

rozprawa doktorska

Założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski

autor: mgr inż. arch. Łukasz Bugalski

promotor: prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens





rozprawa doktorska

Założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski

autor: mgr inż. arch. Łukasz Bugalski

promotor: prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens

Gdańsk 2018

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE

1.1. Wstęp	10
1.2. Cele pracy	13
1.3. Uzasadnienie wyboru tematu pracy	14
1.4. Przyjęte definicje podstawowych pojęć używanych w pracy	16
1.4.1. Pojęcia dotyczące założeń pierścieniowych	17
1.4.2. Pozostałe pojęcia wykorzystywane w rozprawie	18
1.5. Ocena stanu badań	20
1.5.1. Założenia pierścieniowe jako element struktury urbanistycznej	20
1.5.2. Defortyfikacja miast europejskich	22
1.5.3. Proces kształtowania się nowoczesnej urbanistyki	23
1.5.4. Typologia założeń pierścieniowych	25
1.5.5. Teoria modernizmu	26
1.5.6. Powojenna odbudowa miast współczesnej Polski	27
1.6. Zakres rozprawy	29
1.7. Metody badawcze	30
1.8. Tezy	32
1.9. Struktura pracy	32

2. KONTEKST HISTORYCZNY I TEORETYCZNY

2.1. Wprowadzenie	34
2.2. Defortyfikacja miasta europejskiego	36
2.2.1. Defortyfikacja miast francuskich	36
2.2.2. Defortyfikacja miast obszaru niemieckojęzycznej Europy Środkowej	41
2.2.3. Proces kształtowania się nowoczesnej urbanistyki	43
2.3. Struktura urbanistyczna rozumiana jako dziedzictwo kulturowe	58
2.3.1. Założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miasta	59
2.3.2. Ewolucja miasta europejskiego i jego systemu fortyfikacyjnego	64
2.3.3. Dziedzictwo zapisane w strukturze urbanistycznej	70

2.4. Typologia Bernatzky'ego	73
2.4.1. Brak wyzyskania sposobności	74
2.4.2. Założenia parkowe	75
2.4.3. Założenia wielkomiejskie	76
2.4.4. Założenia mieszane	77
2.5. Podsumowanie	77

3. NOWE UJĘCIE TEORETYCZNE

3.1. Wprowadzenie	80
3.2. Krytyka typologii Bernatzky'ego	80
3.3. Charakterystyka założeń pierścieniowych miast współczesnej Polski	84
3.3.1. Wschodnie miasta graniczne	85
3.3.2. Cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane	88
3.3.3. Tzw. polska szkoła konserwatorska	92
3.3.4. Funkcjonalizm i późny modernizm	100
3.3.5. Tzw. kopenhagizacja	107
3.4. Nowe ujęcie typologiczne	113
3.4.1. Typologia oparta na periodyzacji przemian przestrzennych	114
3.4.2. Typologia oparta na analizie wykorzystanych elementów urbanistycznych	124
3.5. Podsumowanie	127

4. ANALIZA WYBRANYCH PRZYPADKÓW

4.1. Wprowadzenie	128
4.2. Uzasadnienie wyboru przypadków	129
4.3. Ograniczenia analizy wybranych przypadków	130
4.4. Struktura analizy wybranych przypadków	131
4.5. Gdańsk	132

4.5.1.	Stan badań nad założeniami pierścieniowymi Gdańska	134	4.9.	Analiza porównawcza wybranych przypadków	264
4.5.2.	Zarys historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Gdańska	136	4.9.1.	Analiza na podstawie typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych	265
4.5.3.	Zestawienie przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Gdańska	166	4.9.2.	Analiza na podstawie typologii opartej na analizie elementów urbanistycznych	268
4.5.4.	Analiza stanu obecnego założeń pierścieniowych Gdańska	169	4.9.3.	Możliwe kierunki przemian przestrzennych założeń pierścieniowych	273
4.6.	Poznań	170	4.10.	Podsumowanie	275
4.6.1.	Stan badań nad założeniami pierścieniowymi Poznania	172			
4.6.2.	Zarys historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Poznania	175	5. WNIOSKI KOŃCOWE		
4.6.3.	Zestawienie przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Poznania	198	5.1.	Wprowadzenie	276
4.6.4.	Analiza stanu obecnego założeń pierścieniowych Poznania	200	5.2.	Realizacja celu rozprawy	276
4.7.	Wrocław	203	5.3.	Weryfikacja tez rozprawy	277
4.7.1.	Stan badań nad założeniami pierścieniowymi Wrocławia	203	5.4.	Dalsze pytania badawcze	280
4.7.2.	Zarys historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Wrocławia	206	5.5.	Zakończenie	281
4.7.3.	Zestawienie przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Wrocławia	226			
4.7.4.	Analiza stanu obecnego założeń pierścieniowych Wrocławia	230	6. BIBLIOGRAFIA		
4.8.	Kraków	232			284
4.8.1.	Stan badań nad założeniami pierścieniowymi Krakowa	232			
4.8.2.	Zarys historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Krakowa	235			
4.8.3.	Zestawienie przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Krakowa	261			
4.8.4.	Analiza stanu obecnego założeń pierścieniowych Krakowa	262			

WPROWADZENIE

1.1 Wstęp

Tematem rozprawy jest fenomen założeń pierścieniowych¹, będących charakterystycznym elementem struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski². W szczególności w rozprawie ujęte zostały: zarys genezy, rozwoju i późniejszych przekształceń, a także analiza stanu obecnego oraz wskazanie potencjalnej przyszłości tych zespołów urbanistycznych.

Powstające głównie w trakcie tzw. długiego XIX wieku³ założenia pierścieniowe, to z reguły atrakcyjna przestrzeń publiczna miast wykształcona na obszarze uzyskanym po defortyfikacji systemu obronnego otaczającego ich zespół staromiejski bądź śródmiejski. Zarówno centralną lokalizację, jak i pasmowy charakter założeń pierścieniowych, uznać należy za cechy wyróżniające je na tle reszty struktury urbanistycznej miasta. Ukształtowane one zostały na skutek procesu przejścia struktury urbanistycznej miast z formy zamkniętej miasta średniowiecznego do formy otwartej miasta nowoczesnego, którą wiązać należy z kluczowym okresem kształtowania się zasad nowoczesnej urbanistyki⁴. Dlatego też zachodzące na przestrzeni tzw. długiego XIX wieku przemiany społeczno-kulturalne w miastach europejskich miały fundamentalny wpływ na kształtowane w tym czasie założenia pierścieniowe, które przyjmują formę nowej przestrzeni publicznej, na jaką przez stulecia przed ich powstaniem brakowało miejsca w zagęszczonej tkance miasta zamkniętego. W ten sposób, te nowe zespoły urbanistyczne, przyjmując równolegle funkcję reprezentacyjną, jak i funkcję

- 1 Pojęcie *założeń pierścieniowych*, odnosi się do zespołów urbanistycznych wykształconych na obszarze uzyskanym po defortyfikacji systemu obronnego miast. Szerszą definicję tego, jak i innych wymagających zdefiniowania pojęć, przyjętą na potrzeby rozprawy, przedstawiono w podrozdziale 1.4.
- 2 Pojęcie *miasta współczesnej Polski*, odnosi się przede wszystkim do miast leżących od 1945 roku w granicach państwa polskiego, bez względu na ich wcześniejszą, historyczną przynależność państwową. Szerszą definicję przyjętą na potrzeby rozprawy przedstawiono w podrozdziale 1.4.
- 3 Daty graniczne, przyjętego ze względu na potrzeby periodyzacji okresu tzw. *długiego XIX wieku*, określa się w związku ze znaczeniem takich wydarzeń jak Rewolucja Francuska (1789 rok) czy w odniesieniu do Polski trzeci rozbiór kraju (1795) a także początkiem (1914) lub zakończeniem (1918) pierwszej wojny światowej. Definicję przyjętą na potrzeby rozprawy przedstawiono w podrozdziale 1.4.
- 4 Pojęcie *nowoczesna urbanistyka*, odnosi się do kształtującej się pod wpływem gwałtownej industrializacji i urbanizacji Europy teorii i praktyki urbanistycznej wywodzącej się z doświadczeń nowożytnej urbanistyki. Szerszą definicję przyjętą na potrzeby rozprawy przedstawiono w podrozdziale 1.4.

zieleni miejskiej, stają się dominującym elementem struktury urbanistycznej wielu zespołów śródmiejskich miast europejskich, w relacji do których kształtowane były później nowe, zewnętrzne układy przestrzenne.

Na przestrzeni dekad, jakie następują po kreacji założeń pierścieniowych, na skutek zmieniających się uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych zespoły te poddawane były wielu przemianom przestrzennym. Jednakże, jak się wydaje, największy wpływ na przekształcenia tych pasmowych zespołów urbanistycznych o wyraźnie obwodowym charakterze w relacji do zespołu śródmiejskiego bądź staromiejskiego miał powoli postępujący od połowy XIX wieku proces ewolucji modelu mobilności⁵. Mowa mianowicie o przejściu od modelu mobilności opartego na transporcie publicznym, który utożsamiać można z pierwszymi tramwajami, ciągniętymi najpierw przez konie, a później napędzanymi silnikami elektrycznymi, do modelu opartego na indywidualnym transporcie samochodowym, którego skrajną formę utożsamiać należy z efektami powszechnego współcześnie dostępu do samochodów osobowych. W konsekwencji tak rozumianej ewolucji modelu mobilności, pierwotnie zaprojektowane jako przestrzeń publiczna założenia pierścieniowe, zdominowane przez funkcję transportową, ulegają wyraźnej i często wciąż postępującej degradacji. Tak zarysowany proces zachodzi również w miastach współczesnej Polski, gdzie w latach 60. i 70. XX wieku na skutek odwilży roku 1956 odrzucona zostaje, odgórnie narzucona w 1949 roku estetyka realizmu socjalistycznego, rozpoczynając okres funkcjonalizmu i późnego modernizmu. Od tego momentu systematycznie rozrastająca się sieć drogowa wypełnia również założenia pierścieniowe, przede wszystkim, dawnych wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, które przede wszystkim na skutek cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych stanowią obecnie znaczną część kraju⁶. Miejsce dawnych zieleńców i ciągów spacerowych zastępują nowe układy komunikacyjne, a w efekcie rosnącej dominacji funkcji transportowej wypierającej inne funkcje założenia pierścieniowe przestają być powszechnie utożsamiane z atrakcyjną przestrzenią publiczną miasta. Przekształcenia te ostatecznie, nie tylko doprowadziły do odrzucenia pierwotnego charakteru samych założeń pierścieniowych jako przestrzeni publicznej, w formie ukształtowanej w momencie ich kreacji, ale też na skutek każdej kolejnej fragmentarycznej interwencji czy modernizacji, postępuje proces ich zacierania jako czytelnego i spójnego zespołu urbanistycznego zarówno w strukturze urbanistycznej miasta, jak i w świadomości jego mieszkańców. Skutkiem tego potencjał założeń pierścieniowych pozostaje nadal najczęściej nie tylko niewykorzystany, ale też nierozpoznany.

Niezależnie jednak od ich funkcjonalnej degradacji założenia pierścieniowe w dalszym ciągu pozostają jednym z głównych elementów definiujących strukturę

- 5 *Model mobilności* rozumiany jako powszechnie przyjęty paradygmat dla systemu transportowego. Definicję przyjętą na potrzeby rozprawy przedstawiono w podrozdziale 1.4.
- 6 Miasta współczesnej Polski w sposób wyraźny wyróżniają się na tle pozostałych miast regionu do czego odniesiono się szerzej w podrozdziale 3.3. W tym miejscu warto jednak wspomnieć nie tylko o przemianach politycznych, które mają znaczący wpływ na kształtowanie przestrzeni publicznej miast, ale też chociażby o tzw. polskiej szkole konserwatorskiej, która w sposób unikatowy na skalę kontynentu, już po drugiej wojnie światowej, wprowadza do struktury urbanistycznej miast nowe założenia pierścieniowe.

urbanistyczną wielu zespołów śródmiejskich miast współczesnej Polski, przy jednoczesnym braku ogólnie pojętej świadomości znaczenia, obecnej roli i specyfiki genezy tych zespołów urbanistycznych⁷. Dlatego tak istotne jest przedstawienie procesu przemian przestrzennych założeń pierścieniowych zachodzącego w szerszym kontekście historycznym i teoretycznym. Dopiero takie nowe spojrzenie na dziedzictwo kulturowe zapisane w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski może doprowadzić do zmiany obecnego obrazu założeń pierścieniowych, które obecnie, w wielu wypadkach, pozostają w wyraźnie zdegradowanej formie. Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że coraz bardziej czytelny wydaje się kierunek postępującej negacji funkcjonującego w Polsce od lat 60. i 70. xx wieku modelu mobilności prowadzącej do zerwania z dominacją funkcji transportowej na wzór wielu miast europejskich XXI wieku. Nurt ten, który określić można mianem *kopenhagizacji*⁸, prowadzi nie tylko do ponownego zastąpienia indywidualnego transportu samochodowego komunikacją zbiorową, ale też promuje ruch rowerowy i pieszy. W jego ramach narasta też dyskusja nad formą i jakością przestrzeni publicznej, która dotyczyć może także samych założeń pierścieniowych.

Wobec tego, mając na uwadze daleko posunięty proces zacierania się założeń pierścieniowych – zarówno jako kluczowego elementu w strukturze urbanistycznej, jak i istotnej części dziedzictwa urbanistycznego miasta, a także możliwy wpływ zachodzącej zmiany modelu mobilności – podjęcie badań nad fenomenem tych zespołów urbanistycznych uznać należy za pilne. Wymagane jest nie tylko ponowne przestudiowanie historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych i zarysowanie dla nich szerokiego tła teoretycznego, ale także przeprowadzenie analizy stanu obecnego wybranych zespołów, która to dopiero pozwoli na wskazanie możliwych kierunków ich potencjalnych przemian przestrzennych w przyszłości. Przeprowadzenie takich badań przyczynić by się mogło do przywrócenia założeń pierścieniowych jako istotnej części systemu przestrzeni publicznych wielu zespołów śródmiejskich bądź staromiejskich. Dzięki temu w niektórych przypadkach w miejsce istniejących obecnie arterii przelotowych możliwe by było odtworzenie, pełniących rolę serca miasta, tętniących życiem przestrzeni publicznych. W ten sposób, założenia pierścieniowe mogłyby stać się raz jeszcze kluczowym elementem kompozycji przestrzennej wielu miast współczesnej Polski.

7 Ocena stanu badań i wskazanie na jego niekompletność opisane zostały kolejno w podrozdziałach 1.5 i 1.3.

8 Pojęcie *kopenhagizacja*, rozumieć należy jako nowy paradygmat modelu mobilności, funkcjonujący w Polsce od końca XX wieku, równoległe z dotychczasowym paradygmatem zakorzenionym w teorii funkcjonalizmu lat 60. i 70. XX wieku. Oparta ona została na zasadach zrównoważonego rozwoju, który charakteryzuje przemieszanie ruchu i nacisk na rozwój różnych środków transportu ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji publicznej, ruchu rowerowego i pieszego. Pojęcie to szerzej opisane zostaje wraz z definicją pojęcia *modelu mobilności* w podrozdziale 1.4.

1.2 Cele pracy

Podstawowym celem rozprawy jest zbadanie znaczenia fenomenu założeń pierścieniowych, jako charakterystycznego elementu w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Powyższy cel główny może zostać zrealizowany dzięki osiągnięciu następujących celów szczegółowych:

- a. zarysowanie szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego kreacji założeń pierścieniowych ze szczególnym uwzględnieniem wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, procesu ich defortyfikacji oraz związanej z nią ewolucji teorii i praktyki nowoczesnej urbanistyki;
- b. określenie specyfiki założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski na tle pozostałych miast współczesnej Europy Środkowej, ze szczególnym uwzględnieniem cezury roku 1945 i jej następstw w kontekście przemian przestrzennych zachodzących na obszarze tych zespołów urbanistycznych;
- c. nakreślenie nowego ujęcia teoretycznego, ze szczególnym uwzględnieniem opracowania nowej typologii dla założeń pierścieniowych występujących w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski, opartej zarówno na opisie przemian przestrzennych zachodzących w kontekście kolejno następujących uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, jak i opisie stanu obecnego tych zespołów urbanistycznych poprzez analizę elementów urbanistycznych, z których one się składają;
- d. przeprowadzenie na podstawie nowego ujęcia teoretycznego i typologicznego analizy porównawczej wybranych przypadków założeń pierścieniowych miast współczesnej Polski, obejmującej ogólne ich omówienie, historię ich kreacji, przekształceń i zachodzącej odnowy oraz analizę stanu obecnego;
- e. wskazanie na podstawie przeprowadzonej analizy porównawczej na możliwe kierunki przemian przestrzennych założeń pierścieniowych jako kluczowych elementów struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski.

1.3 Uzasadnienie wyboru tematu pracy

Wybór problemu badawczego uznać można za **konsekwencję dotychczasowej pracy badawczej autora** nad najnowszą historią przemian przestrzennych zespołu śródmiejskiego Gdańska⁹, którego struktura urbanistyczna zdefiniowana jest właśnie przez dwa założenia pierścieniowe¹⁰. Jednakże jak dotychczas założenia pierścieniowe Gdańska, pomimo ich znaczenia w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego nie tylko nie doczekały się monograficznego opracowania, ale też w dużej mierze, pozostają zarówno poza zainteresowaniem głównego dyskursu naukowego, uwagą polityki władz miejskich, jak i świadomością mieszkańców Gdańska¹¹. Taki stan rzeczy w konsekwencji doprowadzić może do zatarcia unikalnego charakteru tych zespołów urbanistycznych, zakorzenionych w strukturze urbanistycznej miasta już nawet od kilkuset lat.

Co ciekawe, w skali kraju gdański przypadek nie pozostaje w tym kontekście odosobniony. Również założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej innych miast pozostają często opisane w niedostatecznym stopniu przy czym nieliczne pozytywne przypadki, uznać należy za efekt badań wpisujących się w szerszą tendencję jednostkowych studiów nad wybranymi ośrodkami miejskimi prowadzonymi w całym kraju, jak i szerzej, na całym kontynencie europejskim¹². Badania te z zasady prowadzone w formie opisu studium przypadku (ang. *case study*) skupiają się na opisanu historii przemian przestrzennych jednego, wybranego ośrodka miejskiego, w tym także jego założeń pierścieniowych, zważywszy na ich znaczenie w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Dopiero na tym tle dostrzec można znaczenie **braku monograficznego opracowania porównawczego**¹³, poświęconego całościowemu ujęciu tego zagadnienia. W konsekwencji czego, choć założenia pierścieniowe będące przedmiotem różnorodnych badań opisane zostały już wielokrotnie, to z zasady każdy taki przypadek traktowany jest nadal jednostkowo, pozbawiony nie tylko wyraźnego odniesienia do szerszego kontekstu historycznego czy teoretycznego, ale też do pozostałych, podobnych zespołów w strukturze urbanistycznej innych miast współczesnej Polski¹⁴. Warto też podkreślić, że jednocześnie dużą część opracowań

- 9 Jak dotychczas autor opublikował w tej tematyce serię opracowań: Bugalski 2013, 2014b, 2015a, 2015b, 2015c, 2015d, 2017. Badania nad tym zagadnieniem w dalszym stopniu poszerza również ta rozprawa, której wyniki końcowe pozwalają wyznaczyć dalsze kierunki prac nad tym tematem.
- 10 Więcej na ten temat w podrozdziale 4.5 gdzie przeprowadzona została analiza założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Gdańska.
- 11 Więcej na ten temat w podrozdziale 4.5.1 poświęconym właśnie opisowi stanu badań nad gdańskimi założeniami pierścieniowymi, które przedstawione zostały w ramach analizy porównawczej jako jeden z wybranych przypadków.
- 12 Sharon Macdonald w tym kontekście określa nawet Europę mianem *memorylands*, gdzie dziedzictwo kulturowe zdaje się być zapisane i odczytywane na każdym kroku. Macdonald 2013.
- 13 Zagadnienie to przedstawione szerzej zostało w ramach oceny stanu badań w podrozdziale 1.5.
- 14 Mowa tu chociażby o perspektywie obszaru Europy Środkowej, którą uznać można za szczególnie interesującą z perspektywy tego opracowania. Rzeczywiście miasta współczesnej Polski współdzielące doświadczenie wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej należy badać w szerszym kontekście całego obszaru niemieckojęzycznej praktyki urbanistycznej.

poświęconych wybranym przypadkom cechuje przekonanie o wyjątkowości struktury urbanistycznej opisywanego ośrodka miejskiego¹⁵, który choć oczywiście pozostaje zawsze przypadkiem unikalnym, to przecież jednocześnie uznać go należy jako część szerszej tendencji w skali regionu, kraju bądź kontynentu¹⁶.

Równocześnie z uwagi na swoją centralną lokalizację oraz potencjalną rolę w systemie przestrzeni publicznych, systemie zieleni miejskiej i systemie transportowym, założenia pierścieniowe nadal **pozostają jednym z kluczowych elementów struktury urbanistycznej** dla przyszłości wielu miast współczesnej Polski oraz innych miast europejskich. W wielu przypadkach założenia pierścieniowe można nawet uznać za zespoły urbanistyczne definiujące charakter obecnej struktury urbanistycznej miasta w odniesieniu do całego zespołu śródmiejskiego bądź staromiejskiego. Jednakże konsekwentnie założenia pierścieniowe często pozostają również poza głównym dyskursem na temat przyszłości miasta, a podejmowane na ich obszarze przemiany przestrzenne mają często charakter jednostkowy czy interwencyjny, pomijający całościowy obraz tych zespołów urbanistycznych i ich znaczenie w strukturze urbanistycznej miasta.

Podkreślenia wymaga też szczególne znaczenie roli samych założeń pierścieniowych w kontekście historii przemian przestrzennych jakie zachodziły na obszarze zespołów śródmiejskich bądź staromiejskich, które w sposób szczególny postrzegać należy przez pryzmat dziedzictwa urbanistycznego (ang. *urban heritage*). W tym sensie, mają one nie tylko bezpośredni wpływ na czytelność przestrzeni publicznych, ale też na tożsamość mieszkańców miasta czy poziom jego atrakcyjności turystycznej. Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że to właśnie **strukturę urbanistyczną można potraktować jako jeden z najważniejszych nośników dziedzictwa kulturowego**¹⁷. Jest to o tyle ważne, iż znaczenie dziedzictwa kulturowego w kształtowaniu polityki przestrzennej nabiera w ciągu ostatnich kilkunastu lat coraz większego znaczenia w procesie projektowym¹⁸. Preferowana obecnie praktyka projektowa kładzie nacisk zarówno na potrzebę kontynuacji dotychczasowych działań i praktyk, wagę zachowania materialnych i niematerialnych wartości związanych z daną przestrzenią, jak i poszanowania samego dziedzictwa w nieuchronnym procesie jej przemian.

W świetle przytoczonych argumentów rozprawa może doprowadzić do wypełnienia istniejącej luki w dotychczasowych badaniach nad strukturą urbanistyczną miast współczesnej Polski, całościowo zajmując się fenomenem założeń pierścieniowych. Istotne dla autora jest nie tylko szczegółowe opisanie genezy, rozwoju i degradacji omawianych przestrzeni, ale także wskazanie ich potencjału w strukturze urbanistycznej miast poprzez wykonanie analizy stanu obecnego wybranych przypadków oraz wskazanie potencjalnej przyszłości dla tych zespołów urbanistycznych.

15 Tyczy się to tak Gdańska, jak i Poznania, Wrocławia, Krakowa czy innych podobnych przypadków.

16 Szerszemu zarysowaniu kontekstu historycznego i teoretycznego założeń pierścieniowych poświęcony został rozdział 2 rozprawy.

17 Autor tej dysertacji studia nad zagadnieniami dziedzictwa kulturowego w kontekście projektowania urbanistycznego kontynuuje aktualnie w ramach unijnego programu Marie Skłodowska Curie Actions w Istituto per i beni artistici, culturali e naturali – Regione Emilia-Romagna w Bolonii.

18 Warto tu przywołać chociażby unesco 2011 *Historic Urban Landscape Recommendation* czy ustanowioną w 2012 roku w Goteborgu nową dziedzinę Critical Heritage Studies.

1.4 Przyjęte definicje podstawowych pojęć używanych w pracy

Dotychczas większość badaczy zajmujących się fenomenem założeń pierścieniowych skupiała się na opracowaniach jednostkowych, zajmując się tylko jednym wybranym przypadkiem. Choć autorzy niektórych z tych opracowań w sposób bardziej dogłębny starają się umiejscowić wybrany przypadek w szerszym kontekście historycznym czy teoretycznym, to opracowania takie zazwyczaj mają ograniczony zakres odniesień. Taka sytuacja ma też swoje odzwierciedlenie w podjętych próbach poszukiwania podstawowych pojęć, jakimi można posłużyć się opisując zespoły urbanistyczne wykształcone na skutek defortyfikacji miast europejskich. Rzeczywiście, w wypadku literatury krajowej najczęściej można spotkać się z użyciem nazw własnych opisywanego przypadku czy jednostkowo przyjętych pojęć. W związku z tym wskazać można cały zestaw występujących w niej określeń, poczynając od *plant*, *promenad*, *ringów*, *wałów* czy *obwodnic*, a kończąc na *parkach obwodowych*. W rzeczywistości jednak, żadne z tych określeń nie zostało jak dotychczas ugruntowane w języku polskim ani w terminologii fachowej w kontekście właściwym dla tej rozprawy. Dlatego też dużą trudność sprawiać może potrzeba użycia jednoznacznych, zrozumiałych dla wszystkich określeń dla opisu tych zespołów urbanistycznych¹⁹.

Za przykład takiej sytuacji może posłużyć problem dotyczący podstawowego nazewnictwa, który zauważa Grażyna Kodym-Kozaczko, przedstawiając historię przemian przestrzennych jednego z poznańskich założeń pierścieniowych. Uznaje ona mianowicie za konieczne pozostanie przy niemieckim określeniu *Ring* „dla określenia całości założenia zrealizowanego na terenach pofortecznych”. Podkreśla przy okazji, że „międzywojenna nazwa *Wały*²⁰ obecnie została zapomniana, natomiast posługiwanie się nazwami współczesnymi jest kłopotliwe i nawet w nazewnictwie uwidacznia funkcjonalny rozpad założenia” (Kodym-Kozaczko 2011, s. 32 przypis 6). Problem ten nie dotyczy zresztą wyłącznie polskiej terminologii. W tym kontekście Michaël Darin w jednym ze swoich artykułów przedstawia ewolucję znaczenia pojęcia *bulwar* (fr. *boulevard*) na przestrzeni wieków. Co ciekawe, jego historia bezpośrednio związana jest z realizacją pierwszych założeń pierścieniowych w Europie. Jednakże w trakcie kilku ostatnich wieków pojęcie *boulevard*, zaraz obok pojęcia *avenue*, zdaje się ostatecznie zdominować język francuski pozostawiając za sobą cały asortyment innych pojęć, takich jak: *cours*, *allée*, *mail*, *passage*, *galerie*, *impasse*, *sentier*, *chemin*, *arrondissements* używanych przy nazewnictwie ulic, przede wszystkim Paryża. Jednak w czasie tego procesu, ściśle powiązanie pojęcia bulwar z założeniami pierścieniowymi zostało już ostatecznie zatarte (Darin 2004, ss. 134–135).

19 Przykładowo termin *obwodnica* odnosi się do znacznie szerszej grupy pojęć, *parki obwodowe* mają charakter wtórny do *plant* a określenia *ring* i *promenada* są pochodzenia niemieckiego. Natomiast koncepcję zielonego pasa (ang. *green belt*) uznać już należy za zupełnie inne zagadnienie teoretyczne. Zobacz więcej: Elson 1986.

20 Tuż po drugiej wojnie światowej, także w Gdańsku, na skutek nadawania ulicom nowych polskich nazw na obszarze dawnych fortyfikacji miejskich odnaleźć możemy różne odmiany tej nazwy: nie tylko same *Wały* (Piastowskie i Jagiellońskie), ale też *Podwale* (Grodzkie, Staromiejskie i Podmiejskie) czy ulicę *Wałową*.

W związku z tym poruszana problematyka w wyraźny sposób wymusza rozgraniczenie pojęć bliskoznacznych, które często używane są w języku polskim zamiennie, sprzecznie bądź niepoprawnie²¹. Stąd na potrzeby rozprawy koniecznym jest dookreślenie znanych oraz wprowadzenie i jednoznaczne określenie nowych definicji dla wielu pojęć. Warto zauważyć, że już sam tytuł rozprawy zawierający zupełnie nowe pojęcie teoretyczne – założenia pierścieniowe – może sprawiać odbiorcy pewne trudności. Takie rozwiązanie formalne okazuje się jednak konieczne ze względu na dotychczasowy brak odpowiedniego pojęcia zawierającego w sobie wszystkie podstawowe typy opisywanych zespołów urbanistycznych.

1.4.1 Pojęcia dotyczące założeń pierścieniowych

założenia pierścieniowe to obrzeżne struktury urbanistyczne, wykształcone na obszarze uzyskanym na skutek defortyfikacji systemu obronnego miasta, na styku zespołów staromiejskich lub śródmiejskich z nową, narosłą wokół nich tkanką miejską. Taka, szczególnie popularna w tzw. długim XIX wieku, w pierwszym okresie kształtowania się nowoczesnej urbanistyki, forma przejścia od miasta średniowiecznego do miasta nowoczesnego tworzy z założeń pierścieniowych kluczowy element struktury urbanistycznej śródmieść wielu miast europejskich. Choć przyjmują one najczęściej formę zbliżoną do okręgu, to zazwyczaj nie jest to okrąg zamknięty, przy czym pewna fragmentaryczność i dostosowanie do warunków fizjograficznych jest naturalną cechą tych elementów struktury urbanistycznej. Za najbardziej intuicyjne przykłady założeń pierścieniowych można uznać wiedeńskie Ringstrasse czy krakowskie Planty.

defortyfikacja to proces likwidacji czy też niwelacji pozostałości systemu obronnego miasta. Uwarunkowana jest potrzebą zniesienia zbyt ciasnej, ograniczającej rozwój przestrzenny miasta fizycznej bariery, jaką stanowiły mury miejskie bądź linia fortyfikacji nowożytnych. W takiej sytuacji następstwem defortyfikacji było przejście struktury urbanistycznej miasta z formy zamkniętej do formy otwartej. Przypadki defortyfikacji wymuszonej wyłącznie na skutek zmian sytuacji politycznej o podłożu militarnym²² w następstwie jej kolejnej zmiany często kończyły się ponownym wzniesieniem systemu fortyfikacji miejskich, co wyklucza tego rodzaju przypadki z kręgu zainteresowania rozprawy.

ring, niem. Ringstrasse, to jeden z typów założeń pierścieniowych o wyraźnie wielkomiejskim, reprezentacyjnym charakterze, składający się z ciągu obsadzanych drzewami ulic miejskich otaczających zespół staromiejski bądź śródmiejski, który powstał na

21 Przykładowo *bulwarami* w Polsce określa się przede wszystkim ulice na styku miasta z wodą, zupełnie mijając się z pierwotnym znaczeniem tego słowa. Raz jeszcze znaczenie określenia *bulwar* poruszone zostało w podrozdziale 2.2.

22 Idealnym przykładem takiej praktyki jest okres wojen napoleońskich.

skutek ich wcześniejszej defortyfikacji. Ringi powstają przede wszystkim w drugiej połowie tzw. długiego XIX wieku, pod wpływem realizacji wiedeńskiego Ringstrasse.

planty to jeden z typów założeń pierścieniowych o wyraźnie parkowym charakterze, składający się z ciągu promenad spacerowych otaczających zespół staromiejski bądź śródmiejski, tworząc jego zieloną otulinę. Planty powstają przede wszystkim w pierwszej połowie tzw. długiego XIX wieku, a także w związku z odtwarzaniem, zgodnie z zasadami tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, zespołów staromiejskich zniszczonych lub uszkodzonych w czasie drugiej wojny światowej.

1.4.2 Pozostałe pojęcia wykorzystywane w rozprawie

zespół staromiejski to historycznie ukształtowane centrum miasta, zazwyczaj powstałe na skutek lokacji lub relokacji miasta na prawie niemieckim²³. Zespół staromiejski charakteryzuje się wyraźnie określonymi historycznymi granicami, pokrywającymi się z linią jego dawnego systemu obronnego, które często pozostają nadal wyraźnie widoczne we współczesnej jego strukturze urbanistycznej. Przykładami tego typu zespołów są: Stare Miasto w Krakowie czy Główne Miasto w Gdańsku.

zespół śródmiejski to szerszy obszar historycznie ukształtowanego centrum miasta, zawierający często jeden lub więcej zespołów staromiejskich²⁴, powstały na skutek rozszerzenia granic miasta zamkniętego poprzez wzniesienie nowej linii, najczęściej nowożytnych fortyfikacji miejskich, które często pozostają nadal wyraźnie widoczne we współczesnej strukturze urbanistycznej miasta. Przykładami tego typu zespołów są: śródmieście Wrocławia czy śródmieście Poznania.

tzw. długi XIX wiek to często przyjmowany w pracach historycznych ze względu na potrzeby periodyzacji okres, którego początek określa się w związku ze znaczeniem takich wydarzeń jak Rewolucja Francuska (1789 rok), czy w odniesieniu do Polski trzeci rozbiór kraju (1795), a koniec z początkiem (1914) lub zakończeniem (1918) pierwszej wojny światowej. Również dla opisu założeń pierścieniowych taki podział uznaje się za właściwy, gdyż dopiero wraz z wybuchem pierwszej wojny światowej dochodzi do wyraźnej zmiany w sposobie myślenia o tych zespołach urbanistycznych.

²³ W tym miejscu mowa szczególnie o większości miast współczesnej Polski ukształtowanych na skutek trwającej przede wszystkim w czasie XIII wieku urbanizacji ziem na wschód od Łaby i Nysy Łużyckiej. Szerzej na ten temat dalej w podrozdziale 2.3.

²⁴ W literaturze krajowej zagadnienie to poruszał m.in. Aleksander Wallis. Podobne rozróżnienie do zastosowanego (*old town* i *kernel*) odnaleźć można w teoretycznym zestawieniu haseł opracowanym przez Petera Larkhama i Andrew Jonesa zaprezentowanym na stronie internetowej czasopisma „Urban Morphology”. Zobacz więcej na: <http://www.urbanform.org/glossary.html>

niemieckojęzyczna Europa Środkowa to uproszczona nazwa dla politycznie ukształtowanego w czasie tzw. długiego XIX wieku obszaru, który utożsamić można nie tylko z granicami Cesarstwa Niemieckiego (1871–1918) i Cesarstwa Austro-Węgierskiego (1867–1918), ale też ze wspólnym doświadczeniem zachodzących w miastach położonych na jego obszarze przemian przestrzennych. W granicach tego obszaru znajdowała się także znaczna część ziem współczesnej Polski.

miasta współczesnej Polski to grupa miast leżących od 1945 roku w granicach państwa polskiego, bez względu na ich wcześniejszą, historyczną przynależność państwową. Wyróżnienie to ma szczególne znaczenie w kontekście zakresu rozprawy, która obejmuje zarówno okres tzw. długiego XIX wieku, okres międzywojnia czy okres powojenny. Jak się okazuje większość z opisywanych założeń pierścieniowych powstaje przede wszystkim właśnie w czasie tzw. długiego XIX wieku, we wschodnich miastach granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej. Jednocześnie to właśnie powojenne przemiany przestrzenne należy za wyraźny wyróżnik od pozostałych miast regionu.

nowoczesna urbanistyka to kształtująca się pod wpływem gwałtownej urbanizacji i industrializacji Europy teoria i praktyka urbanistyczna wywodząca się z doświadczeń nowożytnej urbanistyki. Choć korzeni szeroko pojętej nowoczesnej urbanistyki doszukiwać się można na różne sposoby, to na potrzeby tej rozprawy pojęcie to należy odczytywać w bezpośrednim powiązaniu z kreacją założeń pierścieniowych i równoległe z nią zachodzącym procesem przemiany struktury urbanistycznej z formy zamkniętej miasta średniowiecznego do formy otwartej miasta nowoczesnego, właściwym szczególnie dla drugiej połowy tzw. długiego XIX wieku.

dziedzictwo kulturowe, ang. *cultural heritage*, to „zasób rzeczy nieruchomych i ruchomych wraz ze związanymi z nim wartościami duchowymi, zjawiskami historycznymi i obyczajowymi uznawanymi za podstawę ochrony prawnej dla dobra konkretnego społeczeństwa i jego rozwoju oraz dla przekazania ich następnym pokoleniom z uwagi na zrozumiałe i akceptowane wartości historyczne, patriotyczne, religijne, naukowe i artystyczne, mające znaczenie dla tożsamości i ciągłości rozwoju politycznego, społecznego i kulturalnego, dowodzenia prawd i upamiętniania wydarzeń historycznych, kultywowania poczucia piękna i wspólnoty cywilizacyjnej” (Pruszyński 2001). Najczytelniejszym nośnikiem tak rozumianego dziedzictwa kulturowego może okazać się struktura urbanistyczna miast, która wciąż się zmieniając, pozostaje tłem dla codziennego życia jego mieszkańców.

model mobilności to określenie odnoszące się do przyjętego paradygmatu dla systemu transportowego. Pojęcie to może odnosić się zarówno do przyjętego w Polsce w latach 60. i 70. XX wieku paradygmatu właściwego dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu, charakteryzującego się segregacją ruchu i naciskiem na rozwój indywidualnego transportu samochodowego w rozwiązaniach komunikacyjnych, jak i paradygmatem, funkcjonującym równoległe w Polsce od końca XX wieku, opartym na zasadach zrównoważonego rozwoju, który charakteryzuje przemieszanie ruchu

i nacisk na rozwój różnych środków transportu ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji publicznej, ruchu rowerowego i pieszego, który określić można mianem *kopenhagizacji*²⁵. Nadal jednak w Polsce wyraźnie popularny pozostaje model mobilności ukierunkowany na budowę nowych i dalszą rozbudowę już istniejących układów drogowych, którą od 2004 roku umożliwiają w sposób szczególny nowe środki finansowania pochodzące z funduszy europejskich.

1.5 Ocena stanu badań

Dla pełnego zarysowania szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego fenomenu założeń pierścieniowych sięgnąć należało zarówno po literaturę krajową²⁶, jak i zagraniczną, mającą bardzo różny charakter naukowy: od rozpraw ściśle historycznych, poprzez opracowania teoretyczne dotyczące m.in. struktury urbanistycznej miasta, aż po opracowania bezpośrednio poświęcone wybranym zespołom urbanistycznym. Ze względu na strukturę rozprawy krytyczny przegląd aktualnego stanu badań nad założeniami pierścieniowymi w głównej mierze obejmuje opracowania dotyczące szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego kreacji tych zespołów urbanistycznych. Jednocześnie zarysowanie nawet ogólnego obrazu obecnego stanu badań dla wybranych przypadków założeń pierścieniowych, czasem o dość detalicznym charakterze, w sposób niepotrzebny zaburzyłoby klarowność tego przeglądu. W związku z tym omówienie literatury dotyczącej wybranych przypadków zostało przeniesione do części opracowania poświęconego każdemu z wybranych przypadków z osobna w rozdziale 4. Jednocześnie jednak, wszelkie istotne informacje o charakterze ogólnym jakie literatura ta zawiera wykorzystane zostały również w ogólnej syntezie przeprowadzonej głównie w 2 i częściowo w 3 rozdziale, dlatego też najważniejsze z tych opracowań, mające również znaczenie w ogólnej perspektywie rozprawy, zostają przywołane także w ramach poniższego przeglądu stanu badań²⁷.

1.5.1 Założenia pierścieniowe jako element struktury urbanistycznej

Fenomen założeń pierścieniowych, rozumianych jako szczególny zespół urbanistyczny, który uznać należy za element szerszej struktury urbanistycznej miasta, wymaga osadzenia zarówno w teorii, jak i w historii urbanistyki. Wobec tego, zało-

- 25 Paradygmat oparty na zrównoważonym rozwoju propaguje m.in. duński architekt Jan Gehl, rozpowszechniający podobne rozwiązania na całym świecie. Gehl 2014.
- 26 Już w tym miejscu warto podkreślić, że dopiero w ciągu ostatnich kilkunastu lat polski rynek wydawniczy zaczyna nadrobić przepaść dzielącą nas, w kontekście teorii architektury i urbanistyki, od Zachodu. Tylko w tej rozprawie wskazane mogły zostać w polskim przekładzie, chociażby takie fundamentalne dzieła, jak: Howard 1898 (2015), Le Corbusier 1923 (2012), Le Corbusier 1925 (2015), Le Corbusier 1942 (2017), Lynch 1960 (2011), Jacobs 1961 (2014), Cullen 1961 (2011) czy Gehl 1971 (2009).
- 27 Takie rozwiązanie proponuje w swoim opracowaniu poświęconym metodologii pracy badawczej John W. Creswell. Zobacz więcej: Creswell 2013, s. 31

żenia pierścieniowe należy w pierwszej kolejności scharakteryzować jako zespoły urbanistyczne, wykształcone na obszarze granicznym zespołu śródmiejskiego bądź staromiejskiego, które w pewnym stopniu opisać można, według teorii zarysowanej jeszcze w połowie XX wieku przez Kevina Lyncha, jako *krawędzie* (Lynch 1960 (2011)). W sposób tożsamy warto odnieść się do uznawanej za siostrzaną, opracowaną równoległe teorie przedstawioną przez Gordona Cullena (Cullen 1961 (2011)) oraz do teorii opracowanej w Polsce przez Kazimierza Wejcherta (Wejchert 1974 (2008))²⁸, który zresztą sam podkreśla, że jego obserwacje, prowadzone od 1951 roku „są zbieżne w dużym stopniu z tezami” Kevina Lyncha przedstawionymi w opracowaniu „Obraz Miasta”²⁹. Później, wyraźnie bliższe założeniom pierścieniowym *granice* w mieście, w sposób znacznie szerszy, opisane zostały przez Spiro Kostofa, dopiero w jednym z jego nowatorskich podręczników zajmujących się historią urbanistyki (Kostof 1992, ss. 11–69). Co ciekawe, obecność w strukturze urbanistycznej tak określonych elementów urbanistycznych należy przede wszystkim odczytywać jako efekt wyjątkowo długiego procesu kształtowania się miasta, na który wskazuje też teoria miejskiej morfologii (ang. *urban morphology*), szczególnie kojarzona z pracą M.R.G. Conzena (Conzen 1960, 1966), a szczególnie koncepcją *fringe belt*³⁰, która szeroko była następnie rozwijana m.in. przez Jeremy’ego Whitehanda (Whitehand 1988). Interesującą próbę przeglądu teorii miejskiej morfologii odnaleźć można w opracowanym przez Vítora Oliveira podręczniku (Oliveira 2016) oraz, już w języku polskim, w artykule Magdaleny Deptuły (Deptuła 2016)³¹. Warto jednak odwołać się w tym miejscu przede wszystkim do szerszego środowiska skupionego wokół czasopisma *Urban Morphology*, które mając zasięg międzynarodowy, najlepiej obrazuje aktualny stan badań nad tą dyscypliną nauki.

Długi proces kształtowania się miasta w sposób jednoznaczny odnosi się do nawarstwiania się w jego strukturze urbanistycznej wartości ogólnie określanej mianem dziedzictwa kulturowego. W kontekście samych założeń pierścieniowych tak rozumiane dziedzictwo kulturowe zakorzenione jest jeszcze w samym akcie założenia miasta, o którym wspomina Joseph Rykwert (Rykwert 2016) i szerzej opisuje wspomniany już Spiro Kostof (Kostof 1992, ss. 11–69). Jednakże problem wartościowania dziedzictwa kulturowego w kontekście struktury urbanistycznej staje się coraz popularniejszym zagadnieniem wraz z próbą implementacji tzw. podejścia krajobrazowego (ang. *landscape approach*) do teorii krytycznych studiów nad dziedzictwem (ang. *critical heritage studies*), którego znamienym przykładem pozostaje Rekomendacja UNESCO z 2011 roku przedstawiająca metodologię określoną mianem

28 Do opracowanej przez Wejcherta metodologii w kontekście założeń pierścieniowych Poznania odnosi się przykładowo Grażyna Kodym-Kozaczko. Kodym-Kozaczko 2011, s. 32 przypis 8 odnoszący się do Wejchert 1974 (2008), ss. 145–168.

29 Wejchert 1974 (2008), s. 50 przypis 2 odnoszący się do Lynch 1960 (2011).

30 Pojęcie to przetłumaczyć można na polski jako *pas graniczny*. Co ciekawe jednak, pierwotnie ukształtowane ono zostało w języku niemieckim jako *Stadtrandzone*. Szerzej na ten temat w podrozdziale 2.3.1.

31 Magdalena Deptuła, w kontekście założenia pierścieniowego Torunia, odnosi się właśnie do teorii *fringe belt* M.R.G. Conzena. Deptuła 2014.

Historic Urban Landscape (Bandarin i van Oers 2012, 2015). W ten sposób możliwe staje się odczytanie założeń pierścieniowych w szerszym kontekście, nie tylko jako elementu urbanistycznego, ale też jako nośnika dziedzictwa kulturowego. Nadal jednak struktura urbanistyczna i same założenia pierścieniowe pozostają poza głównym nurtem zainteresowań dziedzictwa kulturowego. Warto jednak zwrócić uwagę na wieloletnie badania nad zespołami śródmiejskimi bądź staromiejskimi, do dnia dzisiejszego otoczone fortifikacjami miejskimi, które prowadzi David Bruce (m.in. Bruce i Creighton 2006; Ashworth i Bruce 2009). Należy też podkreślić, że problematykę dziedzictwa kulturowego w perspektywie polskiej przedstawiają m.in. w kontekście zagadnień konserwatorskich – Andrzej Tomaszewski (Tomaszewski 2012), w kontekście uwarunkowań prawnych – Jan Pruszyński (Pruszyński 2001) i w kontekście polityki – Krzysztof Kowalski (Kowalski 2013). Jednak żadne z tych opracowań nie odnosi się bezpośrednio do założeń pierścieniowych.

1.5.2 Defortyfikacja miast europejskich

W kontekście kreacji założeń pierścieniowych, przede wszystkim w czasie tzw. długiego XIX wieku, na szczególną uwagę zasługuje bezpośrednio poprzedzający je proces defortyfikacji miast europejskich, z którym związane są dwie kluczowe monografie opracowane przez badaczy pracujących w wiodących ośrodkach naukowych Stanów Zjednoczonych: rozprawę doktorską Yaira Mintzker'a opisującą historię defortyfikacji miast niemieckich w latach 1689–1866, czyli od samego zarania tego procesu aż do powstania Cesarstwa Niemieckiego (Mintzker 2009; publikacja Mintzker 2012 *passim*) oraz o ponad dwie dekady wcześniejszą, a będącą w pewnym sensie chronologicznym uzupełnieniem tej pierwszej, monografię Briana Ladda opisującą porządek publiczny i planowanie przestrzenne na obszarze Cesarstwa Niemieckiego od 1860 do 1914 roku (Ladd 1990 *passim*). Opracowania te stanowią fundamentalny materiał dla zarysowania wyjątkowo rozłożonego w czasie i przestrzeni procesu defortyfikacji miast niemieckojęzycznych i dalszej historii przemian przestrzennych ich założeń pierścieniowych.

Niestety, choć teoretycznie obszar zainteresowań Yaira Mintzker'a i Briana Ladda obejmuje miasta graniczne położone na wschodnich rubieżach Cesarstwa Niemieckiego i Austro-Węgierskiego, nie poświęcają im oni z perspektywy tej rozprawy dość miejsca. Rzeczywiście monografie te skupiają się przede wszystkim na najciekawszych z punktu widzenia ich autorów przypadkach, które choć zawierają też przypadki szczególne, to ograniczają się najczęściej do największych i najbogatszych miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej bądź po prostu obszaru współczesnych Niemiec. Zważywszy na to warto należy w tym miejscu wskazać na obszerny artykuł Małgorzaty Omilanowskiej, która uwzględniając najważniejsze międzynarodowe ustalenia poprzedzających ją kilkunastu lat, przedstawia historię defortyfikacji miast współczesnej Polski właśnie na tle szerszego kontekstu nakreślonego m.in. przez Yaira Mintzker'a i Briana Ladda (Omilanowska 2010).

Z francuskiej perspektywy fenomenem założeń pierścieniowych zajmuje się Michaël Darin, opisując m.in. ich zakorzenienie w frankofońskiej terminologii urbanistycznej (zestawiając historię użytkowania słów *boulevard* i *avenue*) (Darin 1998, 2004). Badania te uważa należy za bardzo interesujące, gdyż zarówno defortyfikację miast francuskich, jak i realizowane tam założenia pierścieniowe stanowią prototyp dla późniejszych realizacji w niemieckojęzycznej Europie Środkowej.

1.5.3 Proces kształtowania się nowoczesnej urbanistyki

Kreacja założeń pierścieniowych bezpośrednio związana była także z zachodzącym w czasie drugiej połowy tzw. długiego XIX wieku procesem kształtowania się nowoczesnej urbanistyki. Dla lepszego zrozumienia tego okresu duże znaczenie mają realizacje i publikacje związane z kilkoma kluczowymi dla niego postaciami. Wyróżniony charakter tamtej epoki ukazuje m.in. jeden z pierwszych podręczników urbanistycznych zatytułowany *Der Städtebau*, napisany przez Hermanna Josefa Stübgena. W swojej praktyce projektowej posługuje się on przede wszystkim językiem alei, promenad i bulwarów, tworzących również ringi i planty jako reprezentacyjne przestrzenie publiczne (Stübgen 1890 (1980)). Samą działalność planistyczną Hermanna Josefa Stübgena, wybitnej postaci urbanistyki omawianej epoki, wyczerpująco opisał Olivier Karnau w obszernej biografii (Karnau 1996). Warto przy tym podkreślić, że architektura tego okresu, inspirowana zarówno wiedeńskim Ringstrasse, jak i haussmanizacją Paryża³², wyraźnie służy polityce ówczesnych władców Cesarstwa Niemieckiego i Austro-Węgierskiego. W opozycji do tak rozumianej, dopiero kształtującej się praktyki i teorii nowoczesnej urbanistyki postawić należy osobę Camillo Sittego, wiedeńskiego architekta. Jego książka (Sitte 1889 (2002)), opatrzona szerokim omówieniem autorstwa George R. Collins i Christiane Crasemann Collins (Collins i Collins 1965), w dużej mierze napisana właśnie w kontrze do realizacji wiedeńskiego Ringstrasse, do dziś wymieniana jest jako jeden z milowych kroków w kształtowaniu się tej dyscypliny (Sitte i wsp. 2006).

Na szczególną uwagę zasługuje stan badań nad wiedeńskim Ringstrasse, który choć dotyczy jednego studium przypadku, to obejmuje bardzo szeroką literaturę. Jest to zresztą realizacja symboliczna, o charakterze przełomowym, i jako taka została opisana w sposób bardzo detaliczny. W samym 2015 roku, w związku z obchodami 150. rocznicy³³ powstania tego zespołu urbanistycznego, opublikowane zostało przynajmniej kilkanaście publikacji naukowych (w tym kilka obszernych monografii)

32 Wśród bogatej literatury warto wskazać na: Jordan 1995 i Kirkland 2013. Ciekawe ujęcie, już w szerszej perspektywie tzw. haussmanizacji i koncepcji bulwarów przedstawia też Spiro Kostof, kolejno: Kostof 1992, ss. 266–279 czy Kostof 1991, ss. 249–255.

33 Pewnym przedsmakiem tego wydarzenia była wystawa w Wagner: Werk Museum Postsparkasse z okazji 200. urodzin Theophila Hansena, jednego z najważniejszych współtwórców architektury wiedeńskiego Ringstrasse, dopełniona katalogiem: Wenzel-Bachmayer 2013.

poświęconych temu tematowi³⁴. Najciekawsze jednak pozostają nieupublicznione dotąd szerzej badania nad tą przestrzenią w ramach projektu Masterplan Glacis, które miały za cel ponowne zrozumienie i przemyślenie tego zespołu urbanistycznego³⁵. Rzeczywiście, sam przypadek wiedeńskiego Ringstrasse uznać można za kolejny dowód na znaczenie założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast i potrzebę pochylenia się nie tylko nad ich przeszłością i stanem obecnym, ale też nad ich przyszłością.

Zanim jednak w drugiej połowie tzw. długiego XIX wieku realizacja wiedeńskiego Ringstrasse wprowadziła nowy, wielkomiejski model założeń pierścieniowych, które często nazywane są właśnie ringami, w pierwszej połowie wieku dominowały założenia pierścieniowe o bardziej parkowym charakterze. Takie zielone założenia urbanistyczno-parkowe pozostają także w polu zainteresowania wielu badaczy architektury krajobrazu, wśród których warto przywołać opracowania Iwony Bińkowskiej (Bińkowska 2006) oraz Katarzyny Rozmarynowskiej (Rozmarynowska 2011). Chociaż tematyka założeń pierścieniowych została w nich poruszona w związku z podjętymi badaniami nad historią zieleni miejskiej Wrocławia i Gdańska, to przy okazji nakreślone zostało w obu pracach bardzo wartościowe, dopełniające się wzajemnie, ujęcie problemu zieleni w mieście, które uwzględnia także zachodzący w Europie Środkowej proces defortyfikacji miast. Warto wskazać też opracowanie Joanny Torowskiej przedstawiające krakowskie Planty w perspektywie sztuki ogrodowej (Torowska 2012). Całość tego materiału ma szczególny walor pozwalający spojrzeć na cały fenomen założeń pierścieniowych z punktu widzenia architektury krajobrazu, co w sposób jednoznaczny dopełnia obszar badawczy tej rozprawy. Niestety założenia pierścieniowe pozostają raczej poza zainteresowaniem głównego nurtu architektury krajobrazu, czego przykładem może być jedno z fundamentalnych opracowań w tej tematyce autorstwa Gerarda Ciołka (Ciołek 1954).

Historyk sztuki, Małgorzata Omilanowska, zauważa że fenomen założeń pierścieniowych, pomimo ich znaczenia w strukturze urbanistycznej wielu miast, zarówno współczesnej Polski, jak i szerszego obszaru Europy Środkowej czy też całego kontynentu, jak dotychczas „nie przykuwał [...] należytej uwagi badaczy”. Co więcej, przykładem takiego stanu rzeczy miała być jedna ze „standardowych syntez” przedstawiająca historię urbanistyki, autorstwa Leonardo Benevolo (Benevolo 1980 passim), w której „po rozdziale prezentującym główne miasta barokowej Europy, następuje bezpośrednio rozdział poświęcony miastu wczesnokapitalistycznemu, w którym pro-

34 Publikacje te miały zarówno charakter przeglądowy dotyczący samego Ringstrasse (Stühlinger 2015b), jak i obejmowały swoją tematyką zarówno przeprowadzone szeroko badania socjologiczne (Schwarz 2014), badania nad historią jego żydowskich mieszkańców (Kohlbauer-Fritz 2015) czy też w sposób bardziej szczegółowy, nad samym konkursem na projekt nowego założenia na miejscu defortyfikowanego obszaru (Stühlinger 2015a). Całość uzupełniona została przez album grafik z epoki (Öhlinger i Orosz 2014) oraz album zdjęć historycznych i współczesnych tego założenia pierścieniowego (Fogarassy i Schoeller 2014).

35 W czasie stażu w wiedeńskiej Technische Universität autor miał szansę nie tylko śledzić obchody 150. rocznicy powstania Ringstrasse, zapoznać się ze wspomnianymi badaniami, ale też wielokrotnie dyskutować na ten temat ze współautorem projektu Masterplan Glacis, a jednocześnie opiekunem stażu autora Ericiem Raithem, kierownikiem Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen.

blematyka defortyfikacji nie została w ogóle poruszona” (Omilanowska 2010, s. 293 przypis 1). Problem ten dotyczy większości opracowań tego typu, w których brakuje szerszego odniesienia do tego fenomenu (Tołwiński 1948a, 1948b; Czarnecki 1965 i inne). Słowa te zdaje się dodatkowo potwierdzać Michaël Darin, który zauważa, że wytyczony wokół historycznego centrum miasta pas bulwarów (ang. *belt boulevards*) składający się z grupy wysadzanych drzewami wielkomiejskich ulic uznać należy za element urbanistyczny archetypiczny dla Francji, który jednak nigdy nie został przebadany jako taki (Darin 2000, s. 3).

Warto w tym miejscu zwrócić jeszcze uwagę na wspomniane już, unikatowe w skali europejskiej badania, które przeprowadził zespół francuskich naukowców właśnie pod kierownictwem Michaëla Darina. Postanowili oni dokonać syntetycznej analizy 20 zespołów urbanistycznych z całej Francji³⁶, powstałych właśnie na miejscu dawnych fortyfikacji miejskich (Darin 1998, 2004). Co ciekawe jednak, francuskie założenia pierścieniowe wyraźnie różnią się od tych zrealizowanych na obszarze niemieckojęzycznej Europy Środkowej przede wszystkim w czasie tzw. długiego XIX wieku. Na koniec, warto podkreślić też w tym miejscu, że ze względu na ograniczoną tematykę rozprawy, pominięte zostaje również całe spektrum innych realizacji, jakie odnaleźć można w pozostałych częściach Europy³⁷.

1.5.4 Typologia założeń pierścieniowych

Z punktu widzenia niemieckojęzycznej literatury za kluczową dla rozprawy należy uznać także monografię Aloysa Bernatzky'ego z 1960 roku (Bernatzky 1960, ss. 9–49). Jak zauważa Iwona Bińkowska, Bernatzky podejmuje w niej „jak dotąd jedyną próbę klasyfikacji” założeń pierścieniowych. Określa on w swojej pracy cztery charakterystyczne, „chronologicznie następujące po sobie” modele „założeń urbanistyczno-parkowych” powstałych w konsekwencji defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej. Pierwszy z nich, cechujący się *brakiem wyzyskania sposobności* związanych z pozyskaniem dużych obszarów pofortyfikacyjnych, miał trwać od średniowiecza aż po koniec XVIII wieku (przykładowe realizacje: Frankfurt nad Menem, Berlin i Hanower). Drugi, określaný przez Bernatzky'ego mianem *założeń parkowych* (niem. *Wallgrünanlage*), można utożsamiać z koncepcją plantowania fortyfikacji, w miejscu których wytyczano promenadę wzdłuż zielonej otuliny zespołu staromiejskiego, bądź śródmiejskiego. Model ten miał być popularny w okresie od końca XVIII wieku aż po połowę tzw. długiego XIX wieku (przykładowo: Brema, Hamburg, Mannheim, Wrocław i Kraków) i związany miał być „ideowo i formalnie z dominacją

36 Darin 2000 passim odwołując się do opracowanie Darin 1998. Analiza objęła założenia pierścieniowe Aix-en-Provence, Angers, Arles, Avignon, Bordeaux (dwa założenia), Clermont-Ferrand, Cusset, Istres, Moulins, Nantes (dwa założenia), Nîmes, Orlean, Puy-en-Valey, Riom, Saint-Rémy-de-Provence, Sens, Tuluza i Tours.

37 W tym miejscu przywołać można chociażby l'Eixample w Barcelonie projektu Ildefonsa Cerdy (zobacz więcej: Cerdà 1867) czy bardziej zbliżony do założeń pierścieniowych przykład Walencji (zobacz więcej: Llopis i Perdigón Fernández 2010).

[koncepcji] romantycznego parku krajobrazowego.” Kolejny, trzeci już model „założeń urbanistyczno-parkowych” w klasyfikacji Bernatzky’ego stanowić miały realizowane w drugiej połowie tzw. długiego XIX wieku określane mianem *założeń wielkomiejskich* (niem. *Ringstrasse*) wzorowane na realizacjach wiedeńskiej i kolońskiej (przykładowo: Mainz i Gdańsk). Ostatni zaś, czwarty model to *założenia mieszane* realizowane już w XX wieku, po zakończeniu pierwszej wojny światowej, których projekty bazować miały na dążeniu do równowagi pomiędzy reprezentacyjnym, wielkomiejskim charakterem właściwym dla ringów a zielonym charakterem właściwym dla plant (Bińkowska 2006, ss. 125–126).

1.5.5 Teoria modernizmu

Jak zostało przedstawione powyżej, kreacja założeń pierścieniowych bezpośrednio powiązana była z procesem defortyfikacji miast europejskich, a co za tym idzie, również z procesem kształtowania się nowoczesnej urbanistyki. Już po zakończeniu pierwszej wojny światowej, wraz z końcem tzw. długiego XIX wieku, kiedy większość miast europejskich poddana już została procesowi defortyfikacji, wyraźnie ograniczone zostaje zainteresowanie kreacją założeń pierścieniowych. Pozostałe, nieliczne już przypadki mają charakter wyraźnie wtórny, inspirowany wcześniejszymi realizacjami w większych miastach, które też, z oczywistych względów, przeprowadzone zostały na znacznie większą skalę. Taki stan rzeczy ma także bezpośredni wpływ na minimalny zakres literatury odnoszącej się do samego fenomenu założeń pierścieniowych.

Warto jednak zwrócić uwagę na wyraźny zwrot teoretyczny, jaki zaobserwować można w nowoczesnej urbanistyce XX-lecia międzywojennego. Zmiany te w sposób symboliczny utożsamiać można z opracowaniem Kart Ateńskich z 1931 i 1933 roku³⁸, które zwiastują powojenne rozejście się dwóch dziedzin – projektowania urbanistycznego i konserwacji miasta historycznego. Proces ten został szeroko opisany w literaturze przedstawiającej historię kształtowania się teorii konserwatorskiej od Donalda Appleyarda (Appleyard 1979) przez Jukka Jokilehto (Jokilehto 1999) aż po Milesa Glendinninga (Glendinning 2013). Co ciekawe, jeden z wiodących autorów Karty Ateńskiej z 1931 roku, utożsamianej dziś z kamieniem milowym dla środowiska konserwatorskiego, Gustavo Giovannoni, dążył w swojej pracy do zespolenia ze sobą obu dziedzin (Giovannoni 1931 (1995)), na co wskazują m.in. Guido Zucconi (Zucconi 2014) czy Steven Semes (Semes 2018). Jego starania, choć w sposób wyraźny odcisnęły się na powojennej włoskiej praktyce konserwatorskiej i urbanistycznej, dopiero dziś znajdują silniejszy, międzynarodowy wydźwięk³⁹. Z kolei ruch modernistyczny, związany z CIAM i ikoniczną postacią Le Corbusiera poprzez Kartę Ateńską

38 Mowa tutaj o *konserwatorskiej* Karcie z 1931 roku i *architektonicznej* Karcie z 1933 roku. Zagadnienie to zostanie jeszcze szerzej rozwinięte w podrozdziałach 2.3.3 i 3.3.4.

39 Szczególnie mowa tu o wspomnianej już rekomendacji unesco z 2011 roku dotyczącej aplikacji metodologii określonej jako Historic Urban Landscape. Patrz więcej: Bandarin i van Oers 2012, 2015.

z 1933 roku (Le Corbusier 1942 (2017)), w sposób radykalny postulował odcięcie się od historycznych kontekstów, proponując budowę zupełnie nowych miast na miejscu starych (Le Corbusier 1925 (2015)).

Jednak dopiero po drugiej wojnie światowej, na skutek ogromnej skali zniszczeń wojennych, obejmującej również wiele zespołów śródmiejskich i staromiejskich, ruch modernistyczny drastycznie przemienił obraz miast europejskich. Zmiany te skutkowały między innymi wyraźną dominacją ruchu kołowego na obszarze założeń pierścieniowych, których centralna lokalizacja i obwodowy charakter w stosunku do zespołów śródmiejskich bądź staromiejskich okazał się idealny dla realizacji właściwych dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu arterii tranzytowych w miejsce dawnych bulwarów miejskich. Wdrożenie rozwiązań właściwych dla modernistycznej teorii urbanistyki doprowadziła w końcu do oporu ze strony mieszkańców miast. Opór ten ujawnił się w formie oddolnych ruchów protestu postulujących potrzebę odzyskania miasta. Symboliczna dla tych ruchów stała się nierówna walka, jaką odbyła w Nowym Jorku (Flint 2011), podówczas młoda dziennikarka Jane Jacobs, z posiadającym szeroki zakres kompetencji urbanistą miejskim, Robertem Mosesem⁴⁰. Opublikowana w 1961 roku książka Jane Jacobs „The death and life of Great American Cities” (Jacobs 1961 (2014)) stała się ikoną tamtego buntu, który osiągnął swoje apogeum dopiero w latach 70. i 80. XX wieku. Paradoksalnie jednak w Polsce, właśnie na początku lat 60., już po zarzuceniu idei realizmu socjalistycznego, przyjęte zostają praktyki właściwe dla funkcjonalizmu i późnego modernizmu. Niestety brakuje ciekawego opracowania monograficznego przedstawiającego historię myśli urbanistycznej w drugiej połowie XX wieku w Polsce (po 1956 roku). Jedyne takie opracowanie przygotował Edmund Goldzamt z Olegiem Szwidkowskim jeszcze przed przemianami politycznymi końca lat 80. XX wieku (Goldzamt i Szwidkowski 1987), choć pewne fakty dotyczące tego okresu odnaleźć można w takich opracowaniach przeglądowych jak to autorstwa Macieja Nowakowskiego przygotowane we współpracy z Barbarą Bańkowską (Nowakowski i Bańkowska 2013), to dla lepszego rozeznania warto sięgnąć po publikacje z tamtego okresu, takie jak np. antologie wieloletniego redaktora naczelnego miesięcznika „Architektura” (1965–1989) Przemysława Szafera (Szafer 1972, 1979, 1981, 1988). Jednakże szerzej temat ten rozwinięty zostanie dopiero w dalszej części opracowania, w ramach historii przemian przestrzennych wybranych przypadków.

1.5.6 Powojenna odbudowa miast współczesnej Polski

Choć przywołana powyżej typologia nakreślona przez Aloyisa Bernatzky’ego wydaje się wyczerpująco opisywać założenia pierścieniowe w zależności od czasu ich powstania aż do drugiej wojny światowej (bez znaczenia jest tu skala zespołu urbanistycznego, obojętnie staromiejskiego czy śródmiejskiego), to nie odpowiada ona specyfice

40 Co ciekawe, Robert Moses odwoływał się między innymi do haussmanizacji Paryża, jako do właściwych wzorców dla realizacji jego modernistycznych koncepcji.

wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej, czyli obecnie miast współczesnej Polski, które naznaczone zostały także realizacjami zgodnymi z doktryną tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej sformułowanej w 1945 roku przez Jana Zachwatowicza⁴¹. Przede wszystkim jednak, należy wskazać na szerszy kontekst cezury 1945 roku i wydarzeń z nią związanych, którą utożsamiać należy nie tylko z niespotykaną dotąd skalą zniszczeń dotyczącą także wielu innych miast niemieckich, francuskich, włoskich, holenderskich, belgijskich etc., ale też związanej z nią wymianą ludności cywilnej przeprowadzonej na skutek realizacji radzieckiej koncepcji przesunięcia Polski ze wschodu na zachód, która była częścią szerszej idei nakreślenia na nowo granic państw narodowych Europy Środkowej i Wschodniej (Mazur 2006, ss. 38–43). W efekcie powstała głównie w drugiej połowie tzw. długiego XIX wieku właściwa również dla założeń pierścieniowych, architektura kojarzona z „niemieckim pierwiastkiem” stała się na ich obszarze niepożądana jako zabudowa o charakterze pangermańskim⁴², której obecności prowadzi do reakcji nie tylko politycznej ale też planistycznej. Po drugiej wojnie światowej na Ziemiach Odzyskanych postuluje się degermanizację i podkreślenie piastowskiego charakteru tych terenów. Jednocześnie zmiany te dopełnić miał fenomen powojennej odbudowy, której nierozzerwalną częścią okazała się zakorzeniona jeszcze w latach 30. XX wieku koncepcja tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej⁴³. W jej ramach nastąpić miała rekonstrukcja czy też odbudowa w formach historycznych, zabytkowych zespołów staromiejskich rozumianych jako obiekt i obejmujących w swoim zakresie także ich historyczny obszar graniczny zawierający nie tylko charakter zabudowy sąsiadującej, ale także odtworzenie zespołu fortyfikacji miejskich z ceglanyimi murami, basztami, bramami i fosami miejskimi. W ten sposób założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski nabrały unikalnego charakteru stając się często dominującym ich aspektem, który definiuje do dzisiaj ich strukturę urbanistyczną. Na miejscu niższej jakości zabudowy czynszowej obrastającej dawne fortyfikacje zespołów staromiejskich powstać miały, na skutek selektywnego charakteru powojennej odbudowy miast, założenia pierścieniowe, które służyły zespołom staromiejskim jako przedpole widokowe i wyraźna granica oddzielająca je od współczesnej architektury. Niestety mimo bogatej literatury tematu zagadnienie samych założeń pierścieniowych powstałych w związku z powojenną odbudową miast zostało dotychczas bardzo słabo opisane.

41 Zachwatowicz 1946. Problem ten opisywany był już wielokrotnie m.in. Ostrowski 1980; Rymaszewski 1984, również w sposób krytyczny, m.in. dla usystematyzowania funkcjonującej obecnie wiedzy, przez samego autora rozprawy doktorskiej Bugalski 2014a.

42 Mowa tu m.in. o architekturze okresu grynderskiego (niem. *Gründerzeit*) czy konkretniej wilhelmińskiego, który to przybiera już najbardziej skrajny, polityczny charakter. Co ciekawe, Zbigniew Rewski, pierwszy konserwator Ziemi Odzyskanych pełen krytycyzmu podkreślał, że niestety to właśnie pruska architektura tego okresu „nadaje dziś najbardziej widoczne piętno krajobrazowi Ziemi Odzyskanych. Zobacz więcej w Rewski 1949 za Friedrich 2014, s. 159.

43 Szymygin 2000, ss. 99–115; Zachwatowicz 1981 za: Gawlicki 2012, s. 272. Ostatnio też bardzo interesujące opracowanie: Majewski 2009 oraz praca zbiorowa Fudala 2016. Warto też podkreślić znaczenie odbudowy Kalisza po pierwszej wojnie światowej opisanej m.in. w Omilanowska 2016 i w szerszym kontekście teorii konserwatorskiej w Dettloff 2006.

1.6 Zakres rozprawy

Prezentowane badania nad fenomenem założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski zrealizowane zostały poprzez zestawienie i porównanie grupy wybranych przypadków z szerszym kontekstem historycznym i teoretycznym. Dlatego dla zachowania porządku w strukturze przeprowadzonych badań określono ramy czasowe, przestrzenne oraz merytoryczne odpowiadające dwóm podstawowym zakresom tematycznym, obejmującym zarówno szerszy obszar Europy Środkowej (przynależącej w czasie tzw. długiego XIX wieku do kręgu niemieckojęzycznej kultury i tym samym w niej zakorzenionej praktyki urbanistycznej), jak i grupy miast współczesnej Polski (wyraźnie odróżniających się po drugiej wojnie światowej od pozostałych miast regionu). Ostatecznie całość dopełniona została jeszcze jednym, trzecim okresem, uzupełniającym zakres rozprawy o zagadnienia obejmujące aktualne tendencje projektowe, zachodzące przemiany przestrzenne, jak i ich potencjalny kierunek w przyszłości. W ten sposób uzyskany został następujący zakres czasowo-przestrzenny rozprawy:

- a. okres kreacji założeń pierścieniowych, obejmujący powstanie koncepcji założeń pierścieniowych sięgającej już XIV wieku, poczynając od pionierskich defortyfikacji miast francuskich (szczególnie paryskie *boulevard*) poprzez defortyfikację miast niemieckich (szczególnie doświadczenia wiedeńskie i kolońskie) aż po okres kształtowania się nowoczesnej teorii urbanistyki (działalność Hermanna Josefa Stübgena i Camillo Sittego), pod wpływem której przeprowadzona zostaje defortyfikacja i kreacja założeń pierścieniowych wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej końca tzw. długiego XIX wieku;
- b. okres przekształceń założeń pierścieniowych, obejmujący wpływ cezury roku 1945, skutkującej wyodrębnieniem się grupy miast współczesnej Polski, należących dotychczas do grupy wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej końca tzw. długiego XIX wieku, powstanie założeń pierścieniowych na zasadach tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej w efekcie odbudowy w formach historycznych zespołów staromiejskich zniszczonych w czasie drugiej wojny światowej głównie na obszarze Ziemi Odzyskanych, przemiany przestrzenne po odwilży 1956 roku właściwe dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu, bezpośrednio powiązane z modelem mobilności opartym na indywidualnym transporcie samochodowym;
- c. okres odnowy, obejmujący współcześnie zachodzące przemiany przestrzenne i ich potencjalny kierunek w przyszłości, związane z globalnie rozpowszechniającym się nurtem tzw. *kopenhagizacji*, opartej na negacji aktualnie funkcjonującego modelu mobilności, prowadzącego do wzrostu jakości przestrzeni publicznej założeń pierścieniowych zdominowanych od lat 60. i 70. XX wieku przez funkcję transportową.

Chociaż nakreślony zakres czasowo-przestrzenny rozprawy służy głównie opisowi zespołów urbanistycznych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, to bez wątplenia po pewnych korektach mógłby okazać się także właściwy dla pozostałych miast regionu, które w przeważającej większości uczestniczyły w tym samym modelu rozwojowym. Opisywane granice w mieście, w tym te powstałe na skutek defortyfikacji miast i kreacji założeń pierścieniowych uznać można za jedną z cech szczególnych ewolucji miasta europejskiego⁴⁴. Niestety fenomen założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miasta europejskiego istnieje w skali nad wyraz trudnej do zarysowania. Można w tym miejscu wskazać różne typy takich założeń, jak chociażby hiszpańskie *ensanche*, francuskie *boulevard* czy włoskie *corso*. Jednakże jak się okazuje, powojenne uwarunkowania i przemiany przestrzenne w sposób wyraźny wpływają na unikalny charakter miast współczesnej Polski⁴⁵, które wymagają przez to unikalnego podejścia, co pozwala na zasadne ograniczenie zakresu tego opracowania.

Na koniec podkreślenia wymaga jeszcze zakres merytoryczny rozprawy, który ogranicza się głównie do zagadnień ściśle przestrzennych, zakorzenionych jednak wyraźnie w historii przemian przestrzennych, jaka doprowadziła do ukształtowania współczesnej struktury urbanistycznej badanych ośrodków miejskich, jak i w efekcie zapisanego w tejże strukturze urbanistycznej dziedzictwa kulturowego. Dlatego też, choć zagadnienia historii architektury i polityki czy też przemian społecznych, mają również bezpośredni wpływ na fenomen założeń pierścieniowych, to przywoływane są one w tej rozprawie wyłącznie w kontekście samych zagadnień przestrzennych.

1.7 Metody badawcze

Jak zauważył John W. Creswell, „choć idee filozoficzne w pracach badawczych na ogół pozostają przemilczane”, to jednak wyraźna deklaracja, do których z nich autor pracy „będzie się odwoływał [...] ułatwia wyjaśnienie wyboru” metodyki pracy (Creswell 2013, s. 31). Dlatego też odnosząc się do tego stwierdzenia, warto wskazać na „światopogląd pragmatyczny” (Creswell 2013, ss. 36-37) jako na ten, który przyświecał autorowi rozprawy. Konsekwentnie przywołać warto też tutaj skrótowo, jeden ze scenariuszy badań, jakie opracował w związku z tym paradygmatem sam John W. Creswell: „ujęcie mieszane – światopogląd pragmatyczny, sekwencyjne gromadzenie danych ilościowych i jakościowych. Badacz przyjmuje założenie, że zebranie różnych typów danych pozwoli najlepiej zrozumieć problem” (Creswell 2013, s. 42). Jednocześnie samo badanie jakościowe okaże się niezbędne przy badaniu zmierzającym „do wyjaśnienia jakiegoś słabo rozpoznanego zjawiska lub pojęcia.”

44 Polskie miasta uznać należy za część większej sieci miast europejskich, która wytworzona została przede wszystkim w okresie późnego średniowiecza poprzez zagęszczenie sieci miast Europy Zachodniej i lokację nowych miast na wschód od Nisy i Łaby (w kontekście miast Polskich). Więcej na ten temat znaleźć można w podrozdziale 2.3.

45 Specyfika założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski opisana została szerzej w rozdziale 3, a szczególnie w podrozdziałach 3.2 i 3.3.

Mają one bowiem „charakter eksploracyjny, podejmuje się je wówczas, gdy badacz nie ma pewności, jakie ważne zmienne należy uwzględnić” (Creswell 2013, s. 44), przy czym „na skutek przeprowadzenia badania jakościowego można doprowadzić do opracowania nowej teorii” (Creswell 2013, ss. 86-87). Z kolei „ujęcie ilościowe pozwala m.in. na identyfikację czynników wpływających na wyniki badania oraz określenie czynników prognostycznych, pozwalających najlepiej przewidzieć wynik” (Creswell 2013, s. 44). Co ciekawe, Elżbieta Niezabitowska wskazuje m.in. właśnie na badania historyczno-interpretacyjne lub interpretacyjne, badania jakościowe oraz studia przypadku jako na jedne z podstawowych narzędzi badawczych, jakimi posługiwać się można w studiach nad architekturą i tematami z nią pokrewnymi (Niezabitowska 2014, ss. 187-193, 206-217 i 222-230). Szerzej problematykę studium przypadku przedstawia Robert Yin (Yin 2015, *passim*).

W związku z tym, aby zrealizować postawione cele badawcze rozprawy, należy przede wszystkim przeprowadzić badania literaturowe, analizę stanu obecnego oraz analizę porównawczą wybranych przypadków. Wstępne studia nad szerokim kontekstem w jakim funkcjonować może pojęcie założeń pierścieniowych oparte zostały przede wszystkim na studiach literatury przedmiotu, głównie publikacjach naukowych, w tym nad materiałami kartograficznymi i ilustracyjnymi, czyli za pomocą metody badań historyczno-interpretacyjnych. Badania te doprowadzą do zarysowania podstawowej wiedzy teoretycznej dotyczącej założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski w szerszym kontekście Europy Środkowej. Szczególnie istotne okazały się tu międzynarodowe publikacje naukowe pochodzące z ośrodków zajmujących się historią urbanistyki Europy Środkowej (mowa tu m.in. o ośrodkach z Austrii, Niemiec, Stanów Zjednoczonych i Polski). Natomiast opracowanie studiów wybranych przypadków założeń pierścieniowych miast współczesnej Polski z wykorzystaniem metody porównawczej wymagało przeprowadzenia pogłębionej analizy materiałów zebranych na potrzeby badania przekrojowego, uzupełnionego przez dodatkowy materiał szczegółowy (poszerzony o publikacje prasowe, raporty, wszelkie materiały informacyjne o innym charakterze oraz dokumenty o charakterze programowym) związany z każdym z omawianych przypadków z osobna. Również tu okazało się konieczne wykorzystanie metody badań historyczno-interpretacyjnych. Jednak uzupełniona ona została przez analizę stanu obecnego, poprzez określenie podstawowych elementów urbanistycznych, które składają się na opisywany zespół urbanistyczny. Ostatecznie sformułowano wnioski na podstawie zestawienia wyników badania przedstawiającego charakter założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wybranych miast współczesnej Polski na tle szeroko zarysowanego kontekstu historycznego i teoretycznego.

1.8 Tezy

Na potrzeby rozprawy sformułowane zostały następujące tezy:

Założenia pierścieniowe są charakterystycznym elementem struktury urbanistycznej wielu miast położonych zarówno w granicach współczesnej Polski, jak i ogólnie miast europejskich.

Fenomen kreacji założeń pierścieniowych towarzyszył nowo kształtującej się nowoczesnej urbanistyce i jako taki pozostaje powszechnym zapisem przejścia ze struktury zamkniętej do struktury otwartej miasta europejskiego.

Współcześnie, w związku z postępującą zmianą modelu mobilności w miastach europejskich, dotychczas opartego na dominacji indywidualnego transportu kołowego, założenia pierścieniowe czekają wyraźne przemiany przestrzenne.

1.9 Struktura pracy

Dla zachowania przejrzystości rozprawy, należy jeszcze na koniec tego rozdziału wprowadzającego zarysować ogólną jej strukturę, która wynika bezpośrednio z przedstawionych w nim głównych założeń, celów, zakresu, przyjętej metody pracy i postawionych tez.

W drugim rozdziale przedstawiony został szerszy kontekst historyczny i teoretyczny fenomenowi założeń pierścieniowych, poczynając od francuskich początków procesu defortyfikacji miast europejskich, poprzez defortyfikację miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej zachodzącą głównie w czasie tzw. długiego XIX wieku, aż po pozostający w relacji do niej proces kształtowania się nowoczesnej urbanistyki. Całość zagadnienia dopełniona została szerszym ujęciem teoretycznym, odnoszącym się zarówno do teorii morfologii miast, koncepcji elementów urbanistycznych, jak i perspektywy historii urbanistyki. Wreszcie sam proces defortyfikacji miast europejskich, jak i sama charakterystyka ich struktury urbanistycznej będąca zapisem historii ich przemian przestrzennych, przedstawiona zostaje na tle ewolucji systemu fortyfikacyjnego miast europejskich. Pewnym podsumowaniem całego rozdziału okazuje się opisanie typologii Aloysa Bernatzky'ego, stanowiącej jak dotychczas jedyną próbę uporządkowania fenomenu założeń pierścieniowych.

W trzecim rozdziale poddany krytyce został dotychczasowy stan badań, zarysowany jako szerszy kontekst historyczny i teoretyczny w drugim rozdziale. W sposób szczególny krytyka ta obejmuje samą typologię Aloysa Bernatzky'ego, która jak się okazuje w sposób ograniczony odnosi się do specyfiki założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Dlatego też koniecznym okazało się przeprowadzenie nowej charakterystyki przemian przestrzennych tychże miast, która pozwoliła na ich wyróżnienie z szerszej grupy miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej. Za szczególną cezurę w tym kontekście uznać należy oczywiście

rok 1945, czyli zakończenie drugiej wojny światowej i wydarzenia z nią związane, chociaż pierwsze przekształcenia w tym kontekście zapoczątkowane zostają jeszcze w 1918 roku, w konsekwencji zakończenia pierwszej wojny światowej. Wreszcie, na podstawie tak przeprowadzonej charakterystyki koniecznym okazało się określenie nowego ujęcia typologicznego, które uzyskać miało ostatecznie formę pewnego dualizmu metodologicznego. W ten sposób zaproponowane zostało nowe ujęcie typologiczne dla założeń pierścieniowych, oparte na chronologicznie zachodzących na ich obszarze przemianach przestrzennych uporządkowanych w relacji do najważniejszych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, a także oparte na analizie elementów urbanistycznych z których składać się mają badane zespoły urbanistyczne.

W czwartym rozdziale przeprowadzone zostało sprawdzenie zarysowanej wcześniej syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego, która poddana została następnie krytyce i uzupełnieniu, a także zarysowanego na tej podstawie nowego ujęcia teoretycznego. W tym celu koniecznym okazało się przeprowadzenie analizy szczegółowej czterech wybranych przypadków: Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa, która obejmuje w sumie osiem, albo nawet dziewięć różnych założeń pierścieniowych⁴⁶. Wreszcie na podstawie wyników analizy szczegółowej wybranych przypadków, przeprowadzona została ostateczna ich analiza porównawcza, której wyniki pozwoliły na końcowe sprawdzenie trafności wcześniejszego wywodu.

Na koniec, w piątym rozdziale dokonane zostało sprawdzenie realizacji postawionych założeń i celów rozprawy oraz trafności postawionych na jej początku tez badawczych. W efekcie czego, całość tak zarysowanej struktury rozprawy miała za zadanie w sposób czytelny przedstawić badania nad fenomenem założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski.

⁴⁶ W przypadku założeń pierścieniowych w strukturę urbanistyczną Poznania trudno jednoznacznie określić zakres badanych zespołów urbanistycznych. Więcej na ten temat w podrozdziale 4.6.

KONTEKST HISTORYCZNY I TEORETYCZNY

2.1 Wprowadzenie

Dla przedstawienia fenomenu założeń pierścieniowych w szerszym kontekście historycznym i teoretycznym w pierwszej kolejności podkreślić należy znaczenie specyfiki ich genezy, bezpośrednio powiązanej z procesem defortyfikacji miast europejskich. Proces ten uznać należy przede wszystkim za następstwo ciągle postępującego rozwoju sztuki wojennej, a dokładniej rzecz biorąc z powstaniem, rozwojem, ewolucją, a następnie także degradacją, najpierw średniowiecznych, a potem również nowożytnych fortyfikacji miejskich. Konsekwencją którego to procesu zachowanie tradycyjnych systemów obronnych miast, ograniczających ich dalszy rozwój, stało się już całkowicie bezcelowe⁴⁷. Jednakże z punktu widzenia tej rozprawy, sam proces defortyfikacji należałoby raczej utożsamiać z początkiem kształtowania się nowoczesnej urbanistyki, która poprzez kreację założeń pierścieniowych, na skutek coraz gwałtowniej postępującej w ciągu tzw. długiego XIX wieku urbanizacji Europy, doprowadza do wyraźnej zmiany oblicza miasta europejskiego, utożsamianej z przejściem „od miasta tradycyjnego do miasta nowoczesnego”, ze struktury zamkniętej, wyraźnie ograniczonej ścisłym pierścieniem systemu obronnego, do struktury otwartej, pozbawionej fizycznych barier, z *orbis interior* do *orbis exterior* (Omilanowska 2010, s. 293).

Zarówno fortyfikacje średniowieczne otaczające ośrodki miejskie w formie obwodowej, jak i fortyfikacje nowożytne wykreślane w formach geometrycznych na wzór koncepcji miasta idealnego przybierały z zasady kształt zbliżony do okręgu. Dlatego też w konsekwencji ich niwelacji możliwe było wykształcenie na ich miejscu jednorodnego, pasmowego zespołu urbanistycznego, okalającego z zasady gęsto zabudowany, ukształtowany w trakcie wielowiekowego procesu zespół staromiejski bądź śródmiejski. Uwolniony w ten sposób pod przyszłe zagospodarowanie znaczny,

47 Warto przy tym zauważyć, że – jak podkreśla Małgorzata Omilanowska – dotychczas „zadawano się często uproszczonymi tezami, wedle których obwałowania miejskie rozbierano dlatego, że traciły walory militarne lub dlatego, że przyrost demograficzny i rozwój miasta tego wymagał”. Okazuje się jednak, że proces defortyfikacji miast europejskich „należy rozpatrywać w znacznie szerszy sposób, uwzględniając trzy różne poziomy”. Pierwszy to poziom militarny, drugi poziom społeczno-prawny, trzeci symboliczny. Omilanowska 2010, s. 293 odnosząc się do Mintzker 2009, ss. 63–64.

należący do państwa lub miasta obszar umożliwiał połączenie historycznego centrum z otaczającymi miasto przedmieściami. Dlatego też, założenia pierścieniowe pełnią kluczową rolę w strukturze urbanistycznej miasta spinając ze sobą tak określone, dwa zupełnie różne jego obszary: miasta tradycyjnego i miasta nowoczesnego. Jednocześnie publiczna własność uzyskanych w czasie defortyfikacji terenów pozwalała na wprowadzenie do centrum miasta funkcji, na które dotychczas brakowało miejsca w jego historycznym sercu. Była to mianowicie dogodna lokalizacja do wytyczenia szerokich dróg, założenia zieleńców miejskich i wzniesienia reprezentacyjnych gmachów publicznych, dla których dotychczas brakowało miejsca w ograniczonej linii fortyfikacji miejskich strukturze miasta zamkniętego. Dlatego proces defortyfikacji miasta, jak i następującej po nim kreacji założeń pierścieniowych, uznać należy za kluczowy w historii przemian przestrzennych miasta europejskiego, i jako taki musi zostać on opisany zarówno z punktu widzenia historii, jak i teorii urbanistyki.

W tym miejscu podkreślenia wymaga przestrzenny charakter przeprowadzonej syntezy, która przecież odnosi się do szerszego kontekstu związanego z procesem urbanizacji i industrializacji Europy. Rzeczywiście zagadnienia tego nie sposób badać bez odpowiedniego odniesienia do przemian kulturowych, socjologicznych czy antropologicznych, które nie tylko towarzyszyły tym procesom, ale miały też kluczowy wpływ na ich przebieg. Niestety ze względu na skalę opisywanego fenomenu zagadnienia te musiały zostać w sposób wyraźny ograniczone, aby możliwe było przedstawienie samych założeń pierścieniowych już w ujęciu ściśle przestrzennym. Pomimo to autor rozprawy, zarysowując szerszy kontekst historyczny i teoretyczny starał się jak najpełniej zawrzeć, czasami chociażby tylko wzmiankując, wszelkie możliwe odniesienia w kontekście, jakich opisać należało historię przemian przestrzennych, która doprowadziła do ukształtowania współczesnej struktury urbanistycznej badanych ośrodków miejskich i w efekcie zapisanego w tej strukturze urbanistycznej dziedzictwa kulturowego⁴⁸.

Jednocześnie przedstawiony w sposób syntetyczny w tym rozdziale szerszy kontekst historyczny i teoretyczny odnosi się przede wszystkim do samej kreacji założeń pierścieniowych przeprowadzonej w konsekwencji defortyfikacji miast europejskich. Szczególna uwaga poświęcona została założeniom pierścieniowym niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku i związanej z procesem ich kreacji, kształtującej się dopiero nowoczesnej urbanistyki⁴⁹. To właśnie w teorii i praktyce tej nowej dziedziny doszukiwać się można podstaw teoretycznych kreacji założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miasta, ich charakteru czy podstawowych cech, czego pewnym podsumowaniem jest przedstawiona już na końcu tego rozdziału typologia opracowana jeszcze w 1960 roku przez Aloyse Bernatzky'ego (Bernatzky 1960), która choć w sposób bardzo skrótowy, zdaje się na ten moment w sposób najpełniejszy obrazować dotychczasowy stan badań nad założeniami pierścieniowymi.

48 Aby zrozumieć skalę poruszanego zagadnienia, warto raz jeszcze odnieść się do literatury odnoszącej się do historii przemian przestrzennych jednego z najbardziej symbolicznych założeń pierścieniowych, jakim jest wiedeńskie Ringstrasse. Z okazji 150. rocznicy jego powstania ukazało się co najmniej kilkanaście publikacji naukowych, wśród których poruszano m.in. problemy demokratyzacji przestrzeni (powszechnie dostępne glacis wiedeńskiej twierdzy zastąpione zostały przez burżuazyjne bulwary) czy trudnego dziedzictwa (bogate kamienice wzniesione przy Ringstrasse należały głównie do rodzin żydowskich, które w okresie nazistowskim nie tylko utraciły swój dobytek, ale też i życie).

49 Kwestia zakresu rozprawy przedstawiona została w rozdziale 1, podrozdział 6.

2.2 Defortyfikacja miasta europejskiego

Dla przedstawienia szerszego kontekstu defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej w okresie tzw. długiego XIX wieku, należy w pierwszej kolejności przedstawić główne źródła inspiracji, jakie ukształtowały myśl urbanistyczną tego okresu. Dlatego w pierwszej kolejności zarysowania wymagają przykłady francuskie, które zapoczątkowały proces defortyfikacji miast europejskich, aż po ich ukoronowanie w postaci tzw. Wielkiej Przebudowy Paryża. Dopiero następnie przedstawiona zostanie defortyfikacja miast obszaru niemieckojęzycznego wraz z rozwojem koncepcji założeń pierścieniowych aż po ich ukoronowanie w postaci wiedeńskiego i kolońskiego Ringstrasse. Na koniec zarysowana zostanie relacja pomiędzy procesem defortyfikacji i następującą po niej kreacją założeń pierścieniowych a nowo kształtującą się teorią nowoczesnej urbanistyki.

2.2.1 Defortyfikacja miast francuskich

Proces defortyfikacji miast europejskich rozpoczyna się we Francji wraz ze zburzeniem murów La Rochelle, przeprowadzonym na skutek oblężenia miasta pod koniec lat 30. XVII wieku, właściwie prowadzącego do zakończenia trwającej ponad pół wieku wojny religijnej i wzmocnienia kształtującego się dopiero w tym czasie modelu władzy absolutnej. La Rochelle była jedną z najważniejszych twierdz Hugonotów, którzy tracąc swoje twierdze, tracili także swoją siłę militarną. Jednakże to nie na skutek wojen religijnych, a dopiero w konsekwencji całkowitego przemodelowania francuskiego systemu obronnego w ostatnim 25-leciu tamtego wieku defortyfikacja stała się zjawiskiem bardziej powszechnym (Omilanowska 2010, s. 294). Ludwik XIV i jego minister Jean-Baptiste Colbert, korzystający „z usług jednego z największych geniuszy militarnych wszech czasów”, Sébastiena Le Prestre de Vaubana, budowali i rozbudowywali strategiczne miasta-twierdze na obrzeżach swojego królestwa (Rykwert 2013, s. 77), „rezygnując z utrzymywania fortyfikacji miast położonych w głębi kraju” (Omilanowska 2010, s. 294).

Zmiany te dotyczyły również Paryża, którego stare mury z punktu widzenia militarnego były już bezużyteczne, a w przyszłości, decyzję o jego ewentualnym reortyfikowaniu miała opóźnić dodatkowo nieufność wobec samych paryżan. W efekcie czego, w dwóch etapach, w 1670 i 1676 roku, przestarzały paryski system obronny został splantowany, a na jego miejscu powstały ciągi wysadzanych drzewami alei. Początkową formę *cours*, która z czasem okrążyła całe miasto, przemianowano na *boulevard* (Rykwert 2013, ss. 77–78). Nazwa ta pochodzi od francuskiego słowa oznaczającego bastion⁵⁰ i miała stać się później, dzięki przeprowadzonej w połowie XIX wieku Wielkiej

⁵⁰ Co ciekawe, samo pojęcie *boulevard* po raz pierwszy użyte zostało we Francji już w XIV wieku jako pojęcie militarne, używane do całościowego opisu murów miejskich. Określenie to pochodziło od środkowo niderlandzkiego *bolwerc*, który podobnie ukształtował angielskie słowo *bulwark*. Później *boulevard* używany był już tylko jako określenie fragmentu fortyfikacji miejskich (konkretnie: bastionu) nabierając też znaczenia metaforycznego jako element chroniący. W końcu jednak, już w połowie XVII wieku, *boulverd* jako hasło encyklopedyczne, okazał się pojęciem poza użyciem, odnoszącym się do starożytnych fortyfikacji. Jednocześnie jednak to prawie zapomniane już słowo (w formie *boulevard*) po raz pierwszy użyte zostało, jako nazwa własna dla jednej z obsadzonych drzewami promenad Paryża założonych na szczycie fortyfikacji. Darin 2004, s. 135.

Przebudowy Paryża, ważnym elementem kształtującej się dopiero nowoczesnej urbanistyki. Jak podkreśla Joseph Rykwert, współcześnie w wielu językach słowem bulwar „określa się szerokie trzypasmowe ulice wysadzone drzewami” (Rykwert 2013, s. 78). Jednak Michaël Darin podkreśla, że poprzedzająca jeszcze Wielką Przebudowę Paryża, postępująca w XVIII wieku ewolucja znaczenia słowa *boulevard* nie była przypadkowa. Fortyfikacje miejskie i promenady były mianowicie ściśle powiązane ze sobą już od mniej więcej trzech stuleci⁵¹.

Rzeczywiście to właśnie z procesem kreacji i późniejszym rozwojem nowożytnych fortyfikacji, na zwieńczeniu których często wysadzano aleje drzew w celu wzmocnienia ich wytrzymałości, należy bezpośrednio wiązać genezę koncepcji założeń pierścieniowych. Jak się miało okazać, zarówno ich otoczenie, jak i same fortyfikacje szybko zaczęły przyciągać różne aktywność właściwe dla uprzywilejowanych grup społecznych. Przede wszystkim wyniesione ponad dachy miasta bastiony z których rozpościerał się widok na otaczający miasto krajobraz wiejski, jak i miejski, służyły jako popularne miejsce spacerów czy przejażdżek karocami. Czasem też na zwieńczeniu samych bastionów, a czasem u ich podnóża, w miejscu zasypanych rowów, przeprowadzano ćwiczenia i zawody strzeleckie czy grano w popularną grę *paille-maille*⁵² będącą prekursorem krokieta (fran. *croquet*), której to gry nie należy mylić z krykiem. Tak ukształtowane, ciągnące się wzdłuż całego miasta, obsadzone drzewami promenady stały się powszechnym i bardzo typowym rozwiązaniem we Francji (Darin 2004, ss. 135–136, 2000, s. 4).

Na szczególną uwagę zasługuje przykład założonych w 1649 roku *cours* (współcześnie *Cours Mirabeau*) w Aix-en-Provence (ilustracja 1), gdzie zrealizowana została najprawdopodobniej pierwsza tego typu realizacja już na obszarze uzyskanym po niwelacji fortyfikacji miejskich na skutek rozszerzenia miasta o nowy kwartał Mazarina (Darin 2004, s. 140). Co ciekawe, kilka kolejnych miast (m.in. Marsylia, Nîmes i Grenoble) miało podążyć za przykładem Aix (Darin 2004, s. 136). Jednak, podkreślić też trzeba, że przez dłuższy czas, aleje drzew wysadzone były także przed murami miejskimi, na obszarze dawnych, zasypanych fos. Miało to na celu nie tyle poprawę jakości przestrzeni publicznej, co charakter prewencyjny, chroniący wchłonięte mury miejskie przed samowolą budowlaną, która mogła wzdłuż nich narosnąć (Darin 2004, s. 140). Przykładem takiej realizacji, obecnej w strukturze urbanistycznej do dnia dzisiejszego, jest francuskie Awinion, którego mury miejskie nadal istnieją. Jak się okazuje, już w XVI wieku została wzdłuż nich wytyczona aleja, najpierw pomiędzy fortyfikacjami a Rodanem, która stała się ulubioną promenadą mieszkańców miasta. Dopiero następnie, w latach 1687–1756, zasadzone zostały podwójne rzędy drzew wokół całych fortyfikacji miejskich w ciągłej formie *cours* (Darin 2000, s. 4).

⁵¹ Michaël Darin wskazuje na rok 1471 jako na pierwszy znany przykład założenia takiej promenady w mieście Tours, będącym wówczas siedzibą królewską Ludwika XI. Realizacja ta jednak nie była jeszcze bezpośrednio powiązana z obwodowym charakterem fortyfikacji, a powstać miała po prostu za murami miejskimi. Darin 2000 i Darin 2004.

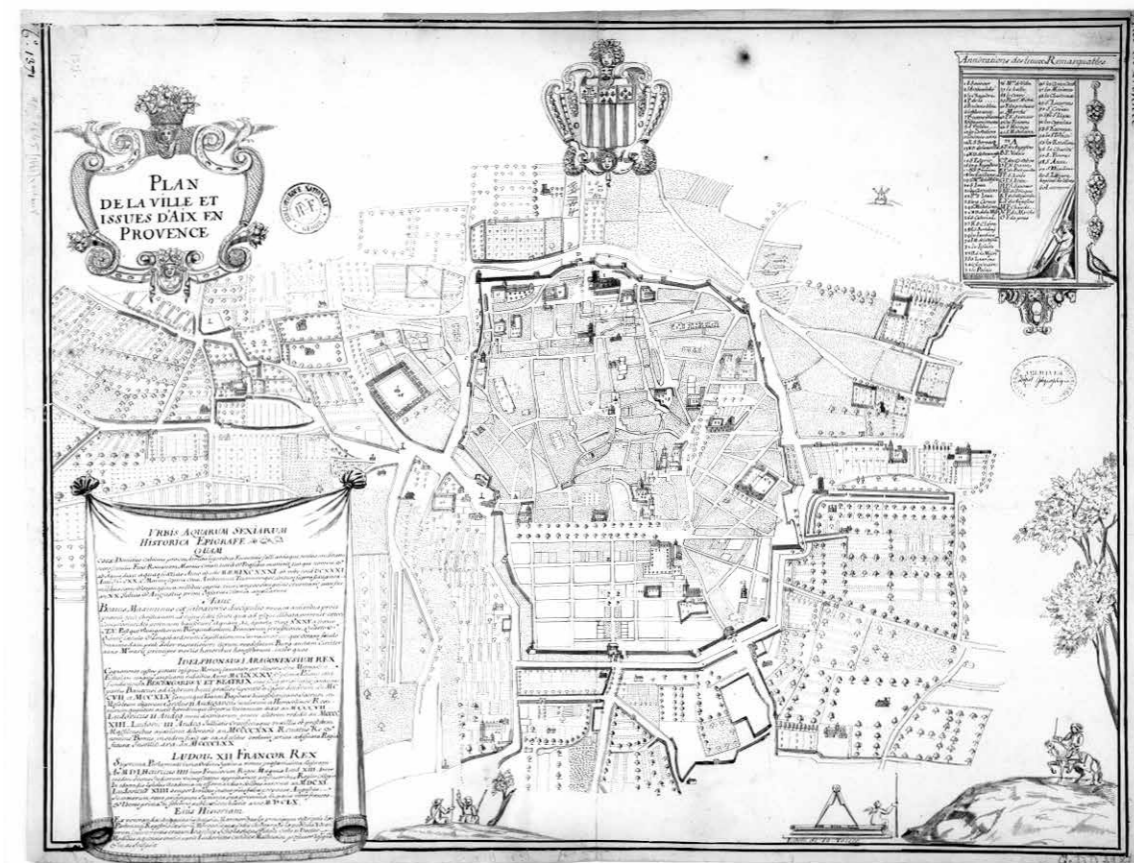
⁵² Darin 2000, s. 4. Co ciekawe, wiele z ulic i promenad, które pierwotnie służyły do gry w *paille-maille*, nadal nosi nazwę odwołującą się do tej gry, jak np. Pall Mall i Mall w Londynie, Palmaille w Hamburgu, Rue du Mail w Paryżu, Avenue du Mail w Genewie czy Maliebaan w Utrechcie.

Rzeczywiście jednak, jak zostało już zauważone, taki pionierski model założeń pierścieniowych rozprzecznił się w całej Europie dopiero na skutek przeprowadzonej w latach 1852–1870, przez barona Georges-a Eugène Haussmanna, z polecenia cesarza Napoleona III, tzw. Wielkiej Przebudowy Paryża⁵³, która miała na celu radykalną przebudowę miasta poprzez przecięcie jego starej tkanki miejskiej nowymi ulicami i alejami oraz wprowadzenie do miasta nowych przestrzeni zielonych (Rykwert 2013, ss. 131–133). W czasie realizacji tego założenia „odrodziła się tendencja do monumentalizacji i ujednolicenia elementów układu przestrzennego” (Bińkowska 2006, s. 27). Jego projektanci „sięgnęli do dobrze znanych osiemnastowiecznych form bulwarów i promenad tworzących zarys systemu, który uzupełnili o sieć skwerów i parków” (Bińkowska 2006, s. 27), które wzorowały się na wcześniejszych, wielkich dziełach francuskiej urbanistyki XVII i XVIII wieku (Tołwiński 1948a, ss. 261–287). Należy jednak pamiętać, że te dość radykalne przekształcenia Paryża przeprowadzone zostały ze świadomym odrzuceniem osiągnięć ówczesnej techniki, pozwalających na szersze spojrzenie na problemy nowoczesnej urbanistyki (Tołwiński 1948b, ss. 75–76, 79–80).

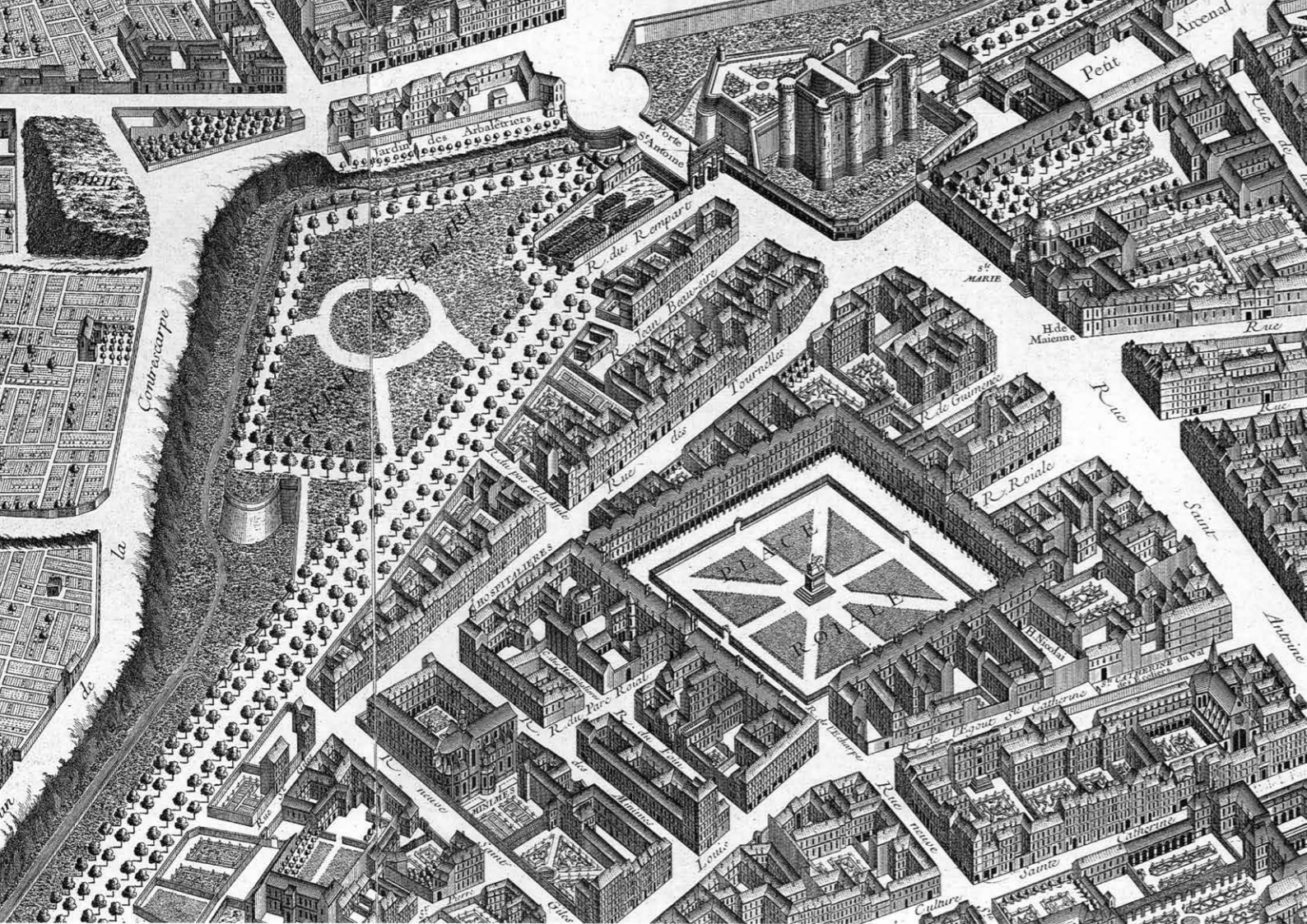
Jednakże, jedną z podstawowych składowych schematu Wielkiej Przebudowy Paryża, prócz głównego krzyża dwóch arterii określanego mianem *la grande croisée*, były właśnie bulwary, wytyczone po linii trzech kolejnych systemów obronnych, w tym najnowszego, powstałego w 1841 roku⁵⁴. Realizacja taka była konsekwencją długiej, trwającej ponad wiek ewolucji pierwszych bulwarów, założonych jeszcze na skutek wspomnianej już defortyfikacji Paryża z lat 1670 i 1676, kiedy to na miejscu północnej linii fortyfikacji wytyczona została promenada o szerokości około 36 metrów, wzdłuż której wysadzono cztery linie drzew w formie dwóch alei. Co ciekawe jednak, ta pierwsza forma promenady miała początkowo zostać fizycznie odcięta od reszty struktury urbanistycznej, a władze miejskie zabroniły wznoszenia wzdłuż niej jakichkolwiek budynków. Przez kolejnych kilka dekad nowa promenada nie zyskała jednak aprobaty mieszkańców (ilustracja 2). Dopiero w latach 40. XVIII wieku jej zachodnia część zyskała na popularności i zaczęła przyciągać różne społeczne aktywności, a za nimi kupców

53 Szerzej na ten temat m.in. w Jordan 1995 i Kirkland 2013.

54 Aż do 1841 roku miasto pozostało pozbawione systemu obronnego. Tołwiński 1948b, s. 77.



ilustracja 1: Aix-en-Provence według planu Pitton (1666 rok). W samym centrum, w gęstej strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego, wyróżnia się Cours Mirabeau wytyczony na miejscu dawnej linii fortyfikacyjnej miasta. Na południe od niej widać nowy kwartał Mazarina. W przyszłości wzdłuż zewnętrznych linii fortyfikacyjnych miasta również wysadzone zostaną aleje drzew, jednak żadna z nich nie uzyska już równie reprezentacyjnego charakteru co Cours Mirabeau. Źródło: Francuska Biblioteka Narodowa (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b7711135q>).



ilustracja 2: Paryż według planu Turgota (lata 1734–1739), fragment Grand Boulevard (obecnie Boulevard Beaumarchais i Place de la Batille). Linia wysadzanych drzewami bulwarów, jeszcze w formie wewnętrznej granicy miasta. Dopiero później wzdłuż bulwarów wzniesione miały zostać budynki. Źródło: Francuska Biblioteka Narodowa (reprodukcja: Kostof 1991, s. 250).

i kawiarnie, w efekcie czego całe jej sąsiedztwo stało się atrakcyjnym miejscem do życia, a pod wpływem rosnącej presji władze miejskie, a konkretnie *Bureau de la Ville*, wreszcie pozwoliły na wznoszenie budynków wzdłuż linii bulwarów. Na skutek rosnącego ruchu przestrzeń ta urbanizowała się coraz bardziej, aż w połowie XIX wieku ta z początku odcięta od miasta promenada z widokiem na wiejski krajobraz stała się wzorem dla Wielkiej Przebudowy Paryża (Darin 2004, s. 140).

Zarysowane w ten sposób doświadczenia francuskie, przeprowadzone na spektakularną skalę i pozostające do dnia dzisiejszego w sferze symboliki, stały się wyraźnym punktem odniesienia zarówno dla założeń pierścieniowych powstających na zdefortyfikowanym obszarze, jak i samej, dopiero co kształtującej się, nowoczesnej urbanistyki. Według Iwony Bińkowskiej właśnie „we francuskiej praktyce urbanistycznej należy poszukiwać genezy form ogrodowych kompozycji zakładanych na dawnych terenach pofortyfikacyjnych (plenty, bulwary, promenady), tak typowych dla miast niemieckich” (Bińkowska 2006, s. 27). Chociaż typowe realizacje na obszarze niemieckojęzycznej Europy Środkowej zdają się mieć wyraźny inny charakter od tych opisywanych dotychczas, to warto podkreślić znaczenie samej koncepcji bulwarów (Kostof 1991, ss. 249–255), jak i tzw. haussmannizacji Paryża (Kostof 1992, ss. 266–279), które pozostają żywym przykładem realizacji właściwych dla nowoczesnej urbanistyki do dnia dzisiejszego.

2.2.2 Defortyfikacja miast obszaru niemieckojęzycznej Europy Środkowej

Defortyfikacja miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej rozpoczyna się wraz z niwelacją fortyfikacji „miast nadreńskich przez okupacyjne wojska francuskie w czasie wojny pałatynackiej (1689–1697)” (Omilanowska 2010, s. 294). Chociaż, to dopiero na przełomie XVIII i XIX wieku przypada „szczególnie intensywny” okres defortyfikacji miast niemieckich, kiedy to „w ciągu zaledwie kilkunastu lat rozebrano umocnienia w kilkuset z nich” (Omilanowska 2010, s. 295 odwołując się do; Mintzker 2009, s. 126). Jednakże przyspieszenie procesu defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej bezpośrednio powiązane jest z przebiegiem wojen napoleońskich (1803–1815), co uznać należy za bezpośredni wpływ tzw. czynnika militarnego. Oznacza to, że wzmożony proces defortyfikacji miast tego regionu przypada w momencie, kiedy „miasta europejskie nie weszły jeszcze na drogę intensywnego rozwoju przemysłowego i co za tym idzie nie cierpiały na braki terenów pod zabudowę” (Omilanowska 2010, s. 296). Takie uwarunkowania miały bezpośredni wpływ na charakter przestrzenny realizowanych na miejscu dawnych fortyfikacji założeń pierścieniowych, które przyjmowały formę zielonej otuliny zespołów śródmiejskich bądź staromiejskich. Na całej długości takiego nowego zespołu urbanistycznego wytyczane były ciągi promenad, powtarzające często linię dawnych fortyfikacji. Jednocześnie fragmenty dawnej fosi służyły za stawy i kanały parkowe, częściowo zaś zachowane, usypane z ziemi bastiony, wykorzystywane były jako pagórki uformowanego pod wpływem francuskich bądź angielskich wzorców sztuki ogrodowej parku krajobrazowego (Bińkowska 2006, s. 27).



Choć tak zarysowane założenia pierścieniowe niemieckojęzycznej Europy Środkowej pierwszej połowy tzw. długiego XIX wieku⁵⁵, wyraźnie zakorzenione są we francuskich doświadczeniach, to uznać należy je jednak za wyraźnie różne od opisywanych dotychczas ciągów bulwarów. Mianowicie, te nowe zespoły urbanistyczne przyjmowały formę właściwą dla założeń parkowych, a nawet ogrodowych, i jak zauważa Iwona Bińkowska, spełniać miały „atawistyczną potrzebę człowieka, z powodu której [...] wprowadza on w obszar zurbanizowany elementy przyrody [...] utrzymując kontakt miasta z otaczającymi go terenami o charakterze wiejskim oraz aranżując perspektywy widokowe pozwalające podziwiać bardziej odległe krajobrazy” (Bińkowska 2006, s. 23). Dlatego też dla opisu założeń pierścieniowych tego okresu należy odnieść się bezpośrednio do teorii sztuki ogrodowej czy też szerzej pojętej architektury krajobrazu. Według Iwony Bińkowskiej obok ogrodów królewskich, książęcych i szlacheckich oraz prywatnych ogrodów służących rozrywce mieszkańców jedną z trzech możliwości „przekształcania starych miast” poprzez wprowadzanie do nich zieleni miały być właśnie ciągi spacerowe, znane jako angielskie *walks* i *malls*, francuskie *boulevard*, niemieckie *Promenaden* (Bińkowska 2006, s. 26). Co ciekawe, okres świetności takich alei spacerowych, właściwych przede wszystkim dla francuskich, opisanych już szerzej realizacji przypadają na epokę baroku i oświecenia, kiedy to na przestrzeni XVI, XVII i XVIII wieku zaobserwować można wyraźny wzrost liczby takich szpalerów drzew w granicach miast europejskich⁵⁶. Następnie, w związku z krótkim okresem „ortodoksyjnie rozumianego stylu pejzażowego”, zauważyć można wyraźne odrzucenie koncepcji równo nasadzanych szpalerów drzew, które jednak powracają do założeń parkowych już „w pierwszej połowie XIX wieku” (Bińkowska 2006, ss. 26–27), stając się także częścią wielu założeń pierścieniowych.

Jak zauważa Iwona Bińkowska, nadal brakuje opracowań poświęconych zależności pomiędzy „działalnością ogrodników związaną z zadrzewieniami ulic, tworzeniem zieleńców i skwerów” a działalnością „architektów odpowiedzialnych za zmiany w skali całego miasta”. Jednocześnie „rzadko podkreśla się udział ogrodników w podejmowaniu decyzji w skali ogólnomiejskiej”. W tym kontekście na szczególną uwagę zasługuje opracowanie Gerharda Hinza, który wyraźnie wskazał na znaczenie działalności Petera Josepha Lenné „na pograniczu urbanistyki i sztuki ogrodowej”. Co ciekawe, pomiędzy 1840 a 1863 rokiem, na polecenie Cesarza Fryderyka Wilhelma IV Lenné zajął się opiniowaniem planów zabudowy wielu miast niemieckich, obejmując posadę po śmierci Karla Friedricha Schinkla. Przy czym szczególnie wymowny jest fakt, że to właśnie ogrodnik, a nie architekt obejmuje tę kluczową pozycję na pruskim dworze królewskim (Bińkowska 2006, ss. 32 i 54). Rzeczywiście, działający w pierwszej połowie tzw. długiego XIX wieku (tworzył w latach 1815–1866), architekt krajobrazu, Peter Joseph Lenné, do którego najważniejszych dzieł zaliczyć można za-

55 Dla zachowania pewnej jasności warto za Anną Skrzyńską wskazać na przykład miasta Münster, które zostało zdefortyfikowane już w 1765 roku na rozkaz elektora westfalskiego po klęsce wojny siedmioletniej (trwającej w latach 1756–1763). Na miejscu linii dawnych fortyfikacji wytyczono promenady. Skrzyńska 2006, s. 159.

56 Jak zauważa Iwona Bińkowska, najlepiej posłużą do tego popularne w tamtym czasie atlasy z graficznymi przedstawieniami miast europejskich. Bińkowska 2006, s. 26.

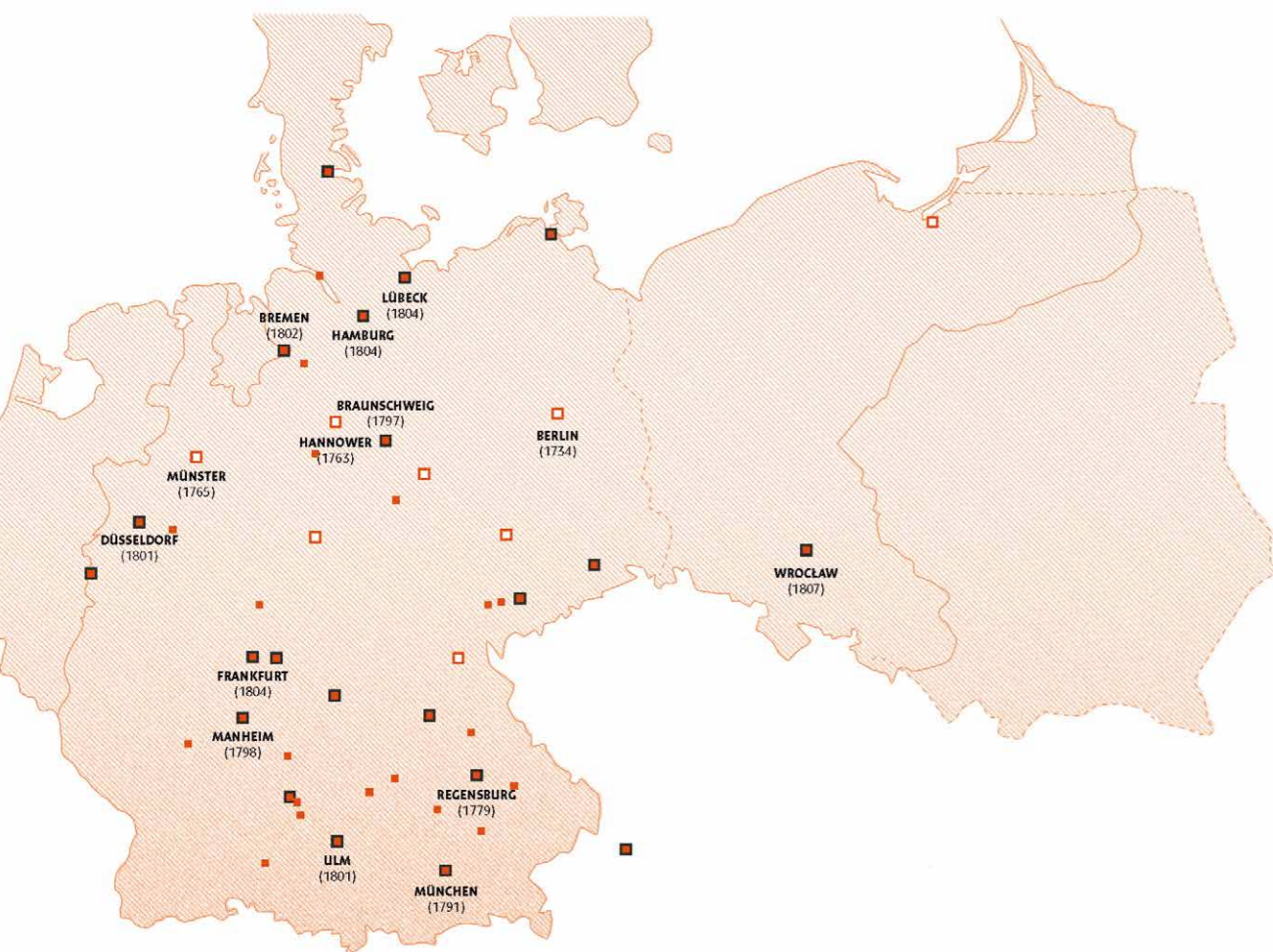
łożenia pierścieniowe we Frankfurcie nad Odrą (1835) i w Lubecie (1851) (Stępka 2006, ss. 133–136) wydaje się najlepszym przedstawicielem omawianego okresu kreacji założeń pierścieniowych w formie założeń parkowych.

W 1815 roku na mocy postanowień Kongresu Wiedeńskiego ustanowiony został nowy porządek granic państw europejskich, który doprowadził również do wyznaczenia na nowo ich priorytetów militarnych (Omilanowska 2010, s. 297). Wzorem francuskim, wyraźnym przeobrażeniem poddana została strategia obronna „wielu państw niemieckich, a zwłaszcza Królestwa Prus, gdzie procesowi budowy silnych nowoczesnych twierdz na obrzeżach państwa towarzyszyła powolna demilitaryzacja miast położonych w głębi kraju” (Omilanowska 2010, s. 294). Należy jednak podkreślić, że zaraz „po kongresie wiedeńskim około 60% miast niemieckich było już pozbawionych fortyfikacji”, dlatego też, choć do końca pierwszej połowy tzw. długiego XIX wieku proces defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej był kontynuowany (ilustracja 3), to wyraźnie uległ on już spowolnieniu (Omilanowska 2010, s. 297 odwołując się do; Mintzker 2009, s. 127). Kiedy Prusy pozyskały „nowe prowincje nadreńskie w pierwszej kolejności podjęły zadanie ufortyfikowania granicy z Francją, budując ogromne założenia militarne w Koblencji i Kolonii, gdzie powstał gigantyczny pierścień twierdzy poligonalnej otaczającej miasto od zachodu” (Omilanowska 2010, s. 298). Polityka ta kontynuowana była „wraz z utworzeniem cesarstwa niemieckiego w 1871 roku”, kiedy to 24 czerwca 1872 roku ustalono listę 49 twierdz podzielonych na trzy kategorie. Do pierwszej kategorii twierdz zaliczało się siedemnaście miast, które „zamierzano poddać zasadniczej przebudowie i modernizacji” wśród których „znalazły się m.in. Gdańsk, Poznań, Toruń, Kostrzyn i Królewiec” (Omilanowska 2010, s. 300). Kolejnych siedemnaście miast drugiej kategorii miało zostać „zmodernizowanych na potrzeby doraźnej obrony”, a ostatnie piętnaście, trzeciej kategorii „postanowiono jedynie utrzymywać w dotychczasowej postaci” (Omilanowska 2010, s. 300). Dlatego też historia defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej powiązana była przede wszystkim z kontekstem politycznym i militarnym⁵⁷.

2.2.3 Proces kształtowania się nowoczesnej urbanistyki

Dopiero w drugiej połowie tzw. długiego XIX wieku, na skutek gwałtownej urbanizacji Europy, związanej z postępującą industrializacją, skokowym wzrostem populacji miast oraz rewolucyjnymi zmianami społeczno-kulturalnymi czynnik militarny – mający dotychczas główny wpływ na podjęcie decyzji o defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej – nabiera drugorzędного znaczenia. Nowe uwarunkowania, nie tylko wymuszają przyspieszenie procesu przejścia miast ze struktury zamkniętej do struktury otwartej, ale też wykształcenie zupełnie nowej praktyki i teorii urbanistyki, którą określić można mianem nowoczesnej urbanistyki. Jednocześnie, powstające

57 Szerzej zagadnienie twierdz w kontekście całego obszaru niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku przedstawił Yair Mintzker. Mintzker 2009, s. 246.



według opracowania
Yaira Mintzкера:

- defortyfikacja przed 1789 rokiem
(miasta powyżej 10 tys. mieszkańców)
- defortyfikacja w latach 1789–1815
(miasta powyżej 10 tys. mieszkańców)
- defortyfikacja w latach 1815–1858
(miasta 3–10 tys. mieszkańców)

ilustracja 3: Graficzne przedstawienie defortyfikowanych miast na początku tzw. długiego XIX wieku, dokonanych jeszcze przed kongresem wiedeńskim (1815 rok). Zestawienie dokonane na podstawie listy opracowanej przez Yaira Mintzкера, bez uwzględnienia wykazu miasteczek poniżej 3 tys. mieszkańców. Na szczególną uwagę zasługuje wyraźnie ograniczony zakres dotyczący wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku (porównaj z **ilustracją 25**). Opracowanie autora na podstawie: Mintzker 2009.

w tym czasie założenia pierścieniowe nie miały już przyjmować formy zielonej otuliny zespołów śródmiejskich bądź staromiejskich. Na miejscu dawnych linii fortyfikacji miejskich powstawać miały nowe, reprezentacyjne centra miast, swoiste przedłużenie ich historycznych rdzeni. Równo wytyczane ulice miejskie, wysadzone szpalerami drzew, tworzyły główne ciągi komunikacyjne miast, wzdłuż których wznoszono najokazalsze gmachy publiczne i kamienice najbogatszych mieszczan. Założenia pierścieniowe okazują się przy tym największym osiągnięciem nowoczesnej urbanistyki drugiej połowy tzw. długiego XIX wieku, a także przykładem powszechnego jej zastosowania, które pozostaje czytelne w strukturze urbanistycznej wielu miast europejskich do dnia dzisiejszego.

Tak wyraźna zmiana możliwa była tylko dzięki ustanowieniu nowych wzorców dla powstających w tym czasie założeń pierścieniowych. Taki symboliczny charakter miała opisywana już Wielka Przebudowa Paryża (1852–1870), jednak to realizacja, składająca się z ciągu bulwarów wiedeńskiego Ringstrasse (1857–1890), okazała się mieć kluczowy wpływ na kreację założeń pierścieniowych na obszarze niemieckojęzycznej Europy Środkowej w drugiej połowie tzw. długiego XIX wieku (ilustracje 4–9). Co ciekawe, symbolicznym okazał się również udział Petera Josepha Lenné w przeprowadzonym w 1858 roku konkursie na projekt dla tego założenia. Mianowicie, tuż przed końcem swojej kariery, proponuje on dla wiedeńskiego Ringstrasse rozwiązanie, jak się miało okazać, z mijającej już epoki założeń parkowych. Przy czym, warto podkreślić w tym miejscu, że zarówno realizacja paryska, jak i wiedeńska, przeprowadzone zostały pod wpływem Wiosny Ludów roku 1848 oraz przyspieszającego procesu industrializacji miast europejskich. Przy czym ekonomiczne podstawy tych realizacji, szczególnie w kontekście haussmannizacji Paryża, bezpośrednio powiązane były z powstaniem nowych instytucji finansowych i koncepcją długu publicznego. Jak podkreśla David Harvey, wielkie inwestycje publiczne, zaraz obok potrzeby prowadzenia działań wojennych, stymulować miały gospodarkę krajową, zapewniając aprobatę dla jego władz (Harvey 2008, ss. 25–29).

Choć proces defortyfikacji Wiednia rozpoczyna się wraz z decyzją Cesarza Franciszka Józefa I z 1857 roku, konkurs urbanistyczny przeprowadzony zostaje dopiero w 1858 roku, a otwarcie pierwszych odcinków nowego Ringstrasse następuje w 1865 roku, to prace nad zagospodarowaniem tego obszaru trwają aż do 1890 roku. Na tę wysoce reprezentacyjną przestrzeń miejską, stanowiącą najważniejszy rys urbanistyczny stolicy Cesarstwa Austro-Węgierskiego, składają się dwa ciągi bulwarów: wewnętrzny pełniący rolę reprezentacyjnej przestrzeni publicznej oraz zewnętrzny pełniący już raczej rolę komunikacyjną. Na całej długości założenia wzniesiono wiele monumentalnych gmachów publicznych, takich jak Opera (1861–1869), Nowy Ratusz (1872–1883), Parlament (1874–1883), Uniwersytet Wiedeński (1877–1884), bliźniacze Muzeum Historii Sztuki (1872–1891) oraz Muzeum Historii Naturalnej (1871–1891) i jeszcze wiele innych. Co ciekawe, wzniesione tu również kamienice najbogatszych

mieszczan miały choć częściowo sfinansować całe przedsięwzięcie⁵⁸. Choć samo Ringstrasse nie ma już charakteru ściśle parkowego, na jego obszarze założone zostaje kilka parków, takich jak chociażby Stadtpark, Volksgarten czy Burggarten.

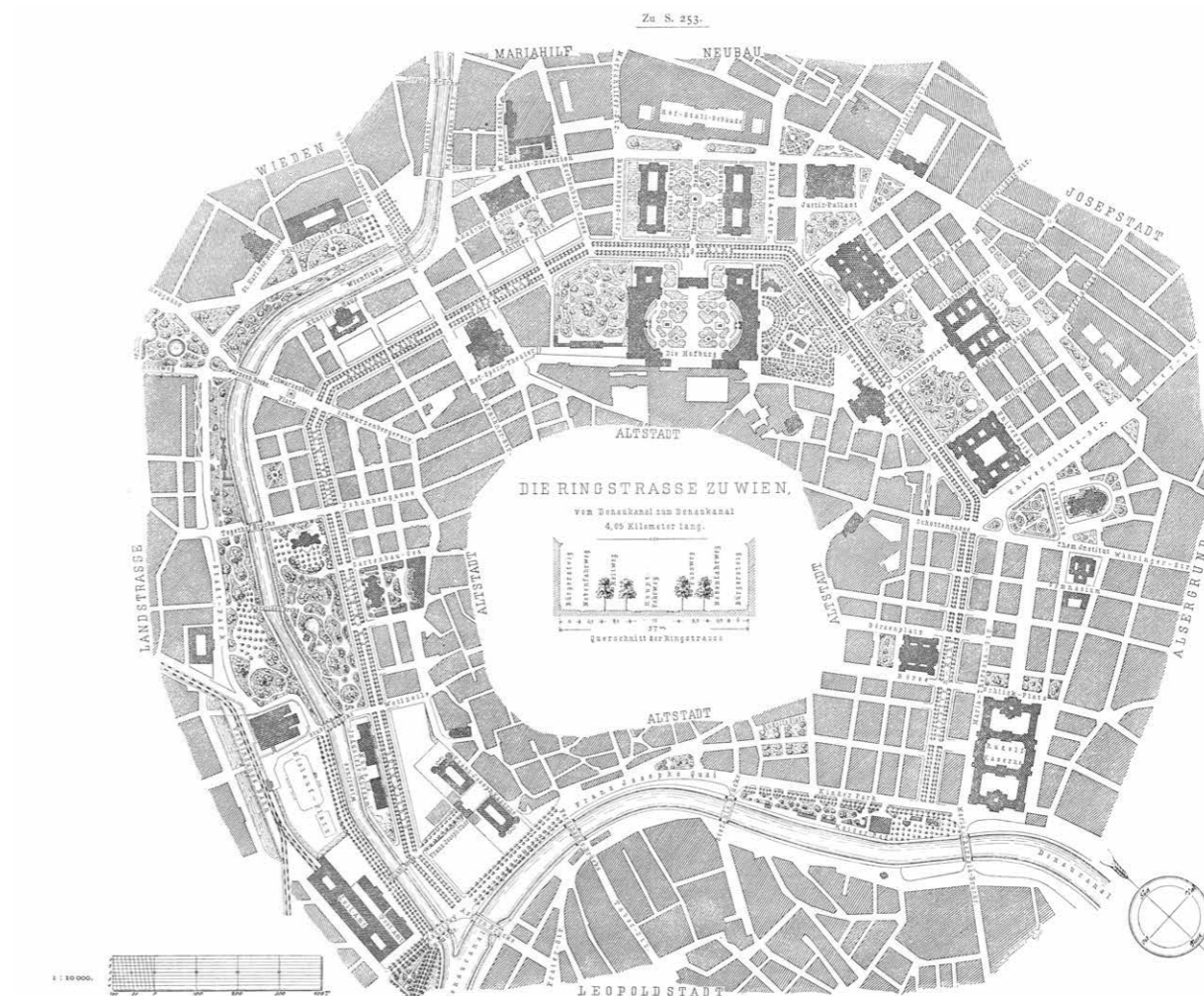
Właśnie taki wielkomiejski model „zagospodarowania terenów pofortecznych w oparciu o schemat Ringu stał się wzorem dla tych miast, które wkrótce musiały rozwiązać podobny problem” (Omilanowska 2010, s. 299). Jego wpływów doszukiwać się można zarówno w większych ośrodkach miejskich Austro-Węgier, jak Brno, Salzburg czy Lwów⁵⁹, ówczesna stolica Galicji, jak i pomniejszych miastach kraju (ilustracje 10–12). Dopiero jednak dzięki działalności urbanisty Hermanna Josepha Stübbera, jednego z „największych entuzjastów rozwiązania wiedeńskiego, a zarazem paryskiej koncepcji placów gwiaździstych”⁶⁰, wzorzec ten rozpowszechniony został także w Cesarstwie Niemieckim, docierając nawet do położonego na jego wschodnich rubieżach Gdańsk czy Poznań (Karnau 1996, ss. 40–53, 296–301), które w czasie tzw. długiego XIX wieku były miastami granicznymi Cesarstwa Niemieckiego i funkcjonowały w jego ramach jako miasta-twierdze, a ich defortyfikacja przypaść miała dopiero na przełom XIX i XX wieku.

Kluczowa dla rozważań dotyczących założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski okazuje się również realizacja kolońskiego Ringstrasse (ilustracje 13–15). Pomimo że władze Kolonii już od 1861 roku podejmują pierwsze starania o uzyskanie zgody na defortyfikację miasta (Ladd 1990, s. 92), przeprowadzona ona zostaje dopiero wtedy, kiedy w latach 1872–1881 wzniesiony zostaje wokół miasta nowy pierścień fortyfikacji twierdzy fortowej, co umożliwi defortyfikację wewnętrznego pasma jego umocnień. Już w 1880 roku rozstrzygnięty zostaje konkurs na plan ogólny dla nowo pozyskanych obszarów przez miasto. Jego zwycięzcami zostali Hermann Josef Stübber, wówczas młody architekt miejski Akwizgranu, oraz Karl Henrici, profesor tamtejszej politechniki. Jeszcze „w 1881 r.[oku] rozpoczęto niwelację umocnień, wytyczanie nowych kwartałów zabudowy i sprzedaż działek. Przygotowanie projektu wykonawczego i realizację tego ambitnego planu powierzono Stübberowi, który przeniósł się do Kolonii obejmując stanowisko architekta miejskiego i inżyniera odpowiedzialnego za rozbudowę miasta” (Omilanowska 2010, s. 302; odnosząc się do Karnau 1996, s. 40). Realizacja kolońskiego Ringu wyraźnie odwołuje się do wzoru wiedeńskiego „z siecią prostych ulic i alei krzyżujących się na placach gwiaździstych i diagonalnych ulic na wzór paryski”. Charakterystyczne dla

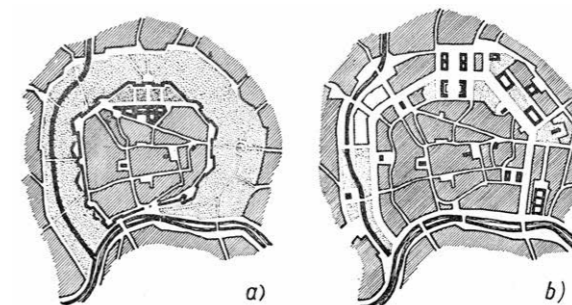
58 Dziś zwraca się szczególną uwagę na fakt, że realizacja wiedeńskiego Ringstrasse miała charakter ściśle wielkomiejski i przeznaczona była przede wszystkim dla najwyższej klasy społecznej. Co ciekawe, zastąpiła ona obszar dawnego *glacis* (przedstoku), który miał mieć charakter wysoce demokratyczny. Świadczą o tym chociażby rysunki z połowy XIX wieku przedstawiające to miejsce jako obszar rozrywki dla bogatych mieszczan, jak i miejsce, gdzie biedniejsi mieszkańcy pać mogli swoje swoje kozy. W sposób oczywisty, dla tych drugich, nie było już miejsca na nowym Ringstrasse.

59 Warto odwołać się tu do Władysława Czarneckiego, który stwierdza, że Austriacy rozpoczęli swoje rządy we Lwowie, który zagarnięty w 1772 roku na skutek I rozbioru Polski został ustanowiony stolicą Galicji, „od zburzenia sławnych fortyfikacji (1777) i zasypiania fos. W ich miejscu powstały zadrzewione Wały Hetmańskie i Wały Gubernatorskie.” Czarnecki 1965, s. 175.

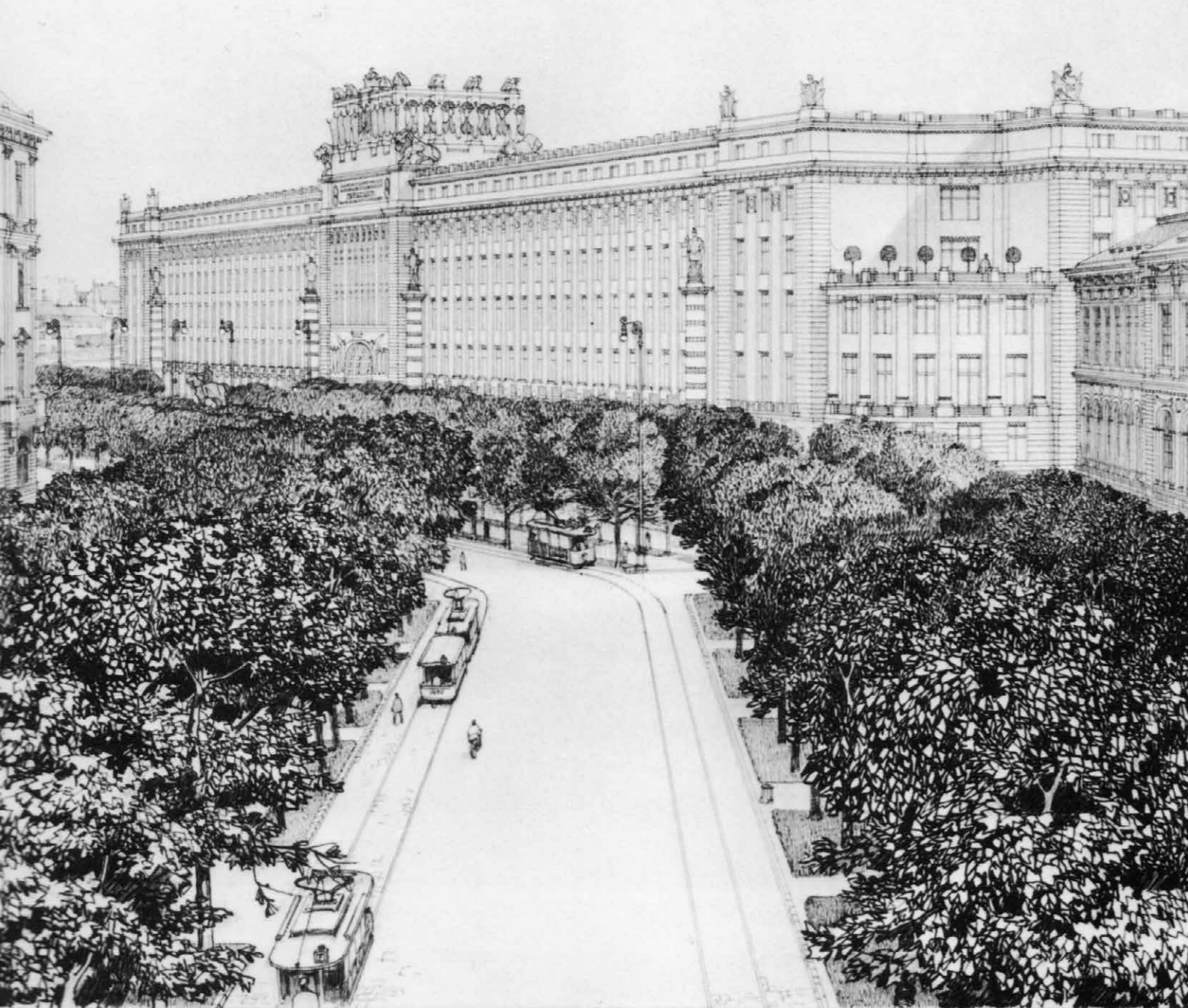
60 Omilanowska 2010, s. 302 odnosząc się do Karnau 1996, ss. 40–53, 296–301, Ladd 1990, ss. 96–99, Kieł 1992, ss. 203–206.



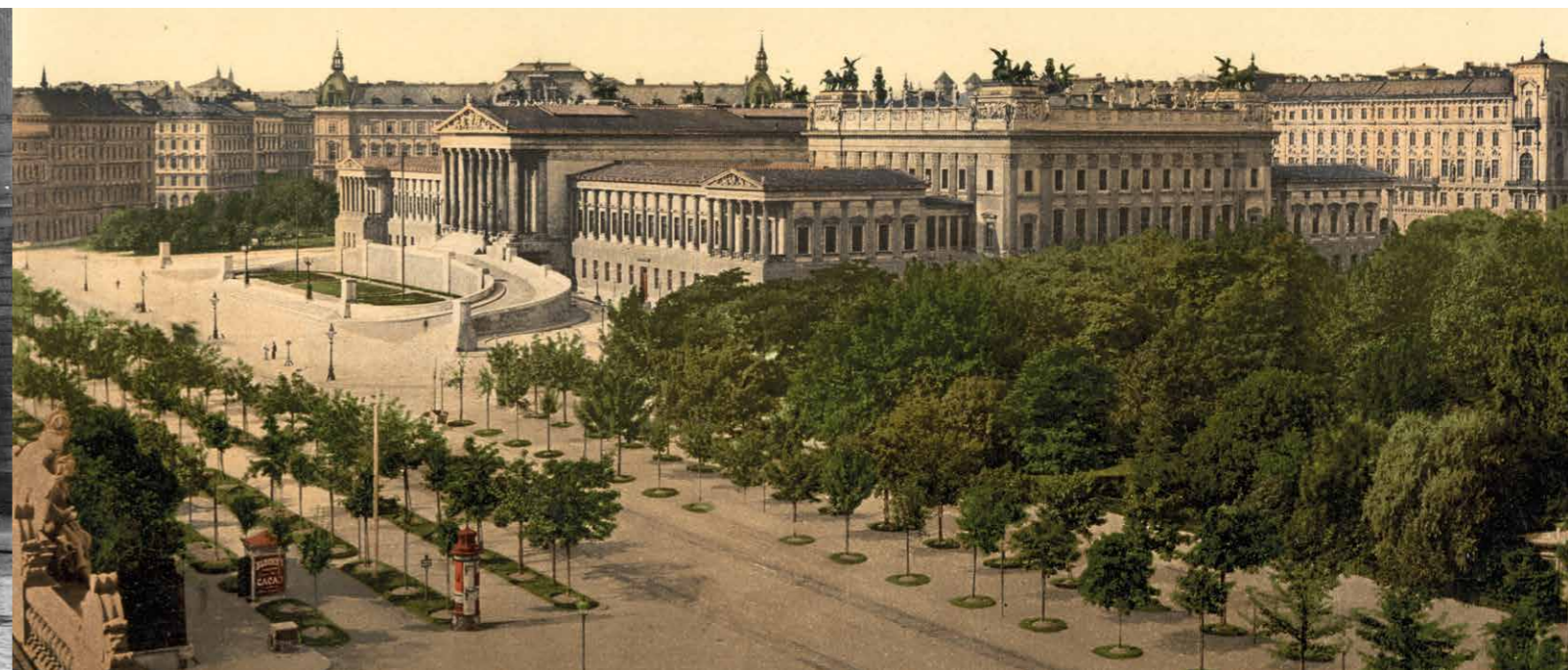
Handbuch der Architektur. IV. 9.



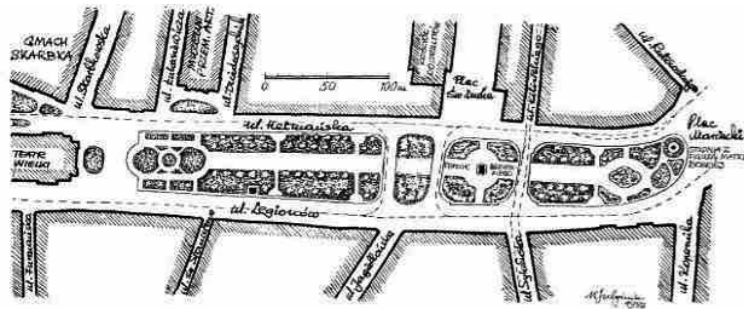
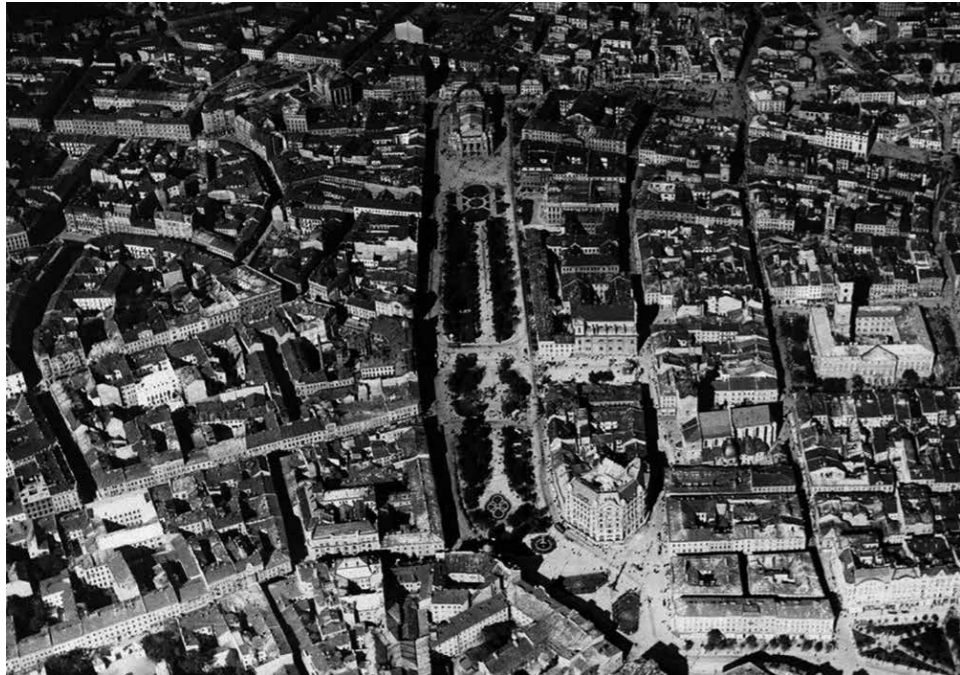
ilustracja 4, 5: Plan wiedeńskiego Ringstrasse według Hermanna Josepha Stübbera (Stübber 1890 (1980), s. 252–253) dopełniony schematami autorstwa Władysława Czarneckiego, przedstawiającymi skalę zmiany przeprowadzonej na skutek defortyfikacji miasta (Czarnecki 1965, s. 307).



ilustracja 6, 7: Rysunki koncepcyjne
Otto Wagnera dla wiedeńskiego Ringstrasse
(Grell und Czudec 2000).



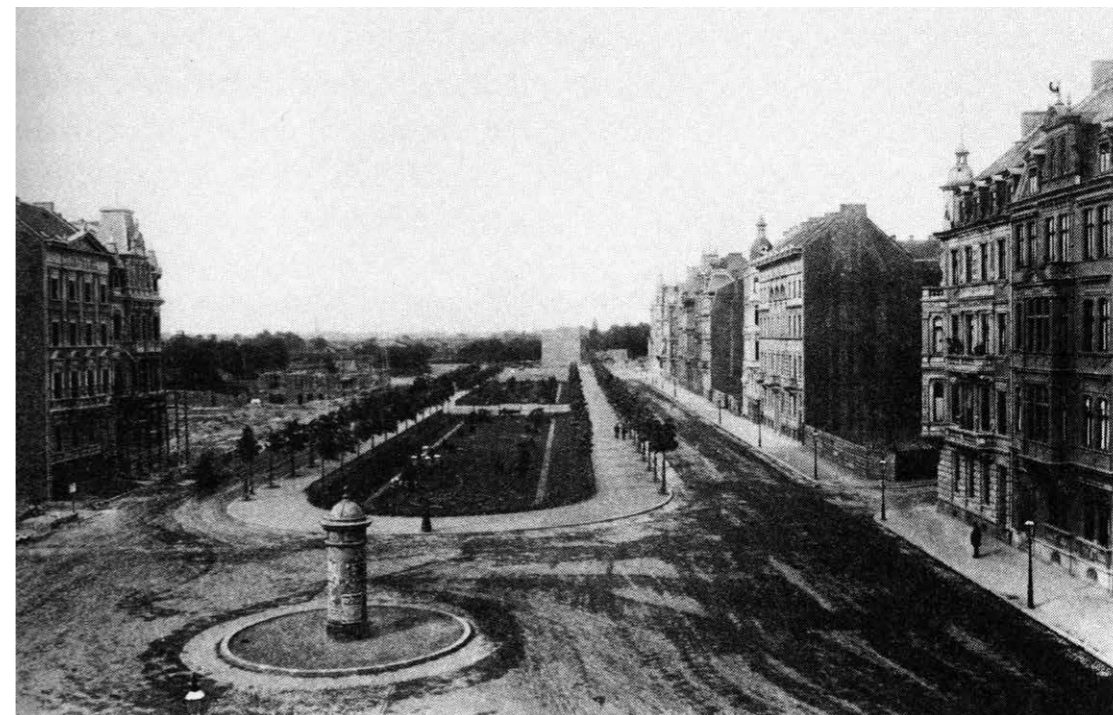
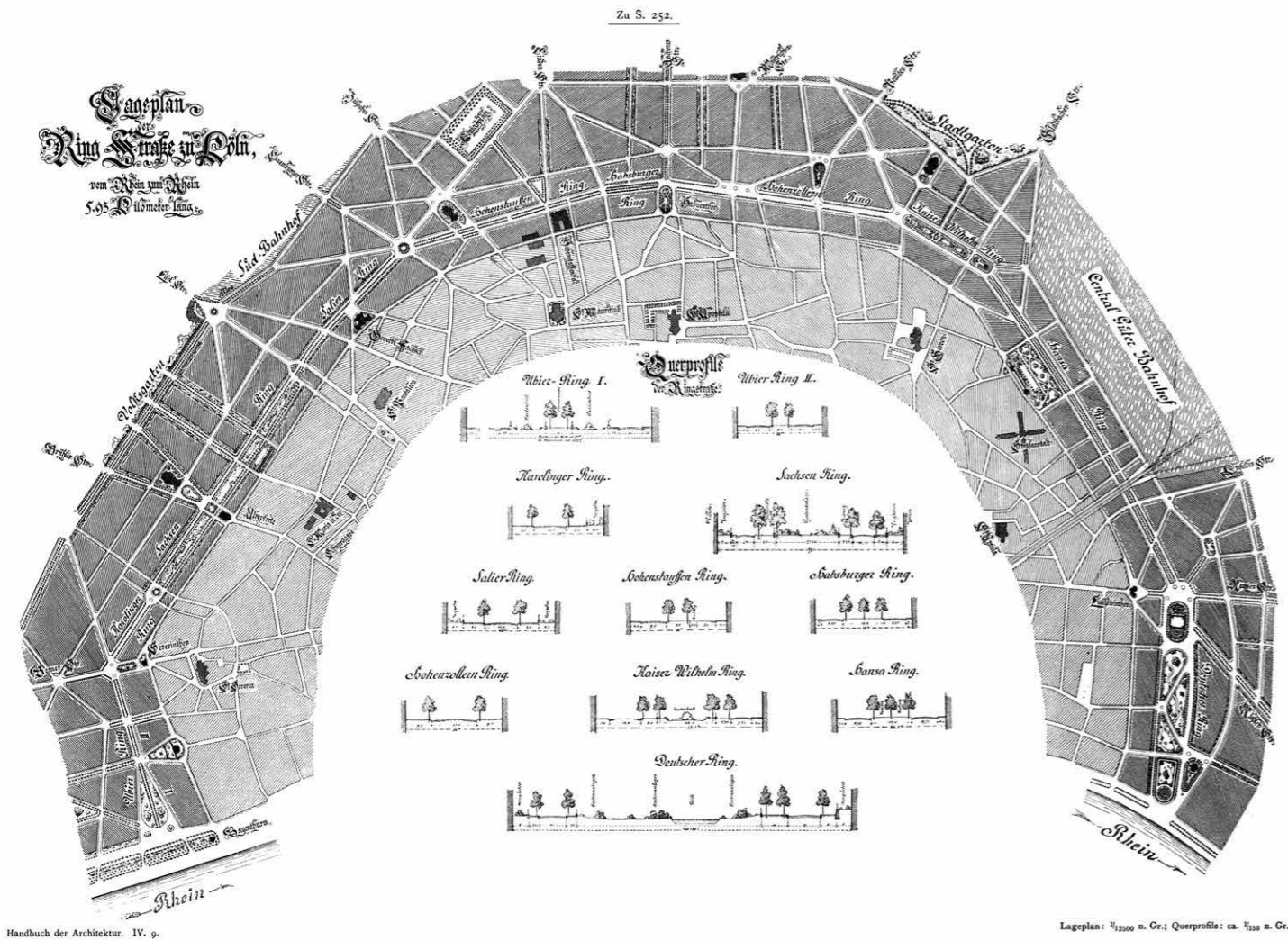
ilustracje 8, 9: Fotografie przedstawiające fragment zespołu Ringstrasse już po realizacji. Widok parlamentu z 1900 roku
Źródło: (Biblioteka Kongresu USA <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/ppmsc.09207>) oraz widok na Schwarzenbergplatz z lat 60. XIX wieku.



ilustracja 10, 11: Widok z lotu ptaka na Wały Hetmańskie we Lwowie z 1921 roku.
 Źródło: <http://drugarzeczpospolita.blogspot.com>
 Poniżej plan tego założenia (Szymgin 2000).



ilustracja 12 (następna strona): Widok aksonometryczny zespołu śródmiejskiego Brna (Goldzamt i Szwidkowski 1987).



ilustracja 13: Plan kolońskiego Ringstrasse według Hermanna Josepha Stübbera (Stübber 1890 (1980), s. 252-253).

ilustracja 14 i 15 (po prawej): Zdjęcia kolońskiego Ringstrasse, kolejno z 1887 i z 1890 roku (Ladd 1990, 105 i 113).

ilustracja 16 (następna strona): Zestawienie lamp ulicznych jako detalu urbanistycznego w opracowaniu Hermanna Josepha Stübbera (Stübber 1890 (1980), s. 345).

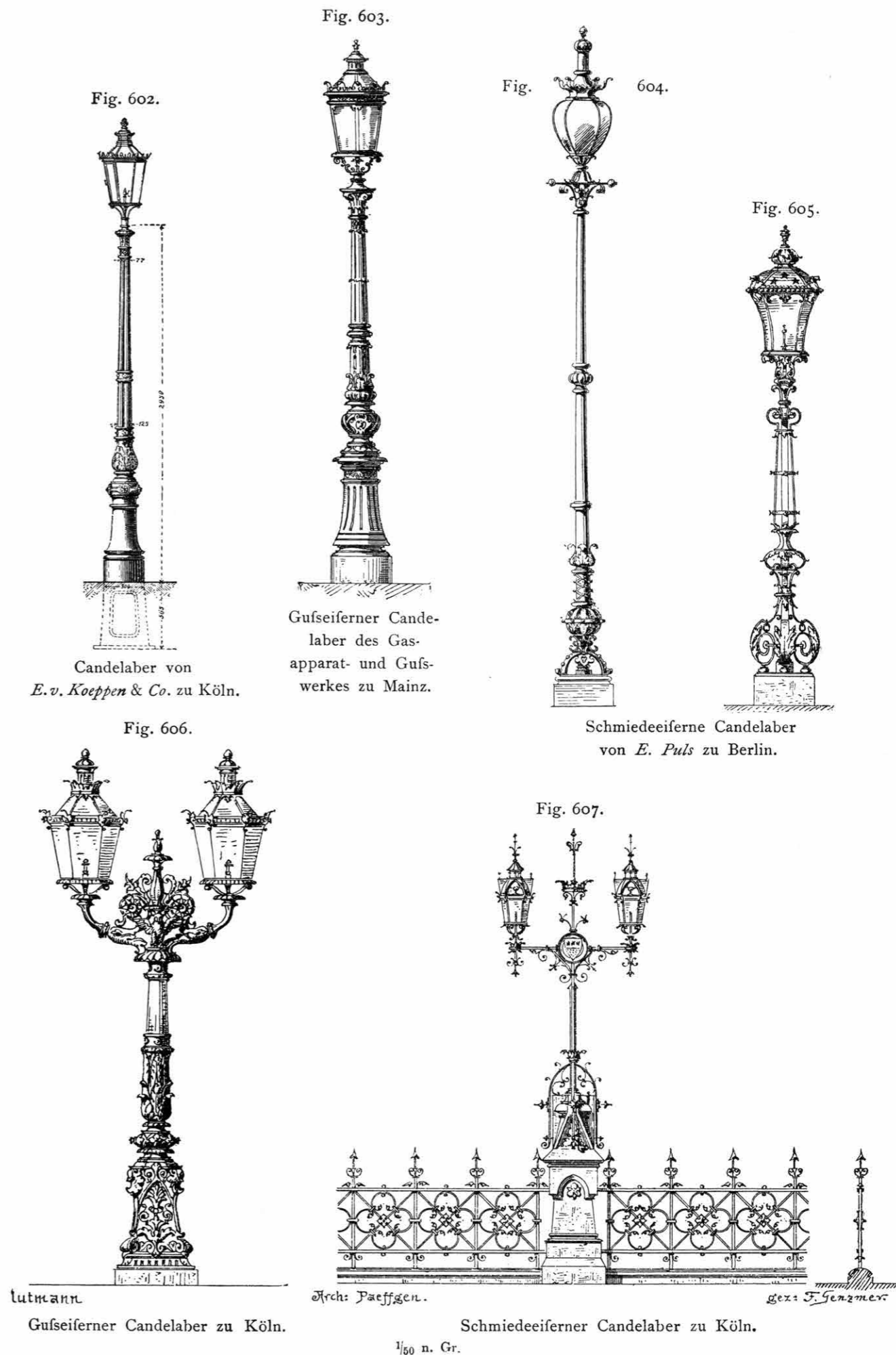
tej Realizacji jest też „wyznaczenie osi widokowych otwierających się na znaczniejsze budowle, a przede wszystkim najcenniejsze zabytki miasta” (Omilanowska 2010, s. 302). Co ciekawe jednak, rozwiązania te okazały się w przyszłości powszechnie używane.

Dlatego też na szczególną uwagę, w kontekście kształtowania się nowoczesnej urbanistyki zasługuje właśnie Hermann Josef Stübben, który w czasie swojej pracy w Kolonii i w innych niemieckich miastach zdobył doświadczenie i rozgłos, które „zapewniły mu sławę w całym cesarstwie i uczyniły jednym z największych autoritetów w dziedzinie urbanistyki, co zaowocowało powierzeniem mu napisania podręcznika urbanistyki *Der Städtebau* wydanego w 1890 roku”⁶¹. To liczące ponad 500 stron dzieło (Stübben 1890 (1980)) w wyraźny sposób oddaje charakter tamtej epoki posługującej się językiem alei, promenad i bulwarów tworzących także ringi i planty jako wysoce reprezentacyjne przestrzenie publiczne. Warto przy tym podkreślić, że architektura tego okresu, inspirowana zarówno wiedeńskim Ringstrasse, jak haussmanizacją Paryża, wyraźnie służyła polityce ówczesnych władców Cesarstwa Niemieckiego i Austro-Węgierskiego, stanowiąc demonstrację siły tych państw⁶². Prócz wielu przykładowych realizacji, przedstawionych przede wszystkim za pomocą planów, dużo uwagi poświęca Stübben również przekrojom nowych bulwarów miejskich czy rozwiązaniom ekonomicznym. Co ciekawe, sam podręcznik warto zestawzić z podręcznikami architektonicznymi epoki, które przypominają raczej katalogi form czy detali. Podobnie w *Der Städtebau* Stübben wskazuje na detal urbanistyczny, jak chociażby na różne formy lamp ulicznych czy osłonne kratownice montowane wokół drzew (ilustracja 16). Takie wskazówki miały służyć młodym adeptom sztuki planowania miast w czasie ich pracy projektowej.

Choć już samo przejście od *miasta zamkniętego* do *miasta otwartego* uznać można za podstawowy kontekst kształtowania się nowoczesnej urbanistyki, która okazuje się bezpośrednio powiązana z procesem defortyfikacji miast europejskich i kreacją założeń pierścieniowych, to dopiero krytyka ówczesnej praktyki urbanistycznej dokonana przez Camillo Sittego, uznanego wiedeńskiego architekta, malarza i teoretyka, w pełni oddaje ducha tamtego czasu. Rzeczywiście sam Camillo Sitte zdecydowanie krytykował współcześnie mu dominujący w praktyce urbanistycznej nacisk na szerokie, proste bulwary, place publiczne skonstruowane przede wszystkim dla wygody ruchu, a także nacisk na rozbiórkę narosłych wokół najważniejszych, monumentalnych obiektów zabytkowych, przyległych do nich mniejszych konstrukcji. Camillo Sitte przekonywał, że należy uszanować i kontynuować obrany kierunek przestrzenny przez tych, którzy ukształtowali ulice i budynki miast średniowiecznych. Opowiadał

61 Omilanowska 2010, s. 302 odnosząc się do Karnau 1996, ss. 302–311. Rzeczywiście pracując w Kolonii, Stübben „podejmował się sporządzania projektów rozbudowy” dla innych miast niemieckich, takich jak projekty „Düsseldorfu (1884/1885), Fryburga Bryzgowijskiego (1885/1890), południowej dzielnicy Koblenzji rozplanowanej na miejscu na miejscu zniwelowanych fortyfikacji (1889), a w 1890 r. sporządził generalny plan zabudowy Düren i Wesel oraz rozbudowy ku północy Hamburga-Altony.”

62 Zagadnienie to zostaje poruszone szerzej w podrozdziale 3.3.1.



się więc za zakrzywionym i nieregularnym kształtem ulic czy placów, aby zapewnić stale zmieniającą się perspektywę w krajobrazie miejskim⁶³.

Co ciekawe, nie tylko Hermann Joseph Stübben (1845–1936) i Camillo Sitte (1843–1903) byli praktycznie rówieśnikami, ale też ich dzieła opublikowane zostały rok po roku. Publikacja liczącej niecałe 250 stron *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (Sitte 1889 (2002)) rozpoczęła nową erę w niemieckojęzycznej urbanistyce, mając też znacznie szerszy, międzynarodowy wydźwięk niż dzieło Stübbena. Pierwsze jej tłumaczenie na język angielski (ang. *City Planning According to Artistic Principles*) ukazało się już w 1945 roku (Sitte 1945), poprzedzone m.in. wydaniem francuskim (1902). W 1965 roku opublikowany został też szerszy komentarz do tej pracy⁶⁴, który na stałe zakorzenił przedstawioną przez Sittego teorię w głównym dyskursie teoretycznym nowoczesnej urbanistyki. Natomiast podręcznik Hermanna Josefa Stübbena do dzisiaj nie ma swojego anglojęzycznego wydania, sam Stübben zaś, choć jego działalność miała wpływ na setki miast europejskich, pozostaje wzmiankowany tylko w kontekście historii urbanistyki. Warto jednak wspomnieć, że w 2014 roku wykonany został kolejny niemieckojęzyczny reprint *Der Städtebau* Stübben (oryginalne wydanie 1890 rok), który daje nadzieję choć na podtrzymanie pamięci o działalności tego urbanisty.

Dyskurs ten, prowadzony u podstaw nowo kształtującej się teorii i praktyki nowoczesnej urbanistyki, a utożsamiany często właśnie z osobami Hermanna Josepha Stübbena i Camillo Sittego, miał duży wpływ nie tylko na same założenia pierścieniowe, ale też na dalszy rozwój tej dziedziny. Co ciekawe, warto podkreślić za Brianem Laddem, że do dnia dzisiejszego podstawowy dyskurs w teorii urbanistyki opiera się właśnie na konflikcie pomiędzy dwiema tradycjami: jednej dążącej do powstania nowoczesnego w swej formie miasta i drugiej dążącej do ochrony jego historycznego charakteru. Ich praktyka miała prowadzić, z jednej strony do kreacji przestronnego, nowoczesnego miasta, z drugiej do odrestaurowanego miasta tradycyjnego. Chociaż już od początku, obie te tradycje funkcjonowały na zasadzie antagonizmu, gdzie idee konserwatorskie przeciwstawiane miały być ideom modernistycznym jako siły napędowej rozwoju miast (Ladd 2014 oraz Ladd 1987), to dopiero wraz z dwiema Kartami Ateńskimi z 1931 i 1933 roku, następuje już powojenne rozejście się tych dwóch dziedzin – projektowania urbanistycznego i konserwacji miasta historycznego.

2.3 Struktura urbanistyczna rozumiana jako dziedzictwo kulturowe

Dla pełnego zrozumienia znaczenia fenomenu kreacji założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast europejskich należy jednak odnieść się nie tylko do samego procesu przemian przestrzennych je kształtujących, ale też do szerszego kontekstu teoretycznego zakorzenionego w teorii morfologii miast, elementów urbanistycznych,

63 Co ciekawe sam Camillo Sitte, również był autorem kilku założeń pierścieniowych. Przykładowo warto zobaczyć plan dla Ołomuńca (1895): <http://www.muo.cz/en/collections/architecture--38/sitte-camillo--426/>

64 Collins i Collins 1965. Później opublikowane wspólnie w Sitte i wsp. 2006.

historii urbanistyki czy dziedzictwa kulturowego. Takie ujęcie pozwoli na bardziej świadome wpisanie fenomenu założeń pierścieniowych, odnoszącego się bezpośrednio do szczególnego typu zespołów urbanistycznych, w szerszy kontekst struktury urbanistycznej całego miasta, rozumianego już w ścisłym ujęciu przestrzennym. Opracowany w ten sposób przegląd posłużyć będzie mógł już w następnym rozdziale do nakreślenia głównych ram teoretycznych dla analizy wybranych przypadków.

2.3.1 Założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miasta

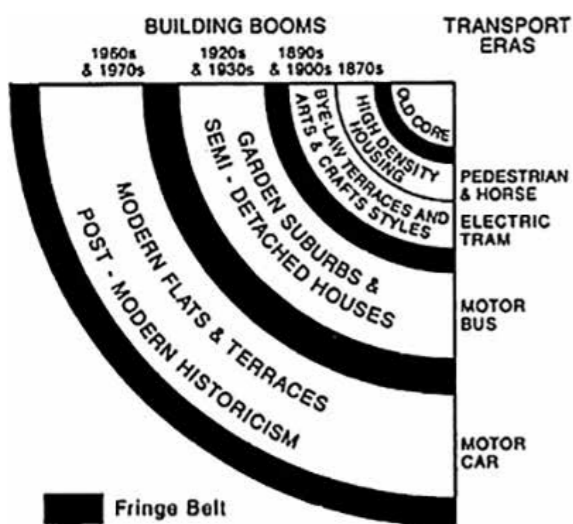
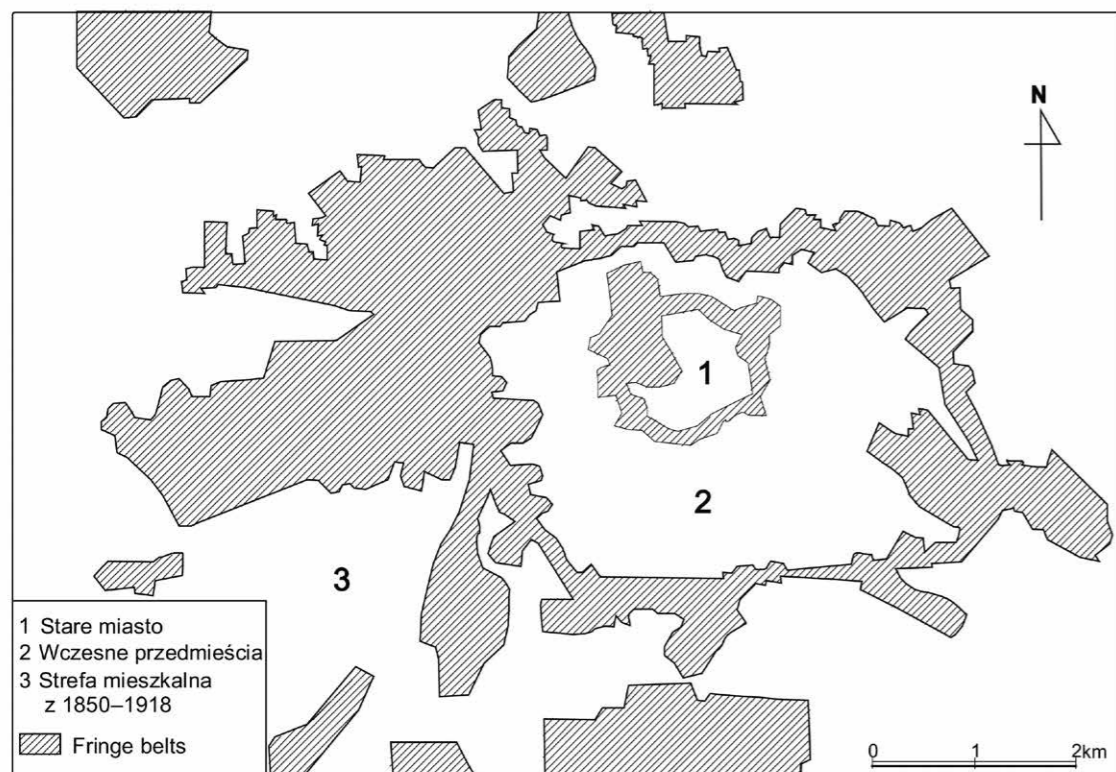
Przedstawiona dotychczas synteza historii przemian przestrzennych pozwoliła na opisanie szerokiego kontekstu fenomenu kreacji założeń pierścieniowych w następstwie defortyfikacji miast europejskich głównie w czasie tzw. długiego XIX wieku. W konsekwencji opisanego procesu, w strukturze urbanistycznej wielu współczesnych miast, odnaleźć można pasmowe zespoły urbanistyczne, wytyczone obwodowo w relacji do zespołu średniowiejskiego bądź staromiejskiego, które uznać można za naturalne rozszerzenie takiego historycznego centrum. Założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej pełnią też rolę zapisu przejścia struktury urbanistycznej miasta ze struktury zamkniętej do struktury otwartej, stając się łącznikiem między gęstą zabudową średniowiejską a luźniejszą już zabudową narosłą poza sztywnymi granicami dawnej linii fortyfikacji miasta. Dlatego też należy podjąć próbę wskazania podstaw teoretycznych dla odczytania takiego zapisu historii przemian przestrzennych w strukturze urbanistycznej miast europejskich.

Morfologia miast

Fenomen założeń pierścieniowych obecnych w strukturze urbanistycznej w bardzo ciekawym ujęciu zarysowany został w wywodzącej się z geografii historycznej⁶⁵ teorii morfologii miast (ang. *urban morphology*), która choć zapoczątkowana została jeszcze pod koniec XIX wieku w Niemczech (ilustracja 17), to utożsamiana jest obecnie przede wszystkim z brytyjskim środowiskiem odwołującym się do pracy M.R.G. Conzena (Conzen 1960, 1966). Teoria morfologii miast właśnie w samej strukturze urbanistycznej doszukuje się zapisu długiego procesu jego się kształtowania⁶⁶. Według teorii Conzena tzw. linia progowa (ang. *fixation line*), którą w perspektywie tej rozprawy utożsamiać należy z linią fortyfikacji miejskich, ograniczająca rozwój miasta w dłuższym przedziale czasu, pozostaje wyraźnie widoczna we współczesnej strukturze urbanistycznej. Na skutek następującego wreszcie dalszego rozwoju ośrodka miej-

65 Szerzej w kontekście geografii historycznej zobacz w Kulesza 2009.

66 Szerzej o teorii morfologii miast i historii jej rozwoju zobacz w Oliveira 2016 oraz Whitehand 2001.



ilustracja 17: Schematyczny układ tzw. Stadtrandzone czyli *fringe belt* w Berlinie opracowany przez Herberta Louisa (Baranowska 2009, s. 257 oryginał pochodzi z Louis 1936).

ilustracja 18: Model cyklu budowlanego przedzielonego przez kolejne *fringe belt* autorstwa J.W.R. Whitehanda (Whitehand 1994).

skiego, dokonanego najczęściej poprzez tzw. żabi skok, tworzy się wreszcie *fringe belt*⁶⁷, czytelna linia pomiędzy wewnętrznym i zewnętrznym pasem zabudowy miejskiej (ilustracja 18). Jednocześnie wzór, jaki tworzy zabudowa, i podział katastralny od wewnętrznej strony linii progowej zazwyczaj różni się wyraźnie od tego po zewnętrznej jej stronie, tworząc wzór, który ma zwykle niższą gęstość i bardziej otwartą formę. Co ciekawe, typowe rozwiązanie, jakie odnaleźć można w strukturze urbanistycznej miasta europejskiego, to wewnętrzny *fringe belt*, tzw. pierścień centralny (ang. *Inner Fringe Belts*, w skrócie *IFBs*) otaczający zespół staromiejski bądź śródmiejski, jeden lub więcej pasów pośrednich lub środkowych oraz ostatni lub zewnętrzny pas skrajny wzdłuż obecnego obrzeża miejsko-wiejskiego⁶⁸.

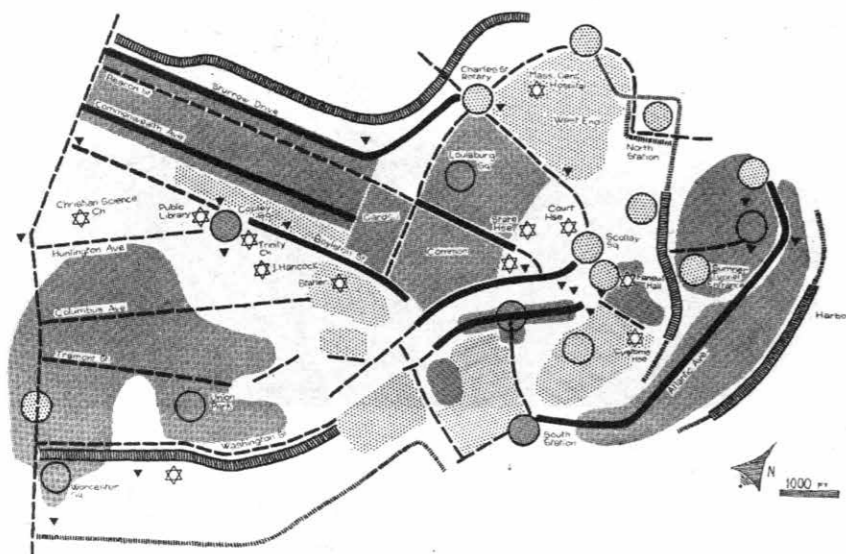
Elementy urbanistyczne

Strukturę urbanistyczną można też opisać za pośrednictwem teorii elementów urbanistycznych badającej ogół obrazu przestrzeni miejskiej poprzez jej mapowanie, a właściwie definiowanie jej części składowych, czyli w tym wypadku wybranych zespołów urbanistycznych składających się na obraz całości. W tym ujęciu, fenomen założeń pierścieniowych wykształconych na obszarze granicznym zespołu śródmiejskiego bądź staromiejskiego, odnosząc się do teorii zarysowanej jeszcze w połowie XX wieku przez Kevina Lyncha, określić można jako *krawędzie* (Lynch 1960 (2011)). Rzeczywiście, w swojej monografii Kevin Lynch próbuje dokonać systematycznego opisu struktury urbanistycznej za pomocą „pięciu typów elementów: dróg, krawędzi, rejonów, węzłów i punktów orientacyjnych” (Lynch 1960 (2011), ss. 53-104). Jednocześnie wskazuje na zakorzenienie *tożsamości w strukturze i jej znaczeniu* (Lynch 1960 (2011), ss. 9-10). Takie ujęcie pozwala poddać założenia pierścieniowe analizie przestrzennej i próbie wstępnej ich waloryzacji.

W tym kontekście warto zwrócić szczególną uwagę na dwa rysunki przedstawiające analizę centrum Bostonu (ilustracja 19 i 20), składające się na najbardziej rozbudowaną z trzech analiz (pozostałe dwie to analizy New Jersey i Los Angeles) przedstawionych przez Kevina Lyncha. Pierwszy z rysunków niczym nie odstaje od pozostałych, sporządzony jest mianowicie z wykorzystaniem pięciu przywołanych elementów (nadając im przy tym wagę: elementów głównych i elementów drugorzędnych) (Lynch 1960 (2011), s. 23) (ilustracja 3). Drugi rysunek sporządzono już z wykorzystaniem znacznie szerszego zasobu znaczników, czego efektem jest „graficzna kompilacja, oparta na wyborze tego, co wydaje się w największym stopniu utrudniać budowanie obrazu miasta: powikłań, niepowiązanych punktów orientacyjnych, słabych krawędzi, izolacji, przerw w ciągłości, niejednoznaczności, rozgałęzień oraz braków charakteru i cech

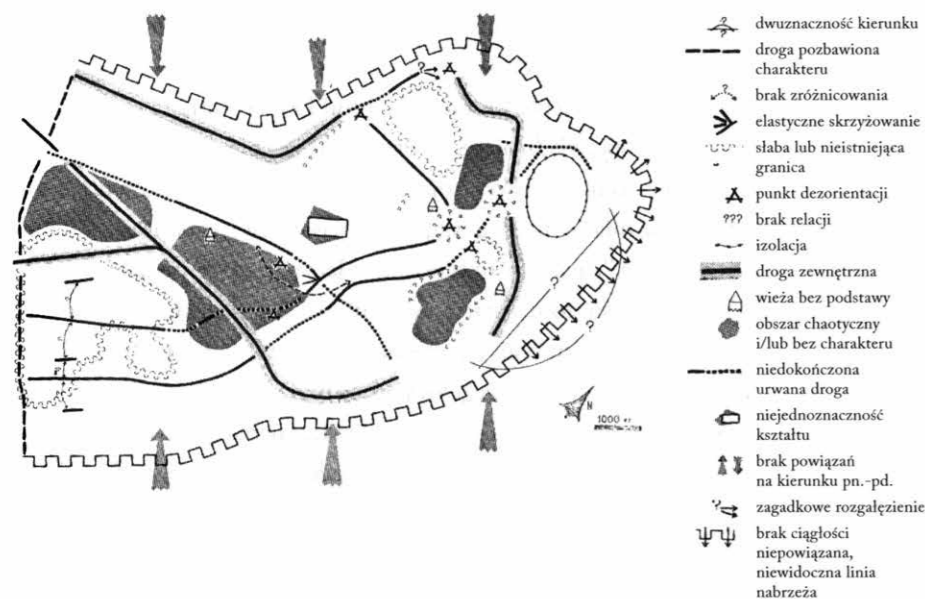
⁶⁷ W polskojęzycznej literaturze dotyczącej morfologii miast brak ogólnie przyjętego tłumaczenia tego pojęcia. Jego ciekawą charakterystykę przedstawia Magdalena Baranowska. Podkreśla ona, że pojęcie to nadal pozostaje „nowością na gruncie polskim.” Zobacz więcej w Baranowska 2009.

⁶⁸ Słownik International Seminar on Urban Form opracowany przez Petera Larkhama i Andrew Jonesa w latach 80. XX wieku: <http://www.urbanform.org/glossary.html> Zobacz więcej m.in. w Whitehand 1988.



ilustracja 19: Analiza Bostonu przeprowadzona z wykorzystaniem elementów urbanistycznych, zatytułowana: wizualna struktura obszaru w Bostonie, na podstawie rekonesansu (Lynch 1960 (2011), s. 23).

	DROGA	KRAWĘDŹ	WĘZEL	REJON	PUNKT ORIENTACYJNY
elementy główne					
elementy drugorzędne					



ilustracja 20: Szczegółowa analiza Bostonu zatytułowana: Problemy związane z obszarem Bostonu (Lynch 1960 (2011), s. 29).

wyróżniających⁶⁹. Oznaczenia te pozwalają na zrozumienie bardzo praktycznego charakteru takiej analizy, która nie tylko pozwala na przeprowadzenie analizy danej struktury urbanistycznej, ale też jej waloryzację. W sposób tożsamy warto odnieść się do opracowanej równoległe i uznawanej za siostrzaną teorii przedstawionej przez Gordona Cullena, która opiera się na jeszcze bardziej rozbudowanej grupie rozpoznanych elementów (Cullen 1961 (2011)). Opracowanie Gordona Cullena, w formie *księgi przykładów* podparte zestawem przykładów w formie *studium ogólnego* zawierającymi w sumie około stu pięćdziesięciu różnych pozycji, zdaje się iść w kierunku jak najpełniejszego opisu różnych układów przestrzeni jakie odnaleźć można w strukturze urbanistycznej miasta. Tak znaczna liczba pozwala na pełniejszy opis rzeczywistości, jednocześnie wyraźnie organicznie praktyczne możliwości wykorzystania takiego słownika pojęć.

W tym miejscu warto też przywołać prowadzone od 1951 roku badania Kazimierza Wejcherta, które – jak zauważa sam ich autor – w dużym stopniu są zbieżne z tezami Kevina Lyncha przedstawionymi w opracowaniu *Obraz Miasta* (Wejchert 1974 (2008), s. 50 przypis 2 odnosząc się do Lynch 1960 (2011)). Kazimierz Wejchert podkreśla, że „przy kształtowaniu przestrzeni uwzględniać [...] trzeba [...] ogólne wyobrażenia o mieście, jakie ma większość jego mieszkańców. Trzeba więc zastanowić się, jakie elementy krajobrazu miejskiego decydują o tworzeniu się takich, a nie innych ocen ogółu” (Wejchert 1974 (2008), s. 50). Do opisu struktury urbanistycznej wykorzystane mają zostać „elementy krystalizujące plan miasta, ulice, rejony, linie i pasma graniczne, dominanty układu przestrzennego, wybitne elementy krajobrazu, punkty węzłowe, znaki szczególne” (Wejchert 1974 (2008), s. 50). Co ciekawe, po zestawieniu elementów urbanistycznych określonych przez Wejcherta z elementami urbanistycznymi Lyncha i Cullena dość jasna może stać się koncepcja takiego ujęcia teoretycznego, którego sedno nie tkwi w przygotowaniu konkretnych ram dla listy tych elementów, a raczej w swoistej propozycji odczytania danej struktury urbanistycznej.

Ujęcie z perspektywy historii urbanistyki

Pewne rozwinięcie badań nad strukturą urbanistyczną i składających się na nią elementów urbanistycznych odnaleźć można także w opracowaniach z dziedziny historii urbanistyki. Na szczególną uwagę w tym kontekście zasługuje opracowanie Spiro Kostofa, który przedstawia w bardziej szczegółowy sposób ewolucję wybranych elementów urbanistycznych na tle historii przemian przestrzennych (Kostof 1992, ss. 11–69). Rzeczywiście ujęte w ten sposób wzory i elementy formy urbanistycznej,

69 Lynch 1960 (2011), ss. 28–29 ilustracja 8. *Problemy związane z obrazem Bostonu*. W samej legendzie odnaleźć można następujące znaczniki: „dwuznaczność kierunku, droga pozbawiona charakteru, brak zróżnicowania, elastyczne skrzyżowanie, słaba lub nieistniejąca granica, punkt dezorientacji, brak relacji, izolacja, droga zewnętrzna, wieża bez podstawy, obszar chaotyczny i/lub bez charakteru, niedokończona urwana droga, niejednoznaczność kształtu, brak powiązań na kierunku pn.-pd., zagadkowe rozgałęzienie, brak ciągłości niepowiązana, niewidoczna linia nabrzeża”.

poprzez długi proces kształtowania się miast, w sposób jednoznaczny odnosić można do nawarstwiania się w ich strukturze urbanistycznej wartości ogólnie określanej mianem dziedzictwa kulturowego. Co ciekawe, w kontekście samych założeń pierścieniowych, to dziedzictwo kulturowe sięgać może nawet samego aktu założenia miasta. Przy czym to właśnie takie rozumienie historii urbanistyki jako narzędzia, które nie tylko przedstawia historię przemian przestrzennych zespołu urbanistycznego, ale też pozwala zrozumieć jego charakter zmieniający się na przestrzeni czasu, jak i wartości niedostrzegalne przy powierzchniowej analizie przestrzeni miejskiej, przyświecał autorowi w czasie pracy nad rozprawą. Tak rozumiana dziedzina historii urbanistyki nie tylko ma na celu opisanie przeszłości, czyli historii przemian przestrzennych kształtujących współczesny zespół urbanistyczny, ale ma też, poprzez wskazanie szerszego kontekstu, uwarunkowań czy intencji projektowych służyć do wyznaczenia kierunków na przyszłość.

2.3.2 Ewolucja miasta europejskiego i jego systemu fortyfikacyjnego

Obecność w strukturze urbanistycznej miasta wyraźnych pozostałości dawnych jego granic, a szczególnie tych powstałych na skutek defortyfikacji i związanej z nią kreacji założeń pierścieniowych, uznać można za jedną z cech charakterystycznych i szczególnych ewolucji miasta europejskiego. Takie ośrodki miejskie, ukształtowane na przestrzeni kilku, a czasem nawet kilkunastu stuleci określić można jako europejskie miasta historyczne (ang. *European historic cities*) (Lamprakos 2014 passim), które w skali kontynentu składają się na gęstą, nawet kilkutyśniczną sieć osadniczą. Dla zobrazowania tego fenomenu najlepiej posłuży przywołanie kilku z pierwszych, publikowanych w XVI, XVII i XVIII wieku tzw. atlasów miast: *Civitates orbis terrarum* Georga Brauna i Fransa Hogenberga czy *Topographia Germaniae* Matthäusa Meriana i Martina Zeilera⁷⁰ dokumentujących historyczny obraz sieci miast europejskich, którą uznać można za nośnik cywilizacji europejskiej. Rzeczywiście tam, gdzie w krajobrazie kończyły się wieże katedr, kościołów i ratuszy miejskich, tam też kończył się zasięg pewnej europejskiej wspólnoty, którą dziś często określa się mianem Europy łacińskiej, czy też *christianitas*.

Zasięg sieci miast europejskich i samej cywilizacji łacińskiej, pierwotnie powiązany z obszarem zachodniej części Imperium Rzymskiego i ograniczony jego *limes*, wyraźnie został już ograniczony we wczesnym średniowieczu do obszaru karolińskiej Europy. Jednakże na skutek trwającej od XII wieku germańskiej kolonizacji (niem.

70 Pierwszy opublikowany w sześciu tomach w Kolonii w latach 1572–1618. Ostatnio doczekał się zbiorczego reprintu: Braun i wsp. 2015. Drugi publikowany w 38 częściach we Frankfurcie od 1642 po lata 60. tamtego wieku. Co ciekawe, obie te publikacje powstały na skutek sukcesu pierwszego nowożytnego atlasu świata *Theatrum orbis terrarum* (Teatr świata) autorstwa Abrahama Orteliusa, który opublikowany został w 1570 roku w Antwerpii. W tym miejscu można przywołać też innych autorów podobnych prac, jak chociażby Johanna Janssona czy Petera Schenka.

*Ostsiedlung*⁷¹) położonych na wschód od Łaby i Soławy obszarów (ilustracja 21 i 22) zamieszkałych przez plemiona słowiańskie i bałtyjskie konsekwentnie poszerzać miała ona swój zasięg kulturowy (Smith 1967, ss. 318–326). Szczególnie XIII wiek⁷² „był w Polsce stuleciem budowy miast” (Rymaszewski 1984, s. 16), kiedy to zakładano nowe miasta, głównie w bezpośrednim sąsiedztwie starych osad, czasem poprzez mniejsze lub większe przekształcenia osiedli już istniejących albo też na skutek zasiedlenia terenów dziewiczych (Czarnecki 1965, ss. 78–81). Faktem jest, że na terytorium Polski istniała już wcześniej „znacznie rozwinięta sieć osadnicza, na którą składały się setki zespołów grodowych” (Rymaszewski 1984, s. 16). Jednak proces lokacji miast na prawie niemieckim odwołujący się do wzorców miasta antycznego (Benevolo 1995, ss. 79–84), uznać należy za prawdziwą rewolucję kulturową, która prowadzić miała do rozkwitu kraju i objęcia jego obszaru gęstą siecią osadniczą wyznaczającą obszar należący do kultury europejskiej⁷³.

Przykładem skali rozwoju takich ośrodków miejskich zakładanych na wzór miast europejskich może być Kraków i jego ośrodek staromiejski lokowany na prawie magdeburskim w 1257 roku w pewnej odległości od Wzgórza Wawelskiego, ówczesnego grodu książęcego. Odsunięcie to było konieczne ze względu na Okół, podgrodzie usytuowane pod samym wzgórzem, w którego centrum do dnia dzisiejszego stoi wybudowany w latach 1079–1098, romański kościół św. Andrzeja⁷⁴. Zestawienie skali kilkukrotnie większego miasta lokowanego na prawie magdeburskim i Okołu pozwala zrozumieć znaczenie postępującej urbanizacji ziem Piastowskich. Pewną fizyczną pozostałością obrazu tamtych miast jest stosunkowo już niewielka grupa miast historycznych, która do dnia dzisiejszego zachowała swój średniowieczny charakter wraz z murami miejskimi je otaczającymi⁷⁵. W ten sposób powtarzalny model miasta europejskiego w sposób jednoznaczny zakorzenił założenia pierścieniowe w zurbanizowanym krajobrazie cywilizacji europejskiej.

Rzeczywiście historia przemian przestrzennych miasta europejskiego nierozzerwalnie związana jest z ewolucją ich systemu fortyfikacyjnego aż po moment przejścia ze struktury zamkniętej do struktury otwartej, kiedy to następuje rezygnacja z dalszego

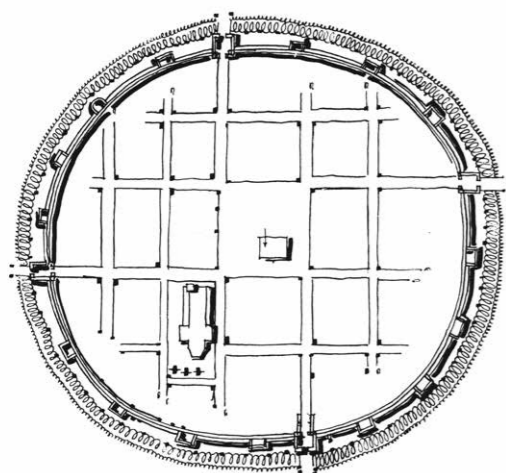
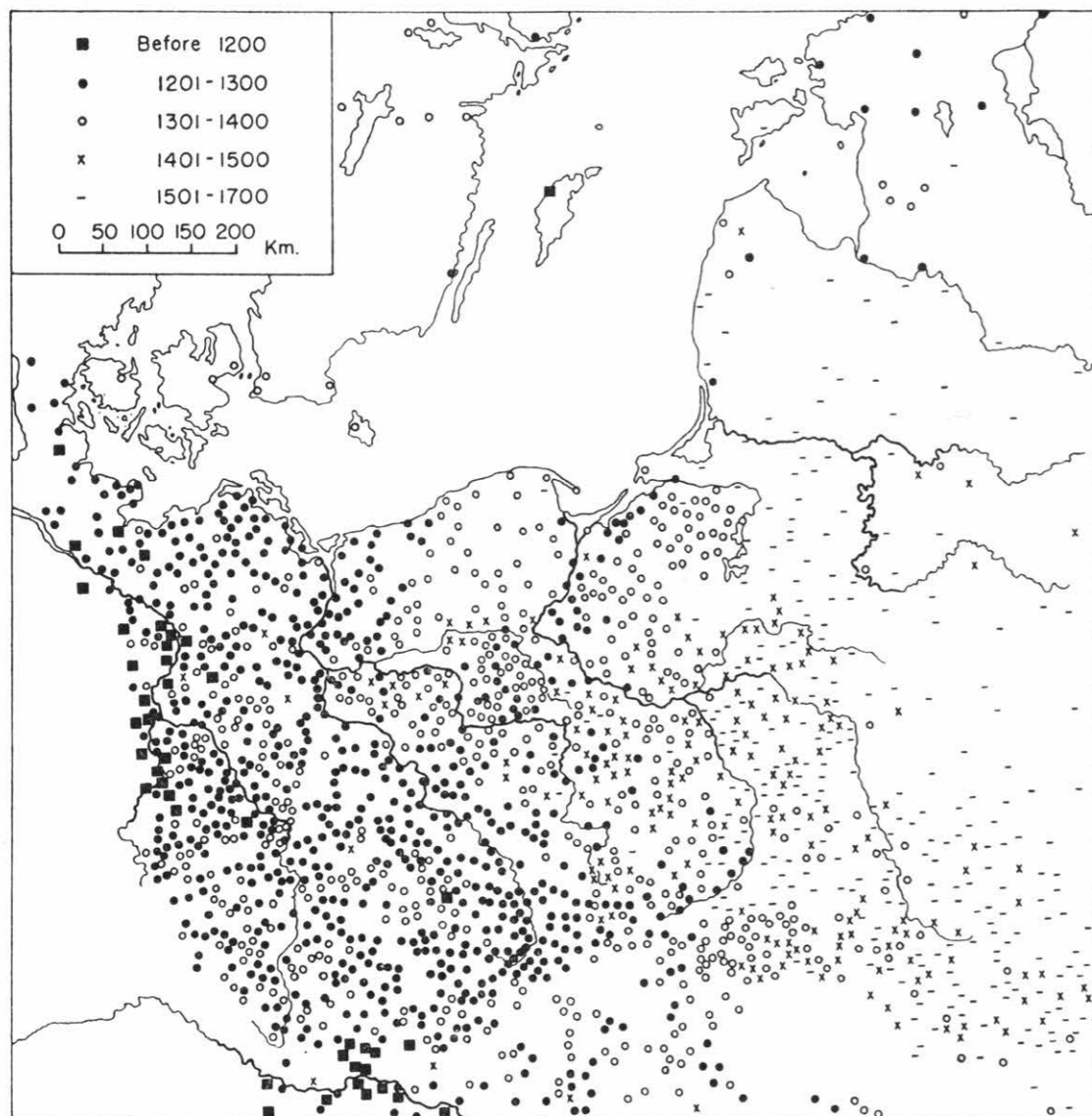
71 To neutralne w swoim charakterze pojęcie odnosi się do trwającego pomiędzy X a XIV wiekiem niemieckim osadnictwem na wschodzie, jednak często utożsamiane jest też błędnie z innym, wyraźnie nacechowanym politycznie, niemieckim pojęciem: *Drang nach Osten* (pol. *parcie na Wschód*), którego złożona historia została szeroko zarysowana przez Marię Wojtczak w ramach projektu: Interakcje. Leksykon komunikowania polsko-niemieckiego. Zobacz więcej na: <http://www.polska-niemcy-interakcje.pl/articles/show/49> (15.04.2018)

72 Co ciekawe, na obszarze współczesnej Polski, pierwsze miasta zakładane na prawie niemieckim były już na początku XIII wieku na Śląsku, przez Henryka Brodatego. Następnie, jeszcze przed połową tamtego stulecia, dokonane zostały kolejne lokacje także w Wielkopolsce, Małopolsce i na Kujawach.

73 Szacuje się, że około 1200 roku, na zachód od Łaby, w granicach Świętego Cesarstwa Rzymskiego, istniało prawie 250 miast, a po jej wschodniej stronie zaledwie 10. W dwa wieki później było to już 1500 miast po zachodniej i drugie tyle po wschodniej stronie rzeki. Dane za: Morris 2013, s. 136.

74 Co ciekawe, świątynia ta ma wyraźny charakter obronny i jako taka służyła mieszkańcom Okołu jako schronienie w czasie najazdu mongolskiego w 1241 roku, a także Konradowi Mazowieckiemu w 1243 roku podczas walk o tron krakowski.

75 W skali europejskiej badania nad miastami z zachowanym średniowiecznym systemem fortyfikacyjnym prowadzi David Bruce. Zobacz m.in.: Ashworth i Bruce 2009.



ilustracja 21 (u góry): Sieć miast lokacyjnych na wschód od granicy Europy karolińskiej (Smith 1967).

ilustracja 21 (z boku): Schemat miasta lokacyjnego według Jana Knothego (Knothe 2015, s. 311).

tychże fortyfikacji rozwoju i utrzymania. Tadeusz Tołwiński, nestor polskiej urbanistyki, w swoim podręczniku zatytułowanym „Urbanistyka” określa sześć podstawowych czynników urbanistycznych⁷⁶, których „działanie niezmiennie się powtarza” w procesie kształtowania się struktury urbanistycznej miasta. Czynniki te oczywiście nie są jednorodne, wpływają na siebie nawzajem i przeplatają się między sobą. Jednak wśród nich odnaleźć można między innymi „czynnik warowności” (Tołwiński 1948a, ss. 19–22), który współcześnie jako jedyny zdaje się już całkowicie zdezaktualizowany, czasem uznaje się, że został on zastąpiony czynnikiem bezpieczeństwa w mieście. Jednak jak już zostało zauważone, wyraźny ślad czynnika warowności, bezpośrednio powiązany także z założeniami pierścieniowymi, pozostaje nadal widoczny, w większej lub mniejszej skali, w przeważającej większości miast europejskich. Dlatego też, aby w sposób pełny wskazać na charakter samych założeń pierścieniowych powstałych na skutek defortyfikacji miasta europejskiego, należy też, chociażby pobieżnie, zarysować ewolucję ich systemu fortyfikacji. Warto przy tym podkreślić, że również charakter defortyfikowanego systemu obronnego jako takiego z oczywistych względów miał wpływ na charakter rozwiązań przestrzennych powstałego na jego miejscu założenia pierścieniowego.

Na szczególną uwagę w tym miejscu zasługuje opracowanie Jarosława Widawskiego, które jakby dopełnia obraz trwającej od XIII wieku urbanizacji ziem Piastów, wskazując na zagadnienie ich murów miejskich wznoszonych do końca XV stulecia. Dzięki zaprezentowaniu przez autora szerszego kontekstu, obejmującego zarówno miasta śląskie, pomorskie czy krzyżackie, uzyskany zostaje tu całościowy przegląd obszaru współczesnej Polski (Widawski 1973 *passim*). Co ciekawe, wznoszenie fortyfikacji miejskich uznać należy za nierozdzielnie związane z procesem lokacji miast na prawie niemieckim (Widawski 1973, s. 15). Mury miejskie miały charakter symboliczny dzieląc przestrzeń na zasadzie antynomii, na to co *intra* i *extra muros*, przeciwstawiając ład i sprawiedliwość – chaosowi i samowoli (Widawski 1973, s. 16).

Oczywistym wydaje się być, że „miasta otaczane były murami od najdawniejszych czasów”, a „średniowieczna Europa przejęła strukturę budowy murowanych obwarowań od starożytnego Rzymu. W związku z tym rozwój budownictwa obronnego przebiegał odmiennie na terenach leżących dawniej w obrębie państwa rzymskiego i poza nim” (Widawski 1973, s. 15). Co ciekawe, na obszarze dawnego Imperium Rzymskiego naturalnym było bezpośrednie „nawiązanie do fortyfikacji rzymskich [...] od częściowego użytkowania i utrzymywania istniejących murów miejskich, do dalszego, samodzielnego ich rozwoju”. Na obszarze dzisiejszych Wysp Brytyjskich, Francji, Hiszpanii i Nadrenii, obwarowania rozwijane były na wzorcu późnostażytnych fortyfikacji galijsko-rzymskich, charakteryzujących się „przeważnie okrągłymi i półokrągłymi planami baszt i bramami umieszczonymi między dwiema takimi wieżami”. Z kolei obwarowania obszaru północnych Włoch i naddunajskich krajów niemieckich pozostawały pod wpływem wcześniejszych fortyfikacji rzymskich, które charakteryzowała wyłącznie prostokątna forma bram i wież (Widawski 1973, s. 15).

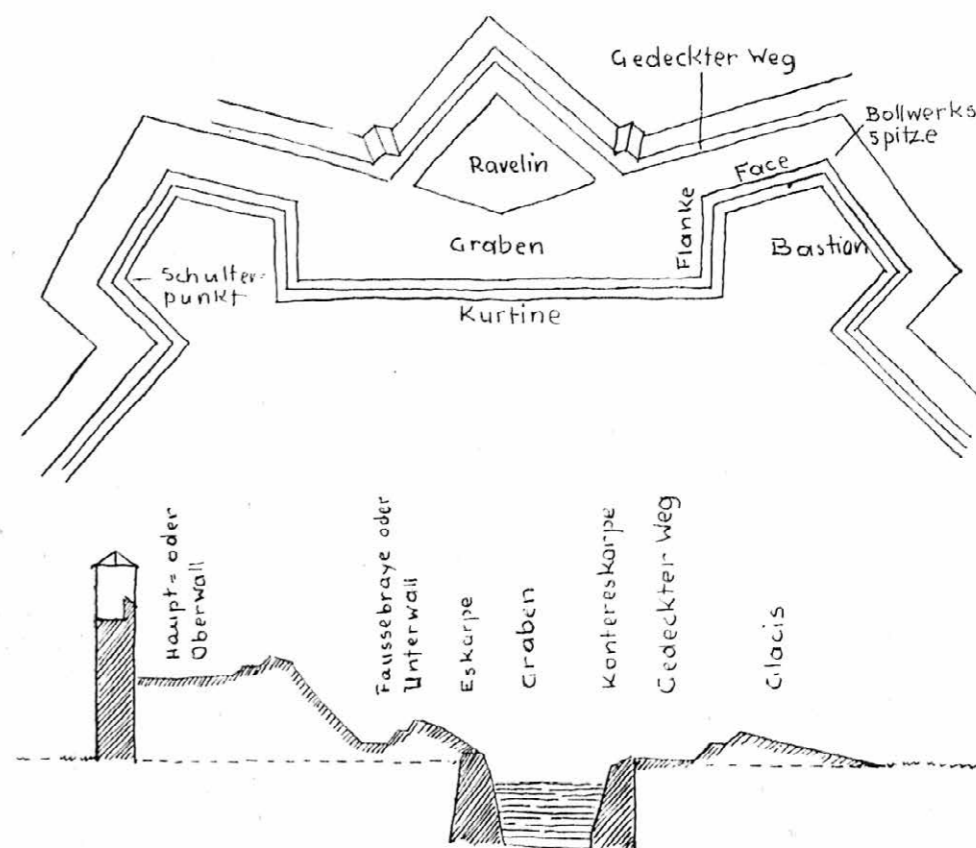
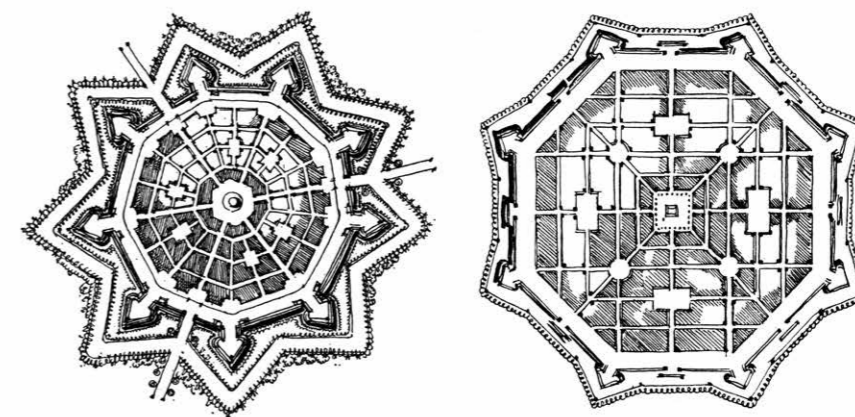
⁷⁶ Tołwiński 1948a, ss. 16–30 (pierwsze wydanie: 1934). Czynniki te to: czynnik warunków przyrodzonych, czynnik gospodarczy i społeczny, czynnik warowności, czynnik komunikacji, czynnik obyczajowo-prawny oraz czynnik kompozycji urbanistycznej.

Aloys Bernatzky, odnosząc się do niemieckojęzycznej Europy Środkowej⁷⁷, wskazuje na tradycję wznoszenia wałów ziemnych zwieńczonych drewnianymi palisadami, które były naturalnym rozwiązaniem na obszarze prapuszczu europejskiej we wczesnym średniowieczu. Znacznie już droższe rozwiązanie, jakim były mury kamienne bądź ceglane, pojawić się miały na północ od Alp dopiero po x wieku, aby szerzej rozpowszechnić się dopiero w następnych wiekach (Bernatzky 1960, s. 10). Dlatego też, wracając do obszaru współczesnej Polski, miasta zakładane na skutek lokacji na prawie niemieckim, nadal fortyfikowane były poprzez wznoszenie tradycyjnych konstrukcji drewniano-ziemnych. Dopiero później, już w drugiej połowie wieku XIII, zaczęto wznoszenie murów ceglanych i kamiennych właściwych właśnie dla rzymskiej tradycji, charakteryzującej się formą prostokątną. Pierwsze „miejskie obwarowania murowane na ziemiach polskich” powstały niemal równocześnie ok. 1260 roku „we Wrocławiu na Śląsku i w krzyżackim podówczas Toruniu”, później „w końcu XIII w.[ieku] prócz dalszych fortyfikacji miejskich budowanych na Śląsku i w państwie krzyżackim, zaczęły fortyfikować się miasta Pomorza Zachodniego i Nowej Marchii, wreszcie pojawiły się pierwsze miejskie mury obronne w Wielkopolsce i Małopolsce” (Widawski 1973, ss. 18–19). W 1280 roku Przemysł II wznosi mury obronne wokół Poznania, a pod koniec stulecia ufortyfikowany zostaje Kraków. Gdańskie Głównie Miasto uzyskuje prawa do wzniesienia murów miejskich wraz z innymi prawami lokacyjnymi w 1343 roku⁷⁸. Do końca XIV wieku „w granicach królestwa polskiego zostało otoczonych murem obronnym prawdopodobnie 45 miast, w tym 42 na pewno” (Widawski 1973, s. 23), chociaż w tym czasie „w granicach państwa Kazimierza Wielkiego lokowano 315 miast” co oznacza, że ledwie ponad dziesiąta część z nich była otoczona murami obronnymi. Pozostałe miasta były zapewne nadal otaczane fortyfikacjami drewniano-ziemnymi (Widawski 1973, ss. 30–32). Późniejsze realizacje (w sumie pomiędzy 15 a 20) powstały głównie we wschodniej części kraju już tylko jako uzupełnienia istniejącego od końca XIV wieku systemu (Widawski 1973, s. 24).

Jednak już od początku XV wieku, wraz z postępującym rozwojem sztuki wojennej i rozpowszechnieniem broni palnej, przyjęty został nowy model fortyfikacji: wały ziemne (ilustracja 23 i 24). Pierwsze bastiony powstały we Włoszech, gdzie były one podmurowywane, co wyraźnie podnosiło koszty ich wznoszenia. Dopiero w czasie wojen o wyzwolenie Niderlandów spod panowania hiszpańskiego (wojny osiemnastoletniej 1568–1648), wzniesione zostały pierwsze, znacznie tańsze, wały ziemne pozbawione podmurowania (Bernatzky 1960, ss. 7–8). Wraz z nowymi fortyfikacjami, wykreślanymi według geometrycznej dokładności, powstawały też utopijne koncepcje miast idealnych. Co ciekawe jednak, na takie fortyfikacje składały się nie tylko same mury, fosy czy wały ziemne, ale też rejon z obostrzeniami budowlanymi, które

77 W państwie pierwszych Piastów „pierwszymi budowlami obronnymi były grody. Jednakże [...] już we wczesnym średniowieczu także ważniejsze osady typu miejskiego otaczano obwarowaniami. Początkowo były to rozwinięte podgrodzia, jak w stołecznych ośrodkach Polan – Gnieźnie i Poznaniu, gdzie w pierwszym wypadku w końcu VII w.[ieku] w drugim w końcu X w.[ieku] powstały silnie obwarowane podgrodzia powiązane z grodami.” Więcej na temat w Widawski 1973, s. 16.

78 Pierwsza lokacja miasta (Stare Miasto) na prawie lubeckim miała prawdopodobnie miejsce jeszcze 1263 roku (choć data ta jest tylko domniemana i czasem spotkać można się z innymi datami).



ilustracja 22 (u góry): Dwa przykłady schematów renesansowych miasta idealnych (Knothe 2015, s. 387).

ilustracja 23 (na dole): Schemat fortyfikacji nowożytnych narosłych na średniowieczne mury miejskie według Aloyisa Bernatzky’ego (Bernatzky 1960).

miały bezpośredni wpływ na rozwój przedmieść tych ośrodków miejskich⁷⁹, wpływając bezpośrednio na przyszłość ich struktury urbanistycznej jako miast otwartych (Bogdanowski 1996). W tym kontekście warto też zwrócić uwagę na fakt, że „kresem rozwoju fortyfikacji typu średniowiecznego w Polsce były [dopiero – łB] wojny szwedzkie. Zniszczenia wojenne i ogólny upadek miast uniemożliwił nie tylko rozbudowę, ale nawet dalsze utrzymywanie nieużytecznych już zresztą z punktu widzenia sztuki wojennej urządzeń obronnych. Ulegały one od tego czasu w większość miast stopniowej destrukcji” (Widawski 1973, s. 25). Należy przy tym podkreślić, że niewiele miast Rzeczypospolitej Obojga Narodów, do końca XVIII wieku wykształciło rozbudowany system fortyfikacji nowożytnych, które wzniesione zostają dopiero w czasie tzw. długiego XIX wieku już w formie bardziej nowoczesnej⁸⁰.

2.3.3 Dziedzictwo zapisane w strukturze urbanistycznej

Zarysowany dotychczas szerszy kontekst historyczny i teoretyczny pozwala przedstawić fenomen założeń pierścieniowych w bezpośredniej relacji z unikalnym modelem miasta europejskiego, aktem jego lokacji, rozwojem jego fortyfikacji i procesem jego defortyfikacji, pozwalającym na jego przejście ze struktury zamkniętej do struktury otwartej. Ten trwający kilka czy też czasem nawet kilkanaście stuleci proces składający się na nawarstwiającą się historię przemian przestrzennych uznać należy za swoiste dziedzictwo kulturowe, a właściwie urbanistyczne, danego miasta. Dlatego też współcześnie trudno zaprzeczyć, że sama struktura urbanistyczna miast pozostaje jednym z najważniejszych nośników dziedzictwa kulturowego. Przywołując słynne stwierdzenie Lewisa Mumforda, warto wskazać właśnie na miasto jako na najwspanialsze obok języka, dzieło sztuki człowieka, które ukształtowane jest na skutek kolektywnej jego pracy (Mumford 1938, ss. 3–6).

Współczesna teoria konserwatorska nie odnosi się już wyłącznie do samej materialnej formy miasta, ale też poprzez pojęcie dziedzictwa odwołuje się do znaczenia społecznych i kulturowych procesów zachodzących w jego granicach. Jak zauważa Krzysztof Kowalski, dziedzictwo kulturowe „sprawdzi się wszędzie tam, gdzie historia jest zbyt akademicka i bezosobowa, gdzie pamięć okazuje się zbyt partykularna, a tradycja zbyt lokalna i zamknięta. Ponadto jest ono propozycją ucieczki od starych sposobów interpretacji przeszłości, która uwzględnia nowe cele, jakie przed przeszłością stawia teraźniejszość. Poprzez fakt świadomego wyboru, bez którego dziedzictwa nie ma, wyraża ono swoistą kontrolę teraźniejszości nad przeszłością. Jest zawsze

79 Za przykład takiej zależności może chociażby posłużyć dzielnica Gdańska Wrzeszcz, która wykształciła się w pewnym oddaleniu od samego zespołu śródmiejskiego, właśnie na skutek uwarunkowań prawnych związanych z systemem fortyfikacyjnym, dodatkowo uwydatnionym przez specyficzną topografię Gdańska.

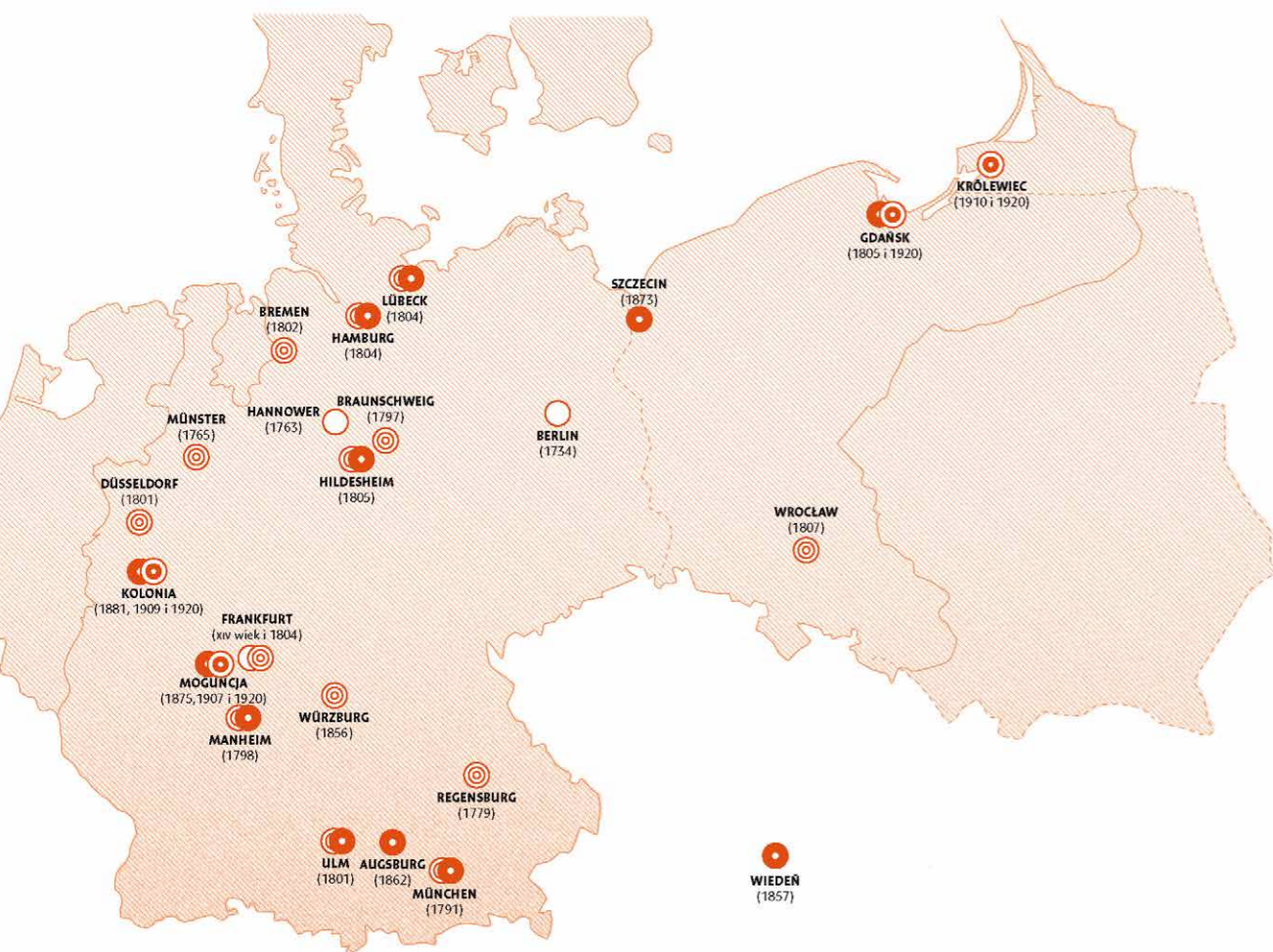
80 W tym czasie fortyfikacje wnoszone były głównie na wschodnich rubieżach kraju w związku z zagrożeniem ze strony Rosji i Turcji. Warto przy tym zwrócić uwagę też na znacznie bogatsze miasta Śląska i Pomorza Zachodniego, które posiadają fortyfikacje nowożytne. Zobacz więcej Rohrscheidt 2009, s. 20–22.

władzą żywych nad umarłymi. Nigdy odwrotnie” (Kowalski 2013, s. 6). Co więcej, spojrzenie na założenia pierścieniowe z perspektywy dziedzictwa kulturowego daje znacznie szersze horyzonty poznawcze niż klasyczne ujęcie teorii konserwatorskiej. Tak rozumiane dziedzictwo kulturowe może posłużyć też do waloryzacji przestrzeni poprzez odniesienie do elementów struktury urbanistycznej. Jak zostało już wcześniej zauważone, również Kevin Lynch wskazuje na zakorzenienie tożsamości w samej strukturze i jej znaczeniu (Lynch 1960 (2011), ss. 9–10). Tożsamość ta, wciąż się zmieniając, pozostaje tłem dla codziennego życia mieszkańców miasta.

Problem wartościowania dziedzictwa kulturowego w kontekście struktury urbanistycznej staje się coraz istotniejszym zagadnieniem. Przez ostatnich kilkanaście lat, na styku dwóch dziedzin: projektowania urbanistycznego (ang. *urban development*) i zarządzania dziedzictwem (ang. *heritage management*), kształtuje się nowe narzędzie mające na celu wspieranie procesów obejmujących szeroko pojętą dyscyplinę dziedzictwa urbanistycznego (ang. *urban heritage*). Potrzeba ta była w sposób szczególny podyktowana korektą metodologii wypracowanej dla zarządzania dziedzictwem, która wywodząc się głównie z teorii konserwacji i nauk społecznych, skupiała się dotąd przede wszystkim na działaniach punktowych, związanych z konkretnymi obiektami czy wydarzeniami. Opierająca się na tzw. podejściu krajobrazowym (ang. *landscape approach*) korekta miała na celu zbliżyć do siebie raz jeszcze dyscypliny, których rozejście w sposób symboliczny reprezentować miały Karty Ateńskie z 1931 i 1933 roku. Narzędzie to zostało przyjęte w 2011 roku przez UNESCO w formie rekomendacji *Historic Urban Landscape* (Bandarin i van Oers 2012, 2015).

Opisując tę nową metodologię, Francesco Bandarin i Ron van Oers podkreślają, że wartość dziedzictwa urbanistycznego doszukiwać się można zarówno w przestrzeni miasta, jego placach czy budynkach, jak i rytuałach czy zwyczajach, które w nie wnoszą jego mieszkańcy (Bandarin i van Oers 2012, s. 107). Podkreślenia jednak wymaga, że u podstaw tego narzędzia nie leży potrzeba zachowania historycznego krajobrazu w formie niezmienionej. Jego autorzy zauważają mianowicie, że miasta wciąż ewoluują, rosną i podupadają. W tym kontekście miasto należy rozumieć jako proces, a nie jako obiekt poddawany konserwacji (van Oers 2010, s. 9). Miasto to żywy organizm, który choć w swojej złożoności pozostaje nieuchwytny, to pewne rządzące nim zasady można zrozumieć dopiero wtedy, gdy przyjrzy się jakiemuś wybranemu, wyróżniającemu się fragmentowi większej całości i jego trwaniu w czasie. W ten sposób można raz jeszcze podkreślić znaczenie struktury urbanistycznej jako nośnika dziedzictwa kulturowego, a właściwie dziedzictwa urbanistycznego. Oznacza to, że odnosząc się do wybranego elementu w strukturze urbanistycznej, jakim jest fenomen założeń pierścieniowych, odnosi się zarazem do bardzo szeroko rozumianego tematu zachowania krajobrazu miejskiego. Założenia pierścieniowe wydają się przy tym jednym z najciekawszych elementów urbanistycznych, mogących zobrazować tak zarysowane zagadnienie.

Odnosząc się bezpośrednio do założeń pierścieniowych, warto nawiązać chociażby do dziedzictwa kulturowego związanego z samym aktem delimitacji nowo lokowanego zespołu staromiejskiego, który jest jednym z fundamentów tożsamości współczesnych mieszkańców danego ośrodka miejskiego. Wyznaczanie granicy miasta jako akt sakralny wywodzi się jeszcze ze świata antycznego. Joseph Rykwert opisuje



według typologii
Aloysa Bernatzky'ego:

- brak wyznaczenia możliwości
- ⊗ założenia parkowe
- założenia wielkomiejskie
- ⊙ założenia mieszane

ilustracja 25: Graficzne zestawienie wszystkich przypadków wskazanych przez Aloysa Bernatzky'ego dla czterech modeli jego typologii. Raz jeszcze, na szczególną uwagę zasługuje wyraźnie ograniczony zakres dotyczący wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku (porównaj z **ilustracją 3**). Opracowanie autora na podstawie: Bernatzky 1960.

akt założenia miasta, który w wielu kulturach poprzedzony był rytuałem wytyczenia jego granic, właśnie jako na akt przynależący do sfery sacrum (Rykwert 2016, s. 28), wskazując na jego symboliczne znaczenie w kulturze europejskiej, czy też zachodniej, dalece wykraczający poza znaczenie czysto przestrzenne. Takie legendarne założenie Rzymu miało nastąpić poprzez wytyczenie granicy miasta przez Romulusa za pomocą pługu. Tam, gdzie powstać miały bramy miasta, tam pług był podnoszony. Gdy Remus, przestąpił przez bruzdę wytyczającą granicę miasta, jego brat Romulus musiał go zabić (Rykwert 2016, ss. 37-40), wypowiadając (wedle wersji Liwiusza) słowa: „to samo spotka każdego po kolei, kto mury moje przekroczy” (Beard 2016, ss. 54-57). Legendarne to zdarzenie, choć przecież będące już dalece poza samym aktem lokacji miasta, w pewnym sensie uświęcić miało cały proces w świadomości antycznych mieszkańców.

Chociaż znaczenie historii związanej z aktem wytyczenia miasta pozostaje już współcześnie poza świadomością jego mieszkańców, a zachowanie pamięci o niej trudno uznać za cel sam w sobie, to jednak zachowanie wyraźnego charakteru obszarów granicznych w przestrzeni miasta, w tym założeń pierścieniowych powstałych na skutek defortyfikacji, istniejących pierwotnie, w jak najbardziej fizycznej formie murów miejskich czy bastionów ziemnych, funkcjonujących przez nawet kilka stuleci, wydaje się całkowicie zasadne. Granica taka wyznaczać może przecież równocześnie obszar dawnego zespołu staromiejskiego bądź śródmiejskiego, specyficzną strefę konserwatorską czy obszar o ograniczonym ruchu kołowym. Warto przy tym pamiętać, że na dziedzictwo kulturowe założeń pierścieniowych składa się dziś znacznie więcej historii niż ta przywołana, a ich złożoność jest unikalną wartością danego miasta i fundamentem tożsamości jego mieszkańców.

2.4 Typologia Bernatzky'ego

Jak zostało dotychczas wykazane, założenia pierścieniowe stanowią jeden z podstawowych elementów struktury urbanistycznej miast europejskich oraz kluczowy element ich szeroko pojętego dziedzictwa kulturowego. Nadal z łatwością można odnaleźć w strukturze urbanistycznej wielu miast europejskich linię jego dawnych fortyfikacji miejskich otaczającą ich zespół staromiejski bądź śródmiejski. Linia ta może współcześnie przyjmować formę zarówno nieregularnej, niewyróżniającej się niczym szczególnym w strukturze urbanistycznej miasta wąskiej ulicy, znacznie szerszej pełniącej funkcje przelotowe arterii obwodowej, zespołu równo wytyczonych wysadzanych drzewami bulwarów wielkomiejskich, jak i pasmowego zespołu parkowego opartego na ciągu promenad. Co ciekawe, jak już zostało podkreślone, taki charakter przestrzenny założeń pierścieniowych najczęściej zdefiniowany został już w momencie ich kreacji w związku z aktualnie przyjętym paradygmatem urbanistycznym. Taką typologię, opartą na chronologii kreacji badanych zespołów urbanistycznych, którą – jak zauważa Iwona Bińkowska – należy uznać za „jak dotąd jedyną próbę klasyfikacji” założeń pierścieniowych (Bińkowska 2006, ss. 125-126), przedstawił już w 1960 roku Aloys Bernatzky. Dokonuje on mianowicie periodyzacji, w ramach której określa cztery charakterystyczne modele założeń przestrzennych

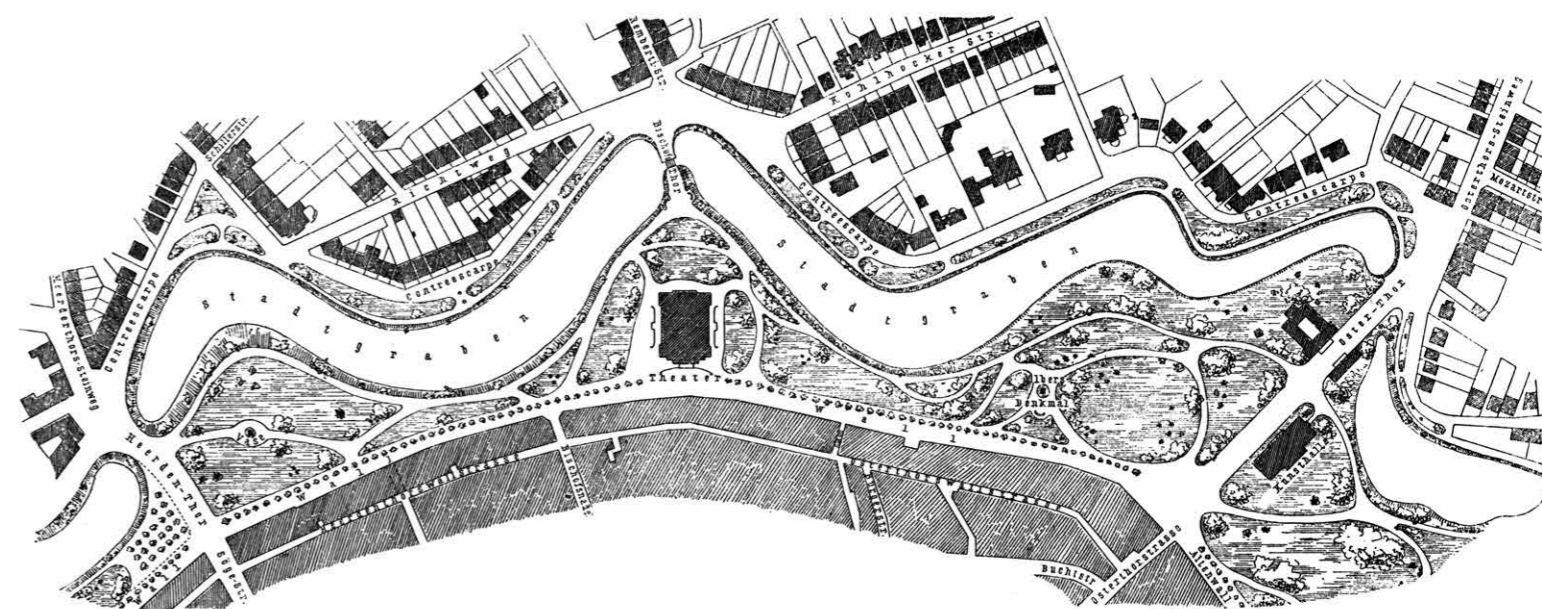
powstałych na obszarze uzyskanym po defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej (ilustracja 25), które określić można jako: *brak wyzyskania sposobności, założenia parkowe, założenia wielkomiejskie i założenia mieszane* (Bernatzky 1960, ss. 9–49).

Podkreślenia wymaga fakt, że Aloys Bernatzky zdaje się przede wszystkim opisywać założenia pierścieniowe z uwzględnieniem perspektywy kształtowania zieleni miejskiej, która w strukturze urbanistycznej miasta zamkniętego pozostawała w sposób wyraźny ograniczona. Przyjęcie takiego punktu widzenia wydaje się o tyle właściwe, gdy zauważy się, że ówczesni mieszkańcy stosunkowo niewielkich zespołów miejskich, które bezpośrednio graniczyły z otwartymi obszarami rolniczymi, w sposób oczywisty nie mieli zbyt wysokiego zapotrzebowania względem publicznych przestrzeni zielonych wewnątrz struktury miejskiej (Bernatzky 1960, s. 10). Konsekwentnie, w drugiej części swojego opracowania, Aloys Bernatzky przeprowadza analizę wpływu założeń pierścieniowych na klimat panujący w zespole śródmiejskim, który uwarunkowany jest właśnie przez wprowadzenie do jego centrum zieleni miejskiej. Na szczególną uwagę zasługuje tutaj fenomen ruchu powietrza, jaki wytwarzać się ma na skutek różnicy temperatury pomiędzy zielonym obszarem założeń pierścieniowych a gęsto zabudowanym śródmieściem (Bernatzky 1960, ss. 50–68). Zagadnienie to pozostaje już jednak poza zainteresowaniem tej rozprawy.

2.4.1 Brak wyzyskania sposobności

Pierwszy z omawianych modeli, który określić można jako *brak wyzyskania sposobności* związanych z pozyskaniem dużych obszarów pofortyfikacyjnych, cechuje się wchłonięciem dawnych fos i murów miejskich w strukturę urbanistyczną miasta zamkniętego. Na ich miejscu powstaje najczęściej zwarta zabudowa miejska, a dawna linia fortyfikacji pozostaje widoczna w formie nieregularnej, często niewyróżniającej się niczym w strukturze urbanistycznej miasta wąskiej ulicy. Było to rozwiązanie dość naturalne od średniowiecza aż po koniec XVIII wieku, realizowane wewnątrz zamkniętej struktury urbanistycznej miast średniowiecznych w związku z rozszerzaniem ich granic głównie w epoce nowożytnej (Bernatzky 1960, s. 10). Pewną specyfikę tych realizacji należy też wiązać z możliwym procesem wchłaniania przez strukturę urbanistyczną dawnych linii obronnych, w konsekwencji czego na miejscu zasypywanych fos miejskich powstawały nowe ciągi komunikacyjne, wzdłuż których wznoszona była nowa zabudowa, która często obrastała dawne średniowieczne mury miejskie. Działania takie były skutkiem potrzeby zaspokojenia ciągle rosnącego głodu przestrzeni w zamkniętej zewnętrznymi fortyfikacjami strukturze urbanistycznej. Takie dogęszczanie miasta na nowych obszarach prowadziło do złych warunków życia, w związku z czym pierwsze zainteresowanie w stosunku do miasta wyrazili właśnie tzw. higieniści.

Do grupy miast, w których dochodzi do takiego *braku wyzyskania sposobności* poprzez wchłonięcie i dogęszczanie obszarów dawnych fortyfikacji miejskich, Aloys Bernatzky zalicza następujące przypadki: Frankfurt nad Menem (XIV wiek), Berlin (1734) oraz Hanower (1763) (Bernatzky 1960, s. 9). Jednakże listę tę można wydłużyć o setki innych miast europejskich, wśród których wymienić można też czeską Pragę.



ilustracja 26: Plan założenia pierścieniowego typu parkowego w Bremie według Hermanna Josepha Stübgena (Stübgen 1890 (1980), s. 251).

2.4.2 Założenia parkowe

Drugi z omawianych modeli, określane przez Bernatzky'ego mianem *założeń parkowych* (niem. *Wallgrünanlage*), utożsamiać można z koncepcją plantowania fortyfikacji w miejscu których zakładano zieloną otulinę zespołu staromiejskiego bądź śródmiejskiego (Bernatzky 1960, s. 14). Model ten, popularny w okresie od końca XVIII wieku aż po połowę tzw. długiego XIX wieku, miał być związany „ideowo i formalnie z dominacją [koncepcji] romantycznego parku krajobrazowego” (Bińkowska 2006, ss. 125–126). Warto dodać, że „pozbawione fortyfikacji miasta wykorzystywały oświeceniowy [francuski – łB] wzór, choć na ich ostateczny kształt miały też wpływ angielskie wzorce sztuki ogrodowej. Wśród realizacji dominowały regularne w formie promenady, jak we Wrocławiu, albo swobodna kompozycja krajobrazowa, jak w Bremie (ilustracja 26). Wybór formy był zazwyczaj związany z tym, kiedy podjęto decyzję o kształtowaniu promenad” (Bińkowska 2006, s. 27). Przypadek wrocławski, gdzie „założono promenadę obiegającą miasto, wiodącą wzdłuż kanału powtarzającego w głównych zarysach przebieg fosy” (Omiłowska 2010, ss. 296–297 odnosząc się

do; Zabłocka-Kos 2006, ss. 44–47), zostanie szerzej opisany jako jeden z wybranych przypadków. Jednak warto w tym miejscu pokrótce odnieść się do przypadku bremeńskiego, gdzie w latach 1802–1811 na skutek defortyfikacji „powstał efektowny park krajobrazowy z malowniczymi wzgórzami i krętymi stawami, zaprojektowany przez Christiana Ludwiga Bosse i Isaaka Altmanna” (Omilanowska 2010, s. 297 odnosząc się do; Wurzer 1974, s. 11). Takie właśnie założenia projektowane na wzór angielski jakby wchłaniały istniejące fortyfikacje w celu wytworzenia naturalnego krajobrazu otulającego cały ośrodek miejski.

Według Aloysa Bernatzky’iego takie zespoły urbanistyczne zrealizowane zostały w następujących miastach niemieckich: Munster (1765), Ratyzbona (1779), Monachium (1791), Brunzwik (1797), Mannheim (1798), Dusseldorf (1801), Ulm I (1801), Brema (1802), Frankfurt nad Menem (1804), Hamburg (1804), Lubeka (1804), Hildesheim (1805), Wrocław (1807) oraz Wurzburg (1856) (Bernatzky 1960, s. 9)⁸¹.

2.4.3 Założenia wielkomiejskie

Kolejny, trzeci już model, który określić można jako *założenia wielkomiejskie* (niem. *Ringstrasse*), stanowią realizowane już w drugiej połowie tzw. długiego XIX wieku założenia pierścieniowe inspirowane przede wszystkim przykładem wiedeńskiego i kolońskiego Ringstrasse, które w sposób wyraźny pozostają zakorzenione w koncepcji haussmanizacji Paryża (Bernatzky 1960, s. 31). Te politycznie ugruntowane, wysoce reprezentacyjne zespoły urbanistyczne, powstałe w czasie dopiero kształtującej się nowoczesnej urbanistyki, charakteryzują się zespołem wysadzanych drzewami bulwarów wielkomiejskich równo wytyczonych na obszarze dawnych fortyfikacji miejskich, gdzie przeważają funkcje usługowa, mieszkaniowa oraz transportowa. Ich obrzeżna, bogata, wielkomiejska zabudowa towarzyszy pojedynczym gmachom publicznym będącymi demonstracją siły władzy państwowej. Taki charakter zabudowy prowadzić miał do wyraźnego ograniczenia zielonego charakteru tychże założeń pierścieniowych, właściwego dla założeń parkowych.

Według Aloysa Bernatzky’iego takie zespoły urbanistyczne zrealizowane zostały w następujących miastach niemieckich: Wiedeń (1857), Augsburg (1862), Szczecin (1873) Moguncja I (1875), Kolonia I (1881) oraz Gdańsk I (1895). Jednocześnie zabudowane miały zostać niektóre z wcześniejszych założeń parkowych w takich miastach jak Mannheim, Hamburg, Hildesheim, Lubeka, Monachium czy Ulm I (Bernatzky 1960, ss. 9–10)⁸².

81 Cyfra rzymska chronologicznie wskazuje na jedno z kilku założeń pierścieniowych, jakie zrealizowane zostały w danym mieście.

82 Jak wyżej.

2.4.4 Założenia mieszane

Ostatni, czwarty model, to *założenia mieszane*, realizowane już na początku XX wieku, a szczególnie po zakończeniu pierwszej wojny światowej. Ich projekty bazować miały na dążeniu do równowagi pomiędzy reprezentacyjnym, wielkomiejskim charakterem właściwym dla założeń wielkomiejskich a zielonym charakterem właściwym dla założeń parkowych (Bernatzky 1960, s. 40). Jest to jednak dość trudny do zdefiniowania model, realizowany już pod wyraźnym wpływem krytyki Camillo Sittego wobec reprezentacyjnego charakteru wiedeńskiego Ringstrasse, właściwego dla okresu koncertu mocarstw tzw. długiego XIX wieku. Założenia mieszane, kształtowane były przede wszystkim na skutek konfliktu pomiędzy uwarunkowaniami ekonomicznymi a potrzebą kreacji nowych przestrzeni zielonych w centrum miasta (Bernatzky 1960, s. 40).

Według Aloysa Bernatzky’iego takie zespoły urbanistyczne zrealizowane zostały w następujących miastach niemieckich: Kolonia II (1909), Kolonia III (1920), Moguncja II (1907), Moguncja III (1920), Królewiec I (1910), Królewiec II (1920) oraz Gdańsk II (1920) (Bernatzky 1960, s. 10)⁸³.

2.5 Podsumowanie

Przeprowadzona synteza szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego dla fenomenu założeń pierścieniowych pozwoliła w sposób dość wyczerpujący zarysować aktualny stan badań im poświęconych. Jak wykazano, szczególne znaczenie dla historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych miał charakter ich kreacji bezpośrednio powiązany z procesem defortyfikacji miast europejskich. Chociaż proces ten zakorzeniony był w doświadczeniach francuskich, a szczególnie w formie pasma bulwarów wytyczanych wokół centrum miasta, to ich dalszy rozwój następuje już na obszarze niemieckojęzycznej Europy Środkowej, przede wszystkim w czasie tzw. długiego XIX wieku. Sam proces kreacji założeń pierścieniowych utożsamiany z przejściem ze struktury zamkniętej miasta średniowiecznego do struktury otwartej miasta nowoczesnego towarzyszy dopiero co kształtującej się nowoczesnej myśli urbanistycznej. Dlatego też, zarówno z punktu widzenia kontekstu historycznego, jak i teoretycznego, założenia pierścieniowe uznać należy za kluczowy element struktury urbanistycznej miasta europejskiego i jako takie są one nośnikiem unikalnego dziedzictwa urbanistycznego tychże miast.

Jednakże fenomen założeń pierścieniowych w ujęciu miasta europejskiego, a nawet miast samej niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, dalece wykracza poza ramy przedstawionej rozprawy, której celem nie jest opisanie uniwersalnego obrazu tych zespołów urbanistycznych, a wskazanie na ich specyfikę w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Miasta te, w większości

83 Cyfra rzymska chronologicznie wskazuje na jedno z kilku założeń pierścieniowych, jakie zrealizowane zostały w danym mieście.

pełniące funkcję wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej, bezpośrednio zakorzenione są w przedstawionym w tym rozdziale szerszym kontekście historycznym i teoretycznym, którego najlepszym podsumowaniem wydaje się pokrótce zarysowana typologia Aloysa Bernatzky'ego z 1960 roku. Typologia ta na skutek przemian geopolitycznych zapoczątkowany już w 1918 roku, ostatecznie jednak przesądzonych wydarzeniami związanymi z cezurą roku 1945, wydaje się nie obejmować w pełni założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Miasta te uznać należy za unikatowe przy zestawieniu z miastami współczesnych Niemiec, Austrii, Czech czy Węgier.

Warto też zauważyć, że choć założenia pierścieniowe, pozostają głównie zagadnieniem kluczowym w ujęciu przestrzennym, to aktualna teoria konserwatorska, a właściwie teoria zajmująca się fenomenem dziedzictwa kulturowego proponuje szerszy pogląd na nie jako na część krajobrazu miejskiego i element struktury urbanistycznej. Bez wątplenia, pogłębione studia nad zależnościami pomiędzy charakterem struktury miejskiej, historią jej przemian przestrzennych i zapisanym w nim dziedzictwem kulturowym pozwalają na uzyskanie pełniejszego obrazu badanego obszaru i wskazanie właściwych kierunków jego rozwoju w przyszłości, zgodnego, nie tylko z jego stanem obecnym, ale też z procesem przekształceń zachodzących na jego obszarze.

NOWE UJĘCIE TEORETYCZNE

3.1 Wprowadzenie

Zwieńczeniem przedstawionego w poprzednim rozdziale szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego jest opracowana w 1960 roku typologia Aloyisa Bernatzky'ego, która zdaje się w sposób wyczerpujący przedstawiać chronologię kreacji założeń pierścieniowych w bezpośredniej relacji do procesu defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku (Bernatzky 1960 *passim*). Jednakże takie ujęcie okazuje się niewystarczające, szczególnie dla opisu założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski⁸⁴. Wynika to z faktu, że w ciągu ostatnich kilku dekad, głównie już po zakończeniu drugiej wojny światowej, uległy one wyraźnym przemianom przestrzennym. Co więcej, w tym czasie dokonano też w Polsce unikatowej w skali europejskiej oderwanej już od procesu defortyfikacji kreacji nowych założeń pierścieniowych zakorzenionej w doktrynie tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej. Dlatego też, niezbędne okazuje się uzupełnienie dotychczasowej wiedzy na temat fenomenu założeń pierścieniowych oraz zarysowanie nowego ujęcia teoretycznego uwzględniającego przemiany przestrzenne zachodzące w relacji do najważniejszych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, jakie ukształtowały strukturę urbanistyczną miast współczesnej Polski.

3.2 Krytyka typologii Bernatzky'ego

Aby jednak w sposób właściwy dokonać uzupełnienia dotychczasowej wiedzy na temat fenomenu założeń pierścieniowych oraz zarysować nowe ujęcie teoretyczne w pełni obejmujące założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, należy w pierwszej kolejności poddać krytyce dotychczasowe ujęcie teoretyczne, którego – jak już wykazano – swoistym zwieńczeniem okazuje się opracowana przez Aloyisa Bernatzky'ego typologia założeń pierścieniowych. Niestety typologia Bernatzky'ego nie obejmuje swoimi ramami przemian przestrzennych, jakie miały zachodzić na obszarze założeń pierścieniowych w następujących po ich kreacji

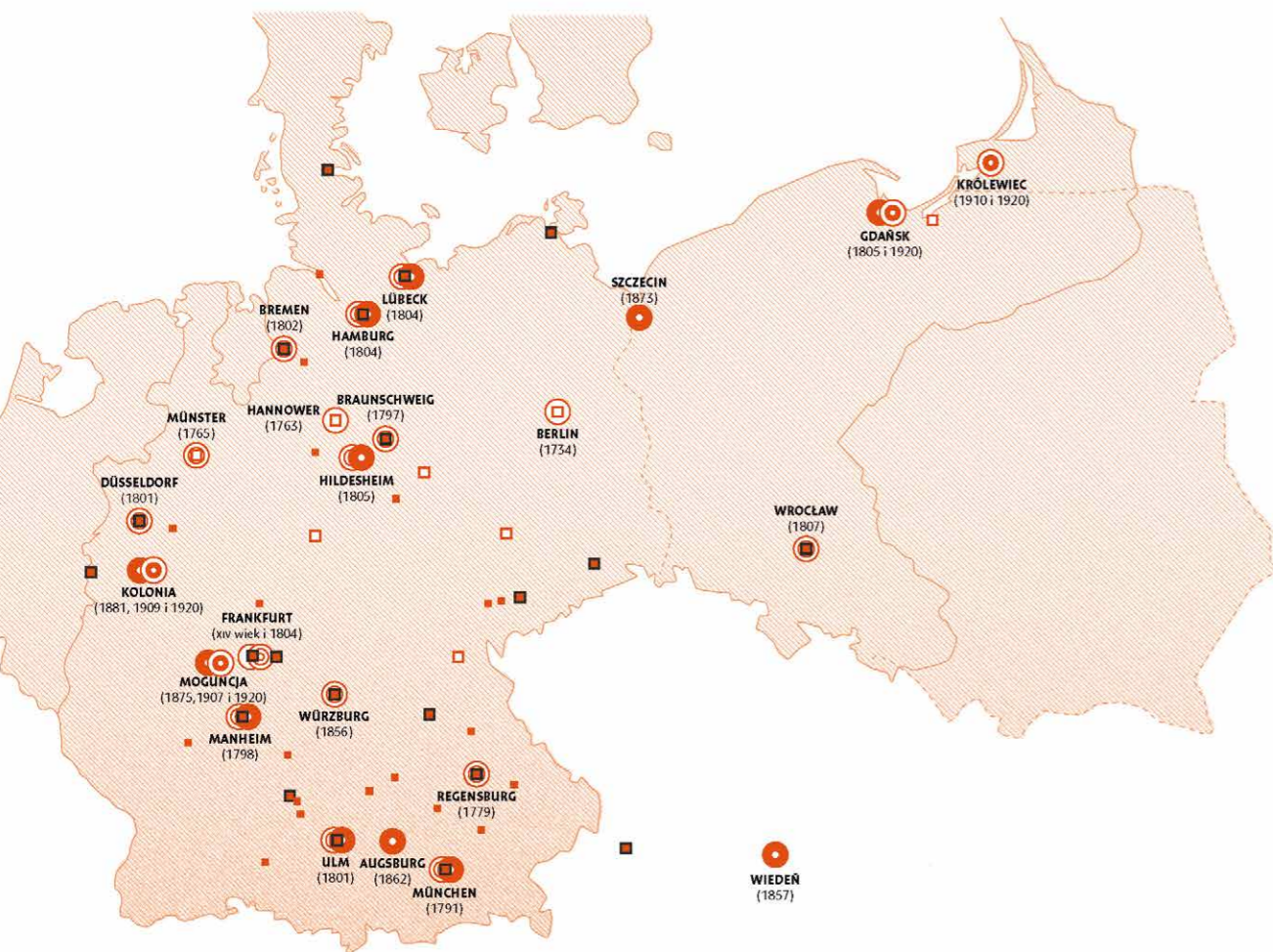
84 Wyraźnego podkreślenia wymaga fakt, że dawne, wschodnie miasta graniczne niemieckojęzycznej Europy Środkowej stanowią obecnie centralne ośrodki miejskie współczesnej Polski – państwa, którego nie było na mapach Europy tzw. długiego XIX wieku.

dekadach. Chociaż już sam jej autor zauważa pierwsze takie przypadki, wskazując na przeobrażenia istniejących już założeń pierścieniowych modelu parkowego na założenia pierścieniowe modelu wielkomiejskiego. Jednocześnie typologia ta obejmuje swoim zakresem głównie założenia pierścieniowe powstające w ciągu tzw. długiego XIX wieku, częściowo tylko wzmiankując model założeń mieszanych właściwy dla pierwszej połowy XX wieku. Jednakże ten czwarty, ostatni już model opisany zostaje w sposób dość ogólnikowy, a najpóźniejsza wykazana w jego ramach realizacja datowana została na 1920 rok, który uznać można za graniczny dla ram omawianej typologii. Należy jednak podkreślić w tym miejscu, że model mieszany, obejmuje już okres schyłkowy dla kreacji założeń pierścieniowych poprzedzonych procesem defortyfikacji miasta i dotyczy już raczej grupy nielicznych miast granicznych, które nadal jeszcze pełniły w tym czasie ograniczone funkcje militarne.

Warto też podkreślić, że typologia Bernatzky'ego opracowana zostaje już w 1960 roku, czyli w nowej powojennej rzeczywistości, opisując zarazem założenia pierścieniowe jako realizacje historyczne nie tak odległe jej w czasie. Jednocześnie skupia się ona na obszarze geograficznym właściwym dla niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, pomijając nie tylko całe spektrum pozostałych miast europejskich, jak np. miasta francuskie, hiszpańskie czy włoskie, ale też w sposób ograniczony odnosząc się do wschodnich miast tego obszaru, które po 1945 roku leżą już w granicach współczesnej Polski. Podobne ograniczenia dotyczą zresztą pozostałych opracowań przedstawionych w poprzednim rozdziale, jak chociażby monografia Yaira Mintzker⁸⁵. Takie uproszczenie pozwoliło jednak Aloysowi Bernatzky'emu na wyraźne zarysowanie dość klarownej i praktycznej typologii, gdzie każdy z wyszczególnionych okresów charakteryzować miała specyficzna forma kreacji założeń pierścieniowych, ukształtowana według obowiązującego wówczas paradygmatu urbanistycznego. Jednakże, w takim ujęciu typologia Bernatzky'ego zdaje się ograniczać do zaledwie dwóch, podstawowych modeli: drugiego i trzeciego. Rzeczywiście, pierwszy model, który charakteryzuje się *brakiem wyzyskania sposobności* na kreację założenia pierścieniowego w strukturze urbanistycznej miasta, w dużej mierze wydaje się poza zainteresowaniem tej rozprawy. Z kolei czwarty model, *założenia mieszane*, uznać można za pochodną modelu trzeciego z wyraźnym wykorzystaniem rozwiązań właściwych dla modelu drugiego.

Dlatego też to właśnie modele drugi i trzeci zdają się w gruncie rzeczy opisywać w pełni kreację założeń pierścieniowych w ciągu tzw. długiego XIX wieku, najpierw w formie *założeń parkowych*, a potem *założeń wielkomiejskich*. Zarazem mimo ograniczonego charakteru, taka typologia założeń pierścieniowych nadal wydaje się w dość skuteczny sposób opisywać założenia pierścieniowe większości miast Europy Środkowej, które w wielu wypadkach wydają się wciąż pozostawać w formie zbliżonej do tej, którą opisać można jako pierwotny charakter założeń pierścieniowych w mo-

85 Problem ten w sposób interesujący ilustruje graficzne zestawienie (*ilustracja 27*) listy defortyfikowanych miast na początku tzw. długiego XIX wieku (*ilustracja 3*) z listą przykładowych założeń pierścieniowych przyporządkowaną czterem modelom typologii Bernatzky'ego (*ilustracja 26*), którą porównać należy z kolejnym graficznym zestawieniem uzupełnionym o pominięte, wschodnie miasta graniczne niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru współczesnej Polski, opracowanym przez autora na podstawie prac nad przedstawioną rozprawą (*ilustracja 28*).



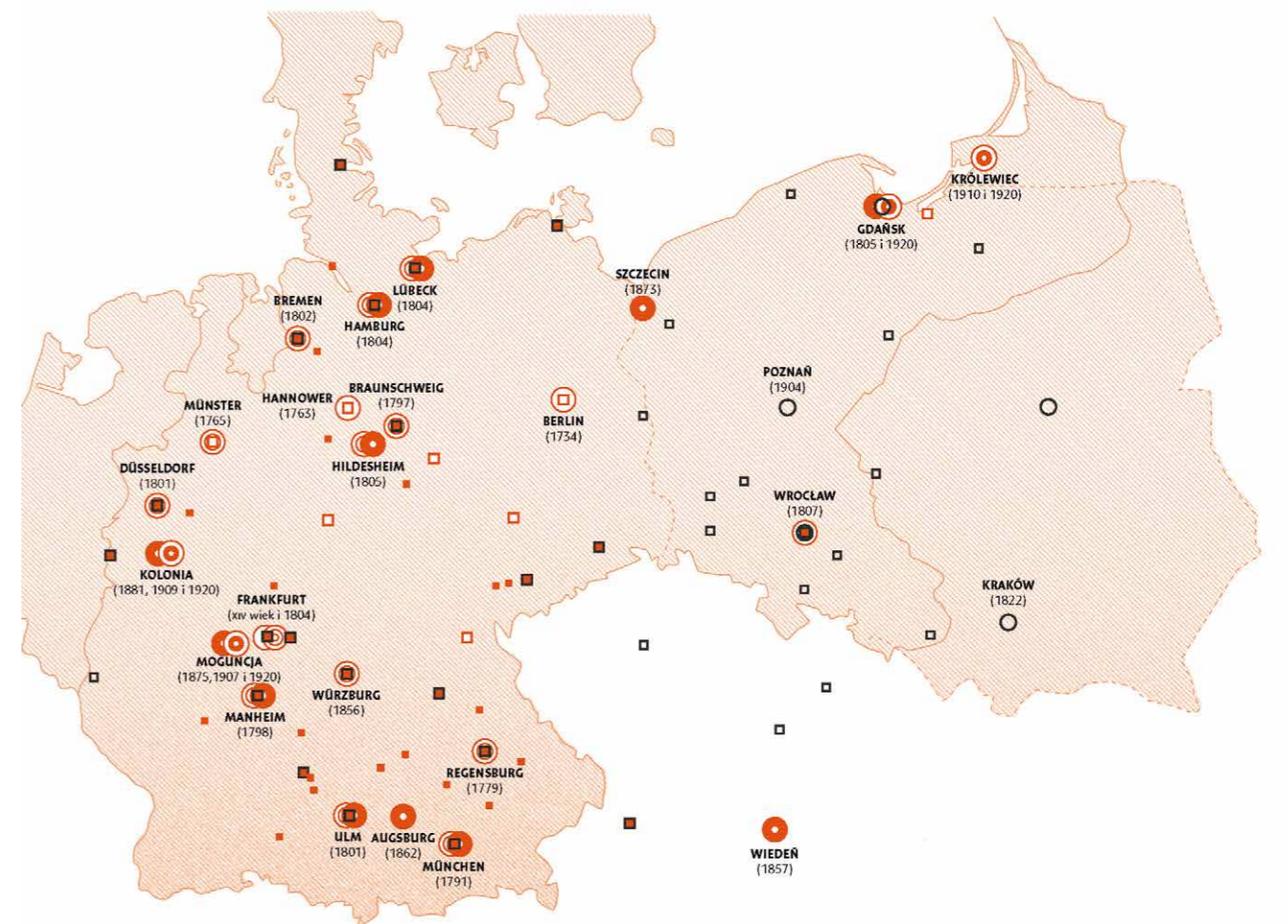
według typologii
Aloysa Bernatzky'ego:

- brak wyzniesienia możliwości
- ⊙ założenia parkowe
- założenia wielkomięjskie
- ⊕ założenia mieszane

według opracowania
Yaira Mintzkera:

- defortyfikacja przed 1789 rokiem
(miasta powyżej 10 tys. mieszkańców)
- defortyfikacja w latach 1789–1815
(miasta powyżej 10 tys. mieszkańców)
- defortyfikacja w latach 1789–1815
(miasta 3–10 tys. mieszkańców)

ilustracja 27: Graficzne zestawienie listy defortyfikowanych miast na początku tzw. długiego XIX wieku według Yaira Mintzkera (**ilustracja 3**) z listą przykładowych założeń pierścieniowych przyporządkowaną czterem modelom typologii Bernatzky'ego (**ilustracja 25**). Na szczególną uwagę zasługuje wyraźnie ograniczony zakres dotyczący wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku. Jak się okazuje, sytuacja ta wynika raczej z zakresu cytowanych badań, a nie ze specyfiki zachodzącego w tym czasie procesu defortyfikacji (porównaj z **ilustracją 28**). Opracowanie autora na podstawie: Mintzker 2009 oraz Bernatzky 1960. Nie uwzględniono wykazu miasteczek poniżej 3 tys. mieszkańców.



według typologii
Aloysa Bernatzky'ego:

- brak wyzniesienia możliwości
- ⊙ założenia parkowe
- założenia wielkomięjskie
- ⊕ założenia mieszane

według opracowania
Yaira Mintzkera:

- defortyfikacja przed 1789 rokiem
(miasta powyżej 10 tys. mieszkańców)
- defortyfikacja w latach 1789–1815
(miasta powyżej 10 tys. mieszkańców)
- defortyfikacja w latach 1789–1815
(miasta 3–10 tys. mieszkańców)

zestawienie uzupełnione
przez autora:

- przypadki opisane w rozprawie
- przypadki wspomniane w rozprawie

ilustracja 28: Graficzne zestawienie (**ilustracja 27**) listy defortyfikowanych miast na początku tzw. długiego XIX wieku według Yaira Mintzkera (**ilustracja 3**) z listą przykładowych założeń pierścieniowych przyporządkowaną czterem modelom typologii Bernatzky'ego (**ilustracja 25**), uzupełnione o ważniejsze miasta, które wskazane zostały w ramach przeprowadzonej przez autora syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego założeń pierścieniowych: Lwów, Brno, Luksemburg, Frankfurt nad Odrą, Ołomuniec a także założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski: województwo warmińsko-mazurskie: Olsztyn, Elbląg; województwo pomorskie: Gdańsk, Słupsk; województwo zachodniopomorskie: Stargard; województwo wielkopolskie: Poznań, Kalisz; województwo kujawsko-pomorskie: Toruń; województwo dolnośląskie: Wrocław, Lwówek Śląski, Bolesławiec, Głogów; województwo opolskie: Paczków; województwo śląskie: Pszczyna, Brzeg; województwo małopolskie: Kraków. Opracowanie autora.

mencie ich kreacji. Jest to jednak sytuacja dość pozorna, gdyż powoli zachodzący proces przekształceń założeń pierścieniowych – szczególnie związany z procesem ewolucji modelu mobilności, czyli przejścia od modelu mobilności opartego na transporcie publicznym do modelu mobilności opartego na indywidualnym transporcie samochodowym – doprowadza do całkowitej zmiany charakteru tych zespołów urbanistycznych. W efekcie czego, pierwotnie zaprojektowane jako przestrzeń publiczna założenia pierścieniowe, zdominowane przez funkcję transportową, ulegają wyraźnej i często wciąż postępującej degradacji.

Chociaż tak zarysowany proces przekształceń założeń pierścieniowych ma uniwersalne podstawy, to dynamika i charakter tego procesu w wypadku miast współczesnej Polski i pozostałych miast dawnej niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku w sposób wyraźny się od siebie różnią. Rzeczywiście specyfika założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski charakteryzuje się przede wszystkim niejednorodną i bardzo złożoną proveniencją, dla której opisanie typologia Bernatzky'ego okazuje się niewystarczająca. Mianowicie założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski uznać należy za bardzo zróżnicowane zespoły urbanistyczne, które poddane zostały w różnym stopniu przemianom przestrzennym, poczynając od ogromnej skali zniszczeń wojennych związanych z cezurą roku 1945, której nie sposób przywołać bez wskazania na jej następstwa polityczne i społeczno-kulturalne poprzez kreację nowych założeń pierścieniowych na skutek powojennej odbudowy w formach historycznych zespołów staromiejskich, głównie na obszarze Ziemi Odzyskanych aż po przekształcenia właściwe dla okresu funkcjonalizmu i późnego modernizmu lat 60. i 70. XX wieku, które choć utożsamiać można z szerszą tendencją wspomnianej już ewolucji modelu mobilności, to przyjmują specyficzną formę tzw. *socmodernizmu*⁸⁶.

Ze względu na przedstawione ograniczenia typologii zarysowanej przez Aloyisa Bernatzky'ego w 1960 roku, jak i ograniczenia zakresu tematycznego przedstawionej w poprzednim rozdziale syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego, należy podjąć próbę zarysowania nowej typologii dla założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, uwzględniającej uwarunkowania i paradygmaty urbanistyczne mające wpływ na historię przemian przestrzennych i ostateczną specyfikę tych zespołów urbanistycznych.

3.3 Charakterystyka założeń pierścieniowych miast współczesnej Polski

Aby przedstawić specyfikę założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, które mają wyraźnie wyróżniać się na tle pozostałych, opisywanych dotychczas całościowo w ramach syntezy szerszego kontekstu historycz-

⁸⁶ Celem kolejnego, podrozdziału 3.3, będzie szersze przedstawienie specyfiki założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski.

nego i teoretycznego miast przynależących do obszaru niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, należy zarysować charakter przemian przestrzennych, jakie doprowadzić miały do wyodrębnienia się opisywanej grupy przypadków. W tym celu koniecznym było przedstawienie szczegółowego przeglądu kluczowych przemian przestrzennych zachodzących na obszarze założeń pierścieniowych miast współczesnej Polski. Co z kolei pozwoliło na zarysowanie głównych, następujących chronologicznie, uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, mających wpływ na formę kształtowania tych zespołów urbanistycznych. Przegląd ten, choć nawiązujący jeszcze do sytuacji miast współczesnej Polski pod koniec XVIII wieku, odnoszący się też do tzw. długiego XIX wieku i przedstawiający krótki okres międzywojenny, przede wszystkim odnosi się jednak do powojennej historii Polski, od 1945 roku do czasów współczesnych. Jednocześnie ograniczony on jest do grupy miast należących w czasie tzw. długiego XIX wieku głównie do obszaru zaborów pruskiego i austriackiego. Ponieważ w strukturze urbanistycznej miast zaboru rosyjskiego, które pozostawały poza wpływami kształtującej się w tamtym czasie niemieckojęzycznej nowoczesnej urbanistyki, niezrealizowane zostały właściwe dla tej rozprawy założenia pierścieniowe. Pierwsza część tej charakterystyki dotyczy specyfiki *wschodnich miast granicznych* niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku na tle zarysowanej dotychczas syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego. Druga część charakterystyki dotyczy *cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych*, którą uznać należy za punkt graniczny dla wyodrębnienia się miast współczesnej Polski od reszty dotychczas opisywanych miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku. Trzecia część charakterystyki dotyczy powojennej odbudowy w formach historycznych miast współczesnej Polski, przeprowadzonej według zasad właściwych dla *tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej*. Czwarta część charakterystyki dotyczy przekształceń wynikających z ewolucji modelu mobilności, którego apogeum w Polsce przypada na okres *funkcjonalizmu i późnego modernizmu* lat 60. i 70. XX wieku. Piąta, ostatnia część charakterystyki, mająca już tylko charakter poglądowy, przedstawia rozpowszechniającą się globalnie tendencję *tzw. kopenhagizacji*, która odnosi się do kierunków przemian przestrzennych, jakie mogą czekać założenia pierścieniowe w przyszłości. Dopiero w wyniku tak przeprowadzonego badania uzupełniona na poziomie ogólnym i szczegółowym synteza szerokiego kontekstu historycznego i teoretycznego pozwoli na pełne opisanie założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski.

3.3.1 Wschodnie miasta graniczne

Aby zrozumieć proces wyodrębniania się miast współczesnej Polski z szerszej grupy miast, dotychczas opisywanych jako miasta niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, należy najpierw zarysować swoistą ich specyfikę, wyraźnie je charakteryzującą na tle przedstawionej dotychczas syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego. Pomimo że proces defortyfikacji miast współczesnej Polski, zachodzący przede wszystkim w czasie tzw. długiego XIX wieku i trwający aż

do końca pierwszej wojny światowej, nie ma charakteru jednolitego, to przy pewnym uproszczeniu odnosi się głównie do ogólnie pojętego obszaru wschodnich rubieży Cesarstwa Niemieckiego i fragmentu północnego obszaru granicznego Cesarstwa Austro-Węgierskiego⁸⁷. Jest to obszar, który już od zakończenia wojen napoleońskich, na skutek postanowień Kongresu Wiedeńskiego z przełomu 1814 i 1815 roku, kiedy to ustanowiony został nowy porządek granic państw europejskich, stał się częścią silnie ufortyfikowanego obszaru granicznego otaczającego całą, konsekwentnie się jednającą wokół dwóch rywalizujących bytów politycznych, niemieckojęzyczną Europę Środkową tzw. długiego XIX wieku (Omilanowska 2010, s. 297). Dlatego też, grupę opisywanych miast określić można jako wschodnie miasta graniczne tegoż obszaru.

Defortyfikacja takich miast, położonych wzdłuż pasma granicznego i będących ważną częścią całego systemu fortyfikacyjnego państw niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, była wyraźnie opóźniona w stosunku do defortyfikacji reszty miast tego obszaru. Dlatego w czasie, kiedy inne miasta, położone wewnątrz kraju, nie tylko zostały zdemilitaryzowane, ale też mogły się swobodnie rozwijać pod wpływem procesów industrializacyjnych i związanego z nimi wzrostu ekonomicznego, skutkującego też swoistym upadkiem społecznym właściwym dla tego okresu, miasta graniczne funkcjonują przede wszystkim w formie ciągle rozbudowywanych, nowoczesnych miast-twierdz. Chociaż odnotować należy, że pomimo konsekwentnego utrzymywania ich militarnego charakteru wiele z nich jeszcze przed wybuchem pierwszej wojny światowej uzyskuje pozwolenia na chociaż fragmentaryczną defortyfikację wewnętrznego pasma fortyfikacji, które uznawało się już w tym czasie za nieprzydatne, właśnie z militarnego punktu widzenia. Dlatego historia defortyfikacji wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej powiązana była przede wszystkim z kontekstem politycznym i militarnym. Jednakże obszar ten charakteryzować miała też wyjątkowo zła sytuacja gospodarcza na tle reszty regionu. Rzeczywiście, jak podkreśla Władysław Czarnecki, tak należąca do tego obszaru Galicja dla Austrii, jak i Prowincja Poznańska dla Prus „była tylko krajem rolniczym, żywicielskim dla reszty państwa. Rozwój przemysłu był utrudniony przez rządy zaborcze jako niepożądany dla ich polityki. To było główną przyczyną zbyt powolnej urbanizacji kraju i słabego rozwoju miast” (Czarnecki 1965, s. 178).

Jednakże zła kondycja miast omawianego regionu nie była uzależniona tylko od ich prowincjonalnego położenia w relacji do państw zaborczych. Jeszcze pod koniec XVIII wieku, tuż przed upadkiem Rzeczypospolitej Obojga Narodów, zestawiając stan najważniejszych miast kraju z czołowymi miastami Europy, nie sposób było nie zauważyć dzielącej ich przepaści. Odwołując się znowu do Władysława Czarneckiego, warto zwrócić uwagę na krakowską Komisję Dobrego Porządku (1775–1781), która przedstawia współczesny jej Kraków jako miasto „w ruinie, kompletnie zaniedbane,

87 Uproszczenie to, ma nie tylko charakter czasowy, gdyż Cesarstwo Niemieckie powstaje dopiero w 1871 roku na skutek Zjednoczenia Niemiec, poprzedzone Związkiem Niemieckim (1815–1866) i Związkiem Reńskim (1806–1813), podobnie Cesarstwo Austro-Węgierskie powstaje dopiero w 1867 roku wcześniej funkcjonując jako Cesarstwo Austrii (1804–1867), ale też geograficznym, gdyż to co dla Cesarstwa Niemieckiego rzeczywiście funkcjonuje jako wschodnie rubieże, odnosi się w tym wypadku też do samych Prus, czy też Śląska, a w wypadku Cesarstwa Austro-Węgierskiego fragment północnego obszaru granicznego, to przede wszystkim zachodnia część Galicji, należąca do Przedlitawii.

brudne i opuszczone, o złych brukach i nędznym wyglądzie, z wegetującą ludnością nie przekraczającą 9000 mieszkańców” (Czarnecki 1965, s. 174). Niestety sytuacja pozostałych miast kraju nie była wcale wyraźnie lepsza, chociaż opisując przemiany przestrzenne miast współczesnej Polski w kontekście założeń pierścieniowych, nie sposób pominąć pewnych różnic pomiędzy nimi⁸⁸, to w pierwszej kolejności podkreślenia wymaga wspólna proweniencja ich struktury urbanistycznej powiązana bezpośrednio z zachodzącym w średniowieczu procesem urbanizacji Europy Środkowej, a szczególnie trwającej od XII wieku lokacji miast na prawie niemieckim, położonych na wschód od Łaby i Soławy. To właśnie na skutek tego procesu, przebiegającego na ziemiach ówczesnych Piastów głównie w czasie XIII i XIV wieku, rozpoczyna się trwający kilka stuleci proces kształtowania się obecnej struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski⁸⁹, który rozumieć należy jako wielki skok cywilizacyjny.

Co ciekawe jednak, już od samego początku tego procesu miasta leżące na ziemiach ówczesnych Piastów zdawały się odstawać nie tylko od znacznie starszych miast Europy Zachodniej, ale też od sąsiadujących z nimi miast Europy Środkowej. W sposób szczególny spowolnienie to zauważyć można przy zestawieniu miast ziem Korony w XV wieku z miastami sąsiednimi, Śląska, państwa krzyżackiego czy Pomorza Zachodniego w zakresie praktyki wznoszenia ich murów miejskich (Widawski 1973, ss. 30–33). Ma to szczególne znaczenie⁹⁰ w kontekście późniejszej kreacji założeń pierścieniowych, która następuje przecież na miejscu dawnych fortyfikacji miejskich. Jednakże początkowo nieznaczne spowolnienie, jakie dotyczyć ma zarówno miast Korony w stosunku do miast sąsiednich, jak i miast Europy Zachodniej, stopniowo postępuje aż do wyraźnego wyhamowania ich rozwoju. Niemożliwe jednak jest w tym miejscu wskazanie na przyczyny tego procesu⁹¹, chociaż wiadomym jest, że ostateczny kryzys polskich miast nastąpić miał dopiero wraz ze spustoszeniem kraju na skutek Potopu Szwedzkiego i następujących po nim w ciągu kolejnego stulecia wojen, które zalewają samo serce Korony. Odnotować należy, że Rzeczpospolita Obojga Narodów dotychczas prowadzić miała swoje wojny na wschodnich rubieżach państwa, tam też stać miały jej twierdze, których – jak się miało okazać – zabrakło na ziemiach samej Korony. Dlatego też pod koniec XVIII wieku kondycja miast, jak i kultury miejskiej w Polsce jest bardzo słaba, a włączone w granicę zachodnich zaborców tereny kraju stają się rubieżami ich państw.

Zarazem jednak wschodnie rubieże Cesarstwa Niemieckiego, choć stanowiące najbiedniejszą część kraju, miały też strategiczne dla niego znaczenie, łączyły one

88 Różnice te w sposób szerszy uwydatnione zostały w ramach przeprowadzonej analizy porównawczej wybranych przypadków. Zobacz rozdział 4.

89 Zagadnienie to zostało raz jeszcze poruszone przy skrótownym opisie historii przemian przestrzennych wybranych przypadków. Tam też lokacja na prawie niemieckim wskazana została w kontekście rozwoju danego ośrodka miejskiego jako punkt rozpoczynający jego historię przemian przestrzennych, przedstawioną właśnie w kontekście fenomenu założeń pierścieniowych.

90 Zagadnienie to zastało szerzej zarysowane już w podrozdziale 2.3.2.

91 Złożoność tego zagadnienia dotyczy nie tylko kwestii ekonomicznych (gospodarka kraju oparta na produkcji zboża i monopolistyczna pozycja Gdańska w handlu nim), społecznych (dominacja stanu szlacheckiego nad mieszczaństwem) czy politycznych (nastawiona na ekspansję, zwrócona ku dzikim polom, wschodnia polityka Jagiellonów), ale też dalece wykracza poza ramy tego opracowania.

bowiem same Prusy z resztą Cesarstwa. Dlatego też, kiedy na skutek wygranej przez Prusy w latach 1870–1871, wojny z Francją dochodzi wreszcie do zjednoczenia Niemiec, uzyskujące od Francji bogate tereny Alzacji i Lotaryngii oraz wysokie kontrybucje Cesarstwo Niemieckie, rozpoczyna tzw. *politykę podniesienia* (niem. *Hebungspolitik*), która miała na celu przezwyciężenie zacofania wschodnich jego rubieży⁹². To właśnie za francuskie złoto opłacono przebudowę pruskich miast na przełomie XIX i XX wieku. W ramach tej przebudowy nie tylko wzniesiono nowe gmachy publiczne, ale też zrealizowano nowe założenia pierścieniowe (Lorens 1998), które zrealizowane zostają głównie, w nacechowanym politycznie stylu wilhelmińskim. W konsekwencji miasta tego obszaru „miały się stać symbolami niemieckiego porządku i przewagi kulturowej”, czego najlepszym przykładem może być właśnie realizacja poznańskiego Ringu, która miała „nie tylko usunąć w cień stary polski Poznań, ale także uczynić z niego urbanistyczny symbol niemieckiej misji kulturowej na Wschodzie”⁹³.

Założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, czyli wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, powstają na skutek opóźnionego, względem reszty tego regionu procesu defortyfikacji i mają wyraźnie je od nich odróżniającą specyfikę. Dlatego też dzięki zestawieniu (ilustracja 27) listy defortyfikowanych miast na początku tzw. długiego XIX wieku (przedstawioną przez Yaira Mintzkera na (ilustracji 3) z listą przykładowych założeń pierścieniowych przyporządkowaną czterem modelom typologii Bernatzky'ego (ilustracja 25), które stanowią podstawę dotychczasowej wiedzy nakreślonej w ramach syntezy szerokiego kontekstu historycznego i teoretycznego fenomenu założeń pierścieniowych, z wynikami badań nad założeniami pierścieniowymi w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski możliwe było wskazanie wyraźnej luki w dotychczas prowadzonych badaniach (ilustracja 28). Niestety podkreślenia też wymaga, że badania te mają tylko charakter wstępny, prowadzony równoległe z głównym zakresem tej rozprawy. Dlatego też wymagają one jeszcze poszerzenia w ramach innych, prowadzonych w przyszłości projektów badawczych.

3.3.2 Cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane

Proces defortyfikacji wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, choć niejednorodny i rozciągnięty w czasie, można scharakteryzować w odniesieniu do wyraźnego opóźnienia jego realizacji w stosunku do pozostałych miast omawianego obszaru. Jednakże wraz z zakończeniem pierwszej wojny światowej, można odnotować też umowną datę graniczną dla procesu defor-

92 W tym celu m.in. w 1886 roku uchwalona została tzw. ustawa osiedleńcza, mająca na celu przyspieszenie germanizacji w Prusach Zachodnich i w Prowincji Poznańskiej poprzez wymagającej sporych nakładów finansowych polityki kolonizacyjnej. Zobacz więcej: Wojtczak oraz Thum w ramach internetowego projektu *Interakcje. Leksykon komunikowania polsko-niemieckiego*.

93 Szerzej zagadnienie to opisuje Thum w ramach internetowego projektu *Interakcje. Leksykon komunikowania polsko-niemieckiego*.

tyfikacji miast europejskich. W związku z tym nie następuje jednak żadna forma przesilenia, a krótki okres międzywojenny, który z perspektywy historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych uznać raczej należy za okres przejściowy. Charakteryzuje się on z jednej strony przedłużeniem czy też kontynuacją praktyk właściwych dla tzw. długiego XIX wieku, a z drugiej strony przystąpieniem do opracowywania monumentalnych planów właściwych dla architektury i urbanistyki totalitarnej i autorytarnej⁹⁴. Koncepcje te nie doczekają się jednak realizacji. Rzeczywiście okres międzywojenny, utożsamiany przede wszystkim z kryzysem ekonomicznym lat 20. XX wieku, upadkiem słabych systemów demokratycznych⁹⁵ i rozprzestrzenianiem się skrajnych idei totalitarnych, nie przynosi większych przemian przestrzennych na obszarze założeń pierścieniowych.

Nie należy jednak umniejszać wpływu na założenia pierścieniowe przemian politycznych związanych z 1918 rokiem, na skutek których wiele miast należących w czasie tzw. długiego XIX wieku do obszaru niemieckojęzycznej Europy Środkowej włączonych zostaje w granicę II Rzeczypospolitej. Jednakże to dopiero na skutek wydarzeń związanych z cezurą roku 1945 dochodzi do wyraźnego rozejścia się miast współczesnej Polski z pozostałymi miastami dotychczas dość jednorodnego obszaru Europy Środkowej. Następuje ono na skutek wielopłaszczyznowego procesu, który choć trudny do opisanego, wydaje się fundamentalny dla zrozumienia zarówno ich współczesnej struktury urbanistycznej, jak i stanu obecnego ich założeń pierścieniowych. Cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane, które utożsamiać należy z najważniejszą cezurą we współczesnej historii Europy, przynosi mianowicie znacznie głębsze zmiany niż cezura roku 1918. Dokonują się one nie tylko na poziomie politycznym, zarówno w związku z ponownym przerysowaniem granic Europy Środkowej i Wschodniej, jak i narzuceniem systemu komunistycznego krajom znajdującym się za żelazną kurtyną, ale też na skutek niewyobrażalnej dotąd skali zniszczeń wojennych, olbrzymiej fali migracji dotykającej milionów ludzi czy też gwałtownie zachodzących przemian społecznych, kulturowych i materialnych, w efekcie czego relacja między miejscem, pamięcią a tożsamością zostaje ostatecznie zerwana⁹⁶.

Jednakże w kontekście samych założeń pierścieniowych, cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane, w pierwszej kolejności odnoszą się do skali zniszczeń wojennych. Zagadnienie to najlepiej obrazuje jedna z tablic opracowana w związku z przygotowywanym od 1946 roku *Studium Planu Krajowego*⁹⁷, przedstawiająca powojenną skalę zniszczeń zabudowy miejskiej (ilustracja 29). Prócz wyróżniającej się

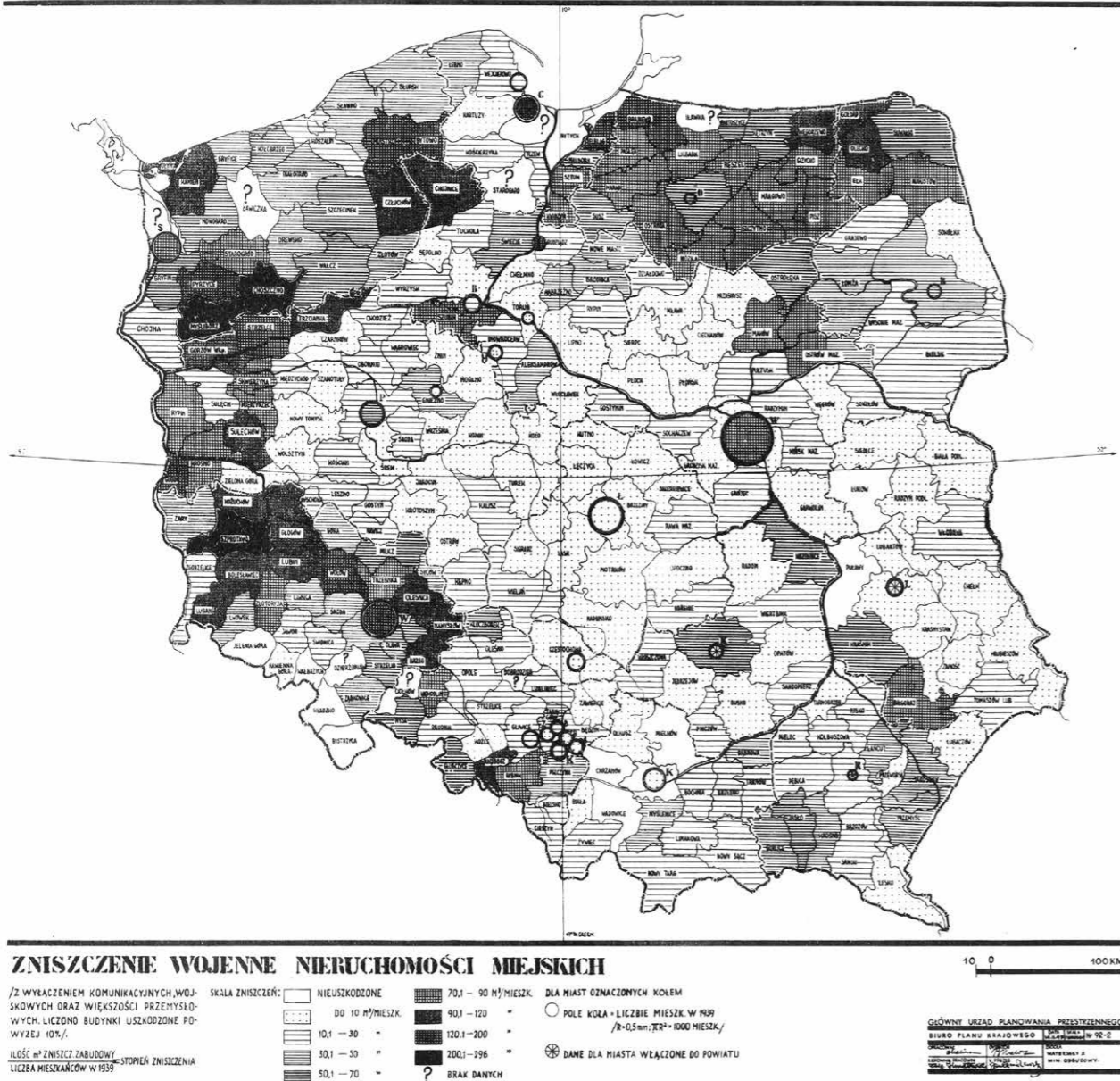
94 Ciekawe zestawienie w tym kontekście przedstawia Jadwiga Roguska. Zobacz więcej w Roguska 2009.

95 Na skutek zaangażowania Stanów Zjednoczonych i prezydenta Woodrowa Wilsona, po pierwszej wojnie światowej, przerysowane zostały granice Europy Środkowej i Wschodniej, gdzie na miejscu Cesarstwa Niemieckiego, Cesarstwa Austro-Węgierskiego i Cesarstwa Rosyjskiego powstać miało wiele nowych państw demokratycznych, które jednak nie miały jeszcze wykształconej odpowiedniej kultury demokratycznej. Przykładowo, w II Rzeczypospolitej, już w 1926 roku następuje przewrót majowy, wprowadzający w kraju rządy autorytarne. Więcej na ten temat m.in. w Snyder 2018.

96 Problematykę tą w szerszym stopniu autor przedstawia w Bugalski 2014b.

97 Mowa o tablicy *Zniszczenia Wojenne Nieruchomości Miejskich* opracowana przez zespół Głównego Urzędu Planowania Przestrzennego pod kierunkiem J. Chmielewskiego do *Studium Planu Krajowego* z 1947.

STUDIUM PLANU KRAJOWEGO



ilustracja 29: Tablica Zniszczenia Wojenne Nieruchomości Miejskich opracowana przez zespół Głównego Urzędu Planowania Przestrzennego pod kierunkiem J. Chmielewskiego do Studium Planu Krajowego z 1947.

w centrum kraju, celowo zniszczonej przez niemieckiego okupanta, Warszawy uwagę przykuwa kontrastująca z resztą kraju skala zniszczeń jego zachodniego i północnego obszaru, wyraźnie powtarzającego przedwojenną granicę Polski. Jest to obszar Ziem Odzyskanych⁹⁸, wschodnich rubieży państwa niemieckiego, które na skutek stalinowskiej koncepcji przeniesienia Polski ze wschodu na zachód (Mazur 2006, ss. 38-43) zostają po drugiej wojnie światowej włączone w granicę Polski Ludowej⁹⁹. W ostatnich miesiącach drugiej wojny światowej Armia Czerwona po wkroczeniu na terytorium Rzeszy podjęła wyjątkowo brutalne działania odwetowe skierowane przeciwko niemieckiej ludności cywilnej. W ten sposób potężnej dewastacji ulec miał obszar, który już po wojnie miał zostać włączony w granice współczesnej Polski. Miasta Ziem Odzyskanych, należące do narodowego dziedzictwa uznawanego wówczas za wrogie państwa niemieckiego, zostały znacznie zniszczone nie tylko w efekcie działań wojennych, ale także wskutek trwających nawet kilka miesięcy po przejściu radzieckiego frontu grabieży i systematycznych podpałek (Lubocka-Hoffmann 2004, ss. 10-11). Ze względu na wciąż zamknięty dostęp do radzieckich archiwów nie sposób dziś jednoznacznie określić, czy działania te przeprowadzone zostały planowo w celu wykorzenia z tego obszaru niemieckiej kultury materialnej. Jednakże faktem jest, że zaraz po wojnie, „wśród wszystkich siedmiuset historycznych miast w granicach powojennej Polski w 177 ośrodkach średnia zniszczeń wynosiła ponad 50 procent”, przy czym szczególnie ucierpieć miały przede wszystkim zabytkowe budynki mieszkalne na obszarze najgęściej zabudowanych zespołów staromiejskich Ziem Odzyskanych¹⁰⁰.

Chociaż problem skali zniszczeń wojennych ma fundamentalny wpływ na przekształcenia zachodzące na obszarze założen pierścieniowych, to dotyczyć miał nie tylko Ziem Odzyskanych, ale też znacznego obszaru współczesnych Niemiec¹⁰¹, jak i wielu innych miast francuskich, włoskich, holenderskich etc. Dlatego też szczególnym wyróżnikiem pomiędzy miastami Ziem Odzyskanych a pozostałymi miastami obszaru niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku okazuje się kwestia braku kontynuacji, spowodowana przede wszystkim ostatecznym zerwaniem relacji pomiędzy miejscem, pamięcią a tożsamością na skutek bardzo wyraźnej, a czasem nawet całkowitej wymiany ludności tych ośrodków miejskich. Niemiecka ludność cywilna, zgodnie z ustaleniami traktatu poczdamskiego, została w przeważającej części, przymusowo wysiedlona. Na jej miejsce przybyli przesiedleńcy głównie z centralnej i wschodniej części kraju. W ten sposób wymuszone przez Stalina na pozostałych

98 Obszar Wolnego Miasta Gdańska i położonych na wschód od Odry i Nisy Łużyckiej byłych wschodnich rubieży państwa niemieckiego, przyłączonych tytułem rekompensaty w granice Polski Ludowej. Co ciekawe, obszar ten rekompensuje Polsce zaledwie 57% utraconej powierzchni Kresów Wschodnich, położonego na wschód od linii Curzona obszaru stanowiącego 46% powierzchni kraju sprzed 1939 roku, które Polska utraciła na rzecz Związku Radzieckiego, a konkretnie nowo powstałych republik sowieckich: Litwy, Białorusi i Ukrainy.

99 Zwrot ten, był już od pierwszych lat powojennych używany przez komunistyczną propagandę jako nazwa nowego państwa polskiego.

100 Lubocka-Hoffmann 2004, s. 23. Tadeusz Domagała zauważa, że „stopień i natężenie zniszczeń dokonanych przez Armię Czerwoną po zdobyciu i opanowaniu terenów niemieckich są proporcjonalne do przetargów jałtańskich o rekompensaty terytorialne, jakie miała otrzymać Polska. Obszary, które były bezsporne (Prusy Wschodnie) zostały zniszczone gruntownie, podobnie jak część Pomorza Zachodniego”, Domagała 1998, s. 54 odnosząc się do Grube i Richter 1980, ss. 170-171.

101 Podkreślenia wymaga, że zarówno miasta Czech, jak i Austrii nie miały ulec tak znacznej skali zniszczeń.

Aliantach polityczne ustalenia sankcjonują nowy podział Europy, wprowadzając równocześnie nowy ład państw narodowych, który rozpoczyna wielki exodus przymusowo przesiedlanej ludności cywilnej. Zmiany te nie zachodzą jednak tylko w kontekście międzynarodowym. Jak zauważa Andrzej Leder, pomiędzy 1939 a 1956 rokiem ma miejsce w Polsce tzw. *prześniona rewolucja*, która bezpośrednio dotyka struktury społecznej kraju (Leder 2014), dokonującej się na skutek cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych, a przede wszystkim zagłady Żydów i likwidacji ziemiaństwa, doprowadzając do zastąpienia funkcjonującej jeszcze w okresie międzywojennym, struktury społecznej opartej na podziale stanowym przez nowoczesny model społeczny.

3.3.3 Tzw. polska szkoła konserwatorska

Cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane były jednak tylko początkiem przemian przestrzennych, jakie miały wyraźnie wyodrębnić wschodnie miasta niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku od reszty tego obszaru. Jak się miało okazać, nie same zniszczenia wojenne, ale także powojenna polityka degermanizacji Ziemi Odzyskanych, która dokonywała się *per destructio* (Majewski 2009, s. 280), miała kluczowe znaczenie dla przemian przestrzennych, jakie miały nastąpić w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski na skutek ich powojennej odbudowy. W tym czasie powstała głównie w drugiej połowie tzw. długiego XIX wieku, właściwa również dla założeń pierścieniowych architektura kojarzona z „niemieckim pierwiastkiem” stała się na ich obszarze niepożądana jako zabudowa o charakterze pangermańskim¹⁰², której obecności prowadzi do reakcji nie tylko politycznej, ale też ściśle budowlanej i planistycznej. Jednocześnie zmiany te dopełnić miał przede wszystkim fenomen powojennej odbudowy, której nierozzerwalną częścią okazały się założenia tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, w ramach której nastąpić miała rekonstrukcja czy też odbudowa w formach historycznych wielu zabytkowych zespołów staromiejskich kraju.

Według założeń tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej cały zespół staromiejski należało traktować jako obiekt konserwatorski, co prowadzić miało do wyjątkowego zainteresowania jego historycznym krajobrazem poprzez prace studyjne nad jego widokami, panoramami czy sylwetami. Nierozzerwalną częścią tak rozumianego zespołu staromiejskiego była też jego granica, czyli obszar dawnych jego murów i fos. Na ich miejscu powstać miała nie tylko droga obwodowa pozwalająca na znaczne ograniczenie ruchu kołowego na obszarze samego zespołu staromiejskiego, ale też zespół parkowy, tworzący stosowne dla niego przedpole widokowe i wyraźną jego granicę, oddzielającą taki obiekt konserwatorski od reszty miasta i współczesnej jego zabudowy. Co ciekawe, zasady tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej postulować miały również odtworzenie jego zespołu fortyfikacji miejskich z ceglanyimi murami, basztami, bramami i fosami miejskimi. W ten sposób już w oderwaniu od trwającego głównie

¹⁰² Zaraz po wojnie pierwszy konserwator Ziemi Odzyskanych, Zbigniew Rewski, pełen krytycyzmu podkreślał, że niestety to właśnie pruska architektura tego okresu „nadaje dziś najbardziej widoczne piętno krajobrazowi Ziemi Odzyskanych. Zobacz więcej w Rewski 1949 za Friedrich 2014, s. 159.

w czasie tzw. długiego XIX wieku procesu defortyfikacji, do struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski wprowadzone zostały nowe założenia pierścieniowe, które na skutek selektywnej powojennej odbudowy, powstają na miejscu wyburzonej, niższej jakości zabudowy czynszowej, obrastającej dotychczas dawne fortyfikacje zespołów staromiejskich.

Nie jest możliwe jednak opisanie tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej w oderwaniu od realizmu socjalistycznego, gdyż obie te tendencje powojennej odbudowy miast, funkcjonujące równolegle pomiędzy 1949 a 1956 rokiem, często stosowane równolegle i zazwyczaj wspólnie występujące, wydają się funkcjonować zbieżnie. Podkreślenia przy tym wymaga fakt, że sam rok 1949 miał już zupełnie inny „kontekst polityczny”¹⁰³ niż lata wcześniejsze i kojarzyć go należy z początkiem okresu stalinizmu w Polsce. Zachodzące w tym czasie w kraju zmiany dotyczyły zresztą wszystkich dziedzin życia, także sfery kultury i sztuki, zawierającej architekturę i urbanistykę. Dnia 21 czerwca 1949 roku na Konferencji Architektów Partyjnych realizm socjalistyczny ogłoszony zostaje jako obowiązująca metoda twórcza, która nacechowana ma być ideologicznym i propagandowym wyrazem. Właśnie w tym kontekście, dla lepszego przedstawienia całego zagadnienia, odwołać się należy do opracowania Edmunda Małachowicza, który zarysowuje te dwie podstawowe tendencje tego okresu, określając je kolejno jako *urbanistyczno-architektoniczna* i *konserwatorska* (Małachowicz 1988, s. 271).

Pierwsza ze wspomnianych tendencji, tendencja *urbanistyczno-architektoniczna*, związana z nurtem realizmu socjalistycznego, odnosiła się do „kształtowania i przebudowy śródmieść” miast (Małachowicz 1988, s. 271). Wiązała się z nią „zasada tzw. *zwartości miasta*”, która przewidywała „zabudowę obrzeżną ulic i arterii miejskich, nadając im charakter wielkomiejski, motywowany też względami ekonomicznymi. Zabudowa mieszkalna, uważana za główną tkankę śródmiejską, przemieszana była z usługami najczęściej wbudowanymi. Architekturze tej nadawano formy monumentalne, czerpane z repertuaru historycznego. Podobne monumentalne i osiowe założenia stosowano w nowych zespołach urbanistycznych, wpisując nowy program użytkowy w tradycyjne układy” (Małachowicz 1988, s. 271). Tendencję tę najlepiej obrazuje znane hasło opisywanej epoki określające jej estetykę jako *socjalistyczną w treści i narodową w formie*. Rzeczywiście realizm socjalistyczny wykorzystywany był w urbanistyce i architekturze jako narzędzie ideologiczne do kreowania nowego centrum o charakterze nowoczesnego miasta socjalistycznego. Bolesław Bierut w rozmowie z Edmundem Goldzantem, jednym z najważniejszych polskich teoretyków socrealizmu, miał wspomnieć, że „architektura z samej swej istoty kształtuje zabudowę przeznaczoną na długie trwanie. Ideologia znajduje w architekturze wspaniałą formę swego ucieleśnienia. Jakże lepiej możemy przedstawić nasze cele jak nie za pomocą panoram i modeli nowych miast” (Baraniewski 2004).

Z kolei druga tendencja, określana jako *konserwatorska*, „dotycząca zagadnień architektoniczno-zabytkowych” skupiała się głównie na zabytkowych zespołach staromiejskich (Małachowicz 1988, s. 271). Oparta ona była na programie konserwatorskim

¹⁰³ Zarysowanie politycznego kontekstu tamtych lat wymaga znacznie szerszego opisu, wyraźnie wykraczającego poza ramy tego opracowania. Opis taki w kontekście tych zagadnień znaleźć można w Majewski 2009, ss. 105–114.

zaprezentowanym jeszcze w 1945 roku przez pierwszego powojennego Generalnego Konserwatora Zabytków, Jana Zachwatowicza (Zachwatowicz 1946 *passim*), wyznaczającym główne założenia dla działań konserwatorskich w powojennej Polsce. U jego podstaw leżało przekonanie o nadrzędnej potrzebie odtworzenia dziedzictwa kulturowego, które ma fundamentalne znaczenie dla istnienia narodu. Program ten, określany jako tzw. polska szkoła konserwatorska, powstał w reakcji na dotychczas niewyobrażalną skalę niszczycielskich działań okupanta niemieckiego, dążącego do unicestwienia polskiej kultury materialnej (Rymaszewski 1984, s. 83). Szczególnie wobec zniszczeń zabytków samej Warszawy „wysunięty został postulat ich odbudowy z uwzględnieniem w dużym stopniu metody rekonstrukcji (na podstawie zachowanej ikonografii i dokumentacji)” (Małachowicz 1988, ss. 271–272). Tzw. polska szkoła konserwatorska odnosiła się jednak nie tylko do pojedynczych obiektów, ale także do całych zespołów urbanistycznych, czego rezultatem była „odbudowa wielu historycznych zespołów staromiejskich. Odbudowywanym zespołom i składającym się na nie budynkom nadawano formy na ogół nie późniejsze niż sprzed połowy XIX wieku, rezygnując przy tym niejednokrotnie z wartości kulturowych okresów późniejszych, gdyż architektura drugiej połowy XIX i pierwszej XX wieku nie była w tym czasie należyte doceniana” (Małachowicz 1988, ss. 271–272).

Co ciekawe, z obecnej perspektywy obie tendencje określone przez Edmunda Małachowicza, dominujące w powojennej urbanistyce pomiędzy 1949 a 1956 rokiem, uznać można za dopełniające się (Małachowicz 1988, ss. 271–272). Jednak w rzeczywistości stały one w wyraźnej kontrze do siebie nawzajem, a działający w ich ramach architekci wprost rywalizowali pomiędzy sobą (Majewski 2009 *passim*). Sytuacja ta prowadzi do wykształcenia się w strukturze urbanistycznej części polskich miast pewnego ewenementu, szczególnie uwidaczniającego się w ośrodkach miejskich, które znacznie ucierpiały w czasie drugiej wojny światowej i na obszarze których zrealizowane zostały istotne założenia przestrzenne właściwe dla obu omawianych tendencji. Wykreowany zostaje mianowicie wyraźny podział pomiędzy tym, co *nowe*, a tym, co *stare* w strukturze urbanistycznej miasta, który dotychczas w sposób tak radykalny nie mógł funkcjonować. Szczególnie widać to na przykładzie Warszawy i zespołu śródmiejskiego Gdańska, które po 1945 roku muszą zostać odbudowane całkowicie na nowo.

Warszawski przykład odbudowy

Najważniejszym przypadkiem do jakiego odnosi się tak zarysowana teoria architektury i urbanistyki okresu dominacji realizmu socjalistycznego w PRL, jest oczywiście jego stolica, Warszawa, z którą nie tylko wiązać należy najwyższą aktywność inwestycyjną, na którą składało się wtedy całe społeczeństwo, ale którą traktować też należy jako punkt odniesienia dla pozostałych ośrodków miejskich kraju. Można poniekąd założyć, że warszawskie doświadczenia mają niekiedy nawet charakter arbitralny dla oceny charakteru innych realizacji, dlatego też procesowi jej odbudowy należy poświęcić w tym miejscu szczególną uwagę.

Co ciekawe, na skutek pierwszego etapu odbudowy zaraz po drugiej wojnie światowej wydawać się może, że równolegle istnieją dwie Warszawy. Spostrzeżenie to w sposób bardzo przekonujący przedstawia Piotr Majewski, szeroko cytując materiały archiwalne z tamtych lat. Choć zagadnienie to dalece wykracza poza ramy tego opracowania, warto jednak zwrócić uwagę na wyraźny podział, do jakiego prowadzą równolegle funkcjonujące dwie tendencje powojennej odbudowy miast tego okresu. Z jednej strony „Trasa W-Z, MDM, PKiN – dziedzictwo Józefa Sigalina” (Majewski 2009, s. 285), pierwszego naczelnego architekta miejskiego Warszawy (1951–1956), zrealizowane w duchu realizmu socjalistycznego, dążące do wytworzenia wielkomiejskiej przestrzeni nowego śródmieścia o wyraźnym charakterze propagandowym. Z drugiej zaś strony „Stare Miasto oraz Trakt Starej Warszawy – dziedzictwo Jana Zachwatowicza” (Majewski 2009, s. 285), czyli sztandarowa realizacja tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, dążąca do wytworzenia przestrzeni „zabytkowo-muzealnej”¹⁰⁴. Idąc dalej, tak zarysowany podział ma też głębszy wymiar związany z rozbieżnym charakterem genezy obu opisywanych tendencji powojennej odbudowy miast tego okresu w PRL.

Realizm socjalistyczny zostaje przeszczepiony na grunt Polski z zewnątrz, wprost ze Związku Radzieckiego. Jako taki „był środkiem reedukacji świadomości indywidualnej i zbiorowej, reedukacji podporządkowanej polityce i dydaktyce społecznej” (Majewski 2009, s. 273). Z kolei tzw. polska szkoła konserwatorska wprost przeciwnie – tak jak pierwsze powojenne projekty architektoniczne i urbanistyczne realizowane siłą inercji w stylu przedwojennego modernizmu, tak „koncepty odbudowy zabytków po 1945 roku w naturalny sposób oparły się na teoretycznych i praktycznych normach ukształtowanych w czasie II Rzeczypospolitej”¹⁰⁵. Rzeczywiście „odtworzenie form historycznych poprzez rekonstrukcję, a nawet daleko posuniętą kreację, zarówno w odniesieniu do pojedynczych obiektów, jak i skali urbanistycznej, odnotowujemy szczególnie u schyłku lat trzydziestych, kiedy do głosu dochodzić zaczęli przedstawiciele młodszego pokolenia teoretyków i praktyków ochrony zabytków, w tym między innymi [właśnie] Jan Zachwatowicz”¹⁰⁶, który już w pierwszym powojennym okresie, razem z Stanisławem Lorentzem, kierował NDMioz (Naczelna Dyrekcja Muzeów i Ochrony Zabytków). Co ważne, mieli oni „nie tylko osobisty autorytet, niekwestionowane doświadczenie zawodowe, ale też silne wsparcie polityczne”¹⁰⁷.

¹⁰⁴ Edmund Goldzamt poddał krytyce niepraktyczność tych założeń zauważając, że „symbolem tych koncepcji może być broniony w ciągu długich lat pomysł otoczenia Starego Miasta w Warszawie zbudowanymi na nowo murami obronnymi na całym jego obwodzie oraz fosą”. Zresztą „w pierwszych bezkompromisowych koncepcjach strefa zabytkowa podlegająca w zasadzie historycznej rekonstrukcji obejmowała ogromne terytorium miasta”. Goldzamt 1956, s. 428.

¹⁰⁵ Gawlicki 2012, s. 272. Jak zauważa Krzysztof Pawłowski, „geneza wielkiego zainteresowania problemem ochrony miast i dzielnic zabytkowych na ziemiach polskich jest złożona i sięga XIX wieku”. Pawłowski 1998, s. 7. Wśród wielu prac dotyczących tej tematyki warto wymienić chociażby Lubocka-Hoffmann 1998 czy Lubocka-Hoffmann 2004.

¹⁰⁶ Szymygin 2000, ss. 99–115; Zachwatowicz 1981 za: Gawlicki 2012, s. 272. Co ciekawe, już „w 1938 roku na zjeździe urbanistów polskich w Zamościu Jan Zachwatowicz wskazywał na konieczność ochrony i programowania funkcji zespołów staromiejskich jako elementu całego planu urbanistycznego”. Rymaszewski 2005, s. 190 przyp. 347 za Majewski 2009, s. 17.

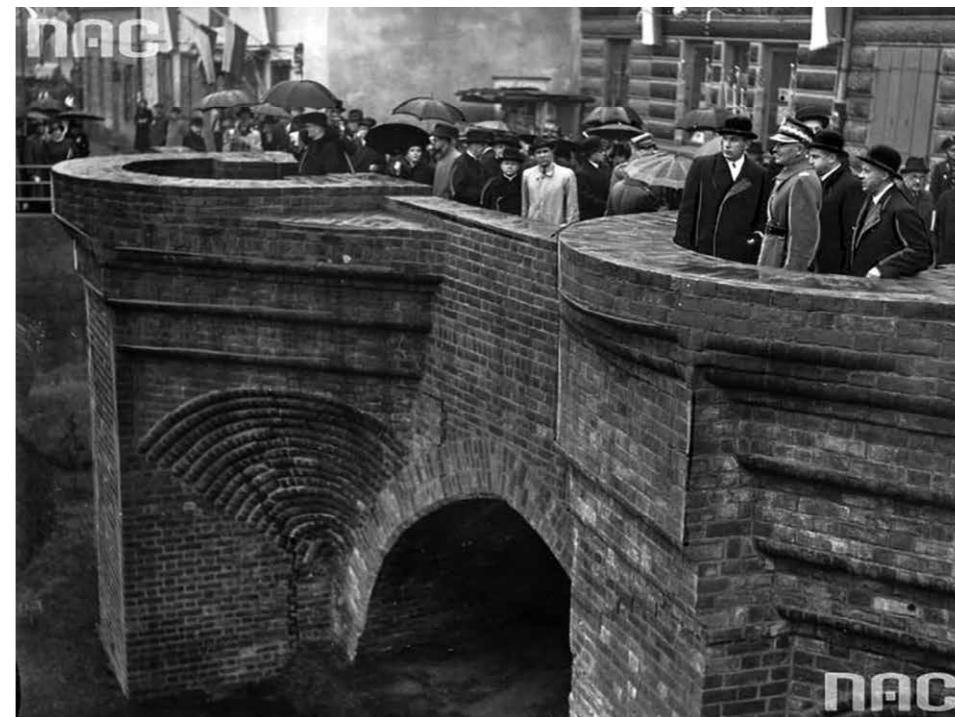
¹⁰⁷ Gawlicki 2012, s. 272. Szerzej perspektywę tę przedstawia Marcin Gawlicki w podrozdziale „Teoretyczne podstawy powojennych koncepcji odbudowy zabytków architektonicznych”, Gawlicki 2012, ss. 271–273.

Na szczególną uwagę zasługują rozpoczęte już w 1936 roku prace nad odsłonięciem i częściową rekonstrukcją fragmentu murów starej Warszawy. Uroczyste oddanie tego zespołu przypadło na 10 października 1938 roku i odbiło się szerokim echem w przedwojennej Polsce (ilustracja 30). Dlatego też realizację tę uznaje się za punkt wyjścia dla powojennych działań na obszarze granicznym odbudowywanych w formach historycznych zespołów staromiejskich¹⁰⁸.

Podkreślenia wymaga też, że odbudowa warszawskiego Starego Miasta była przede wszystkim aktem politycznym mającym na celu zjednoczenie kraju i zapewnienie legitymizacji jego nowej władzy. Za Edmundem Małachowiczem trzeba stwierdzić, że choć „oprócz całkowitej rekonstrukcji Starego Miasta, zrekonstruowano też cały długi ciąg przyległych przedmieść, począwszy od placu Trzech Krzyży, przez Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście z jednej strony, wraz z Nowym Miastem z drugiej”, to właśnie „staranność i kompleksowość odbudowy Starego Miasta Warszawy stawia je na czele tego rodzaju prac w Polsce i w świecie” (Małachowicz 1988, ss. 272–275). W tym miejscu warto przywołać słowa samego Jana Zachwatowicza opisującego ducha tamtych koncepcji: „powstała idea odbudowy, przekazania przynajmniej wizerunku zniszczonych dóbr kultury i to niezależnie od ilości zachowanych jeszcze autentycznych fragmentów. Ta emocjonalna postawa prowadziła co prawda do kolizji z pryncypialną postawą konserwatorską, jednakże wobec olbrzymiego zniszczenia i jego specyficznej przyczyny wybór trudnej drogi był w tym czasie konieczny” (Deurer 2002, s. 378). Nie da się jednak zaprzeczyć, że odbudowę Starego Miasta w Warszawie cechowała troska o autentyczną tkankę historyczną (restrykcja) powiązana z twórczością architektoniczną (kreacją) „w celu stworzenia krajobrazu miejskiego zgodnego z wyidealizowanym obrazem, jaki można było zrealizować na podstawie niezliczonych przekazów źródłowych” (Ostrowski 1980, s. 134).

Co ciekawe, warto zauważyć za Wacławem Ostrowskim, że „nie wszyscy zdają sobie sprawę, że podziwiany przez nich zespół ulic, placów i budynków jest dziś znacznie piękniejszy, niż był przed zniszczeniami wojennymi” (Ostrowski 1980, ss. 132–133). Jan Zachwatowicz już w 1956 roku, tuż przed zakończeniem odbudowy Starego Miasta w Warszawie zauważa, że szybko zaciera się „pamięć o tym, co w tych budynkach jest stare a co nowe, co zachowało się, co zaś zostało zrekonstruowane lub przekształcone zgodnie z nowymi potrzebami [...] Na miejscu zgliszcz i ruin powstała na nowo dzielnica miasta, której budynki w większości od parterów, a w wielu wypadkach od fundamentów zastąpiły dawne kamienice staromiejskie. Część ich ma jeszcze dawne elewacje i mury, część – fragmenty murów, portale i okna, a wszystkie doprowadzone są do stanu, w którym wygląd zewnętrzny odpowiada ich formom przed zniszczeniem i jest uzupełniony nowym wystrojem plastyczno-kolorystycznym” (Zachwatowicz 1956, s. 5). Rzeczywiście Stare Miasto odtworzone zostało z wielkim pietyzmem, wykorzystano w tym celu ogromny materiał źródłowy, zawierający przede wszystkim wykonywane jeszcze przed wojną w Zakładzie Architektury Polskiej Politechniki Warszawskiej z inicjatywy Oskara Sosnowskiego materiały inwentaryzacyjno-pomiarowe zabytków warszawskich” (Majewski 2009, s. 26).

¹⁰⁸ Założenia takie powstać miały nie tylko w Warszawie i Gdańsku, ale też np. w Poznaniu.



ilustracja 30: Uroczyste oddanie w 1938 roku odsłoniętych i częściowo zrekonstruowanych murów miejskich Warszawy. Na zdjęciu marszałek Edward Rydz-Śmigły i prezydent Warszawy Stefan Starzyński. Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-u-7170-2

Dzięki temu, możliwe było zrealizowanie jednego z podstawowych założeń tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, czyli potraktowania jako zabytek całego obszaru zespołu staromiejskiego, na co pozwoliło „uwzględnienie w ostatecznym rozwiązaniu dwóch zasadniczych funkcji, jakie objęte zostały założeniami programowymi, a mianowicie funkcji dzielnicy mieszkaniowej i funkcji ośrodka kulturalnego” (Biegański 1956, s. 13). Dzięki temu, jak podkreśla Piotr Biegański, stało się możliwe „utrzymanie jednej z podstawowych tez konserwatorskich – przywrócenie Staremu Miastu historycznego układu przestrzennego z okresu XVII–XVIII w.[ieku]” (Biegański 1956, s. 13) czy nawet miasta gotyckiego¹⁰⁹. Już po latach, 2 września 1980

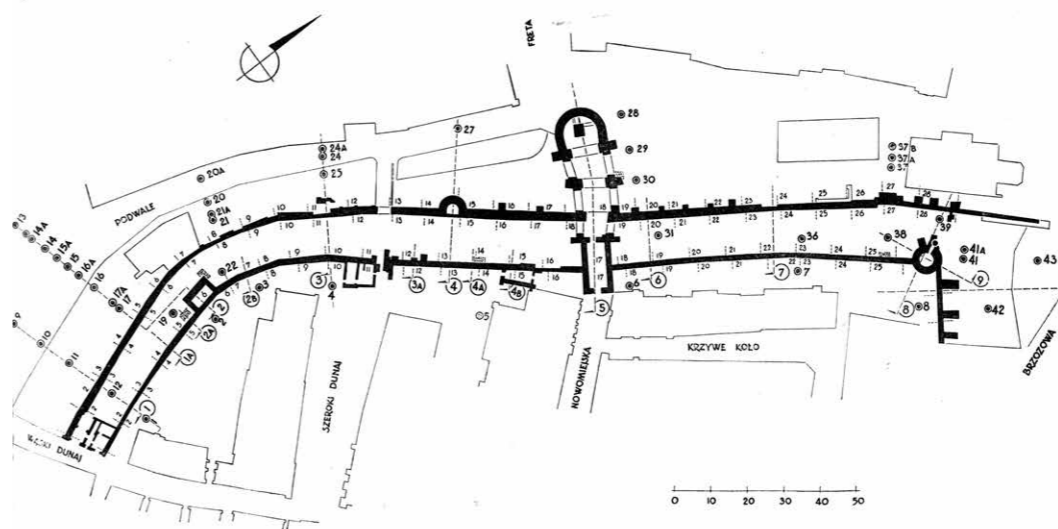
¹⁰⁹ W innym miejscu Piotr Biegański odnosi się do „planu gotyckiego”, poprzez którego przyjęcie mogłaby zostać „zdeteminowana [...] architektura w obrębie średniowiecznych murów i konsekwentny powrót do gotyckiego charakteru form budowlanych i gotyckiej sylwety miasta”. Okazało się to jednak niemożliwe i ostatecznie „na planie gotyckiego Starego Miasta wyrosła architektura barokowa. Biegański 1951, ss. 118–119. Również Wacław Podlewski wskazuje już w 1947 roku na tożsame założenie, czyli „za podstawę do studiów przyjęto zasadę zachowania dawnego gotyckiego układu urbanistycznego dzielnicy staromiejskiej”. Podlewski 1947, s. 39.

roku, realizacja ta została uhonorowana wpisaniem na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO „stając się przykładem udanej, wiernej rekonstrukcji”¹¹⁰. Co ciekawe, równie dobrze odbudowę Starego Miasta w Warszawie można uznać za najważniejszą i za jedyną realizację zgodną z duchem tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, którą określa się też często mianem „warszawskiej”

Tzw. polska szkoła konserwatorska a założenia pierścieniowe

Niestety na ogół literatura poświęcona powojennej odbudowie zespołów staromiejskich w Polsce tylko w sposób zdawkowy odnosi się do ich obszaru granicznego, ograniczając się zazwyczaj do krótkiej wzmianki wskazującej, że przyjętą „zasadą było także eksponowanie resztek dawnych obwarowań na tle pasma otaczającej je zieleni. Często resztki te rekonstruowano w dość dużym stopniu, opierając się na ikonografii i materiałach archiwalnych. Dużo uwagi poświęcano też studium sylwety i panoramy tych zespołów oraz ich odizolowaniu od późniejszej zabudowy z XIX wieku” (Małachowicz 1988, ss. 271–272). Możliwe, że z punktu widzenia badacza zajmującego się samymi zespołami staromiejskimi ostatecznie zrealizowane tylko fragmentarycznie takie zespoły urbanistyczne, wyznaczające za ledwie granicę całego opracowywanego obszaru nie miały takiego znaczenia i nie zasługiwały na więcej uwagi. Jednakże już na skutek nawet fragmentarycznej realizacji tak postawionych postulatów konserwatorskich, określonych przecież poprzez tzw. polską szkołę konserwatorską, w strukturę urbanistyczną wielu zespołów śródmiejskich współczesnych polskich miast, wprowadzone zostają zupełnie nowe założenia przestrzenne o charakterze pierścieniowym.

Dlatego też pamiętać należy, że tzw. polska szkoła konserwatorska, traktująca cały zespół staromiejski jako zabytek, odnosiła się również w sposób bezpośredni do jego obszaru granicznego, jak i w sposób pośredni do jego najbliższego otoczenia poprzez ustanowienie dla niego obostrzeń konserwatorskich. Raz jeszcze odnieść się w tym miejscu należy do przykładu Starego Miasta w Warszawie, gdzie średnio-wieczne mury miejskie, zostają w znacznej mierze zrekonstruowane (ilustracja 31 i 32). Rekonstrukcja ta ograniczona zostaje ostatecznie brakiem wystarczających środków, jednak stan zrealizowany zdaje się oddawać główny cel jego projektantów, ducha których założeń doszukiwać się można także w publikacjach dotyczących obszaru tego zagadnienia¹¹¹. Niestety trudno odnaleźć podobne publikacje poświęcone tożsamemu zagadnieniu rekonstrukcji średniowiecznych murów miejskich, w ramach procesu odbudowy innych zespołów staromiejskich¹¹². Jak zostało już podkreślone,



ilustracja 31 i 32: Inwentaryzacja murów Starego Miasta w Warszawie (Tomaszewski 1956, s. 41) zestawiona z widokiem z lotu ptaka na odbudowany już zespół staromiejski w latach 60. XX wieku (Goldzamt i Szwidkowski 1987, s. 411).

¹¹⁰ Majewski 2009, s. 27. Co ciekawe, Międzynarodowy Sekretariat ICOMOS, oceniając propozycję umieszczenia Starego Miasta w Warszawie na liście światowego dziedzictwa kultury, stwierdził, że „w tej wyjątkowej realizacji pojęcie autentyczności odnosić należy do lat 1945–1956”, czyli traktując je jako „wyjątkowe świadectwo rekonstrukcji struktury historycznej”. Pawłowski 1998, s. 10.

¹¹¹ „Rekonstrukcja dawnych murów obronnych, w szczególności w półkolu ul. Podwale, stworzy wybitnie ciekawy plastycznie i niezwykle atrakcyjny motyw”. Podlewski 1947, s. 40. Zobacz też: Podlewski 1949, ss. 9–10; Zachwatowicz 1953, ss. 103–105; Tomaszewski 1956, ss. 41–46.

¹¹² Zagadnienie to zostało szerzej opisane w ramach studium wybranych przypadków: patrz Gdańsk (podrozdział 4.4) i Poznań (podrozdział 4.5).

przykład warszawski uznać w tym wypadku należy za modelowy i reprezentatywny dla tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej. To właśnie w Warszawie środowisko konserwatorskie miało najlepiej przygotowane kadry i najsilniejszą pozycję polityczną dla pełnego przeprowadzenia swoich założeń. Chociaż w ostatecznym rozrachunku, nie udało się przeprowadzić w pełni żadnej innej rekonstrukcji zespołu staromiejskiego, zgodnie z zasadami tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, to nie sposób jednak przecenić zasięgu jej oddziaływania na przeprowadzane prace w innych miastach współczesnej Polski i na obszarze ich założeń pierścieniowych.

Paradoksalnie ten nowy konserwatorski program odbudowy sformułowany w reakcji na planowo zniszczoną przez niemieckiego okupanta Warszawę, wynikający z potrzeby odtworzenia polskiej kultury materialnej, posłużył później głównie przy odbudowie miast Ziem Odzyskanych, których ogromna skala zniszczeń opisana została już w poprzednim podrozdziale. Dlatego też tak ważne jest, aby w pełni zrozumieć znaczenie przeprowadzonej, w ramach akcji „cały naród buduje swoją stolicę” odbudowy Starego Miasta w Warszawie (Majewski 2009, s. 280), której przykład w pierwszych powojennych latach promieniował na cały kraj. W efekcie czego, tzw. polska szkoła konserwatorska wykorzystana została do odbudowy staromiejskich zespołów Ziem Odzyskanych, których zabudowa „oceniana wówczas jako poniemiecka materia stawała się *bazą* polskiego ducha. Pomimo refleksji leżących u podstaw tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej¹¹³, dokonywała się konserwacja *per destructio*” (Majewski 2009, s. 280), czyli postępująca degermanizacja Ziem Odzyskanych oznaczać miała zarazem ich reslawizację. Postanowiono podkreślić lub przywrócić miastom, poprzez „poszczególne zabytki, lub całe dzielnice zarówno zachowane jak i odtwarzane” (Rymaszewski 1984, s. 93), ich tzw. piastowskość, czyli często dawno już zatartą poprzez ich kilkusetletnią przynależność do obszaru kultury niemieckiej, słowiańską tożsamość. Działania te miały pomóc „w przyswojeniu społeczeństwu polskiemu Ziem Odzyskanych, jak również całego kształtu terytorialnego kraju przesuniętego ze wschodu na zachód” (Mazur 2006, s. 30) oraz pogodzenie się z nową, „homogeniczną narodowościowo” ojczyzną¹¹⁴. Pomimo pewnych mankamentów związanych z realizacją założeń tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, nie da się zaprzeczyć, że doprowadziła ona do chociaż częściowego zachowania średniowiecznej sieci miast na ziemiach współczesnej Polski, a także kreacji nowych założeń pierścieniowych w ich strukturze urbanistycznej, już w oderwaniu od procesu defortyfikacji.

3.3.4 Funkcjonalizm i późny modernizm

Powojenną odbudowę miast współczesnej Polski, poprzedzoną cezurą roku 1945 i wydarzeniami z nią związanymi, uznać należy za moment wyraźnego wyodręb-

¹¹³ Już w 1945 „ostrzegano przed pomysłami *repolonizacji* zabytków ziem zachodnich” Gieysztor 1946, s. 131.

¹¹⁴ Mazur 2006, s. 30. W przedwojennej Polsce aż 35% ludności nie należało do narodowości polskiej. „Największą mniejszością narodową byli Ukraińcy (około 14%), nieco mniejsze tworzyli Żydzi (10%), Białorusini (ponad 3%) i Niemcy (2–3%). Dane za Lewicka 2012, ss. 452–453.

nienia się wschodnich miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku od reszty tego obszaru. Jednakże długotrwały rozciągnięty w czasie proces odbudowy, który uznać należy za zadanie ponad siły dla zdruzgotanego wojną kraju, z każdym rokiem zdaje się tracić poparcie, zmęczonego okresem stalinizmu społeczeństwa. Za Jackiem Friedrichem warto przywołać w tym miejscu opracowanie Pierre’a Restany’iego z początku lat 60., który dostrzegł, że „kulturalna izolacja [PRL – ŁB] spowodowała ogólną frustrację, od której wszyscy chcieli się jak najszybciej uwolnić: nadrobić opóźnienia [...], należeć do współczesności za wszelką cenę”¹¹⁵. Dlatego też oczywiste wydaje się, że przyjęty w 1956 roku kierunek zmian paradygmatu architektonicznego i urbanistycznego, stanowiący kres narzuconej odgórnie estetyce realizmu socjalistycznego w konsekwencji także doprowadzić miał do odrzucenia powojennej odbudowy w formach historycznych miast współczesnej Polski według zasad tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej.

Właściwa dla tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej odbudowa w formach historycznych wymagać miała nie tylko wysokich nakładów materialnych, ale też wymagała większych nakładów pracy. Jednocześnie, skupiała się ona tylko na kilku wybranych ośrodkach miejskich¹¹⁶. Co ciekawe, jeszcze w połowie lat 50., w około stu średnich i małych miastach, w większości leżących na obszarze Ziem Odzyskanych, centralnie zlokalizowane zabytkowe zespoły staromiejskie pozostawały w formie opuszczonego rumowiska (Rymaszewski 1984, s. 140). Odzyskiwany ich kosztem materiał budowlany, w ramach przeprowadzanych przez lata rozbiórek niezamieszkałych ruin, często także obiektów ocalałych w zupełnie dobrym stanie, wysyłano do innych miast, a w szczególności do Warszawy. Najcenniejszym takim materiałem była cegła gotycka, która służyła do odtworzenia zniszczonych zabytków z wykorzystaniem takiego „autentycznego” materiału, jakoby podnoszącego wartość powstającej w ten sposób ich kopii.

W celu ostatecznego rozwiązania tego problemu podjęta została uchwała nr 666 Prezydium Rządu z 20 sierpnia 1955 roku w sprawie planowej akcji usunięcia pozostałości zniszczeń wojennych w miastach i osiedlach¹¹⁷. Akt ten miał przyspieszyć i ostatecznie rozwiązać proces odgruzowywania obszarów zniszczonych w czasie zakończonej 10 lat wcześniej wojny, doprowadzając jednocześnie do wtórnej destrukcji wielu zespołów staromiejskich. Jednocześnie wiązał się on też z ostateczną rezygnacją z ich odbudowy według zasad, coraz mniej już popularnej w tym czasie tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej. W ten sposób na miejscu zabytkowych zespołów staromiejskich powstały rozległe zieleńce otaczające najczęściej zaledwie kilka zachowanych najcenniejszych monumentów przedwojennych miast, które w formie kikutów miały pozostać jedynym o nich wspomnieniem. Dopiero na miejscu tak splantowanego

¹¹⁵ Restanny 1961, ss. 78–80 cyt. za Crowley 1994, s. 187 za Friedrich 2015, s. 312.

¹¹⁶ Jeszcze na przełomie sierpnia i września 1945 roku, w czasie pierwszej powojennej Ogólnopolskiej Konferencji Historyków Sztuki w Krakowie, ustalono m.in. „hierarchię zadań i kolejność prac konserwatorskich w Polsce, poczynając od Warszawy i Poznania po przez Gdańsk, Wrocław i Szczecin na ostatnim miejscu” (Gieysztor 1946, s. 131). Niestety brak środków i kadr uniemożliwił szerszy zakres prac w całym kraju, które miałyby przecież obejmować całe zespoły staromiejskie dziesiątek albo nawet i setek miast.

¹¹⁷ Monitor Polski z 1955 r., nr 92, poz. 1189.

obszaru podejmować się miano już w bliżej nie określonej przyszłości ich ponownej zabudowy, bo trudno już mówić w tym wypadku o odbudowie w takim sensie, o jakim była mowa dotychczas (Skolimowska 2013, s. 335).

Jednocześnie monumentalne plany, właściwe dla realizmu socjalistycznego, udaje się ostatecznie zrealizować tylko w niewielkim stopniu¹¹⁸, ujawniając tym samym słabość nowego systemu politycznego w kraju. Kiedy w lutym 1956 roku odbył się w Moskwie XX Zjazd KPZR, czyli pierwszy zjazd partii komunistycznej zorganizowany po śmierci Józefa Stalina, Nikita Chruszczow przedstawić miał swój słynny tajny referat pod tytułem „O kulcie jednostki i jego następstwach”, który doprowadzić miał do politycznej odwilży w całym bloku wschodnim. Już miesiąc później, w marcu 1956 roku, „Józef Cyrankiewicz na ogólnopolskiej naradzie architektów nawoływał [...] do nowatorstwa w architekturze i otwarcia się na bodźce płynące nie tylko ze Wschodu, ale i z Zachodu” (Friedrich 2015, ss. 155–156 przypis 4). Jednakże wpływ na kierunek zmian, które stanowiły kres narzuconej odgórnie estetyce realizmu socjalistycznego, miało mieć zupełnie inne zdarzenie. Mowa mianowicie o przedstawionym jeszcze w 1954 roku, również przez Nikitę Chruszczowa referacie na Wszechzwiązkowej Konferencji Budowniczych zatytułowanym „O stosowaniu metod przemysłowych w budownictwie, o polepszaniu jakości i obniżaniu kosztów własnych robót budowlanych” (Baraniewski 1996, s. 130), którego główne przesłanie podkreślał sam jego autor, wskazując na stojące przed mu współczesnymi „zadanie szerokiego uprzemysłowienia budownictwa” (Chruszczow 27 grudnia 1954, s. 3).

Co ciekawe, jak zauważa Waldemar Baraniewski, Nikita Chruszczow we wspomnianym referacie „upomniał się [...] o typizację budownictwa, oszczędność, lepszą jakość i terminowość realizacji oraz wystąpił przeciwko *ozdóbkarstwu*”¹¹⁹ podkreślając: „nie jesteśmy przeciwnikami piękna, lecz przeciwnikami zbędnych *ozdóbek*” (Chruszczow 27 grudnia 1954, s. 4 za Baraniewski 1996, s. 130). Sam „detal – bo on krył się pod tym deprecjonującym określeniem – miał być zastąpiony *harmonijnymi proporcjami całego gmachu [...] dobrymi proporcjami otworów [...] właściwym wyzyskaniem faktury i barwy materiałów*. Realizacja tych zasad powinna zapewnić piękny wygląd fasad” (Baraniewski 1996, s. 130; cytując Minorski 1955, s. 4). Taki *kontrast stylistyczny*, znacznie już później, bo z perspektywy końca lat 80., Edmund Goldzamt wraz z Olegiem Szwidkowskim określają jako „przejście od adaptacji form tradycyjnych do estetyki uprzemysłowionej prefabrykacji” (Goldzamt i Szwidkowski 1987, s. 154). Równocześnie jednak krytyka ta „nie miała [z założenia – ŁB] u swych podstaw nowych koncepcji estetycznych, wyrastała [raczej – ŁB] z przesłanek ekonomicznych i technicznych. Architektura powstająca dotychczas okazywała się zbyt droga, co najczęściej prowadziło do redukcji wydatków na wykończenie i pozostawienie gołych elewacji” (Baraniewski 1996, s. 131).

Należy jednak wyraźnie podkreślić, że „krytyka przeprowadzona” w referacie Nikity Chruszczowa, „jak i cała odwilżowa działalność teoretyczna, wyrastała z ducha naprawy, a nie odrzucenia. Nikt nie zamierzał negować socrealizmu” (Baraniewski 1996, s. 131).

118 Należy jednak wskazać też na wiele w dalekim stopniu zrealizowanych projektów, takich jak MDM czy Pałac Kultury i Nauki w Warszawie, Nową Hutę w Krakowie, Nowe Tychy i setki innych realizacji w całym kraju.

119 Baraniewski 1996, s. 130 odwołując się do Kurowski 1955, s. 4, Słucki 1954, ss. 1–4 i Karłowicz 1955, s. 4.

Jak podkreślał Jan Minorski, nową architekturę miała „cechować pełna równowaga i harmonia formy, konstrukcji i funkcji. Realizm socjalistyczny nadal pozostaje podstawą naszej pracy – ta architektura po prostu musi być wreszcie dobrą architekturą” (Minorski 1955, s. 4 za Baraniewski 1996, s. 131). Waldemar Baraniewski stwierdza, że „dokonała się wówczas znamienita transformacja. Na miejsce realizmu socjalistycznego pojawił się socjalistyczny ruch nowoczesny, którego dynamika i pasja krytyczna była bardzo bliska socrealizmowi. [...] Odrzucenie w 1956 r.[oku], wraz z socrealizmem, wizualnej rangi dzieła architektury było zanegowaniem architektury jako sztuki przedstawiającej. Moglibyśmy to uznać za późny tryumf socrealizmu” (Baraniewski 1996, s. 132). Rzeczywiście charakter przemian, do jakich miało dojść w architekturze i urbanistyce zarówno całego bloku wschodniego, jak i samego PRL w drugiej połowie lat 50., w znacznym stopniu związany był z coraz wyraźniej postępującym uprzemysłowieniem budownictwa i jego typizacją. Zresztą sama typizacja¹²⁰ w architekturze okaże się już na stałe dominować we wszystkich realizacjach dużych osiedli mieszkaniowych w Polsce aż do końca lat 80. XX wieku i w sposób fundamentalny wpłynie również na ich układ przestrzenny i funkcjonalny.

Nowy model mobilności

Podkreślenia jednakże wymaga fakt, że to nie nowe formy czy kwestie estetyczne, reprezentowane przez te modernistyczne realizacje drugiej połowy lat 50. i początku lat 60. uznać należy za emanację opisywanej przemiany, a właśnie postępujące uprzemysłowienie budownictwa objawiające się poprzez coraz powszechniejszą typizację w realizacji nowych osiedli mieszkaniowych, która najlepiej oddaje ducha tej epoki. Okres ten z perspektywy 1994 roku, już w zupełnie nowej rzeczywistości politycznej, po raz pierwszy określa mianem *socmodernizmu* Adam Miłobędzki (Purchla 2015, s. 1 odnosząc się do Miłobędzki 1994, ss. 122–124), który stwierdza, że należałoby ten okres utożsamiać z „odżywającym funkcjonalizmem, z wolną dryfującym ku późnemu modernizmowi” (Miłobędzki 1994, s. 122). Nowy paradygmat urbanistyczny zmusza do opracowania „nowych perspektywicznych planów ogólnych stolic i innych wielkich miast krajów socjalistycznych”, których zatwierdzenie nastąpić miało „na ogół w pierwszych latach sześćdziesiątych” (Goldzamt i Szwidkowski 1987, s. 180). Plany te Edmund Goldzamt wraz z Olegiem Szwidkowskim oceniają jako opracowane „realistycznie, jak kompleksowe dokumenty interdyscyplinarne, nakreślające tendencję spójności całego zespołu miejskiego, szczególnej roli centrum przy jednoczesnym ukształtowaniu nowych dzielnic (metodami prefabrykacji) jako pełnowartościowych jednostek miasta” (Goldzamt i Szwidkowski 1987, s. 180).

Jak zauważa w 1964 roku Czesław Kotela, plany te opracowane zostały „przy udziale szerokiego zespołu specjalistów z różnych dziedzin gospodarki miejskiej”, co wymusiło

120 Budownictwo takie opiera się na systemowym wykorzystaniu elementów prefabrykowanych, co prowadzić ma do wyraźnego zmechanizowania całego procesu realizacyjnego.

„równoczesność opracowań specjalistycznych inżynierskich programowych i analiz przestrzennych, koordynowanych co pewien czas” (Kotela 1964, s. 39). Skutkiem przyjęcia tej metody było „przede wszystkim żywe włączenie inżynierów, ekonomistów, geografów i innych specjalistów oraz przedstawicieli zainteresowanych wydziałów rad narodowych zaproszonych przez urbanistów do bezpośredniej koncepcyjnej pracy nad planem” co „miało bardzo duże znaczenie dla dalszej praktyki urbanistycznej. Wpływ tego czynnika wyrażał się stopniową zmianą składu zespołów opracowujących plany oraz zmianami w problematyce planów ogólnych” (Kotela 1964, s. 39). W efekcie w ramach nowych planów „zaczęto projektować układy swobodne, nawet jak to w takich przypadkach bywa – zbyt rozluźnione i zbyt rozrzutne” (Kotela 1964, s. 39). Jak podkreślali Edmund Goldzamt z Olegiem Szwidkowskim, „plany ogólne [tego okresu – ɛB] obejmowały również problematykę kompozycyjną”, lecz bez wątplenia „jej rola początkowo została zaniżona” (Goldzamt i Szwidkowski 1987, s. 180). Dopiero później, w latach 60. i 70. xx wieku, „w praktyce urbanistycznej doceniono jej znaczenie syntetyzujące i kulturowe” (Goldzamt i Szwidkowski 1987, s. 180), przy czym plany te opracowane były przede wszystkim zgodnie z doktryną funkcjonalizmu, gdzie kompozycja przestrzenna podporządkowana jest podstawowym funkcjom projektowanego założenia.

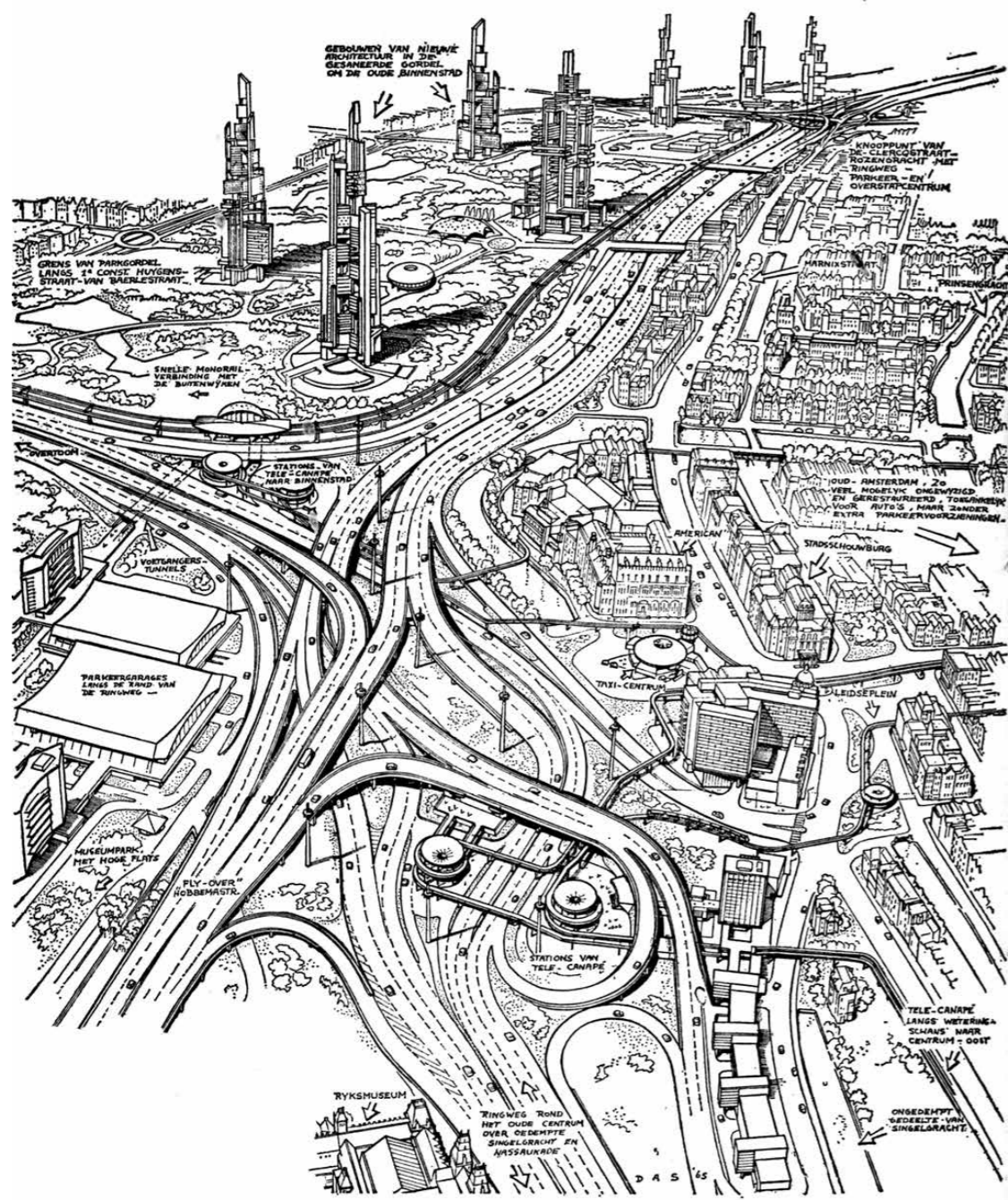
Nowe plany urbanistyczne lat 60. i 70. xx wieku cechować miały przede wszystkim zupełnie nowe rozwiązania komunikacyjne zgodne z duchem powoli postępującego od połowy XIX wieku procesu ewolucji modelu mobilności, który w tym czasie osiągnąć miał apogeum swojego rozwoju. W tym czasie następuje mianowicie ostateczne przejście od modelu mobilności opartego na transporcie publicznym do modelu mobilności opartego na indywidualnym transporcie samochodowym. Dlatego też podkreślenia wymaga znaczenie zagadnień inżynierii drogowej, która poprzez sporządzone w tym czasie plany miała trwale odcisnąć się na charakterze struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Projekty te miały wyróżniać się nie tylko skalą, ale też wagą, jaka została w trakcie ich projektowania przyłożona do segregacji ruchu i poziomu jego przepustowości. Na miejscu skrzyżowań powstają całe węzły komunikacyjne, wąskie ulice zostają zastąpione poprzedzielanymi pasami zieleni arteriami przelotowymi, dodatkowe miejsce zajmują wydzielone torowiska tramwajowe, przejścia dla pieszych zastąpione zostają długimi tunelami lub kładkami. W konsekwencji również pierwotnie zaprojektowane jako przestrzeń publiczna założenia pierścieniowe, których obwodowy charakter idealnie wpisywał się do nowych, systemowych rozwiązań miejskich sieci komunikacyjnych, zdominowane przez funkcję transportową, ulegają wyraźnej i często wciąż postępującej degradacji.

W ten sposób nowe plany urbanistyczne, które miały sprostać wyzwaniom nowoczesności, utożsamianym głównie z ciągle rosnącym ruchem kołowym w centrach miast socjalistycznych, przyjęć miały rozwiązania właściwe dla miast kapitalistycznych, wzorem tych przyjętych głównie w Stanach Zjednoczonych. Proces ten paradoksalnie rozpoczyna się w Polsce równoległe z postępującym już w tym czasie za zachodnią granicą, ruchem sprzeciwu wobec tychże praktyk określanym mianem *urban renewal*¹²¹.

121 Szerzej zagadnienie to przedstawione zostało w następnym podrozdziale.

Aby jednak najlepiej zobrazować rzeczywisty wpływ omawianego modelu mobilności na przemiany przestrzenne struktury urbanistycznej, warto odnieść się do przykładu któregoś z miast europejskich, które mają przecież zupełnie inną charakterystykę niż miasta amerykańskie. Mianowicie przywołać w tym miejscu warto, plan obwodnicy Amsterdamu z 1967 roku, który został opracowany przez amerykańskiego inżyniera drogowego Davida Jokinena i sfinansowany właśnie z inicjatywy samochodowego lobby (ilustracja 33). Wizja przedstawiona w broszurze *Geef de stad een kans* (pol. *Dajcie miastu szansę*) zakładała m.in. wyburzenie całych dzielnic (De Pijp oraz Kinkerbuurt) i częściowe zasypanie zewnętrznego kanału Singelgracht, czyli zespołu śródmiejskiego Amsterdamu, na miejscu których powstać miała sześciopasmowa obwodnica i nowoczesne wysokościowce (Jokinen 1968; Schuyt i wsp. 2004, 163–165). Chociaż program ten nigdy nie był w sposób poważny rozważany przez władze miejskie Amsterdamu, dobrze obrazuje on założenia nowego modelu mobilności. W tym miejscu za Wacławem Ostrowskim warto odwołać się również do raportu „Traffic in Towns” przygotowanego przez zespół Buchanana w 1963 roku w Wielkiej Brytanii, który przewidywał wzrost liczby aut w tym kraju do ok. 540 pojazdów na 1000 mieszkańców (w Polsce liczba ta do 1990 roku miała wzrosnąć zaledwie do ok. 150 aut) (Ostrowski 1975, s. 337). Mając świadomość zagrożeń, jakie wiążą się z ogromną skalą wzrostu liczby samochodów w miastach, zespół Buchanana postulował konieczność gruntownego ich przemodelowania m.in. poprzez zastosowanie segregacji ruchu (głównie separację ruchu pieszego) i budowę w ich centrum sieci nowych arterii przelotowych mających skupiać ruch kołowy. Efektem czego miały powstać wyspowe obszary mieszkaniowe o charakterze uspokojonego ruchu obsługiwane przez nową sieć arterii przelotowych (Buchanan 1964).

Wreszcie pomimo ograniczonych środków gospodarki socjalistycznej, podobne obwodnice miały powstać też na miejscu wielu założeń pierścieniowych najważniejszych miast współczesnej Polski. Dlatego też, już w latach 60. i 70. xx wieku, na miejscu często wyraźnie uszkodzonych na skutek zarówno zniszczeń wojennych, jak i charakteru powojennej odbudowy, świadomie pomijającej architekturę drugiej połowy XIX i pierwszej połowy XX wieku założeń pierścieniowych, powstać mają nowe trasy szybkiego ruchu, zgodne z duchem funkcjonalizmu i późnego modernizmu. Segregacja ruchu, nowe możliwości transportu indywidualnego i zbiorowego, wzrost możliwych do osiągnięcia prędkości, inżynieria drogowa i próba wytworzenia nowego systemu komunikacyjnego doprowadziły do zdominowania dawnych przestrzeni publicznych przez jedną homogeniczną funkcję transportową. Miejsce dawnych zieleńców i ciągów spacerowych zastępują nowe układy komunikacyjne, a w efekcie rosnącej dominacji funkcji transportowej wypierającej inne funkcje, założenia pierścieniowe przestają być powszechnie utożsamiane z atrakcyjną przestrzenią publiczną miasta. Jednakże ze względu na brak odpowiedniej ilości środków, których nie mogła zagwarantować komunistyczna gospodarka PRL, te nakreślone z dużym rozmachem plany nie zostały ostatecznie w pełni zrealizowane. Dlatego projektanci planów szczegółowych, starając się przewidzieć przyszłe zapotrzebowanie na nowe arterie miejskie, zarezerwowali na przyszłość potrzebne pod ich realizację tereny, kiedy znajdą się też potrzebne w tym celu środki.



ilustracja 33: Wizualizacja planu obwodnicy Amsterdamu z 1967 roku autorstwa Davida Jokinena przedstawiona w broszurze Geef de stad een kans (Jokinen 1968).

Co ciekawe, opracowane w ten sposób, w latach 60. i 70. XX wieku plany ogólne i szczegółowe w zasadzie obowiązywały do początku XXI wieku kiedy to dopiero na skutek wielkiej reformy systemu planowania przestrzennego z końcem 2003 roku, na mocy ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (patrz art. 87), ich zapisy zostały uchylone. Paradoksalnie jednak, najdalej idące realizacje w duchu modelu mobilności właściwego dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu, zrealizowane w Polsce zostają już później. Rzeczywiście, z powodu braku stosownej rewizji nieobowiązujących już teoretycznie planów ogólnych, realizacje te następują dopiero na skutek dostępu do ogromnych środków finansowych uzyskanych przez III RP w konsekwencji jej przystąpienia w 2004 roku do Unii Europejskiej. Ograniczone w swojej skali rozwiązania komunikacyjne, również te powstałe na miejscu dawnych założeń pierścieniowych, zostają wyraźnie rozbudowane, stając się zarazem kluczowym fragmentem gwałtownie rozrastającej się sieci drogowej oplatającej całe ośrodki miejskie kraju.

3.3.5 Tzw. kopenhagizacja

Dopiero w czasie drugiej połowy XX wieku, już po zakończeniu drugiej wojny światowej, wyraźnie następuje rozejście się dwóch dziedzin, projektowania urbanistycznego i konserwacji miasta historycznego, które w sposób symboliczny utożsamiać można z opracowaniem Kart Ateńskich z 1931 i 1933 roku. Dotychczas jednak, teoria nowoczesnej urbanistyki, kształtująca się dopiero w czasie tzw. długiego XIX wieku i bezpośrednio powiązana z procesem defortyfikacji miast europejskich, funkcjonować miała w holistycznym ujęciu, odnosząc się do miasta jako całości¹²². Pewną próbą kontynuacji takiego ujęcia miała być teoria opracowana przez Gustavo Giovannoniego (Giovannoni 1931 (1995)), jednego z ważniejszych autorów konserwatorskiej Karty Ateńskiej z 1931 roku, która dążyć miała do współistnienia obu tych dziedzin jednocześnie. Postulował on mianowicie potrzebę wykształcenia architekta integralnego (wł. *l'architetto integrale*), który nie tylko będzie biegły w praktyce inżynierskiej, ale też wrażliwy na zagadnienia humanistyczne, a co za tym też idzie, problematykę konserwatorską (Zucconi 2014, ss. 82–86). Jego starania, choć w sposób wyraźny odcisnęły się na powojennej włoskiej praktyce konserwatorskiej i urbanistycznej, dopiero dziś znajdują większy, międzynarodowy wydzźwięk¹²³.

Równolegle w tym czasie narastać miał jednak ruch sprzeciwu wobec architektury i urbanistyki właściwej dla kapitalizmu drugiej połowy XIX wieku i pierwszej połowy XX wieku, który przy pewnym uproszczeniu utożsamiać można głównie ze środowiskiem CIAM i ikoniczną postacią Le Corbusiera, który jeszcze na początku

¹²² Następuje to pomimo trwającego nieprzerwanie dyskursu, który przy pewnym uproszczeniu opisany został poprzez zestawienie działalności Hermanna Josefa Stübbena i krytyki Camillo Sittego. Zagadnienie to przedstawione zostało szerzej w podrozdziale 2.2.3.

¹²³ Szczególnie mowa tu o wspomnianej już rekomendacji UNESCO z 2011 roku dotyczącej aplikacji metodologii określonej jako Historic Urban Landscape. Patrz więcej: Bandarin i van Oers 2012, 2015.

lat 20. XX wieku w swoich książkach (Le Corbusier 1923 (2012), 1925 (2015)), szukając radykalnych rozwiązań, postuluje budowę nowych miast na miejscu rozwijających się od setek lat zespołów staromiejskich i śródmiejskich, które charakteryzować miała gęsto zabudowana struktura urbanistyczna miasta zamkniętego, przeludniona, niehigieniczna i niewygodna (Le Corbusier 1925 (2015)). W ten sposób teoria modernistyczna postulowała potrzebę odcięcia się od historycznych kontekstów, czego symbolicznym wyrazem pozostaje do dziś, często przywoływany w różnych kontekstach, plan przebudowy centrum Paryża z 1925 roku autorstwa samego Le Corbusiera¹²⁴. Chociaż obecnie głoszone wtedy postulaty, których ostatecznym zapisem jest *architektoniczna* Karta Ateńska z 1933 roku (Le Corbusier 1942 (2017)) uznać można za radykalne, to łatwo wygłaszać taką opinię z perspektywy mieszkańców miast, które przez ostatnich kilkadziesiąt lat wyraźnie przekształcone zostały właśnie pod wpływem modernistycznych postulatów, żądających przestrzeni, światła i powietrza dla ich mieszkańców, wyraźnie poprawiając tym samym warunki ich życia w miastach europejskich.

Jednakże w okresie międzywojennym modernizm w urbanistyce, pozostawał głównie na poziomie rozważań teoretycznych. Dopiero po drugiej wojnie światowej, na skutek ogromnej skali zniszczeń wojennych, obejmującej również wiele zespołów śródmiejskich i staromiejskich, głoszone przez Le Corbusiera idee stały się elementem powszechnej praktyki dążącej do odbudowy zrujnowanych miast europejskich, tym samym całkowicie zmieniając ich dotychczasowy charakter. Jednakże, jak zauważa Wojciech Kosiński¹²⁵, „wspaniały i ludzki-arcyludzki” charakter przedwojennego modernizmu, „przedzierzgnięty został po wojnie przez budowlany kapitalizm w odstręczające pudła centrów usługowych, bloki osiedli wielorodzinnych oraz kilometry kwadratowe monotonnych, pustych treściowo i formalnie dzielnic domów jednorodzinnych. Powiązania transportowe tych nowych struktur [...] stanowiły [...] monstrialne autostrady o praktycznie nieograniczonej przepustowości i możliwej szybkości jazdy [...] w miastach zaplątane w formy trudno wyobrażalnych wielopoziomowych węzłów”¹²⁶. Jak już zostało wykazane, zmiany te dotknąć miały też założenia pierścieniowe, których centralna lokalizacja i obwodowy charakter okazały się idealnym czynnikiem dla realizacji właściwych dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu arterii tranzytowych na miejscu dawnych bulwarów miejskich.

Praktyka taka, znana jako *urban renewal* (pol. *odnowa miast*), przyjęła swoją skrajną formę w latach 50. XX wieku w Stanach Zjednoczonych i tam też w końcu doprowadziła do oporu ze strony mieszkańców miast, który ujawnił się w formie oddolnych ruchów protestu postulujących potrzebę odzyskania przez nich władzy nad miastem. Do dnia dzisiejszego symbolem tych ruchów pozostaje batalia jaka miała miejsce w Nowym

124 W rzeczywistości Plan Voisin był próbą wpisania wcześniejszego projektu Le Corbusiera w miejsce praktycznie zrównanego z ziemią śródmieścia Paryża. Mowa tu o *Ville Contemporaine*, czyli zaprojektowanej w duchu modernizmu wizji trzymilionowego miasta idealnego.

125 Zarysowujący we wstępie do polskiego tłumaczenia „Obrazu Miasta” Kevina Lyncha opublikowanym pół wieku od wydania oryginalnego ogólny kontekst powstania tej pracy. Wojciech Kosiński we wstępie do Lynch 1960 (2011), VIII.

126 Wojciech Kosiński we wstępie do Lynch 1960 (2011), VIII.

Jorku (Flint 2011). Stoczyła ją wtedy młoda dziennikarka Jane Jacobs, z posiadającym szeroki zakres kompetencji urbanistą miejskim, Robertem Mosesem¹²⁷. Opublikowana w 1961 roku książka Jane Jacobs „Śmierć i życie wielkich miast Ameryki” (Jacobs 1961 (2014)) stała się symbolem tamtego buntu, który osiągnął swoje apogeum dopiero w latach 70. i 80. XX wieku, a dziś utożsamiany jest z ideami głoszonymi przez duńskiego architekta Jana Gehla¹²⁸. Paradoksalnie jednak, jak już zostało wspomniane, dopiero na początku lat 60., już po zarzuceniu idei realizmu socjalistycznego w PRL, przyjęte zostają tam praktyki właściwe dla funkcjonalizmu i późnego modernizmu. Dlatego też właściwy proces negacji modelu mobilności przyjętego w latach 60. i 70. XX wieku we współczesnej Polsce dokonać się może dopiero ze znacznym opóźnieniem.

Co ciekawe, z punktu widzenia Polski, lata 80. i 90. XX wieku uznać należy za okres przejściowy, w czasie którego miały miejsce w kraju przemiany ustrojowe i gospodarcze. Chociaż w tym czasie bardzo popularne już w świecie zachodnim idee postmodernistyczne w architekturze i urbanistyce oddziaływały też na Polskę, to ich ograniczona skala nie wpłynęła wyraźnie na same założenia pierścieniowe¹²⁹. Dopiero od 2004 roku rozpoczyna się w Polsce wyraźny proces modernizacji kraju, który określić można mianem prawdziwego skoku cywilizacyjnego, możliwego głównie dzięki niewyobrażalnemu dotąd napływowi środków finansowych pochodzących z programów pomocowych Unii Europejskiej. Szczególnie programy pomocowe kolejnych budżetów, na lata 2007–2013 (30,4% na *regional support*) oraz na lata 2014–2020 (49,55% na *growth*), pozwalają na kluczowe inwestycje w infrastrukturę, które jak się miało okazać realizują często właśnie koncepcje określone jeszcze w ramach planów ogólnych z lat 60. i 70. XX wieku, popełniając dopiero na początku XXI wieku błędy świata zachodniego sprzed kilkadziesiąt lat.

Jednakże współczesny tej rozprawie, obraz zakorkowanych miast współczesnej Polski, a także nadal obowiązujący w nich model mobilności zakorzeniony w teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu lat 60. i 70. XX wieku, trudno uznać za efekt świadomości dokonanej decyzji. Uznać je raczej należy za objaw utraty kontroli nad zachodzącymi w miastach procesami, które wyraźnie uwidaczniają się chociażby w kontekście niekontrolowanego, postępującego od lat 90. rozlewania się polskich miast. Co ciekawe, w pewnym stopniu podobną diagnozę stawia w stosunku do amerykańskich miast sprzed pół wieku sama Jane Jacobs, która zauważa, że „szkodliwe oddziaływanie aut nie stanowi przyczyny, lecz skutek nieumiejętności budowania

127 Co ciekawe, Robert Moses odwoływał się między innymi do haussmanizacji Paryża, jako do właściwych wzorców dla realizacji jego modernistycznych koncepcji.

128 Szerzej na ten temat w dalszej części tego podrozdziału.

129 W tym miejscu warto przywołać przeprowadzoną w postmodernistycznym duchu odbudowę zespołu staromiejskiego Elbląga, powszechnie utożsamianą z koncepcją retrowersji. Co ciekawe, Elbląg należał do tych miast, których zniszczone w czasie drugiej wojny światowej zespoły staromiejskie, na skutek uchwały nr 666 Prezydium Rządu z 20 sierpnia 1955 roku w sprawie planowej akcji usunięcia pozostałości zniszczeń wojennych w miastach i osiedlach, zostały wreszcie rozebrane, a na ich miejscu powstać miała rozległa zieleń z zaledwie kilkoma pozostałymi budynkami. Dopiero w latach 80. XX wieku podjęta zostaje decyzja o ich odbudowie, która trwać ma do dnia dzisiejszego. Jednakże pominięciem już ona miała kreację otaczających zespół staromiejski plant właściwą dla tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej. Zobacz więcej: Lubocka-Hoffmann 1998, 2004.

Development of public life from 1880 to 2005



ilustracja 34 (poniżej): zestawienie zdjęć przedstawiające Times Square w Nowym Jorku przed i po interwencji z przełomu 2008 i 2009 roku. Źródło: <https://gehl.institute.org/story/theres-no-square/>

ilustracja 35 (powyżej): Schemat przedstawiający ewolucję sposobu użytkowania przestrzeni publicznej zachodzącej na skutek rozwoju nowoczesnego miasta otwartego (Gehl 2014).

miast. Jest rzeczą oczywistą, że planiści [...] nie potrafią pogodzić ze sobą ruchu samochodowego i miejskiego życia” (Jacobs 1961 (2014), ss. 25–26). Dlatego też chyba najczytelniejszym wskaźnikiem kondycji miast współczesnej Polski jest stale rosnąca liczba aut przypadających na tysiąc ich mieszkańców. Według danych gus liczba ta przekroczyła w samej Warszawie już nawet 600 aut, znacznie więcej niż na przykład w Berlinie, oscylującym od kilku lat w granicach 350 aut na tysiąc mieszkańców¹³⁰.

Możliwe jednak, że negacja modelu mobilności lat 60. i 70. XX wieku nie mogłaby wcale nastąpić bez uprzedniej choć częściowej realizacji wspomnianej sieci drogowej. Ostatecznie zresztą jej realizację można uznać za dalece rozciągniętą w czasie, poczynając od zniszczeń drugiej wojny światowej i selektywnego charakteru odbudowy w pierwszej powojennej dekadzie, które w sposób wyraźny przerzedziły strukturę urbanistyczną miast współczesnej Polski poprzez rezerwy zachowane w planach ogólnych lat 60. i 70. XX wieku, które pozostając niezagospodarowane przez dziesięciolecie, miały mieć negatywny wpływ na jakość przestrzeni publicznej miasta, aż po ich ostateczne wykorzystanie na początku XXI wieku, które przecież niesie ze sobą, pozytywnie nacechowany, modernizacyjny wydzwięk. W efekcie trudno spodziewać się oddolnie narastającego ruchu sprzeciwu, który zdaje się nabierać dopiero silniejszego wyrazu na skutek niczym nieograniczonego, sukcesywnie postępującego rozrastania się sieci drogowej, która w skrajnych przypadkach prowadzić ma również do kolejnych wyburzeń, nielicznych już zachowanych w pasmach rezerw, najczęściej przedwojennych jeszcze zabudowań. Przy czym, podkreślenia w tym miejscu wymaga fakt, że nie dysponujemy obecnie pełną i podpartą odpowiednimi badaniami oceną sposobu wydatkowania środków finansowych pochodzących z programów pomocowych Unii Europejskiej i ich wpływu na strukturę urbanistyczną miast współczesnej Polski, dlatego tak przedstawiony wywód ma tylko charakter polemiczny.

Pomimo że, wyraźna większość środków finansowych pochodzących z programów pomocowych Unii Europejskiej przeznaczona zostaje na rozwój sieci drogowej w Polsce, to bardzo wyraźna pozostaje dychotomia w kwestii sposobu ich wydatkowania. Równoległe do przedstawionych działań, realizowane są również wymagające znacznie mniejszych nakładów inwestycje mające na celu poprawę jakości przestrzeni publicznej, budowę od podstaw systemu ścieżek rowerowych, budowę nowych linii tramwajowych, wymianę przestarzałej floty komunikacji miejskiej, wprowadzenie stref uspokojonego ruchu samochodowego (*strefa 30*) etc. Co ciekawe, kierunki te uznaje się za znacznie bliższe rzeczywistym intencjom stojącym za tymi programami pomocowymi, które realizować mają przecież zadania europejskiej polityki miejskiej zapisane, najpierw w mniej oficjalnej formie, w Karcie Lipskiej (2007), a potem już jako obowiązujący dokument przyjęty na międzyministerialnym szczeblu Unii Europejskiej jako Pakt Amsterdamski (2016). Choć jednak taką politykę miejską uznaje się za powszechnie przyjętą w krajach starej Unii, w Polsce utożsamia się ją nadal z postulatami tzw. ruchów miejskich.

Co ciekawe jednak, rozwiązania właściwe dla tak zarysowanej europejskiej polityki miejskiej rozpowszechniają się już obecnie na globalną skalę. Określić je można

¹³⁰ Dane za Eurostatem na lata 2007–2012.

przy tym mianem *kopenhagizacji* (ang. *copenhagenization*)¹³¹ i choć rzeczywiście zakorzenione one są jeszcze w ruchach protestu, których ikoną pozostaje Jane Jacobs, to współcześnie utożsamiana są raczej z osobą duńskiego urbanisty, Jana Gehla i z postulatami mającymi na celu poprawę jakości życia mieszkańców miast (ang. *liveable city*) poprzez zwiększanie przychylności władz miejskich dla ruchu pieszego i rowerowego. Warto w tym miejscu przywołać realizację przeprowadzoną na przełomie 2008 i 2009 roku, właśnie przez zespół Jana Gehla, w samym sercu Nowego Jorku (ilustracja 34). Zdawało się, że niewykonalna przemiana wiecznie zakorkowanego Broadwayu w deptak, a Times Square w wielki plac miejski z wyraźnie ograniczonym ruchem samochodowym nigdy nie będzie mogła zostać dokonana. Jednak dzięki woli politycznej i fortelowi władz miejskich, które przeprowadzić miały konieczne zmiany pod osłoną zapowiadanej „tymczasowości” całego projektu, raz oddanej mieszkańcom przestrzeni publicznej nie sposób już im było odebrać (Gehl 2014). Zmiany te zaszły przede wszystkim przy użyciu farby i małej architektury miejskiej. Zieleń została wprowadzona w formie tymczasowej, w wielkich donicach, a ruch pieszy stymulowano poprzez aranżowanie miejsc przeznaczonych do dłuższego przebywania poprzez ustawianie kawiarnianych stolików, krzeseł i parasoli. Zmiany te dotyczyły całego Manhattanu, gdzie w ciągu zaledwie trzech lat, dzięki zastosowaniu prostej i nie wymagającej wydatkowania wysokich środków metodzie udało się wytyczyć więcej ścieżek rowerowych niż w ciągu 50 lat w modelowym, kopenhaskim pierwowzorze (Sadik-Khan 2017 *passim*).

Podstawowe założenia właściwe dla tendencji tzw. kopenhagizacji narodzić się miały właśnie w północnoeuropejskich miastach, dzięki inspiracji charakterem miejskości właściwym dla miast włoskich. Co ciekawe, południowy sposób życia miał być niemożliwy do aplikacji w miastach północnych. Jednakże Kopenhaga nie tylko zmiany te pomyślnie wprowadziła, doprowadzając do całkowitej przemiany Strøget – najważniejszą ulicę miasta – ale i całego zespołu śródmiejskiego, ale też wypracowała własne rozwiązania, które dziś zaczynają przyswajać również miasta włoskie. Kluczowym opracowaniem dla tak zarysowanej koncepcji tzw. kopenhagizacji jest książka autorstwa samego Jana Gehla, zatytułowana „Życie między budynkami” (Gehl 1971 (2009)), która na podstawie obserwacji fenomenu przestrzeni publicznej miasta włoskiego wskazuje na właściwy model miasta europejskiego, którego ludzka skala i znaczna gęstość wymusza odpowiedni sposób użytkowania¹³², preferując ruch piesz i rowerowy nad ruch samochodowy. W tym świetle, charakterystyka tzw. kopenhagizacji jest dość jednoznaczna i opiera się na poprawie jakości przestrzeni publicznej (ilustracja 35). Dlatego zmiany te dotyczą przede wszystkim sposobu użytkowania przestrzeni już istniejącej niż jakichkolwiek przemian przestrzennych.

131 Termin ten nie obowiązuje w szerokiej literaturze, jednakże jego zasadność zostaje szerzej zarysowana w dalszej części tego podrozdziału.

132 Do tych założeń odwołuje się też teoria Nowego Urbanizmu (ang. *New Urbanism*) opracowana na potrzeby Stanów Zjednoczonych, gdzie struktura urbanistyczna ma zupełnie inny charakter niż w Europie.

Obecnie jednak tendencje właściwe dla tzw. kopenhagizacji nadal się jeszcze kształtują i jako takie nie mogą zostać jeszcze w sposób właściwy zdefiniowane. Jednakże warto już teraz podkreślić pewien etapowy ich charakter, który tak jak w przywołanej realizacji na Manhattanie w Nowym Jorku w pierwszej kolejności obejmuje przejście z modelu mobilności opartego na indywidualnym ruchu samochodowym do modelu mobilności opartego na transporcie publicznym. Zmiana taka może zajść w mieście przy wykorzystaniu stosunkowo niewielkich środków i ma znaczenie kluczowe dla sposobu użytkowania samej przestrzeni publicznej. Dopiero w drugiej kolejności możliwe stają się wszelkie przekształcenia mające na celu dostosowanie danej przestrzeni publicznej do nowych realiów. Podkreślenia wymaga, że taka etapowość spowodowana jest właśnie centralnym charakterem poddawanych przemianom obszaru, który charakteryzuje się w pełni wykształconą strukturą urbanistyczną. Mianowicie, z zasady zmiany właściwe dla tendencji tzw. kopenhagizacji, obejmują zespoły staromiejskie i zespoły śródmiejskie, które pełnią funkcję centrum miast.

Niestety taka negacja modelu mobilności właściwego dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu lat 60. i 70. XX wieku zachodzi powoli także w miastach współczesnej Polski i wreszcie dosięgnąć może także ich założeń pierścieniowych. Zmiana sposobu użytkowania, jaka jest propagowana w ramach kopenhagizacji, doprowadzić może do odnowy założeń pierścieniowych, czyli przywrócenie im wartości jako ważnej przestrzeni publicznej miasta. Efektem tego byłoby ponowne poszerzenie obszaru śródmiejskiego czy też wielkomiejskiego miast współczesnej Polski. Oczywiście zmiany te mogą prowadzić też wreszcie do przemian przestrzennych, jednak w swoim charakterze mają one obecnie, głównie wpływ na zmianę sposobu użytkowania istniejącej już przestrzeni miejskiej.

3.4 Nowe ujęcie typologiczne

Przedstawiona synteza szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego fenomenu założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku uzupełniona została przez zarysowanie specyfiki, uwzględniającej przemiany przestrzenne zachodzące w relacji do najważniejszych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, jakie ukształtowały i wciąż kształtują strukturę urbanistyczną miast współczesnej Polski. Na tej podstawie wypracowane zostało nowe ujęcie teoretyczne, pozwalające na sformułowanie dwóch równoległych ram typologicznych. Pierwsza z nich, typologia oparta na periodyzacji następujących po sobie chronologicznie przemian przestrzennych, w sposób wyraźny powstała w odniesieniu do przeprowadzonej krytyki typologii Bernatzky’ego. Druga, typologia oparta na analizie elementów urbanistycznych, odnosi się bezpośrednio do stanu obecnego badanych założeń pierścieniowych rozumianych jako pasmowe zespoły urbanistyczne, które z zasady nie mają jednak jednorodnego charakteru. Sformułowane w ten sposób ramy typologiczne, które uznać należy za niezależne i odnoszące się do różnych ujęć

teoretycznych, pozwoliły na przeprowadzenie w następnym rozdziale szczegółowej analizy założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wybranych przypadków, a następnie ich przyporządkowanie i porównanie.

3.4.1 Typologia oparta na periodyzacji przemian przestrzennych

Typologia oparta na periodyzacji przemian przestrzennych to typologia założeń pierścieniowych przeprowadzona na podstawie chronologicznie zachodzących na ich obszarze przekształceń uporządkowanych w relacji do najważniejszych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, jakie ukształtowały strukturę urbanistyczną miast współczesnej Polski. Kolejne uwarunkowania i paradygmaty, dla zachowania przejrzystości, przyporządkowane zostały trzem głównym okresom jakie w sposób szczególny miały wpływ na same założenia pierścieniowe: okres ich kreacji, okres ich przekształceń oraz okres ich odnowy¹³³, których opisanie możliwe było dzięki przeprowadzonej syntezie szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego fenomenu tych zespołów urbanistycznych. Przy czym szczególnego podkreślenia wymaga znaczenie cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych, które mają fundamentalne znaczenie w kontekście wyodrębnienia się grupy założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski. W ramach opisu tak przyporządkowanych typów założeń pierścieniowych wskazane zostały podstawowe ich cechy, wynikające z charakterystyki przekształceń właściwych dla danego okresu ich kreacji bądź przekształceń, które określone zostały w relacji do wskazanych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych. Całość dopełniona została określeniem czasu oddziaływania danego typu i jego ogólnie pojętego wpływu społeczno-kulturowego.

Tak zarysowana typologia oparta na periodyzacji przemian przestrzennych w sposób wyraźny zakorzeniona została na przeprowadzonej krytyce typologii Bernatzky'ego, która pozwoliła nie tylko na jej uzupełnienie, ale też poszerzenie o perspektywę późniejszych przekształceń zachodzących na obszarze założeń pierścieniowych, uwzględniając nieustannie trwający proces ewolucji struktury urbanistycznej miasta¹³⁴. Dlatego też, dla zachowania przejrzystości całego nowego ujęcia typologicznego, typy utożsamiane z uwarunkowaniami i paradygmatami urbanistycznymi przynależącymi do pierwszego wykazanego okresu, to jest okresu kreacji założeń pierścieniowych, który bezpośrednio powiązany jest z defortyfikacją miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, uznać można za powtórzenie czterech modeli przedstawionych właśnie w typologii Bernatzky'ego: *brak wyzyskania sposobności*,

¹³³ Podział ten, odzwierciedlający dynamikę przemian przestrzennych zachodzących na obszarze założeń pierścieniowych, bezpośrednio powiązany z ich genezą, rozwojem, degradacją i możliwymi kierunkami zmian w przyszłości, powielony został zarówno w zakresie rozprawy doktorskiej (patrz podrozdział 1.6), jak i samej konstrukcji pracy.

¹³⁴ Ujęcie takie jest właściwe również z perspektywy aktualnie obowiązującej Rekomendacji UNESCO z 2011 roku, zatytułowanej *Historic Urban Landscape*, odnoszącej się do praktyki konserwatorskiej i projektowej na obszarze miast historycznych. Zobacz więcej w podrozdziale 2.3.

założenia parkowe, założenia wielkomiejskie i założenia mieszane. Opis ich cech został jednak zarysowany już na podstawie uzupełnionej syntezy szerszego kontekstu teoretycznego i historycznego.

Drugi okres, czyli okres przekształceń założeń pierścieniowych, odnosi się przede wszystkim do powoli postępującego procesu ewolucji modelu mobilności, który osiąga swój punkt zwrotny w Polsce dopiero w latach 60. i 70. XX wieku. W konsekwencji założenia pierścieniowe, pierwotnie zaprojektowane jako przestrzeń publiczna, zdominowane zostają przez funkcję transportową i ulegają wyraźnej degradacji. Okres ten obejmuje jednak znacznie szerszy proces przekształceń już istniejących założeń pierścieniowych, zachodzących w oderwaniu od praktycznie zakończonego już wraz z końcem pierwszej wojny światowej procesu defortyfikacji miast europejskich. W ten sposób zawiera on zarówno szeroko zakrojone, lecz w niewielkim stopniu zrealizowane plany właściwe dla ideologii totalitarnych, obejmujących zarówno okres nazistowski, okres socrealistyczny, jak i okres autorytarny w Polsce międzywojennej (1926–1933–1945–1949–1956), ale też przekształcenia związane ze zniszczeniami dokonanymi w czasie drugiej wojny światowej, kreację nowych założeń pierścieniowych na skutek powojennej odbudowy w formach historycznych zespołów staromiejskich przeprowadzonej według zasad tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej oraz wspomniane już przemiany właściwe dla funkcjonalizmu i późnego modernizmu.

Trzeci, ostatni już okres, to okres odnowy założeń pierścieniowych, który utożsamiać należy z procesem negacji przyjętego w latach 60. i 70. XX wieku modelu mobilności opartego na indywidualnym transporcie samochodowym postępującym w związku z globalnie rozpowszechniającymi się tendencjami, które określić można mianem *kopenhagizacji*. Zachodzące w tym okresie zmiany nie mają w pierwszej swojej fazie charakteru ściśle przestrzennego, a skupiają się raczej na sposobie użytkowania przestrzeni publicznej. Efekty te uzyskiwane są często za pomocą niskobudżetowych interwencji (przeprowadzonych przykładowo z wykorzystaniem farby czy donic z roślinami), które bez większych przeszkód można następnie jeszcze korygować bądź rozszerzać. Choć zmiany te na pozór zdają się mieć niewielki wpływ na dotkniętą nimi strukturę urbanistyczną, to pozwalają one przede wszystkim na przywrócenie życia miejskiego do zdominowanych wcześniej przez funkcję transportową obszarów miasta. Dzięki tak pomyślanym zmianom, w wypadku założeń pierścieniowych, możliwy okazuje się ich powrót do pierwotnej funkcji, czyli kluczowej przestrzeni publicznej zespołu śródmiejskiego bądź staromiejskiego. Dopiero w późniejszym czasie możliwe okazują się właściwe przemiany przestrzenne przeprowadzone już w duchu nowego sposobu użytkowania danej przestrzeni publicznej, a także w zgodzie z modelem mobilności opartym już nie na indywidualnym transporcie samochodowym a na transporcie publicznym.

Okres kreacji założeń pierścieniowych

Pierwszy, okres kreacji założeń pierścieniowych, zawiera typy kreacji założeń pierścieniowych i typy następujących na ich obszarze przemian przestrzennych, uporządkowane w relacji do najważniejszych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, właściwych dla okresu defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku. To właśnie do tych typów przyporządkować należy większości założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, które pierwszą swoją formę uzyskały na skutek procesu swojej defortyfikacji, przeprowadzanej zazwyczaj jeszcze przed pierwszą wojną światową. Jak już zostało zauważone, przedstawione typy w sposób wyraźny zakorzenione zostały w typologii Bernatzky'ego, powtarzając nazwy i podstawowe założenia czterech modeli w niej nakreślonych, uzupełnionych jednak o wnioski z przeprowadzonej syntezy szerszego kontekstu teoretycznego i historycznego.

brak wyzyskania sposobności

czas trwania: od średniowiecza aż po koniec XVIII wieku

podstawowe cechy przestrzenne: na skutek skokowego rozwoju danego zespołu miejskiego, dokonanego poprzez wytyczenie w pewnym oddaleniu od dotychczas istniejącej nowej linii fortyfikacji miejskich, dochodzi do procesu zlewania się jego struktury urbanistycznej wewnątrz nowych jego granic. W efekcie następuje zatarcie jego dawnej linii fortyfikacji poprzez wchłonięcie jej fos i murów miejskich przez zwartą zabudowę miasta zamkniętego. Dawna linia takich fortyfikacji pozostaje nadal widoczna w strukturze urbanistycznej miasta, jednak zaledwie w formie nieregularnej, wąskiej ulicy, często niczym szczególnym się niewyróżniającej na tle reszty zespołu średniowiecznego. W ten sposób niewykorzystana zostaje szansa na wykształcenie nowego zespołu urbanistycznego mającego charakter szczególnej przestrzeni publicznej.

wpływ społeczno-kulturowy: realizacje tego typu były skutkiem potrzeby zaspokojenia ciągle rosnącego głodu przestrzeni w zamkniętej ciasnym pierścieniu fortyfikacji strukturze urbanistycznej, której w wielu wypadkach nie mogło zaspokoić żadne poszerzenie granic miasta. Takie dogęszczanie miasta na nowych obszarach prowadziło do złych warunków życia w związku z czym jako pierwsi zagadnienie uzdrowienia miast podjąć mieli właśnie tzw. higieniści.

założenia parkowe

czas trwania: od końca XVIII wieku aż po połowę tzw. długiego XIX wieku

podstawowe cechy przestrzenne: bezpośrednio zakorzeniony w praktyce francuskiej proces defortyfikacji miast, który rozpowszechniony następnie zostaje na skutek wojen napoleońskich, doprowadzić ma do zakładania założeń parkowych, w formie zielonej otuliny zespołu staromiejskiego, bądź średniowiecznego, na miejscu dawnej linii jego fortyfikacji. Kreacja założeń parkowych bezpośrednio zakorzeniona była w koncepcji romantycznego parku krajobrazowego, chociaż na ich ostateczny kształt miały wpływ również angielskie wzorce sztuki ogrodowej. Dlatego też, wśród wielu realizacji dominować miały zarówno regularne w formie promenady, jak też swobodna kompozycja krajobrazowa, zależnie od momentu podjęcia decyzji o kształtowaniu założenia parkowego. Realizacje tego typu zachodzą głównie na skutek decyzji o podłożu militarnym bądź politycznym i nie towarzyszyć miał im jeszcze proces gwałtownej urbanizacji właściwej dla okresu industrializacji.

wpływ społeczno-kulturowy: realizacje założeń parkowych wprowadzały bezpośrednio na granicy, gęstej struktury urbanistycznej miasta zamkniętego, zieleni parkową na którą brakowało dotychczas miejsca wewnątrz zespołu średniowiecznego, bądź staromiejskiego. Była to przy tym szeroko dostępna, wysoce demokratyczna przestrzeń, choć przeznaczona głównie na tzw. przechadzki, właściwe dla nowo kształtującego się stylu życia mieszczan. Jednocześnie, realizacje takie pozwalały na zachowanie wyraźnej granicy miasta, zachowując tym samym dawne związane z nią zwyczaje.

założenia wielkomiejskie

czas trwania: od drugiej połowy tzw. długiego XIX wieku aż po pierwszą wojnę światową

podstawowe cechy przestrzenne: reprezentacyjne zespoły urbanistyczne powstałe na obszarze dawnych fortyfikacji miejskich, w bezpośredniej relacji z dopiero kształtującą się nowoczesną urbanistyką, przyjmują formę równo wytyczonych, wysadzanych drzewami, wielkomiejskich bulwarów. Na obszarze założeń wielkomiejskich przeważają funkcje usługowa, mieszkaniowa oraz transportowa. Ich obrzeżna, bogata, wielkomiejska zabudowa towarzyszy wolnostojącym gmachom publicznym mającym na celu demonstrację siły władzy państwowej. Taki charakter zabudowy prowadzić miał do wyraźnego ograniczenia zielonego charakteru dotychczas powstających założeń pierścieniowych, które określone zostały jako założenia parkowe. Model ten wyraźnie zakorzeniony został w realizacji tzw. Wielkiej Przebudowy Paryża, a następnie rozpowszechniony w miastach niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku poprzez realizację wiedeńskiego, a później też kolońskiego Ringstrasse.

wpływ społeczno-kulturowy: realizacje założeń wielkomiejskich wprowadzały do struktury urbanistycznej miasta, reprezentacyjne zespoły urbanistyczne, będące nie tylko przedłużeniem zespołu średniejskiego miasta, ale też manifestacją siły władz państwowych. Obszar ten ma zarazem charakter kapitalistyczny, gdyż realizacja całego założenia, bezpośrednio powiązana była ze sprzedażą części jego gruntów, jako atrakcyjnych działek inwestycyjnych.

założenia mieszane

czas trwania: okres międzywojenny

podstawowe cechy przestrzenne: ukształtowane pod wyraźnym wpływem krytyki Camillo Sittego wobec charakteru wiedeńskiego Ringstrasse, założenia mieszane, powstają już z reguły po zakończeniu pierwszej wojny światowej, na skutek kontynuacji wcześniej podjętych założeń. Mają one jednak już formę pozbawioną politycznego wyrazu. Dlatego też ich podstawową cechą było utrzymanie równowagi pomiędzy reprezentacyjną formą bulwarów miejskich właściwą dla założeń wielkomiejskich oraz zielonym charakterem właściwym dla założeń parkowych. Realizacje te należy przy tym uznać za właściwe dla okresu schyłkowy kreacji założeń pierścieniowych powziętej na skutek defortyfikacji miast europejskich.

wpływ społeczno-kulturowy: realizacje założeń mieszanych kształtowane były przede wszystkim w konsekwencji konfliktu pomiędzy uwarunkowaniami ekonomicznymi a potrzebą kreacji nowych przestrzeni zielonych w centrum miasta.

Okres przekształceń założeń pierścieniowych

Drugi, okres przekształceń założeń pierścieniowych, zawiera typy wykształcone na skutek następujących na ich obszarze przemian przestrzennych, uporządkowane w relacji do najważniejszych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych. Przekształcenia te zachodzące już w oderwaniu od procesu defortyfikacji odnoszą się zasadniczo do zespołów urbanistycznych już wykształconych. Zarazem podkreślenia wymaga, że to właśnie na skutek tych przekształceń założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski w sposób wyraźny wyodrębniły się z szerszej grupy miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku.

cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane

czas trwania: 1945

podstawowe cechy przestrzenne: na skutek olbrzymiej skali zniszczeń wojennych, która obejmuje przede wszystkim centralnie zlokalizowane zespoły śródmiejskie bądź staromiejskie, a także wykształcone na ich obszarze graniczne założenia pierścieniowe, trwający czasem nawet kilkaset lat rozwój struktury urbanistycznej, przede wszystkim miast Ziemi Odzyskanych, zostaje w sposób nagły przerwany. Przekształcenia te, związane są jednak też z politycznymi decyzjami właściwymi dla okresu autorytarnego i totalitarnego, które mogą zostać szeroko rozpięte pomiędzy 1926–1933–1945–1949–1956 rokiem. Choć ostatecznie realizacja zarysowanych w tym czasie projektów jest wyraźnie ograniczona, to mają one istotny wpływ na powojenny obraz samych założeń pierścieniowych, które w wielu wypadkach poddane zostały tzw. degermanizacji.

wpływ społeczno-kulturowy: na skutek cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych, które nie tylko prowadzą do olbrzymiej skali zniszczeń wojennych, następuje przerysowanie granic Europy Środkowej i Wschodniej, między innymi poprzez realizację stalinowskiej koncepcji przeniesienia Polski ze wschodu na zachód, skutkującej olbrzymią falą migracji, która dotykając miała milionów ludzi, na skutek czego relacja między miejscem, pamięcią a tożsamością zostaje ostatecznie zerwana. Zachodzące równoległe gwałtowne przemiany społeczne, kulturowe i materialne, doprowadzić mają do tzw. prześlonej rewolucji, na skutek której, funkcjonująca jeszcze w okresie międzywojennym, struktura społeczna oparta na podziale stanowym, zastąpiona zostaje nowoczesnym modelem społecznym.

tzw. polska szkoła konserwatorska

czas trwania: 1945–1949–1956

podstawowe cechy przestrzenne: powojenna odbudowa w formach historycznych zespołów staromiejskich, miała na celu przywrócenie historycznego centrum zniszczonym w czasie drugiej wojny światowej miastom. Przy czym, według jej zasad tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, taki zespół staromiejski traktowany był w całości jako obiekt konserwatorski, obejmujący także jego bezpośredni obszar graniczny. Dzięki temu, na skutek selektywnego charakteru odbudowy, wprowadzone miały zostać do struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski nowe założenia pierścieniowe, które służyć miały odbudowanym zespołom staromiejskim jako przedpole widokowe i wyraźna granica oddzielająca je od nowoczesnej architektury. Jednocześnie, na tak zaprojektowanym obszarze, przypominającym założenia parkowe otulające odtwarzane zespoły staromiejskie, wytyczona zostaje ich obwodnica, która pozwolić ma na znaczne ograniczenie ruchu kołowego na ich obszarze. Co więcej, w ramach możliwości, następuje też rekonstrukcja średniowiecznych murów obronnych, której realizacja ograniczona jest jednak zazwyczaj brakiem odpowiednich środków finansowych.

wpływ społeczno-kulturowy: realizacje przeprowadzone według zasad tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, miały na celu przywrócenie zespołów staromiejskich w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski, przede wszystkim leżących na Ziemiach Odzyskanych. Sam charakter tych realizacji, odwoływać się miał do obrazu miasta w wyimaginowanej formie, która nigdy wcześniej nie mogła istnieć. Realizacje te odnosiły się mianowicie do bliżej nieokreślonej, piastowskiej w swoim wyrazie, formy, która miała legitymizować przynależność włączonych po 1945 roku miast do Polski Ludowej.

funkcjonalizm i późny modernizm

czas trwania: lata 60. i 70. XX wieku

podstawowe cechy przestrzenne: przekształcenia właściwe dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu modelu mobilności opartego na indywidualnym transporcie samochodowym, wyróżniają się nie tylko skalą, ale też wagą jaką została w trakcie ich projektowania przyłożona do segregacji ruchu i poziomu jego przepustowości. Na miejscu skrzyżowań powstają całe węzły komunikacyjne, wąskie ulice zastępują poprzedzielane pasami zieleni arterie przelotowe, dodatkowe miejsce zajmują wydzielone torowiska tramwajowe, przejścia dla pieszych zastąpione zostają długimi tunelami lub kładkami. W konsekwencji również pierwotnie zaprojektowane jako przestrzeń publiczna założenia pierścieniowe, których obwodowy charakter idealnie wpisywał się do nowych, systemowych rozwiązań miejskich sieci komunikacyjnych, zdominowane przez funkcję transportową, ulegają wyraźnej i często wciąż postępującej degradacji.

wpływ społeczno-kulturowy: realizacje właściwe dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu, doprowadzają do zdominowania dotychczas uniwersalnej przestrzeni publicznej przez funkcję transportową. W efekcie ciągle rosnący ruch kołowy, nie tylko doprowadza do degradacji przestrzeni publicznej miasta, ale też do zmiany sposobu życia jego mieszkańców. Wraz z postępującym kryzysem rozlewających się miast, postępuje też obumieranie ich dzielnic centralnych, a co za tym idzie – obniża się też jakość ich przestrzeni publicznej. W związku z tym coraz mniejszą wagę przykłada się też do samych założeń pierścieniowych, które stanowią tylko obszar graniczny zespołów śródmiejskich bądź staromiejskich.

Okres odnowy założeń pierścieniowych.

Trzeci, okres odnowy założeń pierścieniowych, zawiera tylko jeden typ przemian przestrzennych następujących na ich obszarze, powiązany z negacją przyjętego w latach 60. i 70. XX wieku modelu mobilności opartego na indywidualnym transporcie samochodowym. Na skutek postępujących w jego ramach przemian przestrzennych możliwy okazuje się powrót założeń pierścieniowych do ich pierwotnej formy, wysokiej jakości przestrzeni publicznej.

kopenhagizacja

czas trwania: od 2004 roku

podstawowe cechy przestrzenne: tendencje właściwe dla tzw. kopenhagizacji nie są jeszcze w pełni ukształtowane i jako takie nie mogą zostać jeszcze w sposób właściwy zdefiniowane, zdają się jednak mieć one charakter wyraźnie etapowy. W pierwszej kolejności przekształcenia zachodzą przede wszystkim w odniesieniu do sposobu użytkowania przestrzeni już istniejącej, a nie właściwych przemian przestrzennych. Zmiany te nie wymagają dużych środków, stymulowany jest ruch pieszcy, aranżowane są miejsca przeznaczone do dłuższego przebywania, ograniczona zostaje sieć komunikacyjna przeznaczona dla indywidualnej komunikacji samochodowej, którą zastępuje transport publiczny i infrastruktura rowerowa. Dopiero kiedy ugruntowane zostaje takie przejście z modelu mobilności opartego na indywidualnym ruchu samochodowym do modelu mobilności opartego na transporcie publicznym, możliwe stają się wszelkie przekształcenia mające na celu poprawę jakości przestrzeni publicznej (ang. *liveable city*), poprzez dostosowanie przestrzeni miasta do nowej formy użytkowania, które zachodzą już w perspektywie długofalowej.

wpływ społeczno-kulturowy: negacja dotychczas funkcjonującego modelu mobilności, opartego na indywidualnym transporcie samochodowym, pozwala na odzyskanie, dotychczas zdominowanej przez funkcję transportową przestrzeni publicznej miasta. Szczególnie odnosi się to do samych założeń pierścieniowych, które jako pasmowe zespoły urbanistyczne, wyraźnie ucierpiały na skutek gwałtownego rozwoju sieci drogowej. Dlatego też współcześnie możliwa okazuje się odnowa samych założeń pierścieniowych, rozumianych jako kluczowa przestrzeń publiczna w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski.

3.4.2 Typologia oparta na analizie elementów urbanistycznych

Typologia oparta na analizie elementów urbanistycznych to typologia założeń pierścieniowych przeprowadzona na podstawie analizy stanu obecnego ich struktury urbanistycznej. Chociaż oczywistym wydaje się, że założenia pierścieniowe, jako pasmowe zespoły urbanistyczne, powinny zasadniczo charakteryzować się ciągłością swojej formy, to nie oznacza to wcale, że muszą mieć przy tym jednorodny charakter na całej swojej długości. Jednocześnie, początkowo spójny charakter założeń pierścieniowych, które traktować należy całościowo jako czytelne zespoły urbanistyczne, właściwy jest przede wszystkim dla momentu ich kreacji. Chociaż nadal, jako pasmowe zespoły urbanistyczne, składać się one mają z ciągu różnych elementów urbanistycznych, które pozostają wyraźnie zmienne na różnych odcinkach takiego założenia pierścieniowego. Jednakże w konsekwencji zachodzących w czasie kolejnych dekad po kreacji danego zespołu urbanistycznego przekształceń, które to nie zawsze przeprowadzone zostają z należyty uwzględnieniem całości tak rozumianego zespołu urbanistycznego, zróżnicowany charakter każdego z elementów urbanistycznych danego założenia pierścieniowego może się wyraźnie pogłębiać. Ostatecznie proces ten może doprowadzić nie tylko do zaburzenia spójności i czytelności danego zespołu urbanistycznego, ale też do jego przerwania i chaotycznej fragmentaryzacji. Dlatego też, aby w sposób właściwy odczytać wpływ przekształceń określonych za pomocą typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych, konieczne jest nakreślenie nowego ujęcia typologicznego, pozwalającego na przedstawienie wpływu dotychczasowych ich przekształceń na obecny stan założeń pierścieniowych.

Dlatego też nowa typologia założeń pierścieniowych poprzez analizę składających się na nie elementów urbanistycznych, uwzględnić musi zarówno stan obecny, jak i ogólny charakter tych pasmowych zespołów urbanistycznych. Jak dotychczas założenia pierścieniowe odczytywane były zasadniczo jako jeden zespół urbanistyczny, część szerszej struktury urbanistycznej miasta, nie tylko o ciągłej, ale i spójnej formie. Za podstawę teoretyczną takiego ujęcia typologicznego posłużyć powinna teoria Kevina Lyncha i określone przez niego *krawędzie*, jak i pasy graniczne (ang. *fringe belt*) właściwe dla teorii morfologii miast. W związku z czym konieczne jest rozszerzenie dotychczasowej teorii o nowy model teoretyczny, dzięki któremu możliwym będzie przeprowadzenie analizy struktury urbanistycznej założeń pierścieniowych, na którą składać się będzie grupa podstawowych elementów urbanistycznych, mających powtarzalny charakter w strukturze urbanistycznej większości z badanych przypadków. Dzięki czemu możliwe stanie się odczytanie potencjalnie zróżnicowanego charakteru struktury urbanistycznej założeń pierścieniowych, nie tylko w perspektywie formy określonej w czasie ich kreacji, ale też w perspektywie postępujących przekształceń, mogących prowadzić do ich degradacji i utraty ich czytelności jako spójnego zespołu urbanistycznego. Co ciekawe, podkreślenia wymaga, że jak dotychczas nie przeprowadzono jeszcze porównywalnych badań opartych na analizie stanu obecnego struktury urbanistycznej założeń pierścieniowych.



ilustracja 36: Zestawienie 5 podstawowych elementów urbanistycznych. Opracowanie autora.

Wybrane elementy urbanistyczne

Na potrzeby typologii założeń pierścieniowych, wyszczególnione zostało pięć podstawowych elementów urbanistycznych, które w sposób systematyczny pozwolą w pełni opisać założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski. Elementy te to: plac miejski, arteria tranzytowa, bulwar miejski, założenia plantowe i założenia parkowe (ilustracja 36). Tak określone elementy urbanistyczne mają płynny charakter, gdzie jeden element przechodzi w naturalny sposób w drugi, czasem sprawiając tym trudność z właściwą ich definicją, jednocześnie dając też pewną dowolność interpretacyjną. Przykładowo plac miejski może równocześnie być opisany jako część założenia plantowego, a bulwar miejski może jednocześnie zostać określony jako część arterii tranzytowej. Zasadniczo jednak, dzięki takiemu uproszczonemu modelowi teoretycznemu, możliwym staje się opisanie w sposób systematyczny stanu obecnego każdego z badanych przypadków, co może pozwolić na ich porównanie i określenie nowego ujęcia typologicznego odnoszącego się do charakteru danego założenia, czyli jego *jednorodności*, *ciągłości* i *czytelności*. Przy czym podkreślenia wymaga, że typologia taka, oparta na modelu jakościującym może mieć na tym etapie tylko formę ograniczoną, która przedstawiona zostanie w formie opisowej.

plac miejski to jeden z najbardziej wyróżniających się elementów urbanistycznych jakie kształtują założenia pierścieniowe współczesnych miast Polski. Najczęściej pełni on funkcję przedpoła dla jakiegoś ważnego obiektu architektonicznego zespołu staromiejskiego bądź śródmiejskiego. W zależności od umiejscowienia w strukturze urbanistycznej miasta, plac miejski, mający najczęściej wysoce reprezentacyjny charakter, może też pełnić funkcję bramy do miasta jak i tzw. salonu miejskiego. Przykłady: Targ Węglowy w Gdańsku, Plac Zamkowy w Warszawie.

arteria tranzytowa, to typowy element urbanistyczny dla założeń pierścieniowych współczesnych miast Polski. To funkcjonalistyczne rozwiązanie oparte na przeświadczeniu o potrzebie zastosowania segregacji wszystkich rodzajów transportu w mieście charakteryzuje się całkowitą dominacją przestrzeni publicznej przez ruch kołowy. Dominacja ta doprowadza do wyparcia z danego obszaru innych funkcji miejskich. Arterie tranzytowe cechują wielopasmowe układy drogowe, często uzupełnione wydzielonymi torowiskami tramwajowymi i ścieżkami rowerowymi, przy czym przejścia piesze przez takie arterie nie tylko wytyczone są rzadko, ale też z założenia przyjmują formę przejść bezkolizyjnych (podziemnych lub nadziemnych). Przykłady: ulica Kazimierza Wielkiego we Wrocławiu, Wały Jagiellońskie w Gdańsku.

bulwar miejski to obecnie już rzadko występujący element urbanistyczny wśród założeń pierścieniowych współczesnych miast Polski. Pierwotnie znacznie bardziej popularny, dziś najczęściej zastąpiony przez arterie tranzytowe. Bulwary miejskie cechuje przede wszystkim pasmo zieleni w formie miejskiej alei spacerowej przedzielające po środku dwa pasma ruchu kołowego. Jednak ten element urbanistyczny utożsamiać należy przede wszystkim z bardziej harmonijnym występowaniem na jego obszarze funkcji miejskich. Przykład: Aleje Trzech Wieszców w Krakowie.

założenia plantowe to charakterystyczny element urbanistyczny dla założeń pierścieniowych współczesnej Polski, kojarzony przede wszystkim z Plantami krakowskimi, później szerzej rozpowszechniany przez założenia tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej. Przede wszystkim określić je można jako zieloną otulinę zespołu staromiejskiego bądź śródmiejskiego. Przyjmują one najczęściej formę pasmową, poczynając od zazwyczaj granicznej, wyciszonej formy zespołu centralnego wykazać można pasmo o funkcji parkowej, pasmo o funkcji transportowej i granicę zewnętrzną o charakterze znacznie bardziej ożywionej. Przykłady: Planty krakowskie, planty głównomiejskie w Gdańsku.

zielen parkowa to typowy element urbanistyczny dla założeń pierścieniowych współczesnych miast Polski, najczęściej o proveniencji sięgającej samej ich defortyfikacji. Założenie parkowej powstałe na obszarach pobastionowych, na których wytyczone zostały promenady i aleje. Fragmenty dawnych bastionów często przeobrażono w punkty widokowe a fragmenty dawnej fosi często były zamieniane na stawy parkowe. Zielen

parkowa nie zawsze wyraźnie różni się od założeń plantowych, które można uznać za specyficzny przypadek tych pierwszych. Przykład: Promenada we Wrocławiu.

3.5 Podsumowanie

Dzięki przeprowadzonej krytyce typologii Bernatzky'ego udało się opracować nowe ujęcie teoretyczne, mające na celu uzupełnienie syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego fenomenu założeń pierścieniowych miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku w kontekście założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski. W efekcie możliwe okazało się sformułowanie dla nich dwóch równoległych ram typologicznych. Pierwsza z nich, typologia oparta na periodyzacji, uwzględniająca specyfikę chronologicznie zachodzących na ich obszarze przemian przestrzennych uporządkowanych w relacji do najważniejszych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, jakie ukształtowały strukturę urbanistyczną miast współczesnej Polski. Druga, typologia oparta na analizie elementów urbanistycznych, odnosząca się bezpośrednio do stanu obecnego badanych założeń pierścieniowych rozumianych jako pasmowe zespoły urbanistyczne, które nie mają jednak jednorodnego charakteru. Dzięki temu możliwe okazuje się przeprowadzenie analizy porównawczej wybranych przypadków założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, która pozwoli na ostateczną weryfikację postawionych na początku rozprawy tez.

4

ANALIZA WYBRANYCH PRZYPADKÓW

4.1 Wprowadzenie

Przedstawione w poprzednim rozdziale nowe ujęcie teoretyczne wymaga przeprowadzenia odpowiedniego dowodu mającego na celu sprawdzenie jego trafności. W związku z tym w celu weryfikacji tez postawionych na początku rozprawy, przeprowadzona zostanie analiza porównawcza kilku wybranych przypadków założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, która odnosić się będzie bezpośrednio do tego nowego ujęcia teoretycznego, uwzględniającego zarówno historię przemian przestrzennych zachodzących w relacji do najważniejszych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, jak i analizę stanu obecnego tych zespołów urbanistycznych, przeprowadzoną w kontekście elementów urbanistycznych z których się one składają.

Na potrzeby analizy porównawczej wybranych przypadków, przeprowadzone zostały przede wszystkim badania literaturowe o charakterze historyczno-interpretacyjnym. Pozwoliły one na opracowanie uproszczonych opisów założeń pierścieniowych, przedstawiających w syntetycznej formie bardzo złożone problemy badawcze, ujęte w świetle szeroko zarysowanego kontekstu historycznego i teoretycznego. Na podstawie tego przeprowadzone zostało w formie tabelarycznej ostateczne zestawienie następujących po sobie przemian przestrzennych wybranych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski z listą następujących kolejno po sobie uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych właściwych dla typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych. Przy czym, podkreślenia wymaga, że dla pełnego opisanie każdego z wybranych przypadków z nich z osobna, koniecznym byłoby przygotowanie stosownych opracowań monograficznych, dalece wykraczających poza ramy tej rozprawy¹³⁵. Dlatego też, sam uproszczony opis, poprzedzony został przez zarysowanie obecnego stanu badań nad wybranymi przypadkami założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, który rów-

¹³⁵ W sposób szczególny, autor tej rozprawy, zauważył to w czasie prac szczegółowych nad historią przemian przestrzennych zespołu śródmiejskiego Gdańska, która okazała się zbyt pochłaniająca i obszerna, do tego stopnia, że jej wyniki okazały się niemożliwe do przedstawienia w tej rozprawie. Zobacz więcej podrozdział 1.3.

niez uznać należy za składową analizy porównawczej, pozwalającą na ich ocenę. Przy czym warto zauważyć, że założenia pierścieniowe stanowią jeden z fundamentalnych elementów struktury urbanistycznej każdego z omawianych przypadków.

Jednocześnie podkreślenia wymaga, że przeprowadzone badania nad przemianami przestrzennymi wybranych przypadków założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski posłużyły za dodatkowe źródło informacji przy opracowaniu syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego fenomenu założeń pierścieniowych miast europejskich, ze szczególnym uwzględnieniem wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej. Synteza ta pozwolić powinna na przynajmniej częściowe wypełnienie luki w dotychczasowych opracowaniach jaka wykazana została w ramach oceny aktualnego stanu badań.

Dopiero na tej podstawie przeprowadzona została ostateczna analiza stanu obecnego wybranych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, właściwa dla typologii opartej na analizie elementów urbanistycznych. W tym celu zestawiona została ze sobą struktura urbanistyczna zespołów śródmiejskich, właściwych dla wybranych założeń pierścieniowych. Takie graficzne zestawienie, przeprowadzone zostało poprzez przywołanie ich obrazu zawartego na zdjęciach satelitarnych, na które nałożone zostały następnie kalki, wyszczególniające obszar badanych zespołów urbanistycznych. Właściwe badanie przeprowadzone zostało dopiero na takim syntetycznym zapisie struktury urbanistycznej założeń pierścieniowych, gdzie poprzez nałożenie kolejnej kalki, określona została charakterystyka właściwa dla każdego odcinka badanego zespołu urbanistycznego, poprzez przyporządkowanie go do danego elementu urbanistycznego. Badanie takie, mające na celu przeprowadzenie uproszczonej waloryzacji, pozwoliło na dokonanie oceny, zarówno jakości przestrzeni publicznej założeń pierścieniowych, jak i ich ciągłości, jednorodności, spójności i czytelności jako pasmowych zespołów urbanistycznych.

Wreszcie podkreślenia wymaga, że charakter przeprowadzonej analizy szczegółowej i analizy porównawczej ogranicza się głównie do zagadnień ściśle przestrzennych, które pozostają jednak wyraźnie zakorzenione w historii przemian przestrzennych, jaka doprowadziła do ukształtowania współczesnej struktury urbanistycznej badanych ośrodków miejskich¹³⁶.

4.2 Uzasadnienie wyboru przypadków

Fenomen założeń pierścieniowych dotyczy szeroko pojętego modelu miasta europejskiego, którego rozwój w sposób konsekwentny prowadzić miał w większości znanych przypadków do jego przejścia ze struktury zamkniętej do struktury otwartej. W związku z tym grupa badanych obiektów obejmować może w skali europejskiej nawet kilka tysięcy jej miast. W skali współczesnej Polski mowa jest zapewne o kilkuset takich ośrodkach miejskich, zarówno większych, średnich, jak i o niewielkich rozmiarach. Nie sposób jednak określić dokładnie skali tego fenomenu bez prze-

¹³⁶ Założenie to zostało podjęte jeszcze w podrozdziale 1.6 dotyczącym zakresu rozprawy.

prowadzenia odpowiednich badań o charakterze przekrojowym. Jednakże, celem tego opracowania jest zbadanie roli samych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, a nie skali ich występowania. Jednocześnie, podkreślenia wymaga potrzeba porównywalnej skali badanych ośrodków miejskich, które wybrane zostaną do badania. Mogą to być zarówno małe miasteczka, średnie miasta jak i znaczące ośrodki regionalne. Przy czym kluczowy wpływ na decyzję ma tu też reprezentatywny charakter wybranej grupy miast, które muszą w jak najszerszym stopniu reprezentować zróżnicowany obraz założeń pierścieniowych.

Pewne rozwiązania podpowiada w tym miejscu przeprowadzona wcześniej analiza relacji pomiędzy wpływem następujących po sobie zmiennych uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych na przemiany przestrzenne zachodzące na obszarze założeń pierścieniowych. Mianowicie, aby dokonać rzetelnej analizy wybranych przypadków, należy objąć nią grupę ośrodków miejskich, które w sposób najwyraźniejszy poddawane były tym właśnie procesom.

Mowa tu o miastach, które nie tylko funkcjonowały jako najważniejsze ośrodki miejskie w momencie kreacji samych założeń pierścieniowych, ale też które zachowały później swoje znaczenie już jako miasta zlokalizowane w granicach współczesnej Polski. Dodatkowo za takim rozwiązaniem przemawia siła oddziaływania tych przypadków na pozostałe, mniejsze zespoły miejskie kraju. Dlatego też, analiza wybranych przypadków obejmie przede wszystkim grupę 4 miast, które można za najważniejsze zespoły miejskie w granicach współczesnej Polski, a zarazem które do końca tzw. długiego XIX wieku funkcjonowały jako wschodnia granica niemieckojęzycznej Europy Środkowej. Są to mianowicie (wymieniając od północy): Gdańsk, Poznań, Wrocław i Kraków.

Każde z tych miast charakteryzują inne typy założeń pierścieniowych w ich strukturze urbanistycznej, jak i wyraźne zróżnicowanie stanu badań nad nimi. Niektóre założenia pierścieniowe okazują się dynamicznie zmieniać na przestrzeni dekad jak chociażby gdański ring, kiedy inne zdają się trwać w formie bardzo zbliżonej do tej jaką uzyskują zaraz po defortyfikacji miasta jak chociażby wrocławska Promenada. Podobnie, niektóre z opisanych przypadków przebadane zostają bardzo szczegółowe jak chociażby krakowskie Planty, kiedy inne zdają się pozostawać poza obiektem zainteresowań jak chociażby we Wrocławiu obszar Czarnej Oławy. Dlatego też, przedstawione uproszczone opisy różnią się wyraźnie od siebie nawzajem, nie tylko długością ale też zawartymi w nich informacjami.

4.3 Ograniczenia analizy wybranych przypadków

Zanim przeprowadzona zostanie właściwa analiza podkreślenia wymaga zróżnicowanie jakie dotyczyć ma samych wybranych przypadków. Zakorzenione jest ono między innymi w wyraźnie zróżnicowanej historii kreacji samych założeń pierścieniowych, która nie tylko dotyczyć ma różnych zaborów, regionów czy nawet miast, ale też zupełnie różnego czasu ich realizacji. Przykładowo zestawienie defortyfikacji Wrocławia (1807) i Poznania (1904) może okazać się bardzo problematyczne. Następują one mianowicie

w zupełnie w innym kontekście historycznym, politycznym, ekonomicznym czy społecznym na przestrzeni całego stulecia. Za przykład może w tym miejscu posłużyć Wrocław początku XIX wieku, czyli wyraźnie zakorzenione już w niemieckojęzycznej Europie Środkowej miasto liczące sobie prawie 65 tys. mieszkańców, stojące u progu swojego dynamicznego rozwoju, który wyniesie je do pozycji liczącej sobie na początku XX wieku nawet 500 tys. mieszkańców metropolii, trudno zestawiać z Poznaniem początku XX wieku, który choć liczy już sobie wówczas ok. 120 tys. mieszkańców pozostaje nadal miastem prowincjonalnym, które jeszcze na początku poprzedniego, XIX wieku, liczyć miało sobie zaledwie 20 tys. mieszkańców.

Warto też wskazać na różnicę między Poznaniem a Krakowem, które choć należą do jednego obszaru, definiowanego na potrzeby tej rozprawy, jako niemieckojęzyczna Europa Środkowa tzw. długiego XIX wieku, funkcjonując pod innymi zaborami, funkcjonują też w zupełnie innych uwarunkowaniach politycznych. Mianowicie żyjący w Krakowie Polacy, pod wielonarodowym zaborom austriackim, mieli szansę rozwijania swojej samorządności, która choć przybierała różną skalę na przestrzeni wieku, stanowi kluczowy kontekst także dla zachodzących na obszarze tego miasta przemian przestrzennych. Z kolei żyjący w Poznaniu Polacy, którzy najpierw w państwie pruskim stanowili tylko 10% ludności, pozostając jedyną liczącą się mniejszością językową, a od powstania Cesarstwa Niemieckiego w 1871 roku, stanowić już mieli zaledwie 5% populacji. Dlatego też, zrozumiałym jest, że grupa ta poddawana była silnej presji germanizacyjnej¹³⁷. Co ciekawe, w tym samym czasie w Gdańsku żyła już tylko nieznaczna mniejszość polskojęzyczna, a zarazem defortyfikowane dopiero w 1895 roku miasto doświadczać miało w czasie całego XIX wieku okres wyraźnej stagnacji ekonomicznej, co stawia jego przykład gdzieś pomiędzy przypadkiem wrocławskim a poznańskim.

W tym kontekście warto też podkreślić znaczenie powojennych przemian przestrzennych jakie zachodzą na obszarze samych założeń pierścieniowych od cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych, które nie tylko mają ujednoczyć badane przypadki, ale też ostatecznie wyodrębnić je z szerszej grupy miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku. Jednakże, pomimo świadomości ograniczeń jakie niesie ze sobą tak skonstruowana analiza, zasadność jej konstrukcji wydaje się nadal pozostawać najkorzystniejszym z możliwych rozwiązaniem.

4.4 Struktura analizy wybranych przypadków

Ze względu na porównawczy charakter przeprowadzonej analizy, przyjęta została jednolita struktura dla każdego z opracowanych przypadków. Założenie takie ma na celu nie tylko zachowania czytelnego charakteru opisu, ale też umożliwienie

¹³⁷ W tym celu m.in. w 1886 roku, uchwalona została tzw. ustawa osiedleńcza, mająca na celu przyspieszenie germanizacji w Prusach Zachodnich i w Prowincji Poznańskiej, poprzez realizację, wymagającej sporych nakładów finansowych, polityki kolonizacyjnej. Zobacz więcej: Wojtczak oraz Thum.

ostatecznego zestawienia uzyskanych wyników z przeprowadzonej analizy. Na każde opracowanie przypadku składa się 6 podstawowych jego części:

- » zdjęcie satelitarne danego zespołu śródmiejskiego wraz z wyszczególnionymi jego założeniami pierścieniowymi, pozwalające na dokonanie pierwszego zestawienia wybranych przypadków;
- » krótki opis założeń pierścieniowych danego przypadku jasno określający charakter badanego zespołu śródmiejskiego;
- » zarysowanie szczegółowego stanu badań nad założeniami pierścieniowymi danego ośrodka miejskiego;
- » uproszczony opis umiejscawiający historię przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w kontekście właściwym dla danego miasta, jak i syntezie szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego fenomenu założeń pierścieniowych wraz z jego uzupełnieniem;
- » zestawienie zachodzących przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w ramach typologii opartej na periodyzacji;
- » przedstawienie analizy przestrzennej założeń pierścieniowych w ramach typologii opartej na analizie elementów urbanistycznych;

Na koniec warto zauważyć, że całość opracowania zilustrowana została szerokim zakresem planów, projektów i zdjęć archiwalnych. Chociaż ilustracje te w sposób wyraźny włączone zostały w zarys historii przemian przestrzennych każdego opisywanego przypadku z osobna, to próba ich zestawienia również może posłużyć za ciekawą formę porównawczą.

4.5 Gdańsk

Gdańsk, stolica województwa pomorskiego, położony u ujścia Wisły do Bałtyku w północnej części kraju. Najważniejszy port morski kraju i wiodący ośrodek miejski północnej jego części, tworzący, obok Gdyni i Sopotu, część tzw. Trójmiasta. Zamieszkały przez 461 tysięcy osób (1,141 miliona mieszkańców w skali obszaru metropolitalnego)¹³⁸.

Struktura urbanistyczna zespołu śródmiejskiego Gdańska zdefiniowana jest przez jego dwa założenia pierścieniowe: współcześnie słabo już czytelny gdański ring oparty na zachodniej i północnej części dawnych fortyfikacji nowożytnych oraz planty głównomiejskie, otulające odbudowane w formach historycznych po zniszczeniach drugiej wojny światowej Główne Miasto. Co ciekawe, na szczególną uwagę w Gdańsku

¹³⁸ Dane podane za Eurostatem, stan na 2014 rok (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/data/database> data weryfikacji: 05.02.2018 rok).



zasługuje także zespół placów miejskich położonych w zachodniej części jego zespołu średniowiecznego, będących swoistym zwornikiem obu jego założeń pierścieniowych. Najważniejszym z tych placów jest Targ Węglowy, który choć pełni kluczową funkcję w skali miasta, współcześnie pozostaje nie w pełni wykształconą przestrzenią miejską. Niestety, wraz z postępującymi od lat 60. i 70. XX wieku przemianami przestrzennymi zachodzącymi na obszarze zespołu średniowiecznego Gdańska, zakorzenionymi w duchu funkcjonalizmu i późnego modernizmu, jak dotychczas bardzo czytelny układ kompozycyjny jego struktury urbanistycznej, ulega wciąż postępującemu zacieraniu.

4.5.1 Stan badań nad założeniami pierścieniowymi Gdańska

Niestety jak dotychczas, założenia pierścieniowe Gdańska, jak i sama struktura urbanistyczna jego zespołu średniowiecznego, nie zostały w sposób należyty im opisane. Chlubnym wyjątkiem, w tej perspektywie jest obszerne opracowanie, Małgorzaty Omilanowskiej, która nie tylko w sposób szczegółowy przedstawia sam proces kreacji gdańskiego ringu na przełomie XIX i XX wieku, ale zarysowuje też szeroki kontekst tej realizacji (Omilanowska 2010). Wreszcie, w trakcie dotychczasowych studiów, również autor tej rozprawy, podjął się próby wskazania na fundamentalne znaczenie dwóch założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej zespołu średniowiecznego Gdańska (Bugalski 2014b, 2015c, 2015d), ze szczególnym uwzględnieniem samego gdańskiego ringu (Bugalski 2013). Jednakże, pozostały materiał dotyczący tematu tej analizy, określić należy jako zaledwie wzmiankowy i rozproszony, co w sposób oczywisty związane jest z ograniczonym zainteresowaniem badanymi zespołami urbanistycznymi.

Pozostając w kontekście gdańskiego ringu, nie sposób nie odnieść się też do historii rozwoju samych nowożytnych fortyfikacji Gdańska, która opisana została w sposób bardzo szczegółowy między innymi w formie monograficznej przez Jerzego Stankiewicza i Krzysztofa Biskupa (Stankiewicz i Biskup 1998), jak i w zawierającej prawie 20 artykułów pracy zbiorowej pod redakcją Grzegorza Bukala (Bukal 2006a), wśród których warto wskazać szczególnie na dwa teksty przedstawiające ich nowożytną (Bukal 2006b i późniejsza, znacznie rozszerzona jej wersja Bukal 2012), jak i XIX-wieczną, historię przemian przestrzennych (Strzok 2006). Jednocześnie, warto przywołać jeszcze inne opracowanie Krzysztofa Biskupa, który wskazuje na tzw. rejon ograniczeń budowlanych mające od drugiej połowy XIX wieku wyraźny wpływ na rozwój przestrzenny Gdańska (Biskup 1998). Całość historii przemian przestrzennych fortyfikacji Gdańska w sposób idealny dopełnia wspomniany już artykuł Małgorzaty Omilanowskiej przedstawiający proces defortyfikacji Gdańska (Omilanowska 2010). Przy czym, pewnym uzupełnieniem dla tego opracowania jest monografia Katarzyny Rozmarynowskiej, przedstawiająca historię jego założeń ogrodowych (Rozmarynowska 2011) oraz zarysowana właśnie w gdańskim kontekście przez Małgorzatę Kostrzewską (z domu Postawka) sylwetka Hermanna Josepha Stübgena (Postawka 2009).

Materiałów dotyczących architektury i urbanistyki gdańskiego ringu doszukiwać się warto w przeprowadzonej przez Piotra Lorensa, w oparciu o niemieckojęzyczne

materiały i szerzej nieznane plany¹³⁹, syntezę historii przemian przestrzennych Gdańska, na przestrzeni tzw. długiego XIX wieku, okresu Wolnego Miasta i okresu nazistowskiego (Lorens 1998) oraz jej późniejszą, znacznie rozszerzoną wersję (Lorens 2009). Jednocześnie, ważnym tłem dla samej realizacji pozostaje też kwestia stylu wilhelmińskiego, czyli neorenesansu niemieckiego, jako stylu narodowego Cesarstwa Niemieckiego (Makała 2003; Omilanowska 2008), zagadnienie to dotyczy zresztą w pewnym stopniu także Poznania i Wrocławia. Należy jednak, przywołać tutaj w sposób szczególny wyraźną krytykę tego stylu jaką przeprowadza Wiesław Gruszkowski powołując się na przedwojennych, niemieckojęzycznych jego krytykach (Gruszkowski 2009), a także serię albumów zatytułowanych *Był sobie Gdańsk*, która już na przełomie XX i XXI wieku rozbudzić miała we współczesnych gdańszczanach pewną nostalgię za utraconym miastem, odwołującą się właśnie do architektury tego okresu. Co ciekawe, tradycję tej serii kontynuuje do dnia dzisiejszego, nie tylko wydawany nieprzerwanie od 1998 roku, najpierw w formie miesięcznika a od 2002 roku w formie dwumiesięcznika, magazyn *30 dni*, ale też seria nowych albumów, portretujących przedwojenny, jak i powojenny Gdańsk¹⁴⁰. Niestety dla opisanie dalszej historii przemian przestrzennych gdańskiego ringu, koniecznym okazało się przeprowadzenie dalszego, szczegółowego studium, którego wyniki przedstawione zostały, we wspomnianych już wcześniej opracowaniach, autora tej rozprawy.

Powstanie plant głównomiejskich bezpośrednio powiązane jest z odbudową w formach historycznych Głównego Miasta, który to proces opisany został w pracy doktorskiej Jacka Friedricha z 2000 roku, którego publikacja miała miejsce dopiero w roku 2015 (Friedrich 2015). Pewnym uzupełnieniem tego opracowania jest praca habilitacyjna Marcina Gawlickiego z 2012 roku, dotycząca prac konserwatorskich przeprowadzonych w pierwszych, powojennych latach, w której odnaleźć można zarówno rozdział dotyczący urbanistyki zespołu średniowiecznego jak i fragmenty podnoszące kwestie murów miejskich Głównego Miasta (Gawlicki 2012). Zresztą same mury miejskie, jak i ich fragmentaryczna odbudowa w latach 50. i 60. XX wieku, były tematem opracowania Jerzego Stankiewicza (Stankiewicz 1958), a współczesną wartość tego założenia, wskazuje też Robert Hirsch (Hirsch 2010). Na koniec warto jeszcze przywołać w formie porównawczej niemieckojęzyczne ujęcie przedwojennych zagadnień konserwatorskich opisanych przez Birte Pusback (Pusback 2006), a także na polskojęzyczne tłumaczenie jednego z jej rozdziałów (Pusback 2013), które fragmentarycznie dotyczą też tematu tej analizy. Niestety w żadnej z tych publikacji zagadnienie plant głównomiejskich nie zostało poruszone jako ważny element przeprowadzonej odbudowy miasta, można nawet zaryzykować stwierdzenie, że ten zespół urbanistyczny, pomimo wyraźnej intencji jego twórców, nie został dotychczas rozpoznany jako istotny fragment po wielokroć opisywanej realizacji.

Przedstawiając historię przemian przestrzennych zespołu średniowiecznego Gdańska nie sposób nie wspomnieć o trzech fundamentalnych opracowaniach zajmujących się

¹³⁹ Jak chociażby fundamentalna publikacja *Danzig und seine Bauten 1908* czy nazistowskie plany przebudowy zespołu średniowiecznego Gdańska znalezione w 1945 przez Wiesława Gruszkowskiego.

¹⁴⁰ Mowa tu przede wszystkim o serii albumów publikowanych przez Macieja Kosycarza (opartych głównie na zbiorze zdjęć autorstwa jego ojca, Zbigniewa Kosycarza) i Fundację Karrenwall.

tym tematem, publikowanych kolejno w 1959, 1969 i 1971 roku (Stankiewicz i Szermer 1959; Massalski i wsp. 1969; Szermer 1971), a także stosownych rozdziałach zawartych w *Historii Gdańska* (Cieślak 1978–1998). Od 2013 roku, do wymienionych publikacji należy dodać też *Encyklopedię Gdańską*, której wersja elektroniczna jest do dnia dzisiejszego poprawiana i aktualizowana¹⁴¹. Istotne tło dla historii przemian przestrzennych Gdańska stanowią też, dotycząca kultury historycznej Gdańska w czasie tzw. długiego XIX wieku, monumentalna rozprawa Petera Oliviera Loewa (Loew 2012), jak i dotycząca przemian społecznych zachodzących w powojennym społeczeństwie miasta rozprawa Piotra Perkowskiego (Perkowski 2013). Na koniec jednak, podkreślenia wymaga fakt, że całość przedstawionej syntezy uzupełniona została dodatkowo drobnymi szczegółami jakie pojawiły się w trakcie przygotowywania syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego dla założeń pierścieniowych.

4.5.2 Zarys historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Gdańska

Pomimo ponad tysiącletniej historii Gdańska¹⁴², jego obecna struktura urbanistyczna wykształcona została dopiero na skutek procesu odbudowy po zniszczeniach drugiej wojny światowej. Podobnie jak Warszawa na skutek powstania z 1944 roku, tak też zespół śródmiejski Gdańska, na skutek ofensywy Armii Czerwonej na przełomie marca i kwietnia 1945 roku, uległ praktycznie całkowitej destrukcji. Nadal jednak, wykształcona przede wszystkim w czasie pierwszej powojennej dekady, a następnie przekształcona zgodnie z duchem teorii właściwej dla funkcjonalizmu i późnego modernizmu lat 60. i 70. XX wieku, nowa struktura urbanistyczna zespołu śródmiejskiego Gdańska, pozostaje wyraźnie zakorzeniona, w swoim przedwojennym pierwowzorze¹⁴³. Co ciekawe, przedwojenna struktura urbanistyczna Gdańska, wykształcona została na skutek procesu, trwającego nieprzerwanie od 1308 roku, czyli tzw. rzezi gdańska, kiedy to na skutek słabości dynastii piastowskiej, wezwani na pomoc w odparciu najazdu brandenburskiego Krzyżacy, zagarniają Gdańsk dla siebie, paląc go najpierw, a następnie równając z ziemią. Dopiero gdy w 1343 roku, zawarty zostaje przez krzyżaków pokój z Kazimierzem III Wielkim, który zrzeka się praw do Pomorza Gdańskiego, dochodzi do ponownej lokacji miasta, przeprowadzonej już w nowej lokalizacji na prawie chełmińskim będącym odmianą prawa magdeburskiego. Prawe

141 Tzw. *gedanopedia*, dostępna jest na stronie <https://www.gedanopedia.pl/> (data dostępu: 12.04.2018) rozwijanej w formule przypominającej redagowaną odmianę Wikipedii.

142 Pierwsza wzmianka o Gdańsku pochodzi z Żywota św. Wojciecha, który w 997 roku, w swojej drodze misyjnej na Prusy, miał się w nim zatrzymać aby ochrzcić okolicznych mieszkańców. Przy czym warto zauważyć, że jeszcze w 890 roku, w relacji anglosaskiego podróżnika Wulfstana, podróżującego wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku z Hedeby do Truso, czołowego ośrodka handlowego leżącego u głównego wówczas ujścia Wisły do Bałtyku, nie znajdziemy jakiegokolwiek informacji o Gdańsku.

143 Należy jednak pamiętać, że decyzja o odbudowie Głównego Miasta w Gdańsku w formach historycznych wcale nie powinna być traktowana jako jedyna możliwa opcja. Przykładem innych rozwiązań pozostają takie miasta jak Kaliningrad czy Rotterdam, które uległy podobnej skali zniszczeń w czasie drugiej wojny światowej.

Miasto, znane dziś jako Głównie, lokowane zostaje mianowicie na południe Starego Miasta, utożsamianego współcześnie z pierwszym, lokowanym jeszcze w pierwszej połowie XIII wieku na prawie lubeckim miastem¹⁴⁴.

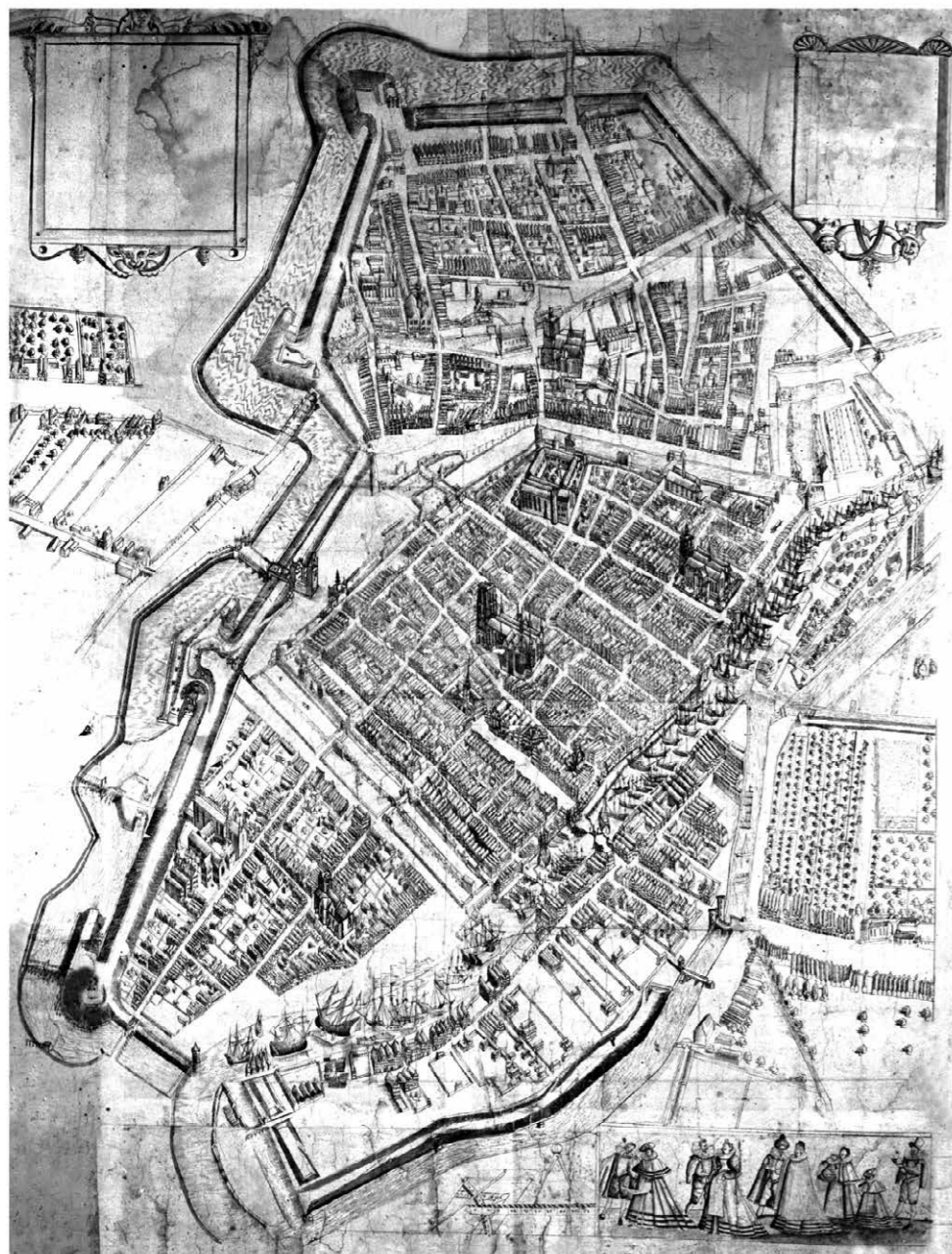
Dopiero w konsekwencji tych wydarzeń, na skutek trwającej nieprzerwanie 600 lat rozwoju miasta, ukształtowana zostaje struktura urbanistyczna Gdańska, która choć całkowicie zniszczona w marcu 1945 roku, nadal pozostaje fundamentem kompozycji przestrzennej współczesnego zespołu śródmiejskiego. Pomijając meandry historii Gdańska¹⁴⁵, podkreślenia wymaga, że równoległe do dynamicznego rozwoju miasta, trwa nierozzerwalnie z nim związana ewolucja jego systemu obronnego. Co ciekawe, samo Głównie Miasto uzyskuje prawo do wzniesienia pierwszych murowanych fortyfikacji w tym samym roku kiedy następuje jego lokacja, a za swoiste zwieńczenie długotrwałego rozwoju¹⁴⁶ uznać można wytyczenie jego pierścienia jego nowożytnych fortyfikacji, na które pozwolić może sobie bogate miasto portowe, korzystające ze swojej monopolistycznej pozycji wynikającej zarówno ze specyfiki systemu gospodarczego kraju, jak i nadanych mu przywilejów królewskich. Najpierw na zasadzie długotrwałej ewolucji (ilustracja 37), głównie zachodniego pasma istniejących fortyfikacji miejskich, a później na skutek dość szybkiej realizacji w latach 1622–1636 zespołu 14 bastionów ziemnych obwodzących miasto od południa, wschodu i północy w formie idealnego okręgu, powstaje pełny pierścień jego fortyfikacji, który zdefiniuje obraz miasta na prawie trzysta kolejnych lat (ilustracja 38). W późniejszym czasie, rozwój fortyfikacji Gdańska obejmować będzie już tylko znajdujące się na zachód od miasta wzgórza: Góry Gradowej i Biskupiej Górki, stanowiące krawędź Wysoczyzny Kaszubskiej.

Kres złotego wieku Gdańska następuje wraz z Potopem Szwedzkim, który zalewa kraj w połowie XVII wieku. W ciągu kolejnych 150 lat miasto pozostawało wielokrotnie zagrożone między innymi w czasie Wojny Północnej, czy wojny o sukcesję w czasie której brało czynny udział jako twierdza stronników Stanisława Leszczyńskiego. Wreszcie jednak w 1772 roku, na skutek I Rozbioru Polski, Gdańsk odcięty zostaje od naturalnego zaplecza gospodarczego, zlewni Wisły i wyraźnie podupada ekonomicznie, aby w 1793 roku, w konsekwencji II Rozbioru Polski, włączony został do państwa pruskiego. Chociaż, w tym roku, liczba jego mieszkańców wynosić miała około 35 tys. mieszkańców, co na tle reszty upadającego kraju nadal uznać można za stan bardzo wysoki, to była to zaledwie połowa jego populacji z 1650 roku. Wreszcie, już na początku XIX wieku, na skutek wojen napoleońskich, miasto przeżywa dwa długo-

144 Pierwszej lokacji miasta na prawie lubeckim, za którą pozostałość często uznaje się do dnia dzisiejszego Stare Miasto, dokonuje w 1263 roku, Świętopełk II Wielki. Przy czym rok ten, w którym Lubeka na prośbę Świętopełka przysłała do Gdańska Kodeks lubecki, przyjmujemy jednak tylko umownie. Warto przy tym odnotować, że już od 1227 roku aktywnie działa w mieście gmina niemiecka założona przede wszystkim przez ku pców lubeckich.

145 Gdańsk powraca do Korony dopiero w 1454 roku, kiedy to Związek Pruski, konfederacja szlachty i miast pruskich, składa hołd Kazimierzowi IV Jagiellończykowi, tym samym rozpoczynając Wojnę Trzynastoletnią, zakończoną w 1466 roku pokojem toruńskim.

146 Choć wytyczenie pierścienia fortyfikacji nowożytnych w pierwszej połowie XVII wieku ma bez wątpienia wyraźne znaczenie symboliczne i jest ważnym punktem na drodze rozwoju przestrzennego Gdańska, wyznaczając fizyczne granice jego zespołu śródmiejskiego aż do końca XIX wieku, to nie jest to bynajmniej koniec prac nad fortyfikacjami miasta.



ilustracja 37: tzw. plan sztokholmski, datowany na 1600 lub 1601 rok przedstawia wyraźnie zarysowany zespół śródmiejski Gdańska tuż przed realizacją pierścienia fortyfikacji nowożytnych okalających miasto od północy, wschodu i południa. Plan znajduje się w Riksarkivet w Sztokholmie.



ilustracja 38: tzw. plan Buhsego opracowany w latach 1866–1869 przedstawiający strukturę urbanistyczną miasta w połowie tzw. długiego XIX wieku, tuż przed Wielką Przebudową miasta. Porównanie planu Buhsego z planem sztokholmskim pozwala zaobserwować efekt zlewania się miasta, zacierającego linię średniowiecznych fortyfikacji Głównego Miasta. Plan znajduje się w Bibliotece Głównej PAN w Gdańsku.

trwałe oblężenia w 1807 i 1813 roku, które doprowadziły do sporych zniszczeń w jego śródmieściu. Oblężenia te wyznaczają czas panowania francuskiego nad Gdańskiem, pierwszym Wolnym Miastem, które ponownie zostaje całkowicie odcięte od swojego zaplecza gospodarczego, na skutek czego praktycznie wstrzymane zostają wszelkie prace w porcie. W tym czasie, następuje też dalsza rozbudowa fortyfikacji, przede wszystkim na wzgórzach górujących nad miastem, prowadzona pod okiem wybitnych francuskich inżynierów wojennych mających uczynić Gdańsk *Gibraltarzem Bałtyku*, drugą wielką twierdzą w tej części Europy zaraz po projektach przygotowanych dla Modlina (Nieuważny 2008, s. 16). Po ponownym przyłączeniu do Prus, Gdańsk staje się jednym z prowincjonalnych miast zdegradowanych do funkcji administracyjnej i garnizonowej, a w 1829 roku na skutek scalenia prowincji Prus Zachodnich ze Wschodnimi traci także funkcje administracyjne na rzecz Królewca (Lorens 1998, s. 36). Wreszcie, w czasie tzw. długiego XIX wieku, następuje wyraźna stagnacja miasta, na skutek której Gdańsk ustępuje ekonomicznie wielu pozostałym miastom Cesarstwa Niemieckiego (Stankiewicz i Szermer 1959, ss. 182–185).

Dotkliwa zapaść gospodarcza miasta przypada na okres industrializacji i związanego z nią skokowego rozwoju wielu miast, przede wszystkim Europy Zachodniej, jak też niemieckojęzycznej Europy Środkowej. W tym czasie Gdańsk funkcjonuje głównie jako miasto-twierdza¹⁴⁷, co miało fundamentalny wpływ na urbanistyczny charakter zamkniętego w ciasnym pierścieniu nowożytnych fortyfikacji miasta¹⁴⁸. Główne jego przedmieścia wykształcone zostają w znacznej odległości od jego zespołu śródmiejskiego, we Wrzeszczu, nowej jego dzielnicy do której prowadzić miała, długa na dwa kilometry Wielka Aleja, wytyczona jeszcze w latach 1768–1770, z inicjatywy Daniela Gralatha, gdańszczanina, uczonego i burmistrza miasta, który przeznaczył na ten cel w swoim testamencie znaczne środki finansowe. Wreszcie, od drugiej połowy tzw. długiego XIX wieku, wraz z objęciem stanowiska nadburmistrza przez Leopolda von Wintera w 1863 roku, które piastować miał on nieprzerwanie do 1890 roku, miasto rozpoczyna powolny acz konsekwentny proces odbudowy swojej pozycji. Ukoronowaniem tego procesu miała być defortyfikacja wewnętrznego pasma jego fortyfikacji rozpoczęta w 1895 roku, najpierw pasma zachodniego, a później obejmująca także pasmo północne, które z militarnego punktu widzenia były już nieużyteczne dzięki powstaniu kolejnego pierścienia fortyfikacji w formie systemu wysuniętych fortów.

147 Jeszcze w 1872 roku Gdańsk zaliczony zostaje do pierwszej kategorii najważniejszych twierdz kraju. Zobacz więcej Omilanowska 2010, s. 300.

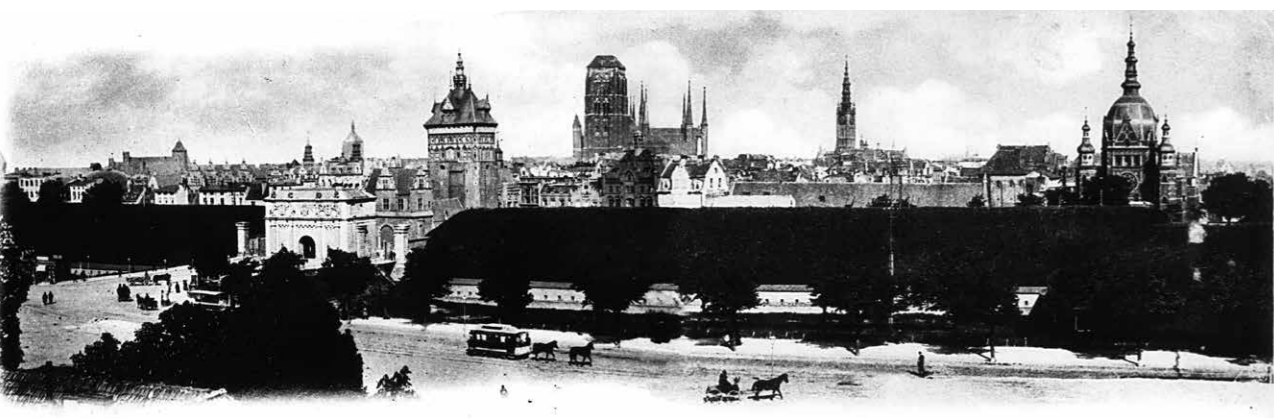
148 W prawie pruskim wprowadzono już w 1820 roku a następnie 1828 roku rozporządzeniem królewskim skodyfikowano pojęcie tzw. rejonów ograniczeń budowlanych. Początkowo dwa rejon: pierwszy do 560 m i drugi do 910 metrów, a po 1848 roku dodano trzeci rejon na 1260 m. Później przepisy te ponownie się zmieniają w 1871 roku i mowa jest znów o trzech rejonach na 600, 975 i 2250 m. Na tym obszarze obowiązywał na zasadzie gradacji, im bliżej twierdzy tym większy rygor obustrzeń budowlanych. Biskup 1998, ss. 116–117.

Powstanie gdańskiego ringu

W 1888 roku¹⁴⁹ władze miejskie Gdańska uzyskują wstępne pozwolenie na niwelację zachodniego i północnego frontu nowożytnych fortyfikacji miejskich, potwierdzone później ostatecznie w 1891 roku (ilustracje 39–41). Co ciekawe, dotychczasowe granice rejonów ograniczeń budowlanych nie zostają zniesione, a północne pasmo pomimo niwelacji pozostać miało w większości w rękach armii, co miało mieć wyraźny wpływ na ograniczoną skalę zmian przeprowadzonych na ego obszarze. Jednocześnie, dyskusja dotycząca sposobu zagospodarowania zachodniego frontu, wyraźnie ograniczona zostaje przez obowiązek jego wykupienia od wojska przez miasto, co uznać należy za istotną zmianę w historii defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej (Omilanowska 2010, ss. 311–321). Za opracowanie planów gdańskiego ringu, realizacji określanej później jako Wielka Przebudowa, odpowiedzialni byli miejscy planiści: gdański architekt miejski Julius Albert Gottlieb Licht i miejski mierniczy Maximilian Block, którzy przygotowują propozycję wyraźnie ograniczoną ekonomicznymi warunkowaniami. Dlatego też, kiedy w kontrze do tego planu powstaje propozycja opracowania przez członków gdańskiego Towarzystwa Zakładania Ogrodów, cechująca się dużo większym udziałem terenów zieleni miejskiej, Rada Miasta postanawia zaciągnąć opinii samego Hermanna Josefa Stübgena. Praktyka takiego zapytania, była wówczas bardzo popularna i dużo tańsza od zamawiania pełnego projektu. Dopiero na podstawie jego uwag, Licht z Blockiem przygotowują nowy plan, będący w dużej mierze wypadkową wcześniejszych opracowań (ilustracja 42). Wreszcie, po uzyskaniu pozytywnej opinii od Stübgena, projekt gdańskiego ringu zostaje przyjęty do realizacji (Omilanowska 2010, ss. 311–321).

Tzw. plan Stübgena, mimo swej ograniczonej skali, reprezentował wysoką kulturę urbanistyczną końca XIX wieku. Zastosowane w nim rozwiązania godziły ze sobą funkcje ściśle komunikacyjne, deweloperskie, jak i zieleni miejskiej, tworząc wizję o charakterze wielkomiejskiej przestrzeni publicznej, nawiązującą do wysoko cenionych realizacji założeń pierścieniowych we Wiedniu czy Kolonii. Mimo ograniczonych środków, jakimi dysponowało miasto, powstały nowe, szerokie ulice miejskie obsadzone drzewami, otwarcia widokowe na ważne budynki użyteczności publicznej, takie jak Kościół św. Trójcy i Wielka Synagoga. Wrażenie wielkomiejskości potęgowała nowa zabudowa, w formie eklektycznej architektury początku XX wieku. Wznoszona na granicy historycznego śródmieścia, bardzo korzystnie do niego nawiązywała swoją formą i skalą, zapewniając ciągłość zmieniającej się struktury rozrastającego się miasta. Ważnym był fakt, że realizacja tego planu nie nałożyła się na zabytkowy zespół staromiejski a raczej uzupełniła go w formie kolejnego stadium rozwoju. Dzięki czemu na miejscu zachodniego frontu zniwelowanych fortyfikacji nowożytnych powstaje swoista strefa reprezentacyjna gdańska, nowe serce jego zespołu śródmiejskiego (Bugalski 2015d passim).

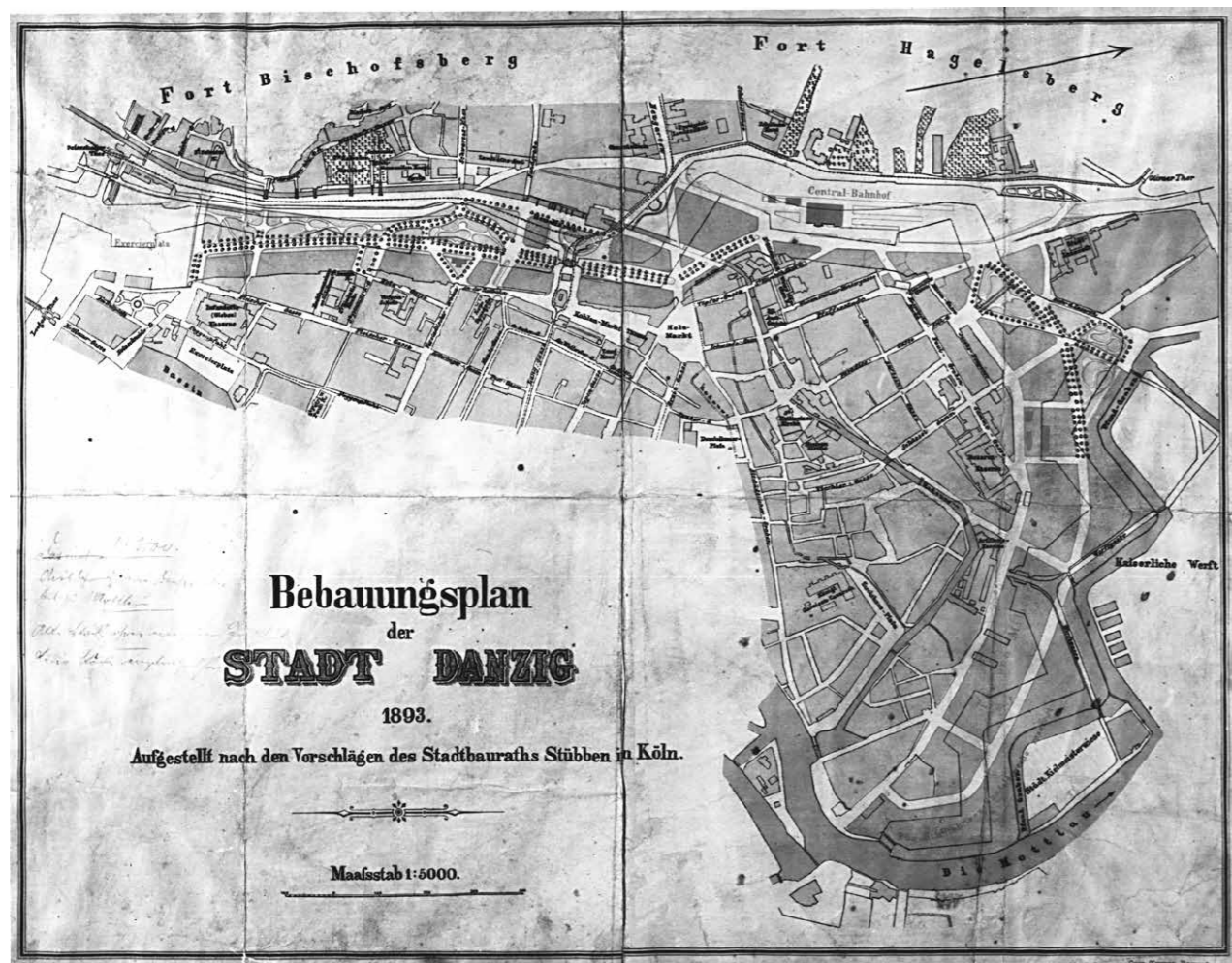
149 Następuje to po wieloletnich staraniach rozpoczętych jeszcze w 1865 roku. Rozmarynowska 2011, s. 254.



ilustracja 39: Zestawienie panoram zespołu śródmiejskiego Gdańska wykonanych z Biskupiej Górki tuż przed i po niwelacji fortyfikacji nowożytnych (Lorens 1998, ss. 50 i 51).

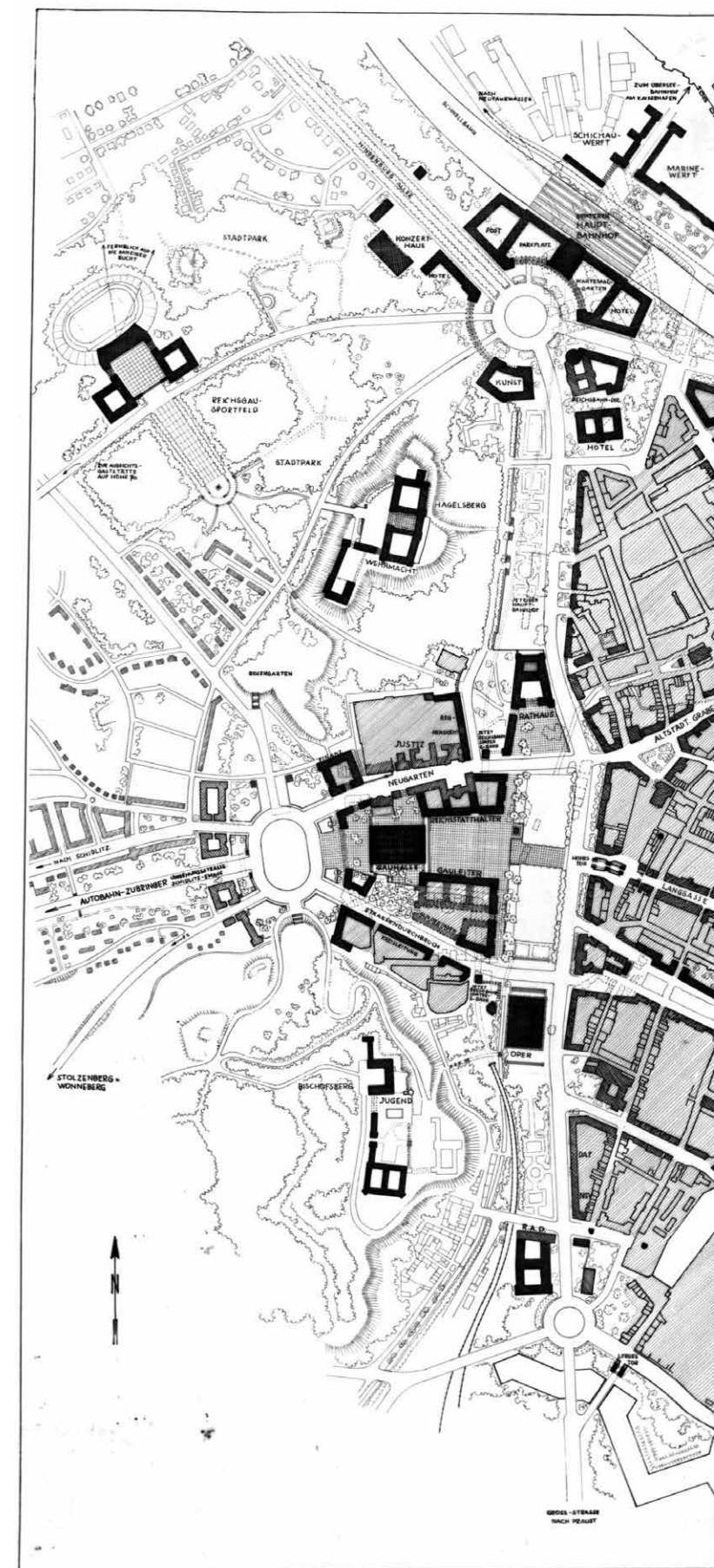
ilustracja 40 i 41 (następna strona): Widok z 1896 roku (u góry) na zniwelowany obszar dawnego zachodniego frontu nowożytnych fortyfikacji Gdańska. Na pierwszym planie widać przeznaczoną do wyburzenia pośrednią zabudowę, która dotychczas istniała na granicy miasta. Widok z 1898 roku (u dołu) na Bramę Wyzynną i przypominające klepisko jej najbliższe otoczenie. Na drugim planie po lewej wybudowany w ekspresowym tempie hotel Danziger Hof (Kuhn i wsp. 2012, 44 i 69).





ilustracja 42: Plan zabudowy terenów pofortecznych wg. Hermanna Josepha Stübgena z 1893 roku (Lorens 1998).

ilustracja 43 (następna strona): Jeden z planów opracowanych w okresie nazistowskim. Projekt przebudowy zachodniej części śródmieścia z 1940 roku. Na planie opisano szczegółowo funkcje projektowanych budynków i ich zespołów. Uwagę zwracają przyjęte nietypowe rozwiązania urbanistyczne, a także interesujące rozplanowanie układu komunikacyjnego (Lorens 1998).



Choć w 1918 roku, oderwany od Niemiec Gdańsk, kolejny raz ustanowiony zostaje Wolnym Miastem¹⁵⁰, to w rzeczywistości okres międzywojenny uznać należy za kontynuację wcześniejszego. Choć samo miasto zostaje wreszcie w pełni zdemilitaryzowane, to nie prowadzi to jednak do większych przekształceń przestrzennych, wśród których należy wymieć tylko dyskusję nad zagospodarowaniem bezpośredniego otoczenia Bramy Żuławskiej położonej na wschodniej linii fortyfikacji nowożytnych miasta, zakończoną częściową realizacją. Dopiero kiedy w 1933 roku partia nazistowska przejmuje władzę w całych Niemczech, jak i Wolnym Mieście Gdańsku powstają też nowe plany rozbudowy zespołu śródmiejskiego, dotyczące też samych jego założeń pierścieniowych¹⁵¹. Niektóre z nich podpisane zostały bezosobowo przez *Der Stadtbaurat*, czyli Miejskiego Radcę Budowlanego, którą to funkcję w tym okresie pełnił Michael Fleischer. Podobne plany przygotowano dla wszystkich stolic prowincji (*Gau*) Rzeszy. W dużej mierze były one inspirowane wielkimi w swojej skali rozwiązaniami proponowanymi przez Generalnego Inspektora Budowlanego Rzeszy, Alberta Speera tworzącego totalitarne wizje niemieckich miast (Gruszkowski 1994). W tym miejscu, w sposób szczególny przywołać warto projekt przebudowy zachodniego frontu zespołu śródmiejskiego, który powstał około 1940 roku (ilustracja 43). Szczegółowo opisano na nim planowane funkcje budynków i ich zespołów. Jest to propozycja sprawiająca jeszcze wrażenie dość realistycznej, w przeciwieństwie do później opracowywanych planów, która nie uwzględniała jeszcze części późniejszych monumentalnych założeń, zaskakujących swoim ogromem¹⁵². Chociaż plany te nie zostały ostatecznie nawet częściowo zrealizowane, to jak się miało okazać, wiele zawartych w nich koncepcji powróci w czasie powojennych przekształceń zespołu śródmiejskiego Gdańska.

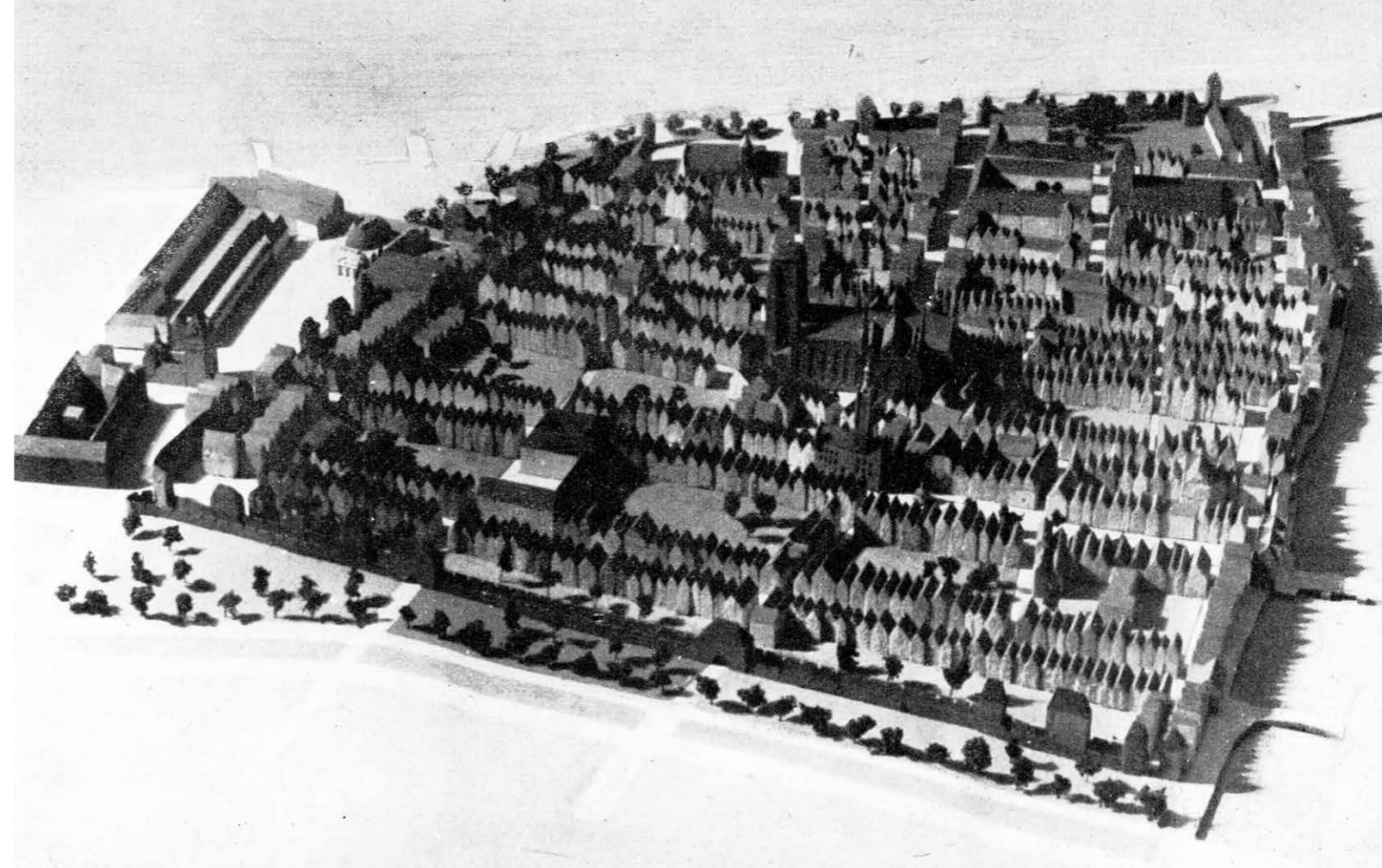
Powstanie plant głównomiejskich

Dopiero cezura roku 1945 wraz z wydarzeniami z nią związanymi całkowicie zmienia przedwojenne Wolne Miasto Gdańskie, które wyraźnie zakorzenione już w pruskim organizmie państwowym zaraz po wojnie ma stać się całkowicie jednorodnym polskim Gdańskiem. Rzeczywiście, dotychczasowa ludność cywilna miasta, w prawie 90 procentach mieszkańców narodowości niemieckiej, zostaje wysiedlona, a obszar zespołu śródmiejskiego ulega całkowitemu zniszczeniu, w skali sięgającej szacunkowo 90 albo nawet 95 procent tkanki miasta (Gawlicki 2012, ss. 19–53). Relacje między miejscem, pamięcią a tożsamością zostały ostatecznie zerwane. Wyjątkowy na tle pozostałych przypadków charakter zespołu śródmiejskiego Gdańska związany jest właśnie z tym, że odbudowany zostaje on po drugiej wojnie światowej praktycznie od

¹⁵⁰ Pierwsze Wolne Miasto (fr. *Ville libre de Dantzig*) ustanowione zostaje pod patronatem francuskim w latach 1807–1814 na skutek wojen napoleońskich. Drugie Wolne Miasto (niem. *Freie Stadt Danzig*) funkcjonuje w okresie międzywojennym w latach 1920–1939.

¹⁵¹ Odnalezione one zostały zaraz po zakończeniu drugiej wojny światowej przez Wiesława Gruszkowskiego.

¹⁵² Plany te szerzej opisuje Piotr Lorens. Zobacz więcej Lorens 1998, ss. 64–79.



ilustracja 44: Opracowana przez Zakład Osiedli Robotniczych na podstawie projektu odbudowy w formach historycznych makieta Głównego Miasta (Garliński 1953).

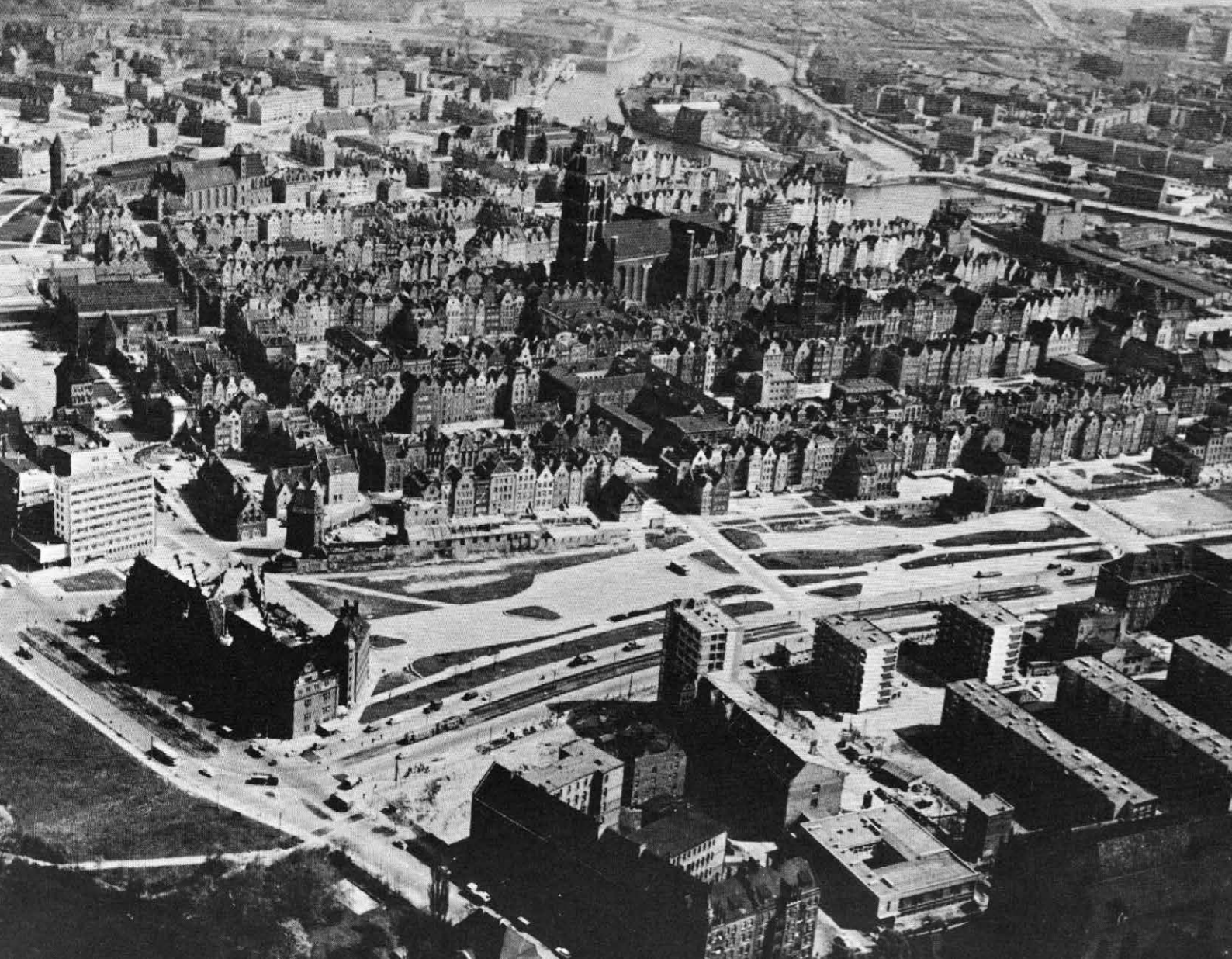
ilustracja 45 (następna strona): Przedwojenny widok z lotu ptaka na punkt styku dwóch założeń pierścieniowych Gdańska. Na pierwszym planie fragment gdańskiego ringu, w centrum po prawej Targ Drzewny, po lewej Targ Węglowy. Warto zwrócić uwagę na gęsto zabudowany obszar po średniowiecznych fortyfikacjach Głównego Miasta, na którym po drugiej wojnie światowej powstaną planty głównomiejskie (Szymański i wsp. 2010).



Populizacja wiedzy

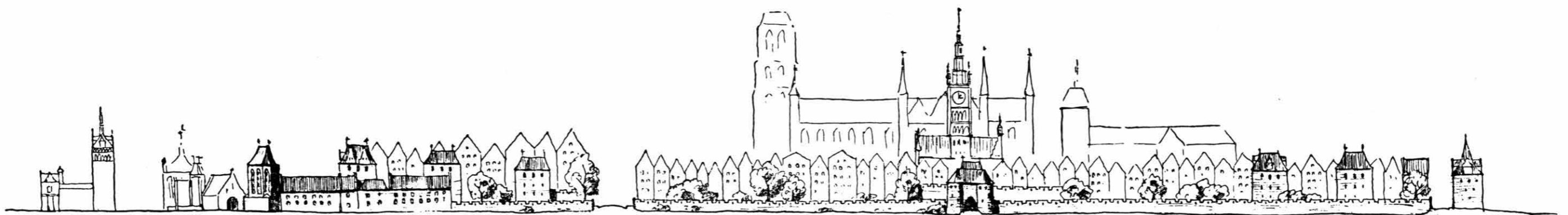
MOST WIEDZY





ilustracja 46: Widok z lotu ptaka na odbudowane po zniszczeniach wojennych Główne Miasto w 1967 roku. Bardzo wyraźnie zarysowują się planty głównomiejskie otaczające cały staromiejski. Fotografia: Zbyszko Siemaszko, źródło: Instytut Sztuki PAN w Warszawie.

ilustracja 47: Sylweta południowa Głównego Miasta przygotowana w ramach studium do rekonstrukcji murów zespołu staromiejskiego opracowanego przez Ryszarda Massalskiego w Zakładzie Historii Architektury Polskiej Politechniki Gdańskiej (Zuławski 1953).



WIEŻA WIEZIENNA
KATOWNIA

BASZTA
MARGARNA

BASZTA
SCHULTZA
STAJNIE
MIEJSKIE

BASZTA
BROWARNA

DASZTA
PRZY
W. ZAMURNEJ

KOŚCIÓŁ

MARIACKI
RATUSZ
BRAMA
ZADIA

KOŚCIÓŁ
W
JANA

BASZTY
PRZY
W. WURGHEJ

BASZTA
KOTWICZYKÓW

GDĄSK-MIASTO GŁÓWNE - SYLWETA OD STRONY
POŁUDNIOWEJ

podstaw, co stawia go obok Warszawy, jako realizację wprost symboliczną. Rzeczywiście, przykład powojennej odbudowy Gdańska, którą określić można jako kreację miasta socjalistycznego, dokonanej rękami napływowej doń polskiej ludności przybyłej na miejsce dawnych jego mieszkańców, pozwala na bardzo szczegółowe prześledzenie uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych jakie miały wpływ na historię przemian przestrzennych miast współczesnej Polski.

Chociaż najważniejszym przykładem modelowej realizacji przeprowadzonej ściśle z zasadami tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej jest warszawskie Stare Miasto (zobacz podrozdział 3.3.3), to rozpoczęta w 1949 roku odbudowa Głównego Miasta w Gdańsku (trzy razy większego od warszawskiej Starówki) uznawana jest za kolejny ważny przykład takiej realizacji. Jednocześnie jest to przykład wyraźnie już odbiegający od podstawowych założeń określonych przez środowisko konserwatorskie. Mianowicie, odbudowa Głównego Miasta miała zostać zrealizowana przez Zakład Osiedli Robotniczych (ilustracja 44), jako robotnicza dzielnica mieszkaniowa, z nadmiarem budynków użyteczności publicznej, spowodowanym znaczną liczbą zabytkowych gmachów „które winny ożyć w stylowej szacie z nową socjalistyczną treścią wewnętrzną” (Łucki 1949 passim). Zachowana miała zostać historyczna sieć ulic i układ bloków zabudowy miasta średniowiecznego, chociaż konserwatorski rygor dotyczyć miał szczególnie ważniejszych, w krajobrazie miasta, ulic prostopadłych do Motławy. Przy odbudowie Głównego Miasta postanowiono odnieść się do okresu złotego wieku Gdańska z XVI i XVII wieku, w związku z czym zdecydowano się na eliminację zabudowy eklektycznej z końca XIX i pierwszej połowy XX wieku (Gawlicki 2012, 193). Odtworzona w ten sposób w nowej formie modernistycznego osiedla robotniczego, zwarta tkanka urbanistyczna stać się miała naturalnym tłem dla gotyckich, monumentalnych budynków użyteczności publicznej.

Pomimo, że dotychczas powstało już wiele szczegółowych opracowań na temat odbudowy Głównego Miasta, to wytyczone na jej skutek drugie założenie pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miasta – planty głównomiejskie – nigdy nie zostało w pełni opisane. Co ciekawe, jego kreacja możliwa była nie tylko w konsekwencji olbrzymiej skali zniszczeń jaka dotknęła miasto w marcu 1945, ale raczej ze względu na rezygnację z odbudowy XIX i XX wiekowej zabudowy czynszowej, narosłej także na dawnej linii średniowiecznego systemu fortyfikacji miasta (ilustracja 45). Na miejscu wyburzonych w ten sposób bloków zabudowy powstaje zespół parkowy przypominający założenia plantowe właściwe dla przypadku krakowskiego. Powstaje w ten sposób wyraźna granica odbudowywanego zabytkowego zespołu staromiejskiego. Równoległe do pasa fortyfikacyjnego, podobnie jak w Warszawie, wytyczone zostały obwodowe trakty komunikacyjne wzdłuż dawnego Podwala Staromiejskiego i Podwala Przedmiejskiego (ilustracja 46). Dzięki temu sylweta i panorama zespołu staromiejskiego zostają w wyraźny i bardzo interesujący sposób wyeksponowane (Rymaszewski 1984). Co ciekawe, prowadzone na szeroką skalę wyburzenia, pozwoliły na odsłonięcie długich odcinków murów obronnych, które jak się okazało zostały w procesie rozwoju miasta wchłonięte przez gęstą tkankę miejską, na skutek trwającego od XVII wieku procesu zlewania się miasta, kiedy to wytyczone zostają nowożytnie fortyfikacje Gdańska, a średniowieczny system fortyfikacji otaczający zespół staromiejski Głównego Miasta traci swoje znaczenie militarne. Dzięki czemu, tuż po drugiej

wojnie światowej możliwym było w Gdańsku zarysowanie nowatorskiego i bardzo ambitnego założenia konserwatorsko-urbanistycznego, które wiązało się z planem pełnej rekonstrukcji gotyckich fortyfikacji miejskich (ilustracja 47), a realności którego realizacji dowodzi opisany już przypadek warszawski. Ostatecznie jednak w związku ze zbyt niskimi nakładami finansowymi podjęto się jedynie fragmentarycznych działań, po których realizacji dalszych prac zaniechano (Hirsch 2010; Gawlicki 2012, 188). W dużej mierze, wartość pozostałości systemu fortyfikacji miejskich, dominuje nadal na obszarze plant głównomiejskich. Warto jednak podkreślić w tym miejscu, że ostatecznie zaniechana rekonstrukcja systemu fortyfikacji Głównego Miasta nie oznaczała całkowitej porażki realizacji postulatów konserwatorskich, w ramach których udało się przecież „oczyścić z ruin i zazielenić”¹⁵³ cały ciąg plant głównomiejskich¹⁵⁴.

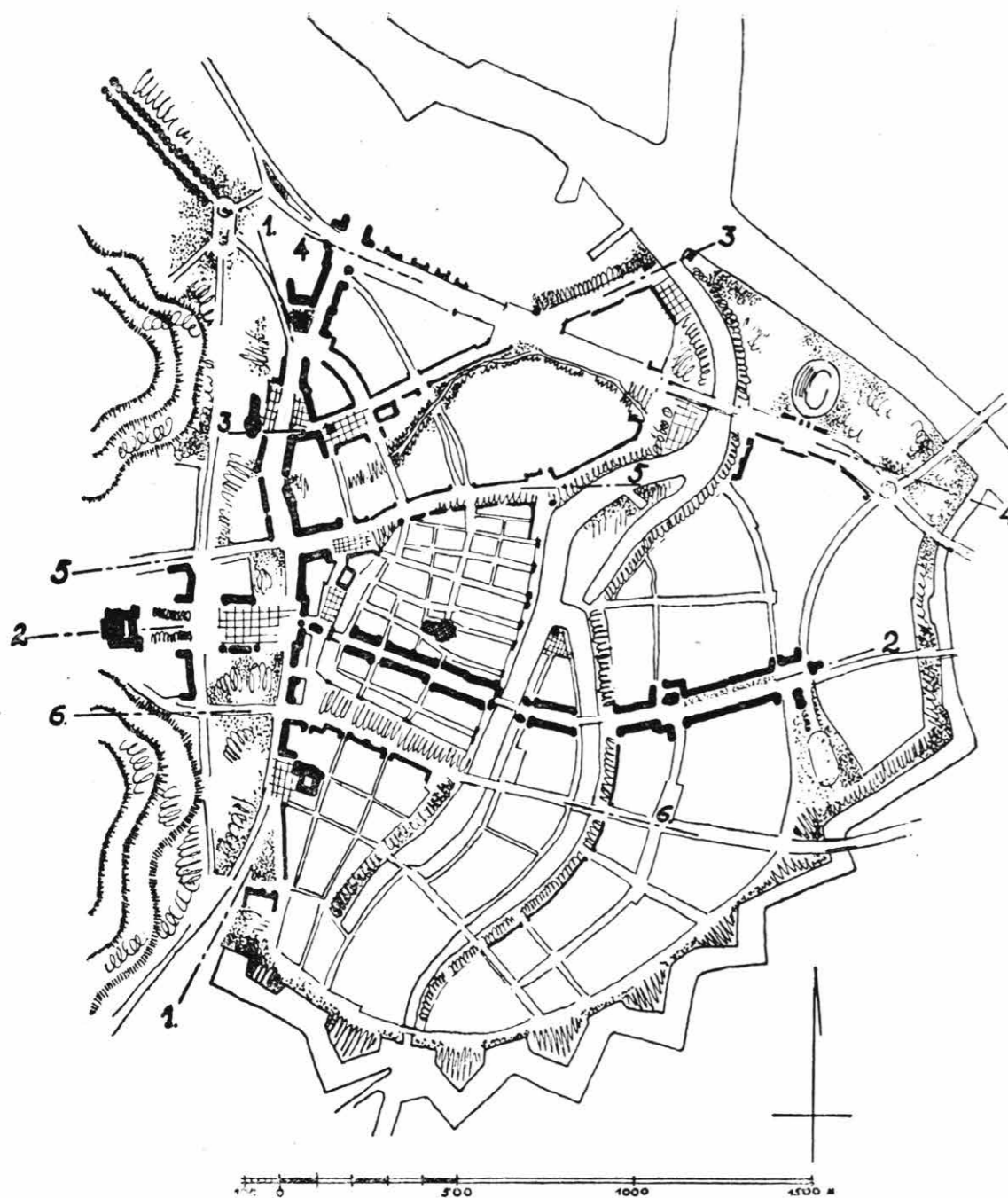
Przekształcenia gdańskiego ringu

Równoległe do postępujących prac nad odbudową w formach historycznych Głównego Miasta zgodnie z zasadami tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, których następstwem jest wprowadzenie drugiego założenia pierścieniowego do struktury urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Gdańska, powstają nowe plany dla wykształconego na przełomie XIX i XX wieku obszaru gdańskiego ringu właściwe dla ducha realizmu socjalistycznego. Plany te stanowią część nowego planu ogólnego (ilustracja 48) opracowanego dla całego zespołu śródmiejskiego nałożonego jakoby na jego przedwojenną strukturę urbanistyczną. Poprzedzony długą dyskusją, bardzo licznymi opracowaniami oraz dwoma, zorganizowanymi kolejno po sobie w latach 1950 i 1951, konkursami w których udział brało około 30 architektów (Szermer 1971, s. 98), plan śródmieścia Gdańska, autorstwa Leszka Dąbrowskiego, Adama Kühnela i Witolda Rakowskiego, został ostatecznie zatwierdzony przez Prezydium Rządu w 1952 roku, który prezentował wyraźnie zarysowaną wizję nowego Gdańska jaki miał powstać na skutek kreacji miasta socjalistycznego. Plan ten zawierał już przygotowany w 1948 roku plan odbudowy Głównego Miasta i uzupełniał główne założenia kompozycyjne śródmieścia Gdańska nowymi założeniami osiowymi, typowymi dla urbanistyki realizmu socjalistycznego (Dąbrowski i wsp. 1953). Co ciekawe, jak już zostało wspomniane, pewne podstawowe założenia jakie odnaleźć można w planach nazistowskich, mimo długiego procesu jaki poprzedzić miał opracowanie planu z 1952 roku, zostają zaimplementowane także w nowych planach socrealistycznych.

Wśród wielu ciekawych propozycji, najciekawsze rozwiązania opracowane zostały właśnie dla zachodniego frontu zespołu śródmiejskiego, pokrywającego się

153 Czerny 1948, s. 418.

154 Obecnie na całej długości plant głównomiejskich odnaleźć można siedem bram i jeden zespół przedbramia, jedenaście baszt, w tym cztery zlokalizowane na narożach zespołu staromiejskiego, oraz około 450 metrów bieżących samego muru zapewniających czytelność przebiegu dawnych murów. Stopień zachowania średniowiecznych fortyfikacji Gdańska powoduje, że jest to jeden z największych takich zespołów w Polsce. Zobacz więcej Hirsch 2010.



ilustracja 48: Schemat planu ogólnego zespołu śródmiejskiego Gdańska z 1952 roku. Autorzy: Leszek Dąbrowski, Adam Kühnel i Witold Rakowski, konsultant Stanisław Różański. (Dąbrowski i wsp. 1953).

obszarowo z przedwojennym gdańskim ringiem. Niestety większość tego przedwojennego założenia pierścieniowego, zrealizowanego na podstawie planu Stübgena na przełomie XIX i XX wieku, uległa zniszczeniu podczas walk w marcu 1945 roku, jak i w następujących powojennych latach, kiedy to na skutek politycznych decyzji zrezygnowano z jego odbudowy. Podkreślenia jednak wymaga, że tym wypadku zaniechano odbudowy architektury reprezentacyjnej, znacznie wyższej próby, która utożsamiana była jednak z wyraźnie pangermańskim wydzwiciem, nie pasując do politycznej linii nowej Polski Ludowej. Była to przy tym architektura określana pogardliwie mianem *prusactwa* (Ostrowski 1980, s. 135). Już od 1946 roku zakładano na tym obszarze, powstanie nowego centrum dla miasta, dzielnicy usługowo-administracyjnej uzupełniającej funkcje odbudowywanego, zabytkowego zespołu staromiejskiego (Rymaszewski 1984, ss. 98–99). Konsekwencją powstania ogólnego planu dla śródmieścia było ogłoszenie przez Stowarzyszenie Architektów Polskich, Oddział Wybrzeże, na zlecenie Miejskiej Rady Narodowej, ogólnokrajowego, zamkniętego konkursu na szczegółowy projekt dla zachodniego pasma śródmieścia Gdańska z 1953 roku. Mimo, że zrezygnowano z przyznania nagród za I, II i III miejsce to wyróżniono dwie prace konkursowe, które wyraźnie wskazują kierunek zakładanego rozwoju śródmieścia Gdańska zgodny z ogólnymi tendencjami urbanistyki tamtego okresu (Lier 1954 *passim*).

Odbudowa zachodniego frontu śródmieścia Gdańska miała zostać zrealizowana w duchu obowiązującego w Polsce stylu realnego socjalizmu. Konkurs zakładał zaprojektowanie, w oparciu o plan śródmieścia Gdańska z 1952 roku, szeregu założeń, które miały „być wyrazem nowoczesnego miasta socjalistycznego”. Najważniejszym elementem i główną dominantą w tej przestrzeni stać się miał monumentalny Centralny Dom Kultury, który miał zamykać od zachodu oś Traktu Królewskiego (ilustracje 49–50). Przed nim przewidywano wielki plac, miejsce „zebrań masowych i manifestacji”, w nawiązaniu do którego należało opracować trasę defilad. Podkreślano także, że należy szczególnie uwzględnić sąsiedztwo odbudowywanego Głównego Miasta oraz połączenie kompozycyjne z Dworcem Głównym PKP wraz z jego najbliższym sąsiedztwem i rozpoczynającą się na nim oś ulicy Heweliusza (powyższe cytaty za: Lier 1954 *passim*). Projekty te jednak zostały zarzucone i nigdy już niezrealizowane w związku z odrzuceniem w 1956 roku narzuconej estetyki realizmu socjalistycznego. Obrany kierunek odbudowy tego pierwszego okresu zostaje mianowicie szybko zmieniony wraz z nadejściem politycznej odwilży roku 1956, kiedy to nastąpić miała też destalinizacja kultury również w sferze architektury gdzie dochodzi do zmian (Baraniewski 2013), które doprowadzają do „dopuszczenia korzystania z wzorców zachodnich, które wówczas mogły mieć w zasadzie charakter wyłącznie modernistyczny” (Friedrich 2005).

Na przełomie lat 50. i 60. XX wieku w całej Polsce zapanowała „fascynacja wreszcie dozwoloną nowoczesnością”, wtedy też w Gdańsku równoległe z wznoszeniem wielkich osiedli potocznie nazywanych *blokowiskami*, „powstaje znaczna część najlepszej [jego] powojennej architektury” (Friedrich 2005). W konsekwencji czego, nie tylko „zaczęto oswajać się z myślą, że odbudowę zabytkowego miasta należy uznać za zakończoną” (Friedrich 2005), ale też przygotowany zostaje kolejny plan ogólny dla zespołu śródmiejskiego, który zastąpić ma plan ogólny z 1952 roku. Przejmujący zachodnie wzorce planiści opracowują w duchu funkcjonalizmu nowy plan ogólny



ilustracja 49 (u góry): Makieta przedstawiająca główne założenia jednej (nr 2) z wyróżnionych prac konkursowych z 1953 roku (Lier 1954).

ilustracja 50 (u dołu): Rysunek projektowy widoku otoczenia Bramy Wyżynnej według Lecha Kadłubowskiego (Staszewski i Szober 1952).



ilustracja 51: Plan ogólny dla zespołu śródmiejskiego Gdańska z 1962 roku z podkreślonym układem komunikacyjnym (opracowanie autora). Źródło: Zbiory Katedry Urbanistyki i Planowania Regionalnego Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej

z 1962 roku, którego główny nacisk położony zostaje na układzie komunikacyjnym samego centrum miasta, towarzyszący wyraźnej zmianie przyjętego modelu mobilności (ilustracja 51). Przedstawia on wizję miasta w perspektywie 1980 roku, gdzie wobec spodziewanego, ciągle rosnącego ruchu kołowego, starają się oni przewidzieć przyszłe zapotrzebowanie na nowe arterie miejskie i zarezerwować teren pod ich realizację. Już na pierwszy rzut oka wybija się waga jaka została przyłożona do segregacji ruchu i poziomu jego przepustowości. Opracowaną na podstawie planu makiety, której zdjęcia przechowywane są dzisiaj w Archiwum Państwowym w Gdańsku (ilustracje 52 i 53), „można było podziwiać na pierwszym piętrze gdańskiego magistratu”, jako zapowiedź wznoszonego miasta przyszłości (Naskręt 2014).

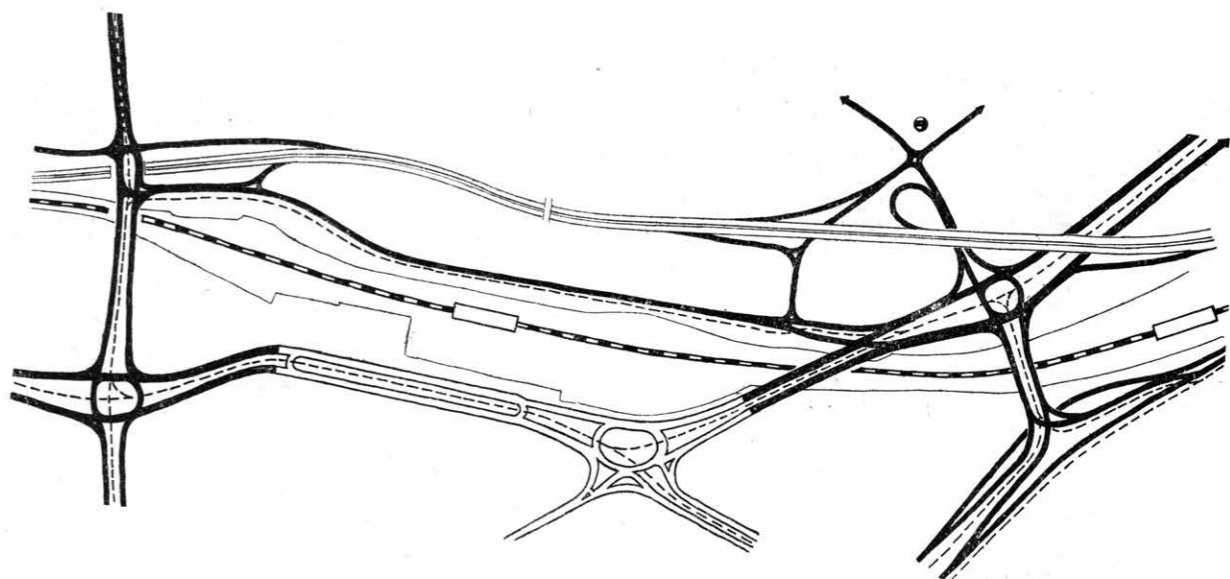
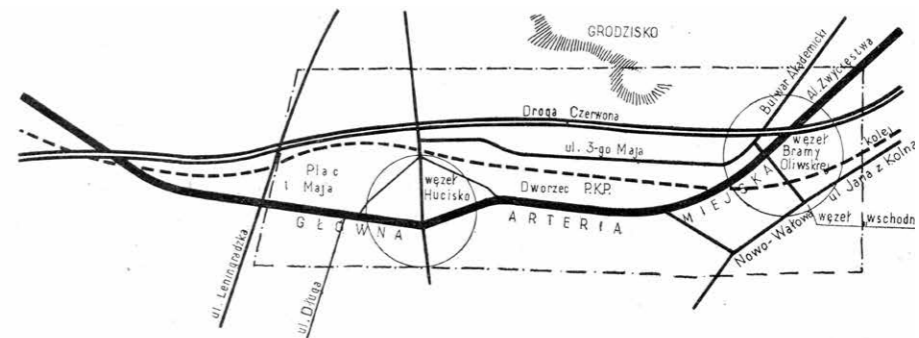
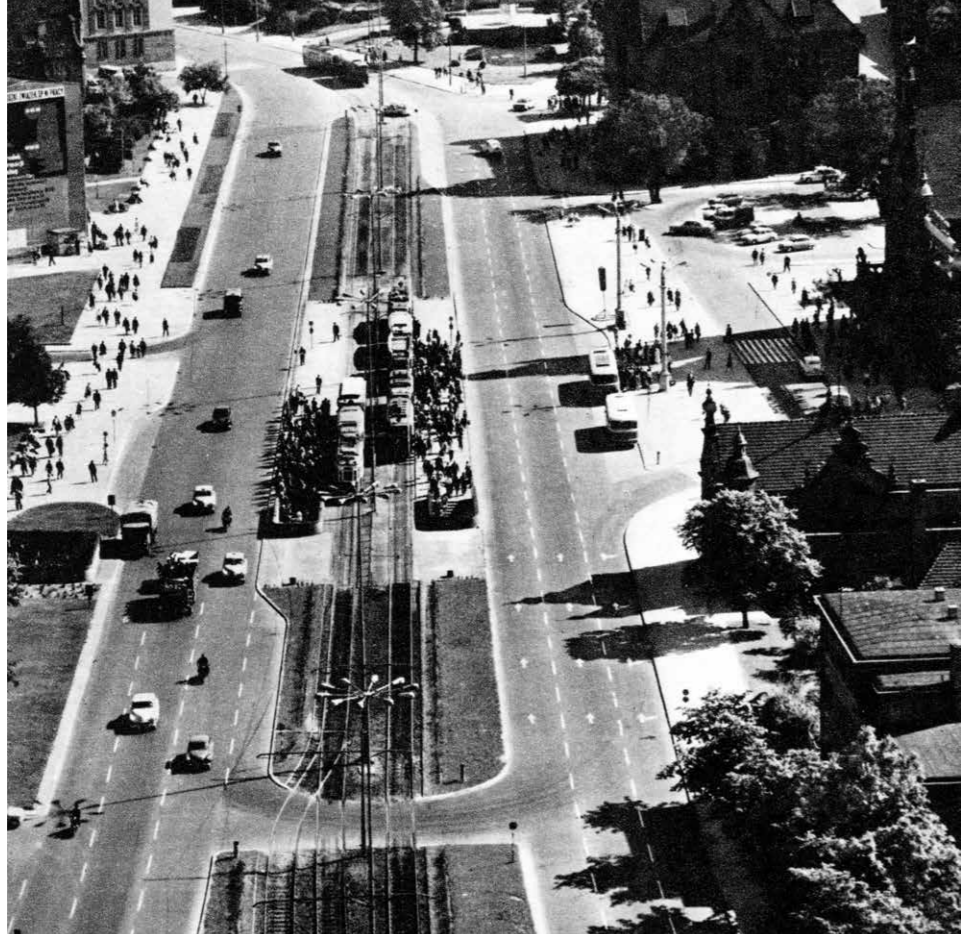
Plan ogólny z 1962 roku zakładał przede wszystkim na obszarze zespołu śródmiejskiego Gdańska przeskalowany rozwój układu drogowego, którego realizacja wiązała się z kosztem wyburzenia części cudem ocalałych pozostałości przedwojennej jego zabudowy. Nieliczne, ocalałe budynki z przełomu XIX i XX wieku musiały ustąpić miejsca nowym szerokim arteriom miejskim. Jednak ogromna skala projektowanego układu drogowego z którą wiązały się poważne koszty była wdrażana w powolnym tempie na jaki pozwalały realia słabej komunistycznej gospodarki, a „z upływem czasu z powodu niezrealizowanych obietnic, makieta [planu ogólnego z 1962 roku - EB] stała się kulą u nogi ówczesnych władz. Postanowiono usunąć ją z urzędu” aby nie była świadectwem niezrealizowanych założeń (Naskręt 2014). Funkcjonalistyczna wizja nowoczesnego, poprzecinanego szerokimi arteriami centrum miasta, zrealizowana została tylko częściowo, jednak negatywny wpływ przyjętego modelu mobilności na obraz struktury urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Gdańska był już bardzo wyraźny. Jak wcześniej zostało wspomniane zakładano wówczas, że ruch kołowy rośnie i będzie rosł nadal, dlatego planiści przewidywali budowę znacznie bardziej rozbudowanego systemu komunikacyjnego. Projektowali nowe tunele, węzły, usuwali całe pierzeje budynków, wcinali się we wzgórze, planowali estakady. Choć część tych planów w końcu zostanie zrealizowana to zbyt wysokie koszty tych rozwiązań powstrzymają wprowadzenie w życie większości z omawianych koncepcji, które długo jeszcze nie doczekają się realizacji. Na skutek czego w ciągu kolejnych ponad 30 lat powstanie zaledwie mały fragment zarysowanego planu.





Chociaż za symboliczną realizację tamtego okresu uznawana jest budowa Alei Leningradzkiej (dziś Podwałe Przedmiejskie), która umożliwiła przeniesienie ruchu tranzytowego w kierunku Elbląga, i dalej na Warszawę, z Traktu Królewskiego, to znacznie czytelniejszym przykładem zmiany jaka zachodzi pomiędzy planami ogólnymi z 1952 i 1962 roku jest obszar zachodniego frontu śródmieścia Gdańska. Po zarzuceniu projektów opracowanych w ramach konkursu z 1953 roku, który uszczegóławiał w duchu stylistyki realizmu socjalistycznego założenia planu ogólnego z 1952 roku (Lier 1954), pustą przestrzeń miasta wypełnia funkcja komunikacyjna, która w pełni dominuje do dnia dzisiejszego na obszarze przedwojennego gdańskiego ringu. Rzeczywiście, przebudowany na tym obszarze zostaje cały układ drogowy na osi północ-południe: powstaje nowy Węzeł Piastowski łączący wytyczoną na nowo ulicę Rajską z nowym, znacznie szerszym wiaduktem Błędnik, za którym zostaje całkowicie przebudowany węzeł Bramy Oliwskiej, ze znacznie poszerzonym Podwalem Grodzkim i Wałami Jagiellońskimi (ilustracje 54-57). Nieco później powstaje Węzeł Leningradzki (dziś Węzeł Unii Europejskiej) wraz z dodaną do projektu w trakcie jego realizacji, technicznie dziwacznie rozwiązaną, estakadą. Na południu powstaje również nowy wiadukt i fragment arterii wylotowej z śródmieścia na Orunię, a na zachodzie równoległe do tych realizacji wykonano także nową ulicę 3 Maja (Szermer 1971, ss. 197-202). W ten sposób nowy układ drogowy całkowicie dominuje nad całym tym obszarem i do dnia dzisiejszego funkcjonuje w strukturze historycznego śródmieścia Gdańska jako wyraźna bariera, wygaszająca wszelkie przejawy miejskiego życia.

ilustracje 52 i 53 (na dole): Makieta wizualizująca założenia planu ogólnego z 1962 roku. Album przekazany przez Wiesława Gruszkowskiego archiwum Towarzystwa Urbanistów Polskich, Oddział Gdańsk.



ilustracja 54 i 55 (następna strona): Zakres i zwycięska propozycja przedłożona na konkurs otwarty z 1965 roku na rozwiązanie koncepcyjne węzłów ulicznych północnego fragmentu zachodniego frontu zespołu śródmiejskiego Gdańska (Siczek 1965).

ilustracja 56 i 57 (poprzednia strona): Dwa zdjęcia wykonane z tzw. Zieleniaka przed 1971 rokiem. Po lewej widok na węzeł komunikacyjny u zbiegu ulic: Rajskiej, Wałów Piastowskich i Podwała Grodzkiego. Po prawej rozwiązanie komunikacyjne przed Dworcem Głównym (Szermer 1971).

Współczesność

Pomimo, że sam „modernistyczny kierunek nadany architekturze polskiej w okresie odwilży nie był zasadniczo kwestionowany aż po lata 80-te” (Friedrich 2005), a w pewnym stopniu przetrwał nawet do dnia dzisiejszego, to kolejne wyraźne przekształcenia następują na obszarze gdańskiego ringu dopiero po 2004 roku na skutek wstąpienia Polski do Unii Europejskiej. Choć właściwe zmiany w Gdańsku rozpoczynają się dopiero dzięki wyraźnemu wzrostowi ruchu turystycznego, a co za tym idzie też inwestycyjnego, jaki przynieść miał sukces osiągnięty na skutek organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Oczywiście sukces ten został wypracowany już dzięki wcześniejszym zmianom jakie zachodzić miały w mieście od 1989 roku, których zwieńczeniem okazała się przemiana zespołu śródmiejskiego, a szczególnie samego Głównego Miasta, z post-robotniczej dzielnicy mieszkaniowej w dzielnicę zdominowaną przez usługi związane z obsługą ruchu turystycznego. Procesowi temu towarzyszyły jednak działania mające wyraźnie dualistyczne podłoże teoretyczne, realizowane zarówno w duchu właściwym dla tendencji związanych z tzw. kopenhagizacją, jak i w duchu właściwym dla modelu mobilności obecnego w planie ogólnym z 1962 roku, którego założenia nadal pozostają w wielu wypadkach aktualne.

W ten sposób, z jednej strony na obszarze samego zespołu śródmiejskiego Gdańska ograniczony zostaje ruch kołowy poprzez zamknięcie dla niego części ulic oraz ustanowienie stref spowolnionego ruchu, czyli tzw. *strefy 30*. Jednocześnie przeprowadzona zostaje konsekwentna wymiana nawierzchni wewnętrznych ulic zespołu śródmiejskiego, na skutek której w miejsce starego asfaltu pojawiła się granitowa kostka. Choć ten długotrwały proces nie został jeszcze ostatecznie zakończony, to bardzo zaawansowane prace doprowadziły już do całkowitej zmiany obrazu historycznego centrum miasta i jakości jego przestrzeni publicznej. Wraz z konsekwentnymi inwestycjami w tabor komunikacji publicznej i rozwój jego nowych linii, miasto stara się promować ruch rowerowy, przede wszystkim poprzez rozwój ścieżek rowerowych, będąc przez wiele lat liderem na tym polu w kraju. Z drugiej strony, dużą część środków pozyskanych z Unii Europejskiej, władze miasta inwestują w rozwój systemu drogowego, uzupełniając brakujące elementy założenia z lat 60. i 70. xx wieku. Inwestycje te, nie tylko prowadzą do wciąż rosnącego ruchu na drogach Gdańska, ale też do ugruntowania przyzwyczajenia właściwych dla modelu mobilności opartego na indywidualnej komunikacji samochodowej. Co ciekawe, w kontekście założeń pierścieniowych, na szczególną uwagę zasługują dwie kwestie: kontrowersje związane ze zrealizowanym dopiero na wiosnę 2018 roku inwestycja nazwanej Forum Gdańsk oraz dyskusja jaka towarzyszy wizji przekształceń Podwala Przedmiejskiego. Przy czym, obie te kwestie zdają się być dowodem na pozorny charakter polityki miejskiej w kwestii prowadzenia działań właściwych dla tendencji tzw. kopenhagizacji.

Rzeczywiście, trudno w sposób pozytywny ocenić budowę wielkopowierzchniowego kompleksu usługowo-handlowego w samym centrum zespołu śródmiejskiego Gdańska (ilustracja 58), na miejscu przecięcia się jego dwóch najważniejszych osi kompozycyjnych, które od ponad stulecia stanowiło najważniejszy punkt w debacie o przyszłości miasta. Przede wszystkim jednak, unikając emocjonalnego charakteru wciąż trwającej na ten temat dyskusji, z perspektywy samych założeń pierścieniowych



ilustracja 58: Wizualizacja kompleksu usługowo-handlowego Forum Gdańsk widziana od strony Głównego Miasta. Źródło: <http://www.forumgdansk.pl>

w strukturze urbanistycznej Gdańska, realizacja ta na kilka najbliższych dekad zdaje się przesądzać o dominacji na tym obszarze rozwiązań właściwych dla planów z lat 60. i 70. xx wieku, które zastępują ostatecznie przestrzeń publiczną właściwą dla przedwojennego gdańskiego ringu. Z kolei mająca wiele odcieni dyskusja dotycząca oczekiwanych przekształceń Podwala Przedmiejskiego, obejmująca zarówno budowę na obszarze skrajnie zaniedbanego zespołu parkowego podziemnych parkingów, zastąpienie pieszych przejść podziemnych naziemnymi, wytworzenie nowej pierzei południowej czy częściową zabudowę samych plant głównomiejskich, wydaje się dowodzić przede wszystkim całkowitego braku świadomości istnienia tego założenia pierścieniowego. Stwierdzenie to zdaje się potwierdzać otwarta w 2014 roku siedziba Teatru Szekspirowskiego, której realizacja choć wielokrotnie nagradzana za formę architektoniczną, powstać miał właśnie na obszarze plant głównomiejskich, nie tylko doprowadzając do przerwania ich ciągłości, ale też całkowicie ignorując podstawowe zasady tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej leżące u podstaw powojennej odbudowy Głównego Miasta, poprzez przesłonięcie jednego z dwóch jego w pełni zrekonstruowanych odcinków gotyckich murów miejskich. Dlatego też, w polityce miejskiej Gdańska w sposób wyraźny zdaje się wciąż przeważać sposób myślenia właściwy dla planów z lat 60. i 70. xx wieku, które prowadzą do systematycznej degradacji jego założeń pierścieniowych.

4.5.3 Zestawienie przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Gdańska

Na podstawie tak zarysowanej historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Gdańska możliwe jest przeprowadzenie ich typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych:

okres kreacji założeń pierścieniowych

brak wyzyskania sposobności na skutek wytyczenia w pierwszej połowie XVII wieku pierścienia nowożytnych fortyfikacji, wyznaczającego nowe granice zespołu śródmiejskiego Gdańska, średnio-wieczne mury obronne Głównego Miasta utracić miały swoje znaczenie militarne. Efektem czego, na przestrzeni kolejnych dekad postępować miał proces zlewania się Głównego Miasta z pozostałymi zespołami staromiejskimi Gdańska. Jego fosy zostają zasypane, a na ich miejscu wytyczone zostają nowe ulice, zaś same baszty i mury miejskie zostają wchłonięte przez nową zabudowę. Wreszcie w strukturze urbanistycznej Gdańska linia jego dawnych fortyfikacji miejskich miała się tylko zachować w formie wąskiej ulicy miejskiej.

założenia wielkomiejskie po długich staraniach, dopiero w 1895 roku przeprowadzona zostaje defortyfikacja zachodniego i północnego pasma nowożytnych fortyfikacji miejskich, określana jako Wielka Przebudowa Gdańska. Ostatecznie jednak, tylko zachodni front zespołu śródmiejskiego ukształtowany zostaje jako w pełni wykształcone założenie pierścieniowe. Tzw. plan Stübgena, mimo swojej ograniczonej skali, reprezentował wysoką kulturę urbanistyczną końca XIX wieku. Zastosowane w nim rozwiązania godziły ze sobą funkcje ściśle komunikacyjne, deweloperskie, jak i zieleni miejskiej, tworząc wizję o charakterze wielkomiejskiej przestrzeni publicznej. Wytyczone zostają nowe, szerokie ulice miejskie obsadzone drzewami, przy czym zachowane zostają też otwarcia widokowe na najważniejsze budynki użyteczności publicznej. Wrażenie wielkomiejskości potęgowała nowa zabudowa, w formie eklektycznej architektury początku XX wieku. Dzięki czemu na miejscu zachodniego frontu zniwelowanych fortyfikacji nowożytnych powstaje swoista strefa reprezentacyjna gdańska, nowe serce jego zespołu śródmiejskiego

okres przekształceń założeń pierścieniowych

cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane obszar zespołu śródmiejskiego ulega całkowitemu zniszczeniu, w skali sięgającej szacunkowo 90 albo nawet 95 procent tkanki miasta. Relacje między miejscem, pamięcią a tożsamością zostały ostatecznie zerwane. W efekcie czego odbudowany po drugiej wojnie światowej praktycznie od podstaw Gdańsk określić można jako kreację miasta socjalistycznego jako zupełnie nowy organizm miejski, choć pozostający w relacji do struktury urbanistycznej miasta przedwojennego. W ciągu pierwszej powojennej dekady powstają nowe plany dla obszaru gdańskiego ringu właściwe dla ducha realizmu socjalistycznego. Plany te stanowią część nowego planu ogólnego opracowanego dla całego zespołu śródmiejskiego nałożonego jakoby na jego przedwojenną strukturę urbanistyczną. Co ciekawe, pewne podstawowe założenia jakie odnaleźć można we wcześniejszych planach nazistowskich, mimo długiego procesu jaki poprzedzić miał opracowanie planu z 1952 roku, zostają zaimplementowane także w nowych planach socrealistycznych. Niestety jednocześnie większość przedwojennego założenia pierścieniowego, zrealizowanego na podstawie planu Stübgena na przełomie XIX i XX wieku, uległa zniszczeniu podczas walk w marcu 1945 roku, jak i w następujących powojennych latach, kiedy to na skutek politycznych decyzji zrezygnowano z jego odbudowy.

tzw. polska szkoła konserwatorska w ramach powojennej odbudowy w formach historycznych Głównego Miasta, na miejscu jego dawnych linii obronnych, powstaje też nowe założenie pierścieniowe w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Gdańska. Co ciekawe, jego kreacja możliwa była nie tylko w konsekwencji olbrzymiej skali zniszczeń jaka dotknęła miasto w marcu 1945, ale raczej ze względu na rezygnację z odbudowy XIX i XX wiekowej zabudowy czynszowej, narosłej także na dawnej linii średniowiecznego systemu fortyfikacji miasta. Na miejscu wyburzonych w ten sposób bloków zabudowy powstaje zespół parkowy mający charakter zielonej otuliny Głównego Miasta. Powstaje w ten sposób wyraźna granica odbudowywanego zabytkowego zespołu staromiejskiego. Równoległe do pasa fortyfikacyjnego wytyczone zostały obwodowe trakty komunikacyjne dzięki czemu sylweta i panorama zespołu staromiejskiego zostały w wyraźny i bardzo interesujący sposób wyeksponowane. Co ciekawe, prowadzone na szeroką skalę wyburzenia, pozwoliły na odsłonięcie długich odcinków murów obronnych, których pozostałości w dużej mierze nadal dominują na obszarze plant głównomiejskich.

funkcjonalizm i późny modernizm

ostatecznie porzucone koncepcje realizmu socjalistycznego pozostawiły gdański ring w formie niezagospodarowanego obszaru w samym centrum zespołu śródmiejskiego Gdańska. Kiedy wreszcie, na przełomie lat 50. i 60. XX wieku w całej Polsce zapanowała „fascynacja wreszcie dozwoloną nowoczesnością” (Friedrich 2005) przejmujący zachodnie wzorce planiści opracowują w duchu funkcjonalizmu nowy plan ogólny z 1962 roku, którego główny nacisk położony zostaje na układzie komunikacyjnym samego centrum miasta, towarzyszący wyraźnej zmianie przyjętego modelu mobilności. Przedstawia on wizję miasta w perspektywie 1980 roku, gdzie wobec spodziewanego, ciągle rosnącego ruchu kołowego, starają się oni przewidzieć przyszłe zapotrzebowanie na nowe arterie miejskie i zarezerwować teren pod ich realizację. Funkcjonalistyczna wizja *nowoczesnego*, poprzecinanego szerokimi arteriami centrum miasta wypełnić miała też obszar założeń pierścieniowych zespołu śródmiejskiego Gdańska, które jako pasmowe zespoły urbanistyczne w sposób idealny nadawały się do realizacji wszelkich planów komunikacyjnych. Ostatecznie jednak ogromna skala projektowanego układu drogowego z którą wiązały się poważne koszty była wdrażana w powolnym tempie na jaki pozwalały realia słabej socjalistycznej gospodarki.

okres odnowy założeń pierścieniowych

tzw. kopenhagizacja

pomimo wielu postępujących zmian zachodzących na obszarze samego zespołu śródmiejskiego Gdańska, charakter polityki miejskiej w kwestii prowadzenia działań właściwych dla tendencji tzw. kopenhagizacji wydaje się tylko pozorny. Z jednej strony ograniczony zostaje ruch kołowy poprzez zamknięcie dla niego części ulic oraz ustanowienie stref spowolnionego ruchu, czyli tzw. *strefy 30*, wymieniana zostaje nawierzchnia ulic, konsekwentnie rosną inwestycje w tabor komunikacji publicznej i rozwijana jest cała jego sieć, miasto stara się promować ruch rowerowy, przede wszystkim poprzez rozwój ścieżek rowerowych, będąc przez wiele lat liderem na tym polu w kraju. Jednakże z drugiej strony, same założenia pierścieniowe nadal pozostają postrzegane głównie jako część większego systemu drogowego. Dużą część środków pozyskanych z Unii Europejskiej, władze miasta inwestują w rozwój systemu drogowego, uzupełniając brakujące elementy założeń z lat 60. i 70. XX wieku. Inwestycje te, nie tylko prowadzą do wciąż rosnącego ruchu na drogach Gdańska, ale też do ugruntowania przyzwyczajeń właściwych dla modelu mobilności opartego na indywidualnej komunikacji samochodowej. Dlatego też, w polityce miejskiej Gdańska w sposób wyraźny zdaje się wciąż przeważać sposób myślenia właściwy dla planów z lat 60. i 70. XX wieku, które prowadzą do systematycznej degradacji jego założeń pierścieniowych.

4.5.4 Analiza stanu obecnego założeń pierścieniowych Gdańska

Dzięki analizie stanu obecnego założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Gdańska, przeprowadzonej na podstawie uproszczonego modelu podstawowych elementów urbanistycznych, możliwym okazało się określenie ich znaczenia w szerszym kontekście całego zespołu śródmiejskiego miasta. Przy czym, przypadek gdański okazuje się wyróżniać na tle pozostałych dość chaotycznym układem kompozycyjno-przestrzennym, który cechują przede wszystkim coraz mniej czytelne jego założenia pierścieniowe.

Planty głównomiejskie

Wykształcone dopiero na skutek powojennej odbudowy Głównego Miasta, według zasad tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej planty głównomiejskie nie mają wyraźnie *jednorodnej* struktury urbanistycznej. Składają się one mianowicie z trzech podstawowych elementów urbanistycznych właściwych dla założeń pierścieniowych: założenia plantowego, placu miejskiego i arterii tranzytowej. Przy czym ostatni z tych elementów, arteria tranzytowa, nie ma jednolitego charakteru, w sposób wyraźny przechodząc w założenia plantowe. W związku z czym całość tego zespołu urbanistycznego w sposób uproszczony podzielić można na trzy podstawowe pasma: północne, południowe i zachodnie. Pasma północne wydaje się najpełniej wykształcone w formie najbardziej zbliżonej do założenia plantowego. Niestety jest ono przerwane na wysokości Hali Targowej małym pasażem handlowym, co w sposób wyraźny zaburza jego *ciągłość*. Pasma południowe mające również charakter założenia plantowego, w sposób wyraźny zdominowane zostało przez Podwale Staromiejskie pełniące do niedawna funkcję arterii przelotowej. Jest to jednocześnie najbardziej zaniedbany obszar plant głównomiejskich, którego *ciągłość* od 2014 roku przerwana została przez realizację Teatru Szekspirowskiego. Pasma zachodnie, a szczególnie sam Targ Węglowy to historycznie wykształcona w formie placu miejskiego przestrzeń wejściowa Głównego Miasta. Niestety od 1945 wciąż pozbawiona swojej zachodniej elewacji. Dlatego też choć planty głównomiejskie wciąż pozostają wyraźnie obecne w strukturze urbanistycznej Gdańska, pozostają też wyraźnie zdegradowanym zespołem urbanistycznym, który ze względu na swoją niską *czytelność* może zostać w najbliższych latach ostatecznie zdewastowany.





Gdański ring

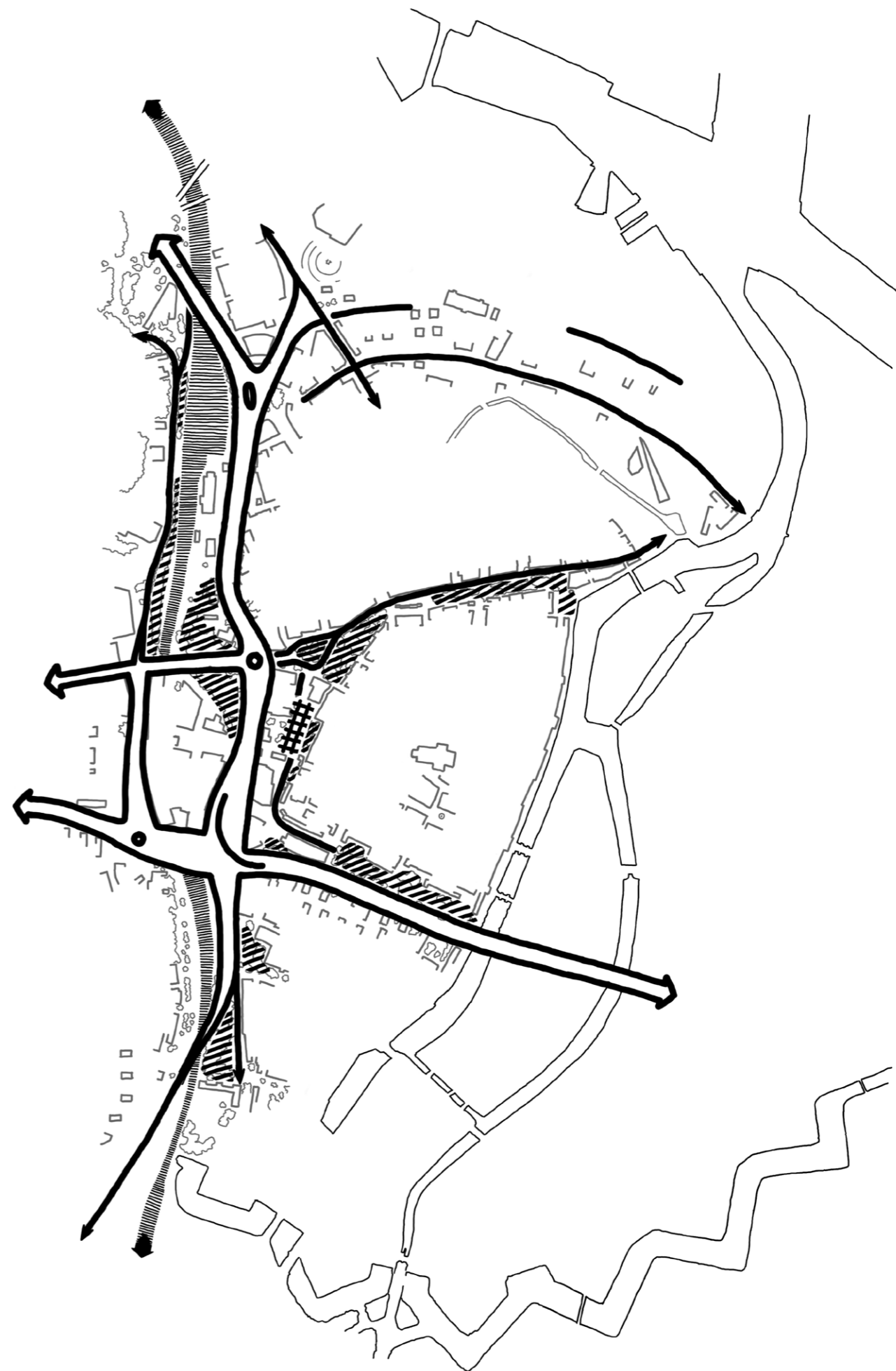
Wykształcony jeszcze na przełomie XIX i XX wieku gdański ring w sposób szczególny ucierpiał na skutek cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych. Ostatecznie, w latach 60. i 70. XX wieku, na miejscu przedwojennych alei powstała arteria przelotowa na osi północ-południe, która zdominowała ostatecznie charakter całego obszaru tego zespołu urbanistycznego. Niestety wraz z oddaniem do użytku w 2018 roku wielkopowierzchniowego zespołu usługowo-handlowego w samym sercu tego założenia pierścieniowego, rozwiązania właściwe dla funkcjonalizmu i późnego modernizmu, dotychczas istniejące tylko w formie rozwiązań komunikacyjnych, zostają nie tylko rozszerzone ale też ostatecznie sankcjonowane przez realizację architektoniczną. Dlatego też, chociaż znaczna część pierwotnej kompozycji, jej otwarcie widokowych i zieleni parkowej nadal istnieje, wyrwane z kontekstu i pozbawione *ciągłości*, nie są często traktowane jako część większego zespołu urbanistycznego. Współcześnie gdański ring na obszarze zachodniego frontu zespołu śródmiejskiego Gdańska składa się z dwóch podstawowych elementów urbanistycznych właściwych dla założeń pierścieniowych: arterii tranzytowej i zieleni parkowej. W tym kontekście jednak, trudno uznać ten wyraźnie zdegradowany zespół urbanistyczny jako *jednorodny*. Jednocześnie gdański ring pozostaje zespołem urbanistycznym zupełnie *nieczytelnym* i jako taki może zostać w najbliższych latach ostatecznie zdewastowany. Na koniec wskazać jeszcze warto na północne pasmo gdańskiego ringu, które nigdy nie zostało w pełni wykształcone, choć pewne pozostałości tego założenia pierścieniowego nadal są widoczne w strukturze urbanistycznej miasta. Ostatecznie jednak, wraz z pierwszym etapem realizacji tzw. ulicy Nowej Wałowej, obecnie ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki, również tą część gdańskiego ringu uznać należy za skazaną na ostateczne zatarcie i jako taka nie podlega w tym miejscu głębszej analizie.

4.6 Poznań

Poznań, stolica województwa wielkopolskiego, położony nad Wartą w zachodniej części kraju, której jest on wiodącym ośrodkiem miejskim. Zamieszkały przez 545 tysięcy osób (0,973 miliona mieszkańców w skali obszaru metropolitalnego)¹⁵⁵.

Mająca charakter koncentryczny, struktura urbanistyczna zespołu śródmiejskiego Poznania w sposób wyraźny wydaje się być ograniczona przez jego jedyne, w pełni wykształcone założenie pierścieniowe, poznański Ring, na który składa się obecnie szereg ulic: Aleja Niepodległości, ulica Królowej Jadwigi, ulica Kościuszki, ulica Krakowska i Janusza Kulasa. Centralnym punktem tego zespołu urbanistycznego jest usytuowana na jego przecięciu z ulicą św. Marcina, Dzielnica Cesarska, zwana też Dzielnicą Zamkową czy też Forum Cesarskim, której założenie dominuje nad całym zespołem śródmiejskim. Co ciekawe, wewnątrz samego zespołu śródmiejskiego,

¹⁵⁵ Dane podane za Eurostatem, stan na 2014 rok (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/data/database> data weryfikacji: 05.02.2018 rok).



doszukać się można też drugiego założenia pierścieniowego opartego na dawnej linii jego średniowiecznych murów miejskich. Nie jest to jednak zespół w pełni wykształcony, ani jednorodny. Składa się on mianowicie z dwóch odrębnych zespołów urbanistycznych. Pierwszy, to wykształcona jeszcze na przełomie XVIII i XIX wieku Aleja Marcinkowskiego wraz z Placem Wolności, drugi zaś, to zrealizowane tylko fragmentarycznie, już po 1945 roku, planty staromiejskie.

4.6.1 Stan badań nad założeniami pierścieniowymi Poznania

Przypadek Poznania, którego struktura urbanistyczna zespołu śródmiejskiego w sposób wyraźny ukształtowana została przez jego jedyne, w pełni wykształcone założenie pierścieniowe, uznać należy za szczególnie dobrze opisany. Mianowicie, sam poznański Ring, opisany został jak dotychczas poprzez dość szeroki zakres literatury naukowej, chociaż nie ukazało się jeszcze stosowne opracowanie monograficzne zajmujące się wyłącznie tym zagadnieniem, a szeroka literatura tematu ma charakter nie tylko rozproszony, ale też w znacznej mierze powtarzalny. Jednocześnie, pozostałe zagadnienia dotyczące założeń pierścieniowych opartych na wewnętrznym paśmie fortyfikacji miejskich, uznać należy za opisane w znacznie mniejszym stopniu. Przy czym, wyraźnie różni się poziom opisania samych Alei Marcinkowskiego, które wraz z Placem Wolności, jako w pełni wykształcona przestrzeń publiczna, są znacznie ciekawszym obiektem badań niż w znacznej mierze niezrealizowane planty staromiejskie, które wydają się pozostawać poza głównym nurtem zainteresowania badawczego.

Rzeczywiście, w kontekście historii przemian przestrzennych poznańskiego Ringu, głównym punktem odniesienia będzie tutaj praca Grażyny Kodym-Kozaczko, która szeroko przedstawia zagadnienie zarówno całego zespołu urbanistycznego (Kodym-Kozaczko 2011), jak i jego najważniejszej części, Alei Niepodległości (Kodym-Kozaczko 2008). Obraz ten dopełniony zostanie przez opracowanie Waldemara Karolczaka, odnoszące się do przestrzeni zielonej miasta (Karolczak 1993). Z kolei kluczowy punkt na poznańskim Ringu, miejsce jego przecięcia z ulicą św. Marcina, które znane jest jako Dzielnica Cesarska, Dzielnica Zamkowa czy też Forum Cesarskie, opisane zostało przez Hannę Grzeszczuk-Brendel (Grzeszczuk-Brendel 2006b, 2011). W tym kontekście, warte przywołania są również prace Zenona Pałata, który przedstawia problem wyrazu architektonicznego tego obszaru ze szczególnym uwzględnieniem politycznej jego symboliki (Pałat 2006, 2011b, 2011a). Zagadnieniu temu poświęcona była także konferencja naukowa, która odbyła się w 2011 roku w Poznaniu (Pazder 2011) oraz wcześniejsze opracowania samego Zenona Pałata (Pałat 1983) oraz Jana Skuratowicza (Skuratowicz 1993).

Całość zagadnienia dopełniają opracowania Grażyny Kodym-Kozaczko i Mieczysława Kozaczko przedstawiające historię pruskich fortyfikacji w kontekście opracowanych w XX wieku planów ogólnych Poznania (Kodym-Kozaczko i Kozaczko 2006) oraz rozwój międzywojennych koncepcji urbanistycznych Poznania (Kodym-Kozaczko i Kozaczko 2009). W kontekście samych nowoczesnych fortyfikacji w czasie



tw. długiego XIX wieku warto odnieść się do opracowania Jacka Biesiadka, Andrzeja Gawlaka, Szymona Kucharskiego i Mariusza Wojciechowskiego (Biesiadka i wsp. 2006). Z kolei Zbigniew Pilarczyk przedstawia historię wcześniejszych fortyfikacji Poznania do końca XVIII wieku, kiedy zostają one rozebrane (Pilarczyk 2006). Zagadnienie wpływu fortyfikacji Poznania na jego późniejszy system zieleni miejskiej poruszają w swoich tekstach Anna Różańska wraz z Kingą Rybak, zestawiając Twierdzę Poznań z Twierdzą Warszawa (Różańska i Rybak 2006) oraz odnosząc się do samego Poznania Agnieszka Wilkaniec (Wilkaniec 2006). Samej defortyfikacji miasta i planom opracowanym przez Hermanna Josefa Stübgena poświęca swój tekst Hanna Grzeszczuk-Brendel (Grzeszczuk-Brendel 2006a), choć pewne informacje w tym kontekście można znaleźć też u Olivera Karnau'a, w monografii poświęconej samemu Stübgenowi (Karnau 1996). Całość uzupełnić może jeszcze album przedwojennych zdjęć miasta (Książkiewicz-Bartkowiak i Skutecki 2009) oraz opracowanie Szymona Kubiaka dotyczące międzywojennej, modernistycznej architektury miasta (Kubiak 2014).

Dla pełnego opisu założeń pierścieniowych Poznania, odnieść się jeszcze trzeba do jego powojennej odbudowy, która miała jednak całkiem inną skalę niż odbudowa warszawskiego Starego Miasta czy zarysowanej już odbudowy zespołu śródmiejskiego Gdańska. Jednym z podstawowych opracowań dotyczących tego okresu jest książka Henryka Kondzieli z 1975 roku (Kondziela 1975), wznowiona w wersji poszerzonej w 2017 roku (Kondziela i wsp. 2017). Tam też znaleźć można ciekawe założenia dotyczące kreacji plant staromiejskich, które jednak zrealizowane zostały ostatecznie tylko fragmentarycznie na skutek wyraźnie rozciągniętego w czasie procesu już po odrzuceniu zasad tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej. W sposób szerszy proces ten opisuje Gabriela Klause zajmująca się wybranymi zagadnieniami powojennej sztuki konserwatorskiej w Poznaniu (Klause 2005). Całość dopełnia rozprawa doktorska Piotra Marciniaka, dotycząca powojennej historii przemian przestrzennych miasta, która opublikowana zostaje najpierw w formie skryptu (Marciniak 2009) a rok później już w formie książkowej (Marciniak 2010). Jednakże, nie tylko, do ostatecznie niezrealizowanych, plant staromiejskich ograniczają się założenia pierścieniowe oparte na wewnętrznym paśmie fortyfikacji miejskich Poznania. Mianowicie, również Aleje Marcinkowskiego wraz z Placem Wolności, uznać należy za wczesną realizację założenia pierścieniowego. Dla jego opisanie warto odwołać się chociażby do opracowania Grażyny Kodym-Kozaczko, która przedstawia je w szerszym kontekście historii przemian przestrzennych tej części zespołu śródmiejskiego Poznania (Kodym-Kozaczko 2006).

Na koniec, tak szeroko zarysowaną literaturę tematu, uzupełnić należy niemieckojęzycznym opracowaniem dotyczącym nazistowskiej architektury Poznania (Schwendemann i wsp. 2003) oraz opracowaniem Grażyny Kodym-Kozaczko przedstawiającej rozwój przestrzenny miasta w czasie XX wieku (Kodym-Kozaczko 2005). W tym miejscu nie można pominąć też opracowania zbiorowego pod redakcją Teresy Jakimowicz (Jakimowicz 2005), teksty w którym się znajdujące zostały już częściowo wspomniane. To właśnie tej pracy najbliższe było w ostatnich latach do wypełnienia wspomnianej monograficznej luki dotyczącej historii przemian przestrzennych zespołu śródmiejskiego Poznania. Warto też wspomnieć o pracy doktorskiej Przemysława Biskupskiego opublikowanej w formie skryptu (Biskupski 2013), która choć podejmuje kolejną próbę monograficznego opisanie historii tychże przemian prze-

strzennych, nie doczekała się jednak szerzej dostępnej publikacji. Wreszcie, opisując historię przemian przestrzennych Poznania nie można pominąć też osoby Władysława Czarneckiego, znanego szerzej dzięki swojej sześciotomowej serii podręczników zatytułowanej „Planowanie miast i osiedli”, publikowanej pomiędzy 1953–1964 rokiem (Czarnecki 1965). W kontekście samych założeń pierścieniowych na szczególną uwagę zasługują jednak przede wszystkim wspomnienia tego urbanisty w sposób szczególnie powiązanego z Poznaniem, publikowanej najpierw fragmentarycznie (Czarnecki i Dembski 1987; Czarnecki i wsp. 2006), a następnie w formie zebranej (Czarnecki i wsp. 2015). Na koniec jednak, podkreślenia wymaga fakt, że całość przedstawionej syntezy uzupełniona została dodatkowo drobnymi szczegółami jakie pojawiły się w trakcie przygotowywania syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego dla założeń pierścieniowych.

4.6.2 Zarys historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Poznania

Pierwszej lokacji na prawie niemieckim¹⁵⁶ w bezpośrednim sąsiedztwie poznańskiego Ostrowa Tumskiego, który już od X wieku był częścią większego zgrupowania grodów utożsamianego z kolebką polskiej państwowości, dokonuje już w 1231 roku Władysław Odonic. Jednak to nie założoną przez niego na prawym brzegu Warty osadę targową Śródkę utożsamiać należy ze współczesnym Poznaniem, do którego zespołu staromiejskiego odnosi się w dalszej części to opracowanie. Współczesna struktura urbanistyczna Poznania powstaje dopiero na skutek integracji średniowiecznej kornurbacji w jeden organizm miejski, zapoczątkowanej przez synów Odonica, książąt Przemysła i i Bolesława Pobożnego, którzy jeszcze w 1253 roku dokonują na lewym brzegu Warty nowej lokacji na prawie magdeburskim obecnego zespołu staromiejskiego. W kolejnych latach, w bezpośrednim sąsiedztwie miasta wzniesiony zostaje również zamek książęcy, zaś od 1280 roku rozpoczęto wnoszenie ceglanych murów miejskich, którą to konstrukcję uznać należy za jedną z pierwszych takich na ziemiach późniejszej Korony¹⁵⁷.

W kolejnych stuleciach Poznań dzieli los wielu innych miast Rzeczypospolitej. Choć jego *złoty wiek* przypadać miał już na drugą połowę XV wieku, kiedy to stał się „dużą metropolią handlową środkowej Europy”, to już w czasie drugiej połowy XVI wieku i pierwszej połowy XVII wieku, kiedy „pojawiały się pierwsze symptomy upadku miast polskich, u którego podstaw leżał ogólny kryzys feudalnej struktury gospodarczej”, proces ten dotyka również samego Poznania (Kondziela i wsp. 2017, ss. 23–24). Dopiero jednak na skutek potopu szwedzkiego i późniejszych wojen targających obszar Korony, coraz dalej postępuje upadek miasta, które odstaje już wyraźnie od miast Europy Zachodniej. Jak podsumowuje Henryk Kondziela „w drugiej

¹⁵⁶ Była to jednocześnie pierwsza lokacja na prawie niemieckim w Wielkopolsce, kolejne to: Gniezno (1239), Powidz (1243) i Łądek (1250).

¹⁵⁷ Od 1260 wzniesione zostają już mury obronne miast śląskich (Wrocław) i krzyżackich (Toruń), regionów przodujących w tej kwestii nad ziemią przynależącymi później do Korony.

połowie XVIII w.[ieku] miasto było zrujnowane, wycieńczone kontrybucjami i nieprawdopodobnie zadłużone”, a jego „liczba ludności stale malała”, tak żeby w 1777 roku całą aglomerację miało zamieszkiwać niecałe 10 tys. mieszkańców. W tym kontekście w sposób szczególny warto przywołać powołaną jeszcze w 1778 roku poznańską Komisję Dobrego Porządku, mającą na celu uzdrowienie sytuacji w mieście, której działalność uznawano za modelową w skali kraju. Na skutek jej kilkunastoletniej działalności, już w 1794 liczba ludności Poznania miała osiągnąć nawet 15 tys. mieszkańców (Kondziela i wsp. 2017, ss. 25–26).

W końcu jednak, w wyniku II Rozbioru Polski w 1793 roku, Poznań znalazł się w granicach państwa pruskiego, następstwem czego miasto miało przejść głębokie reformy. Jeszcze w latach 1793–1800 rozebrane zostają bezużyteczne już średniowieczne mury obronne otaczające jego zespół staromiejski. Wzdłuż dawnej, zachodniej linii fortyfikacji miejskich, na osi północ-południe, powtarzając historycznie istniejący w tym miejscu ciąg komunikacyjny, wytyczono w latach 1794–1798, długą na 650 i szeroką na 30 metrów, jedną z pierwszych takich, na obszarze współczesnej Polski¹⁵⁸, publiczną promenadę spacerową (współczesne Aleje Karola Marcinkowskiego). Zaprojektowana ona została przez niemieckiego architekta Davida Gilly’ego (1748–1808)¹⁵⁹ wzorem berlińskiej *Unter den Linden* jako część Nowego Miasta, które miało stać się sercem nowego niemieckiego Poznania (ilustracja 59). Na Aleje składały się cztery rzędy topól włoskich i dwie jezdnie rozdzielone pośrodku traktem przeznaczonym do spacerowania (ilustracja 60). Całość kompozycji w kształcie litery T dopełniał wytyczony prostopadle do Alei nowy plac miejski (współcześnie Plac Wolności) usytuowany na Muszej Górze, na przedłużeniu jednej z prowadzących z Rynku ulic (współcześnie ulicy Paderewskiego)¹⁶⁰. Co ciekawe, to pierwsze założenie pierścieniowe, wykształcone zostało w pewnym oddaleniu od właściwej linii średniowiecznych fortyfikacji miejskich, co pozwoliło na bardziej swobodne ukształtowanie zarówno samej kompozycji przestrzennej, jak i nowych bloków zabudowy¹⁶¹.

Chociaż na początku XIX wieku (w latach 1802–1804), w tej części miasta powstać miał tylko jeden nieistniejący już monumentalny gmach, usytuowany na płycie samego placu, czyli Teatr Miejski projektu samego Davida Gilly’ego, to już później, od lat 20. XIX wieku obszar ten miał się stać miejscem rywalizacji narodowościowej pomiędzy niemieckimi i polskimi instytucjami, które prześcigały się stawiając tu coraz okazalsze

¹⁵⁸ Trudno dziś jednoznacznie wyrokować o pierwszeństwie takiego założenia. Przykładowo jeszcze w latach 1768–1770 założona zostaje, wspomniana już Wielka Aleja w Gdańsku, jednak możliwym jest, że Aleje Karola Marcinkowskiego uznać należy za pierwsze założenie pierścieniowe powstałe wśród miast przynależnych do grupy wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku.

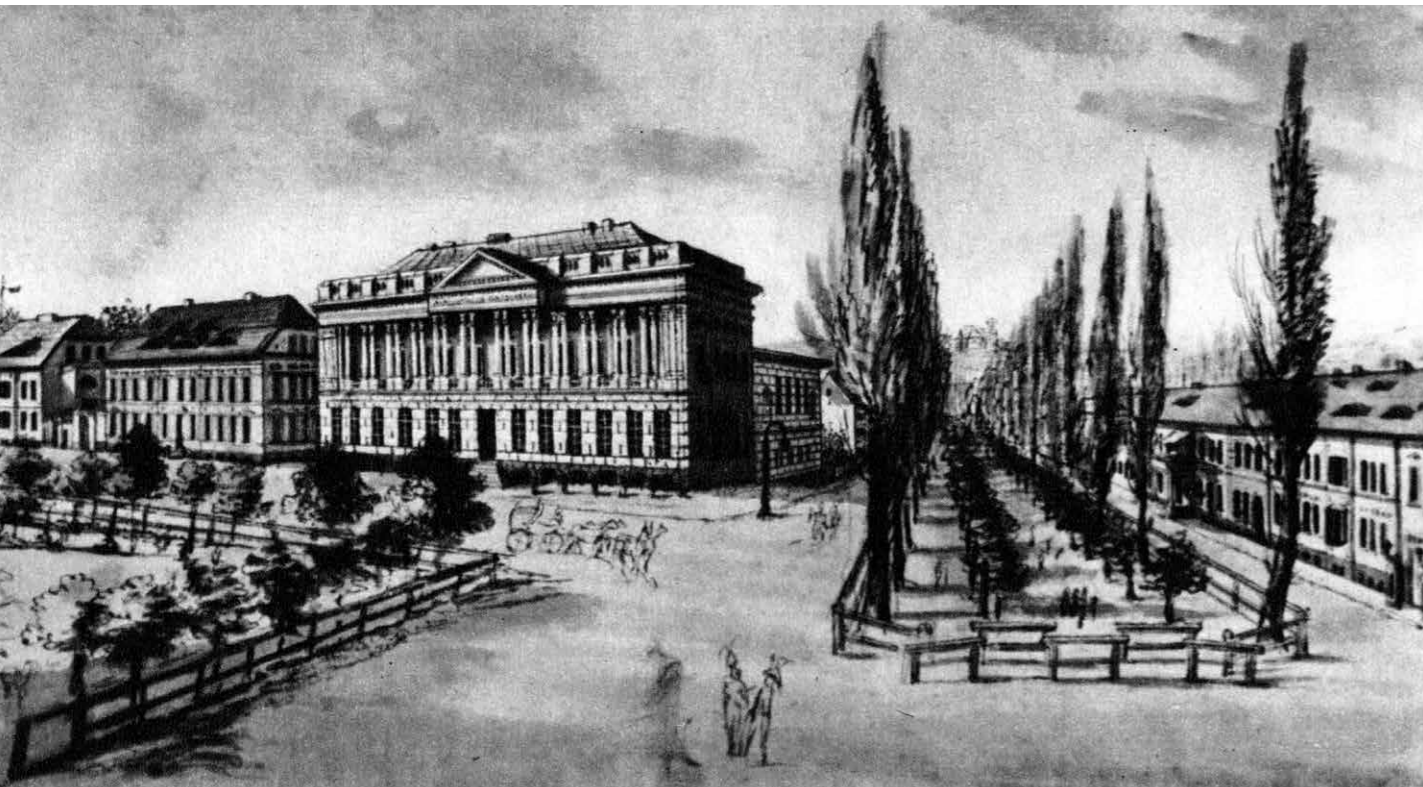
¹⁵⁹ Działalność Davida Gilly’ego i jego syna Friedricha na ziemiach pomorza przedstawia katalog pod redakcją Ewy Gwiazdowskiej. Zobacz więcej: Gwiazdowska 2010.

¹⁶⁰ Połączenie między nowym zespołem urbanistycznym a Rynkiem przebito dopiero w 1837 roku.

¹⁶¹ Choć jak dotychczas takie rozwiązanie nie zostało jeszcze wskazane w tej rozprawie, to bez problemu podobnych decyzji doszukiwać się można w innych miastach europejskich. Przykładowo w hiszpańskiej praktyce urbanistycznej właściwej dla momentu przejścia ze struktury zamkniętej miasta średniowiecznego do struktury otwartej miasta nowoczesnego (hisz. *ensanche*) takie rozwiązanie uznać należy za typowe. W tym momencie brakuje jednak odpowiednich studiów porównawczych dla rozwiązań właściwych dla założeń pierścieniowych Europy Środkowej.



ilustracja 59: plan zespołu śródmiejskiego Poznania, jako twierdzy poligonalnej z 1871 roku. Na zachód od Starego Miasta widać w pełni już wykształcone Nowe Miasto wraz z Aleją Marcinkowskiego i Placem Wolności. Źródło: Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlin-Dahlem.



ilustracja 60: widok na fragment Placu Wolności i północną część Alei Karola Marcinkowskiego z 1833 roku. Na narożniku gmach Biblioteki Raczyńskich (Warkoczewska 1960).

budynki. Wreszcie podkreślić należy, że prócz samych Alei, na skutek defortyfikacji zespołu staromiejskiego Poznania, wytyczono również fragment współczesnej ulicy Podgórznej domykający miasto od południowego-zachodu (Czarnecki 1965, s. 171). Jednakże pomimo wytyczenia ciągu Alei Marcinkowskiego po zachodniej stronie zespołu staromiejskiego Poznania pod koniec XVIII wieku, w czasie tzw. długiego XIX wieku następuje proces jego się zlewania z resztą nowo kształtującego się zespołu śródmiejskiego. Tuż po zakończeniu pierwszej wojny światowej Stare Miasto „stało już częścią śródmieścia ponad stutysięcznego nowego Poznania, a jego odrębność w stosunku do reszty śródmieścia nie zaznaczała się zbyt silnie. [...] Dawna granica w postaci murów i fos została prawie całkowicie zlikwidowana poza nielicznymi zachowanymi fragmentami” (Kondziela i wsp. 2017, ss. 30–31).

Poznański ring

W czasie tzw. długiego XIX wieku Poznań funkcjonuje głównie jako miasto-twierdza, chroniące wschodnią granicę państwa pruskiego. Równoległe do postępującego procesu porządkowania miasta trwać miał rozwój nowoczesnego systemu obronnego otaczającego zespół śródmiejski Poznania. Od 1828 roku rozpoczęta zostaje fortyfikacja miasta w celu zamienienia go w Twierdzę Poznań (niem. *Festung Posen*). Na górze winiarskiej powstaje potężna cytadela, a zespół śródmiejski Poznania otoczony zostaje pierścieniem ziemno-murowanych bastionów (Czarnecki 1965, s. 171) obejmujących Ostrów Tumski, Śródkę, Chwaliszewo, Stare Miasto „i rozplanowane na przełomie XVIII i XIX w.[ieku] miasto pruskie” (Kodym-Kozaczko 2011, s. 31 przypis 2). Prace te trwają do 1869 roku, następnie w latach 1876–1896 zrealizowana zostaje zewnętrzna twierdza fortowa składająca się „z 18 ukrytych w terenie dzieł obronnych: 9 fortów głównych i 9 fortów pośrednich rozmieszczonych w dość regularnym pierścieniu o średnicy ok. 9,5 km od środka miasta, czyli ok. 2–4,5 km od wewnętrznych umocnień twierdzy poligonalnej i w odległości od siebie do 3,5 km” (Kodym-Kozaczko 2011, ss. 31–32 przypis 2; odwołując się do Biesiadka i wsp. 2006, s. 130; oraz Bogdanowski 1996, s. 145). Co ciekawe, Twierdza Poznań (niem. *Festung Posen*) w czasie tzw. długiego XIX wieku była „jednym z najbardziej zacofanych miast II Rzeszy”, w granicach którego, „od momentu rozpoczęcia budowy twierdzy [...] nie zrealizowano żadnych obiektów użyteczności publicznej poza teatrem miejskim, nie budowano [też – ŁB] infrastruktury technicznej miasta” (Kodym-Kozaczko 2011, s. 31 przypis 2).

Poprawa sytuacji Poznania następuje dopiero kiedy na przełomie XIX i XX wieku dochodzi do zmiany polityki w stosunku do wschodnich rubieży, zjednoczonego już pod przywództwem Prus, Cesarstwa Niemieckiego. Tzw. *polityka podnoszenia* (niem. *Hebungspolitik*) miała przemienić podupadłe miasta wschodniopruskie w symbol niemieckiego porządku i przewagi kulturowej. Jak podkreśla Zenon Pałat, głównym założeniem tej polityki miało być „podniesienie na wyższy poziom cywilizacyjny dotąd zaniedbywanej prowincji, a w przypadku jej stolicy, Poznania – o zlikwidowanie wewnętrznego pasa umocnień oraz pomoc państwa w rozbudowie miasta w kierunku zachodnim, która objęła obszar zniwelowanych wałów i dawnych rejonów twierdzy”

(Pałat 2011b, s. 41). Rzeczywiście, we wrześniu 1902 roku, w czasie swojej wizyty w Poznaniu, cesarz Wilhelm II oficjalnie podejmuje decyzję o zniesieniu zachodniego fragmentu wewnętrznego pierścienia fortyfikacji miejskich. Był to kolejny krok mający na celu poprawę sytuacji Poznania po dokonanej w 1900 roku inkorporacji w granice Poznania jego przedmieść: Wildy, Łazarza i Jeżyc. Przed nowym projektem postawione zostały przez Wilhelma II i władze Poznania następujące cele: 1) połączenie, zamknięcie dotychczas pierścieniem fortyfikacji, zespołu śródmiejskiego z gwałtownie rozwijającymi się jego przedmieściami; 2) „podniesienie standardu cywilizacyjnego Poznania”, który na skutek XIX-wiecznej polityki, jako jedno ze wschodnich miast-twierdz, wyraźnie odbiegało „poziomem od innych miast niemieckich o podobnej wielkości i randze”, 3) postępująca germanizacja miasta (Kodym-Kozaczko 2008, s. 375).

Pierwsze plany dla obszaru uzyskanego po defortyfikacji wewnętrznego pasma fortyfikacji Poznania przygotowywane były już od 1890 roku przez radcę miejskiego Heinricha Grüdera, który najpierw proponował lokację nowego centrum miasta już za wykopem kolejowym, po jego zachodniej stronie, aby potem w wersji z 1898¹⁶² i 1900 roku, sytuować je już na miejscu rozebranej Bramy Berlińskiej. Jednakże opracowywane „plany magistratu nie zyskały uznania w Berlinie”, chociaż posłużyć miały za podstawę do przygotowania ostatecznego planu przez Hermanna Josepha Stübgena w 1903 roku (ilustracja 61 i 62), wykonanego na zlecenie samego Ministerstwa Finansów (Grzeszczuk-Brendel 2006b, 371–373). Wreszcie na skutek częściowej defortyfikacji miasta w 1904 roku, powstać miała jego nowa reprezentacyjna dzielnica w formie założenia pierścieniowego od północy, zachodu i południa otaczającego zespół śródmiejski Poznania. Jak opisuje Grażyna Kodym-Kozaczko projekt Hermanna Josepha Stübgena proponował „obwodową, wypełnioną zielenią, aleję promenadową [...], która integrowała komunikacyjnie i funkcjonalnie XIX-wieczne śródmieście oraz niedawno przyłączone dzielnice. Jej malowniczy przebieg nawiązywał do układu zburzonych poligonalnych umocnień, co stanowiło nowość w stosunku do ringów Kolonii [...]. Promenada rozszerzała się w niewielkie skwery i parki, wykorzystujące wysoką zieleni cmentarzy, ulokowanych na przedpolach fortyfikacji” (Kodym-Kozaczko 2008, s. 375).

W centralnym punkcie nowego zespołu urbanistycznego, na jego przecięciu z główną osią kompozycyjną miasta jaką stanowiła od początku tzw. długiego XIX wieku ulica Święty Marcin, na miejscu rozebranej Bramy Berlińskiej, powstać miał „wspaniały zespół gmachów reprezentacyjnych, jaki zrealizowano do 1910 r.[oku]”. Ten mający charakter dominanty kompozycyjnej zespół urbanistyczny „stał się wyraźnym znakiem podniesienia prestiżu stolicy prowincji” (Pałat 2011b, s. 41). W tym miejscu wzniesiony miał zostać m.in. Zamek Cesarski, w związku z czym też sam Poznań otrzymać miał miano jednego z miast rezydencjonalnych Cesarza, a realizacja ta znana jako Dzielnica Cesarska, Dzielnica Zamkowa czy też Forum Cesarskie stała się kulminacją całego nowego założenia pierścieniowego (ilustracje 63 i 64). Hanna Grzeszczuk-Brendel, wskazuje na wyraz tejże pangermańskiej architektury jako na „brakujące niemieckiemu wschodowi [...] żywe kamienie historii starej Rzeszy”, które

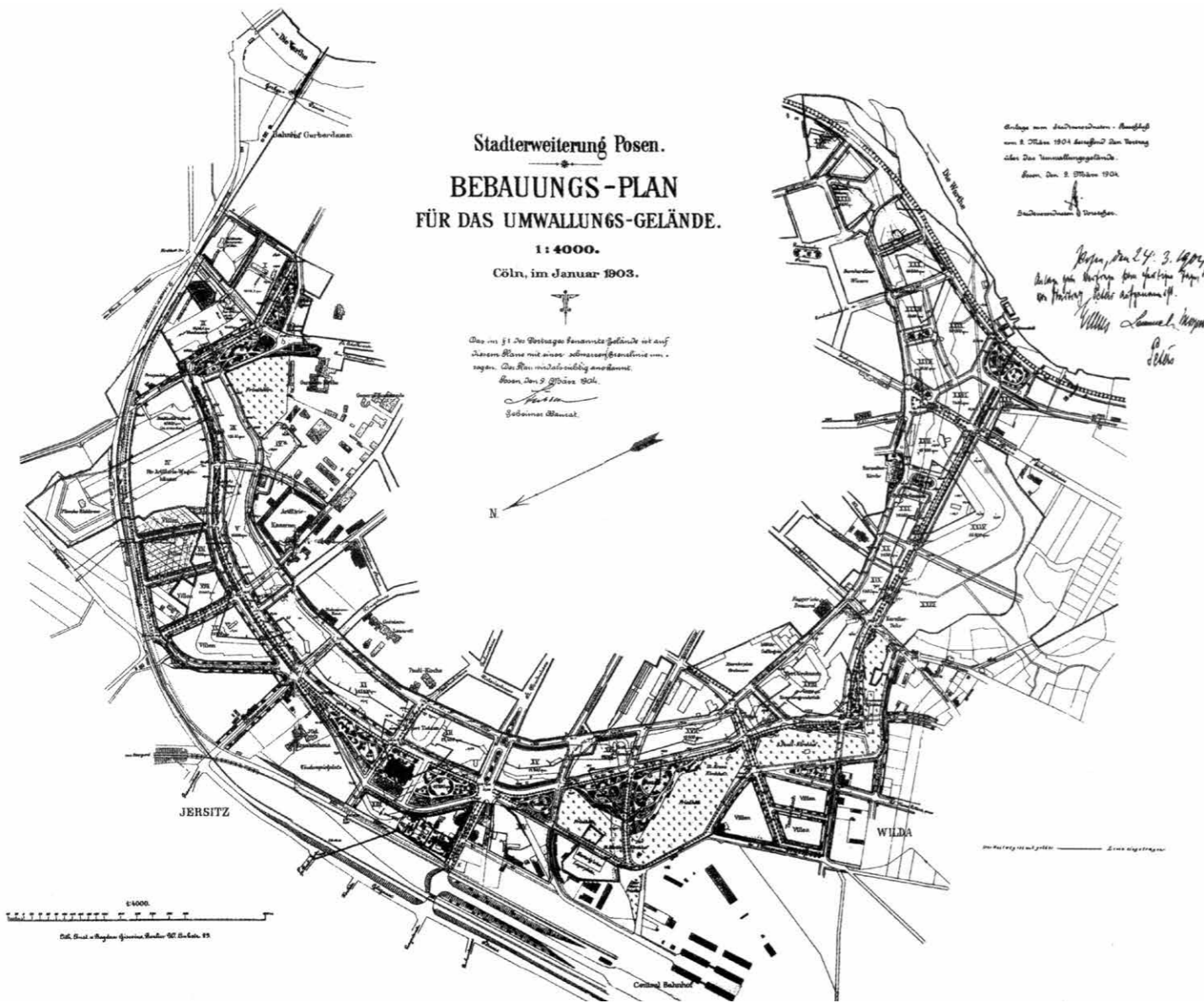
¹⁶² Niestety znany tylko z korespondencji pomiędzy Berlinem a Poznaniem dotyczącej rozbiórki fortyfikacji miejskich. Do dnia dzisiejszego nie zachowała się bowiem żadna jego wersja graficzna.

pomimo swojej „wyraźnie germanizacyjnej wymowy” uznać przede wszystkim należy za zespół „instytucji mających podnieść standard cywilizacyjny i kulturalny Poznania, uczynić miasto miejscem atrakcyjnym dla jego mieszkańców” (Grzeszczuk-Brendel 2006b, s. 377). Rzeczywiście całość została „zacomponowana wokół parku z rozległym trawnikiem, otwierającym ciekawe osie widokowe. Zrealizowano tu monumentalne gmachy o historyzującej architekturze: neoromańskiej – [jak wspomniany już – ŁB] zamek cesarski, Dyрекcję Poczty i Ziemostwo Kredytowe, północno-renaesansowej – Akademię Królewską, Ewangelicki Dom Związkowy i Bank Spółdzielczy, neobarokowej – Komisję Kolonizacyjną i Dyрекcję Poczty, klasycystycznej – Teatr Miejski” (Kodym-Kozaczko 2008, s. 275).

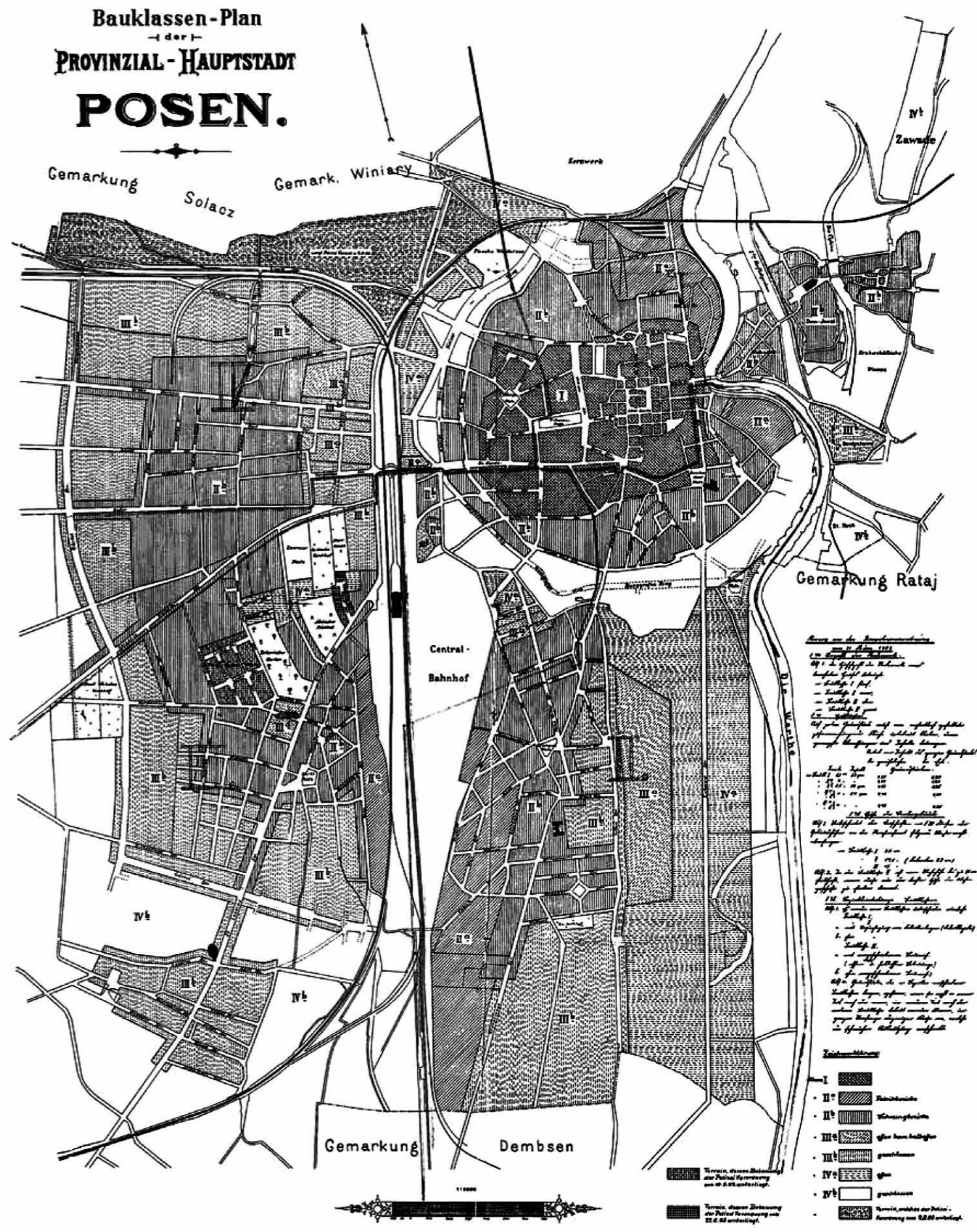
Pomimo defortyfikacji wewnętrznego pasma fortyfikacji Poznań pozostawał miastem o statusie twierdzy aż do końca tzw. długiego XIX wieku, kiedy to w 1918 roku, wchodzi na powrót w granicę odradzającego się po 123 latach państwa polskiego. Chociaż sam okres międzywojenny nie przynosi większych zmian w mieście to bardzo ciekawym zagadnieniem pozostaje proces oswojenia pangermańskiej przestrzeni poznańskiego ringu tuż po pierwszej wojnie światowej gdy kształtowała się Polska państwowość (Książkiewicz-Bartkowiak i Skutecki 2009), który idealnie wpisuje się we wspomnianą wcześniej antynomię pomiędzy Nowym a Starym Miastem (Pałat 2011a). Przy czym, jak zauważa Grażyna Kodym-Kozaczko, w okresie międzywojennym „było to tym bardziej skomplikowane, że większość poznańskich projektantów, wykształconych na politechnice w Charlottenburgu, nie mogła całkowicie odrzucić niemieckiego dziedzictwa architektonicznego miasta jako godnego potępienia.” Udało się to dopiero na skutek wprowadzenia w przestrzeń poznańskich ringów nowej architektury równoważącej dotychczasowy pangermański charakter (Kodym-Kozaczko 2008, ss. 375–377).

Nakreślony na szeroką skalę projekt poznańskiego ringu autorstwa Hermanna Josefa Stübgena, choć zrealizowany fragmentarycznie zaledwie w ciągu jednej dekady (1904–1914), stanowić miał „niejako rodzaj aktu założycielskiego nowoczesnego miasta. Zmodyfikowany po odzyskaniu niepodległości program instytucji dzielnicy reprezentacyjnej, jakość przestrzeni publicznej czy infrastruktury technicznej – odróżniały Poznań od innych wielkich miast międzywojennej Polski” (Kodym-Kozaczko 2011, s. 31). Zarazem jak podkreśla Grażyna Kodym-Kozaczko, pełniący od 1925 roku funkcję architekta miejskiego, a od 1931 roku funkcję kierownika Wydziału Rozbudowy Miasta, Władysław Czarnecki miał uznawać Hermanna Josefa Stübgena „za jednego ze swoich mistrzów i w praktyce projektowej programowo rozwijał jego koncepcje przestrzenne” (Kodym-Kozaczko 2011, s. 31). Taką twórczą kontynuację (ilustracja 65) zaburzyć miał jednak okres okupacji w czasie drugiej wojny światowej, zniszczenia wojenne i opracowane w duchu realizmu socjalistycznego plany dla zespołu śródmiejskiego Poznania.

W tym miejscu warto wspomnieć jeszcze tylko o opracowanych właśnie w czasie okupacji projektach nazistowskich, które na południowo-zachodnim odcinku poznańskiego ringu zakładały powstanie potężnego założenia Gauforum. Miało ono zostać częściowo zlokalizowanego na obszarze uzyskanym po przeprowadzonych na dość znaczną skalę wyburzeniach. Plan i makieta (ilustracja 66 i 67) tego założenia



ilustracja 61: Projekt poznańskiego ringu autorstwa Hermanna Josepha Stübberna z 1903 roku. Źródło: Archiwum Państwowe w Poznaniu.

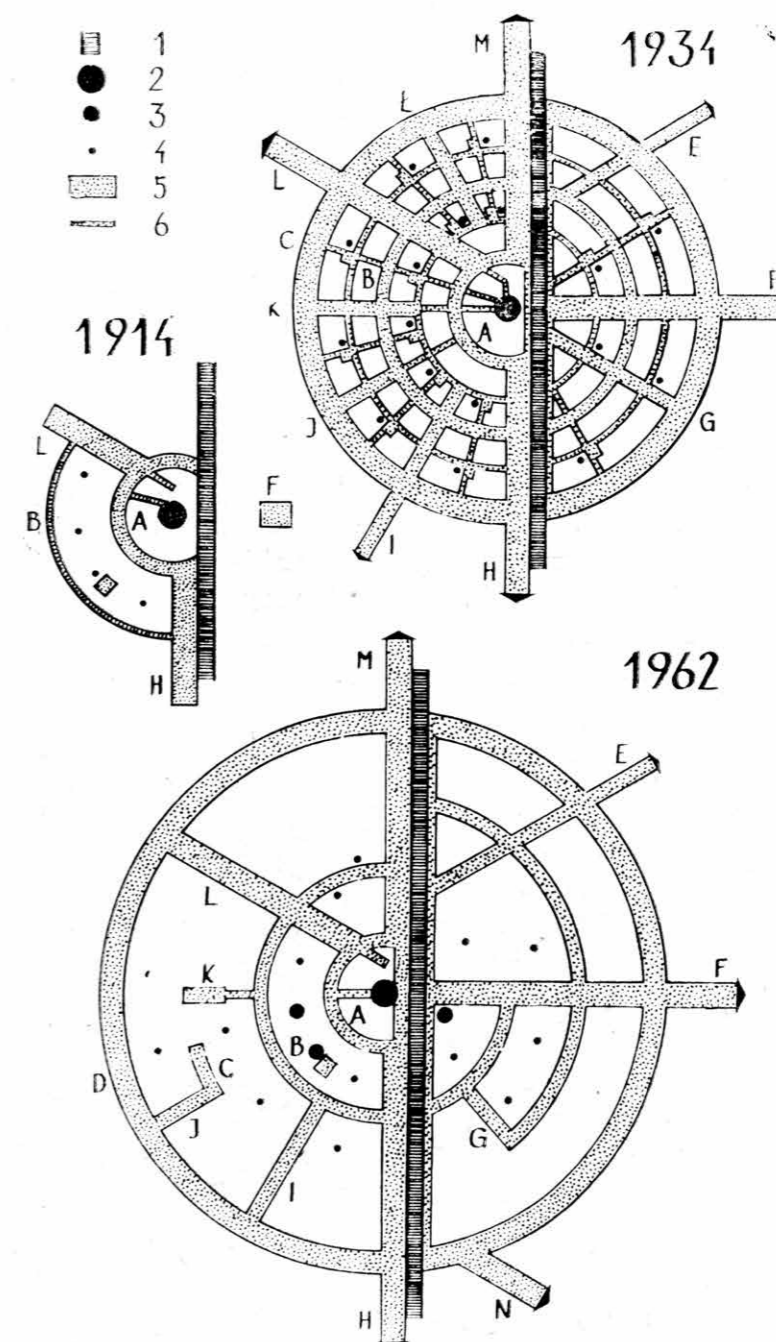


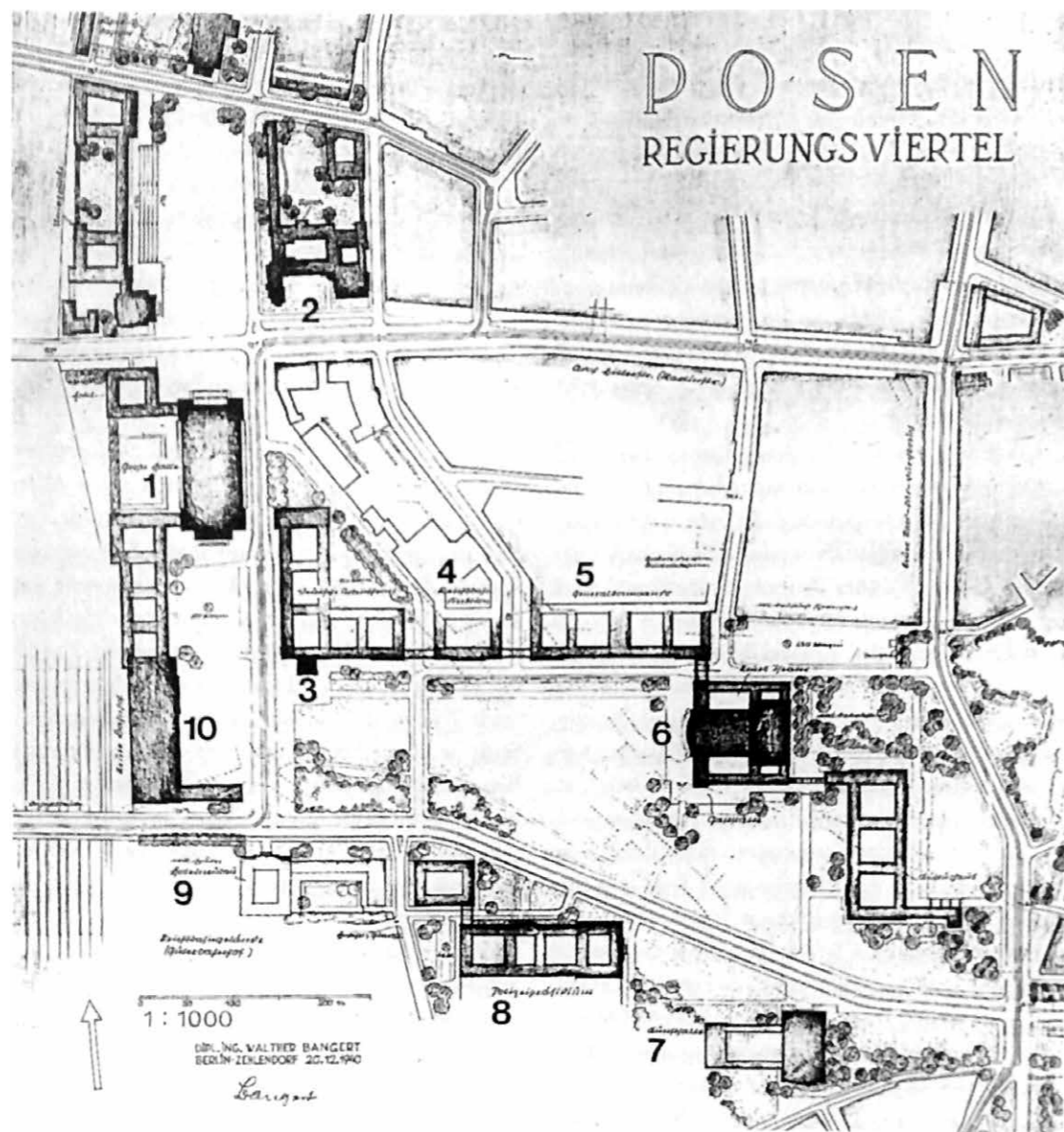
ilustracja 62: Plan strefowy Poznania autorstwa Hermanna Josepha Stübberna z 1903 roku. Źródło: Archiwum Państwowe w Poznaniu.



ilustracja 63 i 64: Zdjęcie lotnicze Poznania (powyżej) przedstawiające północny fragment poznańskiego ringu. Na pierwszym planie Zamek Cesarski. Widok (poniżej) Zamku Cesarskiego od ulicy Święty Marcin (Książkiewicz-Bartkowiak i Skutecki 2009, s. 72-73).

ilustracja 65 (następna strona): Schematy systemu zieleni i terenów otwartych w planach urbanistycznych Poznania, opracowane przez Jeremiego Czarneckiego. Na szczególną uwagę zasługuje próba kontynuacji założeń w poszczególnych planach z 1914, 1934 i 1962 roku (Kodym-Kozaczko 2011, s. 28).





ilustracja 66 i 67: Plan i makieta przebudowy Poznania opracowany w czasie okupacji niemieckiej przez Walthera Bangerta w 1940 roku. Dzielnica Cesarska dopełniona miała zostać przez olbrzymi zespół tzw. Gauforum, którego realizacja wymagałaby znacznych wyburzeń istniejącej podówczas zabudowy (Schwendemann i wsp. 2003, s. 96–97).

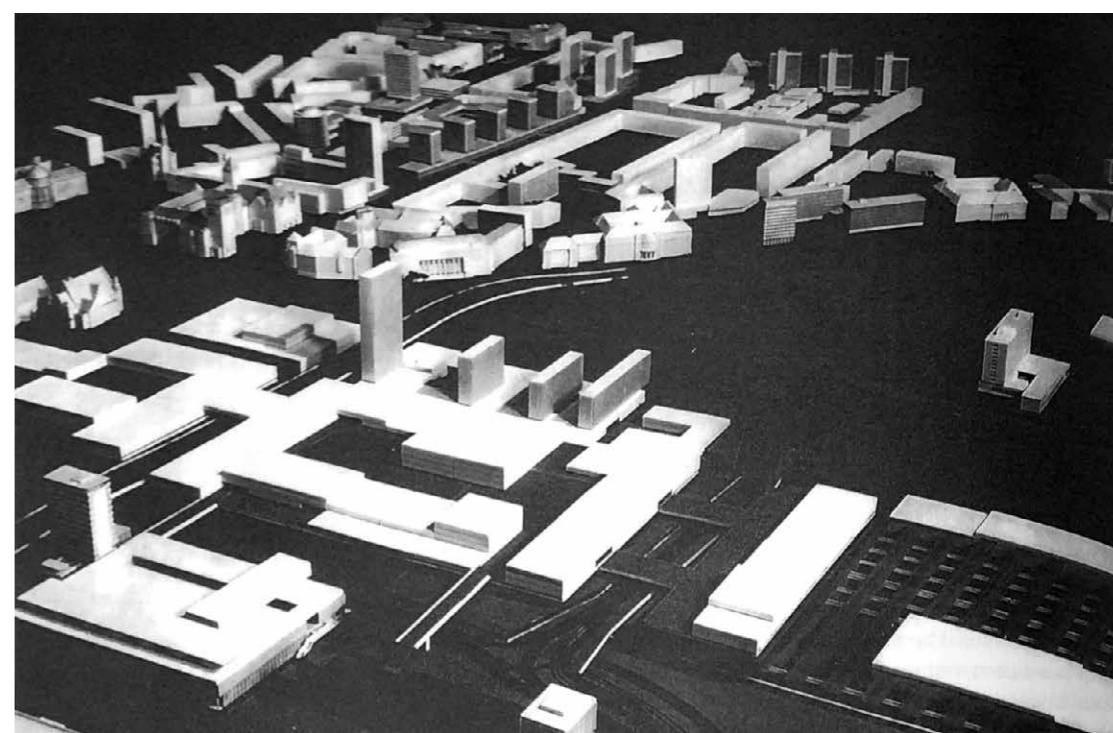
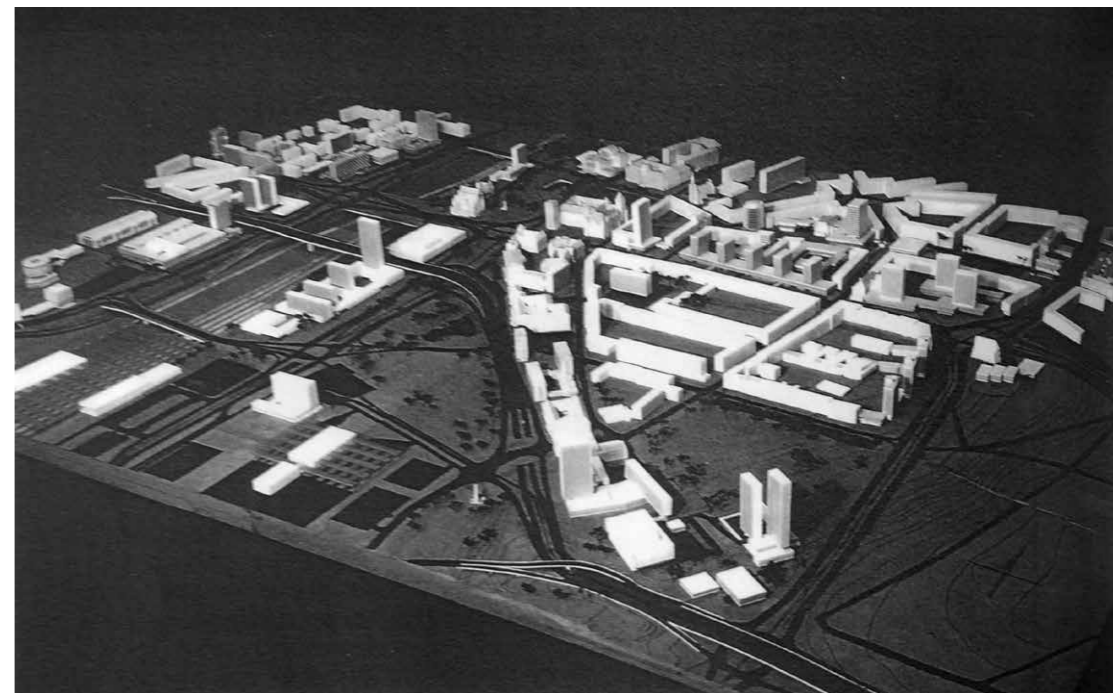
ilustracja 68 i 69 (następna strona): Zdjęcia modelu przebudowy fragmentu zespołu śródmiejskiego Poznania z 1963 roku. Projekt obejmuje przebudowę ulicy Święty Marcin, która ostatecznie częściowo zostaje zrealizowana, oraz kreację nowego centrum na południowym obszarze poznańskiego ringu. Na szczególną uwagę zasługuje propozycja przekrycia terenów kolejowych płytą żelbetową na której zrealizowany miałby zostać fragment założenia. Źródło: Miejscowy Konserwator Zabytków.

sporządzone pod koniec 1940 roku wpisują się w serię projektów opracowaną dla wszystkich stolic prowincji (*Gau*) Rzeszy, które w dużej mierze były inspirowane projektami Generalnego Inspektora Budowlanego Rzeszy, Alberta Speera tworzącego totalitarne wizje niemieckich miast (Schwendemann i wsp. 2003). Na planie w sposób szczegółowo opisano planowane funkcje wybranych budynków i ich zespołów. Oczywiście projekt ten nie został ostatecznie zrealizowany, jednak zarówno jego relacja z Dzielnicą Cesarską jak i położenie na obszarze poznańskiego ringu, w sposób szczególny podkreślają symboliczne znaczenie tej przestrzeni w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Poznania. Co ciekawe, w czasie okupacji niemieckiej prowadzono również działania mające na celu „udowodnienie niemieckiego charakteru Poznania. Przejawiało się to przede wszystkim w niszczeniu wszystkiego, co polskie, i zacieraniu wszelkich śladów polskości, a także przebudowy niektórych części miasta dla nadania im pruskiego wyglądu” (Kondziela i wsp. 2017, s. 41). Częściowa realizacja tych projektów związana z wyburzeniem znacznej ilości zabytkowej tkanki zespołu staromiejskiego wpisuje się w dłuższy konflikt na tle narodowościowym trwający nieprzerwanie w Poznaniu od końca XVIII wieku.

Wreszcie, już w okresie powojennym poznański ring, który nie uległ zbyt znacznej skali zniszczeń w czasie drugiej wojny światowej, zostaje w latach 60. XX wieku zdominowany przez funkcję komunikacyjną. Jak zauważyła Grażyna Kodym-Kozaczko, podjęte w tym czasie zostają „kontrowersyjne decyzje planistyczne”, na skutek których „poważnie zaburzone” miały zostać najważniejsze zespoły urbanistyczne powstałe na osi historycznej miasta (Kodym-Kozaczko 2008, s. 375). W tym kontekście, na szczególną uwagę zasługują prowadzone od 1961 roku prace nad planem szczegółowym dla południowo-zachodniej części zespołu śródmiejskiego Poznania podjęte przez zespół Tadeusza Gałęckiego. Plan ten „obejmował gigantyczne inwestycje w śródmieściu w latach 1965–85, w tym m.in. 400 tys. m² dla administracji, 90 tys. m² dla handlu i 45 tys. m² dla rzemiosła”, które powstać miały w znacznym stopniu również wzdłuż poznańskiego ringu (ilustracja 68–69). Założenia te, dobrze obrazuje makieta przygotowana w 1963 roku, na której warto zauważyć, że pomimo znacznej skali zakładanych w tym planie wyburzeń sam obszar Dzielnicy Cesarskiej pozostaje praktycznie nietknięty. W związku z czym można założyć, że „antypolska wymowa tego założenia wyraźnie osłabła w odbiorze społecznym, zaczęto natomiast doceniać jego artystyczne wartości urbanistyczne” (Grzeszczuk-Brendel 2006b, s. 386). Niestety „obecnie ciąg czasoprzestrzenny poznańskiego Ringu zdominowany został przez tranzytową komunikację kołową i nie funkcjonuje już od lat w świadomości przechodzących tędy mieszkańców jako kompozycyjna całość” (Kodym-Kozaczko 2011, s. 22; powołując się na Czarnecki i wsp. 2006, 19, 38).

Planty staromiejskie

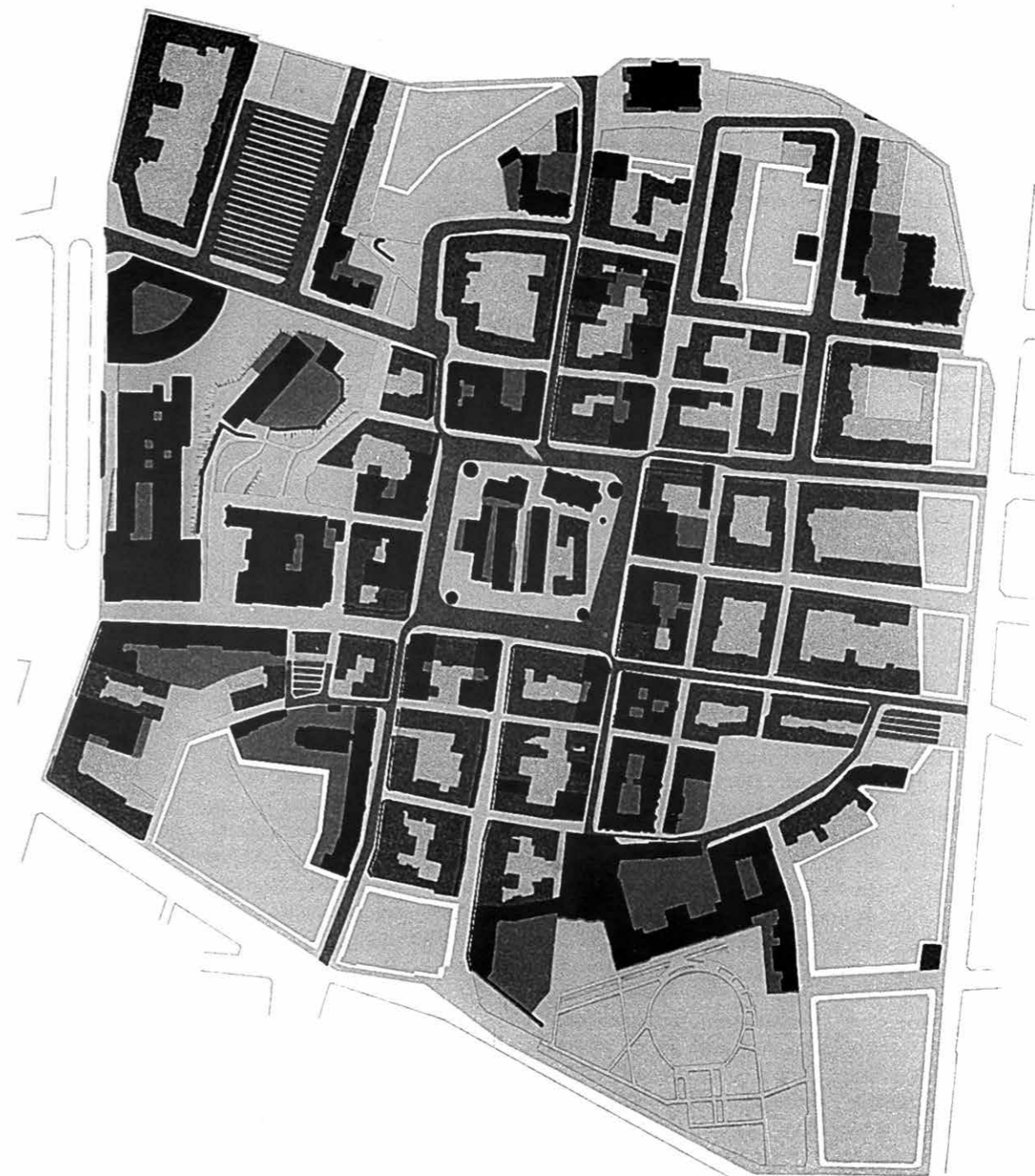
Cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane odciskają wyraźne piętno na zespole śródmiejskim Poznania. Na skutek starć stoczonych na przełomie stycznia i lutego



tamtego roku ucierpieć miało przede wszystkim jego ściśle historyczne centrum, które uległo znacznej skali zniszczeń. Przy czym największa skala zniszczeń dotknąć miała najcenniejszy fragment zespołu staromiejskiego Poznania w bezpośrednim sąsiedztwie jego Starego Rynku, gdzie zniszczenia osiągnęły aż 60 procent jego zabudowy. Dlatego też główne prace konserwatorskie w okresie powojennym skupione były właśnie na tym obszarze (Kondziela i wsp. 2017, ss. 46–58). Co ciekawe, jeszcze przed wybuchem drugiej wojny światowej w Poznaniu postępuje dyskusja nad potrzebą uporządkowania zabytkowego zespołu staromiejskiego, której następstwem było uznanie właśnie całego obszaru Starego Rynku jako zespołu zabytkowego jeszcze w 1934 roku przez Witolda Dalbora, konserwatora zabytków województwa poznańskiego. W następnych przedwojennych latach pod kierownictwem Zbigniewa Zielińskiego postępują prace nad projektem uporządkowania tego obszaru miasta. Chociaż również projekty z tego okresu w dużej mierze uległy zniszczeniu w czasie wojny, to bez wątpienia doświadczenie uzyskane w czasie ich opracowywania posłużyć miało tuż po jej zakończeniu przy odbudowie miasta (Kondziela i wsp. 2017, ss. 33–34).

Pomimo, że prace pod kierownictwem Zbigniewa Zielińskiego nad powojenną odbudową zespołu Starego Rynku w Poznaniu rozpoczęto tuż po wyzwoleniu miasta, to trwające dyskusje na temat ostatecznego jej kształtu doprowadzić miały do znacznego opóźnienia ich tempa. Prace te oparte były na zaangażowaniu pojedynczych inwestorów i trudnej z nimi współpracy. Dlatego też, jak zauważa Piotr Marciniak „dopiero po odbudowie Starego Miasta w Warszawie poglądy na temat kształtu zabudowy poznańskiego Rynku stały się na tyle jednoznaczne”, że możliwe okazało się rozpoczęcie szerzej zakrojonych prac w 1954 roku prowadzonych już przez jednego inwestora, poznański oddział Dyrekcji Odbudowy Osiedlu Robotniczych (Marciniak 2010, ss. 50–53). W efekcie czego, podkreślenia wymaga, że odbudowa poznańskiego Starego Miasta wyraźnie zakorzeniona była w zasadach tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej. Henryk Kondziela w swojej monografii poświęconej temu zagadnieniu w sposób jednoznaczny odnosi się właśnie do jej zasad zarysowanych przez Piotra Biegańskiego (Kondziela i wsp. 2017, ss. 59–66; Biegański 1956, ss. 7–18). Zarazem sama powojenna odbudowa miała mieć charakter wielowątkowy, nie tylko mający na celu konserwację wciąż zachowanego materiału zabytkowego i rekonstrukcję zniszczonych zabytków, ale też wprowadzenie wielu rozwiązań opracowanych jeszcze przed wojną, mających na celu uporządkowanie zespołu staromiejskiego, który przez cały tzw. długi XIX wiek, jako centralna dzielnica nowo kształtującego się zespołu śródmiejskiego, teraz już liczącego sobie ponad ćwierć miliona mieszkańców, poddany został wielu przekształceniom, nie zawsze ocenianym w sposób pozytywny (Kondziela i wsp. 2017, ss. 55–56).

Już w 1945 roku, Jan Zachwatowicz postulował utworzenie w miejscu dawnej linii średniowiecznych fortyfikacji pasa zieleni otaczającego zespół staromiejski, który „stanowiłby przejście do nowszej zabudowy śródmieścia” (Kondziela i wsp. 2017, s. 60). Realizację takich plant staromiejskich uwzględnić miały powojenne plany Zielińskiego (ilustracja 70) zakładające jednocześnie przeprowadzenie w tym celu znacznych wyburzeń (Kondziela i wsp. 2017, ss. 150–152). Okazało się mianowicie, że „odtworzenie i ukształtowanie historycznej sylwety zespołu urbanistyczno-architek-



ilustracja 70: Plan zagospodarowania zespołu staromiejskiego Poznania według założeń Zbigniewa Zielińskiego, zakładający znaczne wyburzenia zabudowy powstałej między innymi na dawnej linii średniowiecznych fortyfikacji zespołu staromiejskiego (Kondziela 1975).

tonicznego” w wypadku Poznania jest sprawą „bardzo trudną do przeprowadzenia.” Na obrzeżu Starego Miasta, na przełomie XIX i XX wieku, powstało bardzo dużo wysokich kamienic, które „znieszczyły [...] sylwetę zespołu staromiejskiego, zatarły także granicę wyodrębniającą średniowieczny układ urbanistyczny” (Kondziela i wsp. 2017, s. 60), przy czym zniszczenia wojenne w niewielkim stopniu miały dotknąć samego obszaru granicznego zespołu staromiejskiego (Kondziela i wsp. 2017, ss. 46–53). Dlatego też zakładano, że „postulat ten [...] będzie można zrealizować dopiero w planie kierunkowym po 1985 r.[oku, właśnie – ŁB] ze względu na stosunkowo dobry stan techniczny tej zabudowy” (Kondziela i wsp. 2017, s. 60).

Kiedy jednak w 1956 roku odrzucony zostaje realizm socjalistyczny „ideologia modernizacji zaczęła wypierać szacunek dla tradycji, stając się w latach 60. i 70. jednym z najważniejszych elementów ideowych nowej doktryny urbanistycznej i idących za nią rozwiązań architektonicznych” (Marciniak 2010, s. 41). W 1962 roku powstaje nowy plan ogólny dla Poznania, który zakłada m.in. nowe rozwiązania komunikacyjne właściwe dla nowego modelu mobilności opartego na indywidualnym ruchu samochodowym. Przedstawione w planie rozwiązania polegać miały m.in. „na przeprowadzeniu dróg tranzytowych trasami śródmiejskimi z wielopoziomowymi węzłami i drogami wielopasmowymi. Z tego względu wyrażano zgodę na wyburzenie istniejącej tkanki miasta. Największy sprzeciw budziło poprowadzenie trasy Chwaliszewskiej przez środek Ostrowa Tumskiego i dalej przez Śródkę. Drugą kontrowersyjną arterią była trasa północ-południe, przebiegająca z Winograd Alejami Marcinkowskiego i ul. Piekary w stronę Dolnej Wildy” (Marciniak 2010, s. 42). Choć nie wszystkie z powziętych założeń zostały ostatecznie zrealizowane, to przeprowadzone wyburzenia do dzisiaj „stanowią trwałe ślady w przestrzeni miasta” (Marciniak 2010, s. 42) i pozwolić miały na powrót zagadnienia plant staromiejskich.

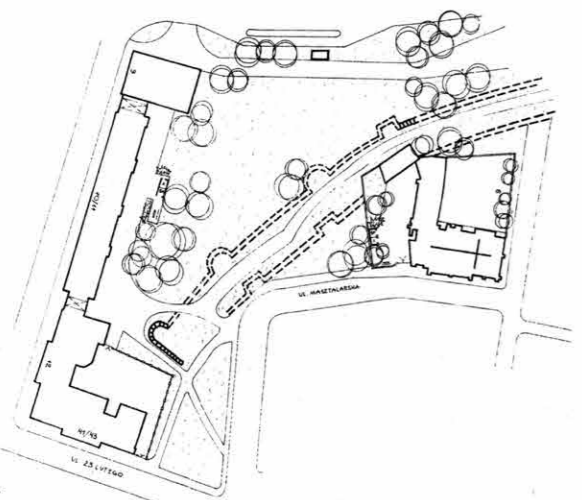
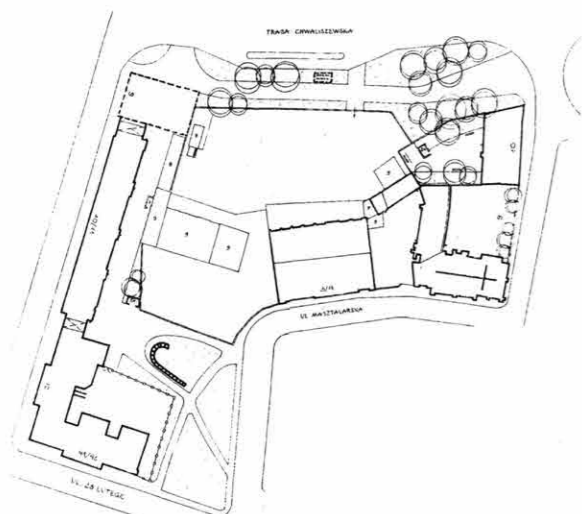
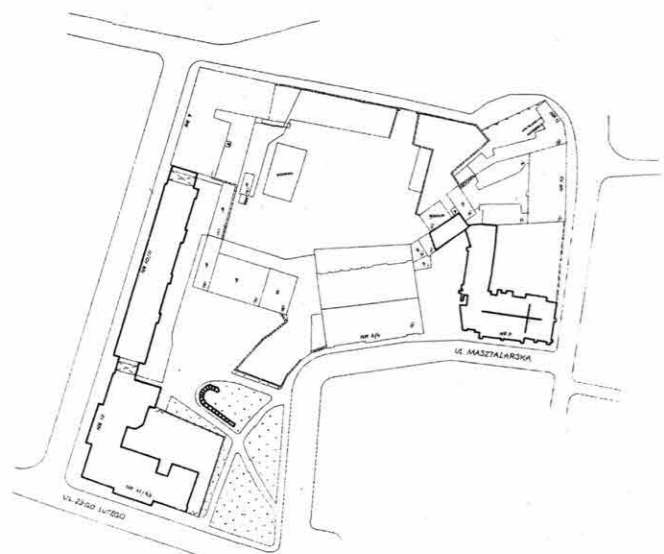
Już w 1961 roku opracowany zostaje w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej plan Lidii Wejchert, na podstawie którego w 1965 roku sporządzony zostaje szczegółowy plan porządkowania kwartałów zespołu staromiejskiego Bogdana Mrozka. Założenia tych planów odchodzą od pierwotnego charakteru koncepcji otoczenia zespołu staromiejskiego pasem zieleni na linii jego dawnych fortyfikacji miejskich, choć całkowicie jej nie odrzucają. W jej miejsce powstać ma koncepcja ramowego założenia komunikacyjnego mającego na celu przejęcie ruchu kołowego, który nadal w sposób wyraźny pozostaje obecny w granicach zespołu staromiejskiego (Kondziela i wsp. 2017, s. 152). Realizację tego projektu zakładano w dwóch etapach: w latach 1961–1970 oraz 1970–1980 i jak się miało okazać w sposób szczególny dotyczyć miały północnego frontu zespołu staromiejskiego, który pomimo najmniejszej skali zniszczeń w czasie drugiej wojny światowej (szacowanej na zaledwie 20%), pozostawał zarazem obszarem najbardziej zaniedbanym. Dlatego też, „w związku z planowaną ekspozycją murów obronnych, potwierdzoną uchwałą kolegium Zarządu Miejskiego z 1947 roku, budynki te zostały ostatecznie skazane na wyburzenie” (Klause 2005, s. 302). Przy czym projekt ten „proponował otulinę z zieleni w formie plant nie tylko na północnych obrzeżach, ale wokół całego Starego Miasta. Pomijając wiążące się z tym wyburzenia, wskaźnik zieleni na jednego mieszkańca miał dzięki temu wzrosnąć do 5m²” (Klause 2005, s. 302).

Za Gabriellą Klause warto wskazać na projekt uporządkowania bloków północnego obrzeża zespołu staromiejskiego opracowany przez zespół Świętosława Tatarkiewicza w latach 1969–1970 (ilustracja 71) mający uszczegółwić plan z 1966 roku. Mowa mianowicie o blokach oznaczonych numerami 29, 28, 41 i 27, które „ze względu na planowane wydobycie reliktyw murów obronnych” oraz realizację Trasy Chwaliszewskiej miały zostać poddane „największym ingerencjom”. Pomimo opracowania odpowiednich planów „temat sanacji północnego obrzeża Starego Miasta został podjęty [dopiero – ŁB] w 1987” kiedy to „kwestia, czy pokazać Bramę Wroniecką i przebieg murów obronnych, nie budziła żadnych wątpliwości, problemem był [tylko – ŁB] sposób ich pokazania”, dlatego też w związku z brakiem odpowiedniego materiału ikonograficznego i ze względu na znaczne podniesienie się poziomu terenu od XIII wieku (poziom ten podniósł się o 2,5 metra), podjęto decyzję o nadbudowaniu odkrytych pod powierzchnią ziemi murów do wysokości nieprzekraczającej „kilkudziesięciu centymetrów ponad obecny poziom terenu” (Klause 2005, s. 313). Przy czym, „inne odcinki murów proponowano eksponować w formie zarysów w otoczeniu zieleni, co wymagało pewnej izolacji od przebiegającej blisko linii tramwajowej”. Jednakże „proponycja zniesienia jednego pasma ruchu i przesunięcia torowisk” wydawać się mogła „mało realna” (Klause 2005, s. 314).

Warto też przywołać tutaj inicjatywę inicjatywę Polskiego Towarzystwa-Krajoznawczego z w 1980 roku, w efekcie której rozpoczęto prace nad utworzeniem Rezerwatu Fortyfikacyjnego obejmującego północny fragment średniowiecznej linii murów miejskich na wysokości ulicy Masztaleskiej i ul. Małe Garbary, projekt ten jednak ponownie zarzucono z powodu „braku koncepcji ekspozycji reliktyw” (Kondziela i wsp. 2017, s. 281). Wreszcie na początku XXI wieku, na skutek odkryć dokonanych w okolicy północno-zachodniego pasma dawnych fortyfikacji, będącego najlepiej zachowanym odcinkiem średniowiecznych murów obronnych Poznania, zdecydowano się na przeprowadzenie jego częściowej rekonstrukcji. Prace przeprowadzone zostały z przerwami od 2003 roku, wraz z rekonstrukcją w latach 2006–2008 jednej z baszt (rozebraną w 1940 roku), zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie zachowanej baszty Katarzynek, oraz łączący je mur w pełnej wysokości. Całość stanowi obecnie ścieżkę edukacyjną (ilustracja 72) ciągnącą się od dawnej Bramy Wronieckiej aż po pozostałości baszty narożnej przy ulicy Masztaleskiej (Kondziela i wsp. 2017, ss. 280–285). W 2013 roku wokół całego zespołu staromiejskiego wmurowanych zostało na poziomie gruntu 17 tablic upamiętniających poszczególne elementy dawnej linii średniowiecznych fortyfikacji miejskich. Nadal jeszcze dyskusji nad miejscem reliktyw średniowiecznych fortyfikacji miejskich nie można uznać za zakończoną.

Współczesność

Na samym obszarze poznańskiego ringu, lub też w bezpośrednim jego sąsiedztwie, w ciągu ostatnich kilkunastu lat zrealizowany został szereg nowych inwestycji, które zdają się konsekwentnie zmieniać obraz tego zespołu urbanistycznego, jak i całego



ilustracja 71 (poprzednia strona): Projekt etapowy uporządkowania obrzeży zespołu staromiejskiego Poznania (blok nr 27) opracowany w 1969 roku. Przedstawiający kolejno: stan istniejący i planowane wyburzenia, pierwszy i drugi etap porządkowania kwartału (Klause 2005, s. 303).

ilustracja 72: Zachowana Baszta Katarzynek, zrekonstruowana Baszta Strażacka i część odtworzonego w różnym stopniu muru miejskiego. Źródło: Wikipedia (data wyświetlenia: 20.04.2018).



ilustracja 73: Wizualizacja projektowanej zabudowy na miejscu dawnego Dworca PKs w bezpośrednim sąsiedztwie poznańskiego ringu, który w sposób wyraźny definiuje strukturę urbanistyczną zespołu śródmiejskiego Poznania. Źródło: Skanska/JEMS architekci.

ilustracja 74: Wizualizacja planu przebudowy fragmentu zespołu śródmiejskiego Poznania w ramach inwestycji Projekt Centrum. Na pierwszym planie po lewej w formie dominanty architektonicznej zauważyć należy Zamek Cesarski, w centrum ciągnie się ulica Święty Marcin. Źródło: <http://www.projektcentrum.pl/> (data wyświetlenia: 25.07.2018).

zespołu śródmiejskiego Poznania. Zmiany te dalece oddalają stan obecny tego założenia pierścieniowego od pierwotnych ustaleń właściwych dla planu Hermanna Josepha Stübgena z 1903 roku. Jednocześnie, zdawać się może, że nowe realizacje przeprowadzane są bez jednej, spójnej koncepcji urbanistycznej. Dość chaotycznie rozsiadane wzdłuż całego założenia pierścieniowego nowe budynki wysokościowe definitywnie już zaburzyły charakter dominanty, jaki od początku związany miał być z Dzielnicą Cesarską, tworząc pasmo podobnych realizacji otaczający cały zespół śródmiejski Poznania. W tym miejscu warto wskazać szczególnie na jedną z najnowszych takich inwestycji, realizowanego dopiero od 2017 roku kompleksu mieszkalno-usługowego (z przeważającą kubaturą biurową), noszącego dość dziwną nazwę: Nowy Rynek¹⁶³. Chociaż również tutaj wzniesiony ma zostać budynek wysokościowy, to projekt ten (ilustracja 73) opracowany na obszarze dawnego Dworca PKs zdaje się też podkreślać skalę, znaczenie i potencjał jaki tkwi w poznańskim ringu, który uznać można za naturalny kierunek rozwoju miasta.

Niestety całość poznańskiego ringu nadal funkcjonuje przede wszystkim jako obwodowa arteria komunikacyjna dla zespołu śródmiejskiego, chociaż jego pierwotne założenia parkowe nadal pozostają wyraźnie zachowane na jego obszarze. Trudno też doszukiwać się w kontekście założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Poznania jakiejś formy przemian przestrzennych właściwych dla tendencji tzw. kopenhagizacji. Jednak w samym Poznaniu, z inicjatywy dra Bartosza Kaźmierczaka z Politechniki Poznańskiej, już w 2013 roku rozpoczęła się dyskusja nad odnową ulicy Święty Marcin, która choć historycznie stanowić miała jedną z najważniejszych ulic zespołu śródmiejskiego, to w ciągu ostatnich kilku dekad uległa wyraźnej degradacji. Wreszcie w 2015 roku władze miejskie zdecydowały się przeprowadzić szerszy projekt odnowy zespołu śródmiejskiego, obejmujący nie tylko ulicę Święty Marcin, ale też spory fragment jej najbliższego otoczenia, włączając w to także Plac Wolności i południową część Alei Karola Marcinkowskiego. Prace nad Projektem Centrum¹⁶⁴ (ilustracja 74) rozpoczęte zostały już w 2017 roku i będą trwać aż do 2023 roku. Proponowane zmiany, nie tylko doprowadzą do zrównoważenia rozwiązań komunikacyjnych, poprzez zwężenie pasma drogowego, wydzielenie tras rowerowych czy poszerzenie przestrzeni przeznaczonej dla pieszych, ale też wprowadzą małą architekturę i nawet ponad 200 nowych drzew na obszarze opracowania. Chociaż projektem tym nie objęte zostaną pozostałe założenia pierścieniowe Poznania, a szczególnie sam poznański ring, to proces odnowy jego zespołu śródmiejskiego został już rozpoczęty i kiedyś może dotrzeć też do szerszej ich przestrzeni.

¹⁶³ Więcej na temat tej inwestycji znaleźć można na jej oficjalnej stronie internetowej: <http://nowyrynek.byskanska.com/>

¹⁶⁴ Więcej na temat przebudowy fragmentu zespołu śródmiejskiego Poznania znaleźć można m.in. na oficjalnej stronie internetowej projektu: <http://www.projektcentrum.pl/>

4.6.3 Zestawienie przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Poznania

Na podstawie tak zarysowanej historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Poznania możliwe jest przeprowadzenie ich typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych:

okres kreacji założeń pierścieniowych

brak wyzyskania sposobności na skutek przeprowadzonej zaraz po drugim rozbiorze Polski defortyfikacji średniowiecznych murów miejskich zespołu staromiejskiego Poznania, po zachodniej jego stronie wytyczony zostaje ciąg Alei Karola Marcinkowskiego, które wymykają się opracowanej typologii, stanowiąc realizację typową dla rozwiązań francuskich. Jednakże w efekcie trwającej od 1828 roku fortyfikacji miasta mającej w celu zamienienia go w Twierdzę Poznań (niem. *Festung Posen*) w czasie tzw. długiego XIX wieku następuje proces zlewania się jego zespołu staromiejskiego z resztą jego nowo kształtującego się zespołu śródmiejskiego. W efekcie czego, tuż po zakończeniu pierwszej wojny światowej odrębność Starego Miasta w stosunku do reszty zespołu śródmiejskiego nie zaznaczała się zbyt silnie, a dawna granica w postaci murów i fos została prawie całkowicie zlikwidowana poza nielicznymi zachowanymi fragmentami.

założenia wielkomiejskie na przełomie XIX i XX wieku dochodzi do zmiany polityki w stosunku do wschodnich rubieży, zjednoczonego już pod przywództwem Prus, Cesarstwa Niemieckiego. Tzw. *polityka podnoszenia* (niem. *Hebungspolitik*) miała przemienić podupadłe miasta wschodniopruskie w symbol niemieckiego porządku i przewagi kulturowej. W tym celu na skutek przeprowadzonej w 1904 roku defortyfikacji wewnętrznego pasma fortyfikacji miejskich, powstać miała nowa reprezentacyjna dzielnica w formie założenia pierścieniowego od północy, zachodu i południa otaczającego zespół śródmiejski Poznania. Ta obwodowa, wypełniona zielenią aleja, mająca malowniczy przebieg nawiązujący do układu zburzonych poligonalnych umocnień, miała integrować komunikacyjnie i funkcjonalnie wykształcony na przestrzeni tzw. długiego XIX wieku zespół śródmiejski z niedawno przyłączonymi w granicę miasta zewnętrznymi dzielnicami. W centralnym punkcie nowego zespołu urbanistycznego, na jego przecięciu z główną osią kompozycyjną miasta jaką stanowiła od początku tzw. długiego XIX wieku ulica Święty Marcin, powstać miała Dzielnica Cesarska, stanowiąca kulminację całego założenia pierścieniowego.

okres przekształceń założeń pierścieniowych

cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane odciskają wyraźne piętno na zespole śródmiejskim Poznania. Na skutek starć stoczonych na przełomie stycznia i lutego tamtego roku uciepieć miało przede wszystkim jego ścisłe historyczne centrum, które uległo znacznej skali zniszczeń. Przy czym największa skala zniszczeń dotknąć miała najcenniejszy fragment zespołu staromiejskiego Poznania zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie jego Starego Rynku, gdzie zniszczenia osiągnęły aż 60 procent jego zabudowy. Dlatego też główne prace konserwatorskie w okresie powojennym skupione były właśnie na tym obszarze. Jednocześnie zniszczenia wojenne w niewielkim stopniu miały dotknąć samego obszaru granicznego zespołu staromiejskiego. Dlatego też, w pierwszym powojennym okresie pomimo postulowania konieczności kreacji plant staromiejskich, realizacji koncepcji tej tymczasowo zaniechano, aby powrócić do niej w perspektywie kilku kolejnych dekad.

funkcjonalizm i późny modernizm kiedy w 1962 roku powstaje nowy plan ogólny dla Poznania, który zakłada m.in. nowe rozwiązania komunikacyjne właściwe dla nowego modelu mobilności opartego na indywidualnym ruchu samochodowym, wytyczone zostają arterie tranzytowe przecinające zespół śródmiejski Poznania. Choć nie wszystkie z powziętych założeń zostały ostatecznie zrealizowane, to przeprowadzone w ramach prac przygotowawczych wyburzenia do dzisiaj stanowią trwały ślad przestrzeni miasta. Co ciekawe, wytyczenie trasy Chwaliszewskiej w latach 70. XX wieku, na przestrzeni kilku kolejnych dekad doprowadzić miało do powrotu do zagadnienia plant staromiejskich na odcinku ul. Małe Garbary. Jednocześnie funkcja komunikacyjna zaczyna dominować nad poznańskim ringiem znacznie obniżając jego jakość jako przestrzeni publicznej Poznania. Kolejne, przeskalowane inwestycje na tym obszarze coraz bardziej zaburzają jego podstawowe założenie kompozycyjne wyraźnie osłabiając znaczenie dominanty Dzielnicy Cesarskiej.

tw. kopenhagizacja

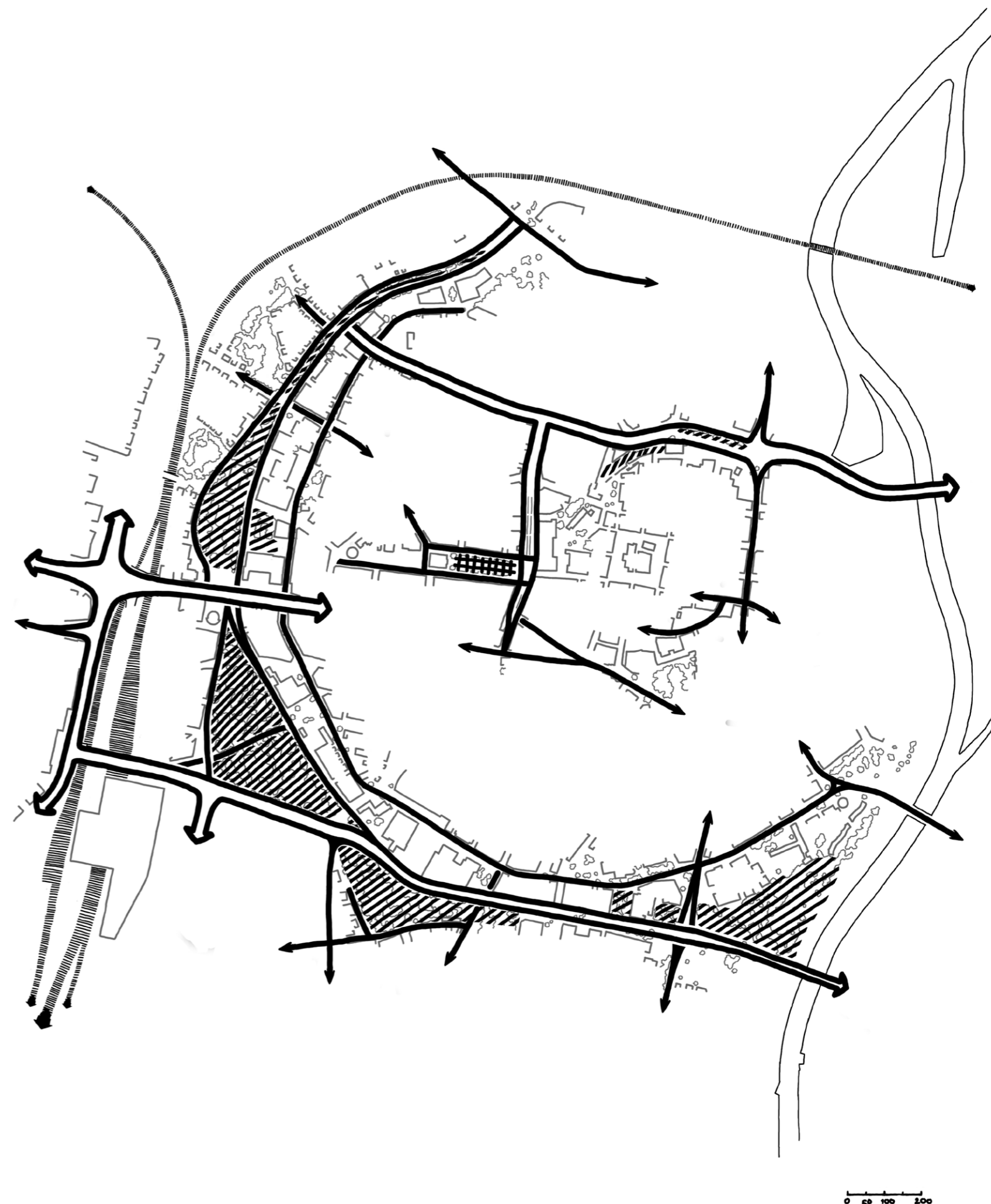
współcześnie na samym obszarze poznańskiego ringu, lub też w bezpośrednim jego sąsiedztwie, zrealizowany został szereg nowych inwestycji, które zdają się konsekwentnie zmieniać obraz tego zespołu urbanistycznego. Na skutek czego dość chaotycznie rozsiane wzdłuż całego założenia pierścieniowego nowe budynki wysokościowe definitywnie już zaburzyły charakter tego założenia pierścieniowego. Jednocześnie te nowe inwestycje zdają się też podkreślać skalę, znaczenie i potencjał jaki tkwi w poznańskim ringu, który uznać można za naturalny kierunek rozwoju miasta. Niestety całość poznańskiego ringu nadal funkcjonuje przede wszystkim jako obwodowa arteria komunikacyjna dla zespołu śródmiejskiego i chociaż trudno też doszukiwać się w ich kontekście jakiejś formy przemian przestrzennych właściwych dla tendencji tzw. kopenhagizacji, to realizowany od 2017 roku Projekt Centrum, obejmujący znaczną część zespołu śródmiejskiego Poznania, taki proces odnowy już rozpoczyna. Proponowane zmiany, nie tylko doprowadzą do zrównoważenia rozwiązań komunikacyjnych, poprzez zwężenie pasma drogowego, wydzielenie tras rowerowych czy poszerzenie przestrzeni przeznaczonej dla pieszych, ale też wprowadzą małą architekturę i nawet ponad 200 nowych drzew na obszarze opracowania.

4.6.4 Analiza stanu obecnego założeń pierścieniowych Poznania

Dzięki analizie stanu obecnego założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Poznania, przeprowadzonej na podstawie uproszczonego modelu podstawowych elementów urbanistycznych, możliwym okazało się określenie ich znaczenia w szerszym kontekście całego zespołu śródmiejskiego miasta. Przy czym, przypadek poznański okazuje się wyróżniać na tle pozostałych bardzo wyraźnym i o znacznej skali zewnętrznym założeniem pierścieniowym, a także bardzo chaotycznym stanem wewnętrznego założenia pierścieniowego.

Aleje Marcinkowskiego

Trudnym może być odczytanie w sposób jednoznaczny, wykształconych jeszcze pod koniec XVIII wieku Alei Karola Marcinkowskiego wraz z Placem Wolności, jako jednego z założeń pierścieniowych właściwych dla ujęcia teoretycznego opracowanego na podstawie szerszego ujęcia historycznego i teoretycznego. Przypadek ten jednak należy uznać za dość typowy, choć rzadko spotykany na obszarze dawnej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku. Ze względu na uwarunkowania topograficzne, poprzez lekkie odsunięcie od pierwotnej linii fortyfikacji miejskich, możliwe okazało się





uzyskanie większych bloków zabudowy i wytyczenie prostej linii zakładanych alei. Co ciekawe, Aleja Karola Marcinkowskiego wraz z Placem Wolności ma charakter dobrze wykształconej i wyraźnie *jednorodnej* struktury urbanistycznej, na którą składają się dwa podstawowe elementy urbanistycznych właściwe dla założeń pierścieniowych: bulwar miejski i plac miejski. Zarazem, ten stosunkowo niewielkiej skali zespół uznaje się za bardzo *czytelny* zespół urbanistyczny.

Planty staromiejskie



Poznańskie planty staromiejskie istnieją zaledwie w formie szczątkowej i jako takie nie mogą podlegać pełnej analizie, chociaż linia dawnych średniowiecznych fortyfikacji zespołu staromiejskiego nadal pozostaje widoczna w jego strukturze urbanistycznej. Bez wątplenia jest to jednak założenie pierścieniowe, któremu brakuje zarówno *jednorodnego* charakteru, *ciągłości*, jak i *czytelności*. Jednakże w tym miejscu warto odnotować znaczenie realizacji Trasy Chwaliszewskiej, dzięki której powstać mogło konieczne dla powstania założenia plantowego przedpole dla zespołu staromiejskiego. Zarazem częściowa rekonstrukcja murów miejskich przeprowadzona na tym obszarze pozwala postawić otwarte pytanie o przyszłość tego zespołu urbanistycznego, który obecnie składa się jednego podstawowego elementu urbanistycznego właściwego dla założeń pierścieniowych: arterii tranzytowej.

Poznański ring



Wykształcony dopiero na początku XX wieku poznański ring stanowi wyjątkowo duże w swojej skali założenie pierścieniowe, które wymaga szczególnych starań aby utrzymana mogła zostać na całej jego długość odpowiednia czytelność pozwalająca utrzymać wrażenie spójnego zespołu urbanistycznego. Przede wszystkim jednak, poznański ring uznaje się za nie w pełni rozwinięty zespół urbanistyczny, którego kreacja wciąż postępuje. Niestety ze względu na brak odpowiedniej wizji obejmującej cały obszar tego założenia pierścieniowego, prowadzone na jego obszarze lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie inwestycje nie mają pozytywnego wpływu na jego jednorodny charakter. Współcześnie poznański ring składa się z trzech podstawowych elementów urbanistycznych właściwych dla założeń pierścieniowych: zieleni parkowej oraz bulwaru miejskiego przechodzącego czasem w arterię tranzytową. Chociaż cały ten zespół urbanistyczny zdaje się nadal zachowywać swoją ciągłość, to kwestia jego czytelności pozostaje już raczej na ten moment dyskusyjna. Jednakże taki charakter stanu obecnego poznańskiego ringu jest raczej związany z pytaniem o kierunek przemian przestrzennych jakie aktualnie zachodzą i będą zachodzić na jego obszarze w najbliższej przyszłości.

4.7 Wrocław

Wrocław, stolica województwa dolnośląskiego, położony nad Odrą w południowo-zachodniej części kraju. Największe miasto Ziemi Odzyskanych przyłączonych do Polski po 1945 roku. Zamieszkałe przez 634 tysiące osób (0,865 miliona mieszkańców w skali obszaru metropolitalnego)¹⁶⁵.

Struktura urbanistyczna zespołu śródmiejskiego Wrocławia wyraźnie zdefiniowana jest przez jego dwa, bardzo czytelne założenia pierścieniowe: Promenadę, pełniącą do dziś rolę granicy całego zespołu śródmiejskiego, wytyczoną po linii dawnych, zewnętrznych fortyfikacji miejskich, które wzniesione zostają na skutek poszerzenia granic miasta w czasie lokacji z roku 1263 oraz plant staromiejskich, utożsamianych obecnie głównie z fragmentem przecinającej zespół śródmiejski Trasy Wschód-Zachód zrealizowanej dopiero w latach 1977-1991 na miejscu dawnej linii wewnętrznych fortyfikacji miasta. Co ciekawe, współcześnie na charakter zespołu śródmiejskiego Wrocławia, znacznie większy wpływ ma mieć ta druga realizacja, która jako arteria przelotowa, nie tylko w sposób jednoznaczny rozciąga jego strukturę urbanistyczną, ale też ma bezpośredni wpływ na kierunek przemian przestrzennych zachodzących w jej najbliższym sąsiedztwie.

4.7.1 Stan badań nad założeniami pierścieniowymi Wrocławia

Ze względu na wyjątkowo zróżnicowany charakter, założenia pierścieniowe Wrocławia, opisane zostały jak dotychczas w sposób wyraźnie rozbieżny. Z jednej strony odnieść się należy do ponad 200-letniej, wrocławskiej Promenady, która wyraźnie zakorzeniona w krajobrazie miasta, została opisana w sposób dogłębny, zarówno w ramach przedwojennej, niemieckojęzycznej literatury naukowej, jak i w ramach prac opublikowanych już po drugiej wojnie światowej w Polsce. Z drugiej strony odnieść się należy do stosunkowo nowej realizacji Trasy Wschód-Zachód, wytyczonej pod koniec XX wieku na obszarze wewnętrznej linii fortyfikacji miejskich, która jak dotychczas nie doczekała się żadnego poważniejszego opracowania o ściśle naukowym charakterze. Jednocześnie, taki wyraźnie rozbieżny charakter, a szczególnie sam status Trasy Wschód-Zachód, w sposób jednoznaczny rzutuje na możliwość powstania stosownego, całościowego opracowania obejmującego zarówno samą strukturę urbanistyczną zespołu śródmiejskiego Wrocławia, jak i jego założenia pierścieniowe.

Szczególnie interesujący okazuje się stan badań nad wrocławską Promenadą, opartą na zewnętrznej linii fortyfikacji miasta, której proces kreacji, na tle historii przemian przestrzennych zespołu śródmiejskiego Wrocławia w pierwszej połowie XIX wieku, przedstawia w formie monograficznej Agnieszka Zabłocka-Kos, która w sposób bardzo szczegółowy, odnosząc się przede wszystkim do bezpośrednich, niemieckojęzycznych źródeł, opisuje moment przejścia Wrocławia ze średniowiecznej struktury miasta zamkniętego do nowoczesnej struktury miasta otwartego (Zabłocka-Kos 2006, 19-52). Ze względu na wyraźnie parkowy charakter tego założenia pierścieniowego, opraco-

¹⁶⁵ Dane podane za Eurostatem, stan na 2014 rok (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/data/database> data weryfikacji: 05.02.2018 rok).

wanie to warto zestawzić z pracą Iwony Bińkowskiej (Bińkowska 1995), ze szczególnym uwzględnieniem fragmentu jednego rozdziału z jej najnowszej książki: „Parki, promenady, skwery i zieleńce” (Bińkowska 2006, ss. 105–128), który przedstawia to samo zagadnienie z punktu widzenia architektury krajobrazu. Ciekawym uzupełnieniem tych tekstów jest też artykuł Bożeny Stęпки opisujący projekty Petera Josepha Lennégo, który odnosi się także do wrocławskiej realizacji (Stęпка 2006), a także krótkie zarysowanie tego zagadnienia w jednym z fundamentalnych opracowań dotyczących defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy tzw. długiego XIX wieku autorstwa Yaira Mintzker, (Mintzker 2012, ss. 168–176). Na koniec warto też przywołać monograficzne opracowanie Janusza Dobesza przedstawiające niezrealizowane, nazistowskie projekty opracowane dla wrocławskiego zespołu śródmiejskiego, które bezpośrednio odnosić się miały właśnie do jego założeń pierścieniowych (Dobesz 1999).

Niestety, w kontekście zrealizowanej dopiero w latach 1977–1991 Trasy Wschód-Zachód, opartej w przeważającej swojej długości na wewnętrznej linii fortyfikacji miasta, która wytyczona została na miejscu dawnej fosy miejskiej – Czarnej Oławy, nie sposób wskazać już na choć w części tak szeroki zakres literatury przedmiotu jak w wypadku wrocławskiej Promenady. Mianowicie, prócz krótkiego opracowania dotyczącego odkryć archeologicznych dokonanych na obszarze prowadzonych prac (Lisowa 1976), wskazać można tylko na opublikowane w Rocznikach Wrocławskich dwa artykuły, przedstawiające przegląd prasy z 1974 roku, kiedy to rozpoczęto budowę węzła komunikacyjnego stanowiącego wschodnie zakończenie całej inwestycji (Basak 1995) oraz dość krytyczne opracowanie poglądowe (Pielużek 2006). Jednakże jest to materiał z zasady bardzo ograniczony i wymagający znacznego uzupełnienia, szczególnie w kontekście powojennych przemian przestrzennych i bezpośrednio z nimi związanej odbudowy zespołu śródmiejskiego Wrocławia po zniszczeniach drugiej wojny światowej.

Rzeczywiście, literatura dotycząca przemian przestrzennych samego zespołu śródmiejskiego Wrocławia przynosi wiele ważnych informacji. Dlatego też, w pierwszej kolejności należy odwołać się do opracowania Karola Malczyńskiego, Mariana Morelowskiego i Anny Ptaszyckiej, przedstawiającego kreację struktury urbanistycznej Wrocławia i jego późniejszych przemian przestrzennych (Malczyński i wsp. 1956). Przy czym, Marta Młynarska-Kaletynowa, przedstawia nowsze badania w perspektywie lokacji miasta (Młynarska-Kaletynowa 1995). Całość warto uzupełnić o opracowania monograficzne Olgierda Czerner, o samym wrocławskim Rynku (Czerner 1976), jak i Edmunda Małachowicza o zespole staromiejskim, jego zniszczeniach i odbudowie (Małachowicz 1985). Co ciekawe, w sposób bardzo drobiazgowy, proces powojennej odbudowy miasta w świetle planów zagospodarowania przestrzennego zarysowuje Daniela Przyłęcka, opracowując jednocześnie chronologiczne zestawienie historii jego przemian przestrzennych (Przyłęcka 2012). Obraz ten dopełnia praca Wandy Kononowicz opisująca pierwszy, przedwojenny jeszcze, plan generalny Wrocławia (Kononowicz 1995), który zestawzić warto z albumem fotografii lotniczych przedstawiający Wrocław tuż po zniszczeniach wojennych, kiedy nadal jeszcze czytelna była jego przedwojenna struktura urbanistyczna (Tyszkiewicz i Karczmarek 2009). W tym miejscu, warto jeszcze odwołać się do szerszego kontekstu, specyficznej historii samego Wrocławia, którą w ciekawy sposób zarysować próbuje Eduard Mühle (Mühle 2016). Na koniec jednak, podkreślenia wymaga fakt, że całość przedstawionej syntezy

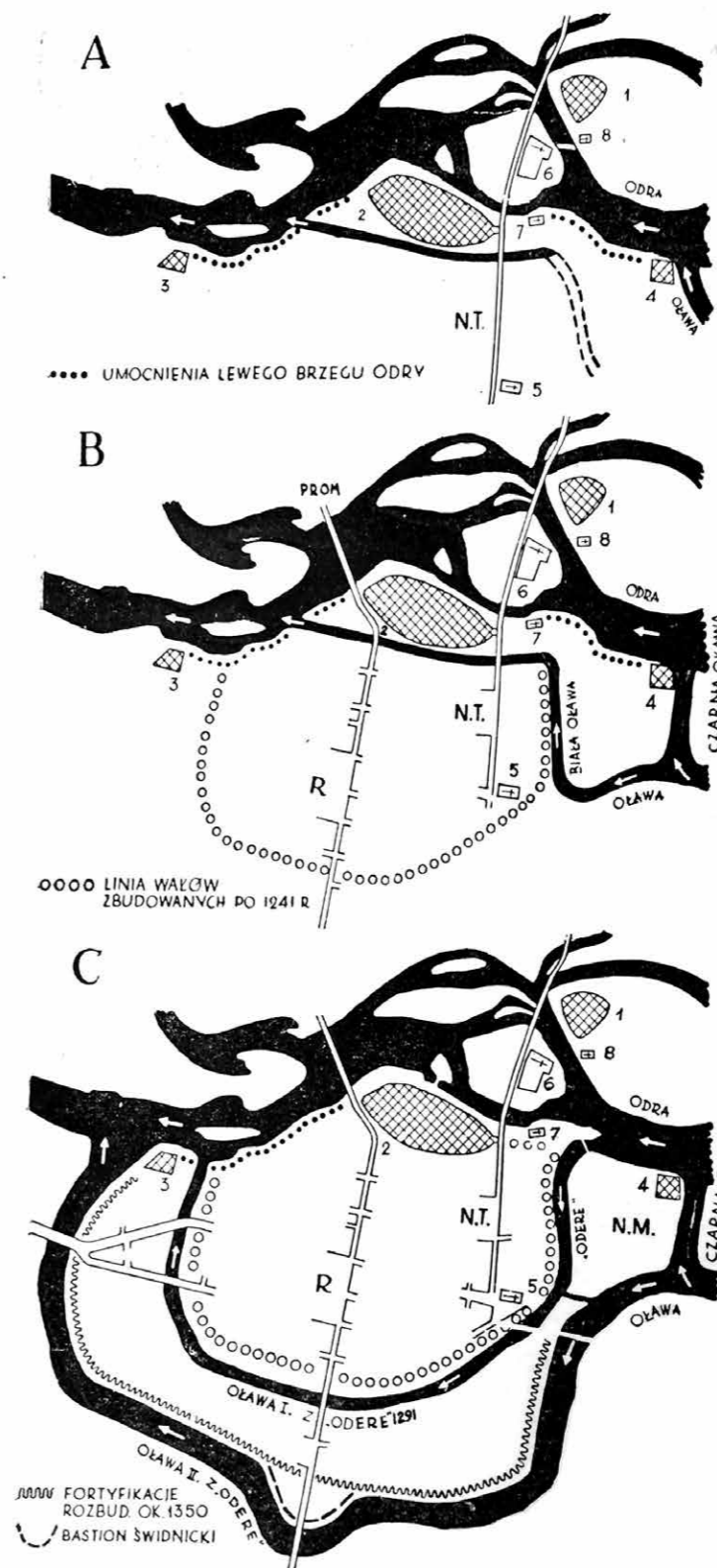


uzupełniona została dodatkowo drobnymi szczegółami jakie pojawiły się w trakcie przygotowywania syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego dla założeń pierścieniowych.

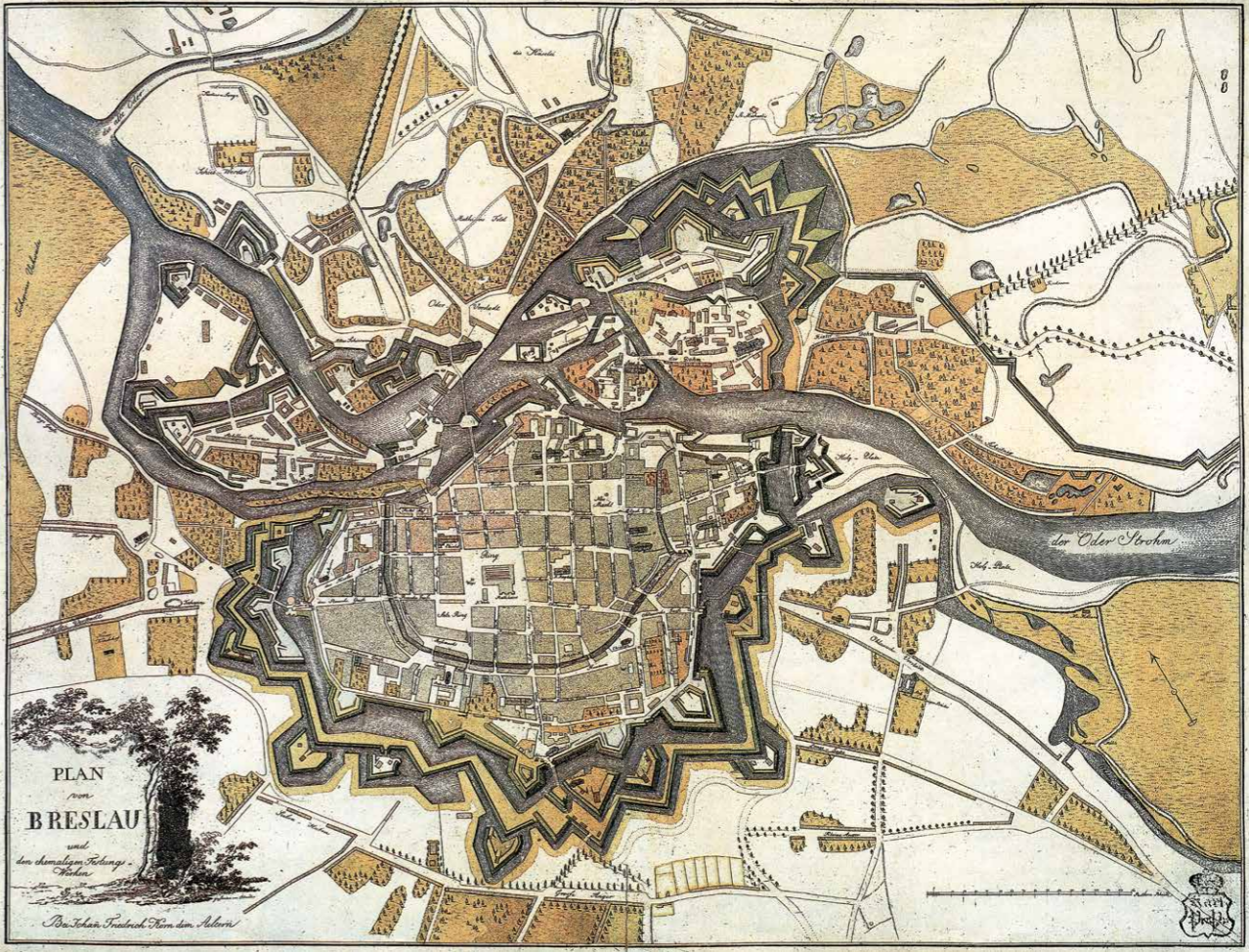
4.7.2 Zarys historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Wrocławia

Chociaż pierwsza lokacja Wrocławia, będącego już podówczas największym miastem Śląska, nastąpiła prawdopodobnie jeszcze za panowania Henryka Brodatego, w 1214 lub 1226 roku, to założenia te pozostają tylko w sferze domysłów. Współczesna struktura urbanistyczna miasta ukształtowana miała zostać dopiero w konsekwencji jego zniszczenia w czasie najazdu mongolskiego z 1241 roku. Co ciekawe jednak, miasto zniszczone zostać miało ze względów strategicznych przez samych jego obrońców, a jego mieszkańcy zdołać mieli z niego uciec jeszcze przed przybyciem hordy. Wydarzenia te miały mieć olbrzymi wpływ na prężnie rozwijający się w tym czasie Wrocław. Strach przed ponownym mongolskim najazdem zmusił jego mieszkańców do dość pośpiesznego wytyczenia linii fortyfikacji miejskich, która najpierw w formie wału ziemnego a potem ceglanych murów miejskich, obejmować miała wyraźnie zredukowany obszar właściwy dla jego pierwotnej lokacji (ilustracja 75). Charakter tej zmiany można odczytać już na podstawie choćby pobieżnej analizy struktury urbanistycznej zespołu staromiejskiego Wrocławia. Na podstawie której stwierdzić można, że lokalizacja wrocławskiego Rynku i jego skala nie pasują do ograniczonego wewnętrzną linią fortyfikacji miasta. Wnioski te potwierdzają też badania archeologiczne stwierdzające, że wzniesiony najprawdopodobniej w dużym pośpiechu mur miejski, a szczególnie jego fundamenty, cechować miała niska jakość warsztatu i techniki budowlanej (Małachowicz 1985, ss. 19–22).

Wreszcie okazało się, że ta pierwsza linia fortyfikacji miejskich była rozwiązaniem tylko doraźnym. Mianowicie, już w 1261 roku dokonana zostaje ponowna lokacja miasta na prawie magdeburskim, poszerzająca granice ograniczonego dotychczas wyraźnie zespołu staromiejskiego do pierwotnie zakładanego jego obszaru. Same prace nad kolejną, zewnętrzną linią fortyfikacji miejskich rozpoczęły z końcem XIII wieku i trwały do połowy wieku XIV (Małachowicz 1985, s. 22). Choć nieustannie kontynuowana miała być później rozbudowa fortyfikacji Wrocławia, to dotyczyła ona już tylko linii miasta rozszerzonego w 1261 roku (ilustracja 76). Prace te w sposób szczególny motywowane były wojnami husyckimi i wojnami o sukcesję korony czeskiej, przeobrażając w trwającym kilkaset lat procesie zewnętrzną linią fortyfikacji miejskich Wrocławia z formy ceglanych średniowiecznych murów do formy nowożytnych fortyfikacji ziemnych (Małachowicz 1985, ss. 36–39). Postępujący rozwój nowożytnych już fortyfikacji miejskich Wrocławia trwać ma aż do początku XIX wieku, szczyt którego rozwoju obrazuje tzw. plan Endlera wykonany na przełomie 1807/1808 roku (ilustracja 77). Dlatego też, dla pewnego uproszczenia, ograniczony linią wewnętrznych fortyfikacji, centralny obszar Wrocławia określony zostać może mianem zespołu staromiejskiego, z kolei cały jego ośrodek miejski ograniczony linią zewnętrznych fortyfikacji, chociaż wykształcony jeszcze w schyłkowym okresie średniowiecznym, określony zostać może jego zespołem śródmiejskim, który w tej formie funkcjonować ma aż do początku XIX wieku.

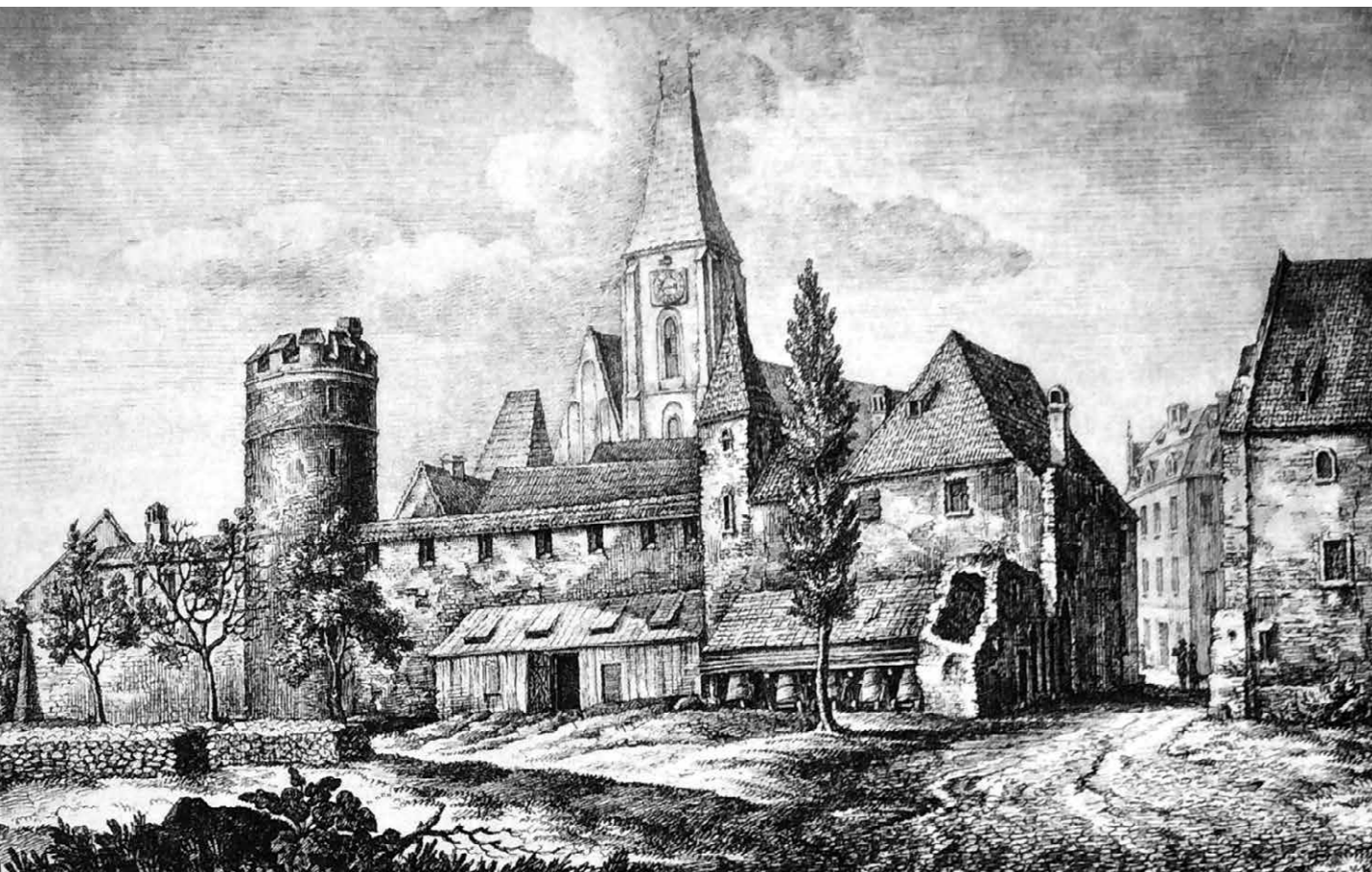


ilustracja 75: Etapy rozwoju systemu obronnego Wrocławia, a co za tym idzie granic jego średniowiecznego zespołu staromiejskiego i śródmiejskiego od XII do XIV wieku (Małachowicz i wsp. 1956, s. 26).



ilustracja 76 (poprzednia strona): Najstarszy plan Wrocławia z 1562 roku opracowany przez Barthele Weinerja zestawić warto z ilustracją 77, która przedstawia naturalny proces rozwoju zamkniętej struktury urbanistycznej miasta europejskiego. Źródło: Wikipedia (data wyświetlenia: 16.04.2018).

ilustracja 77 (u góry): tzw. plan Endlera wykonany w latach 1807-1808 i przedstawiający strukturę urbanistyczną Wrocławia tuż przed jego defortyfikacją. Źródło: Wikipedia (data wyświetlenia: 20.04.2018).



ilustracja 78: Defortyfikacja okolic Bramy Mikołajskiej we Wrocławiu przed 1822 rokiem (Zabłocka-Kos 2006, s. 25).

Wrocławska Promenada

Pozostający od 1335 roku poza wpływami polskiej państwowości¹⁶⁶ Wrocław rozwija się w zupełnie innym kontekście politycznym i społecznym niż pozostałe z opisywanych przypadków. W tym czasie ograniczony zewnętrzną linią fortyfikacji pozostaje jednym z największych i najbogatszych miast europejskich. W XVIII wieku, Wrocław i Śląsk, jako część dawnego państwa czeskiego, był już częścią Monarchii Habsburgów, kiedy w konsekwencji trzech wojen śląskich (1740–1763) przejść miał pod panowanie pruskie. W tym czasie, Fryderyk II Wielki, „włączając Śląsk w 1741 roku do Prus, wyznaczył mu istotną rolę militarną w systemie obronnym [swojego – ŁB] państwa. W efekcie czego Twierdza Wrocław uzyskała w latach 1768–1783 potężne umocnienia ziemne ze skomplikowanym układem fos” (Zabłocka-Kos 2006, s. 19). Jak się jednak miało okazać już na początku XIX wieku, po miesięcznym oblężeniu, jakie miało miejsce na przełomie 1806 i 1807 roku, wojska napoleońskie bez większego trudu zdobywają miasto i właśnie ze względów militarnych wymuszają na nim decyzję o jego defortyfikacji. Jednakże ten zainicjowany przez francuskiego okupanta, ciągnący się kilka dekad proces należy za bardzo złożony i skomplikowany, który wiązać należy też ze swoistym impasem trwającym do 1813 roku (Zabłocka-Kos 2006, s. 27).

Jak podkreśla Agnieszka Zabłocka-Kos „dzieje defortyfikacji Wrocławia ukazane na tle wojennego konfliktu z Francją, a także stałego zagrożenia ze strony Austrii, można odczytać jako jeden z elementów skomplikowanej gry politycznej króla wobec Śląska, a szczególnie mieszczańskich elit Wrocławia” (Zabłocka-Kos 2006, s. 27). Rzeczywiście, po przegranej wojnie, na mocy podpisanego jeszcze w 1807 roku pokoju, zarówno same Prusy, jak i znacznie większe ośrodki miejskie tego państwa, zobowiązane były do zapłaty Francji wysokich kontrybucji. Oczekując realizacji powziętych ustaleń, francuskie wojsko okupacyjne miało pozostać w pruskich miastach, jako gwarant ich pomyślnej realizacji. Jednocześnie, Fryderyk Wilhelm III obawiając się o status Śląska, przyłączonego zaledwie pół wieku wcześniej do Prus, a zarazem licząc na wsparcie jego bogatych kupców w częściowym pokryciu narzuconych kontrybucji, postanowił podtrzymać decyzję okupanta o defortyfikacji miasta. Decyzja ta miała mianowicie stanowić gwarancje dla samych mieszczan, że udzielone przez nich wysokie pożyczki na rzecz spłacenia ustanowionych kontrybucji zostaną im ostatecznie spłacone właśnie dzięki sprzedaży uzyskanych na skutek niwelacji systemu fortyfikacyjnego działek. Jednakże, chociaż do spłaty kontrybucji dochodzi jeszcze w tym samym roku, defortyfikacja Wrocławia zostaje wstrzymana i staje się tematem sporu pomiędzy władzami miejskimi, władzami militarnymi i samym królem Prus¹⁶⁷.

Impas taki trwać miał aż do 1812 roku, kiedy to los inwazji Napoleona na Rosję wydał się być już przesądzony. Po trwającym od 1807 roku okresie wielu „kontrowersji i ostrych dyskusji między zainteresowanymi stronami o własność umocnień i sposób

¹⁶⁶ Wraz ze śmiercią Henryka IV Dobrego, po 350 latach panowania na Śląsku książąt i królów z dynastii piastowskiej, miasto włączone zostało do domeny królestwa czeskiego.

¹⁶⁷ W tym czasie Fryderyk Wilhelm III wydaje swoją wstępną decyzję we wrześniu 1807, którą następnie potwierdza w sierpniu 1810 roku. Jednak ostateczna decyzja zapaść ma dopiero w 1812 roku. Szerzej cały proces defortyfikacji Wrocławia opisuje Zabłocka-Kos 2006, 19–52.

ich zagospodarowania, Fryderyk Wilhelm III ostatecznie rozstrzygnął wszystkie spory” potwierdzając „przekazanie terenów miastu” oraz zezwalając na „ich sprzedaż oraz wytyczenie promenady z fosą” (Zabłocka-Kos 2006, s. 26). Ostateczne przekazanie spornego obszaru następuje dopiero w 1813 roku, kiedy losy wojny z Francją wydawać się już miały za definitywnie przesądzone. Decyzja ta była bez wątplenia prawdziwym „przełomem w procesie przestrzennego rozwoju Wrocławia”, a zarazem była ona „o tyle nieoczywista, że powiązana z aktem kapitulacji miasta”, który przecież jako pierwszy nakazywał „zastąpienie fortyfikacji miejskich pasem zieleni” (Bińkowska 2006, s. 105). Wreszcie jednak, właściwa dyskusja dotycząca zagospodarowania obszaru uzyskanego po defortyfikacji Wrocławia nastąpić miała dopiero w latach 1814–1815 i dotyczyć miała także jego rozległego glacis.

W tym miejscu warto zauważyć, że trwającą do 1838 roku defortyfikacja Wrocławia (ilustracja 78) to także powoli postępujący proces administracyjny, który zapoczątkowany zostaje wraz z przełomową w kontekście wszystkich miast pruskich reformą Heinricha Steina z 1808 roku formującą samorząd miejski oparty na deputacjach (komisjach) odpowiedzialnych za poszczególne obszary polityki miejskiej¹⁶⁸. Reforma ta zapoczątkowała społeczny wpływ i społeczne zaangażowanie mieszczan w przekształcanie ich miast. Co ciekawe jednak, „zainteresowanie władz miejskich tą dziedziną pojawiło się [właśnie – łB] w związku z likwidacją fortyfikacji i tworzeniem w ich miejscu pierwszych publicznych terenów spacerowych. Specjalnie powołane wówczas komisje ulegały już silnym naciskom społeczności mieszczańskiej. Tak było [choćby – łB] w Bremie, Hamburgu, Frankfurcie nad Menem, Kolonii czy Lubece” (Bińkowska 2006, s. 40). Jednak dopiero „po 1848 roku we wszystkich państwach niemieckich nastąpił jeszcze silniejszy wzrost aspiracji mieszczaństwa. Zaowocowało to licznymi inicjatywami, których celem było przejęcie kontroli między innymi nad urbanistycznym i architektonicznym rozwojem miast” (Bińkowska 2006, s. 40). Przy czym, jak podkreśla Iwona Bińkowska, „mówiąc o wpływie mieszczaństwa na proces kształtowania zieleni miejskiej, nie należy rozpatrywać jedynie prostej zależności, polegającej na dzieleniu budżetu, wyborze projektów do realizacji i sprawowaniu pieczy nad istniejącymi założeniami” (Bińkowska 2006, s. 50). Zmiany o których mowa, zachodzące „między innymi pod wpływem procesu industrializacji”, mają mianowicie wyraźnie społeczne podstawy, przypominające raczej przemiany kulturowe jakie wspomniane zostały już w kontekście defortyfikacji miast francuskich¹⁶⁹, a związane ze sposobem spędzania wolnego czasu (Bińkowska 2006, s. 50).

Wracając do samego momentu kreacji wrocławskiej Promenady, warto zauważyć, że „w 1808 roku była to w pewnym sensie jeszcze terra incognita – ziemia, którą można

¹⁶⁸ W jej ramach, już od 1821 roku utworzona została Deputacja Budowlana (niem. *Bau-Deputation*), z której już dwa lata później, w 1823 roku, wydzielono zarządzanie terenami zieleni publicznej, czyli promenad, alei i założeń parkowych (niem. *Promenaden, Alleen und Parkanlagen*), które stały się składową tzw. Komisji Upiększania (niem. *Verschönerungs-Comission*). Następnie, już w 1849 roku, powołana została specjalna Deputacja Promenad (niem. *Promenaden-Deputation*) działająca aż do 1945 roku, której głównym celem było „artystyczne upiększanie Promenady. [...] Deputacja jest zarówno upoważniona, jak i zobowiązana do takich działań, aby promenady szczególnie służyły upiększaniu, rozrywce i przyjemności społeczności miejskiej, a także edukacji” Bińkowska 2006, ss. 3–9 i 40.

¹⁶⁹ Zobacz podrozdział 2.2.1.

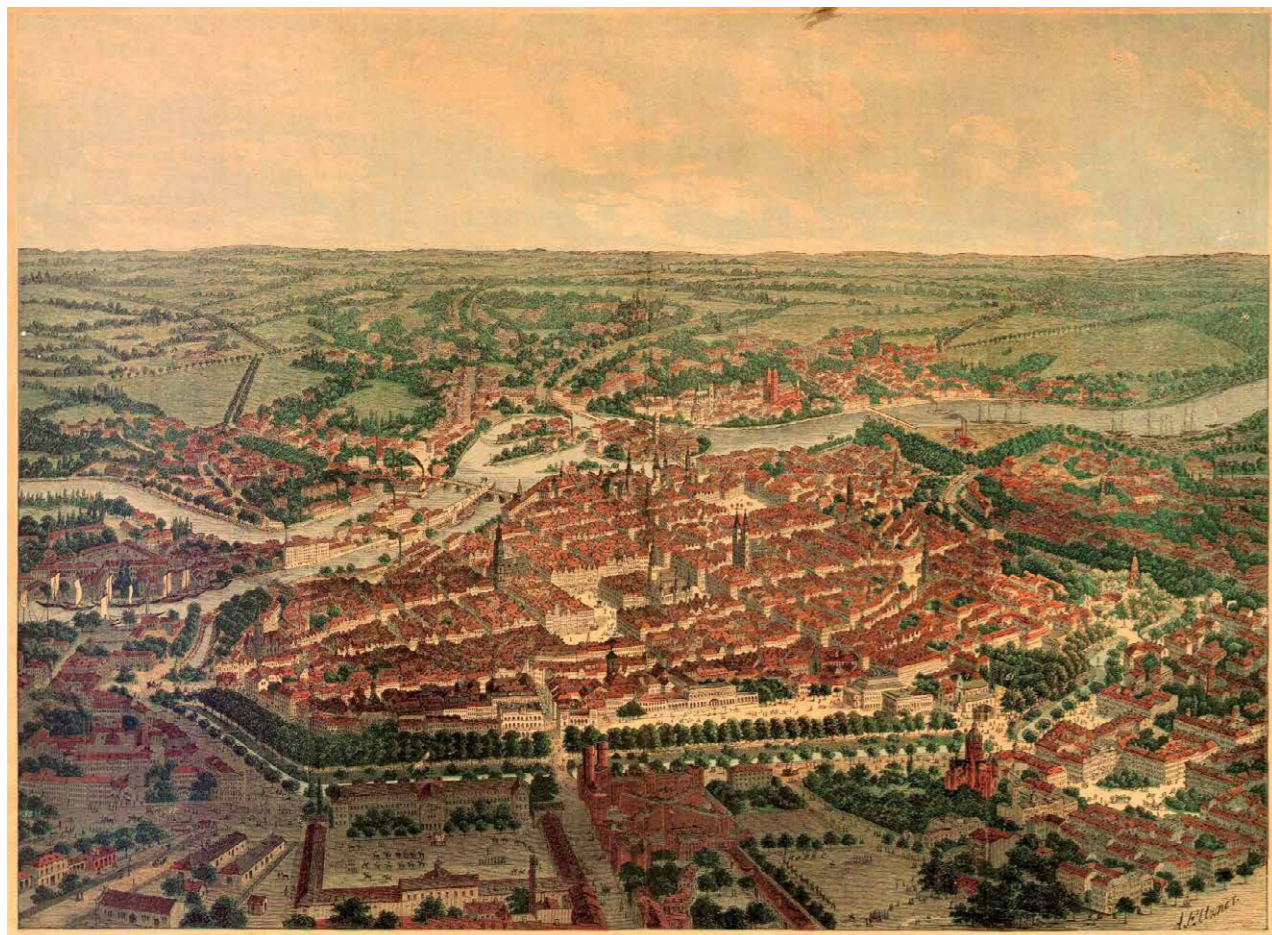
było zagospodarować na wiele sposobów” (Zabłocka-Kos 2006, s. 23). Jednocześnie do 1815 roku, jak wykazał Yair Mintzker, „około 60% miast niemieckich było już pozbawionych fortyfikacji” (Omilanowska 2010, s. 297 odwołując się do; Mintzker 2009, s. 127). Dlatego też, warto w tym miejscu zauważyć, że „projektowanie założeń parkowych na terenach pofortecznych było wówczas działaniem oczywistym¹⁷⁰, najbliższe Wrocławia promenady posiadały już wówczas Drezno i Lipsk, na co zresztą powoływano się w urzędowych pismach¹⁷¹” (Zabłocka-Kos 2006, ss. 47–48). Rzeczywiście, defortyfikacja Wrocławia wpisuje się w tym kontekście w szerszy proces defortyfikacji miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej i jako taka wyraźnie od nich nie odbiega. Ostatecznie cały obszar uzyskany po defortyfikacji Wrocławia „podzielony został na dwie części, odrębne pod względem funkcjonalnym i krajobrazowym: nową dzielnicę mieszkaniową z dwoma reprezentacyjnymi placami wjazdowymi oraz promenadę z fosą”, która przede wszystkim „pełniła funkcję [...] parku publicznego i głównego miejsca spacerowego dla wrocławian” (Zabłocka-Kos 2006, s. 31). Jak zauważyła Agnieszka Zabłocka-Kos realizację tę (ilustracja 79 i 80) uznać można za typowy przykład „urbanistyki czasów przełomu” łączący „klasycystyczne zasady kształtowania przestrzeni miejskiej o proveniencji francuskiej z elementami romantycznymi, sformułowanymi w Niemczech około 1800 roku. Urbanistyka miejska połączona została także z teorią sztuki ogrodowej, która stanowiła podstawę rozplanowania promenady” (Zabłocka-Kos 2006, s. 47).

Wreszcie, podkreślić w tym miejscu należy, że wraz z kreacją założenia pierścieniowego na miejscu zewnętrznej linii fortyfikacji miejskich Wrocławia, jego dotychczas zamknięta struktura urbanistyczna zostaje wreszcie otwarta. W związku z czym rozpoczęty zostaje okres gwałtownego rozwoju miasta, który następuje w czasie tzw. długiego XIX wieku. Rzeczywiście, liczący sobie w 1819 roku prawie 80 tys. mieszkańców Wrocław, już w 1871 roku przekroczył ma liczbę 200 tys. mieszkańców, żeby kolejno w roku 1890 osiągnąć liczbę 335 tys. mieszkańców, w 1910 roku przekroczyć liczbę 0,5 mln mieszkańców, a tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej, w 1933 roku, osiągnąć liczbę nawet 625 tys. mieszkańców, będąc tym samym jednym z największych miast niemieckich (najpierw 3 a potem 5 co do wielkości). Co ciekawe, w latach dwudziestych, szybko się rozwijający Wrocław, miał też być jednym z najgęściej zabudowanych miast Republiki Weimarskiej (ilustracja 81), które wyraźnie odstaje swoją skalą od Frankfurtu nad Menem czy Kolonii. Sytuacja ta, częściowo spowodowana była kluczową pozycją Wrocławia w systemie obronnym Cesarstwa Niemieckiego, w związku z czym w latach 1890–1918 powstać miał we Wrocławiu rozległy system fortyfikacji, ograniczających wyraźnie jego przestrzenny rozwój.

Jak dotychczas jednak, ostatnie zarysowane na dużą skalę przekształcenia wrocławskiej Promenady i jej bezpośredniego otoczenia, opracowane zostają w okresie nazistowskim, kiedy to powstały totalne w swoim charakterze projekty założeń urbanistycznych. Janusz Dobesz, który szerzej przedstawia opracowane w tym czasie plany dla zespołu staromiejskiego i śródmiejskiego Wrocławia, zarysowuje też w sposób

¹⁷⁰ Zagadnienie to szerzej przedstawione zostało w podrozdziale 2.2.2.

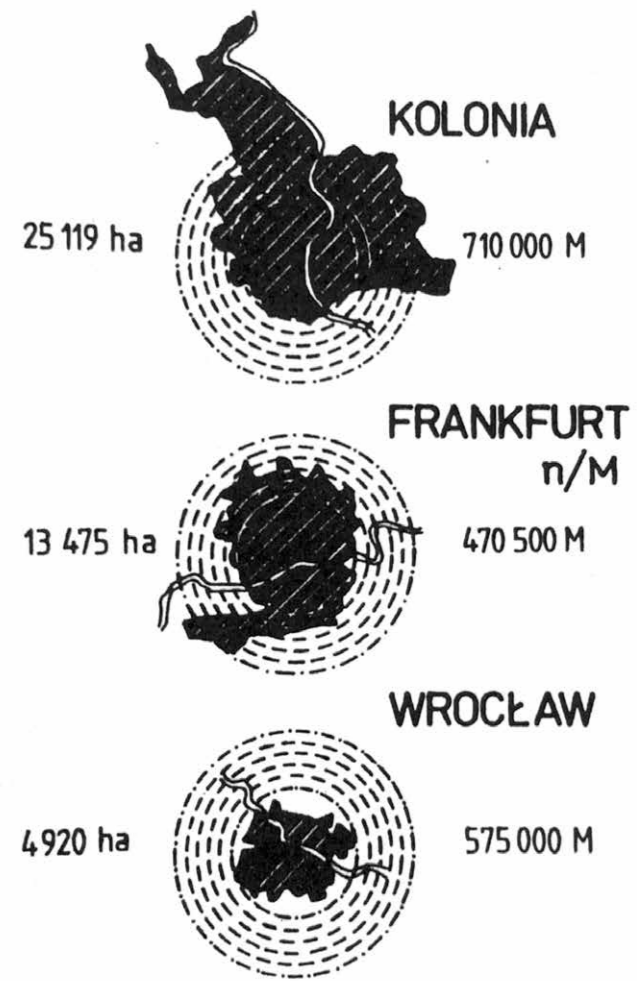
¹⁷¹ Jak zauważa Agnieszka Zabłocka-Kos „sami radni podkreślali, że studiowali plany defortyfikowanych miast, szczególnie Mannheimu, Berlin i Paryża” Zabłocka-Kos 2006, s. 47.



ilustracja 79 (u góry): Zespół śródmiejski
Wrocławia widziany z lotu ptaka. Plan z 1870 roku.
Źródło: reddit.com (data wyświetlenia: 25.07.2018).

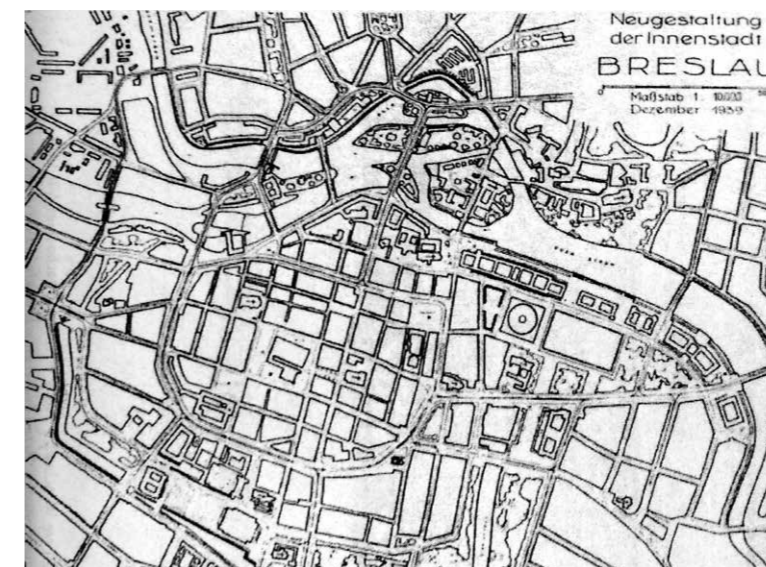
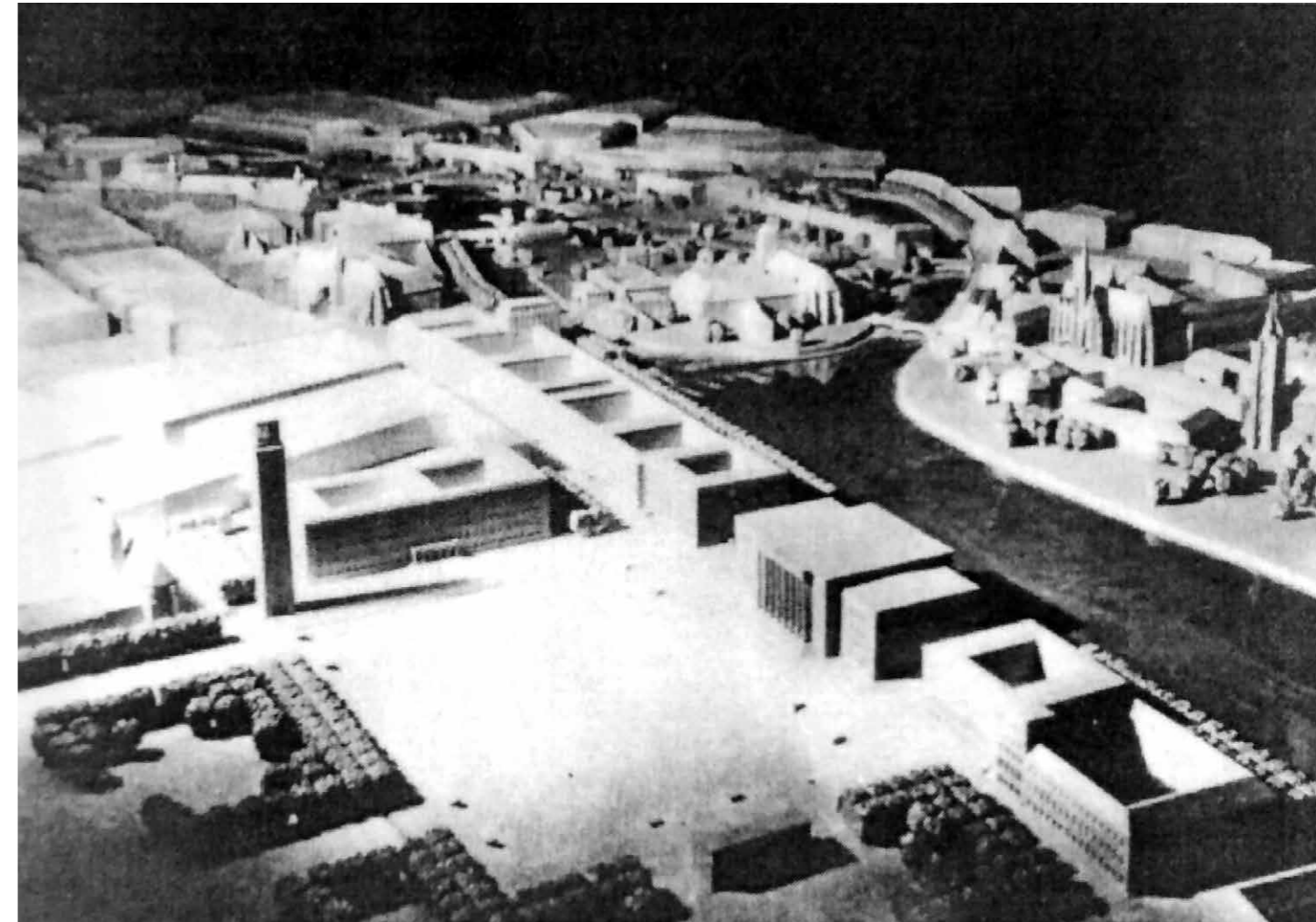


ilustracja 80 (następna strona): Zdjęcie lotnicze
przedwojennego zespołu śródmiejskiego Wrocławia
z 1927 roku (Zabłocka-Kos 2006).



ilustracja 81 (u góry): Zestawienie powierzchni oraz liczby mieszkańców Kolonii, Frankfurtu nad Menem oraz Wrocławia z lat 20. XX wieku (Kononowicz 1995, s. 301).

ilustracja 82 i 83 (następna strona): Plan i makietę przedstawiające opracowany najprawdopodobniej w 1938 roku projekt urbanistycznych przekształceń Wrocławia autorstwa Wernera Marcha (Dobesz 1999, ss. 17 i 21).



krytyczny tło historyczne i teoretyczne właściwe dla okresu nazistowskiego, co pozwala zrozumieć naturę proponowanych w tym czasie przemian przestrzennych. Wiązać się one miały między innymi z daleko posuniętą regulacją miasta średniowiecznego, przeprowadzoną między innymi poprzez znaczną skalę wyburzeń jego zabytkowej tkanki (Dobesz 1999, ss. 11–13). Jednakże, jak zauważa Janusz Dobesz „spośród niezrealizowanych projektów, dotyczących urbanistycznych przekształceń Wrocławia, największą skalą i radykalizmem wyróżniał się [opracowany najprawdopodobniej w 1938 roku – ŁB] plan autorstwa Wenera Marcha, twórcy berlińskiego Stadionu Olimpijskiego” (Dobesz 1999, ss. 14–15). Projekt ten (ilustracje 82 i 83) proponował przede wszystkim znaczną przebudowę wschodniej części zespołu śródmiejskiego Wrocławia, gdzie powstać miał wyraźnie przeskalowany zespół urbanistyczny, tzw. Gauforum (Dobesz 1999, s. 20).

Jednakże z punktu widzenia tego opracowania na szczególną uwagę zasługuje projekt przebudowy placu Wolności, stanowiącego centralną część wrocławskiej Promenady (Dobesz 1999, ss. 24–32). Jak zauważyła Agnieszka Zabłocka-Kos, plac ten, już od momentu jego kreacji mający dość „nieforemny kształt”, stanowić miał wyraźnie problemowy obszar w strukturze urbanistycznej Wrocławia. Jednak zarówno planowane w tym miejscu „z wielkim rozmachem [...] Forum Kultury” w okresie nazistowskim, jak i przeprowadzone po drugiej wojnie światowej liczne konkursy urbanistyczne nie przyniosły ostatecznie zadowalającego rozwiązania. Dlatego też „po dziś dzień [...] piętno fatalnej kompozycji z okresu defortyfikacji kładzie się cieniem na tej tak ważnej dla centrum Wrocławia przestrzeni” (Zabłocka-Kos 2006, s. 44). Jednocześnie, wraz z cezurą roku 1945 i wydarzeniami z nią związanymi całkowicie zmienia się optyka planistyczna w samym Wrocławiu, gdzie znaczna skala zniszczeń wojennych otwiera drogę do zupełnie nowych kierunków przemian przestrzennych jego zespołu śródmiejskiego, takich jak przykładowo realizacja Trasy Wschód-Zachód na miejscu wewnętrznej linii jego danych fortyfikacji.

Trasa Wschód-Zachód

Rozwój zespołu śródmiejskiego Wrocławia, którego granice wytyczone zostają jeszcze w drugiej połowie XIII wieku, w sposób szczególny wyróżnia się na tle historii przemian przestrzennych pozostałych analizowanych przypadków. Wykształcona na miejscu zewnętrznych jego fortyfikacji Promenada stanowi jedną z najwcześniejszych tego typu realizacji w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski. Jednakże, opisując założenia pierścieniowe Wrocławia, szczególną uwagę poświęcić należy wytyczonej pośpiesznie pod wpływem mongolskiego zagrożenia wewnętrznej linii fortyfikacji miejskich, która nie tylko miała pozostawać w użytku przez zaledwie kilkadziesiąt lat, ale też która bardzo wcześnie poddana została procesowi zlewania się zespołu staromiejskiego z nowo przyłączonym do niego obszarem zespołu śródmiejskiego. Pomimo to wewnętrzna linia fortyfikacji miejskich na stałe zapisała się w strukturze urbanistycznej Wrocławia w formie „ciągu uliczek powstałych w miejscu dawnej

fosy” o skali właściwej dla dzielnicy biedoty (Małachowicz 1985, s. 118). Zabudowa ta, o raczej niskiej jakości domków rzemieślników, obrasta gęsto całe pasmo dawnych fortyfikacji miejskich, wchłaniając zarówno jego ceglane mury jak i fosę. Rzeczywiście zasilana wodą z jednej z odnóg Odry i otaczająca zespół staromiejski fosa, znana jako Czarna Oława (ilustracja 84), będąca pierwotnie szeroka na ponad 40 metrów, z biegiem czasu zredukowana została do zaledwie 15 metrowego kanału stopniowo zamieniającego się w płynący przez miasto śmierdzący ściek. Wreszcie ze względów sanitarnych, po wybuchu epidemii cholery jaka nawiedziła miasto w 1866 roku, fosa zostaje ostatecznie zasypana.

Co ciekawe, już zaraz po zakończeniu pierwszej wojny światowej, właśnie w tym pasmowym obszarze upatrywano szansy na poprawę rozwiązań komunikacyjnych zespołu śródmiejskiego poprzez przeprowadzenie znacznych wyburzeń i poprowadzenie po jego linii głównej arterii komunikacyjnej. Po raz pierwszy, taką trasę na osi wschód-zachód wytyczoną po dawnej linii wewnętrznych fortyfikacji miejskich zaproponował Max Berg we współpracy z Richardem Konwiarzem i Ludwigiem Moshamerem w ramach opracowanego w latach 1919–1924 planu, który ostatecznie opublikowany zostaje w 1926 roku (Kononowicz 1995, s. 309). Koncepcja ta odtąd stać się miała stałym elementem większości proponowanych przekształceń dla zespołu śródmiejskiego Wrocławia, zarówno w okresie międzywojennym, jak w okresie nazistowskim czy powojennym. Według tych pierwotnych założeń miała to być szeroka na 40 metrów ulica, nie tylko odciążająca zespół staromiejski, ale też mająca mieć charakter wyraźnie centralnej przestrzeni publicznej o funkcjach handlowych i usługowych, zabudowanej nawet „dziesięciokondygnacyjnymi budynkami” (Kononowicz 1995, s. 309). Zarówno te, jak i wspomniane wcześniej plany nazistowskie, nie zostają jednak ostatecznie zrealizowane, między innymi ze względu na wysokie koszty związane z planowanymi w ich ramach wyburzeniami. Jednakże w okresie powojennym ograniczenia te przestają obowiązywać miejskich planistów na skutek znacznej skali zniszczeń wojennych jaka dotknąć miała zespół śródmiejski Wrocławia w 1945 roku.

Rzeczywiście, pod koniec sierpnia 1944 roku Wrocław ogłoszony został twierdzą (niem. Festung Breslau) i jako taki stać się miał miejscem jednej z ostatnich bitew drugiej wojny światowej stoczonych na obszarze Europy. Jego oblężenie rozpoczęło się 13 lutego 1945 roku i zakończyć się miało 6 maja, dwa dni przed ostateczną kapitulacją III Rzeszy. Prowadzone przez ponad dwa i pół miesiąca walki doprowadzić miały Wrocław do zniszczeń na poziomie ponad 60% jego zabudowy (Małachowicz 1985, s. 116). Z kolei w konsekwencji decyzji podjętych na konferencji poczdamskiej, mieszkańcy narodowości niemieckiej, stanowiący przed 1945 rokiem wyraźnie ponad 90% populacji Wrocławia, mieli zostać przymusowo wysiedleni, a na ich miejsce przybyć miała ludność polska, głównie z centralnej Polski oraz wysiedleni mieszkańcy Kresów Wschodnich. Dlatego też Maria Lewicka określa Wrocław mianem miasta z „wymienioną krwią”, gdzie relacje między miejscem, pamięcią a tożsamością zostały ostatecznie zerwane (Lewicka 2012, s. 466). Przy czym jednak, należy mieć na uwadze, że pomimo znacznej skali zniszczeń, zespół śródmiejski Wrocławia nadal miał cechować „dobrze zachowany układ poziomy planu [, który – ŁB] odzwierciedlał prawie wszystkie etapy historycznego rozwoju miasta” (Małachowicz 1985, s. 118).

Chociaż powojenna odbudowa zespołu śródmiejskiego Wrocławia również miała mieć charakter właściwy dla tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, to jak się miało ostatecznie okazać nie obejmowała ona swoim zakresem jego obszaru granicznego. Jak podkreśla Edmund Małachowicz, podstawowym „problemem dotyczącym” powojennej odbudowy Wrocławia i jego zespołu staromiejskiego, rozumianego jako całość „stało się pogodzenie planu urbanistycznego z konserwatorskimi postulatami utrzymania w maksymalnym zakresie [jego - 18] dawnego układu przestrzennego” (Małachowicz 1985, s. 118). Rzeczywiście, chociaż „nie kwestionowano na ogół przyjętych powszechnie metod ochrony zespołów zabytkowych przez izolowanie ich od nowszych dzielnic pasmami zieleni, usuwanie komunikacji przelotowej oraz zachowanie historycznej sieci ulic i utrzymanie przeciętnego gabarytu zabudowy nie kolidującego z dominantami i zachowaną architekturą staromiejską” (Małachowicz 1985, ss. 119–120), to w rzeczywistości „raz po raz rodziły się tendencje rewizji uprzednich ustaleń lub przynajmniej mnożenia wyjątków od nich” (Małachowicz 1985, s. 120). Wreszcie jednak, praktyka taka doprowadzić miała do realizacji największego takiego odstępstwa, za które uznać należy wytyczenie przez zespół śródmiejski dwóch krzyżujących się na jego obszarze arterii przelotowych.

Rzeczywiście, już od pierwszych lat powojennych, wewnętrzna linia dawnych fortyfikacji miejskich stanowiła rezerwę pod wytyczenie nowej drogi będącej fundamentem całego systemu komunikacyjnego dla zespołu śródmiejskiego Wrocławia. Jednakże, zamiast planowanej pierwotnie w tym miejscu „arterii komunikacyjnej [...] o stosunkowo umiarkowanym profilu” zrealizowane zostały tutaj dwie arterie tranzytowe przecinające zespół śródmiejski Wrocławia w kierunkach wschód-zachód i północ-południe, które w sposób wyraźny naruszyły miały, chroniony przecież „układ urbanistyczny zespołu staromiejskiego” (Małachowicz 1985, s. 120). W tym kontekście bardzo ciekawe okazuje się przeglądowe opracowanie Danieli Przyłęckiej, które w sposób systemowy przedstawia rozwój powojennych koncepcji odbudowy zespołu śródmiejskiego Wrocławia (Przyłęcka 2012). Rzeczywiście, dopiero plan opracowany w 1967 roku w Biurze Studiów i Projektów Komunikacji Miejskiej we Wrocławiu wprowadzić ma nowe rozwiązanie Trasy Wschód-Zachód właściwe dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu i dla obowiązującego w Polsce od lat 60. i 70. XX wieku, modelu mobilności opartego na indywidualnych transporcie samochodowym.

Jednakże, realizacja samej Trasy Wschód-Zachód według projektu opracowanego pod kierownictwem Andrzeja Gretschela w formie arterii przelotowej (ilustracje 85 i 86), nastąpić ma dopiero w latach 1977–1991. Przy czym, jak zauważa Grzegorz Pielużek, efektem trwających ponad dekadę prac stała się nie tylko sama ulica Kazimierza Wielkiego, ale też usytuowany na wschodzie zespołu śródmiejskiego węzeł komunikacyjny, którego rozbudowany system estakad już „w momencie ukończenia stał się reliktem dawnej epoki w historii Polski” (Pielużek 2006, s. 268) i który do dnia dzisiejszego stoi na przeszkodzie ostatecznego uporządkowania tej części miasta. Co ciekawe, realizacja samej Trasy Wschód-Zachód, wymagała nie tylko przeprowadzenie kolejnych wyburzeń na obszarze wewnętrznej linii dawnych fortyfikacji miejskich, ale też przerywania historycznych ciągów komunikacyjnych miasta, takich jak przykładowo ulica Świdnicka. Dlatego też, jak zauważył jeszcze w 1985 roku Edmund Małachowicz, choć



ilustracja 84: Akwaforta z 1897 roku zatytułowana *Kładka Białoskórników* i przedstawiająca jeden z kilkadziesiąt mostów jakie powstać miały nad Czarną Oławą (Czerner 1989).



ilustracja 85 (u góry): Widok na fragment Trasy Wschód-Zachód po ukończeniu jego południowego pasma (Małachowicz 1985, s. 257).



ilustracja 86 (następna strona): Widok z lotu ptaka na Trasę Wschód-Zachód. Źródło: wroclaw.naszemiasto.pl (data wyświetlenia: 29.05.2018).



ilustracja 87: Widok na funkcjonujące równoległe naziemne przejście dla pieszych i podziemne przejście na skrzyżowaniu ulicy Świdnickiej z Trasą Wschód-Zachód w 2016 roku. Źródło: wroclaw.pl (data wyświetlenia: 29.05.2018).

usprawnienie rozwiązań komunikacyjnych zespołów śródmiejskich i staromiejskich, stanowi jedno z podstawowych wyzwań nowoczesności, to proponowane od początku XX wieku rozwiązania dla Wrocławia, to jest „przecięcie staromiejskiego obszaru ruchliwymi arteriami północ-południe i wschód-zachód [...] są szkodliwe dla Starego Miasta” (Małachowicz 1985, s. 259) i jako takie stanowią też fundamentalną zmianę charakteru struktury urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Wrocławia.

Współczesność

Oczywistym wydaje się, że w przypadku Wrocławia przekształcenia właściwe dla tzw. kopenhagizacji dotyczyć powinny raczej jego wewnętrznego założenia pierścieniowego, będącego częścią Trasy Wschód-Zachód niż wytyczonej na zewnętrznej linii dawnych jego fortyfikacji miejskich Promenady. Chociaż sama Trasa Wschód-Zachód ukończona zostaje dopiero na początku lat 90. XX wieku, to od już dłuższego czasu trwa dyskusja dotycząca potrzeby jej przebudowy. Jednym z głównych jej postulatów jest potrzeba ponownego scalenia obszaru zespołu śródmiejskiego rozciętego przez tę arterię przelotową. Kierunek proponowanych przekształceń dla Trasy Wschód-Zachód nie tylko uznać należy za właściwy dla tendencji tzw. kopenhagizacji, ale też za wyraźnie nawiązujący do wątpliwości jakie przedstawić miał jeszcze w 1985 roku Edmund Małachowicz w stosunku do realizowanych projektów (Małachowicz 1985, 120 i 259). Rzeczywiście, w niedalekiej przyszłości na miejscu Trasy Wschód-Zachód, będącej współcześnie jedną z najbardziej ruchliwych ulic Wrocławia powstać miałaby droga o charakterze lokalnym, która w szerszym systemie komunikacji miejskiej pełniłaby przede wszystkim rolę ważnej części jego sieci tramwajowej. Jednocześnie, na skutek ograniczenia dotychczasowej skali jezdni, możliwe okaże się wytyczenie wzdłuż całego jej pasma nowych ścieżek rowerowych i szerokich deptaków. Jednakże, choć powstały już pierwsze plany dotyczące takiej przebudowy, jej realizacja nadal jeszcze pozostaje w perspektywie bliżej nieokreślonej przyszłości¹⁷².

Rzeczywiście, pomimo że już od 2010 roku postępować ma proces przenoszenia ruchu przelotowego z Trasy Wschód-Zachód na ulicę Tadeusza Kościuszki i ulicę Podwale, to docelowo odciążyc ją ma dopiero planowana od lat 60. i 70. XX wieku obwodnica staromiejska Wrocławia. Oczekiwanie na realizację tej inwestycji w sposób wyraźny ograniczają skalę planowanej przebudowy obszaru właściwego dla wewnętrznego założenia pierścieniowego Wrocławia. W związku z czym, jak dotychczas wytyczona zostaje ścieżka rowerowa, która powstaje częściowo kosztem jednego z pasów jezdni. Wytyczone zostają też pierwsze przecinające Trasę Wschód-Zachód naziemne przejścia dla pieszych. Wśród których symboliczną realizacją wydaje się

¹⁷² Szeroki materiał dotyczący tego zagadnienia odnaleźć można w prasie lokalnej (zarówno w wydawnictwach papierowych, jak i elektronicznych). Niestety na ten moment sposób ostatecznej realizacji powziętych założeń nie został jeszcze przesądzony i jako taki może zostać przedstawiony tylko w bardzo ogólnej i poglądowej formie.

koncepcja przywrócenia znaczenia ciągu ulicy Świdnickiej, prowadzącej z południa ku północny w kierunku wrocławskiego Rynku i mającej wyraźnie reprezentacyjny charakter. Niestety ta ważna ulica miejska, na skutek realizacji Trasy Wschód-Zachód została brutalnie rozcięta, a ruch pieszy na skrzyżowaniu tych ciągów komunikacyjnych do niedawna funkcjonował poprzez przejście podziemne. Chociaż decyzją władz miejskich, w ostatnim czasie powstaje w tym miejscu naziemne przejście dla pieszych, to równocześnie przejście podziemne zostaje odnowione i pozostawione dla równoległego użytku (ilustracja 87). Jest to dość zaskakujące rozwiązanie, choć mające w przyszłości być częścią większego założenia, to obecnie jednak sprawiające wrażenie raczej mało czytelnej koncepcji. Dlatego też, dotychczasowe zmiany, choć mające jak na razie raczej powierzchniowy charakter, na pewno zaczęły już wpływać na przyzwyczajenia samych wrocławian, co może w przyszłości znacznie ułatwić wprowadzenie dalszych zmian na tym obszarze.

4.7.3 Zestawienie przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Wrocławia

Na podstawie tak zarysowanej historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Wrocławia możliwe jest przeprowadzenie ich typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych:

okres kreacji założeń pierścieniowych

brak wyzyskania sposobności w konsekwencji zniszczenia Wrocławia w czasie najazdu mongolskiego z 1241 roku jego mieszkańcy zmuszeni byli do dość pośpiesznego wytyczenia linii systemu obronnego, która obejmować miała wyraźnie zredukowany obszar właściwy dla jego pierwotnej lokacji. Jednak już w 1261 roku dokonana zostaje ponowna lokacja miasta poszerzająca granice ograniczonego dotychczas wyraźnie zespołu staromiejskiego do pierwotnie zakładanego jego obszaru. Same prace nad kolejną, zewnętrzną linią fortyfikacji miejskich rozpoczęły się z końcem XIII wieku i trwać miały do połowy XIV wieku. Dlatego też, jego wewnętrzna linia fortyfikacji miejskich miała pozostawać w użytku przez zaledwie kilkadziesiąt lat, po czym poddana została procesowi zlewania się zespołu staromiejskiego z nowo przyłączonym do niego obszarem zespołu śródmiejskiego. Powstaje w ten sposób swoista dzielnica biedoty Wrocławia w formie ciągu uliczek powstałych w miejscu dawnej fosy zasilanej wodą z jednej z odnóg Odry i otaczająca zespół staromiejski, znanej jako Czarna Oława. Pierwotnie była ona szeroka na ponad 40 metrów, z biegiem czasu zredukowana została do zaledwie 15 metrowego kanału stopniowo zamieniającego się w śmierdzący ściek. Wreszcie ze względów sanitarnych, na skutek wybuchu epidemii cholery jaka nawiedziła miasto w 1866 roku, fosa zostaje ostatecznie zasypiana.

okres przekształceń założeń pierścieniowych

założenia parkowe po miesięcznym oblężeniu, jakie miało miejsce na przełomie 1806 i 1807 roku, wojska napoleońskie bez większego trudu zdobywają miasto i wymuszają decyzję o jego defortyfikacji. Jednakże ten zainicjowany przez francuskiego okupanta, ciągnący się kilka dekad proces uznaje się za bardzo złożony i skomplikowany, który wiązać należy też ze swoistym impasem trwającym do 1813 roku. Przy czym samą defortyfikację Wrocławia ukazaną na tle wojennego konfliktu z Francją, a także stałego zagrożenia ze strony Austrii, można odczytać jako jeden z elementów skomplikowanej gry politycznej króla wobec Śląska, a szczególnie mieszczańskich elit Wrocławia. Ostatecznie cały obszar uzyskany po defortyfikacji Wrocławia podzielony został na dwie części, odrębne pod względem funkcjonalnym i krajobrazowym: nową dzielnicę mieszkaniową z dwoma reprezentacyjnymi placami wjazdowymi oraz promenadę z fosą, która przede wszystkim pełnić miała funkcję parku publicznego i głównego miejsca spacerowego dla wrocławian. Realizację tę uznaje się za typowy przykład urbanistyki czasów przełomu łączący klasycystyczne zasady kształtowania przestrzeni miejskiej o proveniencji francuskiej z elementami romantycznymi, sformułowanymi w Niemczech około 1800 roku. Wreszcie, podkreślić należy, że wraz z kreacją założenia pierścieniowego na miejscu zewnętrznej linii fortyfikacji miejskich Wrocławia, jego dotychczas zamknięta struktura urbanistyczna zostaje wreszcie otwarta. W związku z czym rozpoczęty zostaje okres gwałtownego rozwoju miasta, który następuje w czasie tzw. długiego XIX wieku i pierwszej połowy wieku XX.

cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane ogłoszony pod koniec sierpnia 1944 roku twierdzą (niem. *Festung Breslau*) Wrocław stać się miał miejscem jednej z ostatnich bitew drugiej wojny światowej stoczonych na obszarze Europy. Na skutek jego trwającego ponad dwa i pół miesiąca oblężenia, miasto zostało zniszczone w skali ponad 60% jego zabudowy. Z kolei w konsekwencji decyzji podjętych w czasie konferencji poczdamskiej, mieszkańcy narodowości niemieckiej, stanowiący przed 1945 rokiem wyraźnie ponad 90% populacji Wrocławia, mieli zostać przymusowo wysiedleni, a na ich miejsce przybyć miała ludność polska, głównie z centralnej Polski oraz wysiedleni mieszkańcy Kresów Wschodnich. Nadal jednak, pomimo znacznej skali zniszczeń, zespół śródmiejski Wrocławia nadal miał cechować dobrze zachowany układ poziomy planu, który odzwierciedlał prawie wszystkie etapy historycznego rozwoju miasta. Choć powojenna odbudowa zespołu śródmiejskiego Wrocławia również miała mieć charakter właściwy dla tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, to jak się miało ostatecznie okazać nie obejmowała ona swoim zakresem jego obszaru granicznego. Ostatecznie podstawowym problemem dotyczącym powojennej odbudowy Wrocławia i jego zespołu staromiejskiego, rozumianego jako całość stało się pogodzenie planu urbanistycznego z konserwatorskimi postulatami utrzymania w maksymalnym zakresie jego dawnego układu przestrzennego.

funkcjonalizm i późny modernizm już od pierwszych lat powojennych, wewnętrzna linia dawnych fortyfikacji miejskich stanowiła rezerwę pod wytyczenie nowej drogi będącej fundamentem całego systemu komunikacyjnego dla zespołu śródmiejskiego Wrocławia. Jednakże, zamiast planowanej pierwotnie w tym miejscu arterii komunikacyjnej o stosunkowo umiarkowanym profilu zrealizowane zostały ostatecznie dwie arterie tranzytowe przecinające zespół śródmiejski Wrocławia w kierunkach wschód-zachód i północ-południe, które w sposób wyraźny naruszyć miały, chroniony przecież układ urbanistyczny zespołu staromiejskiego. Realizacja samej Trasy Wschód-Zachód, nastąpić ma dopiero w latach 1977-1991 w formie właściwej dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu i obowiązującego w Polsce od lat 60. i 70. xx wieku, modelu mobilności opartego na indywidualnych transporcie samochodowym. W jej ramach zrealizowana zostaje arteria przelotowa rozcinająca zespół śródmiejski Wrocławia oraz usytuowany na jego wschodzie węzeł komunikacyjny, na który składać się ma rozbudowany system estakad, stojący do dnia dzisiejszego na przeszkodzie do ostatecznego uporządkowania tej części miasta.

tzw. kopenhagizacja chociaż Trasa Wschód-Zachód ukończona zostaje dopiero na początku lat 90. xx wieku, to od dłuższego czasu trwa już dyskusja dotycząca jej przebudowy, mającej doprowadzić do ponownego scalenia rozciętego przez nią obszaru zespołu śródmiejskiego. W niedalekiej przyszłości na miejscu Trasy Wschód-Zachód, będącej obecnie jedną z najbardziej ruchliwych ulic Wrocławia powstać miałaby droga o charakterze lokalnym, która w szerszym systemie komunikacji miejskiej pełnić będzie przede wszystkim rolę ważnej części sieci tramwajowej. Jednocześnie, na skutek ograniczenia dotychczasowej skali jezdni, możliwe okaże się wytyczenie wzdłuż całego jej pasma nowych ścieżek rowerowych i szerokich deptaków. Choć powstały już pierwsze plany dotyczące tej przebudowy, jej realizacja nadal jeszcze pozostaje w perspektywie bliżej nieokreślonej przyszłości. Jednakże trwa już proces przenoszenia ruchu przelotowego z Trasy Wschód-Zachód, który ostatecznie zostanie zrealizowany na skutek budowy planowanej już od dawna obwodnicy staromiejskiej Wrocławia. Wytyczona zostaje również, częściowo kosztem jednego z pasów jezdni, ścieżka rowerowa, a także powstają pierwsze przecinające ją naziemne przejścia dla pieszych. Dlatego też, choć dotychczasowe zmiany mają jak na razie charakter raczej powierzchowny i niedostateczny, to na pewno zaczęły już wpływać na przyzwyczajenia samych wrocławian.

4.7.4 Analiza stanu obecnego założeń pierścieniowych Wrocławia

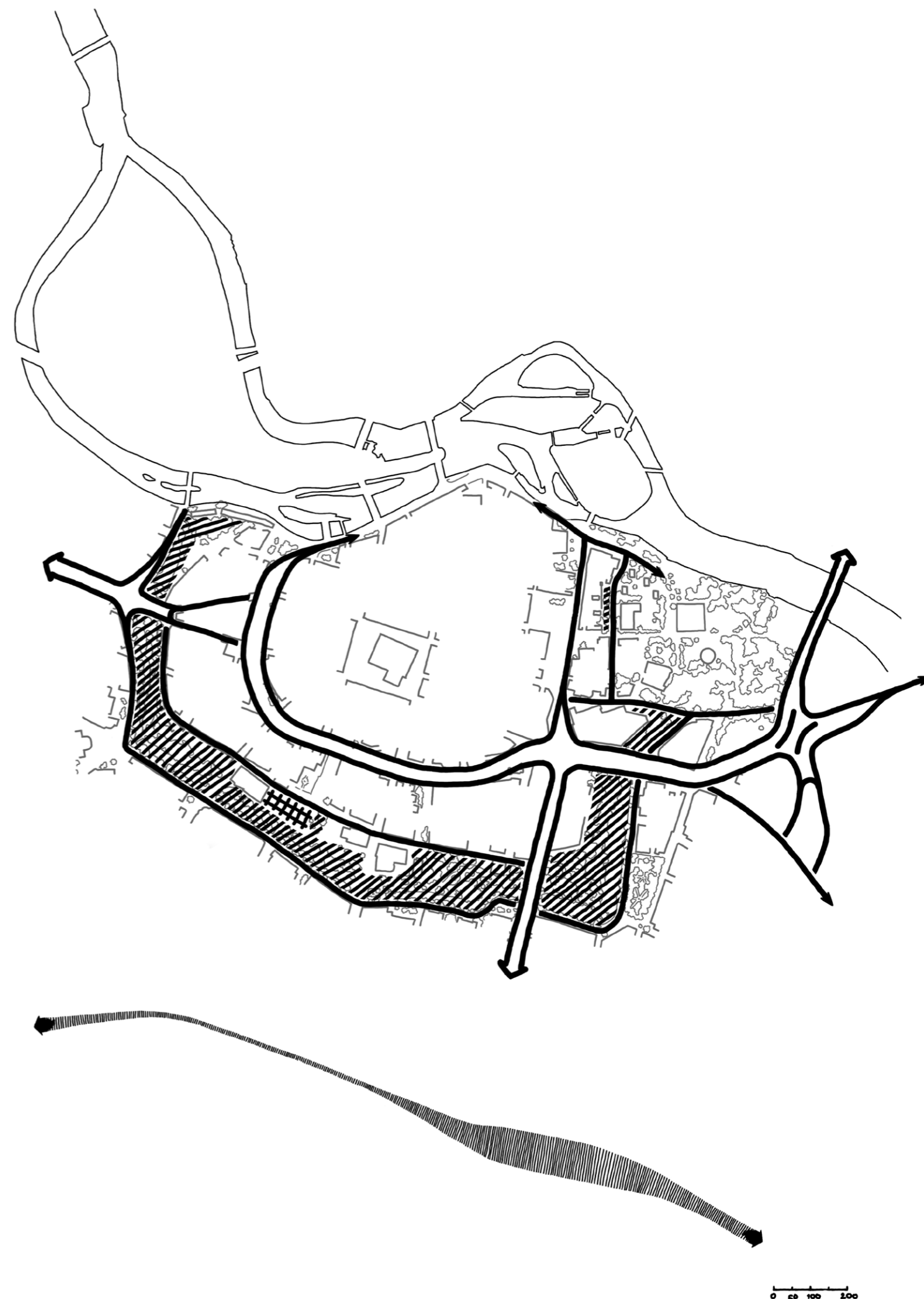
Dzięki analizie stanu obecnego założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Wrocławia, przeprowadzonej na podstawie uproszczonego modelu podstawowych elementów urbanistycznych, możliwym okazało się określenie ich znaczenia w szerszym kontekście całego zespołu śródmiejskiego miasta. Przy czym, przypadek wrocławski okazuje się wyróżniać na tle pozostałych stosunkowo ograniczoną skalą zespołu śródmiejskiego, którego dwa założenia pierścieniowe wykształcone zostały we względnie niewielkiej odległości od siebie nawzajem. Choć oba założenia pierścieniowe Wrocławia uznać należy za bardzo czytelne i jednorodne, to ich charakter jest wyraźnie antagonistyczny.

Trasa Wschód-Zachód

Zrealizowana dopiero w latach 1977–1991 na miejscu dawnej linii wewnętrznych fortyfikacji Wrocławia Trasa Wschód-Zachód wypełniła istniejącą w tym miejscu od zakończenia drugiej wojny światowej pustkę. W okresie przedwojennym obszar ten pozostawał gęsto zabudowany, a od zakończenia drugiej wojny światowej stanowił rezerwę pod planowany tu już od początku XX wieku układ komunikacyjny. Co ciekawe, samą Trasę Wschód-Zachód uznać można za kolejny przykład wymagającej znacznych wyburzeń realizacji, która przeprowadzona mogła zostać przede wszystkim na skutek znacznej skali zniszczeń wojennych. Niestety, realizacja ta w sposób bardzo wyraźny doprowadziła do rozcięcia struktury urbanistycznej stosunkowo niewielkiego zespołu śródmiejskiego Wrocławia. Sama Trasa Wschód-Zachód składa się tylko z jednego podstawowego elementu urbanistycznego właściwego dla założeń pierścieniowych: arterii tranzytowej i jako taka ma nie tylko *jednorodny* i *ciągły* charakter, ale jest też bardzo *czytelną* barierą w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Wrocławia.

Wrocławska Promenada

Wykształcona jeszcze na początku XIX wieku wrocławska Promenada to *jednorodny* zespół urbanistyczny składający się przede wszystkim z jednego podstawowego elementu urbanistycznego właściwego dla założeń pierścieniowych: założenia plantowego. Dopełniony on jednak zostaje drugim elementem urbanistycznym: placem miejskim (Plac Wolności), który nie tylko podkreśla znaczenie tego zespołu urbanistycznego, ale stanowi też jego punkt kulminacyjny. Niestety plac ten, już od momentu jego kreacji mający dość nieforemny kształt, stanowi do dzisiaj wyraźny problemowy obszar w strukturze urbanistycznej Wrocławia. Jednocześnie, wrocławska Promenada na całej swojej długości ma charakter *ciągły* i wyraźnie *czytelny* pozostając nie tylko wyraźną granicą zespołu śródmiejskiego Wrocławia, ale też podstawą jego systemu zieleni.



4.8 Kraków

Kraków, stolica województwa małopolskiego, położony nad Wisłą w południowej części kraju. Historyczna stolica Polski, miasto koronacyjne i nekropolia królów Polski. Współcześnie jeden z wiodących ośrodków akademickich kraju i drugie co do wielkości jego miasto zamieszkałe przez 761 tysięcy osób (1,395 miliona mieszkańców w skali obszaru metropolitalnego)¹⁷³.

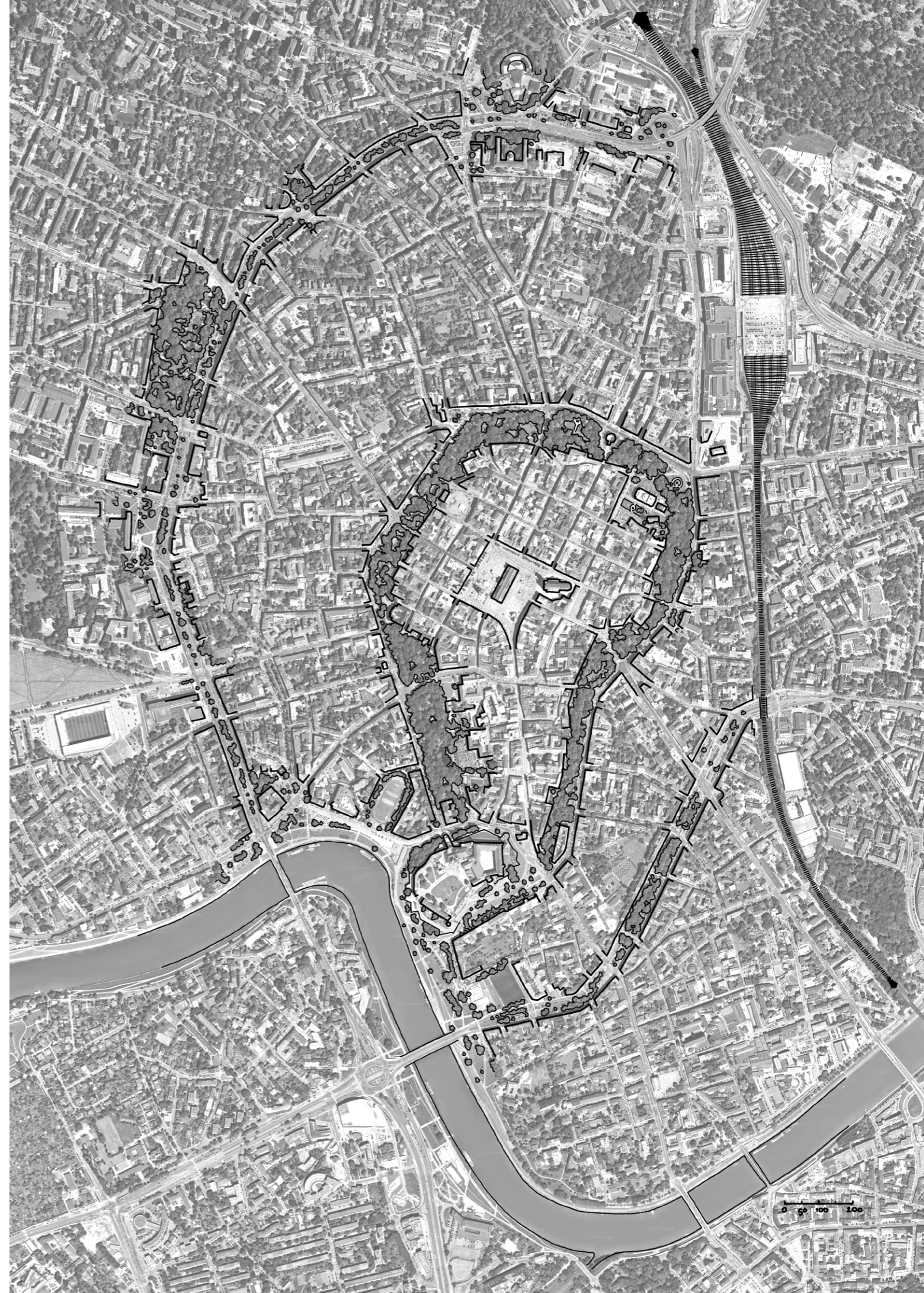
Struktura urbanistyczna zespołu śródmiejskiego Krakowa ma wyraźnie zarysowany charakter koncentryczno-promienisty, który spinają jego dwa założenia pierścieniowe, tzw. pierwsza i druga obwodnica miasta. Krakowskie Planty, pierwsza z tych obwodnic, to uznawany za modelowy przypadek zielonej otuliny ściśle otaczającej lokowany w 1257 roku zespół staromiejski, którą uznać należy za fundament systemu zieleni całego miasta, łączący się, poprzez wzgórze wawelskie, z pasmem zieleni wytyczonym wzdłuż samej Wisły. Z kolei Aleje Trzech Wieszców, druga ze wspomnianych obwodnic, to wielkomiejskie bulwary zamykające od zachodu i północy zespół śródmiejski Krakowa, które niestety, pomimo dobrego zachowania układu przestrzennego, zdominowane przez funkcję komunikacyjną, zatracić miały obecnie swój podstawowy charakter, atrakcyjnej przestrzeni publicznej. Co ciekawe, w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Krakowa, Aleje Trzech Wieszców od południowego wschodu można uznać za dopełnione przez ulicę Józefa Dietla, znaną też jako planty dietlowskie. Przy czym, również to założenie spinać ma przede wszystkim zielone pasmo ciągnący się wzdłuż Wisły, bezpośrednio w sąsiedztwie wzgórza wawelskiego.

4.8.1 Stan badań nad założeniami pierścieniowymi Krakowa

Pomimo wyraźnego zakorzenienia obu założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Krakowa, którego koncentryczno-promienisty charakter w sposób wyraźny wskazuje właśnie na znaczenie tych zespołów urbanistycznych, nadal brakuje odpowiedniej próby całościowego i krytycznego ich opisanie właściwej dla tematu tej analizy. Przy czym, paradoksalnie, taki stan rzeczy, wydaje się bezpośrednio powiązany właśnie z długą, nieprzerwaną tradycją przekształceń zespołu śródmiejskiego Krakowa, a co za tym idzie, ugruntowaną pozycją jego założeń pierścieniowych w ogólnej świadomości jego mieszkańców i środowiska akademickiego. Dlatego też, tym ciekawsze wydaje się zestawienie stanu badań na założeniami pierścieniowymi w strukturze urbanistycznej Krakowa, który może wykazać wyraźne różnicowanie na tle pozostałych przypadków.

Rzeczywiście, już w perspektywie samych krakowskich Plant na szczególną uwagę zasługują pierwsze opracowania powstałe jeszcze na przełomie XIX i XX wieku, z których najobszerniejsze okazuje się monograficzne opracowanie Franciszka

¹⁷³ Dane podane za Eurostatem, stan na 2014 rok (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/data/database> data weryfikacji: 05.02.2018 rok).



Kleina z 1914 roku (Klein 1914). Należy jednak odnotować także tekst podkreślający wkład Feliksa Radwańskiego w ten proces, przedstawiony przez jego syna, Jana Radwańskiego (Radwański 1872), oraz ciekawe opracowania dotyczące sztuki ogrodowej w kontekście samych Plant jak i całego miasta, przygotowane przez miejskiego ogrodnika Krakowa, Bolesława Maleckiego, w formie artykułu (Malecki 1888) i krótkiej publikacji (Malecki 1907). Co ciekawe, już w późniejszym czasie brakuje opracowań o podobnym znaczeniu do pierwszego z wymienionych, przygotowanego przez Franciszka Kleina¹⁷⁴. Wśród nielicznych późniejszych opracowań, warto przede wszystkim wskazać na opracowania Janusza Bogdanowskiego, który jako redaktor serii w 1997 roku publikuje wraz z Jolantą Więckowską, redaktorem 1 tomu, *Katalog Parków i Ogrodów w Polsce* (Bogdanowski i Więckowska 1997), a w 2001 roku już jako autor, w formie monograficznej, przedstawia raz jeszcze historię przemian przestrzennych samych Plant (Bogdanowski 2001). Dopiero jednak publikację Joanny Torowskiej z 2012 roku, przedstawiającą szczegółowy opis krakowskich Plant, jako założenia ogrodowego, można uznać za próbę nowego spojrzenia na ten zespół urbanistyczny. Przy czym jego autorka, chociaż przedstawia samo zagadnienie z punktu widzenia sztuki ogrodowej, wskazuje jednocześnie na ważne przemiany przestrzenne jakie zachodzą na jego obszarze już pod koniec XIX wieku (Torowska 2012).

Także w odniesieniu do Alei Trzech Wieszców brakuje szerszego opracowania monograficznego, które miałyby szansę uchwycić ich znaczenie w perspektywie struktury urbanistycznej Krakowa. Dlatego też, tym cenniejsze okazuje się opracowanie Aleksandra Böhma i Krystyny Pawłowskiej, które choć w pierwszej kolejności ma na celu przedstawienie efektu prac zespołu, którego byli oni częścią, nad planem odnowy tego zespołu urbanistycznego, to zawiera też ogólny jego opis (Böhm i Pawłowska 1989–1990). Dopiero w ostatnich latach pojawić się miało kolejne ciekawe opracowanie, autorstwa Barbary Zbroi, które z perspektywy historii sztuki i architektury, przedstawia historię zabudowy Alei Trzech Wieszców, jako miejsca realizacji znacznej części reprezentacyjnej zabudowy międzywojennego Krakowa (Zbroja 2013b). Opracowanie to, dopełnione zostaje w tym samym roku, przeglądem tejże zabudowy, przedstawionym w formie katalogowej (Zbroja 2013a). Aby jednak w pełni zrozumieć proces kreacji Alei Trzech Wieszców, trzeba odwołać się do procesu rozwoju systemu fortyfikacji Krakowa, który w sposób bardzo szczegółowy, w formie monograficznej, opisany zostaje przez Janusza Bogdanowskiego (Bogdanowski 1979). Przy czym, jako formę pewnej ciekawostki, warto przywołać tutaj też opracowanie Lidii Klupsz, zajmującej się problematyką pozostałości systemów fortyfikacyjnych we współczesnej strukturze urbanistycznej miast, a szczególnie samego Krakowa (Klupsz 2006).

Chociaż w sposób wyraźny wskazane zostały pewne braki w literaturze monograficznej poświęconej założeniom pierścieniowym w strukturze urbanistycznej zespołu średnio-wiekowego Krakowa, nie sposób pominąć w tym miejscu szerokiej literatury przedstawiającej historię przemian przestrzennych miasta zachodzących głównie w czasie tzw. długiego XIX wieku i początku wieku XX. Szczególne miejsce wśród tego

174 Na ograniczoną bibliografię w kontekście samych Plant wskazuje chociażby tekst Mariusza Jabłońskiego uzupełniającego pracę zbiorową opisującą historię Wolnego Miasta Krakowa (Jabłoński 2015).

typu opracowań zajmuje praca zbiorowa pod redakcją Jana Dąbrowskiego z 1957 roku opublikowana z okazji 700-lecia lokacji Krakowa na prawie magdeburskim oraz opublikowana 50 lat później praca zbiorowa pod redakcją Jerzego Wyrozumskiego świadomie nawiązująca do tradycji tej pierwszej. Monografie te, zatytułowane kolejno: „Kraków. Studia nad rozwojem miasta” oraz „Kraków. Nowe studia nad rozwojem miasta” (Dąbrowski 1957; Wyrozumski 2007), zawierają w sumie cztery rozdziały przedstawiające istotny z punktu widzenia tej rozprawy materiał (Rederowa 1957; Demel 1957; Małecki 2007; Purchla 2007). Oczywiście nie wyczerpują one szerokiej bibliografii tematu, jednak uznać je należy za zadowalające dla przedstawienia podstawowego kontekstu historii przemian przestrzennych zachodzących na obszarze zespołu średnio-wiekowego Krakowa¹⁷⁵. Na koniec jednak, podkreślenia wymaga fakt, że całość przedstawionej syntezy uzupełniona została dodatkowo drobnymi szczegółami jakie pojawiły się w trakcie przygotowywania syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego dla założeń pierścieniowych.

4.8.2 Zarys historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Krakowa

Chociaż historia Krakowa sięga jeszcze okresu istnienia Państwa Wielkomorawskiego, którego upadek datuje się na pierwsze lata X wieku, kiedy też mogło dotrzeć do miasta po raz pierwszy chrześcijaństwo obrządku słowiańskiego, to właściwa jego struktura urbanistyczna, do której odnosi się dalej to opracowanie, wykształcona została dopiero na skutek lokacji miasta na prawie magdeburskim w 1257 roku. Dokonana ona została po prawie całkowitym zniszczeniu miasta w 1241 roku, na skutek najazdu mongolskiego na Polskę. Dotychczasowe centrum Krakowa usytuowane było na wzgórzu wawelskim, wokół którego funkcjonowały liczne, mniejsze osady. Dopiero na skutek nowej lokacji miasta wytyczony został szachownicowy układ przestrzenny wraz z centralnie usytuowanym Rynkiem Głównym, placem miejskim o kształcie kwadratu, którego boki miały długość 200 metrów. Od 1285 roku rozpoczęto też wznoszenie jego pierwszych murowanych murów miejskich. Dalszy rozwój miasta przebiegać miał na skutek lokacji kolejnych miast w bezpośrednim sąsiedztwie samego Krakowa, między innymi Kazimierza (1335) i Kleparza (1366), które zostaną wchłonięte w jeden zespół miejski dopiero na przestrzeni XIX wieku.

Kraków pozostawał siedzibą książęcą, a od czasów koronacji Kazimierza Wielkiego w 1333 roku, także królewską aż do 1795 roku. Jednakże, już w 1569 roku, na mocy unii lubelskiej położona znacznie bardziej centralnie w stosunku do nowych granic państwa Warszawa została ustanowiona miejscem obrad sejmów Rzeczypospolitej Obojga Narodów, aby już od 1611 roku, za króla Zygmunta III Wazy, stać się miastem rezydencjalnym Jego Królewskiej Mości. Jednakże, to właśnie na początek XVI wieku przypadać miał największy rozkwit Krakowa (ilustracje 88 i 89), który podobnie

175 Przykładowo Jacek Purchla podkreśla, że dla przygotowania swojego rozdziału wykorzystuje wcześniej publikowane swoje opracowania Purchla 1997a, 1997b, 2001. Za pewne wskazanie powinny posłużyć też szeroko zarysowane bibliografie tychże dzieł.



ilustracja 88 (poprzednia strona): Cyfrowa rekonstrukcja (Cracovia 3d) średniowiecznego Krakowa widzianego z lotu ptaka.
Źródło: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.

ilustracja 89 (u góry): Cyfrowa rekonstrukcja (Cracovia 3d) północnej części murów miejskich średniowiecznego Krakowa.
Źródło: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.

jak pozostałe miasta Rzeczypospolitej, zaczyna jednak coraz wyraźniej podupadać już od XVII wieku, żeby już pod koniec wieku XVIII, tuż przed rozbiorami, stać się miastem wyraźnie podupadłym i odstającym nie tylko od miast Europy Zachodniej, ale też, jak się miało okazać w czasie pierwszej połowy XIX wieku, także Warszawy, Lwowa czy Poznania (Małecki 2007, s. 616). Władysław Czarnecki, odwołując się do opisów sporządzonych przez krakowską Komisję Dobrego Porządku (1775–1781), opisuje Kraków jako miasto „w ruinie, kompletnie zaniedbane, brudne i opuszczone, o złych brukach i nędznym wyglądzie, z wegetującą ludnością nie przekraczającą 9000 mieszkańców” (Czarnecki 1965, s. 174). Wreszcie, na skutek I Rozbioru Polski, Kraków odcięty zostaje od swojego zaplecza gospodarczego, i choć po włączeniu po III Rozbiorze Polski z 1795 roku do austriackiej Monarchii Habsburgów, staje się tymczasowo stolicą Galicji Zachodniej (1796–1809), to pozostaje w tym czasie tylko jednym z peryferyjnych miast granicznych tego kraju.

Powstanie krakowskich Plant

Zaraz po zajęciu miasta, Austriacy starają się uporządkować miasto, nie tylko kontynuując, ale też wzmagając działania rozpoczęte jeszcze przez Komisję Dobrego Porządku. Przede wszystkim przystępują oni „do systematycznego usuwania ruin i rozbierania starych budynków dla zdobycia materiałów i pieniędzy na remont lepiej zachowanych” (Czarnecki 1965, s. 174). Wreszcie, na mocy dekretu wydanego przez cesarza Franciszka II, w 1806 roku rozpoczęto burzenie wewnętrznego, średniowiecznego systemu obronnego Krakowa, który nie miał już żadnej wartości militarnej. W ten sposób poprawione miały zostać warunki sanitarne i zdrowotne w mieście, a uzyskany materiał miał być wykorzystany w trakcie prac przy budowie miejskiej kanalizacji. Co ciekawe, choć pierwsze prace rozpoczęto właśnie w 1806 roku, a w związku z zawirowaniami politycznymi właściwymi dla wojen napoleońskich miały się one przeciągnąć aż do 1820 roku, to proces ten przeprowadzono głównie w latach 1810–1814 przypadających na krótki okres istnienia Księstwa Warszawskiego w latach 1809–1815. Jak się miało okazać, decyzja okupanta została podtrzymana przez polskie władze, rozbiorca została w znacznym stopniu przeprowadzona a pozyskane cegły zlicytowane (Torowska 2012, s. 11).

W 1815 roku, w konsekwencji ustaleń powziętych w czasie Kongresu Wiedeńskiego, utworzona zostaje miniaturowa Rzeczpospolita Krakowska¹⁷⁶, władzę w której sprawować miał Senat i Zgromadzenie Reprezentantów, choć w rzeczywistości ostatnie zdanie mieli w mieście przedstawiciele trzech „Najjaśniejszych Dworów Protegujących”. Senat utworzyć miał Komitet Upiękniania Miasta odpowiedzialny za przeprowadzenie modernizacji miasta, który to, „kontynuując akcję rozpoczętą przez Austriaków [i kontynuowaną w czasie Księstwa Warszawskiego, – ŁB] energicznie przystąpił do dalszego rozbierania pozostałych murów i obiektów zabytkowych” (Czarnecki 1965, s. 174).

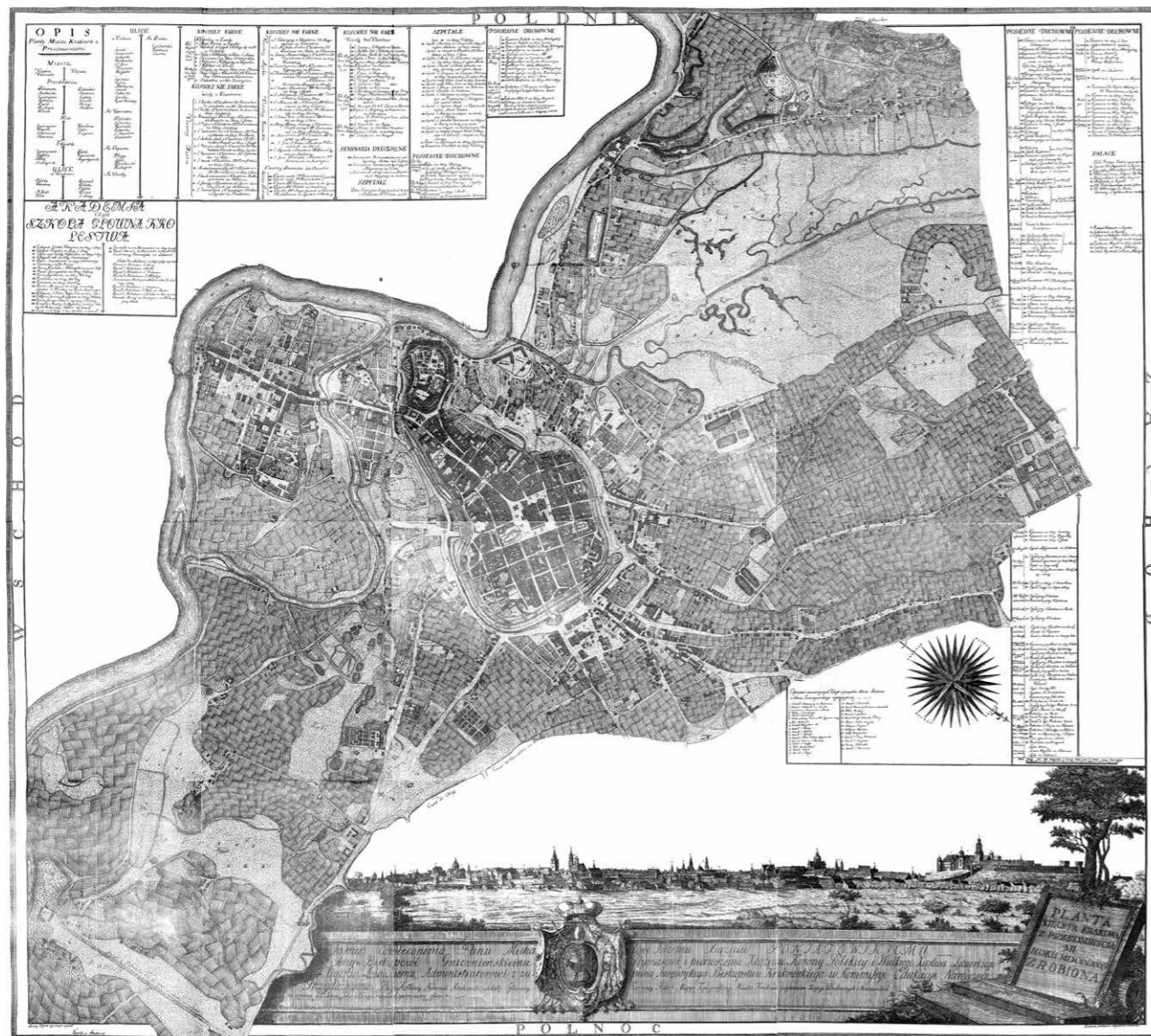
¹⁷⁶ Rzeczpospolita Krakowska obejmować miała Wolne Miasto Kraków, miasta Chrzanów, Nową Górę i 244 osad wiejskich. Czarnecki 1965, s. 174.

Do 1842 roku, w ramach akcji porządkowania Krakowa rozebrane zostało kilkanaście pozostających w złym stanie kościołów i klasztorów, a także stary ratusz na rynku (1820) i znaczna grupa domów mieszkalnych (Małecki 2007, ss. 602–608). Jak zauważa Władysław Czarnecki, należy przy tym pamiętać, „że kult dla pomników przeszłości i zabytków obudził dopiero romantyzm a usunięcie niepotrzebnych obiektów pozostających już od dawna w stanie ruiny uważano wówczas istotnie za najlepszy sposób upiększania miasta (Czarnecki 1965, ss. 174–175).

W 1817 roku, z inicjatywy prezesa Senatu Rzeczypospolitej Krakowskiej, hrabiego Stanisława Wodzickiego, rozpoczęte zostają prace nad założeniem pasa zieleni publicznej, na miejscu dawnych średniowiecznych fortyfikacji krakowskiego Starego Miasta. W 1821 roku opracowany został przez Feliksa Radwańskiego projekt całego założenia¹⁷⁷, a jego realizację w latach 1822–1830 przeprowadzić mieli członkowie Komitetu Ekonomicznego ze szczególnym zaangażowaniem Floriana Straszewskiego. Co ciekawe, jak zauważa Joanna Torowska, inicjatywę założenia Planty uznać można za konsekwencję istniejących już pod koniec XVIII wieku podobnych założeń na tym obszarze. Wtedy to, na wale otaczającym miasto, wytyczone zostały od Bramy Mikołajskiej aż po Barbakan promenady, znane powszechnie jako *spacery czy przechadzki*. Przywołując jeszcze tzw. plan Kołłątajowski Krakowa z 1785 roku (ilustracje 90 i 91) zauważyć można, że „opodal Kościoła Reformatorów funkcjonowała przestrzeń zapełniona starannie utrzymanymi ogrodami, kręgielniami i piwiarniami, między Sławkowską i Floriańską znajdowała się dobrze utrzymana wybrukowana fosa, a od Floriańskiej do Mikołajskiej ciągnęły się ogródki. Jedynie okolica Wawelu była bardziej zaniedbana”. Konsekwentnie, jeszcze w latach 1800–1801, „wykorzystując owe przestrzenie wytyczono, na początku nie burząc murów, pierwsze aleje spacerowe wokół północnej części miasta (Torowska 2012, s. 11).

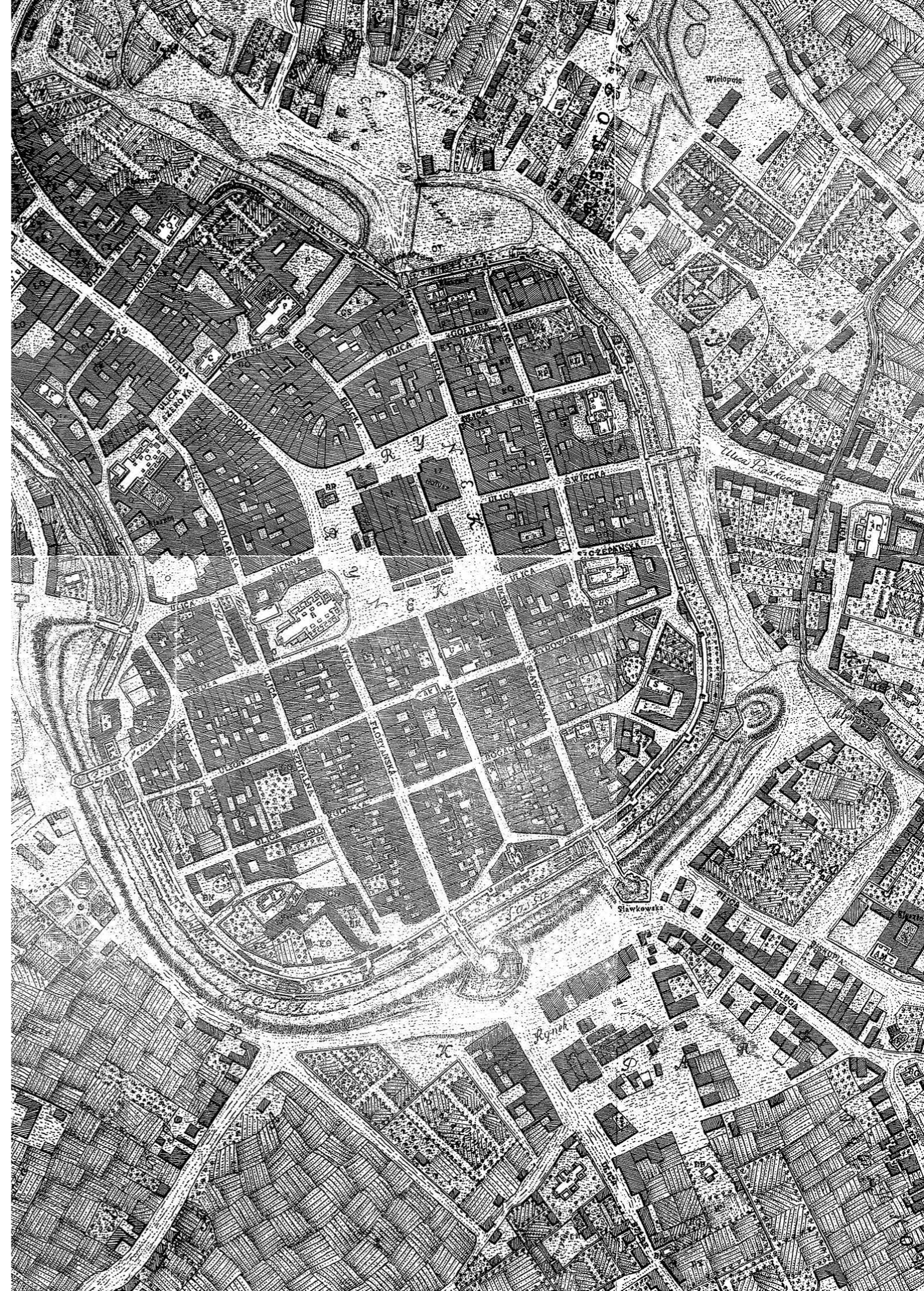
Nie od razu po zburzeniu murów miejskich, krakowskie Planty przyjąć miały znany współcześnie ich charakter. Z punktu widzenia historyka sztuki ogrodowej, Joanny Torowskiej, warto wskazać na główne etapy rozwoju tego założenia parkowego, jakie zachodzić miały w samych jego granicach. Pierwszy etap, bezpośrednio powiązany z ich kreacją w duchu klasycystycznym, trwającą właśnie w latach 1822–1830, „zamknął się wraz z upadkiem Rzeczypospolitej Krakowskiej i śmiercią Floriana Straszewskiego” dopiero w 1846/1847 roku (Torowska 2012, s. 18). Wtedy to na planty składały się głównie obsadzone topolami aleje spacerowe i trawniki (Małecki 2007, ss. 608–609). Drugi etap, mający charakter przejściowy, związany jest już z kształtowaniem Plant według zasad kompozycji romantycznego ogrodu angielskiego, wtedy też ich „rola estetyczno-rekreacyjna została wzbogacona o funkcję integracyjno-ekspresyjną” (Torowska 2012, s. 20). Jednakże, dopiero kiedy utworzony zostaje w Krakowie „nowoczesny i silny swymi kompetencjami samorząd miejski [...] w ramach szerokiej autonomii, jaką w przeciwieństwie do innych ziem polskich uzyskała w tym czasie Galicja” (Purchla 2007, s. 621), pozwalający miastu osiągnąć też miano „duchowej stolicy Polski”, rozpoczyna się trzeci etap kształtowania parku w duchu naturalistycznym i secesyjnym. Okres ten, trwający od 1870 roku, aż do zakończenia tzw. długiego XIX wieku, należy

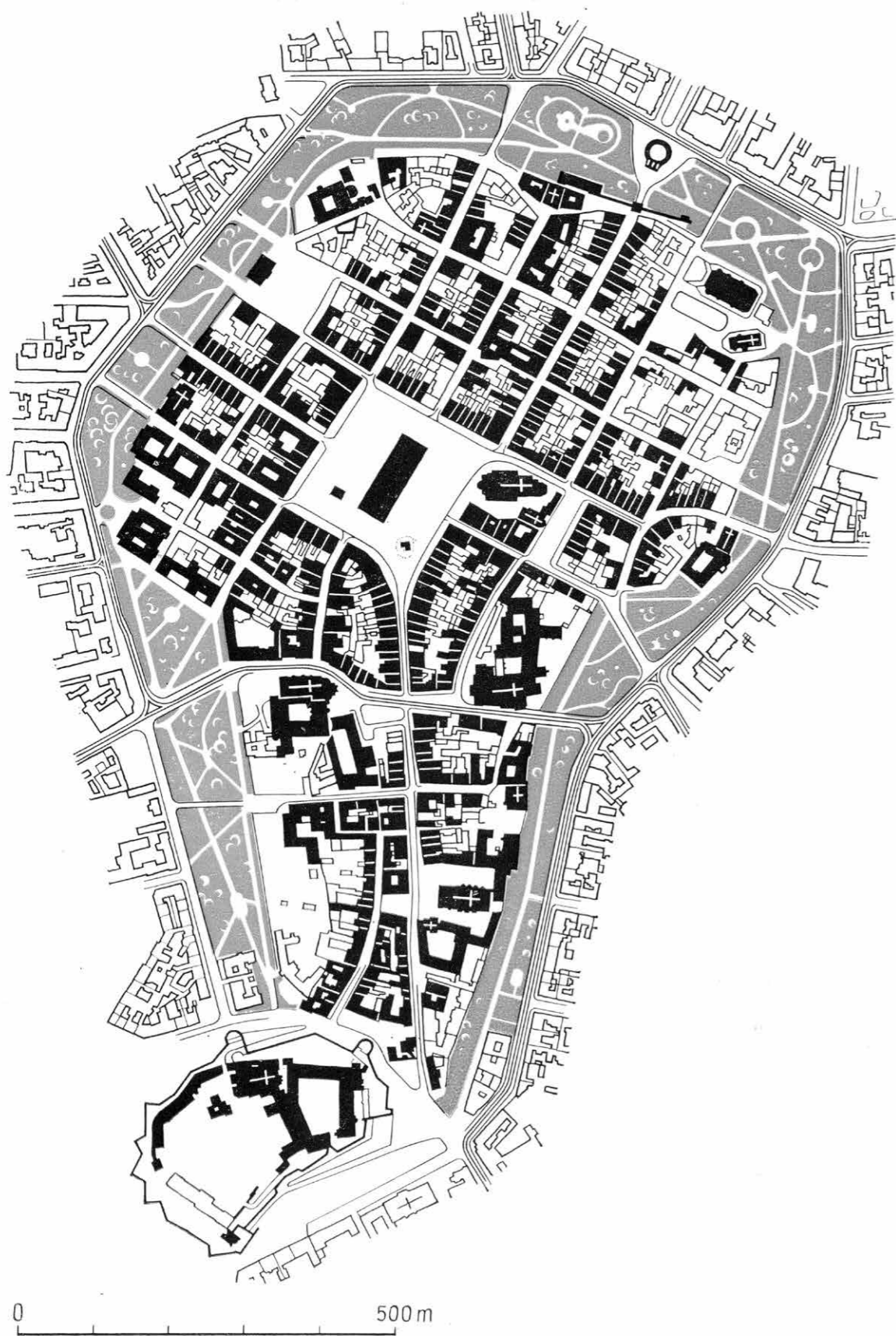
¹⁷⁷ Co ciekawe, „Feliks Radwański proponował również otoczenie zieleńcem Kazimierza, jednak tego zamysłu nie zrealizowano”. Torowska 2012, s. 13.



ilustracje 90 i 91: Kraków na tzw. planie Kollątajowskim z 1785 roku (cały plan i jego fragment). Wzdłuż znacznej długości murów miejskich widoczne są tzw. spacery czy też przechadzki, czyli aleje drzew nasadzone w celu stworzenia ogólnodostępnej przestrzeni rekreacyjnej. Źródło: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.

ilustracja 92 (natępna strona): uproszczony plan krakowskich Plant prezentujący stan zbliżony do współczesnego (Goldzamt i Szwidkowski 1987).





uznać za czas wyjątkowego rozkwitu parku, kiedy to Bolesław Malecki, kierownik powołanej w 1871 roku, na wniosek prezydenta Józefa Dietla, Komisji Plantacyjnej całkowicie „zmienił kompozycję Plant, wykorzystując wzory zagraniczne.” Bolesław Malecki „z dawnego planu pozostawił jedynie główne aleje” wytyczając „wszystkie [znane współcześnie – ɛB] boczne i poprzeczne alejki” (Torowska 2012, ss. 21–22). Jednocześnie, obok dotychczasowych funkcji, Planty miały uzyskać też „funkcję dydaktyczno-patriotyczną”, którą charakteryzować miało „ustawianie pomników poświęconych postaciom literackim i historycznym, a także z okazji ważnych rocznic narodowych” (Torowska 2012, s. 24). Choć w następnych latach jeszcze po wielokroć zmieniane, wraz z końcem tzw. długiego XIX wieku krakowskie Planty zdają się wreszcie uzyskać pełnię swojego rozwoju.

Przemiany te, mające przecież kluczowe znaczenie w kontekście samych Plant, które według typologii Bernatki z łatwością można określić jako założenie parkowe, okazują się jednak z punktu widzenia tej analizy drugorzędne. Rzeczywiście, znacznie więcej uwagi należy poświęcić przemianom przestrzennym zachodzącym w bezpośrednim otoczeniu samych Plant jak i w szeroko rozumianej strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Krakowa. Mianowicie, już zaraz po rozbiórce murów miejskich zespołu staromiejskiego, przedłużone zostają ulice wylotowe na przedmieścia (Czarnecki 1965, s. 175), stając się „rdzeniem stworzonego w czasach Wolnego Miasta systemu koncentryczno-promienistego Krakowa” (Purchla 2007, s. 622). Jak zauważa Jacek Purchla, „przyjęcie tego systemu spetryfikowało centralną funkcję obszaru miasta średniowiecznego, zaś porządkowanie Śródmieścia w obrębie Plant doprowadziło do ostatecznego uformowania nowych wnętrz urbanistycznych, powstałych głównie w wyniku prac rozbiórkowych” (Purchla 2007, s. 622). Dopiero jednak około 1870 roku, w tym samym czasie kiedy rozpoczyna się trzeci etap kształtowania się samego zespołu parkowego, na skutek wyraźnego ożywienia ruchu budowlanego w Krakowie, „zaczęło się wyraźnie zmieniać [również jego – ɛB] najbliższe otoczenie” (Torowska 2012, s. 26), i to właśnie w tym momencie zaczynają one przybierać formę „z jednej strony zabudowanej, a z drugiej przyozdobionej ogrodem”, wielkomiejskiej arterii obwodowej, wzdłuż której „wzniesiono szereg willi i pałacyków złączonych zielenią w jedną kompozycję z Plantami” (Torowska 2012, s. 20). Choć w tym czasie wznoszone tu były głównie „rezydencje bogatszych obywateli”, to powstać miały też pierwsze „okazalsze budynki, jak [gmach – ɛB] łaźni parowej” (Małecki 2007, s. 611).

Jednakże, jak zauważa Joanna Torowska, dopiero kiedy dotychczasowa, zakorzeniona w angielskiej i francuskiej sztuce ogrodowej „romantyczna koncepcja” zespołu parkowego dopełniona zostaje zespołem urbanistycznym o charakterze „centrum administracyjno-reprezentacyjnego” ukształtowanym pod wpływem realizacji wiedeńskiego *Ringstrasse*, (Torowska 2012, s. 20), krakowskie Planty jako całość, zaczynają uzyskiwać współczesny ich charakter (ilustracja 92). Proces ten, mający na celu zastąpienie dwu- trzykondygnacyjnej, podmiejskiej architektury rezydencjonalnej, monumentalną architekturą pełniącą funkcje mieszkaniowe, usługowe i publiczne, doprowadzić miał do przekształcenia „rezydencjonalnego charakteru ulicy wokół Plant monumentalnym bulwarem podkreślającym wielkomiejski charakter Krakowa i koncentrującym ważne funkcje publiczne” (Torowska 2012, 27 i 30). Nie następuje on jednak od razu, rozpoczęty jeszcze na przełomie XIX i XX wieku, zostaje dopełniony

dopiero w okresie międzywojennym, kiedy to wzdłuż Plant powstaje kilka nowych gmachów użyteczności publicznej, dzięki czemu „średniowieczne centrum miasta i otaczająca go ulica obwodowa w dalszym ciągu pełniły funkcję krakowskiego *city*” (Purchla 2007, ss. 639–640). Zmiany te jednak, choć całkowicie zmieniające kontekst w jakim istnieć miał zespół parkowy, nie zaburzają pierwotnej jego koncepcji. W tym czasie jednak, jak podkreśla Joanna Torowska, „coraz bardziej uszczuplając swą powierzchnię, Planty zmieniły charakter z „salonu miasta” na ciąg komunikacyjny. Stopniowo spowszechniały i zaczęły niszczyć” (Torowska 2012, s. 26) i niestety, w ciągu kilku kolejnych dekad, proces ten miał wyraźnie przyspieszać.

Powstanie Alei Trzech Wieszczów

Powstanie drugiego założenia pierścieniowego, otaczającego zespół śródmiejski Krakowa, bezpośrednio powiązane było z wyraźnie opóźnioną fortyfikacją miasta przeprowadzoną w czasie tzw. długiego XIX wieku. Proces ten zapoczątkowany zostaje jeszcze w 1794 roku, kiedy to wytyczone zostają tzw. okopy kościuszkowskie (Małecki 2007, s. 598) i powiązany jest z powoli postępującą reformą administracyjną Krakowa, konsekwentnie wchłaniającego graniczące z nim tereny. Jednakże, kluczowe zmiany w mieście zachodzą dopiero w 1856 roku, kiedy to na skutek przekształcenia przez Austriaków miasta w nadgraniczną twierdzę, jego postępująca fortyfikacja ma bezpośredni wpływ na jego rozwój przestrzenny. Jak zauważa Jacek Purchla, „dla Austrii Kraków był [...] ważnym punktem strategicznym [...] w ewentualnej wojnie z Rosją. Za przekształceniem nowo zdobytego miasta w obóz wojskowy przemawiały też niewątpliwie wypadki z r[ok]u 1846 i 1848 w samym Krakowie, będącym ciągle dla Austrii symbolem niepodległościowych dążeń Polaków” (Purchla 2007, s. 623). Dlatego też, choć pierwsze prace nad fortyfikacjami miasta, trwające już w latach 1850–1855, obejmują przede wszystkim Wawel, który przekształcony zostaje na austriacką cytadelę, to za kluczowe dla perspektywy tej rozprawy uznać należy zrealizowane w latach 1863–1866 prace nad „systemem wielobocznych szańców” obwodzącym samo miasto, które zrealizowane zostały z wykorzystaniem dawnej linii tzw. okopów kościuszkowskich z końca XVIII wieku (Purchla 2007, s. 623). Wytyczony w ten sposób został właściwy system fortyfikacji „w promieniu 600–800 metrów od Rynku Głównego” według projektu wybitnego austriackiego fortyfikatora Augusta Caboga. Wtedy też wprowadzono dwie strefy ograniczeń budowlanych o szerokości 300 i 600 sążni (około 570 i 1140 metrów) (Purchla 2007, s. 623).

W kolejnych latach, fortyfikacje Krakowa były dalej rozbudowywane, szczególnie intensywne prace prowadzone były jeszcze w kilku fazach, w latach 1878–1884, 1896–1903 oraz 1907–1914, „tworząc w efekcie trzy pasy umocnień, sięgających daleko poza granice miasta” (Zbroja 2013b, s. 119). Samo zagadnienie fortyfikacji Krakowa obszernie opisuje Janusz Bogdanowski (Bogdanowski 1979), jednak z perspektywy historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Krakowa najważniejszy pozostaje fakt, że do 1918 roku miasto pozostawało ważną nadgraniczną twierdzą dla państwa Austriackiego. Jak zauważa Jacek Purchla, „przez

cały ten okres rozwój Krakowa oparty był na wyraźnej antynomii pomiędzy miastem (symbolem Polski i polskości) oraz twierdzą (symbolem obcej dominacji). Status twierdzy zdeterminował też kształt urbanistyczny miasta. Twierdza stała się kanwą dla dalszego rozwoju układu koncentryczno-promienistego Krakowa” (Purchla 2007, s. 624), który jednak jak dotychczas „zamknięty linią fortyfikacyjną [...] pozostawał niewielkim miastem o powierzchni nieco ponad 5 km²” (Zbroja 2013b, s. 119).

Co ciekawe, kolejnym ważnym czynnikiem w rozwoju Krakowa, bezpośrednio też związanym z jego systemem fortyfikacyjnym, był rozwój kolei żelaznej. Pierwsza jej linia powstać miała jeszcze z inicjatywy Senatu Wolnego Miasta Krakowa z 1844 roku, który nie chciał pozostawiać miasta na uboczu prężnie rozwijającej się właśnie sieci kolejowej. Długa na 65 km, tzw. kolej krakowsko-górnośląska, połączyć miała Kraków w Mysłowicach z pruską siecią wiodącą aż do Berlina. Chociaż jej prężna realizacja rozpoczęła się już rok później w 1845, to została ona otwarta dopiero pod koniec 1847 roku, „już po zajęciu miasta przez Austrię. Otwarty wówczas krakowski dworzec kolejowy został wzniesiony według projektu wrocławskiego architekta Petera Rosenbauma” i uznać go można za „najokazalszą budowlę” tego okresu w Krakowie (Purchla 2007, s. 622). Oczywiście, kolej miała duże znaczenie dla przekształcenia obszaru położonego między Plantami a linią nowych fortyfikacji miejskich. Realizacja nowego dworca doprowadzić miała do wyraźnego przyspieszenia urbanizacji jego bezpośredniego sąsiedztwa (Małecki 2007, s. 612). Należy jednak zauważyć, że główne zmiany zachodzić miały nadal jeszcze na obszarze dawnego zespołu staromiejskiego otoczonego Plantami, gdyż „jeszcze w połowie stulecia występowały ogromne różnice między starym Krakowem a terenami leżącymi tuż za linią dawnych murów miejskich” co odzwierciedlało się również na podziałach społecznych (Małecki 2007, s. 614).

Jednakże w kontekście tej rozprawy na szczególną uwagę zasługuje realizacja innej linii kolejowej. Mowa mianowicie o poprowadzonej już w 1888 roku tzw. *kolei obwodowej*, nazywanej też *cyrkumwalacyjną*, łączącą Łobzów z Bonarką. Linia ta rozpoczęła swój bieg właśnie na stacji Kraków Główny, choć połączona była też ze stacją towarową poprzez węzeł o trójkątnej formie, skąd biegła linią dawnych fortyfikacji okalających miasto od północy i zachodu zaadoptowanymi na nasyp kolejowy aż do drogowo-kolejowego mostu dębnickiego gdzie przecinała Wisłę. Wał ten wytyczony częściowo po dawnej linii tzw. okopów kościuszkowskich, nie miał już wartości militarnych, odkąd twierdza Kraków poszerzyła się o nowe forty wysunięte dalej od miasta. Wkrótce jednak okazało się, że linia obwodowa nie spełniła wiązanych z nią oczekiwań, nie doprowadzając zachodniej części zespołu śródmiejskiego do rozwoju podobnego temu jaki towarzyszyć miał powstaniu gmachu dworcowego we wschodniej części miasta. Zarazem, realizacja ta na stałe wpisała linię nasypu kolejowego, wyraźnie ograniczającego rozwój miasta, w jego współczesną strukturę urbanistyczną (ilustracja 93).

Dlatego też za prezydentury Juliusza Lea (1904–1918), kiedy wreszcie podjęte zostają starania mające na celu pchnięcie miasta „na tory prawdziwie kapitalistycznego rozwoju” (Purchla 2007, s. 637), podjęto też decyzję o rozbiórce linii kolei obwodowej. Działania te poprzedzić miał postulowany już od 1893 roku, i wreszcie przeprowadzony w 1910 roku konkurs na plan regulacyjny Wielkiego Krakowa (ilustracja 94), pierwszy nowoczesny plan urbanistyczny na ziemiach polskich, wyprzedzający



ilustracja 93: Zdjęcie przedstawiające kolej obwodową w 1910 roku, tuż przed jej ostateczną rozbiórką.
Źródło: <http://www.dawnotemuwkrakowie.pl/>
(data wyświetlenia: 25.06.2018).

„o kilka lat prace nad planami Wielkiego Lwowa i Wielkiej Warszawy”. Nadesłane projekty pokrótce opisuje Jacek Purchla wskazując na bardzo interesujące ich zakorzenienie we współczesnej im teorii urbanistyki. Przykładowo bardzo wyraźne okazują się wpływy „niemieckiej szkoły Stübbena” w nagrodzonym drugą nagrodą projekcie Jana Rakowicza, któremu zarzucano nawet „zbyt niewolnicze trzymanie się zasad zawartych w dziele *Der Städtebau*”. Z kolei projekt Franciszka Mączyńskiego i Tadeusza Niedzielskiego jednego z dwóch projektów nagrodzonych trzecią nagrodą, w wyraźny sposób „inspirowany był nie tylko ideami malowniczości wziętymi od Sittego [...], ale i wyraźnym wpływem Henriciego”. Zwyciężyć miał jednak projekt zespołu w składzie: Józef Czajkowski, Władysław Ekielski, Tadeusz Stryeński, Ludwik Wojtyczko i Kazimierz Wyczyński, który cechować miał „rozmach i konsekwencja kształtowania dużego obszaru włączonego właśnie w granice miasta”, co miało być nie tylko powodem wyższości tego opracowania, ale też czyniło go „niemożliwym do przeprowadzenia z ekonomicznego punktu widzenia” (Purchla 2007, s. 638).

Ostatecznie jednak, jak zauważa Jacek Purchla, jedynym pozostającym wyraźnie zauważalnym do dnia dzisiejszego „echem konkursu [...] jest niewątpliwie monumentalna realizacja Alei Trzech Wieszców – reprezentacyjnego bulwaru po zachodniej stronie miasta” (Purchla 2007, s. 639) (ilustracje 95-97). Co ciekawe jednak, ich realizację uznać raczej należy za konsekwencję wcześniej zachodzących przemian przestrzennych na tym obszarze miasta. Chociaż przyznać należy, że „mimo istnienia już wówczas dwu równoległych do torów ulic – w miejscu dzisiejszych jezdni – Aleje uzyskały swoją postać dopiero w koncepcji laureatów” konkursu na plan Wielkiego Krakowa (Böhm i Pawłowska 1989-1990, s. 40). Chociaż ostatecznie „względy ekonomiczne uniemożliwiły wytyczenie pasa odpowiedniej szerokości, to udało się choć częściowo zrealizować postulaty konkursu, lokalizując w sąsiedztwie tereny zielone i willową dzielnicę mieszkaniową (ulica Grottgera)” (Purchla 2007, s. 639). Kiedy, ostatecznie linia kolei obwodowej rozebrana została w 1912 roku, wewnętrzna strona Alei „była już w znacznej mierze zabudowana kamienicami mieszkalnymi”, które wznoszono tu już od „ostatniej ćwierci XIX wieku na dalekich [wówczas – ŁB], słabo zainwestowanych krańcach miasta”. Dlatego też, były to głównie „kamienice czynszowe w różnych odmianach stylowych XIX-wiecznego historyzmu”. Już na początku XX wieku zaczęto wznosić tu budynki w którym stylu przeważał „eklektyzm z elementami secesji i zdobnictwem charakterystycznym dla architektury Młodej Polski” (Böhm i Pawłowska 1989-1990, ss. 40-41).

Chociaż jak zauważa Barbara Zbroja „o specyfice architektonicznej zabudowy Alej decydowały przede wszystkim [właśnie te – ŁB] kamienice”, które „pochodzą z przełomu XIX i XX stulecia” (Zbroja 2013b, s. 140) to o ostatecznym ich charakterze przesądzić miały zrealizowane głównie już w okresie międzywojennym, monumentalne, „reprezentacyjne gmachy użyteczności publicznej”, które w formie wolnostojących brył wyraźnie dominujących otaczającą je zabudowę mieszkaniową, sytuowane były „na osiach prostopadłych do osi głównej” całego założenia (Böhm i Pawłowska 1989-1990, s. 41). Dlatego też, Jacek Purchla określa realizację Alei Trzech Wieszców raczej „późnym echem wiedeńskiej Ringstrasse niż realizacją” koncepcji surowego jego krytyka Camillo Sitte (Purchla 2007, s. 639). Co ciekawe, warto w tym miejscu podkreślić za Barbarą Zbroją, że „o architektonicznym kształcie Krakowa w II Rzeczypospolitej



ilustracja 94: Zwycięska praca na Plan Wielkiego Krakowa z 1910 roku opracowana przez zespół: Józef Czajkowski, Władysław Ekielski, Tadeusz Stryjeński, Ludwik Wojtyczko i Kazimierz Wyczyński (Böhm i Pawłowska 1989-1990, s. 41).



ilustracja 95: Zdjęcie przedstawiające Aleje Mickiewicza z 1938 roku wytyczoną na miejscu dawnej kolei obwodowej. Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe (data wyświetlenia: 25.06.2018).

ilustracje 96 i 97 (następna strona): Zdjęcia przedstawiające Aleję Trzech Wieszczów z okresu międzywojennego wytyczoną na miejscu dawnej kolei obwodowej. Źródło: <http://www.lovekrakow.pl/> (data wyświetlenia: 18.06.2018).



zadecydowały różne czynniki. Tuż przed wybuchem pierwszej wojny światowej miasto stało się ważnym ośrodkiem polskiej myśli architektonicznej. Wynikało to z jego wyjątkowej roli w życiu narodowym Polaków oraz kreatywności lokalnego środowiska artystycznego i architektonicznego”, którego przedstawiciele „zaliczani do szkoły krakowskiej, wykorzystywali stylizowane motywy ludowe do wyrażania uczuć narodowo-patriotycznych” (Zbroja 2013b, ss. 130–131). Wreszcie, same Aleje Trzech Wieszczów określić należy „największym sukcesem urbanistycznym i architektonicznym międzywojennego Krakowa”, harmonijnie łączącym zespół śródmiejski miasta z jego dzielnicami zewnętrznymi. Ostatecznie, „Aleje otrzymały formę szerokiego, reprezentacyjnego bulwaru o dwóch jezdniach oddzielonych od siebie pasem zieleni (pierwotnie traktem spacerowym), poprowadzonego wzdłuż łagodnie załamującej się linii dawnego pasa fortyfikacji. Duże znaczenie przywiązywano do artystycznego uformowania węzłów u wylotu prowadzących od centrum promienistych ulic” (Purchla 2007, s. 642).

Co ciekawe, warto też zauważyć, że wraz z Alejami Trzech Wieszczów zespół śródmiejski Krakowa od południowego wschodu zdaje się domykać ulica Józefa Dietla, znana też jako planty dietlowskie. Ulica ta poprzez zielone pasmo ciągnące się wzdłuż Wisły w bezpośrednim sąsiedztwie wzgórza wawelskiego połączona jest właśnie z Alejami Trzech Wieszczów. Zarazem całość, poprzez mosty Dębnicki i Grunwaldzki, funkcjonuje też jako jedno z założeń obwodowych Krakowa, choć teoretycznie nie pokrywa się ze znacznie szerzej zarysowaną drugą jego obwodnicą. Jednakże wyraźnego podkreślenia wymaga istniejący w tym miejscu podział funkcjonalny, na funkcję rekreacyjną po wschodniej i funkcję komunikacyjną po zachodniej stronie Wisły, który wydaje się nad wyraz korzystny. Sama ulica Józefa Dietla powstać miała w latach 1878–1880 na miejscu zasypanego koryta Starej Wisły (ilustracja 98). Autorem jej projektu był wspomniany już Bolesław Malecki, choć jej pomysłodawcą miał być prezydent miasta Józef Dietl, którego imieniem ulica ta zostaje nazwana jeszcze 1879 roku, w rok po jego śmierci. Długa na kilometr ulica Józefa Dietla miała szerokość 100 metrów i w początkowej fazie wyraźny charakter plantowy (ilustracje 99 i 100), który zawdzięczała swojemu projektantowi pełniącemu funkcje ogrodnika miejskiego. Niestety już od pierwszej wojny światowej cały zespół ulega systematycznej degradacji, aby wreszcie w 1970 roku, na skutek wytyczenia torowiska tramwajowego kosztem położonego pomiędzy dwiema jezdniami zielenca całkowicie utracić swój pierwotny charakter.

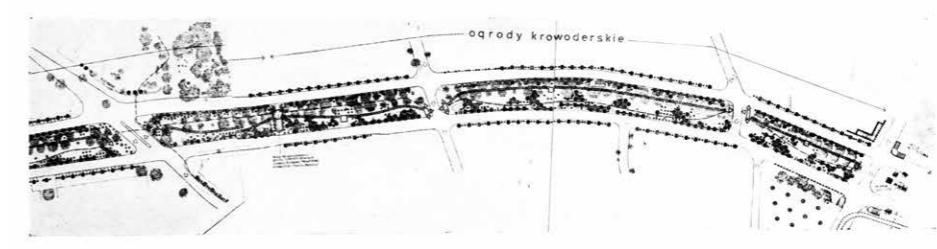
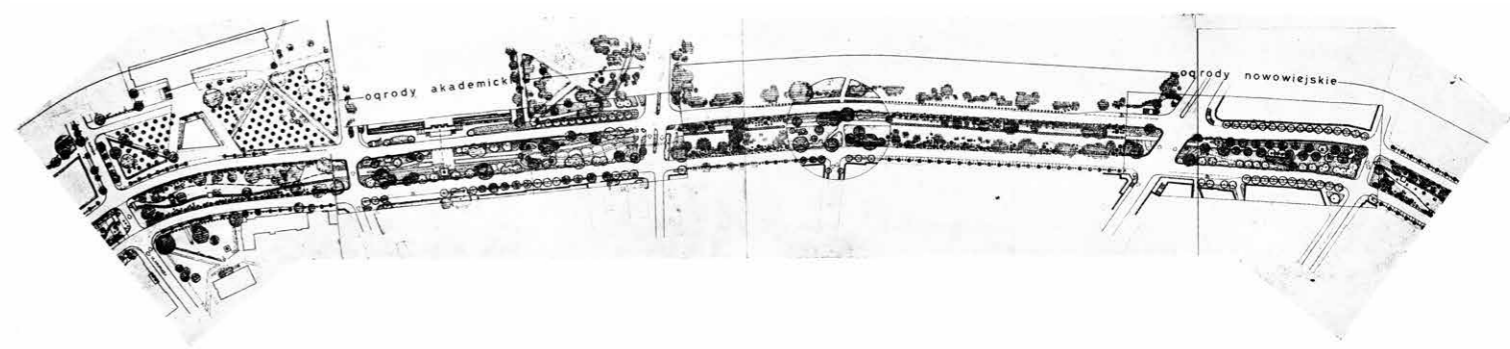
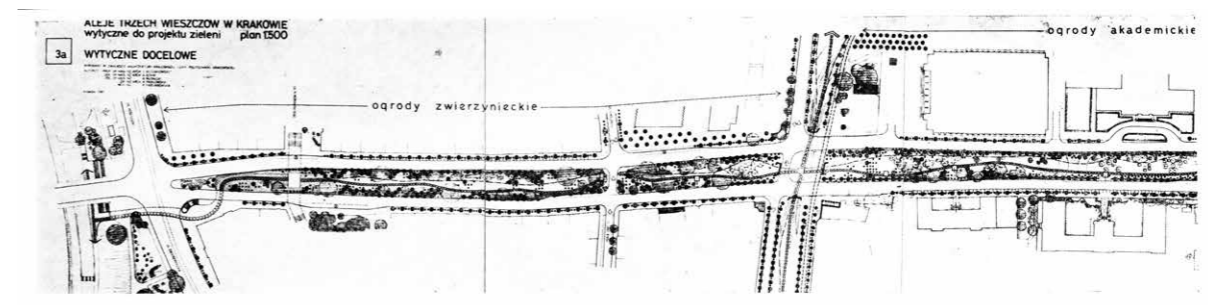
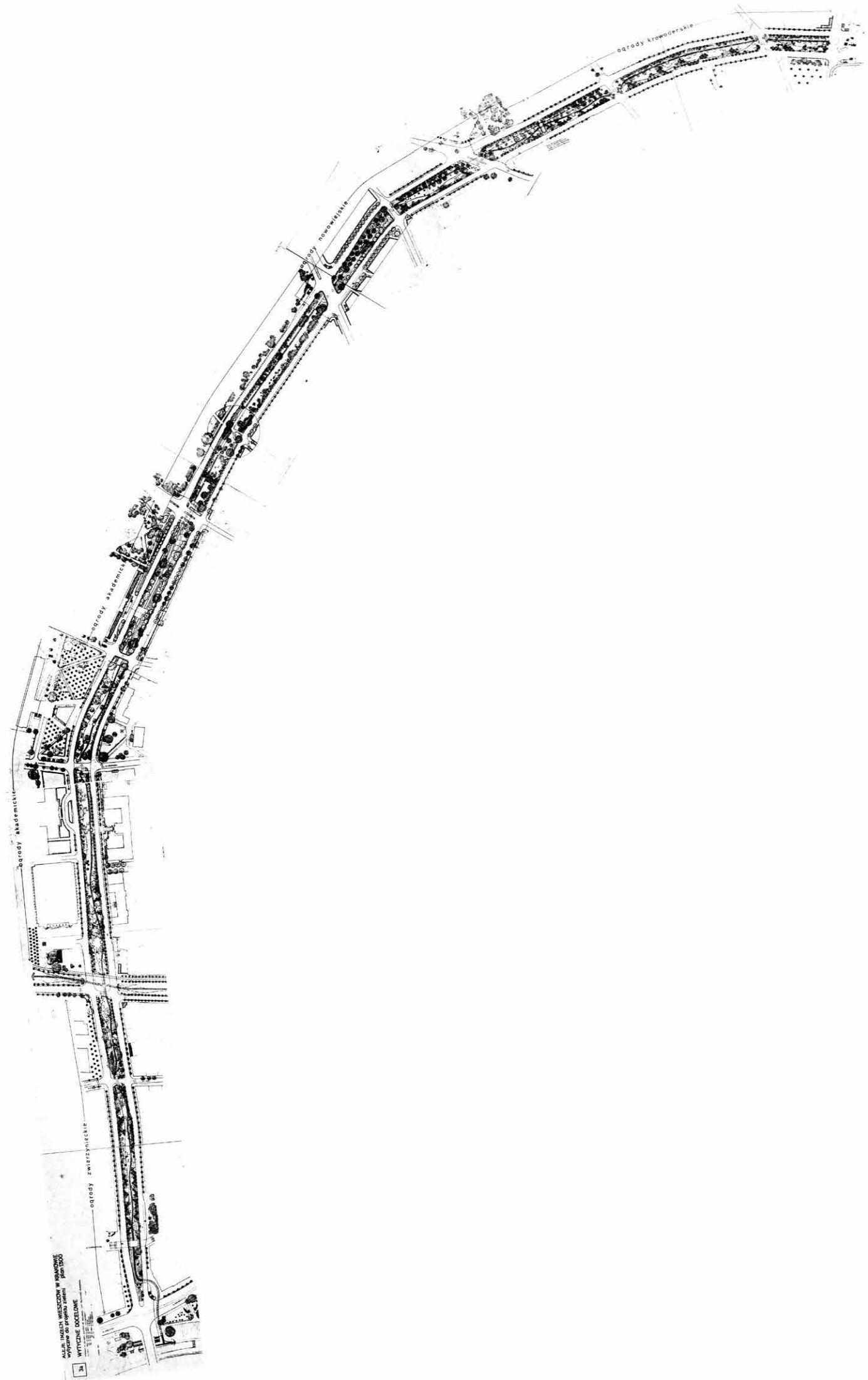
Szczęśliwie Kraków, obok Łodzi i Lublina, wychodzi z pożogi wojennej w 1945 roku praktycznie bez większego uszczerbku, co na tle reszty kraju, szczególnie Warszawy i miast Ziem Odzyskanych, uznać należy za wielki atut miasta. Dla zrównoważenia przedwojennych, mieszczańskich tradycji Krakowa, władze komunistyczne Polski Ludowej decydują się wybudować w jego bezpośrednim sąsiedztwie Nową Hutę – nowe, robotnicze miasto satelitarne. W efekcie czego trudno wskazać na jakieś ważniejsze projekty właściwe dla realizmu socjalistycznego, które miałyby powstać w związku z samymi założeniami pierścieniowymi Krakowa. Z biegiem lat „międzywojenna świetność Alei, zauważalna jeszcze w latach 60.” zaczynała blaknąć, żeby już na początku lat 90. XX wieku na skutek kolejnych przekształceń tej przestrzeni stać się „już właściwie nieczytelna.” Rzeczywiście, chociaż jeszcze „w 1911 roku po splantowaniu wałów zaczęto realizować bulwar-zieleniec z aleją pośrodku i szpalerami drzew na



ilustracja 98: Zdjęcie przedstawiające most kolejowy nad Starą Wisłą ukończony w 1863 roku. Obecnie na miejscu zasypanego starego koryta rzeki istnieje ulica Józefa Dietla.
Źródło: <http://www.dawnotemuwkrakowie.pl/> (data wyświetlenia: 25.06.2018).

ilustracje 99 i 100 (następna strona): Zdjęcia przedstawiające ulicę Józefa Dietla z przełomu XIX i XX wieku wytyczoną na miejscu dawnego koryta Starej Wisły.
Źródło: <http://www.dawnotemuwkrakowie.pl/> (data wyświetlenia: 25.06.2018).





ilustracje 101 i 102: Projekt przekształceń Alei Trzech Wieszczów w Krakowie, mający na celu odnowę zielonego pasa tego zespołu urbanistycznego, wykonany przez zespół projektowy z udziałem Aleksandra Böhma i Krystyny Pawłowskiej (Böhm i Pawłowska 1989-1990).

obrzeżu” to „szerokość pasma kilkakrotnie potem pomniejszono na korzyść jezdni, wycinając obrzeżne szpalery”. Proces ten, prowadzący się właściwie wyłącznie „do poszerzenia jezdni” i podporządkowania wszystkich innych funkcji rozwiązaniom komunikacyjnym, doprowadzić miał do stanu w którym już właściwie „straciło sens” określanie tego założenia alejami. W efekcie czego, choć same Aleje Trzech Wieszców nadal pełnią „rolę bardzo ważną” w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Krakowa to ograniczoną obecnie zaledwie do roli „głównej arterii komunikacyjnej o ogromnym natężeniu [ruchu – ŁB]” (Böhm i Pawłowska 1989–1990, ss. 39–41).

Ocenę taką tuż po transformacji 1989 roku, przedstawiają Aleksander Böhm i Krystyna Pawłowska, którzy podkreślają, że z dwóch najważniejszych dokonań w historii urbanistyki Krakowa: lokacji na prawie niemieckim jego najważniejszego zespołu staromiejskiego i częściowej realizacji planu Wielkiego Krakowa, z którymi przecież wiązać należy też powstanie obu jego założeń pierścieniowych, to późniejsze założenie „znajduje się w o wiele gorszym stanie od wcześniejszego” (Böhm i Pawłowska 1989–1990, s. 39). Rzeczywiście, na początku lat 90. XX wieku „kondycję zieleni [Alej Trzech Wieszców] trzeba ocenić jako opłakaną. W trakcie rozlicznych remontów i modernizacji jezdni oraz podziemnej infrastruktury, pas zieleni traktowany był jako plac budowy. Nie tylko zwężano go i wycinano drzewa, lecz wielokrotnie przekopywano w różny sposób niszcząc trawniki i małą architekturę. Znikły alejowe lampy, ogrodzenia, na niektórych odcinkach zlikwidowano główną ścieżkę, która i tak ze względu na skrzyżowania z ruchem kołowym straciła ciągłość. Pojawiły się natomiast rozmaite budki, słupy, znaki, tablice itp. Już tylko czasem, w porze bujności zieleni i to tylko na niektórych ich odcinkach powraca wrażenie z czasów ich świetności” (Böhm i Pawłowska 1989–1990, s. 43).

Krytyczna ocena, jaką przedstawiają Aleksander Böhm i Krystyna Pawłowska, stanowić miała jednak tylko tło dla planu odnowy (ilustracje 101 i 102) tego założenia pierścieniowego opracowanego przez większy zespół projektowy. Choć projekt ten nie został ostatecznie zrealizowany to warto podkreślić za jego autorami, że właściwego dla niego „rozwiązania należy upatrywać w zmniejszeniu, a nie zwiększeniu ruchu” kołowego na obszarze Alei Trzech Wieszców (Böhm i Pawłowska 1989–1990, s. 40). Rzeczywiście, pomimo strat jakie dokonać miał na obszarze tego założenia pierścieniowego właściwy dla lat 60. i 70. XX wieku model mobilności oparty na indywidualnym transporcie samochodowym, same Aleje Trzech Wieszców to nadal „wielki 6-hektarowy park, którego nie powinno się lekceważyć – zwłaszcza w śródmieściu Krakowa. Wzbogacają go przylegające aneksy zielone: park Krakowski, ogród przy Muzeum Narodowym, skwery przy AGH i AR, grupy zieleni u wylotu ul. Grottgera, nie mówiąc już o perspektywie Błoń i panoramie Wawelu w dolinie Wisły” (Böhm i Pawłowska 1989–1990, s. 43). Również z punktu widzenia historii miasta, „szczęśliwe połączenie monumentalnego założenia Alei Trzech Wieszców grupujących ważne gmachy użyteczności publicznej o ponadlokalnym znaczeniu z wyjątkowej klasy zespołem krajobrazowym i zielenią publiczną, stało się wizytówką międzywojennego Krakowa i dowodem na częściową realizację koncepcji biorących swój początek w konkursie z r. [okno] 1910” (Purchla 2007, s. 644). Dlatego też, podkreślenie wymaga olbrzymi potencjał jaki nadal tkwi w tym zespole urbanistycznym.

Współczesność

Jak zostało już podkreślone cezura 1945 roku i wydarzenia z nią związane w stopniu marginalnym dotyczyły miały Krakowa, który szczęśliwie wyjść miał z pożogi wojennej bez większych zniszczeń. Prócz nieuniknionej dewastacji pewnych pomników, dotyczyć to miało także samych Plant, które już na przełomie lat 40. i 50. XX wieku, udało się przywrócić do stanu sprzed wojny (Bogdanowski 2001, s. 49). Sam zespół parkowy jednak nadal pozostawał zaniedbany, a już w latach 60. i 70. XX wieku na jego obszarze zająć miały poważniejsze zmiany, kiedy to zaczęto kosztem samego parku poszerzać otaczające go ulice tzw. pierwszej obwodnicy (Torowska 2012, s. 34). Niestety negatywne te zmiany miały dość daleko idący wpływ na całe założenie parkowe. Dlatego też, na skutek zagrożenia Plant, zarówno poprzez konsekwentne ich ograniczanie na rzecz funkcji komunikacyjnej, jak i wobec możliwych „skażeń atmosferycznych, zaczęto wprowadzać nowe, niestety bezładne nasadzenia, prowadzące do stopniowego zacierania kompozycji” (Bogdanowski 2001, s. 49). Wtedy też, w 1972 roku, na Politechnice Krakowskiej podjęte zostały „prace studialno-projektowe zmierzające do rewaloryzacji Plant [...], w czasie których dla ułatwienia podzielono długi pierścień Plant – ahistorycznie, zresztą wyłącznie dla celów praktycznych – na szereg tzw. *ogrodów*, ograniczonych na ogół przecinającymi Planty ulicami” (Bogdanowski i Więckowska 1997, s. 488). Jednakże dopiero w 1985 roku podjęte zostają pierwsze „prace w zakresie kompleksowej rewaloryzacji Plant” (Bogdanowski i Więckowska 1997, s. 472), których intensyfikacja następuje dopiero w latach 90. XX wieku „dzięki zaangażowaniu władz samorządowych i inspiracjom Zbigniewa Beiersdorfa – ówczesnego Miejskiego Konserwatora Zabytków” (Torowska 2012, s. 36).

Pod koniec XX wieku, krakowskie Planty, stają się już coraz bardziej zagadnieniem konserwatorskim niż tylko ogrodowym. Dzieje się to nie tyle na skutek ich wpisu do rejestru zabytków w 1976 roku, co raczej ich wpisu, wraz ze Starym Miastem w Krakowie, na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO w 1978 roku¹⁷⁸. Rzeczywiście, nowa aktywność w obrębie zespołu parkowego związana była już nie tylko z utrzymaniem walorów jego zieleni, ale też chociażby z koncepcją zaznaczenia przebiegu linii dawnych murów miejskich, które rozebrane zostały w pierwszej połowie XVIII wieku. W ciągu ostatnich lat, również rola Plant jako tzw. pierwszej obwodnicy miasta, w sensie komunikacyjnym, staje się coraz bardziej drugorzędna, chociaż nie można nie doceniać ich roli w sieci tramwajowej spajającej układ transportu publicznego w kontekście całego miasta. Jednak wraz z ograniczaniem na ich obszarze ruchu samochodowego, który konsekwentnie ograniczany jest do układu jednokierunkowego, w czasie konsekwentnie realizowanych remontów wytyczane są nowe drogi rowerowej oraz wprowadzane są ciekawe rozwiązania, jak najprawdopodobniej pierwszy tego rodzaju na świecie przystanek tramwajowy typu wiedeńskiego zrealizowany właśnie w kontekście ścieżki rowerowej a nie ulicy miejskiej (ilustracje 103 i 104). Takie zmiany

¹⁷⁸ Szerzej na proces ten wskazuje Joanna Torowska aż po uchwałę z 2011 roku tworzącą Park Kulturowy Starego Miasta, chroniącego wszystkie elementy znajdujące się w przestrzeni, którą wyznaczają granice tego parku. Torowska 2012, ss. 39 i 42.



ilustracja 103 i 105 (poprzednia strona):
Przystanek typu wiedeńskiego zrealizowany
w relacji do ścieżki rowerowej a nie ulicy miejskiej
na krakowskich Plantach. Prawdopodobnie jest to
pierwsze tego typu rozwiązanie na świecie.
Źródło: <http://www.krakow.gazeta.pl/>
(data wyświetlenia: 09.06.2018).

ilustracja 106: Widok z lotu ptaka
na zespół staromiejski Krakowa i Planty.
Źródło: <http://www.lovekrakow.pl/>
(data wyświetlenia: 18.06.2018).

właściwe dla tendencji tzw. kopenhagizacji odwracają proces ograniczania zespołu parku, prowadząc do rozpoczęcia odwrotnego procesu, wypełniania otaczającej go ulicy życiem miejskim.

Współczesne Planty (ilustracja 106) to zielone pasmo otaczające zespół staromiejski Krakowa, liczący sobie od 3 do 4 kilometrów, o powierzchni około 35 ha licząc wraz z ulicą obwodową, lub około 21 ha licząc sam zespół parkowy, którego szerokość waha się od 40–120 metrów (Ciołek 1954, s. 205; Torowska 2012, s. 45). Gerard Ciołek, w swojej monografii zatytułowanej „Ogrody Polskie”, wskazuje na krakowskie Planty jako na „pierwsze, na wielką skalę pomyślane założenie zieleni miejskich, spełniających postulat kompozycji urbanistycznej” (Ciołek 1954, s. 205). Chociaż, jak zauważa Joanna Torowska, „obecnie charakter Plant Krakowskich znacznie odbiega od ich pierwotnego wyglądu i funkcji, jakie pełniły. Nadal są jedynym w swoim rodzaju parkiem dendrologicznym, posiadającym szczególne walory ze względu na wiek drzew i występujące gatunki. Stanowią unikatowe założenie z uwagi na czas powstania, rodzaj kompozycji; mają istotne znaczenie dla dziejów sztuki ogrodowej w Polsce, jako przykład założenia parkowego na terenach pofortecznych. Zabudowa na obrzeżu Plant posiada oryginalną formę i własny nastrój, stwarzając niepowtarzalny klimat i atmosferę minionych stuleci” (Torowska 2012, 42).

Wreszcie, za Janem Małeckim podkreślenia wymaga, że to właśnie Kraków „uchoodzi za kolebkę polskiej myśli konserwatorskiej” (Małecki 2007, s. 611). Przyczynić miały się do tego nie tylko szczególne walory historyczne i symboliczne tego miasta, ale też wyjątkowy w porównaniu z innymi zaborami samorząd miejski. Rzeczywiście, już „w okresie Wolnego Miasta nie tylko rozbierano, ale zaczęto restaurować niszczone budowle. Pierwsze oznaki szanowania obiektów zabytkowych pojawiły się już w latach dwudziestych [XIX wieku – EB]. Wtedy to ostała się wieża ratuszowa jako symbol dawnego znaczenia miasta, uratowano też – w sławnej batalii słownej stoczonej przez senatora Feliksa Radwańskiego – Barbakan, bramę Floriańską i sąsiednie mury z basztami, od których zburzenia wstrzymali się w swoim czasie wojskowi austriacy” (Małecki 2007, s. 611). Jak zauważa Władysław Czarnecki, już na początku XX wieku „pod wpływem grona entuzjastów, poetów, literatów, historyków sztuki i architektów a także dziennikarzy umacnia się przekonanie, że istotą zabytkowości Krakowa stanowi nie kilka pojedynczych, wspaniałych obiektów historycznych, ale, że jest to zespół zabytkowy, obejmujący wielką ilość pomników i pamiątek przeszłości, o różnej wartości i znaczeniu, występujących we wzajemnym bardzo ścisłym powiązaniu” (Czarnecki 1965, s. 176). Idee te miały mieć nie tylko wpływ na przemiany przestrzenne samego Krakowa, ale też miały kształtować podstawy myśli konserwatorskiej w całym kraju.

4.8.3 Zestawienie przemian przestrzennych założeń pierścieniowych Krakowa

Na podstawie tak zarysowanej historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Krakowa możliwe jest przeprowadzenie ich typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych:

okres kreacji założeń pierścieniowych

założenia parkowe

na mocy dekretu wydanego przez cesarza Franciszka II, w 1806 roku rozpoczęto burzenie wewnętrznego, średniowiecznego systemu obronnego Krakowa, który nie miał już żadnej wartości militarnej. Choć pierwsze prace rozpoczęto właśnie w 1806 roku, a w związku z zawirowaniami politycznymi właściwymi dla wojen napoleońskich miały się one przeciągnąć aż do 1820 roku, to proces ten przeprowadzono głównie w latach 1810–1814 przypadających na krótki okres istnienia Księstwa Warszawskiego w latach 1809–1815. W 1817 roku, z inicjatywy prezesa Senatu Rzeczypospolitej Krakowskiej, hrabiego Stanisława Wodzickiego, rozpoczęte zostają prace nad założeniem pasa zieleni publicznej, na miejscu dawnych fortyfikacji średniowiecznych krakowskiego Starego Miasta. W 1821 roku opracowany został przez Feliksa Radwańskiego projekt całego założenia, a jego realizację w latach 1822–1830 przeprowadzić mieli członkowie Komitetu Ekonomicznego ze szczególnym zaangażowaniem Floriana Straszewskiego. Dopiero jednak około 1870 roku zaczęło się wyraźnie zmieniać najbliższe otoczenie samych Plant, które zaczynają przybierać formę wielkomiejskiej arterii obwodowej, która dopełniona zostaje zespołem urbanistycznym o charakterze centrum administracyjno-reprezentacyjnego dopiero w okresie międzywojennym.

założenia mieszane

echem przeprowadzonego w 1910 roku konkursu na plan regulacyjny Wielkiego Krakowa jest realizacja reprezentacyjnego bulwaru po zachodniej stronie miasta – Alei Trzech Wieszców – poprowadzonej po linii kolei obwodowej rozebranej w 1912 roku. Chociaż wewnętrzna strona Alei była już w znacznej mierze zabudowana kamienicami mieszkalnymi, które wznoszono tu już od ostatniej ćwierci XIX wieku i które stanowić miały o specyfice architektonicznej tego zespołu urbanistycznego. Jednakże o ostatecznym jego charakterze przesądzić miały zrealizowane głównie już w okresie międzywojennym, monumentalne, reprezentacyjne gmachy użyteczności publicznej, które w formie wolnostojących brył wyraźnie dominujących otaczającą je zabudowę mieszkaniową, sytuowane były na osiach prostopadłych do osi głównej całego założenia. Wreszcie same Aleje otrzymały formę szerokiego, reprezentacyjnego bulwaru o dwóch jezdniach oddzielonych od siebie pasem zieleni, wzdłuż którego wytyczony został pierwotnie trakt spacerowy. Całość poprowadzona została wzdłuż łagodnie załamującej się linii dawnego pasa fortyfikacji. Szczególne znaczenie przywiązywano do artystycznego uformowania węzłów u wylotu prowadzących od centrum promienistych ulic.

tzw.
kopenhagizacja

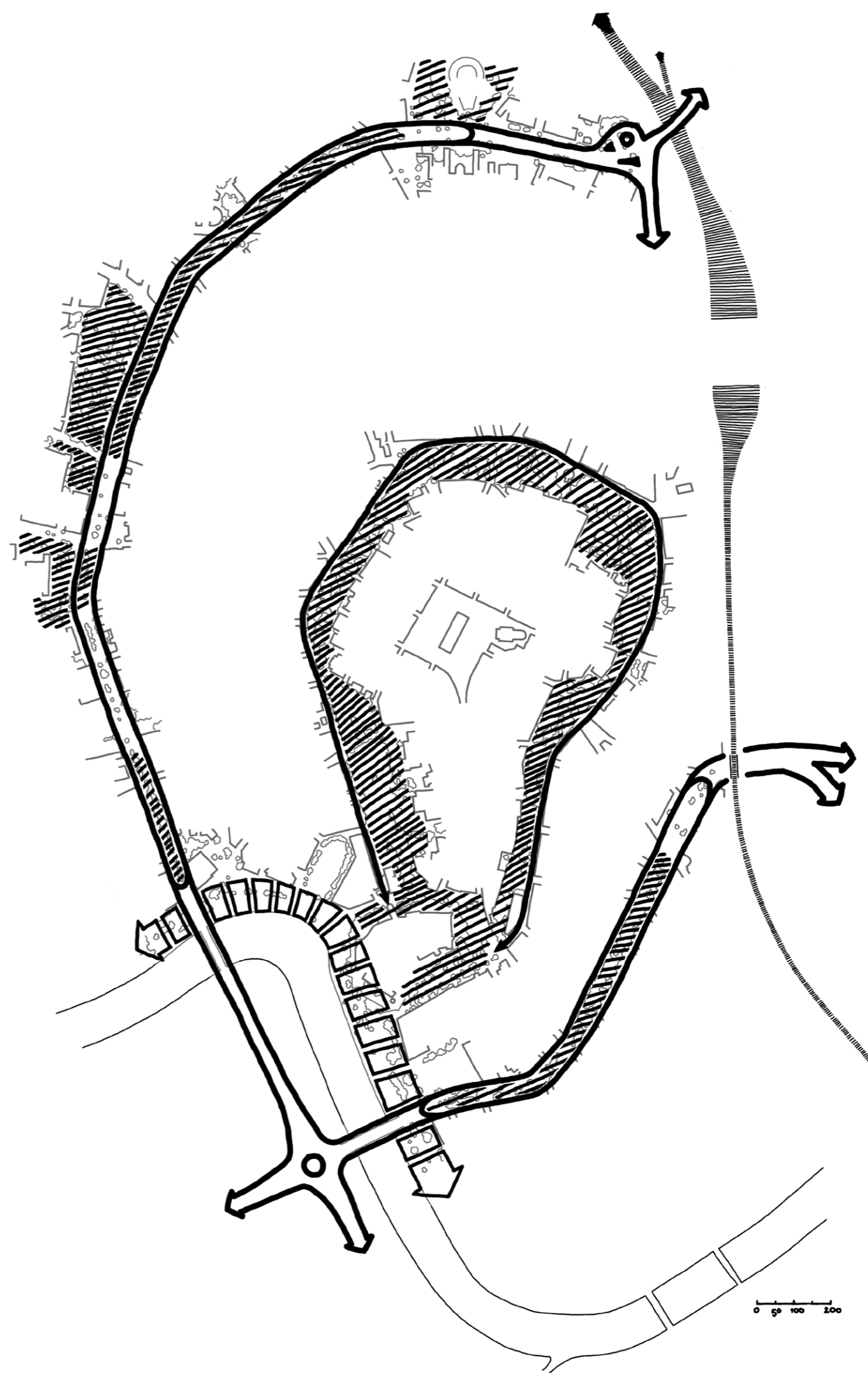
choć w ciągu ostatnich kilku powojennych dekad oba założenia pierścieniowe Krakowa, a w sposób szczególny Aleje Trzech Wieszczów, uległy wyraźnej degradacji na skutek przekształceń właściwych dla obowiązującego od lat 60. i 70. XX wieku modelu mobilności, to trudno powiedzieć by były to zmiany planowe, a raczej tylko efekt wielu przeprowadzonych na niewielką skalę interwencji. Dlatego też tak duże znaczenie dla odnowy tych zespołów urbanistycznych miałyby właśnie odejście od czysto komunikacyjnej funkcji. Proces taki zachodzi już na obszarze samych Plant, czyli tzw. pierwszej obwodnicy miasta, gdzie w ciągu ostatnich kilku lat konsekwentnie ograniczany jest ruch samochodowy do układu jednokierunkowego. Jednocześnie utrzymana zostaje rola tego założenia pierścieniowego jako kluczowego fragmentu sieci tramwajowej spajającej układ transportu publicznego w kontekście całego miasta. W ramach realizacji kolejnych etapów remontu obwodowej ulicy tego założenia wytyczane są nowe ścieżki rowerowe oraz wprowadzane są ciekawe rozwiązania, jak najprawdopodobniej pierwszy tego rodzaju na świecie przystanek tramwajowy typu wiedeńskiego zrealizowany właśnie w kontekście ścieżki rowerowej a nie ulicy miejskiej. Takie zmiany właściwe dla tendencji tzw. kopenhagizacji odwracają proces ograniczania zespołu parkowego i prowadząc do wypełniania otaczającej go ulicy obwodowej życiem miejskim.

4.8.4 Analiza stanu obecnego założeń pierścieniowych Krakowa

Dzięki analizie stanu obecnego założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Krakowa, przeprowadzonej na podstawie uproszczonego modelu podstawowych elementów urbanistycznych, możliwym okazało się określenie ich znaczenia w szerszym kontekście całego zespołu śródmiejskiego miasta. Przy czym, przypadek krakowski okazuje się wyróżniać na tle pozostałych czytelnym układem kompozycyjno-przestrzennym całego zespołu śródmiejskiego, ze szczególnym uwzględnieniem obydwu jego założeń pierścieniowych, zdających się spinać ze sobą całość struktury urbanistycznej.

Krakowskie Planty

Mające wyraźnie *jednorodną* strukturę urbanistyczną, powstałe jeszcze w pierwszej połowie tzw. długiego XIX wieku Krakowskie Planty uzyskują właściwą sobie formę przestrzenną dopiero na początku XX wieku, kiedy w pełni wykształcona zostaje wielkomiejska architektura je otaczająca. Już od samego momentu ich kreacji skła-



dają się one mianowicie z tylko jednego podstawowego elementu urbanistycznego właściwego dla założeń pierścieniowych: założenia plantowego. Jednocześnie, krakowskie Planty na całej swojej długości mają charakter *ciągły* i wyraźnie spójny. Dlatego też ten zespół urbanistyczny należy uznać za przypadek wprost modelowy dla opisywanego fenomenu założeń pierścieniowych, pozostając bardzo *czytelny* pasmowym zespołem urbanistycznym na tle reszty struktury urbanistycznej zespołu śródmiejskiego Krakowa.

Aleje Trzech Wieszców

Wykształcone już głównie w okresie międzywojennym Aleje Trzech Wieszców zamykają zespół śródmiejski Krakowa od zachodu i północy. Za pewne dopełnienie tego założenia pierścieniowego można uznać ulicę Józefa Dietla, domykającą cały układ od strony południowo-wschodniej. Co ciekawe, oba te zespoły urbanistyczne spięte zostają w jedną całość poprzez krótki odcinek Wisły na wysokości wzgórza wawelskiego. Tam też występuje wyraźny podział funkcjonalny: po zachodniej stronie Wisły usytuowane zostało rozwiązanie komunikacyjne, a po wschodniej jej stronie rekreacyjne (w tym miejscu na opracowanym planie użyty został dodatkowy znacznik). Niestety zarówno Aleje Trzech Wieszczy, jak i ulica Józefa Dietla, pozostają współcześnie wyraźnie zdegradowane funkcjonalnie poprzez homogeniczną dominację funkcji transportowej na ich obszarze. W tym kontekście na szczególną uwagę zasługuje sama ulica Józefa Dietla, która choć z jednej strony wydaje się znacznie pełniej wykształconą aleją miejską, mającą nawet pierwotnie charakter zbliżony do założenia plantowego, to poprzez wytyczenie środkiem jej zielonego pasma linii tramwajowej, podstawowe jej walory zostają zaburzone. Nadal jednak, choć charakter całości omawianego założenia pierścieniowego uznać należy za *jednorodny* i *ciągły*, to składa się ono z trzech podstawowych elementów urbanistycznych właściwych dla założeń pierścieniowych: zieleni parkowej oraz bulwaru miejskiego przechodzącego czasem w arterię tranzytową. Ostatecznie, tylko częściowo można uznać *czytelność* tego zespołu urbanistycznego jako właściwą dla założenia pierścieniowego o takim potencjale.

4.9 Analiza porównawcza wybranych przypadków

Na podstawie wyników uzyskanych w ramach przeprowadzonej analizy wybranych przypadków możliwym okazało się dokonanie ostatecznej ich analizy porównawczej. Głównym zadaniem takiego porównania jest zestawienie i ocena analizowanych przypadków, zarówno w kontekście ich wzajemnych relacji, jak i ich relacji do szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego zarysowanego w 2 i 3 rozdziale rozprawy. Przy czym całość takiego porównania odnosić się ma przede wszystkim do dwóch podstawowych analiz jakie przeprowadzone zostały na podstawie nowego ujęcia

teoretycznego. Pierwsza z nich, odnosząca się do typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych, przedstawiona została za pomocą zestawienia dokonanego w ujęciu tabelarycznym. Poprzedzona jednak ona zostaje zestawieniem stanu badań wybranych przypadków, który najpełniej przedstawia zakres materiału na podstawie którego przeprowadzone zostało badanie literaturowe. Druga z nich, odnosząca się do typologii opartej na analizie elementów urbanistycznych, przedstawiona została za pomocą zestawienia dokonanego we właściwej dla tej analizy formie graficznej, która ostatecznie również sprowadzona została do formy tabelarycznej. Na koniec, w formie uzupełnienia całości zarysowane zostały możliwe kierunki przemian przestrzennych założeń pierścieniowych jakie określić można na podstawie przeprowadzonej analizy porównawczej.

W tym miejscu należy jeszcze wskazać samą naturę przeprowadzonej analizy porównawczej wybranych przypadków, którą cechuje swoisty dualizm metodologiczny. Taki charakter samej analizy pozwolił na dokonanie ostatecznego zestawienia szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego zarysowanego dla fenomenu założeń pierścieniowych ze stanem obecnym tychże zespołów urbanistycznych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski. Zarysowane w ramach nowego ujęcia teoretycznego i przeprowadzone równoległe analizy mają charakter wzajemnie się dopełniający. Nie są one jednak częścią jednolitej w formie teorii, dlatego też analizy te przeprowadzone zostały w sposób rozdzielnny, odwołując się z jednej strony do historii przemian przestrzennych wybranych przypadków, a z drugiej strony do analizy stanu obecnego ich struktury urbanistycznej. Dzięki uzyskanemu w ten sposób napięciu, pomiędzy ujęciem zakorzenionym w metodologii właściwej dla historii urbanistyki oraz w metodologii właściwej dla ujęcia planistycznego, możliwe okazało się wskazanie na kluczową zależność pomiędzy zachodzącymi przemianami przestrzennymi a obecną strukturą urbanistyczną miasta.

4.9.1 Analiza na podstawie typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych

Na podstawie uproszczonego zarysu historii przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wybranych przypadków możliwym okazało się dokonanie ich periodyzacji w oparciu o chronologicznie uporządkowane, najważniejsze uwarunkowania i paradygmaty urbanistyczne. Jednakże dopiero po zestawieniu w formie tabelarycznej wyników takiej analizy opartej na periodyzacji przemian przestrzennych przeprowadzonej na czterech wybranych przypadkach, możliwe okazało się zarówno określenie ich podstawowych cech zbieżnych, jak i zasadniczych różnic pomiędzy nimi. Wyniki takiej analizy uznać też należy za formę ostatecznego sprawdzenia zasadności przeprowadzonej na potrzeby rozprawy syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego dla fenomenu założeń pierścieniowych.

W pierwszej kolejności, należy jednak zwrócić uwagę na zestawienie aktualnego stanu badań wybranych przypadków założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski, które posłużyły za podstawowy materiał do

tabela 1: Zestawienie w formie tabelarycznej wyników analizy szczegółowej wybranych przypadków na podstawie typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych:

	Gdańsk		Poznań		Wrocław		Kraków	
	zespół staromiejski	zespół śródmiejski	zespół staromiejski	zespół śródmiejski	zespół staromiejski	zespół śródmiejski	zespół staromiejski	zespół śródmiejski
okres kreacji założeń pierścieniowych								
brak wyzyskania sposobności	✓		✓		✓			
założenia parkowe						✓	✓	
założenia wielkomiejskie		✓		✓				
założenia mieszane								✓
okres przekształceń założeń pierścieniowych								
cezura roku 1945 i wydarzenia z nią związane	✓	✓	✓		✓			
tw. polska szkoła konserwatorska	✓		✓					
funkcjonalizm i późny modernizm		✓		✓	✓			✓
okres odnowy założeń pierścieniowych								
tw. kopenhagizacja							✓	

przeprowadzonej analizy opartej na periodyzacji przemian przestrzennych. Aktualny stan badań, choć wyraźnie zróżnicowany, dowodzi znaczenia samych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej wybranych przypadków. Przeprowadzona analiza wykazała, że środowisko naukowe każdego z omawianych ośrodków miejskich, w większym lub mniejszym stopniu, zajmuje się ich założeniami pierścieniowymi. Przy czym wskazać można różne dyscypliny nauki jakie zdają się dominować w pracach nad tym zagadnieniem w różnych ośrodkach miejskich. Takie zróżnicowanie zdaje się po raz kolejny potwierdzać zasadność przeprowadzonej syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego dla fenomenu założeń pierścieniowych oraz zestawienia wyników studiów i badań nad wybranymi przypadkami w celu dokonania ostatecznej systematyzacji wiedzy na temat tego zagadnienia.

Rzeczywiście, w kontekście założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Gdańska najważniejsze opracowania powstały w ramach dziedzin historii sztuki i architektury, odnosząc się przede wszystkim do samego procesu defortyfikacji miasta, jak i jego powojennej odbudowy. Przy czym, na szczególną uwagę zasługuje m.in. problem niechcianego dziedzictwa oraz autentyzmu związanego z samą koncepcją powojennej rekonstrukcji miasta. Z kolei w kontekście założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Poznania najważniejsze opracowania powstały w ramach dziedzin historii architektury i urbanistyki oraz historii sztuki i architektury, poświęconych głównie poznańskiemu ringowi. Wśród tych opracowań na szczególną uwagę zasługuje m.in. problematyka narodowej symboliki w architekturze. Następnie, w kontekście założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Wrocławia najważniejsze opracowania powstały w ramach dziedzin historii architektury i urbanistyki oraz architektury krajobrazu, poświęconych głównie historii kreacji wrocławskiej Promenady. Najciekawsze z nich okazują się odnosić do problematyki związanej z rolą zieleni w mieście. Wreszcie, w kontekście założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Krakowa najważniejsze opracowania powstały w ramach dziedzin historii sztuki i architektury oraz architektury krajobrazu, w sposób wyraźny odnosząc się do samej historii kreacji Plant i Alei Trzech Wieszczów. Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje m.in. szczegółowy opis samych Plant, jako założenia ogrodowego.

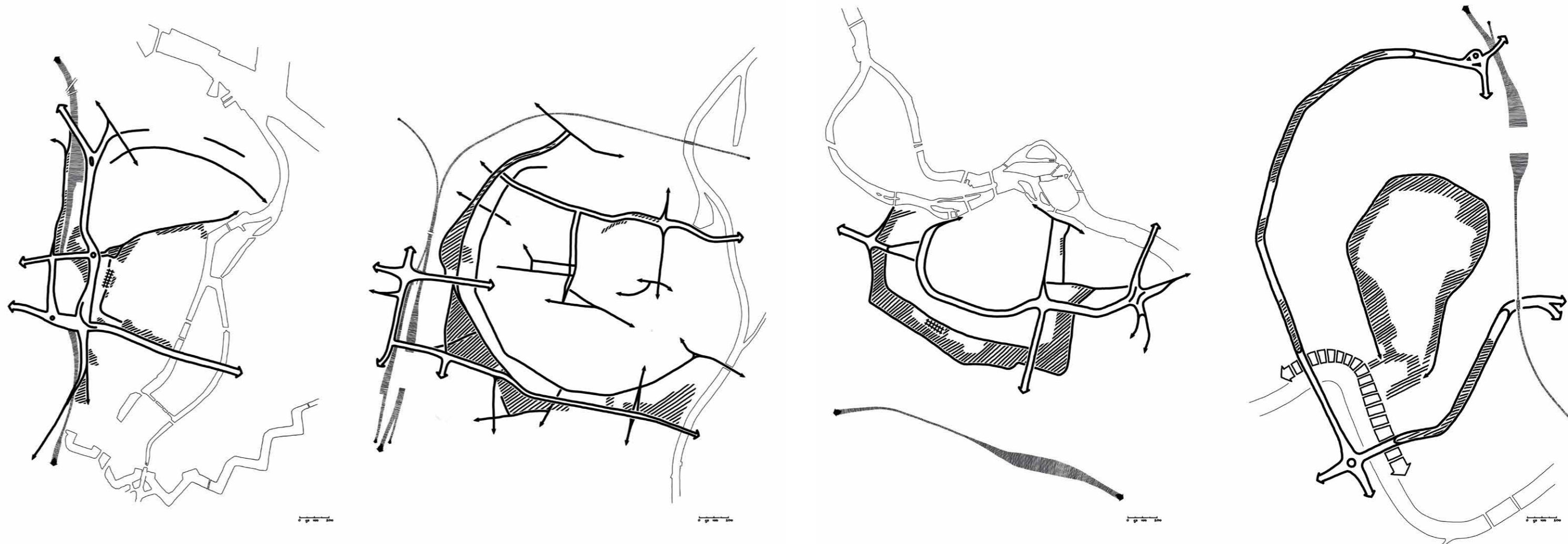
Przeprowadzona na tej podstawie analiza porównawcza, przedstawiona za pomocą zestawienia tabelarycznego (tabela 1), pozwala na dokonanie odpowiedniej systematyzacji historii przemian przestrzennych jakie zachodzą na obszarze badanych założeń pierścieniowych. Choć analiza szczegółowa wybranych przypadków, pozwoliła na wskazanie wyraźnego zróżnicowania pomiędzy każdym z nich, to po ich zestawieniu okazuje się, że jako grupa w sposób pełny wpisują się w opracowane ujęcie teoretyczne. Jednocześnie niemożliwym jest wskazanie na któreś z określonych uwarunkowań bądź paradygmatów urbanistycznych, które miałyby charakter bezsprzecznie wspólny dla wszystkich z badanych przypadków. Podkreślenia wymaga, że na obszarze praktycznie każdego z badanych przypadków na przestrzeni dekad dokonywać się miały znaczne przemiany przestrzenne właściwe dla okresu przekształceń. Jednocześnie jednak, znacznie trudniej wskazać na wyraźne przemiany przestrzenne jakie miałyby zachodzić w okresie odnowy, przy czym możliwym jest, że takie przemiany mają dopiero nastąpić.

Jedynym wyraźnym wyjątkiem na tle pozostałych przypadków wydaje się tutaj przypadek Plant krakowskich, które wykształcone jako założenie parkowe, zostały następnie wyraźnie ukształtowane już jako założenie wielkomiejskie, jeszcze w ramach okresu kreacji. Dlatego też można założyć, że już w okresie przekształceń następują na ich obszarze tylko niewielkie zmiany, które ograniczyć należy do wciąż postępującej degradacji zieleni parkowej oraz systematycznego jej kosztem rozrastania się układu drogowego. Przekształcenia te, właściwe dla teorii i praktyki funkcjonalizmu i późnego modernizmu lat 60. i 70. XX wieku, uznać należy jednak za niewielkie. Ostatecznie nie skutkują one wprowadzeniem na obszarze samych Plant żadnych wyraźnych przekształceń. Zarazem, aktualnie następujący okres odnowy, który w tym wypadku uznać należy za jedyną podobną, w pełni zaplanowaną realizację dotyczącą badanych założeń pierścieniowych, ma nie tylko charakter przywracający dawne znaczenie temu założeniu pierścieniowemu, ale też wprowadza na jego obszarze nową wartość.

4.9.2 Analiza na podstawie typologii opartej na analizie elementów urbanistycznych

Na podstawie analizy stanu obecnego założeń pierścieniowych wybranych przypadków możliwym okazało się odczytanie charakteru ich struktury urbanistycznej z wykorzystaniem typologii opartej na analizie elementów urbanistycznych stanowiących składową tych zespołów urbanistycznych. Jednakże, dopiero zestawiając obok siebie (ilustracja 107) wszystkie wyniki analizy przeprowadzonej na czterech wybranych przypadkach, a właściwie ośmiu, albo nawet dziewięciu różnych założeniach pierścieniowych, jakie odnaleźć można w strukturze urbanistycznej Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa, podsumowanej następnie w formie tabelarycznej, możliwe stało się zarówno określenie ich podstawowych cech zbieżnych, jak i zasadniczych różnic pomiędzy nimi. Wyniki takiej analizy uznać też należy za kolejny krok w celu ostatecznego sprawdzenia zasadności, przeprowadzonej na potrzeby rozprawy, syntezy szerszego kontekstu historycznego i teoretycznego dla fenomenu założeń pierścieniowych.

W pierwszej kolejności, zauważyć należy, że przeprowadzone zestawienie pozwoliło na uzasadnienie właściwego doboru wybranych przypadków dzięki porównaniu wielkości ich zespołów staromiejskich i zespołów śródmiejskich, które choć wyraźnie zróżnicowane, mają skalę dość zbieżną. Co ciekawe, na tle pozostałych przypadków, w sposób szczególny wyróżnia się tylko Wrocław i skala jego zespołu śródmiejskiego, którego granice wytyczone zostały jeszcze w okresie średniowiecza, przez co przypadek ten wymyka się jednoznacznie przyporządkowaniu, jako zespół o charakterze pośrednim pomiędzy bardzo dużym zespołem staromiejskim, a wyraźnie ograniczonym zespołem śródmiejskim. Na tym tle warto też odnieść się do skali samych założeń pierścieniowych, rozumianych jako pasmowe zespoły urbanistyczne, bezpośrednio powiązane z granicami zespołów staromiejskich i zespołów śródmiejskich. Jak się okazuje, założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej wybranych przypadków mają wyraźnie zróżnicowany charakter przestrzenny i skalę, która nie dotyczy tylko rozróżnienia pomiędzy zespołem staromiejskim a zespołem śródmiejskim. Jest ona mianowicie wyraźnie zakorzeniona w specyfice momentu ich kreacji, który wykazany



ilustracja 107: Zestawienie wyników uzyskanych po analizie elementów urbanistycznych czterech wybranych przypadków. Od prawej przedstawiono kolejno założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa.

został w ramach analizy właściwej dla typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych.

Rzeczywiście, dopiero przy zestawieniu obok siebie wyników analizy elementów urbanistycznych wybranych przypadków znacznie wyraźniejsze stają się niektóre ze stawianych wcześniej wniosków badawczych, które uwidaczniają się dopiero właśnie na skutek takiej analizy porównawczej. Nie tylko zauważyć można wyraźną relację pomiędzy skalą założeń parkowych: krakowskimi Plantami i wrocławską Promenadą, czy też założeń wielkomiejskich: gdańskim i poznańskim ringiem, ale też wyjątkowość Alei Trzech Wieszców, które pozostają unikatowym przykładem założenia mieszanego. Ciekawym spostrzeżeniem może też być zestawienie plant głównomiejskich z krakowskimi Plantami, które mają w pewnym stopniu charakter zbieżny. Przede wszystkim jednak, dopiero teraz, oczywista staje się znaczna skala i potencjał z nią związany poznańskiego ringu, który wyraźnie dominuje nad pozostałymi założeniami pierścieniowymi wybranych przypadków. Jest to bez wątpienia efekt politycznych aspiracji władz Cesarstwa Niemieckiego próbujących podnieść znaczenie samego Poznania, jak i prowincji poznańskiej na początku xx wieku. Jednocześnie warto podkreślić także potencjał Alei Trzech Wieszców, które rozpatrywane wraz z ulicą Józefa Dietla, mają charakter i skalę bardzo ciekawego zespołu urbanistycznego.

Dopiero jednak za pomocą zestawienia tabelarycznego (tabela 2) możliwe okazało się przedstawienie założeń pierścieniowych wybranych przypadków w kontekście elementów urbanistycznych z których się one składają i to właśnie takie zestawienie wyników analizy elementów urbanistycznych można wreszcie uznać za formę ujęcia typologicznego. Dla przejrzystości zestawienie to podzielone zostało na założenia pierścieniowe oparte na obszarze granicznym zespołu staromiejskiego bądź zespołu średmiejskiego, dzięki czemu możliwym okazało się pominięcie zróżnicowania na odrębne zespoły urbanistyczne, których rozróżnienie zostało jednak uwzględnione w ramach przeprowadzonej analizy porównawczej. Całość uzupełniona została uproszczonym zapisem wskazującym na część waloryzującą przeprowadzonej analizy, to jest na *jednorodność*, *ciągłość* i *czytelność* badanych zespołów urbanistycznych. W ten sposób możliwym okazało się zestawienie analizy elementów urbanistycznych z ostatecznym określeniem ich stanu obecnego w ujęciu odpowiadającym typologii opartej na analizie elementów urbanistycznych. Jak się okazuje wykazana mogła zostać również w ten sposób zależność pomiędzy zróżnicowaniem i stanem elementów urbanistycznych jakie odczytać można w ramach danego założenia pierścieniowego, a jego ostatecznym charakterem.

W tym kontekście bardzo pozytywnym przypadkiem okazują się krakowskie Planty i wrocławska Promenada, które składają się z jednej podstawowej formy właściwej dla elementu urbanistycznego określonego jako założenie plantowe. Jednocześnie, oba te zespoły urbanistyczne mają charakter wyraźnie *jednorodny*, *ciągły* i *czytelny*. Przy czym w tym kontekście pewna wątpliwość narasta w stosunku do Trasy Wschód-Zachód we Wrocławiu, która rozbija jego niewielki zespół średmiejski, odcinając od zespołu staromiejskiego bardzo ograniczoną przestrzeń narosłą pomiędzy jego pierwszą i drugą linią fortyfikacji. Jednakże, także to założenie pierścieniowe uznać należy za wyraźnie spójne. Mianowicie, składająca się z jednej podstawowej formy właściwej dla elementu urbanistycznego określonego jako arteria tranzytowa, Trasa



tabela 2: Zestawienie w formie tabelarycznej wyników analizy szczegółowej wybranych przypadków na podstawie typologii opartej na analizie elementów urbanistycznych:

	Gdańsk		Poznań		Wrocław		Kraków	
	zespół staromiejski	zespół śródmiejski	zespół staromiejski	zespół śródmiejski	zespół staromiejski	zespół śródmiejski	zespół staromiejski	zespół śródmiejski
	✓		AM					
	✓	✓	pl.	✓	✓			ATW
			AM	✓				AM/UW
	✓					✓	✓	
		✓		✓				ATW
jednorodność	-	+	+/-	-	+	+	+	+/-
ciągłość	+/-	-	-	+/-	+	+	+	+
czytelność	-	-	-	-	+	+	+	+/-

AM – Aleje Marcinkowskiego, pl. – planty staromiejskie w Poznaniu, ATW – Aleje Trzech Wieszczów, UD – Ulica Józefa Dietla

Wschód-Zachód ma charakter wyraźnie *jednorodny, ciągły i czytelny*, co stawia to założenia pierścieniowe zaraz obok dwóch wskazanych wcześniej. Niestety pozostałe założenia pierścieniowe, nie tylko składające się z wielu różnych elementów, ale też posiadające niejednorodny charakter, często wyraźnie przerwany na swojej długość i zaburzony różnymi narosłymi na jego obszarze obcymi elementami, trudno określić już jako *czytelne*. Na tym tle wyróżniają się jeszcze tylko Aleje Trzech Wieszczów wraz z ulicą Józefa Dietla, które mają potencjał bliski osiągnięcia charakteru *czytelnego* zespołu urbanistycznego.

Zupełnym przeciwieństwem takich pozytywnych przypadków założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej Krakowa i Wrocławia są zespoły urbanistyczne Gdańska. Rzeczywiście planty głównomiejskie i gdański ring uznać należy za dalece zdegradowane zespoły urbanistyczne, które jak się okazuje mają też najbardziej złożoną historię przemian przestrzennych, szerzej wykazaną w ramach typologii opartej na periodyzacji przemian przestrzennych. Ta zależność wydaje się kluczowa w ocenie samego fenomenu założeń pierścieniowych, których stan obecny wydaje się bezpośrednio powiązany z jakością przestrzeni publicznej jaką można z nimi identyfikować. Mianowicie, dobrze zachowane zespoły urbanistyczne, charakteryzujące się *jednorodnym, ciągłym i czytelnym* charakterem, w naturalny sposób poddawane będą procesom dążącym do dalszej poprawy ich jakości. Z kolei zaniedbane i *nieczytelne* zespoły urbanistyczne najprawdopodobniej ulegać będą dalszej degradacji. Niemniej, zarysowana w tak szkicowy sposób, typologia oparta na analizie elementów urbanistycznych, może w przyszłości posłużyć jako podstawa teoretyczna dla świadomego wyznaczenia możliwych kierunków przemian przestrzennych dla różnych założeń pierścieniowych.

4.9.3 Możliwe kierunki przemian przestrzennych założeń pierścieniowych

Ostatecznie, na podstawie przeprowadzonej analizy porównawczej wybranych przypadków należy wskazać na możliwe kierunki przemian przestrzennych założeń pierścieniowych jako kluczowych elementów struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Takie wskazanie potencjalnej przyszłości tych zespołów urbanistycznych, przeprowadzone w oparciu o szersze studium ich fenomenu, okazuje się możliwe dopiero na podstawie analizy porównawczej wybranych przypadków. Ostatecznie możliwe było określenie dwóch skrajnych kierunków przemian przestrzennych jakie przewiduje się na obszarze założeń pierścieniowych w najbliższej przyszłości. Pierwsze z nich zakłada podtrzymanie podstawowych założeń właściwych dla modelu mobilności funkcjonującego w Polsce od lat 60. i 70. xx wieku. Drugi z nich zakłada zmianę obowiązującego modelu mobilności zgodnie z aktualnymi tendencjami jakie wyraźnie widoczne są w miastach zachodniej Europy, które też stały się podstawą aktualnej polityki miejskiej Unii Europejskiej. Oba te kierunki mają jednak tylko charakter teoretyczny i obrazują dwie skrajne możliwości rozwoju, dlatego poniższe ich zarysowanie uzupełnione zostało wskazaniem na możliwe rozwiązania pośrednie i mieszane.

Pierwszym możliwym kierunkiem przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w perspektywie najbliższej przyszłości jest ich postępujące zacieranie właściwe dla kontynuacji polityki przestrzennej opartej na dotychczasowym modelu mobilności funkcjonującym w Polsce od lat 60. i 70. XX wieku. Na skutek tego spodziewać się należy dalszego rozwoju układów drogowych na obszarze dawnych założeń pierścieniowych, których forma użytkowania ograniczy się w sposób wyraźny do homogenicznej formy arterii przelotowej zdominowanej przez funkcję transportową. Zarazem taki kierunek w sposób ostateczny doprowadzić może do zerwania z historycznym obrazem powstałego najczęściej jeszcze w czasie tzw. długiego XIX wieku zespołu urbanistycznego, który cechować miała wysoka kultura urbanistyczna. Niestety, biorąc pod uwagę współczesne tendencje w teorii i praktyce nowoczesnej urbanistyki, obranie takiego kierunku uznać należy za realizację wysoce negatywnego scenariusza. Jednocześnie, odnosząc się do przeprowadzonej analizy porównawczej wybranych przypadków, taki negatywny scenariusz uznać należy aktualnie w wielu wypadkach za całkiem prawdopodobny, choć nadal jeszcze nieprzesądzony.

Drugim możliwym kierunkiem przemian przestrzennych założeń pierścieniowych w perspektywie najbliższej przyszłości jest ich odnowa właściwa dla polityki przestrzennej opartej na nowym modelu mobilności związanym z tendencjami tzw. kopenhagizacji. Na skutek czego spodziewać się należy wyraźnego ograniczenia funkcji transportowej, dotychczas mającej dominującą rolę na obszarze wielu założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski. W efekcie czego, możliwe by było wykształcenie na nowo na ich obszarze wysokiej jakości przestrzeni publicznej o zrównoważonym charakterze, a także ponowne nawiązanie do historycznego obrazu powstałego najczęściej jeszcze w czasie tzw. długiego XIX wieku zespołu urbanistycznego, który także cechować miała wysoka kultura urbanistyczna. Jednocześnie obranie takiego kierunku, biorąc pod uwagę współczesne tendencje w teorii i praktyce nowoczesnej urbanistyki, uznać należy za realizację wysoce pozytywnego scenariusza. Niestety, odnosząc się do przeprowadzonej analizy porównawczej wybranych przypadków, taki pozytywny scenariusz uznać należy aktualnie za raczej mało prawdopodobny. Jednakże zarówno postępująca dyskusja, jak i zachodzące już pozytywne zmiany w niektórych przypadkach, dają nadzieję na zmianę tego stanu rzeczy.

Możliwe jest też oczywiście obranie kierunku charakteryzującego się jakimś rozwiązaniem pośrednim bądź mieszanym, który też uznać należy za najbardziej prawdopodobny. Przy czym podkreślenia wymaga, że rozwiązanie pośrednie z założenia musi być wyborem świadomym, a rozwiązanie mieszane za ledwie objawem ścierania się dwóch wskazanych kierunków już na poziomie realizacji¹⁷⁹. W tym kontekście może się okazać, że określenie dziedzictwa kulturowego założeń pierścieniowych

179 Idealnym przykładem takiego rozwiązania mieszanego jest wytyczenie naziemnego przejścia na wysokości Bramy Wyżynnej w Gdańsku, które to rozwiązanie uchwalone zostało głosami Rady Miasta. Nie jest to jednak zmiana mająca na celu uzdrowienie sytuacji (w tym miejscu przejście podziemne funkcjonuje od lat 70. XX wieku), ale reakcja na nową inwestycję zrealizowaną w tym miejscu (Forum Gdańsk), w związku z którą tunel ten został wyremontowany i wykorzystany jako część większego kompleksu usługowo-handlowego. Zobacz więcej, podrozdział 4.5.3.

jako elementu struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski będzie miało znaczący wpływ na określenie właściwego kierunku ich przyszłych przemian przestrzennych.

4.10 Podsumowanie

Przeprowadzona analiza porównawcza wybranych przypadków, poprzez zastosowanie swoistego dualizmu metodologicznego, pozwoliła na dokonanie ostatecznego sprawdzenia zasadności szerokiego kontekstu historycznego i teoretycznego zarysowanego dla fenomenu założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski. Dwie przeprowadzone równoległe analizy, choć przeprowadzone rozdzielnie, okazały się też mieć charakter wzajemnie dopełniający, pozwalając na prześledzenie relacji pomiędzy momentem kreacji i rodzajem następujących później przemian przestrzennych jakie ukształtowały dane założenie pierścieniowe, a jego ostatecznym obrazem w strukturze urbanistycznej współczesnego miasta. Zarazem przeprowadzona analiza czterech wybranych przypadków, okazała się ostatecznie obejmować bardzo szerokie spektrum różnych typów założeń pierścieniowych, zawierając aż osiem, lub nawet dziewięć różnych zespołów urbanistycznych, mających bardzo zróżnicowaną genezę i historię przemian przestrzennych. Dlatego też, pomimo ograniczonej skali, przeprowadzona analiza porównawcza wybranych przypadków ma charakter wysoce uniwersalny, który posłużyć może za wartościowy punkt odniesienia z punktu widzenia rozprawy.

WNIOSKI KOŃCOWE

5.1 Wprowadzenie

Chociaż w przeważającej swojej części przedstawione w ramach rozprawy studia i badania nad fenomenem założeń pierścieniowych odnoszą się do historii ich przekształceń przestrzennych, dopełnionej następnie analizą stanu obecnego ich struktury urbanistycznej, to bez wątpienia opisywane zespoły urbanistyczne mają także szczególne znaczenie dla przyszłości struktury urbanistycznej miast współczesnej Polski. Znaczenie to zostało wyraźnie wykazane w ramach realizacji celu rozprawy i weryfikacji jej tez. W związku z czym, dla przedstawienia wniosków końcowych wynikających z przeprowadzonych studiów i badań nad fenomenem założeń pierścieniowych, koniecznym stało się dokonanie systematycznego podsumowania realizacji tych założeń postawionych we wprowadzeniu do rozprawy. Dodatkowo, całość takiego opracowania dopełniona została wskazaniem dalszych kierunków i pytań badawczych, które nasuwają się w kontekście przeprowadzonego wywodu.

5.2 Realizacja celu rozprawy

Przedstawione w ramach rozprawy studia nad fenomenem założeń pierścieniowych, będących charakterystycznym elementem struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski, w pełni zrealizowały zarówno cel główny, jak i cele szczegółowe postawione na początku opracowania w podrozdziale 1.2. W ramach rozdziału 2 zarysowany został szeroki kontekst historyczny i teoretyczny kreacji założeń pierścieniowych ze szczególnym uwzględnieniem wschodnich miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku, proces ich defortyfikacji oraz związanej z nim ewolucji teorii i praktyki nowoczesnej urbanistyki. W ramach rozdziału 3 określona została charakterystyka założeń pierścieniowych miast współczesnej Polski na tle pozostałych miast współczesnej Europy Środkowej, ze szczególnym uwzględnieniem cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych, a także jej następstw w kontekście przemian przestrzennych zachodzących na ich obszarze (podrozdziały 3.2 i 3.3). Na tej podstawie możliwe okazało się nakreślenie nowego ujęcia teoretycznego, ze szczególnym uwzględnieniem opracowania nowej typologii opartej zarówno na **opisie przemian przestrzennych zachodzących w kontekście**

kolejno następujących uwarunkowań i paradygmatów urbanistycznych, jak i na opisie stanu obecnego tych zespołów urbanistycznych poprzez analizę elementów urbanistycznych z których one się składają (podrozdział 3.4). W konsekwencji czego, w rozdziale 4 możliwe okazało się przeprowadzenie analizy porównawczej wybranych przypadków, obejmującej ogólne ich omówienie, historię ich kreacji, przekształceń i zachodzącej odnowy oraz analizę stanu obecnego. Tak przeprowadzone studia pozwoliły również na wskazanie na możliwe kierunki przemian przestrzennych założeń pierścieniowych, jako kluczowych elementów struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Ostatecznie podkreślenia wymaga, że zarówno wynik przeprowadzonych studiów jak i badania porównawczego, zdaje się udowodniać celowość przeprowadzonego wywodu.

5.3 Weryfikacja tez rozprawy

Realizacja celu głównego i celów szczegółowych rozprawy pozwoliła na potwierdzenie zawartych we wprowadzeniu do rozprawy tez (podrozdział 1.8) opartych na podstawowym założeniu, że fenomen założeń pierścieniowych, choć dotychczas pozostający poza zainteresowaniem szerszego grona badaczy, władz miejskich czy mieszkańców, ma fundamentalne znaczenie jako kluczowy element struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Jednocześnie, w świetle przedstawionego wywodu, decyzję o podjęciu tego zagadnienia jako wiodącego tematu rozprawy uznać należy za zasadną (podrozdział 1.3).

Jak wykazano w rozdziale 2 i 3 założenia pierścieniowe, powstałe na skutek defortyfikacji miast europejskich, w tym również miast współczesnej Polski, pozostają do dnia dzisiejszego charakterystycznym elementem struktury urbanistycznej wielu z nich. Ich kreację uznać należy za bezpośredni wpływ dotychczasowego rozwoju miasta europejskiego, które charakteryzować miał konsekwentny rozwój fortyfikacji miejskich (podrozdział 2.3). Jednocześnie, na tym tle podkreślenia wymaga unikalny charakter założeń pierścieniowych miast współczesnej Polski, które do cezury roku 1945 i wydarzeń z nią związanych, stanowiły wyraźną część szerszej grupy miast niemieckojęzycznej Europy Środkowej tzw. długiego XIX wieku (podrozdział 3.3.1). Chociaż jeszcze przed wspomnianą cezurą, miasta te wyróżniały się jako wschodnie miasta graniczne tego obszaru, proces których defortyfikacji uznać należy za wyraźnie opóźniony, to dopiero w okresie powojennym następuje wyraźne ich rozróżnienie na tle reszty miast regionu poprzez zerwanie ciągłości osadniczej, olbrzymia skala zniszczeń wojennych, wpływ założeń tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej, specyfika modelu mobilności właściwego dla teorii funkcjonalizmu i późnego modernizmu lat 60. i 70. XX wieku, a także sposób wydatkowania środków unijnych po 2004 roku (podrozdział 3.3.2-3.3.5).

Za istotne potwierdzenie tych wniosków uznać należy analizę wybranych przypadków, która choć wskazuje na różnorodność założeń pierścieniowych zrealizowanych jeszcze w czasie tzw. długiego XIX wieku, to jednocześnie podkreśla proces ich ujednolicenia do jakiego dochodzi dopiero na skutek powojennych przemian prze-

strzennych właściwych dla grupy miast współczesnej Polski. Co ciekawe, wybrane przypadki uznać można za skrajne punkty wyznaczające granice całego badanego spektrum. Jednocześnie, historii ich przemian przestrzennych dowodzi nie tylko trafności szeroko zarysowanego kontekstu historycznego i teoretycznego, ale też znaczenia samych założeń pierścieniowych w strukturze urbanistycznej każdego z opisywanych przypadków z osobna. Rzeczywiście, badane założenia pierścieniowe uznać można element charakterystyczny definiujący strukturę urbanistyczną wielu miast współczesnej Polski.

Dlatego też, w świetle przeprowadzonego wywodu można potwierdzić, że pierwsza teza stwierdzająca, że **założenia pierścieniowe są charakterystycznym elementem struktury urbanistycznej wielu miast położonych w granicach współczesnej Polski, jak i ogólnie miast europejskich**, jest zasadna.

Jak wykazano w rozdziale 2 założenia pierścieniowe powstające głównie w czasie tzw. długiego XIX wieku, powiązane są bezpośrednio z procesem defortyfikacji miast europejskich i ich przejściem ze struktury zamkniętej miasta średniowiecznego do struktury otwartej miasta nowoczesnego. Procesowi zazwyczaj towarzyszył szeroki dyskurs związany z kształtowaniem się teorii i praktyki nowoczesnej urbanistyki, który nadal pozostaje ważnym punktem odniesienia dla tej dyscypliny naukowej (podrozdział 2.2.3). Jednocześnie do dnia dzisiejszego wyraźny pozostaje w strukturze urbanistycznej wielu miast europejskich swoisty zapis tak rozumianego przejścia, który możliwy jest do odczytania m.in. za pomocą narzędzi wykształconych w ramach teorii morfologii miast. Kolejne stadia rozwojowe miasta przedzielone zostają przez swoiste pasma graniczne wyznaczające każdy z następujących po sobie etapów jego całego ośrodka miejskiego. Z zasady najczytelniejszym z nich jest pierwsze pasmo wewnętrzne, które utożsamiać należy właśnie z defortyfikacją miasta europejskiego i jego przejściem ze struktury zamkniętej do struktury otwartej (podrozdział 2.3.1). W ten sposób fenomen założeń pierścieniowych wiązać należy nie tylko z samą nowo kształtującą się teorią nowoczesnej urbanistyki, ale też z pierwszym na taką skalę, powszechnym jej użyciem, które w mniejszym lub większym stopniu dotknąć miało przeważającej większości miast europejskich i jako takie zapisane zostało wyraźnie w ich strukturze urbanistycznej.

Za istotne potwierdzenie tych wniosków uznać należy analizę wybranych przypadków która nie tylko wyraźnie potwierdza znaczenie procesu przejścia ze struktury zamkniętej do struktury otwartej miasta europejskiego, ale też wskazuje na znaczenie wykształconych w związku z tym założeń pierścieniowych we współczesnej strukturze urbanistycznej wybranych przypadków. Co ciekawe, grupa badanych przypadków, należąca w czasie tzw. długiego XIX wieku do grupy miast granicznych niemieckojęzycznej Europy Środkowej, proces których defortyfikacji uznać należy za wyraźnie opóźniony w stosunku do reszty miast regionu, w sposób jeszcze czytelniejszy obrazuje znaczenie opisywanego fenomenu. Zarazem przeprowadzona analiza wybranych przypadków oparta na koncepcji elementów urbanistycznych, pozwoliła nie tylko na odczytanie roli założeń pierścieniowych w ogólnej strukturze urbanistycznej zespołu śródmiejskiego, ale też na określenie stanu obecnego tych zespołów urbanistycznych, z naciskiem na ich charakter przestrzenny, jak i ich ciągłość czy jednorodność. Dzięki

czemu możliwym okazało się odczytanie wyraźnego zapisu historii przemian przestrzennych pokrywającego się z ogólnymi wnioskami jakie uzyskać można dzięki metodologii właściwej dla teorii morfologii miast.

Dlatego też, w świetle przeprowadzonego wywodu można potwierdzić, że druga teza stwierdzająca, że **fenomen kreacji założeń pierścieniowych towarzyszył nowo kształtującej się nowoczesnej urbanistyce i jako taki pozostaje powszechnym zapisem przejścia ze struktury zamkniętej do struktury otwartej miasta europejskiego**, jest zasadna.

Jak wykazano w rozdziale 3 założenia pierścieniowe na skutek ewolucji modelu mobilności właściwego dla teorii i praktyki funkcjonalizmu i późnego modernizmu lat 60. i 70. XX wieku uległy miały postępującej degradacji, która czasem postępuje nawet do dnia dzisiejszego. W efekcie czego, na miejscu zespołów urbanistycznych wykształconych, jako kluczowa przestrzeń publiczna miasta, na którą przed ich powstaniem brakowało miejsca w zamkniętej jego strukturze urbanistycznej, wytyczono nowe arterie przelotowe, mające doprowadzić do ich ostatecznego zdominowania przez funkcję transportową. W ten sposób dawna, atrakcyjna przestrzeń publiczna została zastąpiona przez homogeniczną przestrzeń miejską mającą tylko zaspokoić potrzeby wciąż rozrastającej się sieci transportowej (podrozdział 3.3.4). Jednakże współcześnie, w związku z postępującą zmianą modelu mobilności w miastach europejskich możliwa jest ponowna zmiana sposobu użytkowania samych założeń pierścieniowych. Szczególne znaczenie w tej perspektywie mają postępujące przemiany związane bezpośrednio z tendencją tzw. kopenhagizacji miast, która cechować się ma wyraźnym ograniczeniem ruchu kołowego w jego centrum, poprawą jakości przestrzeni publicznej, rozwojem transportu publicznego i infrastruktury rowerowej (podrozdział 3.3.5). Dzięki czemu, wyraźnie zdegradowane obecnie założenia pierścieniowe, mogą raz jeszcze stać się kluczową przestrzenią publiczną wielu miast współczesnej Polski. Przy czym podkreślenia wymaga, że proces przemian jakie nastąpić mogą na skutek takiej zmiany modelu mobilności, utożsamianej z tendencjami właściwymi dla tzw. kopenhagizacji, dopiero się rozpoczyna i jako taki nie może jeszcze zostać w sposób właściwy zdefiniowany (podrozdział 4.8.3).

Za istotne potwierdzenie tych wniosków uznać należy analizę wybranych przypadków, która zdaje się wskazywać zarówno na dwa równoległe funkcjonujące wciąż modele mobilności, jak i na dwa możliwe kierunki zachodzących przemian przestrzennych na obszarze samych założeń pierścieniowych. Dlatego też, zestawiając tak skrajne przykłady jak realizacje przeprowadzone w ciągu ostatnich lat na obszarze gdańskiego ringu, dalece zakorzenione w założeniach modelu mobilności właściwego dla lat 60. i 70. XX wieku, jak i krakowskich Plant czy na obszarze zespołu śródmiejskiego Poznania, wyraźnie zakorzenione w tendencjach tzw. kopenhagizacji, możliwym jest podkreślenie różnic pomiędzy oboma kierunkami. Jednocześnie, trwający współcześnie publiczny dyskurs, przede wszystkim na łamach prasy lokalnej, wydaje się wskazywać na postępującą zmianę modelu mobilności właściwą dla szerszego kontekstu miast europejskich. Jednakże jak już zostało podkreślone, jest to proces dopiero się rozpoczynający i nadal wiele zmian na obszarze założeń pierścieniowych, zachodzi na skutek siły inercji, w sposób właściwy dla wciąż funkcjonującego modelu mobilności.

Dlatego też, w świetle przeprowadzonego wywodu można potwierdzić, że trzecia teza stwierdzająca, że **współcześnie, w związku z postępującą zmianą modelu mobilności w miastach europejskich, dotychczas opartego na dominacji indywidualnego transportu kołowego, założenia pierścieniowe czekają wyraźne przemiany przestrzenne**, jest zasadna.

5.4 Dalsze pytania badawcze

W wyniku przeprowadzonych studiów i badań nad fenomenem założeń pierścieniowych udało się zarysować szerszy kontekst historyczny i teoretyczny, odnoszący się zarówno do miast współczesnej Polski, jak i miast europejskich. Przeprowadzenie takiej syntezy pozwoliło na wyjaśnienie wielu zjawisk i zasad jakie dotyczą badanego zagadnienia, wskazując jednocześnie na szereg pytań i wątpliwości, które mogą się okazać ciekawe z perspektywy próby wskazania dalszych kierunków możliwych badań interdyscyplinarnych. Sam temat dotyczący fenomenu założeń pierścieniowych, ich genezy, rozwoju i późniejszych przekształceń, a także analiza ich stanu obecnego oraz wskazanie potencjalnej ich przyszłości wymaga jeszcze wielu dalszych studiów i badań, które pozwolą na bardziej świadome kształtowanie przestrzeni zarówno miast współczesnej Polski, jak i miast europejskich. Jednakże szczególną uwagę warto poświęcić również na inne zagadnienia temu tematowi towarzyszące, jak chociażby okres kształtowania się nowoczesnej urbanistyki, teoria i praktyka tzw. polskiej szkoły konserwatorskiej czy postępująca zmiana modelu mobilności.

Wyniki przeprowadzonych studiów nad fenomenem założeń pierścieniowych wskazują na wyraźny brak odpowiednich opracowań im poświęconych zarówno w literaturze krajowej jak i międzynarodowej. Chociaż rozprawa ma właśnie za zadanie uzupełnienie istniejącej luki w kontekście miast współczesnej Polski, to oczywistym wydaje się, że warto w przyszłości przeprowadzić bardziej szczegółowe studia oparte na większej ilości miast średniej i małej wielkości, których wyniki warto zestawić z przeprowadzonymi badaniami nad wybranymi przypadkami (rozdział 4). Również w kontekście skali europejskiej, fenomen założeń pierścieniowych pozostaje nadal słabo opisany (podrozdział 1.5), chociaż jak się okazuje, same założenia pierścieniowe uznaje się za wspólny punkt w historii przemian przestrzennych miasta europejskiego, który bezsprzecznie zasługuje na pogłębione studia (podrozdział 2.2). Zagadnienie to wydaje się szczególnie interesujące w perspektywie kształtowania się teorii i praktyki nowoczesnej urbanistyki (podrozdział 2.2.3) i jako takie mogłoby posłużyć za punkt wyjścia nowych studiów nad początkiem kształtowania się tej dyscypliny naukowej.

Wyniki przeprowadzonej analizy porównawczej wybranych przypadków w sposób wyraźny wskazały na zapotrzebowanie na pogłębione studia nad strukturą urbanistyczną miast współczesnej Polski (rozdział 4). W szczególny sposób sprawdził się tutaj dualizm metodologiczny pozwalający zestawić ze sobą analizę historii przemian przestrzennych badanego zespołu śródmiejskiego z analizą stanu obecnego jego struktury urbanistycznej. Takie studia, przeprowadzone poprzez czysto urbanistyczne

ujęcie tematu, pozwoliły na dokonanie zestawienia bardzo zróżnicowanych badań nad założeniami pierścieniowymi w strukturze urbanistycznej Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa, które pozwoliły umieścić wybrane przypadki w szerszym kontekście historycznym i teoretycznym fenomenu założeń pierścieniowych. Dlatego też, warto w podjąć próbę wykorzystania podobnej metodologii, która z zasady korzysta z wyników badań uzyskanych w innych dziedzinach nauki, takich jak socjologia, historia sztuki czy dziedzictwo kulturowe. Jednocześnie, samego urbanistycznego ujęcia nie można uznać za wystarczające, dlatego też koniecznym jest przeprowadzenie w przyszłości dalszych badań wykorzystujących wyniki tej rozprawy w oparciu o ujęcie metodologiczne innych dyscyplin naukowych.

Wyniki przeprowadzonych studiów i badań w sposób szczególny odnoszą się do ujęcia metodologicznego związanego z koncepcją dziedzictwa kulturowego. Rzeczywiście, już same założenia pierścieniowe, uznaje się za rodzaj dziedzictwa kulturowego zapisanego strukturze urbanistycznej miasta. Jednocześnie, dzięki przeprowadzonemu rozbiciu tych zespołów urbanistycznych na podstawowe elementy urbanistyczne z jakich się one składają, możliwe okazało się dokonanie swoistej ich waloryzacji. Dlatego też, ciekawym zagadnieniem badawczym wydaje się możliwość zastosowania podobnych technik w ramach metod proponowanych w rekomendacji UNESCO z 2011 roku zatytułowanej *Historic Urban Landscape*, która ma na celu wprowadzenie tzw. podejścia przestrzennego (ang. *landscape approach*) do metodologii studiów nad dziedzictwem kulturowym. Badania takie mogłyby też doprowadzić do wzrostu zainteresowania koncepcją dziedzictwa kulturowego w samej dziedzinie urbanistyki, co mogłoby doprowadzić także do ukształtowania nowego ujęcia teoretycznego bądź metodologicznego w tej dziedzinie naukowej. W tym kontekście, historia urbanistyki mogłaby uzyskać nowe zastosowanie w samej praktyce projektowej. Co ciekawe, już aktualnie rozwój myśli urbanistycznej zdaje się iść w tym kierunku.

Dlatego też na koniec podkreślenia wymaga, że przeprowadzone studia i badania nad fenomenem założeń pierścieniowych zdają się raczej otwierać nowe możliwości badawcze niż w sposób jednoznaczny określać zastaną rzeczywistość. Szereg pytań i wątpliwości, jakie narosły w trakcie pracy nad fenomenem założeń pierścieniowych, jak i szeroki zakres zarysowanych dalszych kierunków możliwych badań interdyscyplinarnych, zdaje się jednak przede wszystkim dowodzić znaczenia tej tematyki badawczej.

5.5 Zakończenie

Fenomen założeń pierścieniowych, wykształconych głównie w konsekwencji defortyfikacji miast europejskich w trakcie tzw. długiego XIX wieku, które uznaje się za charakterystyczny element struktury urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski, ma nie tylko szczególne znaczenie z punktu widzenia historii ich przemian przestrzennych ale też z punktu widzenia ich potencjalnej przyszłości. Co więcej, na skutek powoli postępującej zmiany funkcjonującego modelu mobilności, w najbliższych

latach dojść może do wyraźnych przemian na obszarze samych założeń pierścieniowych. Proces ten przybiera na sile od 2004 roku, kiedy to na skutek wstąpienia Polski do Unii Europejskiej, za pośrednictwem dostępu do znacznych środków pomocowych oraz ożywienia inwestycyjnego towarzyszącego wzrostowi gospodarczemu kraju, następują wyraźne przemiany przestrzenne także w strukturze urbanistycznej wielu miast współczesnej Polski. Zmiany te dotyczą też samych założeń pierścieniowych, następują jednak jak dotychczas, w dużej mierze w oderwaniu od historii przemian przestrzennych, która ukształtowała ich współczesny obraz. Dlatego też decyzje dotyczące przyszłości przestrzeni publicznej miast współczesnej Polski podejmować należy w oparciu o rzetelną wiedzę o ich przeszłości. Dopiero świadomość kontekstu w jakim powstawały, a następnie przekształcały się założenia pierścieniowe, pozwala na podjęcie właściwych decyzji co do kierunków i przemian w przyszłości.

BIBLIOGRAFIA

Adamska, Monika Ewa (2015): Zabytkowe planty miejskie w Brzegu. w: *Przestrzeń Urbanistyka Architektura* (1), ss. 45–58.

Appleyard, Donald (1979): *The conservation of European cities*. Cambridge.

Ashworth, Gregory i Bruce, David M. (2009): Town walls, walled towns and tourism. Paradoxes and paradigms. w: *Journal of Heritage Tourism* (4), ss. 299–313.

Bandarin, Francesco i van Oers, Ron (2012): *The historic urban landscape. Managing heritage in an urban century*. Chichester.

Bandarin, Francesco i van Oers, Ron (red.) (2015): *Reconnecting the city. The historic urban landscape approach and the future of urban heritage*. Chichester.

Baraniewski, Waldemar (1996): Odwilżowe dylematy polskich architektów, w: *Odwilż. Sztuka ok. 1956 roku*, red. Piotr Piotrowski. Poznań, ss. 129–132.

Baraniewski, Waldemar (2004): Między opresją a obojętnością. Polsko-rosyjskie relacje architektoniczne w XX wieku, w: *Warszawa–Moskwa/Moskwa–Varshava 1900–2000*, red. Maria Poprzedzka i Lidia Jowlewa. Warszawa.

Baranowska, Magdalena (2009): Fringe belt – geneza zjawiska i rozwój koncepcji w literaturze badawczej, w: *Geografia historyczna jako determinanta rozwoju nauk humanistycznych*, red. Mariusz Kulesza. Legnica, Łódź, ss. 255–266.

Basak, Adam (1995): Budowa trasy w–z w świetle wrocławskiej prasy (styczeń–lipiec 1974). w: *Rocznik Wrocławski* (2), ss. 349–367.

Beard, Mary (2016): *spqr. Historia starożytnego Rzymu*. Poznań.

Benevolo, Leonardo (1980): *The history of the city*. Cambridge.

Benevolo, Leonardo (1995): *Miasto w dziejach Europy*. Warszawa.

Bernatzky, Aloys (1960): *Von der mittelalterlichen Stadtbefestigung zu den Wallgrünflächen von Heute. Ein Beitrag zum Grünflächenproblem deutscher Städte*. Berlin, Hanover, Sarstedt.

Biegański, Piotr (1951): O problemach odbudowy staromiejskich zespołów. w: *Architektura* (3/4), ss. 110–111.

Biegański, Piotr (1956): Odbudowa Starego Miasta w Warszawie jako dzielnicy mieszkaniowej, w: *Stare Miasto w Warszawie. Odbudowa*, red. Piotr Biegański. Warszawa, ss. 7–18.

Biesiadka, Jacek; Gawlak, Andrzej; Kucharski, Szymon i Wojciechowski, Mariusz (2006): *Twierdza Poznań. O fortyfikacjach miasta Poznania w XIX i XX wieku*. Poznań.

Bińkowska, Iwona (1995): Kształtowanie systemu zieleni miejskiej we Wrocławiu w XIX i na początku XX stulecia, w: *Architektura Wrocławia* (2), ss. 225–244.

Bińkowska, Iwona (2006): *Natura i miasto. Publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku*. Wrocław.

Biskup, Krzysztof (1998): Rejony ograniczeń budowlanych twierdzy gdańskiej w wiekach XIX i XX, w: *Gdańsk – pomnik historii*, red. Artur Kostarczyk. Gdańsk.

Biskupski, Przemysław (2013): *Przekształcenia i rozwój przestrzeni Poznania oraz wybranych miast*. Poznań.

Bogdanowski, Janusz (1979): *Warownie i zieleń twierdzy Kraków*. Kraków.

Bogdanowski, Janusz (1996): *Architektura obronna w krajobrazie Polski. Od Biskupina do Westerplatte*. Warszawa, Kraków.

Bogdanowski, Janusz (2001): *Planty Krakowskie – rzut oka na historię, kompozycję i zieleń*. w: *Teki Krakowskie* (XIII), ss. 47–58.

Bogdanowski, Janusz i Więckowska, Jolanta (red.) (1997): *Katalog Parków i Ogrodów w Polsce. Parki i ogrody Krakowa w obrębie Plant z Plantami i Wawelem*. Tom 1. Kraków.

Böhm, Aleksander i Pawłowska, Krystyna (1989–1990): *Aleje Trzech Wieszczów w Krakowie*. w: *Teka Komisji Urbanistyki i Architektury* (XXIII), ss. 39–48.

Braun, Georg; Hogenberg, F.; Füssel, Stephan; Taschen, Benedikt; Koolhaas, Rem (2015): *Cities of the world. Civitates orbis terrarum : 230 colour engravings which transformed urban cartography 1572–1617*. Köln.

Bruce, David; i Creighton, Oliver (2006): Contested Identities. The Dissonant Heritage of European Town Walls and Walled Towns. w: *International Journal of Heritage Studies* 12 (3), ss. 234-254.

Buchanan, Colin (1964): Traffic in towns. The specially shortened edition of the Buchanan Report.

Bugalski, Łukasz (2013): Zarys przemian przestrzennych strefy reprezentacyjnej Gdańska na podstawie opracowań planistycznych od 1866 roku, w: *Do jutra! Gdańska droga do nowoczesności*, red. Krzysztof Gutfrański. Gdańsk, ss. 531-557.

Bugalski, Łukasz (2014a): Kwestia odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich na Ziemiach Odzyskanych. w: *Przegląd Zachodni* (3), ss. 212-234.

Bugalski, Łukasz (2014b): The Coal Market Square (Targ Węglowy) as a keystone of two ring road complexes of Gdansk city centre. w: *PhD Interdisciplinary Journal* (1), ss. 271-281.

Bugalski, Łukasz (2015a): Dziedzictwo kulturowe Gdańska. Zespół śródmiejski a miejska polityka historyczna. w: *Przegląd Zachodni* (3), ss. 71-88.

Bugalski, Łukasz (2015b): Historyczne śródmieście Gdańska jako unikalny przykład powojennej kreacji miasta socjalistycznego, w: *Urban Transformations*, red. Sławomir Ledwoń i Hanna Obracht-Prondzyńska. Gdańsk, Haga.

Bugalski, Łukasz (2015c): Model mobilności a struktura urbanistyczna historycznego śródmieścia Gdańska. w: *Człowiek i Środowisko* (2 (39)), ss. 97-119.

Bugalski, Łukasz (2015d): The two ring road complexes of Gdańsk, w: *Tradition and Heritage in the Contemporary Image of the City*, red. Tomasz Jeleński. Kraków.

Bugalski, Łukasz (2017): Gdańsk's Cultural Heritage. The City Centre District and Municipal Historical Policy. w: *Przegląd Zachodni* (1), ss. 189-207.

Bukal, Grzegorz (red.) (2006a): Fortyfikacje Gdańska. Gdańsk.

Bukal, Grzegorz (2006b): Fortyfikacje Gdańska 1454-1793, w: *Fortyfikacje Gdańska*, red. Grzegorz Bukal. Gdańsk.

Bukal, Grzegorz (2012): Fortyfikacje Gdańska i ujścia Wisły 1454-1793. Studium z dziejów nowożytnej architektury militarnej. Sopot.

Cerdá, Ildefonso (1867): Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrina a la reforma y ensanche de Barcelona. Madrid.

Chruszczow, Nikita Siergiejewicz (27 grudnia 1954): O stosowaniu metod przemysłowych w budownictwie, o polepszaniu jakości i obniżaniu kosztów własnych robót budowlanych. (fragmenty przemówienia towarzysza N.S. Chruszczowa na Wszechzwiązkowej Konferencji Budowniczych). w: *Trybuna Ludu*, 27 grudnia 1954, ss. 3-4.

Cieślak, Edmund (red.) (1978-1998): *Historia Gdańska*. 1-5. Gdańsk.

Ciołek, Gerard (1954): *Ogrody polskie. Przemiany treści i formy*. Warszawa.

Cofta, Bernard (1974): Dworzec PKŚ w Gdańsku. w: *Architektura* (11-12).

Collins, George R.; Collins, Christiane Crasemann (1965): *Camillo Sitte and the Birth of Modern City Planning*. London.

Conzen, Michael R. G. (1960): *Alnwick, Northumberland. A Study in Town-Plan Analysis*.

Conzen, Michael R. G. (1966): *Historical townscapes in Britain. A problem in applied geography*, w: *Northern geographical essays in honour of G. H. J. Daysh*, red. J. W. House, ss. 56-78.

Creswell, John W. (2013): *Projektowanie badań naukowych. Metody jakościowe, ilościowe i mieszane*. Kraków.

Crowley, D. (1994): *Building the World Anew. Design in Stalinist and post-Stalinist Poland*. w: *Journal of Design History* vol. 7 (3), s. 187.

Cullen, Gordon (1961 (2011)): *Obraz miasta. The concise townscape*. Lublin.

Czarnecki, Władysław (1965): *Planowanie miast i osiedli. Wiadomości ogólne. Planowanie przestrzenne*. Wydanie drugie rozszerzone. Warszawa.

Czarnecki, Władysław; Dembski, Janusz (1987): *To był też mój Poznań. Wspomnienia architekta miejskiego z lat 1925-1939 w wyborze i opracowaniu Janusza Dembskiego*. Poznań.

Czarnecki, Władysław; Grzeszczuk-Brendel, Hanna i Kodym-Kozaczko, Grażyna (2015): *Wspomnienia architekta*. Poznań.

Czarnecki, Władysław; Grzeszczuk-Brendel, Hanna i Kodym-Kozaczko, Grażyna (2006): *Wspomnienia architekta*. Poznań.

Czerner, Olgierd (1976): *Rynek Wrocławski*. Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk.

Czerner, Olgierd (1989): *Wrocław na dawnej rycinie*. Wrocław.

Czerny, Władysław (1948): Odbudowa Gdańska. w: *Technika morza i wybrzeża* (11/12), ss. 24–32.

Danzig und seine Bauten (1908). Berlin.

Darin, Michaël (red.) (1998): Les boulevards circulaires.

Darin, Michaël (2000): French belt boulevards. w: *Urban Morphology* (4 (1)), ss. 3–8.

Darin, Michaël (2004): Designating urban forms. French boulevards and avenues. w: *Planning Perspectives* 19 (2), ss. 133–154.

Dąbrowski, Jan (red.) (1957): Kraków. studia nad rozwojem miasta.

Dąbrowski, Leszek; Kühnel, Adam i Rakowski, Witold (1953): Plan śródmieścia Gdańska. w: *Architektura* (8 (70)), ss. 196–199.

Demel, Juliusz (1957): Kraków na przełomie wieku XIX i XX na tle rozrostu i wcielenia przedmieść i gmin podmiejskich (1867–1945), w: Kraków. studia nad rozwojem miasta, red. Jan Dąbrowski.

Deptuła, Magdalena (2014): Przeobrażenia terenów pofortecznych na przykładzie Torunia w świetle koncepcji M.R.G. Conzena. w: *Acta Universitas Lodziensis Folia Geographica Socio-oeconomica* 16, ss. 57–71.

Deptuła, Magdalena (2016): Tradycyjne szkoły urbomorfologii a nowe podejścia do analizy miejskich form przestrzennych. w: *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica* 25, ss. 25–38.

Dettloff, Paweł (2006): Odbudowa i restauracja zabytków architektury w Polsce w latach 1918–1930. Teoria i praktyka. Kraków.

Deurer, Wolfgang (2002): Gdańsk – 50 lat niedokończonej rekonstrukcji. Obraz miasta na rozdrożu, w: *Miasto historyczne w dialogu ze współczesnością*, red. Janusz Bogdanowicz.

Dobesz, Janusz L. (1999): Wrocławska architektura spod znaku swastyki na tle budownictwa III Rzeszy. Wrocław.

Domagała, Tadeusz (1998): Miasta wschodniopruskie w okresie zimowej ofensywy Armii Czerwonej w 1945 roku, w: *Odbudowa miast historycznych. Dokonania przeszłości, potrzeby i możliwości współczesne, wyzwania przyszłości*, red. Maria Lubocka-Hoffmann. Elbląg, ss. 40–54.

Elson, Martin J. (1986): Green belts. Conflict mediation in the urban fringe. London.

Flint, Anthony (2011): *Wrestling with Moses. How Jane Jacobs took on New York's master builder and transformed the American city.* New York.

Fogarassy, Alfred i Schoeller, Nora (2014): *Die Wiener Ringstrasse. Das Buch.* Ostfildern.

Friedrich, Jacek (2014): *Polskość? Niemieckość? Gdańskość? O tożsamości sztuki i architektury Gdańska w XIX i XX wieku*, w: *Gdańskie tożsamości. Eseje o mieście*, red. Basil Kerski. Gdańsk, ss. 158–197.

Friedrich, Jacek (2015): *Odbudowa Głównego Miasta w Gdańsku w latach 1945–1960.* Gdańsk.

Fudala, Tomasz (red.) (2016): *Spór o odbudowę Warszawy. Od gruzów do reprivatyzacji.* Warszawa.

Garliński, Bohdan (1953): *Architektura Polska 1950–1951.* Warszawa.

Gawlicki, Marcin (2012): *Zabytkowa architektura Gdańska w latach 1945–1951. Kształtowanie koncepcji, konserwacji i odbudowy.* Gdańsk.

Gehl, Jan (1971 (2009)): *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych.* Kraków.

Gehl, Jan (2014): *Miasta dla ludzi.* Kraków.

Gieysztor, A. (1946): *Ogólnopolska Konferencja Historyków Sztuki w Krakowie 29 VIII – 1 IX 1945.* w: *Biuletyn Historii Sztuki i Kultury* (1–2).

Giovannoni, Gustavo (1931 (1995)): *Vecchie città ed edilizia nuova.* Torino.

Glendinning, Miles (2013): *The conservation movement. A history of architectural preservation: antiquity to modernity.* London.

Goldzamt, Edmund (1956): *Architektura zespołów śródmiejskich i problemy dziedzictwa.* Warszawa.

Goldzamt, Edmund; Szwidkowski, Oleg (1987): *Kultura urbanistyczna krajów socjalistycznych. Doświadczenia europejskie.* Warszawa.

Grell, Jadwiga i Czudec, Joanna. (2000): *Otto Wagner. Wiedeń – Architektura około 1900 = Wien Architektur 1900.* Kraków.

Grube, Frank i Richter, Gerhard (1980): *Flucht und Vertreibung. Deutschland zwischen 1944 und 1947.* Hamburg.

Gruszkowski, Wiesław (1994): Mało znana karta z dziejów urbanistyki gdańskiej. w: *Pismo Politechniki Gdańskiej* (9).

Gruszkowski, Wiesław (2009): Rozwój przestrzenny Gdańska od końca XIX wieku do I wojny światowej, w: 100-lecie nowoczesnej urbanistyki w Gdańsku, red. Małgorzata Postawka i Piotr Lorens. Gdańsk.

Grzeszczuk-Brendel, Hanna (2006a): Josef Stübben. Rozplanowanie terenów pofortecznych w Poznaniu, w: Fortyfikacje w przestrzeni miasta, red. Agnieszka Wilkaniec i Marcin Wichrowski. Poznań, ss. 80–84.

Grzeszczuk-Brendel, Hanna (2006b): Plac Adama Mickiewicza. w: *Kronika Miasta Poznania* (1), ss. 371–389.

Grzeszczuk-Brendel, Hanna (2011): Historia i przekształcenia Dzielnicy Zamkowej, w: Odkryj Dzielnicę Zamkową, red. Janusz Pazder. konferencja popularnonaukowa towarzysząca v Weekendowi z Historią na Trakcie Królewsko-Cesarskim pod hasłem „Odkryj Dzielnicę Zamkową,” 24 września 2010 r., Aula Lubrańskiego, Collegium Minus UAM. Poznań, ss. 6–17.

Gwiazdowska, Ewa (red.) (2010): David Gilly (1748–1808) i Friedrich Gilly (1772–1800). Pomorskie aspekty twórczości dwu pruskich architektów. Szczecin.

Harvey, David (2008): The right to the city. w: *New Left Review* 53, ss. 23–40.

Hirsch, Robert (2010): Uwagi o konserwacji murów obronnych Gdańska po II wojnie światowej, w: Ochrona, konserwacja i adaptacja zabytkowych murów. Trwała ruina II: problemy utrzymania i adaptacji, red. Bogusław Szmygin. Lublin, ss. 43–51.

Howard, Ebenezer (1898 (2015)): Miasta-ogrody jutra. Warszawa, Gdańsk, Częstochowa.

Jabłoński, Mariusz (2015): Narodziny krakowskich Plant, w: Wolne miasto Kraków 1815–1846. Ludzie, wydarzenia, tradycja, red. Piotr Hapanowicz i Mariusz Jabłoński. Kraków, ss. 132–143.

Jacobs, Jane (1961 (2014)): Śmierć i życie wielkich miast Ameryki. Warszawa.

Jakimowicz, Teresa (red.) (2005): Architektura i urbanistyka Poznania w XX wieku. Poznań.

Jokilehto, Jukka (1999): A history of architectural conservation. Oxon.

Jokinen, David A. (1968): Geef de stad een kans. Den Haag.

Jordan, David P. (1995): Transforming Paris. The life and labors of Baron Haussmann. New York.

Karłowicz, Ryszard (1955): Na marginesie dyskusji radzieckich. w: *Przeгляд Kulturalny* (3), s. 4.

Karnau, Oliver (1996): Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876–1930. Wiesbaden.

Karolczak, Waldemar (1993): Parki publiczne, skwery i promenady dawnego Poznania (do 1914 r.). w: *Kronika Miasta Poznania* (3/4), ss. 38–79.

Kieß, Walter (1992): Urbanismus im Industriezeitalter. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City. Berlin.

Kirkland, Stephane (2013): Paris reborn. Napoléon III, Baron Haussmann, and the quest to build a modern city. New York.

Klause, Gabriela (2005): Wybrane problemy ochrony zabytków początku XIX wieku i odbudowa Poznania po II wojnie światowej, w: Architektura i urbanistyka Poznania w XX wieku, red. Teresa Jakimowicz. Poznań, ss. 263–327.

Klein, Franciszek (1914): Planty Krakowskie. Kraków: Wydawnictwo towarzystwa ochrony piękności miasta Krakowa i okolicy.

Kłupsz, Lidia (2006): Miejsce fortyfikacji we współczesnych aglomeracjach, w: Fortyfikacje w przestrzeni miasta, red. Agnieszka Wilkaniec i Marcin Wichrowski. Poznań, ss. 123–132.

Knothe, Jan (2015): Sztuka budowania. Kraków.

Kodym-Kozaczko, Grażyna (2005): Rozwój Poznania w planowaniu urbanistycznym. w latach 1900–1990, w: Architektura i urbanistyka Poznania w XX wieku, red. Teresa Jakimowicz. Poznań: Wydawnictwo Miejskie, ss. 19–83.

Kodym-Kozaczko, Grażyna (2006): Miasto dla ludzi czy samochodów. Skrzyżowanie Świętego Marcina z Alejami Marcinkowskiego. w: *Kronika Miasta Poznania* (1), ss. 87–110.

Kodym-Kozaczko, Grażyna (2008): Poznań w kontekście Alej Niepodległości. w: *Czasopismo Techniczne* (z. 15. Architektura z. 6-A), ss. 374–379.

Kodym-Kozaczko, Grażyna (2011): Poznański Ring w przestrzeni miasta. Krótka nauka według obyczaju europejskiego, w: Odkryj Dzielnicę Zamkową. Wydawnictwo pokonferencyjne, red. Janusz Pazder. konferencja popularnonaukowa towarzysząca v Weekendowi z Historią na Trakcie Królewsko-Cesarskim pod hasłem „Odkryj Dzielnicę Zamkową,” 24 września 2010 r., Aula Lubrańskiego, Collegium Minus UAM. Poznań, ss. 18–32.

Kodym-Kozaczko, Grażyna; Kozaczko, Mieczysław (2006): Pruskie fortyfikacje Poznania w planach ogólnych w xx wieku, w: *Fortyfikacje w przestrzeni miasta*, red. Agnieszka Wilkaniec i Marcin Wichrowski. Poznań, ss. 54–59.

Kodym-Kozaczko, Grażyna; Kozaczko, Mieczysław (2009): Plan ogólny zabudowania Poznania (1931–1939) na tle europejskiej teorii i praktyki budowy miast, w: *Modernizm w Europie – modernizm w Gdyni. Architektura lat międzywojennych i jej ochrona*, red. Maria Jolanta Sołtysik i Robert Hirsch. Gdynia, ss. 105–114.

Kohlbauer-Fritz, Gabriele (red.) (2015): *Ringstrasse. Ein jüdischer Boulevard*. Wien.

Kondziela, Henryk (1975): *Stare Miasto w Poznaniu. Zniszczenia – odbudowa – program dalszych prac*. Poznań.

Kondziela, Henryk; Błaszczak, Iwona; Dolczewska, Aleksandra; Domek-Nogalska, Joanna; Figuła-Czech, Joanna; Gołdych, Joanna i Jakubowska, Agnieszka (2017): *Stare Miasto w Poznaniu. Zniszczenia, odbudowa, konserwacja 1945–2016*. Poznań.

Kononowicz, Wanda (1995): Pierwszy plan generalny Wrocławia (1924) i początki kompleksowego projektowania urbanistycznego, w: *Architektura Wrocławia (2)*, ss. 301–338.

Kostof, Spiro (1991): *The city shaped. Urban patterns and meanings through history*. New York, Boston, London.

Kostof, Spiro (1992): *The city assembled. The elements of urban form through history*. New York.

Kotaszewicz, Teresa (2016): *Tadeusz Tołwiński 1887–1951. Architekt, urbanista, twórca Polskiej Szkoły Urbanistyki*. Warszawa.

Kotela, Czesław (1964): *Przegląd ogólnych planów zagospodarowania przestrzennego wykonanych w okresie xx-lecia*. w: *Miasto (7–8 (163–164))*, ss. 19–42.

Kowalski, Krzysztof (2013): *O istocie dziedzictwa europejskiego – rozważania*. Kraków.

Książkiewicz-Bartkowiak, Danuta i Skutecki, Jakub (2009): *Miasto z wizją*. Poznań w dwudziestoleciu międzywojennym. Poznań.

Kubiak, Szymon Piotr (2014): *Modernizm zapoznany. Architektura Poznania 1919–1939*. Warszawa.

Kuhn, Rudolph Theodor; Bielak, Jacek; Barylewska-Szymańska, Ewa i Jarosz, Józef (2012): *Rudolf Th. Kuhn (1842–1900). Fotograf krajobrazu, architektury i morza = Fotograf der Landschaft, Architektur und Ostsee*. Gdańsk, Toruń.

Kulesza, Mariusz (red.) (2009): *Geografia historyczna jako determinanta rozwoju nauk humanistycznych*. Legnica, Łódź.

Kurowski, S. (1955): *Czy koniec mitów o architekturze*. w: *Przegląd Kulturalny (3)*, s. 4.

Ladd, Brian (1987): *Urban aesthetics and the discovery of the urban fabric in turn of the century Germany*. w: *Planning Perspectives 2 (3)*, ss. 270–286.

Ladd, Brian (1990): *Urban planning and civic order in Germany, 1860–1914*. Cambridge.

Ladd, Brian (2014): *The Closed Versus the Open Cityscape. Rival Traditions from Nineteenth-Century Europe*. w: *Change Over Time 4 (1)*, ss. 58–74.

Lamprakos, Michele (2014): *The idea of the historic city*. w: *Change Over Time 4.1*, ss. 8–38.

Le Corbusier (1923 (2012)): *W stronę architektury*. Warszawa.

Le Corbusier (1925 (2015)): *Urbanistyka*. Warszawa.

Le Corbusier (1942 (2017)): *Karta ateńska*. Warszawa.

Leder, Andrzej (2014): *Prześniona rewolucja. Ćwiczenie z logiki historycznej*. Warszawa.

Lewicka, Maria (2012): *Psychologia miejsca*. Warszawa.

Lier, Stefan (1954): *Konkurs na projekt urbanistyczno-architektoniczny fragmentu śródmieścia Gdańska*. w: *Architektura (7–8)*, ss. 188–197.

Lisowa, Eleonora (1976): *Wrocław, Trasa W–Z*. w: *Silesia Antiqua (18)*, ss. 311–313.

Llopis, Amando; Perdígón Fernández, Luis (2010): *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608–1944)*. Valencia.

Loew, Peter Oliver (2012): *Gdańsk i jego przeszłość. Kultura historyczna miasta od końca XVIII wieku do dzisiaj*. Gdańsk.

Lorens, Piotr (1998): *Przekształcenia obszaru śródmieścia Gdańska w latach 1793 – 1945*. w: *Gdańsk – pomnik historii*, red. Artur Kostarczyk. Gdańsk, ss. 26–81.

Lorens, Piotr (2009): *Rozwój urbanistyczny Gdańska w latach 1918–1945*, w: *100-lecie nowoczesnej urbanistyki w Gdańsku*, red. Małgorzata Postawka i Piotr Lorens. Gdańsk.

Louis, Herbert (1936): *Die geographische Gliederung von Gross-Berlin*, w: *Länderkundliche Forschung*, red. Herbert Louis i W. Panzer, ss. 146–171.

Lubocka-Hoffmann, Maria (red.) (1998): Odbudowa miast historycznych. Dokonania przeszłości, potrzeby i możliwości współczesne, wyzwania przyszłości. materiały międzynarodowej konferencji naukowej, Elbląg, 24-27 września 1998. Elbląg.

Lubocka-Hoffmann, Maria (2004): Miasta historyczne zachodniej i północnej Polski. zniszczenia i programy odbudowy. Elbląg.

Lynch, Kevin (1960 (2011)): Obraz miasta. Kraków.

Macdonald, Sharon (2013): Memorylands. Heritage and identity in Europe today. London, New York.

Majewski, Piotr (2009): Ideologia i konserwacja. Architektura zabytkowa w Polsce w czasach socrealizmu. Warszawa.

Makała, Rafał (2003): „Neorenesans północny” jako niemiecki styl narodowy na przełomie XIX i XX wieku, w: Recepcja renesansu w XIX i XX wieku. Materiały sesji SHS. Łódź, ss. 307-314.

Malecki, Bolesław (1888): Planty Krakowskie. w: *Ogrodnik Polski* (Tom X Nr.1), ss. 8-12.

Malecki, Bolesław (1907): Plantacje, ogrody i urządzenia ogrodowe miejskie w Krakowie. Kraków.

Maleczyński, Karol; Morelowski, Marian i Ptaszycka, Anna (1956): Wrocław. Rozwój urbanistyczny. Warszawa.

Małachowicz, Edmund (1985): Stare miasto we Wrocławiu. Rozwój urbanistyczno-architektoniczny, zniszczenia wojenne i odbudowa. Wydanie drugie poprawione i uzupełnione Warszawa, Wrocław.

Małachowicz, Edmund (1988): Ochrona środowiska kulturowego. Tom 1. Wydanie drugie uzupełnione. Warszawa.

Małeck, Jan M. (2007): Rozwój czy zastój? Kraków w latach 1796-1866, w: Kraków. Nowe studia nad rozwojem miasta, red. Jerzy Wyrozumski. Kraków ss. 587-617.

Marciniak, Piotr (2009): Architektura i urbanistyka Poznania w latach 1945-1989 na tle doświadczeń europejskich. Poznań.

Marciniak, Piotr (2010): Doświadczenia modernizmu. Architektura i urbanistyka Poznania w czasach prl. Poznań.

Massalski, Ryszard; Stankiewicz, Jerzy; Kowalski, Janusz (1969): Rozwój urbanistyczny i architektoniczny Gdańska, w: Gdańsk jego dzieje i kultura, red. Aleksandra Czeszunist. Warszawa, ss. 129-265.

Mazur, Zbigniew (2006): O legitymizowaniu przynależności Ziemi Zachodnich i Północnych do Polski, w: Ziemia Odzyskana/Ziemia Zachodnie i Północne 1945-2005. 60 lat w granicach państwa polskiego, red. Andrzej Sakson. Poznań.

Miłobędzki, Adam (1994): Architektura ziem Polski. Rozdział europejskiego dziedzictwa. Kraków.

Minorski, Jan (1955): Spór o architekturę. w: *Przegląd Kulturalny* (5), s. 4.

Mintzker, Yair (2009): The Defortification of the German City, 1689-1866 (rozprawa doktorska).

Mintzker, Yair (2012): The Defortification of the German City, 1689-1866. Cambridge, New York.

Młynarska-Kaletynowa, Marta (1995): Przemiany przestrzenne Wrocławia w wiekach XII-XIII, w: *Architektura Wrocławia* (2).

Morris, A.J.E. (2013): History of urban form. Before the Industrial Revolutions: New York.

Mühle, Eduard (2016): Historia Wrocławia. Warszawa.

Mumford, Lewis (1938): The culture of cities.

Nieuważny, Andrzej (2008): Wolne Miasto Gdańsk - uwagi nad dziejami, w: Napoleon i Gdańsk. Pierwsze Wolne Miasto Gdańsk 1807-1813/14, red. Tadeusz Stegner, Mirosław Gliński i Ewa. Sztykiel. Materiały z sympozjum i wystawy Muzeum Historycznego Miasta Gdańska w 200. rocznicę utworzenia Wolnego Miasta Gdańska, Gdańsk, 20 lipca - 30 grudnia 2007. Gdańsk, ss. 11-21.

Niezabitowska, Elżbieta (2014): Metody i techniki badawcze w architekturze. Gliwice.

Nowakowski, Maciej; Bańkowska, Barbara (2013): Sto lat planowania przestrzeni polskich miast, 1910-2010. Warszawa.

Öhlinger, Walter; Orosz, Eva-Maria (2014): Die Wiener Ringstraße in ihrer Vollendung und der Franz Josef-Quai. Das Ringstraßen-Album von Ladislaus Eugen Petrovits. neue Ausg. Schleinbach.

Oliveira, Vitor (2016): Urban morphology. An introduction to the study of the physical form of cities. Cham.

Omilanowska, Małgorzata (2008): Problematyka identyfikacji narodowej i regionalnej na przykładzie architektury Gdańska lat 1871-1914. Gdańska czy(li) niemiecka?, w: Mecenat artystyczny a oblicze miasta, red. Dariusz Nowacki. Kraków, ss. 169-184.

Omilanowska, Małgorzata (2010): Defortyfikacja Gdańska na tle przekształceń miast niemieckich w XIX wieku. w: *Biuletyn Historii Sztuki* (72), ss. 293–334.

Omilanowska, Małgorzata (2016): Odbudowa Kalisza po zniszczeniach 1914 roku. w: *Biuletyn Historii Sztuki* (4), ss. 663–686.

Opaska, J. (2010): Od twierdzy do nowoczesnego miasta. Plan urbanistyczny Josepha Stübbena dla Głogowa. w: *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki* (4), ss. 23–48.

Ostrowski, Waław (1975): Urbanistyka współczesna. Warszawa.

Ostrowski, Waław (1980): Zespoły zabytkowe a urbanistyka. Warszawa.

Pałat, Zenon (1983): Ostatnie Forum Cesarskie. Forma i symbolika urbanistyczno-architektonicznego założenia poznańskiego Ringu. w: *Artium Quaestiones* (2), ss. 51–71.

Pałat, Zenon (2006): Reprezentacyjna zabudowa przedpola zburzonej Bramy Berlińskiej. w: *Kronika Miasta Poznania* (1), ss. 348–370.

Pałat, Zenon (2011a): Architektura a polityka. Gloryfikacja Prus i niemieckiej myśli cywilizacyjnej w Poznaniu na początku XX wieku. Poznań.

Pałat, Zenon (2011b): Zmiana znaczeń w obrębie poznańskiej Dzielnicy Zamkowej, w: Odkryj Dzielnice Zamkową. Wydawnictwo pokonferencyjne, red. Janusz Pazder. Konferencja popularnonaukowa towarzysząca v Weekendowi z Historią na Trakcie Królewsko-Cesarskim pod hasłem „Odkryj Dzielnice Zamkową”, 24 września 2010 r., Aula Lubrańskiego, Collegium Minus uam. Poznań, ss. 40–52.

Pawłowski, Krzysztof (1998): Odbudowa miast a rodowód polskiej myśli konserwatorskiej i urbanistycznej, w: Odbudowa miast historycznych. Dokonania przeszłości, potrzeby i możliwości współczesne, wyzwania przyszłości, red. Maria Lubocka-Hoffmann. Materiały międzynarodowej konferencji naukowej, Elbląg, 24–27 września 1998. Elbląg, ss. 6–11.

Pazder, Janusz (red.) (2011): Odkryj Dzielnice Zamkową. Wydawnictwo pokonferencyjne. Konferencja popularnonaukowa towarzysząca v Weekendowi z Historią na Trakcie Królewsko-Cesarskim pod hasłem „Odkryj Dzielnice Zamkową”, 24 września 2010 r., Aula Lubrańskiego, Collegium Minus uam. Poznań.

Perkowski, Piotr (2013): Gdańsk – miasto od nowa. Kształtowanie społeczeństwa i warunki bytowe w latach 1945–1970. Gdańsk.

Pielużek, Grzegorz (2006): Trasa w-z we Wrocławiu – na trzydziestolecie. w: *Kronika Miasta Poznania* (10), ss. 251–281.

Pilarczyk, Zbigniew (2006): Wpływ budownictwa obronnego na rozwój miasta na przykładzie Poznania od X do XVIII wieku, w: Fortyfikacje w przestrzeni miasta, red. Agnieszka Wilkaniec i Marcin Wichrowski. Poznań, ss. 11–52.

Podlewski, Waław (1947): Projekt odbudowy Starego Miasta. w: *Biuletyn Historii Sztuki i Kultury* (1–2), ss. 37–43.

Podlewski, Waław (1949): Mury obronne Starej Warszawy. w: *Stolica* (52 (163)), ss. 9–10.

Postawka, Małgorzata (2009): Myśl urbanistyczna Hermanna Josepha Stübbena. Epizod gdański, w: 100-lecie nowoczesnej urbanistyki w Gdańsku, red. Małgorzata Postawka i Piotr Lorens. Gdańsk.

Pruszyński, Jan Piotr (2001): Dziedzictwo kultury Polski. jego straty i ochrona prawna. Kraków.

Przyłęcka, Daniela (2012): Nie od razu Wrocław odbudowano. Plany zagospodarowania przestrzennego, koncepcje oraz projekty urbanistyczne i architektoniczne a ich realizacja w latach 1945–1989. Wrocław.

Purchla, Jacek (1997a): Kraków i jego architektura na przełomie wieków, w: Sztuka około 1900 w Europie Środkowej. Centra i prowincje artystyczne materiały międzynarodowej konferencji zorganiz. w dniach 20–24 października 1994, red. Piotr Krakowski i Jacek Purchla. Kraków, ss. 61–76.

Purchla, Jacek (1997b): Urbanistyka, architektura i budownictwo, w: Dzieje Kraków tom 4. Kraków w latach 1918–1939, red. Janina Bieniarzówna i Jan M. Małecki. Kraków, ss. 149–189.

Purchla, Jacek (2001): Problemy rozwoju przestrzennego Krakowa w okresie autonomii galicyjskiej, w: Rozwój przestrzenny miast galicyjskich położonych między Dunajcem a Sanem w okresie autonomii galicyjskiej. Materiały z sesji, Jasło 23–24 kwietnia 1999, red. Zbigniew Beiersdorf i Andrzej Laskowski. Die räumliche Entwicklung der Städte zwischen den Flüssen Dunajec und San während der galizischen Autonomie Publikation der Beiträge zur Tagung, Jasło 23.–24. April 1999. Jasło, Rzeszów, ss. 43–60.

Purchla, Jacek (2007): Rozwój przestrzenny, urbanistyczny i architektoniczny Krakowa doby autonomii galicyjskiej i Drugiej Rzeczypospolitej, w: Kraków. Nowe studia nad rozwojem miasta, red. Jerzy Wyrzumski. Kraków.

Purchla, Jacek (2015): Od redakcji. w: *Herito – dziedzictwo, kultura, współczesność* (17–18), s. 1.

Pusback, Birte (2006): Stadt als Heimat. Die Danziger Denkmalpflege zwischen 1933 und 1939. Köln.

Pusback, Birte (2013): Miasto jako ojczyzna. Gdańska konserwacja zabytków w latach 1933-1939, w: Do jutra! Gdańska droga do nowoczesności, red. Krzysztof Gutfrański. Gdańsk: Instytut Sztuki Wyspa, ss. 235-268.

Radwański, Jan (1872): Założenia plantacji krakowskich. Kraków.

Rederowa, Danuta (1957): Powstanie Krakowa nowożytnego (1775-1867), w: Kraków. studia nad rozwojem miasta, red. Jan Dąbrowski.

Restanny, Pierre (1961): Notes de voyages. w: *Cimaise* (styczeń), ss. 78-80.

Rewski, Zbigniew (1949): O odpruszczenie architektury Ziemi Zachodnich. w: *Odra* (7), s. 2.

Roguska, Jadwiga (2009): Koncepcje centrów wielkich miast w okresie międzywojennym i powojenne kontynuacje, w: *Modernizm w Europie - modernizm w Gdyni. Architektura lat międzywojennych i jej ochrona*, red. Maria Jolanta Sołtysik i Robert Hirsch. Gdynia, ss. 21-30.

Rohrscheidt, Armin Mikos (2009): Polska: największe muzeum fortyfikacji na wolnym powietrzu w aspekcie rozwoju turystyki kulturowej. w: *Turystyka Kulturowa* (2), ss. 20-48.

Rozmarynowska, Katarzyna (2011): Ogrody odchodzące...? Z dziejów gdańskiej zieleni publicznej 1708-1945. Gdańsk.

Różańska, Anna; Rybak, Kinga (2006): Twierdza Warszawa, Twierdza Poznań - rola fortyfikacji w kształtowaniu zieleni miejskiej, w: *Fortyfikacje w przestrzeni miasta*, red. Agnieszka Wilkaniec i Marcin Wichrowski. Poznań, ss. 164-170.

Rykwert, Joseph (2013): Pokusa miejsca. Przeszłość i przyszłość miast. Kraków.

Rykwert, Joseph (2016): Idea miasta. Antropologia formy miasta w Rzymie, w Italii i w świecie starożytnym. Kraków.

Rymaszewski, Bohdan (1984): O przetrwanie dawnych miast. Warszawa.

Rymaszewski, Bohdan (2005): Polska ochrona zabytków. Warszawa.

Sadik-Khan, Janette (2017): Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi. Kraków.

Schuyt, C.J.M; Taverne, Ed; van Berkel, K. (2004): 1950. Prosperity and welfare. Assen, Basingstoke.

Schwarz, Otto (2014): Hinter den Fassadem der Ringstrasse. Geschichten-Menschen-Geheimnisse. Wien.

Schwendemann, Heinrich; Dietsche, Wolfgang; Górczyńska-Przybyłowicz, Bożena (2003): Hitlers Schloss. Die "Führerresidenz" in Posen. Berlin.

Semes, Steven W. (2018): Gustavo Giovannoni: The Complete Architect, w: *Putting Tradition into Practice: Heritage, Place and Design*, red. Giuseppe Amoroso, tom 3. Cham, ss. 234-245.

Siczek, Jan (1965): Gdański konkurs komunikacyjny. w: *Miasto* (7 (175)).

Sitte, Camillo (1889 (2002)): *Der Stadtebau. Nach Seinen Künstlerischen Grundsätzen. Di 1 ban.* Basel.

Sitte, Camillo (1945): *The Art of Building Cities: City Building According to Its Artistic Fundamentals.* New York.

Sitte, Camillo; Collins, George R.; Collins, Christiane Crasemann (2006): *Camillo Sitte. The birth of modern city planning.* Dover edition. Mineola, New York.

Skolimowska, A. (2013): Zapelnianie pustki. Odbudowa Starego Miasta w Elblągu, w: *Postmodernizm Polski. Architektura i urbanistyka*, red. L. Klein. Warszawa.

Skrzyńska, Anna (2006): Fortyfikacje w przestrzeni miasta - sukcesja funkcji w układach przestrzennych, w: *Fortyfikacje w przestrzeni miasta*, red. Agnieszka Wilkaniec i Marcin Wichrowski. Poznań, ss. 156-163.

Skuratowicz, Jan (1993): Kiedy Poznań stawał się wielkomiejski... (o architekturze przełomu XIX i XX wieku). w: *Kronika Miasta Poznania* (3-4), ss. 98-105.

Słucki, A. (1954): Dyskusja dla dorosłych. w: *Przegląd Kulturalny* (7), ss. 1-4.

Smith, C. T. (1967): *An Historical Geography of Western Europe before 1800.* London.

Snyder, Timothy (2018): *The road to unfreedom. Russia, Europe, America.* New York.

Stankiewicz, Jerzy (1958): Średniowieczne fortyfikacje Głównego Miasta w Gdańsku. w: *Studia i materiały do historii wojskowości* (4).

Stankiewicz, Jerzy; Biskup, Krzysztof (1998): Fortyfikacje miejskie Gdańska od XVI do XIX wieku, w: *Gdańsk - pomnik historii*, red. Artur Kostarczyk. Gdańsk.

Stankiewicz, Jerzy; Szermer, Bohdan (1959): *Gdańsk. Rozwój Urbanistyczny i Architektoniczny oraz powstanie Zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia.* Warszawa.

Staszewski, Stanisław; Szober, Wincenty (1952): Zagadnienia kompozycyjne w pracach młodych architektów. w: *Architektura* (11-12), ss. 195-210.

Stępka, Bożena (2006): Obszary pofortyfikacyjne w twórczości projektowej architekta krajobrazu Petera Josepha Lenného, w: Fortyfikacje w przestrzeni miasta, red. Agnieszka Wilkaniec i Marcin Wichrowski. Poznań, ss. 133-140.

Strzok, Igor Zbigniew (2006): Fortyfikacje XIX-wiecznego Gdańska, w: Fortyfikacje Gdańska, red. Grzegorz Bukal. Gdańsk.

Stübgen, Joseph (1890 (1980)): Der Städtebau. Reprint der 1. Aufl. Darmstadt, 1890. Braunschweig und Wiesbaden.

Stühlinger, Harald R. (2015a): Der Wettbewerb zur Wiener Ringstraße. Entstehung, Projekte, Auswirkungen: Birkhäuser.

Stühlinger, Harald R. (2015b): Vom Werden der Wiener Ringstraße. neue Ausg. Wien.

Szafer, T. Przemysław (1972): Nowa architektura polska. Diariusz lat 1966-1970. Warszawa.

Szafer, T. Przemysław (1979): Nowa architektura polska. Diariusz lat 1971-1975. Warszawa.

Szafer, T. Przemysław (1981): Nowa architektura polska. Diariusz lat 1976-1980. Warszawa.

Szafer, T. Przemysław (1988): Współczesna architektura polska. Contemporary Polish Architecture. Warszawa.

Szermer, Bohdan (1971): Gdańsk – przeszłość i współczesność. Warszawa.

Szmygin, Bogusław (2000): Kształtowanie koncepcji zabytku i doktryny konserwatorskiej w Polsce w XX wieku. Lublin.

Szymański, Wojciech; Baryłewska-Szymańska, Ewa; Urban, Thomas i Sut, Piotr (2010): Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego. Wrocław.

Thum, Gregor: Niemieckie posłannictwo na Wschodzie (Interakcje. Leksykon komunikowania polsko-niemieckiego), dostępne na stronie internetowej: <http://www.polska-niemcy-interakcje.pl/articles/show/22> w dniu 31.05.2018.

Tołwiński, Tadeusz (1948a): Urbanistyka. Budowa miasta w przeszłości. Warszawa.

Tołwiński, Tadeusz (1948b): Urbanistyka. Budowa miasta współczesnego. Warszawa.

Tomaszewski, Andrzej (2012): Ku nowej filozofii dziedzictwa. Kraków.

Tomaszewski, Zdzisław (1956): Inwentaryzacja murów obronnych Starej Warszawy, w: Stare Miasto w Warszawie. Odbudowa, red. Piotr Biegański. Warszawa.

Torowska, Joanna (2012): Planty krakowskie i ich przestrzeń kulturowa. Kraków.

Tyszkiewicz, Jakub; Karczmarek, Michał. (2009): Wrocław 1947. Fotografie lotnicze. Wrocław.

Urbańczyk, Marta (2012): Parki obwodnicowe jako sposób wykorzystania przestrzeni miejskiej pozostałej po murach obronnych. Geneza i charakterystyka na przykładzie wybranych miast europejskich. w: *Przestrzeń i Forma* (17), ss. 395-406.

Van Oers, Ron (2010): Managing cities and the historic urban landscape initiative – an introduction, w: *Managing historic cities*. red. Ron van Oers i Sachiko Haraguchi. Paris, ss. 7-17.

Warkoczewska, Magdalena (1960): Widoki Starego Poznania. Poznań.

Wejchert, Kazimierz (1974 (2008)): Elementy kompozycji urbanistycznej. 2 reprint. Warszawa.

Wenzel-Bachmayer, Monika (red.) (2013): Theophil Hansen. Ein Stararchitekt und seine Wohnbauten an der Wiener Ringstrasse. Wien.

Whitehand, J. W. R. (1988): Urban fringe belts. Development of an idea. w: *Planning Perspectives* (3), ss. 47-58.

Whitehand, J. W. R. (1994): Development cycles and urban landscapes. w: *Geography* (79), ss. 3-17.

Whitehand, J. W. R. (2001): British urban morphology: the Conzenian tradition. w: *Urban Morphology* (5), ss. 103-109.

Widawski, Jarosław (1973): Miejskie mury obronne w państwie polskim do początku XV wieku. Warszawa.

Wilkaniec, Agnieszka (2006): Fortyfikacje zaczątkiem powstania założeń zieleni miejskiej – proces przejmowania przez miasto Poznań terenów fortecznych na przełomie XIX i XX wieku, w: Fortyfikacje w przestrzeni miasta, red. Agnieszka Wilkaniec i Marcin Wichrowski. Poznań, ss. 71-79.

Wojtczak, Maria: Drang nach Osten (Interakcje. Leksykon komunikowania polsko-niemieckiego), dostępne na stronie internetowej: <http://www.polska-niemcy-interakcje.pl/articles/show/49> w dniu 31.05.2018.

Wurzer, Rudolf (1974): Die Gestaltung der deutschen Stadt im 19. Jahrhundert, w: Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter, red. Ludwig Grote. München.

Wyrozumski, Jerzy (red.) (2007): Kraków. Nowe studia nad rozwojem miasta. Kraków.

Yin, Robert K. (2015): Studium przypadku w badaniach naukowych. Projektowanie i metody. Kraków.

Zabłocka-Kos, Agnieszka (2006): Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu *city* 1807–1858. Wrocław.

Zachwatowicz, Jan (1946): Program i zasady konserwacji zabytków. w: *Biblioteka Historii Sztuki i Kultury* (1/2), ss. 48–52.

Zachwatowicz, Jan (1953): Mury i barbakan Starej Warszawy. w: *Ochrona Zabytków* (2–3), ss. 103–105.

Zachwatowicz, Jan (1956): Wstęp, w: Stare Miasto w Warszawie. Odbudowa, red. Piotr Biegański. Warszawa.

Zachwatowicz, Jan (1981): Wybór prac. Warszawa.

Zbroja, Barbara (2013a): Architektura międzywojennego Krakowa 1918–1939. Budynki, ludzie, historie. Kraków.

Zbroja, Barbara (2013b): Monumentalne i eleganckie – Aleje Trzech Wieszców, w: *Modernizmy. Architektura nowoczesności w II Rzeczypospolitej*, red. Andrzej Szczerski i Barbara Bułdys. Kraków, ss. 119–163.

Zucconi, Guido (2014): Gustavo Giovannoni. A Theory and a Practice of Urban Conservation, ss. 76–91.

Żułowski, Zbigniew (1953): Główne Miasto w Gdańsku. w: *Architektura* (8), s. 200.



POLITECHNIKA
GDAŃSKA

Rozprawa doktorska opracowana w Katedrze
Urbanistyki i Planowania Regionalnego Wydziału
Architektury Politechniki Gdańskiej

Projekt graficzny i skład:
Barbara Bugalska

Rozprawa została złożona przy użyciu krojów:
Expo Serif Pro, Expo Sans Pro

Nakład:
8 egzemplarzy

Druk i oprawa:
Drukarnia B3Project

Autor opracowania dołożył wszelkich starań
aby ustalić autorów wszystkich materiałów
ilustracyjnych użytych w publikacji.

Gdańsk, 2018

