

**Janusz Słodczyk, 2012, *Historia planowania i budowy miast*,
Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, 441 s.**

Lokacja miast, a wraz z nią sukcesywne kształtowanie się ich struktur morfologicznych wzbudzają niesłabnące zainteresowanie różnych środowisk naukowych, spośród których wiodącą rolę, oprócz urbanistów, odgrywają geografo- wie zajmujący się z założenia wszelkimi procesami i zjawiskami zachodzącymi w przestrzeni. Fascynację tą materia podtrzymują bowiem kolejne odkrycia archeologiczne przekładające się na nowe ujęcia i interpretacje historyków, niekiedy całkiem odmienne od wcześniej prezentowanych. W powyższym kontekście na spore uznanie zasługuje niezwykle obszerna praca Janusza Słodczyka obejmująca aktualny stan wiedzy na temat metod planowania i budowy miast od czasów starożytnych do współczesnych.

Książka składa się z 11 rozdziałów zasadniczo uporządkowanych chronologicznie. Otwiera ją wyróżnienie podstawowych czynników wpływających na formowanie się pierwszych miast. Przyjmując, że były nimi: nadwyżka produkcji w rolnictwie, wzrost wymiany handlowej, względy bezpieczeństwa oraz uwarunkowania religijne, Autor przechodzi do omówienia najstarszych cywilizacji, rozpoczynając od charakterystyki ośrodków protomiejskich – Jerycha, Çatal Hüyük i Hacilaru. Najwięcej uwagi – co zupełnie zrozumiałe – poświęcono jednak urbanizacji na terenie Mezopotamii i Egiptu. W dolinie Eufratu i Tygrysu Sumerowie zbudowali przecież kilka ważnych grodów, w tym Uruk i Ur. Ich szczególnie duże znaczenie wiązało się z wprowadzeniem ustroju społeczno-ekonomicznego i politycznego polegającego na skupieniu władzy świeckiej i religijnej w rękach jednego kapłana oraz dokonaniu specjalizacji i podziału pracy. Znalazło to odzwierciedlenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obu miast, gdyż stonkowo szybko powstały liczne kompleksy świątyń ku czci różnych bogów, a wokół nich wznoszono obiekty handlowo-usługowe. Z kolei rozwój miast egipskich, a zwłaszcza Teb, determinowały piramidy, czyli *de facto* budownictwo sepulkarne. Ponadto ośrodki nad Nilem, w przeciwieństwie do położonych na obszarze Mezopotamii, zwykle nie miały solidnych fortyfikacji, co – jak słusznie zauważa Autor – świadczyło o dużym poczuciu bezpieczeństwa w ramach scentralizowanego państwa.

W rozdziale II rozważania nadal dotyczą zdobyczy kultury i techniki antycznej, a przede wszystkim rozwiązań zaproponowanych przez Greków i Rzymian. Jak powszechnie wiadomo, ci pierwsi zaczęli projektować centralny plac miasta (agorę) jako miejsce życia społecznego, które po otoczeniu murem tworzyło z akropolem unikatowy system obronny. Jeszcze istotniejszym wkładem Greków w sferze planowania miast było opracowanie przez Hipodamosa regularnej

siatki ulic w kształcie prostokątnej szachownicy, co ułatwiało wytyczanie traktów komunikacyjnych, a także parcelację terenu. Janusz Słodczyk uznaje tę koncepcję za pierwszą bazującą na naukowych podstawach, czemu trudno nie przyznać racji, zważywszy że według tego planu zakładano miasta w całym basenie Morza Śródziemnego przez około 150 lat (np. Milet, Pireus, Rodos). Później schemat Hipoddamejski nieznacznie udoskonalono, wytyczając ulice zróżnicowane co do szerokości oraz wzbogacając architekturę placów, aby pełniły bardziej reprezentacyjne funkcje. Znakomitym przykładem jest tutaj Aleksandria, gdzie przy agorze zlokalizowano wiele instytucji publicznych, w tym słynną bibliotekę, gimnazjon i teatr.

Na tle Greków równie korzystnie wypadają Rzymianie, choć trzeba przyznać, że korzystali z doświadczeń i wzorców hellenistycznych. Sam Rzym – jak podkreśla Autor – nie jest bynajmniej dobrym wyznacznikiem ogółu ich dokonań. Miasto rozbudowywało się samorzutnie, co było rezultatem wynikającym zarówno z cech topograficznych, jak i dynamicznego przyrostu liczby ludności. Warto jednak dodać, że urbanizacja na taką skalę była możliwa wyłącznie dzięki sprawnie funkcjonującej sieci akweduktów i kolektorów sanitarnych.

Zupełnie inaczej należy natomiast ocenić Konstantynopol, który w 330 r. został stolicą imperium rzymskiego. Nie dość, że zajmował strategiczne położenie na granicy Europy i Azji, to jednocześnie wszechstronnie się rozwijał i w szczytowym momencie mieścił ponad 300 ulic, 4 tys. domów, 14 kościołów, 11 pałaców cesarskich, a nawet hipodrom na 60 tys. widzów.

Koronnym osiągnięciem rzymskiej myśli urbanistycznej były niewątpliwie obozy wojskowe (*castrum romanum*) zakładane w oparciu o kompozycję ulic przecinających się pod kątem prostym. Dwa z nich (*cardo* i *decumanus*) wyróżniały się od pozostałych, albowiem poprzez swoje usytuowanie i parametry dzieliły miasto na cztery kwartały przeznaczone dla poszczególnych grup wojskowych i cywilnych mieszkańców. Przy ich skrzyżowaniu znajdowało się forum, czyli odpowiednik greckiej agory. Na tak nakreślonym planie rozwinęło się wiele miast, spośród których Autor wymienia i opisuje m.in. Ostię, Trewir i Split.

W rozdziale III treść wykładu wkracza w średniowiecze wnoszące – wbrew pozorom – świeże idee do aranżacji miast. Początkowo dominował w nich rozkład nieregularny, a punkt centralny stanowił plac z kościołem lub obiektem obronnym o cennych walorach architektonicznych. Do tego miejsca prowadziły najważniejsze drogi, co sprawiało, że kształtowały się układy definiowane jako promienisto-koncentryczne. Później natomiast zaczęto stosować siatkę ortogonalną, z rynkiem w kształcie prostokąta. Koncentrowały się na nim funkcje administracyjne i handlowe, których wyrazem był ratusz i sukiennice. Trzeci istotny model struktury miejskiej pochodzący z tego okresu to konfiguracja grzebieniowa, charakterystyczna dla miast portowych. Polegała ona na wyznaczeniu wzdłuż nabrzeża głównego ciągu komunikacyjnego z kilkoma prostopadłe do niego przylegającymi ulicami.

Po syntetycznym przybliżeniu średniowiecznych reguł formowania się układów funkcjonalno-przestrzennych Janusz Słodczyk zajmuje się bardziej wnikliwie miastami o różnej genezie powstania. Stwierdza, że część z nich ma rodowód

rzymski bądź zawiera ślady tej cywilizacji (np. Rawenna, Paryż, Bolonia, Florencja, Siena), gdy inne zawdzięczają swój rozwój biskupstwu (np. Strasburg i Kolonia), siedzibie władcy feudalnego (np. Wallingford) lub lokalizacji klasztoru (np. Wissembourg). Oprócz tego badacz wyodrębnia i portretuje miasta zupełnie nowe, w tym ciekawie zaprojektowane ośrodki warowne typu *bastide* we Francji (Montauban, Aigues-Mortes, Montpazier i Carcassonne).

Średniowiecze to jednocześnie czas lokacji i przyspieszonych przeobrażeń miast czeskich, morawskich i słowackich. Wystarczy wspomnieć, że w XIII–XIV w. niebawem rozkwit przeżywała Praga, w której powstał m.in. uniwersytet i zbudowano katedrę św. Wita. Równie przełomowe zmiany zachodziły w Czeskich Budziejowicach, Pilźnie, Bańskiej Bystrzycy, Koszycach i wielu innych mniej znanych ośrodkach. Podobna sytuacja miała miejsce w Polsce, zwłaszcza gdy upowszechniło się zakładanie i funkcjonowanie miast na prawie niemieckim (magdeburgskim lub lubeckim). Z przyczyn ekonomicznych formy urbanistyczne nabrały zdecydowanie większej regularności, co uzyskiwano również poprzez wyburzenie istniejącej zabudowy. Sposób rozplanowania ulic nie był jednak wszędzie jednolity, albowiem wyróżnić można różne konstrukcje, zarówno bardzo proste, jak i złożone (zespolone). Te pierwsze dotyczyły raczej małych grodów (np. Trzebnicy czy Szczelina), te drugie zaś większych miast (np. Krakowa, Wrocławia, Poznania, Gdańska, Torunia). Wszystkie otaczano natomiast fortyfikacjami obronnymi, których dodatkowym elementem stał się barbakan osłaniający bramę wjazdową.

W ostatnim fragmencie III rozdziału Autor dość drobiazgowo przedstawia wybrane ośrodki miejskie na terenie Śląska, Wielkopolski, Małopolski, Pomorza i Mazowsza. Zauważa się wyraźny nadmiar przykładów z południa Polski, czego nie można tłumaczyć gęstym rozmieszczeniem miast na tym obszarze. Prawdopodobnie wynikało to z dostępności materiałów źródłowych, aczkolwiek stanowi to pewien mankament w sumie bardzo rzetelnego opracowania.

Z wczesnym średniowieczem kojarzy się również rozwój miast arabskich, które z niejasnych względów potraktowano odrębnie, dedykując im IV segment książki. Być może na taką decyzję Autora istotny wpływ wywarły kwestie społeczno-religijne determinujące strukturę i formy osadnictwa w tej części świata. Trudno bowiem mówić o rozplanowaniu ośrodków islamskich na grecką czy rzymską modłę, jeśli za nadrzędny cel stawiano wyznaczenie placu do modlitwy i spotkań. W jego sąsiedztwie najczęściej mieściła się siedziba władcy oraz spontanicznie organizowała się działalność kupiecka. Innymi słowy, o funkcjonalność całego układu urbanistycznego nie dbano należycie, co poniekąd usprawiedliwia fakt, że miastami arabskimi, zamieszkałymi początkowo przez liczne klany oraz grupy plemienne i etniczne, nie zarządzano w sposób analogiczny ani nawet podobny jak w ówczesnej Europie. Nie istniały żadne instytucje publiczne, a tym samym zagospodarowanie przestrzeni odbywało się w rezultacie prywatnych inicjatyw, a nie według odgórnie przygotowanej strategii. Od tej reguły zachodziły oczywiście wyjątki, czego dowodem jest Bagdad zbudowany na planie koła o średnicy 3 km i podzielony na strefę centralną (z pałacem kalifa i meczetem) oraz 45 dzielnic mieszkaniowych.

Ponadto, po podbojach w basenie Morza Śródziemnego, Arabowie bez większych przeszkód przekształcali zręby przestrzenne zajmowanych miast. W szczególności warto przypomnieć dramat Aleksandrii, Damaszku i Jerozolimy, w których zburzono gimnazjony, teatry i stadiony, a siatka ulic stopniowo zatraciła pierwotny charakter. Działania takie pozostawały w pełnej zgodności z zakładanym przez mahometan wizerunkiem miasta pełniącego przede wszystkim funkcję religijną, mieszkaniową i handlową. Janusz Słodczyk doskonale zdaje sobie z tego sprawę, gdy opisuje na zakończenie IV rozdziału najważniejsze elementy tradycyjnego miasta islamskiego, czyli meczety, medresy, medyny, suki i funduki.

W drugiej połowie XV w. następowały wielkie przemiany polityczne, społeczne i gospodarcze, a wraz z nimi pojawiły się nowe nurty w sztuce i architekturze, co doprowadziło do przewartościowania dotychczasowych kanonów w urbanistyce. Dzięki odnalezieniu dzieła Witruwiusza odżyła koncepcja miasta idealnego, które było urzeczywistnieniem renesansowych idei dotyczących jego wymiaru i obrazu. W rozdziale V Autor podaje m.in., że na podstawie tego starożytnego traktatu własne projekty opracowali A. Averulino, F. di Giorgio Martini czy P. Cataneo. Tych bezsprzecznie znakomitych wizjonerów wyprzedził jednak o całą epokę Leonardo da Vinci, proponując dwupoziomowy, a tym samym bezkolizyjny przebieg dróg. Do optymalnego modelu miasta renesansowego nawiązywali także T. More i T. Campanella. W ich szkicach rozplanowanie podporządkowano wprawdzie zasadom geometrii, ale absolutnie nie można się zgodzić z nadmierną i często wręcz groteskową ingerencją w organizację i funkcjonowanie społeczeństwa (np. jednolity czas pracy i snu, identyczny ubiór, losowanie domów etc.).

W dobie renesansu miasta nadal miały skutecznie bronić się przed zewnętrzną inwazją, aczkolwiek zadanie to było coraz bardziej kłopotliwe w związku z wynalezieniem prochu i wprowadzeniem artylerii. Dlatego nowe ośrodki otaczano skomplikowanymi systemami wałów obronnych z różnego rodzaju bastionami. Z wojskowego punktu widzenia koło lub kwadrat będące typowymi schematami miasta idealnego nie sprawdziły się. Za najlepsze rozwiązanie uznano zatem kształt wielokąta, na którego zarysie zaprojektowano twierdzę Palma Nuova we Włoszech czy maltańską La Vallettę. Nie oznacza to oczywiście, że nie dokonywano rekonstrukcji zastanych struktur przestrzennych, o czym dobitnie świadczy zabudowa Florencji, Wenecji, Rzymu, Valladolid i Madrytu.

Renesans w urbanistyce polskiej utożsamia się głównie z lokacją Zamościa, Głogowa Małopolskiego i Tomaszowa Lubelskiego, do których to miast Janusz Słodczyk szeroko się odnosi. Niemniej trochę szkoda, że przy okazji nie wspomina o wspaniałych obiektach pochodzących z tego okresu, które możemy obecnie zwiedzić w Gdańsku, Poznaniu, Krakowie, Kazimierzu Dolnym czy Lwowie.

W kolejnym – VI rozdziale przybliżone zostało planowanie i budowa miast na obszarze Ameryki Łacińskiej. Analogicznie jak w przypadku dokonań Arabów, ciężko znaleźć odpowiedź na pytanie, dlaczego cywilizację prekolumbijską wyróżniono w książce w sposób szczególny. Wydaje się, że jej osiągnięcia na niwie urbanistycznej powinny zostać włączone do treści wcześniejszych rozdziałów. Autor swoje rozważania rozpoczyna przecież od scharakteryzowania

starożytnych ośrodków (San Lorenzo, La Venta, Monte Alban i Teotihuacan), aby następnie przejść do omówienia imponującego dorobku Majów z czasów średniowiecza. Ich miasta (Tikal, Uxmal, Copan, Palenque, Chichen Itza) były bowiem zadziwiająco zasobne w świątynie, rzeźby, pałace, rezydencje i obiekty sportowe, a oprócz tego miały brukowane ulice i pomysłowo rozwiązana gospodarkę wodno-ściekową.

W momencie gdy kultura europejska wchodziła w epokę renesansu, rozwinęło się imperium Azteków ze stolicą w Tenochtitlan. Miasto to wybudowano według starannie opracowanego planu, którego osnowę stanowiła prostokątna sieć ulic i kanałów. Dzieliło się na cztery główne części składające się z 12 do 15 mniejszych dzielnic. Pomimo że każda z nich miała place i miejsca kultu religijnego, istniało również centrum obrzędowe złożone z pięciu świątyń, siedzib kapłanów i boiska do gry w piłkę. Miasto zaopatrywano w wodę za pomocą akweduktów, a nieczystości z domów i ogólnie dostępnych toalet odprowadzano na pola uprawne. Absolutnie nie może zatem dziwić zachwyty hiszpańskich konkwistadorów nad organizacją tego miasta.

Jeszcze większe sukcesy w dziedzinie planowania i zarządzania przestrzenią miejską przypisuje się Inkom, o czym przekonuje historia Cusco. Ta początkowo niewielka osada doświadczana przez liczne powodzie w ciągu zaledwie 20 lat stała się nowoczesnym miastem. Jego przebudowę, poprzedzoną skanalizowaniem, zaprojektowano nadzwyczaj oryginalnie, wykorzystując plan pumy, a ponadto dwom centralnie położonym placom nadano kształt trapezu. W ich pobliżu, na bazie ceramicznych makiet, powstawały pałace i budynki publiczne, a nieco dalej – zespoły mieszkaniowe. Dzisiaj jednak o wiele silniej zarówno badacze, jak i turystów przyciąga Machu Picchu. Niesamowite wrażenie sprawia zwłaszcza usytuowanie tego grodu na grzbiecie wzgórza porośniętego dżunglą i otoczonego z trzech stron przez głęboki kanion rzeki Urubamba.

Odkrycie Ameryki przez Krzysztofa Kolumba zainicjowało proces lokacji nowych miast. Już w 1496 r. założono Santo Domingo, a w drugiej dekadzie XVI w. m.in. Hawanę i Panamę. Poszukując dla nich najkorzystniejszego układu przestrzennego, brano pod uwagę wzorce renesansowe, ale też nie odrzucano idei starożytnych i średniowiecznych. Ostatecznie o wszystkim zadecydowało zarządzenie Filipa II, określające kierunki i zasady rozwoju urbanistycznego. Jak trafnie zauważa Autor, ustanowionych regulacji nie przestrzegano jednak zbyt ściśle i podlegały one dowolnym korektom bądź uproszczeniom. Wystarczy chociażby porównać cechy morfologiczne kilku współczesnych metropolii południowoamerykańskich, aby łatwo utwierdzić się w tym przekonaniu.

Na przełomie XVI i XVII w. wskutek konfliktów religijnych i związanych z nimi ruchów reformatorskich rodzi się barok. Poprzez gigantyzm, bogactwo bądź przepych w architekturze i sztuce sakralnej wyraża potęgę Kościoła katolickiego. Kluczowym elementem barokowych koncepcji planistycznych staje się natomiast prosta i szeroka ulica, monumentalna perspektywa oraz układ trójosiowy (*trivium*). Ponadto pojawiają się bulwary i promenady, czyli atrakcyjne ciągi spacerowe przebiegające wzdłuż dawnych umocnień ziemnych lub nabrzeża

morskiego (rzecznego). Warto dodać, że z tej epoki pochodzi również pojęcie alei – drogi wybiegającej z miasta i obsadzonej wysokim drzewostanem.

Gdy myślimy o baroku i nieco późniejszym klasycyzmie, niemal od razu nasuwają się rzymskie i paryskie place, dlatego należy wybaczyć Autorowi wyraźną fascynację tymi miastami i ich zabytkami. W rozdziale VII poświęcił im aż kilka stron, przedstawiając m.in. kompozycję urbanistyczno-architektoniczną Piazza del Popolo, Piazza Navona, Piazza di Spagna czy Place Royale, Place Dauphine, Place Vendôme i Place de la Concorde. Jednocześnie w komentarzu nie pomija Bazyliki św. Piotra, Pałacu Louvre, Wielkich Bulwarów, a przede wszystkim Wersalu, co sprawia, że Czytelnik otrzymuje w przystępnej formie pełny obraz przestrzeni zrealizowanej i utrzymanej w tym klimacie. Pochwała umiejętności narracyjnych Janusza Słodczyka odnosi się także do ukazanych w dalszej części tego rozdziału rozwiązań angielskich, niemieckich, rosyjskich, holenderskich i innych, które przeanalizowano nie mniej dokładnie i kompleksowo.

Tę część książki uzupełniają przykłady polskie, a w szczególności wielokrotnie opisywane w literaturze przedmiotu warszawskie osie – Saska i Stanisławowska, siedziba Branickich w Białymstoku oraz barokowa perełka Wielkopolski – Rydzyna. O wiele słabiej znany jest Andrychów, Tykocin, Kock, Siemiatycze i Kunsztów, a zatem pomysł wypromowania ich niepowtarzalnej struktury przestrzennej wypada ocenić bardzo wysoko.

Z okresem baroku i klasycyzmu w Europie koresponduje rozwój osadnictwa hiszpańskiego na terytorium Ameryki Północnej, którego dorobek nakreślono w rozdziale VIII. Za pierwsze miasto wybudowane przez kolonizatorów uważa się St. Augustine pełniące poczwórną rolę – ośrodka wojskowego, rolniczego, handlowego oraz krzewienia chrześcijaństwa. Po pewnym czasie Hiszpanie zaczęli jednak zakładać różnego typu osiedla mające w założeniu spełniać tylko jedną funkcję, np. misyjną (*misiones*). Rzeczywistość prędko zweryfikowała te zamierzenia, gdyż nowo powstałe ośrodki bez większych przeszkód przeobrażały się w klasyczne miasta. Na potwierdzenie tej tezy Autor powołuje się chociażby na dzieje San Antonio i San Francisco, aczkolwiek z drugiej strony Santa Fe, San José i Los Angeles nie dążyły do polifunkcyjności, a tym samym podniesienia własnej rangi.

Działania prowadzone przez francuskich osadników były tak samo imponujące. Właśnie im początek zawdzięcza Quebec, Montreal i Nowy Orlean, przy czym – zdaniem Janusza Słodczyka – dzięki zindywidualizowanemu podejściu do planowania pozytywnie odróżniały się od miast hiszpańskich formowanych według relatywnie podobnego schematu. Jeszcze inaczej trzeba spojrzeć na poczynania Anglików znajdujące nadal żywe odbicie na wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Przestrzeń takich miast, jak Filadelfia czy Nowy Jork, ukształtowała się bowiem pod wpływem koncepcji gloryfikujących prostokątną siatkę ulic, podczas gdy Boston jest świadectwem rozwoju organicznego wymuszonego przez topografię.

W następnym – IX rozdziale Autor zajmuje się w dalszym ciągu miastami spoza Europy, a konkretnie azjatyckimi i afrykańskimi. Rozpoczyna wykład od mało znanych faktów dotyczących rozwoju ośrodków chińskich i japońskich,

co stanowi istotny atut recenzowanego opracowania. Dowiadujemy się m.in. jak wyglądała lokacja i prastare rozplanowanie Ch'ang-an, Pekinu i Heian-kyo oraz czym kierowano się w trakcie projektowania i zagospodarowania ich przestrzeni.

Na tle rozwiązań cesarskich urbanizacja w Azji Południowo-Wschodniej zachodziła mniej jednolicie, gdyż od XVI w. własne zasady i zwyczaje narzucali kolonizatorzy portugalscy, holenderscy, francuscy i brytyjscy, czego efekt doskonale widać w strukturze przestrzennej miast scharakteryzowanych w tej części książki, tj. Batawii, Rangunie, Sajgonie, Bombaju, Kalkucie, Delhi i innych. Jak trafnie zauważa Janusz Słodczyk, mieszają się w nich także elementy regionalnej kultury i tradycji z tą w wydaniu europejskim.

Z rozkwitem miast azjatyckich zupełnie nie wiążą się dziewiętnastowieczne przemiany osadnictwa w północnej Afryce, których deskrypcję – z niewiadomych przyczyn – zamieszczono na końcu rozdziału IX. W ten sposób autor próbował prawdopodobnie powiązać przejmowanie nowoczesnych modeli organizacji przestrzennej przez różne cywilizacje. Ośrodki islamskie (np. Tunis, Algier czy Casablanka) swoją historią i dziedzictwem różnią się jednak zbyt mocno od miast buddyjskich i hinduskich, aby móc je traktować razem.

W rozdziale X wykład obejmuje już XIX w., a zatem okres niezwykle dynamicznego napływu ludności ze wsi do miast w następstwie rewolucji przemysłowej. Obok kompleksów fabrycznych tworzyły się wówczas osiedla robotnicze o niskim standardzie sanitarno-technicznym. Wraz z nimi pojawiły się placówki usługowe służące głównie przedsiębiorcom, w tym poczta i hotele. Zbyt słabo kontrolowany rozwój miast błyskawicznie doprowadził do chaosu w zabudowie, a zatem pilną koniecznością stało się podjęcie działań naprawczych. Na tym gruncie opracowano śmiało koncepcje urbanistyczne, spośród których chyba najbardziej realistyczna to *ville sociale*, mająca zagwarantować mieszkańcom dogodne warunki bytowe poprzez zgrupowanie w ramach jednego osiedla: domów, zakładów produkcyjnych oraz niezbędnych obiektów infrastruktury społecznej. Projekt ten, pod względem rozmachu, wyprzedzały z pewnością propozycje Ch. Fouriera i R. Owena, aczkolwiek bazując na niechęci do własności prywatnej i jednoczesnej idealizacji kolektywu, były niestety skazane na niepowodzenie.

Żywiłowa industrializacja wymusiła także modernizację istniejących struktur miejskich, albowiem ich dotychczasowy układ przestrzenny zupełnie nie odpowiadał zmieniającym się potrzebom. Nastąpił zatem czas wielkiej przebudowy lub rozbudowy europejskich metropolii – Paryża, Barcelony, Wiednia, Berlina i co najmniej kilku mniejszych ośrodków. W piśmiennictwie naukowym wystarczająco rozpowszechniona jest tylko wiedza o wyburzeniach, usprawnieniach i nowych inwestycjach przeprowadzonych w stolicy Francji pod nadzorem G.E. Haussmanna, dlatego Januszowi Słodczykowi należą się słowa podziękowania za popularyzację także innych przykładów.

Dziewiętnastowieczne miasta przemysłowe kształtowały się również na obecnym terytorium Polski, choć trzeba przyznać, że podział naszych ziem między trzech zaborców prowadzących odmienną politykę budowlaną nie sprzyjał temu procesowi. Działalność produkcyjną w większej skali rozwijano jedynie w Królestwie Polskim, gdzie wytypowano jako ośrodki fabryczne: Łódź, Zgierz,

Gostynin, Dąbie, Przedecz i Łęczycę. Na tej decyzji szczególnie skorzystało pierwsze z wymienionych miast, kojarzące się do dzisiaj z włókiennictwem. Całkowicie wyjaśnia to gruntowną analizę rozplanowania Łodzi, jaką Autor wykonał dla lat 1810–1910. Co ważne, wynika z niej, że rozbudowa osiedla przemysłowego zachodziła w kilku etapach, zawsze skrzętnie przemyślana pod kątem urbanistyczno-architektonicznym.

Przeludnienie, ubóstwo oraz coraz gorsze warunki egzystencji zarówno w miastach europejskich, jak i amerykańskich zaczęły powoli determinować rozluźnianie zabudowy przy równoczesnym zwiększaniu areału użytków zielonych. W szkicach planistycznych zmierzano również do uporządkowania struktur przestrzennych poprzez wyznaczanie odrębnych terenów pod poszczególne funkcje. Najbardziej głośną koncepcję przygotował E. Howard, który w 1902 r. opublikował projekt miasta-ogrodu, zapewniający dla około 30 tys. osób zdrowe środowisko życia, a zarazem oferujący miejsca pracy i dostęp do szerokiego spektrum usług. Wzorzec ten z pewnymi poprawkami starano się zaadaptować w praktyce, czego potwierdzeniem są podlondyńskie ośrodki – Letchworth i Welwyn, niemieckie Hellerau oraz Biskupin i Karłowice koło Wrocławia.

W ostatnim – X rozdziale Autor przytacza jeszcze inne programy rozwoju miast z przełomu XIX i XX w., w tym T. Fritscha i T. Garniera. Obiektywnie należy jednak stwierdzić, że nie dorównywały one rewelacyjnemu dziełu E. Howarda. Odnosi się to także do idei miasta liniowego Arturo Sorii y Maty, mającego rozpościerać się na odcinku 2,9 tys. km od hiszpańskiego Kadyksu do Sankt Petersburga w Rosji. Pomysł ten już na wstępie wydawał się utopijny, aczkolwiek dość niespodziewanie dla licznych sceptyków zrealizowano kilkukilometrowe pasmo zabudowy po północno-wschodniej stronie Madrytu.

Pomiędzy pierwszą a drugą wojną światową zasłynął natomiast Le Corbusier (Ch. É. Jeanneret), który wyznaczył nowe kierunki działania, zwłaszcza w architekturze. Zaprojektowaną przez niego jednostkę mieszkalną dla 340 rodzin (1600 osób) powszechnie uznaje się za przełom w budownictwie, albowiem od tego momentu zaczyna się datować historia tzw. wielkiej płyty, czyli obiektów składanych na miejscu z gotowych prefabrykatów. Ten sposób konstrukcji przyjął się zwłaszcza w systemie centralnego zarządzania, odpowiadając w głównej mierze za monotony krajobraz polskich osiedli mieszkaniowych z lat sześćdziesiątych, siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego stulecia.

Le Corbusier opracował także plan trzymilionowego miasta z sześćdziesięciopiętrowymi biurowcami w jego centrum oraz peryferyjnie położonymi strefami przemysłowymi. Nie znalazł on jednak akceptacji w przeciwieństwie do wizji miasta promiennego, które miało być bardziej egalitarne i nie przewidywało przestrzennej segregacji społeczeństwa z uwagi na status pracowniczy. Wyrównywanie dysproporcji w zakresie warunków mieszkaniowych przyświecało również architektom austriackim i holenderskim. Władze Wiednia, Amsterdamu i Rotterdamu zachłyśnęły się bowiem możliwościami, jakie przynoszą blokowiska, przystępując do wznoszenia wielkich kompleksów mieszkaniowo-usługowych nawet na ponad 70 tys. ludności.

Zauroczenie budownictwem wielorodzinnym nie spowodowało jednak całkowitego odsunięcia się od innych koncepcji rozwoju miasta, co wyraźnie widać w pracach R. Unwina, C. Steina i H. Wrighta oraz F.L. Wrighta. Przewidywali oni ekspansję samochodu, a zatem idea miasta-ogrodu, w którym zaciera się granica między terenem wiejskim a zurbanizowanym, pozostawała wciąż aktualna. Znalazło to zresztą pewne odzwierciedlenie w Karcie Ateńskiej z 1933 r. zawierającej szereg postulatów i oczekiwań formułowanych pod adresem urbanistyki, a dotyczących miejsc zamieszkania, pracy i wypoczynku oraz przebiegu tras komunikacyjnych.

Przeгляд sytuacji w europejskiej urbanistyce Janusz Słodczyk przeplata omówieniem rodzimych projektów. Autorytatywnie stwierdza, że – wzorem państw zachodnich – w pierwszych trzech dekadach XX w. nastąpiła u nas moda na miasta-ogrody, a jej wystarczająco wymowną egzemplifikacją są ówczesne plany sporządzone dla Ząbek, Młocin, Giszowca i Podkowy Leśnej. Po odzyskaniu niepodległości przedmiotem ożywionych dyskusji wśród specjalistów stało się również zagospodarowanie i budowa Gdyni, której lokację na podłożu małej osady rybackiej liczącej niewiele ponad 1000 mieszkańców uznaje się za jeden z największych sukcesów lat międzywojennych.

Druga wojna światowa przyniosła niewyobrażalne zniszczenia, ale też stworzyła czy – może lepiej – otwarła wielu miastom alternatywne kierunki rozwoju. Niektórym fragmentom Warszawy czy Wrocławia nadano przeciwieństwo funkcję i formę nie nawiązującą do układu przestrzennego z okresu II Rzeczypospolitej. Należy jednak zaznaczyć, że powojenną urbanizację bardziej postrzega się poprzez pryzmat industrializacji niż w kategoriach odbudowy kraju. Jak się wydaje, pogląd ten podziela również Autor, albowiem szybko przechodzi do omówienia Nowej Huty oraz Nowych Tych jako przykładów miast socjalistycznych.

Mniej więcej w tym samym czasie kiedy uprzemysławiano Polskę, na świecie pojawiły się spektakularne, jeśli nie powiedzieć wybitne propozycje rozwiązań przestrzennych. Jednym z najciekawszych była francuska koncepcja tzw. *grandes ensembles*, czyli sytuowania na obrzeżach miast gigantycznych zespołów blokowych spełniających rolę sypialni. Na uwagę zasługuje ponadto plan Kopenhagi w kształcie ludzkiej dłoni oraz Brasillii przypominający samolot. Równocześnie w Paryżu powstała dzielnica biznesowa (La Défense) oraz rozpoczęto rewitalizację doków londyńskich.

Recenzowane opracowanie zamyka podrozdział nakreślający główne wyzwania stawiane planowaniu miast w świetle współczesnych procesów urbanizacji. Janusz Słodczyk koncentruje się przede wszystkim na problemach wynikających z niekontrolowanego rozprzestrzeniania się zabudowy na obszarach podmiejskich, co zazwyczaj definiuje się mianem *urban sprawl*. Jego zdaniem zjawisko to powstrzymuje lub znacząco utrudnia rozwój zrównoważony danego ośrodka, przekładając się na wyższe koszty jego funkcjonowania. Tym samym rekomendowanym działaniem nie może być nic innego, jak wdrożenie filozofii *smart growth*, polegającej – w uproszczeniu – na intensyfikacji zagospodarowania terenów oraz zahamowaniu dalszych ruchów inwestycyjnych w strefach peryferyjnych wielkich miast.

Podsumowując, oceniane studium, choć nie pozbawione drobnych uchybień, z absolutnym przekonaniem poleca się Szanownym Czytelnikom, a w przede wszystkim wykładowcom oraz studentom urbanistyki, architektury, gospodarki przestrzennej, geografii i historii. Powinno także zainspirować, a przynajmniej zaabsorbować projektantów z branży budowlanej, jak i pracowników administracji samorządowej. Do tak dużego powodzenia książki przyczyni się nie tylko przejrzyste zredagowana treść, ale także bogaty materiał ilustracyjny składający się z ponad 300 rysunków i 200 fotografii.

Mariusz Chudak
Instytut Ekonomii i Turystyki PWSZ
im. J.A. Komeńskiego w Lesznie