

Anna Palej

dr hab. inż. arch., prof. KAAFM

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Wydział Architektury i Sztuk Pięknych

ORCID: 0000-0001-6330-3154

Piękno miasta. Paradygmaty historyczne i ich rola we współczesnej praktyce projektowej¹

The beauty of the city: historical paradigms and their role in contemporary design practice

Streszczenie

Dla dawnych budowniczych miast piękno wynikało z harmonijnych elementów i przemyślanej kompozycji. Stosowano uznane zasady projektowe, które stanowiły również niezbędną podbudowę życia społecznego. Dzisiaj, w dobie utraty oparcia, zabezpieczonego do tej pory przez trwałe struktury fizyczne i społeczne, coraz częściej wielu ludzi tęskni za tradycją, stabilnymi społecznościami oraz przestrzeniami, gdzie zachowane zostały delikatne związki pomiędzy poszczególnymi komponentami miasta. Artykuł podejmuje temat modeli historycznych przestrzeni miejskich i ich nowej roli zarówno w praktyce projektowej, jak i w dydaktyce.

Słowa kluczowe: modele historyczne, piękno miasta, zasady projektowania urbanistycznego

Abstract

For the ancient city builders, beauty came from harmonious elements and clever composition. Recognized design principles were applied, which also constituted the necessary foundation for social life. Today, in the era of losing foothold, so far secured by permanent physical and social structures, we miss tradition, stable communities and spaces where delicate relationships between the various components of the city have been preserved. This article will discuss the interest in historical models of urban spaces and their new role in both design practice and didactics.

Key words: city beauty, historical models, principles of urban design

¹ Więcej na ten temat zob. A. Palej, *Historic Paradigms and Their Role in Contemporary Teaching and Design Practice*, [w:] *Cities of Information Civilization. New Challenges*, Kraków 2019, s. 208–221.

Dzisiaj, aby stawić czoło teraźniejszości, ludzie oglądają się za siebie – w przeszłość, pokładając równocześnie ogromne nadzieje w przyszłości².

Anthony C. Antoniades

Dla Witruwiusza, Palladia czy Albertiego piękno wynikało z pięknych form i właściwego stosunku całości do poszczególnych elementów, a zasadom tym podlegało zarówno wznoszenie pojedynczych obiektów, jak i budowa miast. Widoczne w pięknych miastach pryncypia projektowe, harmonia, dobrze dobrane proporcje, odpowiednie relacje pomiędzy budynkami, kontynuacja przestrzeni publicznych, jedność i różnorodność, odnosiły się jednak nie tylko do struktur fizycznych. Wpływały one także na poczucie trwałości, były symbolem uczuć, sprawiedliwości i perfekcji rozumowania, stanowiąc niezbędną podbudowę życia społecznego.

Dzisiaj, w dobie wielkiego przyspieszenia, wolności wyboru, mobilności i ekscytujących wrażeń, coraz częściej wielu ludzi tęskni za tradycją, spokojem i trwałymi życiowymi pryncypiami³, a wymienione wartości kojarzą się niezmiennie ze stabilnymi społecznościami oraz przestrzeniami, gdzie zachowane zostały delikatne związki pomiędzy poszczególnymi komponentami miasta: „związki dróg z budynkami, budynków z budynkami, z drzewami, z porami roku, z ornamentyką, ze zdarzeniami, z innymi ludźmi”⁴.

Sprawdzone związki dróg z budynkami, budynków z budynkami... z ornamentyką... ze zdarzeniami – rozwiązania modelowe

Zwarta tkanka miejska a monumenty

Analizując strukturę przestrzenną miast historycznych, trudno nie zauważyć motywu zwartej, neutralnej w swym wyrazie tkanki miejskiej oraz wyróżniających się na jej tle

² A.C. Antoniades, *Architecture and Allied Design: An Environmental Design Perspective*, Dubuque (IA) 1992, s. 377 [tłum. A. Palej].

³ Przed dzisiejszym społeczeństwem otwiera się wiele możliwości wyboru życiowych pryncypiów. Znajdowanie właściwej drogi jest jednak znacznie utrudnione, ponieważ w każdej prawie sytuacji wybierać trzeba pomiędzy przeciwstawnymi tendencjami, które zdeterminować mogą w trudny dziś do przewidzenia sposób styl i jakość życia w przyszłości. Tendencje związane z budową nowej cywilizacji to: globalizacja, masowość, afirmacja jednostki, interesowność, kult nowości, modus posiadania, fetyszycyzacja informacji, luźne związki, praca typu „projekt”, rządy w rękach wybranych. Tendencje alternatywne, wciąż człowiekowi bliskie z racji silnych związków z kulturą i tradycją oraz z charakterem kształtujących człowieka procesów ewolucyjnych, to: tożsamość lokalna, ochrona jakości, więź społeczna, wyższe wartości, kontynuacja tradycji, modus bycia, trwałość, mądrość, stabilna rodzina, długoterminowa kariera, dyskurs publiczny. Szerzej o dylematach współczesnego człowieka zob.: A. Palej, *Miasta cywilizacji informacyjnej. Poszukiwanie równowagi pomiędzy światem fizycznym a wirtualnym*, Kraków 2003, s. 180–182.

⁴ Z manifestu grupy Team 10, założonej w latach 50. XX w. przez przedstawicieli postawy humanistycznej w projektowaniu przestrzeni miejskich, zob.: A. Smithson, P. Smithson, *Team 10 Primer*, Cambridge (MA) 1968.

budowli o charakterze monumentalnym bądź przestrzeni odgrywających szczególną rolę publiczną. Taka była bowiem przez wieki, akceptowana przez wszystkie praktycznie społeczeństwa preindustrialne, specyfika budowy miast. Na homogeniczną tkankę podstawową, świadczącą o pielęgnowaniu zasady równości mieszczańskiej, składały się domy mieszkalne z wbudowanymi w nie miejscami pracy takimi jak sklepy czy warsztaty. Wszelkie odstępstwa od tej zasady rezerwowane były dla elementów ważnych ze społecznego punktu widzenia i to zarówno tych okazałych, świadczących o potędze władcy, roli Kościoła czy bogactwie miasta, jak i tych drobniejszych w skali, ale niezbędnych dla sprawnego funkcjonowania kolektywnego życia codziennego.

Wyodrębnianie w budowie miasta tkanki zwartej i obiektów o indywidualnym charakterze, ugruntowywane jeszcze dodatkowo przez nadawanie tym ostatnim symbolicznych znaczeń (np. zamek, bramy miejskie – władza; świątynie – szacunek dla Boga, ale też duma miasta; rynek – miejsce wymiany towarów i informacji), było tak dalece zakodowane w świadomości społecznej, iż znajdowało często swe odzwierciedlenie także w sposobie zapisywania planów, w których ważne obiekty traktowano jako elementy trójwymiarowe, dominujące wśród „płaskich” kwartałów zabudowy mieszkaniowej, zaznaczanych jedynie obrysem.

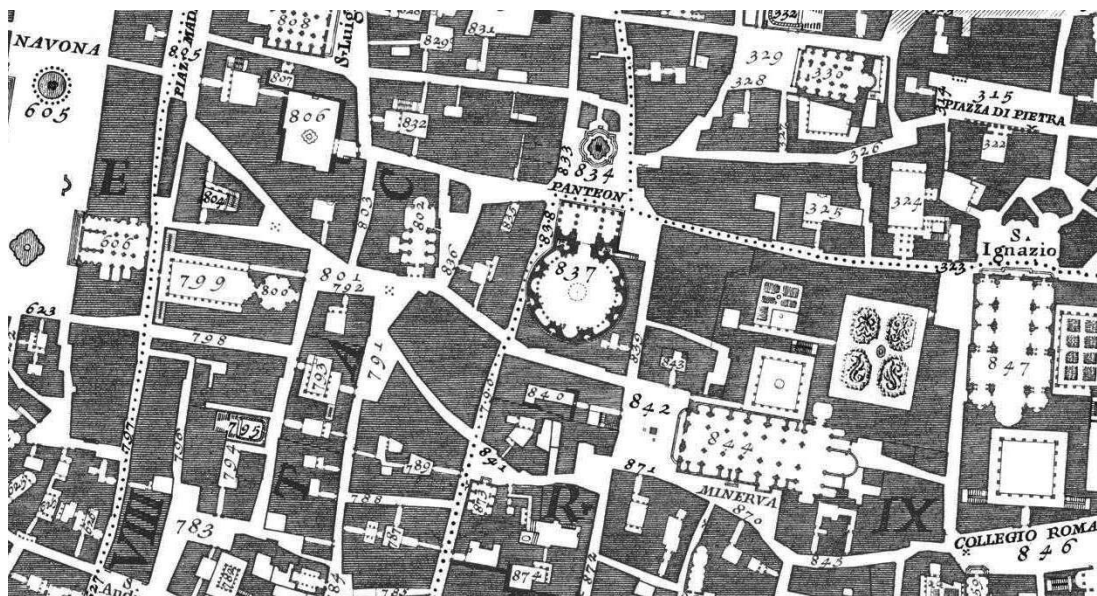
Wraz ze zmianami cywilizacyjnymi niektóre funkcje miejskie i związane z nimi symbole uległy znacznym transformacjom. Pojawiły się także nowe funkcje zajmujące ważne pozycje w zmieniającym się systemie wartości. Stacja kolejowa, bank, szkoła czy muzeum zgodnie z ich nowym statusem otrzymały rangę uprawniającą je do zaistnienia jako obiektu wyróżniającego się z tłą. Zasada ta zaczęła być jednak, szczególnie w XX wieku, mocno nadużywana. Idee związane z rozluźnieniem zabudowy w myśl higienizacji miast, „potrzeby” reklamowej, a także w wielu wypadkach z próżnością architektów (nieprzyjmujących do świadomości, iż wpisanie projektowanego budynku w tkankę miejską w niczym nie umniejsza powagi zadania projektowego) wpłynęły na mnożenie się pojedynczych obiektów niezastługujących na wyeksponowanie z racji swej skromnej roli społecznej.

Nie możemy budować naszych miast jako kolekcji obiektów, demonstrujących nachalnie swoje znaczenie. Byłoby to jak budowanie domu z różnych próbek, nagromadzonych w biurze architektonicznym⁵.

Projektując nowe elementy kubaturowe w mieście i podejmując decyzje co do ich charakteru, projektant nie jest jednakże skazany na dokonywanie wyboru spośród dwóch tylko możliwości, tkanki lub obiektu. Zdarza się bowiem często, iż najwłaściwszym rozwiązaniem jest wpisanie budynku w tkankę miejską i nadanie indywidualnego wyrazu jednej z jego części lub tylko jednej z fasad, które z racji swego usytuowania w strukturze miasta są do tego predestynowane. Włączając się do dyskusji na temat omawianego kompromisu, Pierre von Meiss, w swej książce *Elements of Architecture. From Form to Place*, jako najlepszy przykład takiego rozwiązania przytacza budynek State Banku Maria Botty, powstały we Fryburgu w latach 1977–1981. Meiss pisze

⁵ P. von Meiss, *Elements of Architecture. From Form to Place*, New York 1990, s. 78.

także: „gdyby budynek ten projektowany był w latach 60. na tej samej działce byłby najprawdopodobniej potraktowany jako »obiekt« z uszczerbkiem dla ciągłości tkanki miejskiej”⁶. Wypowiedź ta świadczy niewątpliwie o możliwej do zaobserwowania zmianie w sposobie podejścia do struktury miasta i metod jej rehabilitacji, zapoczątkowanej pod koniec lat 60. XX wieku. Upadek idei modernistycznych i liczne w tym czasie dyskusje rozrachunkowe przyczyniły się bowiem do odkrywania na nowo tradycyjnych komponentów struktury miast.



Il. 1. Plan Rzymu z 1748 roku, którego autorem był Giovanni Battista Nolli, pokazuje w bardzo czytelny sposób relacje pomiędzy zwartą tkanką miejską, monumentami i przestrzeniami publicznymi miasta. Źródło: *Mapping Cultural Space across Eurasia*, <http://dighist.fas.harvard.edu/projects/eurasia/items/show/206> [dostęp: 16.07.2019].

Najwartościowszą niewątpliwie lekcją historyczną, kształtującą ogromną wrażliwość na kontekst urbanistyczny, a także wynikającą z niej umiejętność elastycznego działania na rzecz spójnej struktury miejskiej, może być dla nas poznanie planu Rzymu z 1748 roku, którego autorem był Giovanni Battista Nolli. Plan ten stanowi wyjątkowo interesujący dokument typologiczny, który powinien także szeroko inspirować rozwiązania współczesne. Widać na nim wnętrza większych obiektów publicznych, o funkcji religijnej, społecznej czy państwowej, w taki sam sposób i z taką samą dokładnością jak ulice i place miejskie (na biało, z zaznaczeniem konstrukcji budynków i sposobów urządzenia przestrzeni otwartej), w odróżnieniu od generalnej tkanki miejskiej, obejmującej zasoby mieszkaniowe i komercyjne miasta oraz miejsca pracy (zaznaczonej na planie gęstym szrafem). Łatwo można tutaj zaobserwować, iż kubatura gęstej tkanki podstawowej nadaje kształt oraz zdecydowaną trójwymiarową definicję przestrzeniom

⁶ *Ibidem*, s. 77.

miejskim, bardziej nawet figuralną niż ta, którą posiada sama tkanka. Budynki publiczne rzadko występują jako obiekty wolno stojące. Ich rola zaznaczona jest najczęściej przez poszerzenie ich przedpola i nadanie mu formy placu. Fasada stanowi wtedy zapowiedź rozwinięcia przestrzeni na zewnątrz i do wewnątrz w celu integracji i wzajemnego ożywienia wszystkich przenikających się „pokoi miejskich”, a „dla Nollego i ludzi jemu współczesnych przestrzenie publiczne i wnętrza obiektów publicznych były nierozdzielnie związane, stanowiąc jedność myśli i doświadczenia”⁷.

Różnorodność w jedności

W miastach historycznych, opartych podobnie jak pojedyncze budowle na łańdźce hierarchicznym, formułach porównywalności, porządkach i kanonach piękna, udawało się z łatwością osiągać różnorodność w jedności, czyli harmonię i kontynuację przestrzeni publicznych przy jednoczesnym zachowaniu silnej indywidualności poszczególnych obiektów. Piękno wynikać miało „z pięknych form i właściwego stosunku całości do części, części pomiędzy sobą oraz części do całości, albowiem budowla powinna się przedstawiać jako całkowity i skończony organizm, w którym jeden członek odpowiada drugiemu, a wszystkie są potrzebne w zamierzonej całości”⁸. Podobnie rozumiano piękno w przypadku kształtowania miast⁹. Miasto, jako całość, podzielone było na części. Regulacyjna siatka ulic i placów wyznaczała kwartały zabudowy, które z kolei podzielone na działki stanowiły ramy dla sukcesywnego wprowadzania mniejszych elementów. Przy takich założeniach generalnych nie było miejsca na działania przypadkowe, należało jedynie wypełniać przestrzenie uprzednio już przygotowane. Dodatkowym gwarantem właściwego stosunku całości do części, części pomiędzy sobą... itd. był powszechnie stosowany język form informujący o wszystkich charakterystycznych punktach całego miasta i każdego budynku.

*Obiekty wyjątkowe mówiły o roli i znaczeniu miasta; rozbudowane narożniki domów zlokalizowanych na skrzyżowaniach ulic wskazywały na ich znaczenie przestrzenne. Każdy, niezależnie od wykształcenia, architekt, majster czy rzemieślnik, wiedział, że budując dom, musi podkreślić wszystkie krawędzie kończące bryłę i oznaczyć główne wejścia oraz otwory okienne według gradacji ich ważności... niezależnie, czy było to w gotyku, romańszczyźnie czy rokoko*¹⁰.

Znanymi i podziwianymi przykładami przestrzeni miejskich, wokół których wszystkie budynki wznoszone były w sposób świadczący zarówno o znajomości symbolicznego kodu, jak i świadomej odpowiedzialności za wspólną przestrzeń, może być ulica Kramgasse w Bernie, szwedzkie miasteczko Visby, Rynek Wielki w Zamościu, Długi Targ w Gdańsku czy zabudowa nad brzegiem zatoki w małym mieście Hydra na greckiej wyspie o tej samej nazwie. Takich przykładów jest wiele w różnych miejscach

⁷ E.N. Bacon, *Design of Cities*, New York 1968, s. 147.

⁸ A. Palladio, *Cztery księgi o architekturze*, tłum. M. Rzepińska, Warszawa 1955, s. 10.

⁹ „Dom jest małym miastem. Budując go trzeba wziąć pod uwagę wszystko to, co odnosi się do budowy miasta”, zob.: L.B. Alberti, *Ksiąg dziesięć o sztuce budowania*, tłum. I. Biegańska, Warszawa 1960, s. 189.

¹⁰ J. Wujek, *Mity i utopie architektury XX wieku*, Warszawa 1986, s. 104.

w Europie. Każde z tych miejsc jest inne, budowane w innym okresie, warunkach i zgodnie z różnymi upodobaniami, wszystkie jednak charakteryzują się jednorodnością – ujednoliconą konstrukcją bowiem, stosowane materiały i detal architektoniczny skutecznie równoważą indywidualne cechy obiektów, ich wielkość, proporcje, rozwiązanie elewacji.

Miasto rozwija się w ciągu wieków, w jego obliczu można zazwyczaj dostrzec odbicie różnych następujących po sobie stylów. Ich zmienność bywa źródłem bogactwa i uroku krajobrazu miejskiego, jeżeli kamyki mozaiki składają się na całość harmonijną, jeżeli wrażeniu różnorodności towarzyszy odczucie ładu¹¹.



Il. 2. Historyczna zabudowa wokół zatoki w Hydrze jest podziwianym przykładem na to, jak jednorodna struktura, tradycyjne materiały i architektoniczny detal skutecznie równoważą indywidualny charakter poszczególnych obiektów – ich wielkość, proporcje i rozwiązanie fasady – tworząc wyjątkowo harmonijną całość, fot.: D. Briggs

¹¹ W. Ostrowski, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*, Warszawa 1996, s. 240.

Jedność ścian i posadzki przestrzeni publicznej

Skala i nastrój przestrzeni publicznej, a co za tym idzie sposób ich odbierania przez użytkowników, zależy w ogromnej mierze od proporcji i charakteru ich ścian (stopnia otwarcia, rodzaju otworów, detalu) oraz od relacji tych ścian do powierzchni ulicy czy placu, które ograniczają. Niebagatelne znaczenie ma też sposób rozwiązania samej posadzki i ustawiania zarówno dominant, jak i elementów drobnych, np. zieleni, rzeźby czy akcentu wodnego. Wspomniana problematyka ilustrowana jest w sposób modelowy przez wiele spośród znanych rozwiązań historycznych.

Piazza del Campo w Sienie to wspaniały przykład na to, jak gęsta zabudowa, tworząca trójwymiarowe krawędzie placu, wzmaga wizualnie jego otwartość. Idąc ciasnymi, krętymi uliczkami, nikt nie spodziewa się, iż w pewnym momencie nastąpi eksplozja przestrzeni otwartej. Kształt placu, wynikający z konfiguracji otaczających go ulic, wzmocniony jest przez promienisty wzór i opadanie posadzki w kierunku najważniejszego obiektu Palazzo Publico z dominantą w postaci wysokiej i smukłej wieży – zwornika kompozycji. Ujednolicenie charakteru i wysokości zabudowy otaczającej plac podkreśla rolę tej zabudowy w utrzymywaniu spójności placu jako przestrzeni publicznej.

Piazza del Campidoglio w Rzymie stanowi z kolei najlepszą ilustrację mistrzowskiego działania Michała Anioła, który przez uzupełnienia i zmianę charakteru istniejących fragmentów „ścian” (wybudowanie muzeum, będącego symetrycznym odpowiednikiem pałacu Konserwatorów – Palazzo dei Conservatori) oraz wprowadzenie „podłogi” z charakterystycznym wzorem i zróżnicowaniem poziomów, jednoczącej wszystkie elementy kompozycji, przekształcił miejsce nieuporządkowane w mocną i harmonijną, a zarazem wyrafinowaną, całość.

Inną jeszcze lekcję może nam dać rozwiązanie Piazza Ducale w Vigevano. Ten plac miejski ukształtowany był już wcześniej, a trzy jego pierzeje otoczone były, dla uzyskania jednolitego wyrazu, arkadowaniem. W drugiej połowie XVII wieku podjęto decyzję o budowie Cattedrale Sant’Ambrogio, która miała stanowić czwartą pierzeję placu, zajmowaną do tamtego czasu przez przedpole głównego wejścia do letniej rezydencji Sforzów. Działka, na której powstać miał kościół, charakteryzowała się geometrią pozostającą w pewnym konflikcie z geometrią placu. Budowniczowie zdecydowali, iż najważniejszą rolą obiektu jest współtworzenie przestrzeni publicznej, toteż elewacja kościoła podporządkowana została tej właśnie funkcji. Nie zawahano się nadać jej znacznej niezależności, a nawet przedłużyć ją poza bryłę budynku tak, że nałożona została częściowo na obiekty sąsiadujące.

Jednym z pierwszych teoretyków, który podkreślał pozytywne psychologiczne efekty, jakie wywołują czytelnie zdefiniowane ścianami, harmonijne i piękne przestrzenie miejskie, był Camillo Sitte. W swej książce *Der Stadtebau nach seinem kunstlerischen Grundsatz*¹², która ukazała się w 1889 roku, występował on przeciwko typowemu dla praktyki budowlanej drugiej połowy XIX wieku podziałowi terenu na działki budowlane (nieliczącemu się zazwyczaj z zastanymi warunkami naturalnymi czy kulturowymi)

¹² C. Sitte, *Der Stadtebau nach seinem kunstlerischen Grundsatz*, Wien 1889.

i nawoływał do zdobywania doświadczeń w drodze bacznej analizy modeli historycznych. Jego, niezrealizowana niestety, propozycja przekształceń i uzupełnień w rejonie katedry, zlokalizowanej w ważnym rejonie Wiednia przy Ringstrasse, proponowała nie tylko wytworzenie kameralnego dziedzińca przed kościołem, ale także do związanie omawianego fragmentu miasta w harmonijną całość z otoczeniem. Sama koncepcja stała się rozwiązaniem modelowym, które wywarło wielki wpływ na zrozumienie zasad „artystycznego” kształtowania współczesnych przestrzeni miejskich.



Il. 3. Piazza Ducale w Vigevano – harmonijna całość została tutaj osiągnięta dzięki arkadowaniu wzdłuż trzech pierzei placu, wprowadzeniu spajającego wzoru posadzki i podporządkowaniu fasady kościoła geometrii przestrzeni publicznej. Źródło: *La Piazza di Vigevano*, [w:] T. Montanari, 2017: *per la rivoluzione della bellezza*, www.patriaindipendente.it/persone-e-luoghi/servizi/2017-per-la-rivoluzione-della-bellezza [dostęp: 16.07.2019].

Wielkie ulice – „ścieżki” i „miejsca”

Ulice to niezwykle ważny komponent struktury miejskiej. To nie tylko znane z planów dwuwymiarowe, linearne elementy, które pozwalają ludziom przemieszczać się z miejsca na miejsce, zapewniając również nieskrępowany, publiczny dostęp do nieruchomości, lecz także trójwymiarowe przestrzenie pełniące w mieście wiele odpowiedzialnych funkcji społecznych, spośród których wyróżnić można także funkcje edukacyjne. Wyniki badań prowadzonych równolegle w wielu ośrodkach naukowych potwierdzają, iż przez konfigurację ulic i placów, uformowanie i funkcję budynków, ich estetykę i wyrażane przez nie treści można w niezwykle

skuteczny sposób przekazywać takie wartości jak piękno, konsekwencja, szacunek czy sprawiedliwość.

Do budowania dobrych miast i sprzyjających życiu społecznemu ulic potrzebne jest zebranie pewnych generalnych pryncypiów projektowych, do których można by odnosić się w praktyce. Oprócz klasycznych pryncypiów kompozycyjnych przypomnieć tu należy kilka innych podstawowych zasad, których stosowanie jest zazwyczaj widoczne w ulicach ocenianych jako zdecydowanie lepsze niż inne. Najważniejsze z nich to: jasne zdefiniowanie ulicy, określenie jej granic, początku i końca; zaproszenie do wejścia i przebywania na ulicy; utrzymanie ludzkiej skali dzięki odpowiedniemu dobraniu wysokości ścian do odległości pomiędzy pierzejami; dbałość o komfort, czyli ustosunkowanie się do warunków klimatycznych oraz stosowanie materiałów ułatwiających wygodne korzystanie z ulicy i bieżące utrzymywanie jej w dobrym stanie; przeźroczystość, czyli przenikanie się domeny publicznej i prywatnej; zapewnienie interesujących, angażujących zmysł wzroku obrazów, które nie wprowadzają jednak chaosu i poczucia dezorientacji.

Wydawać by się mogło, że zalecenia odnośnie do skali, harmonii, porządku, jedności i różnorodności oraz określenie charakteru funkcjonalnego ulic, wynikającego z ich miejsca w mieście, to wystarczająca podstawa do budowania modeli i określania najważniejszych w danych warunkach parametrów fizycznych i funkcjonalnych ulic. Najlepsze proporcje i detal, najlepsze położenie i najefektywniejsza dostępność (atributy dobrej „ścieżki”) nie wystarczą jednak, aby przestrzeń publiczną nazwać „miejscem” – „miejsca i zdarzenia [bowiem] powstają dopiero wtedy, gdy dodamy ludzi do czasu i przestrzeni”¹³. Ludzie potrzebni są przestrzeni publicznej, ożywiają ją, nadają jej sens, charakter i tożsamość. Przestrzeń publiczna potrzebna jest z kolei ludziom jako zaplecze ich codziennej rutyny, ale też jako miejsce dające człowiekowi oparcie psychiczne i sprawiające, że ludzkie doświadczenia nabierają intensywności i głębi.

Aby ulice i place mogły pełnić taką rolę, muszą być przez ludzi dostrzegane i łatwo zapamiętywane, muszą przyciągać – sprawiać, by chciało się na nich być. Kryteria związane z percepcją miasta przy udziale zmysłów i zagadnienia związane z ludzką psychiką wiążą się często ze słowem „magia”, bo to właśnie ulotne, nierzeczywiste wartości sprawiają również, że ludzie są przyciągani przez niektóre ulice i znajdują się na nich właśnie nie dlatego, że muszą, ale dlatego, że chcą tam być.

*Jest pewna magia w wielkich ulicach [...], najlepsze z nich spełniając role użytkowe są równocześnie pełne radości. Oferują rozrywkę, są dostępne dla wszystkich. Pozwalają na anonimowość i na rozpoznanie. Są symbolem społeczeństwa i jego historii [...]. Są miejscami ucieczki i romantycznych przeżyć [...]. Na wielkich ulicach wolno jest marzyć, wspominać rzeczy, które mogły nie wydarzyć się nigdy, i oczekiwać na te, które być może nie wydarzą się wcale*¹⁴.

¹³ Aldo van Eyck – znany architekt holenderski, zob.: A.C. Antoniades, *Architecture...*, op. cit., s. XXV.

¹⁴ A.B. Jacobs, *Great Streets*, Cambridge (MA)–London, s. 11.

I to powyższe sformułowanie wydaje się najtrafniejszą definicją „wielkich ulic”, szczególnie że stanowi jedynie ramy, w które wpisywać można to, co namacalne, obiektywne, użytkowe, i to, co nierzeczywiste, subiektywne i magiczne.

Wielkich ulic są setki na całym świecie – w Pittsburghu, Rzymie, Barcelonie, Paryżu czy Pekinie. Trudno byłoby wybrać jedną lub kilka z nich, które można by uznać za rozwiązania modelowe, dlatego warto w tym przypadku posłużyć się wielką książką na ten temat, którą jest niewątpliwie *Great Streets* Allana B. Jacobsa.

Wielkie sekwencje urbanistyczne – wrażliwość na kontekst i dynamiczny odbiór

Sekwencje urbanistyczne tworzą na ogół wydzieloną kategorię w klasyfikacji przestrzeni publicznych. Zaliczane są do niej ciągi składające się z większej liczby elementów, które razem dopiero tworzą inspirującą całość, czego przykładem może być system kanałów w Amsterdamie, francuska dzielnica w Nowym Orleanie, wiele kilometrów przekrytych arkadami chodników, będących wyróżnikiem ulic Bolonii, czy zapamiętywane zawsze łącznie z innymi kameralne w skali uliczki Bath. Droga Królewska w Krakowie – trakt, którym przejeżdżali królowie polscy udający się na Wawel – wymyka się nieco z tak definiowanej kategorii. Jest ona bowiem niewątpliwie jedną z najpiękniejszych na świecie wielkich sekwencji urbanistycznych, pozwalając równocześnie swym głównym komponentom – ulicy Floriańskiej, Rynkowi Głównemu czy ulicom Grodzkiej i Kanoniczej – zachować status odrębnych wielkich całości¹⁵.

Krakowska Droga Królewska jako przykład wielkiej sekwencji urbanistycznej nie pojawia się w literaturze zagranicznej wcale, mimo iż kontekst dla niej stanowi unikalny zespół Starego Miasta o ogromnej wartości, doceniony między innymi przez umieszczenie go w 1978 roku na pierwszej Liście światowego dziedzictwa UNESCO. Inne za to założenie, z polskim akcentem, składające się z kilku posiadających indywidualne cechy i nanizanych na wspólną oś wewnątrz urbanistycznych, doczekało się wielu niezwykle pochlebnych opinii. Mowa tu o grupie placów w Nancy, która zaprojektowana została przez Emmanuela Hérégo i zbudowana w rekordowo krótkim czasie w latach 1752–1755 z inicjatywy i według wskazówek króla polskiego Stanisława Leszczyńskiego. Grupa składa się z regularnego w kształcie Place Royale połączonego przez krótką ulicę i monumentalny pawilon bramny z wydłużonym i wypełnionym zielenią Place de la Carrière (placu przed Palais de l'Intendance – obecnie: Palais du Gouvernement) o półkolistych kolumnadach oraz z otwartym dla społeczeństwa ogrodem za pałacem, dostępnym z głównej osi dzięki ażurowemu prześwitowi pod budynkiem.

Założenie – zwane jako całość placem Stanisława (Place Stanislas) – wciąż uznawane jest za jeden z najważniejszych modeli historycznych i opisywane jest jako dzieło najwyższej architektury. Szczególnie godne podziwu okazały się tutaj następujące wartości: niezwykła wrażliwość na kontekst urbanistyczny (założenie scaliło w jeden

¹⁵ Więcej o krakowskiej Drodze Królewskiej zob.: A. Palej, B. Malinowska-Petelenz, G. Berry, *Wielkie ulice – ich krótka charakterystyka i współczesna rola w mieście*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki. Teoria i Historia” 2000, t. 45, s. 167–178.

organizm dwie odwrócone od siebie części miasta); wykorzystanie zastanych cech miejsca (z pełną konsekwencją nawiązano tutaj do kierunku i szerokości starego średniowiecznego placu turniejów, zachowano też funkcję bramy przez wprowadzenie do nowej kompozycji placów pawilonu w kształcie łuku triumfalnego); idea wzbogacenia zespołu architektonicznego o ogólnodostępne funkcje publiczne (administracyjne, oświatowe, kulturalne, zdrowotne i rekreacyjne); nadanie szczególnej roli zieleni i udostępnienie jej społeczeństwu, a także, a może przede wszystkim, to, iż „nowe elementy zastosowano w taki sposób, aby stworzyć wraz z elementami istniejącymi nową, inspirowaną i pełną życia przestrzenną jedność”¹⁶.

Rozczłonkowanie założenia, ludzka skala i zapisanie już w samej koncepcji zasad odbioru dynamicznego ruchu, przemieszczania się, przechodzenia z jednego „pokoju miejskiego” do drugiego to cechy, które charakteryzować powinny także współczesne kompozycje urbanistyczne, wykazujące zbyt często jedynie wartości statyczne.



Il. 4. Droga Królewska w Krakowie to jedna z najpiękniejszych wielkich sekwencji urbanistycznych, w której główne komponenty – ulica Floriańska, Rynek Główny czy ulice Grodzka i Kanonicza – zachowały status odrębnych wielkich całości, fot.: autorka

¹⁶ S. Giedion, [w:] R. Trancik, *Finding Lost Space*, New York 1986, s. 220.

Mosty pełne życia

Z ideą czytelnych sekwencji przestrzeni publicznych i zasadą dbałości o utrzymanie ich kontynuacji wiąże się idea mostów pełnych życia znanych też jako *living bridges*. Mosty buduje się w miejscach, gdzie niezbędne staje się pokonanie bariery naturalnej, rzeki, jaru, wąwozu, bądź bariery wzniesionej przez człowieka – kanału, linii kolejowej czy drogi szybkiego ruchu. Przęsła mostu podparte przez konstrukcję nośną lub pomosty na niej zawieszane stwarzają możliwość łatwego umieszczania na nich obiektów, pełniących rozmaite zadania bez potrzeby ograniczania funkcji mostu tylko do ułatwiania przeprawy z jednej na drugą stronę.



Il. 5. Ponte di Rialto w Wenecji to jeden z pierwszych i niewątpliwie najbardziej znanych *living bridges*, który jest podtrzymywany przez jeden łuk o długości 28 metrów i wysokości 7,5 metra przerzucony nad Canal Grande. Trzy równoległe biegi schodów obsługują most. Źródło: *Ponte Rialto created by ea8322*, www.pxleyes.com/photography-picture/5b4b74abbe0f9/Ponte-Rialto.html [dostęp: 16.07.2019].

Historia mostów pełniących różne funkcje rozpoczęła się w 1141 roku, kiedy to Wielki Most (Grand Pont, dzisiaj w tym miejscu Most Wymiany – Pont au Change) w Paryżu stał się punktem wymiany pieniędzy. W średniowieczu na mostach wносили młyny, sklepy, karczmy, kaplice. Stanowiły one też często bramę do miasta, pełniącą funkcję obronną i wtedy to kwaterowano na nich czasowo załogi. Sławny, stojący do dziś Stary Most (Ponte Vecchio) we Florencji, wzniesiony z kamienia w 1345 roku, mieścił w sobie w pierwszym okresie po wybudowaniu sklepy, zabezpieczające

podstawowe potrzeby mieszkańców miasta zastąpione później przez funkcje luksusowe, takie jak handel złotem czy srebrem. Z nastaniem renesansu spontanicznie budowane mosty średniowieczne ustąpić musiały projektom bardziej formalnym, klasycznym, powierzonym zazwyczaj konkretnym budowniczym. Antonio da Ponte to autor zuchwałego, jak na owe czasy, jednoprzęsłowego rozwiązania Ponte di Rialto w Wenecji, które od czasu ukończenia w 1591 roku zachwyca swą elegancją i funkcjonalnością. Warto przypomnieć, że swoją wersję tego mostu zaprojektował także Andrea Palladio w 1570 roku i właśnie jego rozwiązanie inspirowało przez wieki malarzy i architektów.

Wieki XVIII i XIX obfitowały w wielką liczbę projektów – najczęściej niezrealizowanych – mostów triumfalnych, mostów składowo-handlowych, mostów będących świadectwem fascynacji nowymi wynalazkami. Pojawienie się nowych materiałów i technologii wymusiło niejako, po raz pierwszy w historii, rozdzielenie kompetencji pomiędzy architektami i inżynierami, a w związku z tym także konieczność ich ścisłej współpracy. Początek XX wieku to kontynuacja eksperymentów, pojawiają się projekty mostów będących zarazem galerią sztuki, mostów związanych z zabudową mieszkaniową o wielkiej skali, mostów kryształowych, mostów-garaży. Prawie wszystkie jednak z wymienionych koncepcji pozostały jedynie w sferze projektowej. Podobny los spotkał propozycje mostów wielofunkcyjnych lat 60., występujących w postaci megastruktur zawieszonych nad dachami Paryża, Salzburga czy Tunisu. Inicjatywą jednak, która przyczyniła się w największym stopniu do rozpropagowania koncepcji mostów o wielu różnych funkcjach, był niewątpliwie konkurs na most nad Tamizą¹⁷ oraz wielka wystawa „Living Bridges” zorganizowana po jego rozstrzygnięciu pod koniec 1996 roku w Galerii Królewskiej Akademii Sztuki (Royal Academy of Arts) w Londynie. Odwiedzana tłumnie, nie tylko przez architektów, stała się dużym wydarzeniem tamtego sezonu.

W dzisiejszych miastach wielofunkcyjne mosty, przerzucane nie tylko nad, ale także pod przeszkodą, pomagają w utrzymaniu ciągłości przestrzeni publicznych i przywróceniu im charakteru miejsc intensywnie użytkowanych i zdominowanych przez ruch pieszcy. Łatwo też można zauważyć, iż w coraz większym stopniu celebrowane one różnorodność, multiplikowanie elementów, zestawianie funkcji, technologii, materiałów, a także sposobów zarządzania obiektami w sposób odbiegający od utartych norm, znanych typologii i przyzwyczajzeń, które to cechy są cechami hybryd – nowych elementów, które pojawiają się w strukturze miast.

Znakiem nowych czasów staje się hybrydyzacja¹⁸. Czy zmieni ona sposób myślenia o mieście? Czy poda w wątpliwość zasadność posilkowania się modelami

¹⁷ Do udziału w konkursie zaproszono siedmiu najznamienitszych światowych architektów wraz z zespołami. Pierwszą nagrodę *ex aequo* otrzymali Zaha Hadid i Antonio Grumbach. Chętnych do zapoznania się z pracami konkursowymi odsyłam do architektonicznych periodyków z roku 1996–1997.

¹⁸ Zob. szerzej: M. Palej, *Hybrydy – nowe elementy w strukturze miast*, „Czasopismo Techniczne. Architektura” 2010, z. 6-A, s. 57–64.

historycznymi? W odpowiedzi na te pytania pomoc mogą przytoczone niżej stwierdzenia, zaczerpnięte z *The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture*:

Nadszedł czas hybrydyzacji [...]. W świecie, który zmienia się w każdej sekundzie [...] musimy opracować systemy, procesy i mechanizmy, które pozwolą nam na zebranie wszystkich informacji i utworzenie z nich złożonej, nowej kreacji architektonicznej.

Ze względu na dużą skalę współczesnych hybryd strategie związane z kompozycją urbanistyczną powinny być także w ich przypadku stosowane. Dlatego też definicja hybrydy powinna zawierać takie „intelektualne narzędzia projektowe” jak perspektywa, siatka urbanistyczna, dialog z punktami orientacyjnymi czy zgodność z otaczającą przestrzenią publiczną¹⁹.

Współczesne zadania modeli historycznych

Poznawanie przeszłości, wykorzystywanie nagromadzonych w niej doświadczeń, „wspinanie się na ramiona poprzedników” jest naturalnym mechanizmem gwarantującym rozwój wszystkich dziedzin wiedzy. Wpływa na lepsze zrozumienie problemów dnia dzisiejszego, jest też niezbędnym przygotowaniem do każdej próby przewidywania jutra.

Jesteśmy karłami, którzy wspięli się na ramiona olbrzymów. Widzimy od nich więcej i sięgamy spojrzeniem dalej nie dlatego, że wzrok nasz jest ostrzejszy albo wzrost wyższy. To oni dzięki swej gigantycznej wielkości pozwolili nam wznieść się wysoko ponad ziemię²⁰.

Zainteresowanie się przykładami historycznymi i nadawanie im ponadczasowego wymiaru stało się ostatnio widoczne zarówno we współczesnych koncepcjach teoretycznych, jak i w praktyce projektowej. Nie znaczy to wcale, iż można wzorować się wprost na akceptowanych ciągle przez społeczeństwa rozwiązaniach historycznych. Nie da się tak po prostu cofnąć wskazówek zegara, gdyż mimo wielu elementów stałych w życiu ludzkim i kulturze są też i takie, które ulegają głębokim i trwałym transformacjom. Niezależnie jednak od postępujących przeobrażeń współczesnego świata projektowanie urbanistyczne bazować ciągle musi na znajomości procesu historycznego, aby zrozumieć aktualną strukturę miast i móc odpowiednio wpływać na jej dalszy rozwój. Powrót do teorii i modeli przestrzeni miejskich funkcjonujących w przeszłości pozwala również dostrzec niezbędną potrzebę ustanowienia reguł w postaci przestrzennej siatki ulic, placów i zdefiniowanych przestrzeni otwartych, stanowiącej ramy dla wprowadzania pojedynczych obiektów architektonicznych. Zapis tych reguł zapewniać powinien odpowiednio dużą elastyczność, dopuszczającą różnorodność stylów i form, skali i charakteru budynków, oraz pozwalać na wytwarzanie interesujących, spójnych połączeń pomiędzy starym i nowym.

¹⁹ *The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture. City, Technology and Society in the Information Age*, Barcelona 2003.

²⁰ W. Ostrowski, *Wprowadzenie do historii...*, op. cit. s. 15.

Trzeba czegoś więcej aniżeli tylko dobrych architektów czy architektów krajobrazu, aby stworzyć dobre miasta; trzeba dobrych reguł, które niekoniecznie będą w stanie zagwarantować najwyższą jakość w każdym calu, ale pomogą zapobiec katastrofom²¹.

Dobre miasta jednak to nie tylko miasta rozwijające się według reguł. To też takie, które uwzględniają ludzkie potrzeby wynikające z niezmiennej pod wieloma względami, a ukształtowanej na drodze ewolucji, ludzkiej natury i takie założenie pozwala wierzyć w to, iż historyczne modele przestrzeni miejskich oraz reprezentowane przez nie wartości długo jeszcze nie tracą wiele ze swojej aktualności²².

We współczesnej edukacji i praktyce architektonicznej rozwiązaniom historycznym, które zyskały rangę rozwiązań modelowych, nadaje się nową, szczególną rolę. Uważane są one nie tylko za źródło inspiracji i punkt odniesienia, niezbędny w przypadku oceny rozwiązań dawnych i nowych. Są także postrzegane jako niezwykle efektywne narzędzie porozumiewania się. Ilustrując w trakcie prezentacji swe zamierzenia projektowe przykładami znanych, sprawdzonych przez użytkowników realizacji, architekt wywołuje u słuchaczy jednoznaczne skojarzenia dotyczące obrazu miejsca, jego skali, proporcji, nastroju, a także odbioru społecznego, wyrażającego się przez częstotliwość i intensywność użytkowania przestrzeni. Jest to prosty, a zarazem skuteczny, sposób czytelnego określania swych intencji projektowych, a wyrobienie tego rodzaju umiejętności wydaje się szczególnie ważne w sytuacji coraz większej integracji systemów edukacji architektonicznej i globalnego rynku pracy. Zachęcanie studentów do sukcesywnego powiększania przedstawionej w tym artykule kolekcji o inne, uznane przez nich za ważne, wartości i pomocne w ich zrozumieniu rozwiązania, zaowocować może wzbogaceniem warsztatu projektowego przyszłych architektów, a co za tym idzie – może przyczynić się do powstawania rozwiązań przestrzeni publicznych w miastach o wysokiej jakości funkcjonalno-przestrzennej i szerokiej akceptacji społecznej.

Bibliografia

- Alberti L.B., *Ksiąg dziesięć o sztuce budowania*, tłum. I. Biegańska, Warszawa 1960.
Antoniades A.C., *Architecture and Allied Design: An Environmental Design Perspective*, Dubuque (IA) 1992.
Bacon E.N., *Design of Cities*, New York 1968.
Campbell R., *The Choice: Learn from the Past or Fail in the Future*, „The Boston Globe Magazine”, 11.11.1984.
Jacobs A.B., *Great Streets*, Cambridge (MA)–London 1996.
Meiss P. von, *Elements of Architecture. From Form to Place*, New York 1990.

²¹ Za: R. Campbell, *The Choice: Learn from the Past or Fail in the Future*, „The Boston Globe Magazine”, 11.11.1984, s. 35.

²² Zob. szerzej: A. Palej, *Historyczne modele przestrzeni ulicznej a nowe manifesty*, [w:] *Przestrzeń dla komunikacji w mieście. VIII Ogólnopolska III Międzynarodowa Konferencja Instytutu Projektowania Urbanistycznego*, Kraków, 10–12 maja 2002, red. W. Wicher, Kraków 2002, s. 227–238 oraz eadem, *Współczesna problematyka przestrzenna miast i jej historyczne tło*, [w:] K. Bojanowski et al., *Elementy analizy urbanistycznej*, Kraków 1998, s. 31–112.

- Ostrowski W., *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*, Warszawa 1996.
- Palej A., *Historic Paradigms and Their Role in Contemporary Teaching and Design Practice*, [w:] *Cities of Information Civilization. New Challenges*, Kraków 2019, s. 208–221.
- Palej A., *Historyczne modele przestrzeni ulicznej a nowe manifesty*, [w:] *Przestrzeń dla komunikacji w mieście. VIII Ogólnopolska III Międzynarodowa Konferencja Instytutu Projektowania Urbanistycznego*, Kraków, 10-12 maja 2002, red. W. Wicher, Kraków 2002, s. 227–238.
- Palej A., *Miasta cywilizacji informacyjnej. Poszukiwanie równowagi pomiędzy światem fizycznym a wirtualnym*, Kraków 2003.
- Palej A., *Współczesna problematyka przestrzenna miast i jej historyczne tło*, [w:] K. Bojanowski et al., *Elementy analizy urbanistycznej*, Kraków 1998, s. 31–112.
- Palej A., Malinowska-Petelenz B., Berry G., *Wielkie ulice – ich krótka charakterystyka i współczesna rola w mieście*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki. Teoria i Historia” 2000, t. 45, z. 2, s. 167–178.
- Palej M., *Hybrydy – nowe elementy w strukturze miast*, „Czasopismo Techniczne. Architektura” 2010, z. 6-A, s. 57–64.
- Palladio A., *Cztery księgi o architekturze*, tłum. M. Rzepińska, Warszawa 1955.
- Sitte C., *Der Städtebau nach seinem künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1909.
- Smithson A., Smithson P., *Team 10 Primer*, Cambridge (MA) 1968.
- The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture. City, Technology and Society in the Information Age*, Barcelona 2003.
- Trancik R., *Finding Lost Space*, New York 1986.
- Wujek J., *Mity i utopie architektury XX wieku*, Warszawa 1986.