

# architektura i urbanistyka

Idea miasta. 1870–1970

Rafał Blazy



Kraków 2021

# **architektura i urbanistyka**

**Idea miasta. 1870–1970**

Rafał Blazy

Kraków 2021

PRZEWODNICZĄCY KOLEGIUM REDAKCYJNEGO WYDAWNICTWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

Tomasz Kapecki

PRZEWODNICZĄCY KOLEGIUM REDAKCYJNEGO WYDAWNICTW NAUKOWYCH

Jacek Pietraszek

REDAKTOR SERII - ARCHITEKTURA

Mateusz Gyurkovich

REDAKTOR PROWADZĄCY

Elżbieta Węclawowicz-Bilska

RECENZENCI

Elżbieta Kaczmarek

Jan Wrana

KOORDYNATORZY PROJEKTU

Otmar Vogt

Małgorzata Kowalczyk

REDAKTOR WYDAWNICZY

Agnieszka Filosek

KOREKTA

Małgorzata Sikora

SKŁAD I ŁAMANIE

Małgorzata Murat-Drożyńska

PROJEKT OKŁADKI

Karolina Szafran

Tekst został opublikowany w ramach projektu „Programowanie doskonałości – PK XXI 2.0. Program rozwoju Politechniki Krakowskiej na lata 2018-2022”.

Dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Społecznego: 18,048,774.96 PLN

© Copyright by Politechnika Krakowska

© Copyright by Rafał Błazy



<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Edycja online

eISBN 978-83-66531-66-6

8 ark. wyd.

Wydawnictwo PK, ul. Skarżyńskiego 1, 31-866 Kraków; 12 628 37 25, fax 12 628 37 60

wydawnictwo@pk.edu.pl

www.wydawnictwo.pk.edu.pl

Adres korespondencyjny: ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków



Rzeczpospolita  
Polska

Unia Europejska  
Europejski Fundusz Społeczny



## SPIS TREŚCI

1. Wstęp .....	5
1.1. Idee i ideologia .....	8
1.2. Omówienie literatury przedmiotu.....	10
1.3. Miasto i jego istota.....	14
2. Idee miasta jako konsekwencja przemian kulturowych XIX i XX wieku .....	19
2.1. City Beautiful movement – Daniel Burnham .....	24
2.2. Szkoła chicagowska – Robert Ezra Park i Ernest Watson Burgess .....	33
2.3. Miasto linearne – Arturo Soria y Mata .....	48
2.4. Garden Cities – Ebenezer Howard .....	59
2.5. Miasto przemysłowe – Tony Garnier .....	71
2.6. Teoria miasta pasmowego – Nikołaj Milutin .....	77
2.7. Koncepcja jednostki sąsiedzkiej – Clarence Arthur Perry .....	80
2.8. Broadacre City – Frank Lloyd Wright.....	85
2.9. Plan Voisin i inne idee – Le Corbusier.....	97
2.10. Miasta metabolistyczne – Kenzō Tange, Kisho Kurokawa, Kiyonori Kikutake .....	126
3. Wnioski.....	146
Bibliografia .....	151

## 1. WSTĘP

Niniejsza monografia jest próbą przedstawienia idei wpływających bezpośrednio na obraz miasta współczesnego. Autor zaprezentował najważniejsze idee miast, które pojawiły się od końca lat 70. XIX wieku do lat 70. wieku XX. Stulecie to w znaczący sposób wpłynęło na wizerunek miasta współczesnego. Przeplatanie się i zwroty myśli związane z wyobrażeniem o mieście tego okresu bezpośrednio wynikały z dynamiki rodzących się potrzeb społecznych ludności zamieszkujących miasta. Potrzeby te przede wszystkim na płaszczyźnie kulturowej, organizacyjnej i ustrojowej zaczęły mocno ewoluować pod koniec XIX i na początku XX wieku. Cechy charakteryzujące potrzeby ludzkie w postaci zmienności, rozwojowości i różnorodności szybko zaczęły skutkować pojawieniem się nowych postulatów i oczekiwań ludności.

Drugim istotnym czynnikiem były rodzące się idee społeczne i ustrojowe nakierowane na określone wartości. W tym względzie opisywany okres był czasem niezwykłych i radykalnych przemian społecznych. Doprowadziły one do zmian gospodarczych i społecznych, których doświadczamy po dzień dzisiejszy. Przeobrażenia te nie dość, że ukształtowały narody, to również wpłynęły na formę, strukturę i funkcję miast, w których mieszkamy.

Niewątpliwie opisywany okres jest pewnego rodzaju kumulacją przekształceń i transformacji w myśli teoretycznej dotyczącej miasta. A prezentowane ideologie były nie tylko widoczne, ale wręcz jaskrawe na tle siermiężnej rzeczywistości.

Monografia jest skróconą wersją historii idei urbanistycznej, a więc myśli teoretycznej, która pojawiła się w pracach znanych architektów urbanistów tego okresu<sup>1</sup>. Do najwybitniejszych teoretyków tego czasu zaliczyć należy Daniela Burnhama, Roberta Ezrę Parka, Ernesta Watsona Burgessa, Louisa Wirtha, Ebenezera Howarda, Clarence'a Perry'ego, Camilla Sittego, Tony'ego Garniera, Le Corbusiera, Jane Jacobs, Kenzō Tange, Kiyonori Kikutake. Tekst jest też poszukiwaniem osnowy wyznaczającej

---

<sup>1</sup> Historia idei, najogólniej synonim wszelkiej historii myśli.

kierunek i cel ówczesnej twórczości teoretycznej i artystycznej<sup>2</sup>. Stanowi również prezentację wzorców typowych dla wybranej epoki<sup>3</sup>.

Niezwykle silny i pozytywny wpływ na modernizację miasta II fazy kapitalizmu wywarli Ebenezer Howard (1850–1928), Camillo Sitte (1843–1903) i Clarence Perry (1872–1944). Każdy z nich podchodził do problemu uzdrowienia miast w inny sposób, wynikający z zupełnie innych przesłanek i wartości. Ebenezer Howard zwracał szczególną uwagę na zagadnienia ekonomiczne oraz na zalety mieszkania poza tradycyjną tkanką miejską. Camillo Sitte skupił się głównie na zagadnieniach kompozycyjnych i artystycznych podstawach budowy miast, z kolei dla Clarence’a Perry’ego najistotniejszym wydawały się relacje funkcjonalne pomiędzy zabudową mieszkaniową a usługami.

Poszukiwanie rozwiązań czysto funkcjonalnych oraz chęć znalezienia idealnych warunków zamieszkiwania dla społeczeństwa skłaniały architektów do poszukiwań optymalnej formy industrialno-miejskiej. W nurt ten wpisują się projekty Le Corbusiera, Artura Sorii y Maty, Nikołaja Milutina, koncepcje te w dużej mierze zwracały także uwagę na znaczenie środowiska zamieszkania jako czynnika wpływającego na ludzkie zachowania. Trzeba pamiętać, że przełom XIX i XX wieku był czasem dynamicznie rozwijającej się psychologii, która w ujęciu behawiorystycznym stawia w punkcie centralnym fakt oddziaływania szeroko pojętego środowiska na bezpośrednie postępowanie i postawy człowieka.

Chęć „poznania” i przekazania domniemanych „prawd” oraz odkrycia, w jakich warunkach życia należy upatrywać szczęścia człowieka, skłoniła wielu intelektualistów, architektów i urbanistów do próby odnalezienia wizji miasta, które spełniałoby potrzeby życiowe „człowieka ery maszyny” – jak to pisał Le Corbusier. Prezentowane idee były wynikiem dyskusji i debat prowadzonych na różnego rodzaju konferencjach, wystawach, kongresach i spotkaniach<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> W. Kononowicz, *Wybrane zagadnienia urbanistyczne wielkich miast i osiedli mieszkaniowych w zachodniej Europie od połowy XIX wieku do drugiej wojny światowej*, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, 2008, 53, 1, 3–27.

<sup>3</sup> Słownik języka polskiego PWN, hasło: idea, <https://sjp.pwn.pl/szukaj/idea.html> (dostęp: 2020). Pod terminem *idea* czytamy, że jest to: „1. myśl przewodnia wyznaczająca cel i kierunek działania, twórczości naukowej, artystycznej itp.; 2. pogląd, wzór lub postawa typowe dla jakiejś epoki, kultury lub grupy ludzi; 3. w platonizmie: samoistny byt idealny, wieczny i niezmienny; 4. wrażenie, impresja umysłu ludzkiego, stanowiące przedmiot poznania; 5. u I. Kanta: pojęcie metafizyczne, którego nie wspiera żadne doświadczenie zmysłowe”.

<sup>4</sup> Najważniejsze wystawy światowe badanego okresu: 04/1851 – 10/1851, The Great Exhibition – United Kingdom of Great Britain and Ireland; 05/1855 – 11/1855, Exposition Universelle / Paris International – France; 05/1862 – 11/1862, International Exhibition United Kingdom of Great Britain and Ireland; 04/1867 – 11/1867, Exposition Universelle / Paris International – France; 05/1873 – 10/1873, Weltausstellung 1873 Wien / Austrian International Exposition – Austria–Hungary; 05/1876 – 11/1876, Centennial Exposition – United States, 05/1878 – 11/1878, Exposition Universelle / Paris International Exposition – France; 10/1880 – 04/1881, Melbourne International Exhibition – Victoria; 04/1888 – 12/1888, Exposición Universal de Barcelona – Spain; 05/1889 – 10/1889, Exposition Universelle / Paris International Exposition France; 05/1893 – 10/1893, World’s Columbian Exposition – United States; 05/1897 – 11/1897, Brussels International Exposition – Belgium; 04/1900 – 11/1900, Paris International – France, 04/1905 – 11/1905, Liège International – Belgium; 04/1906 – 11/1906, Milan International, Italy; 04/1910

Nowe idee posiadały swoją retorykę wynikającą z określonych paradygmatów społeczno-politycznych. Powszechna dość ciekawość odkrywania, klasyfikowania, wyjaśniania oraz rozwój nauk szczegółowych, załamanie się optymizmu historiozoficznego jako aksjologicznego fundamentu idei ciągłego, ukierunkowanego postępu dziejowego w połączeniu z nowymi teoriami naukowymi sprzyjały arogancji kulturowej wynikającej z braku poszanowania tradycji, ciągłości kulturowej, uznania dla wartości dziedzictwa, co skłoniło do poszukiwań idei oderwanych od dotychczasowych tradycji, zupełnie nowych modeli cywilizacyjnych (miejskich)<sup>5</sup>.

Modele nowoczesnych funkcjonalnych miast, które wyłaniały się z postulatów społecznych, były dość często budowane na mechanistycznych wzorcach. Podstawowym problemem, który wielokrotnie próbowano rozwiązać, była bezkonfliktowość schematu współzależności funkcjonalnych w obszarze: mieszkalnictwa, pracy i wypoczynku oraz przeplatających je funkcji komunikacyjnych<sup>6</sup>. Schematy te okazały się niejednokrotnie dużymi uproszczeniami rzeczywistości. Prowadziły one do unifikacji i klasyfikacji mieszkańców według dość sztucznej i wymyślonej matrycy, która regulowała kształt przestrzenny zaprojektowanego środowiska zamieszkiwania. Niepisaną zasadą tych schematów była monofunkcyjność miejsc i rozdzielność poszczególnych funkcji.

W drugiej połowie XIX wieku oraz w pierwszej połowie XX wieku praktycznie na forum międzynarodowym toczyła się dyskusja na temat wizji przyszłości świata w kontekście kulturowym, tj. stosunku do tradycji historycznej, relacji między sferą publiczną a prywatną i roli miasta. Publiczna dyskusja miała pomóc i jednocześnie być gwarantem osiągnięcia doskonałości społecznej egzystencji w uprzemysłowionym świecie współczesnym. W Belgii, Holandii, Szkocji, Katalonii i Austrii powstały szkoły zajmujące się sztuką, malarstwem, architekturą, ale także planowaniem urbanistycznym, ich przedstawicielami byli m.in. Otto Wagner w Wiedniu i Hendrik Petrus Berlage w Amsterdamie.

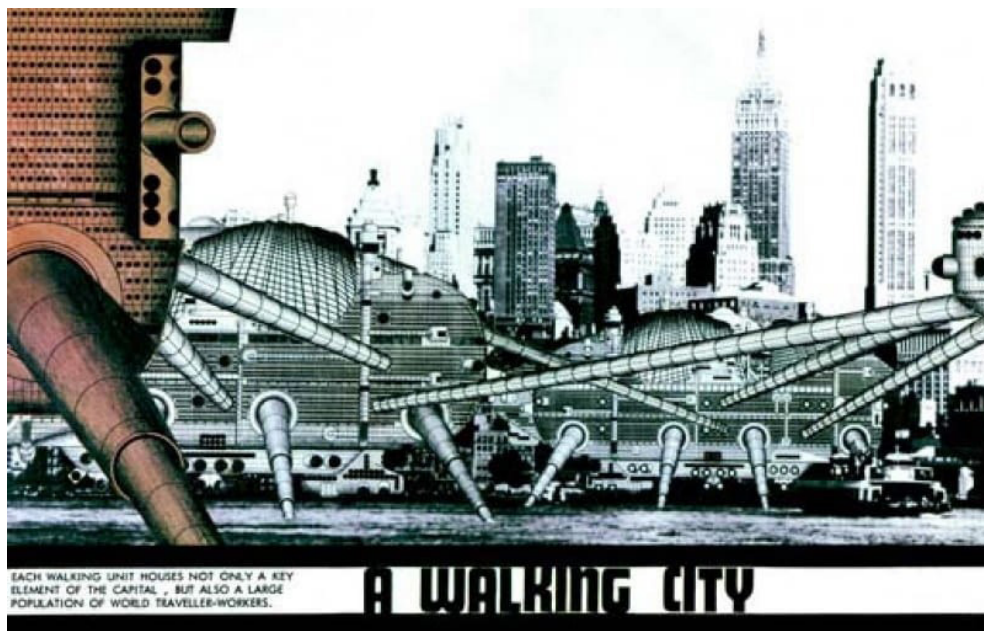
Wszystkie obcojęzyczne cytaty przytoczone w tej publikacji zostały przetłumaczone przez autora, chyba że zaznaczono inaczej.

---

– 11/1910, Brussels International Exhibition, Belgium; 04/1913 – 11/1913, Exposition universelle et internationale / Ghent International Exposition, Belgium; 02/1915 – 12/1915, Panama–Pacific International Exposition, United States; 05/1929 – 01/1930, Barcelona International Exposition, Spain; 05/1933 – 10/1934, Century of Progress, United States; 04/1935 – 11/1935, Brussels International Exposition, Belgium; 05/1936 – 06/1936, ILIS – Sweden; 05/1937 – 11/1937, Exposition Internationale des Arts et Techniques dans la Vie Moderne / Paris International Exposition, France; 05/1938 – 05/1938, Second International Aeronautic Exhibition, Finland; 02/1939 – 09/1940, Golden Gate International Exposition, United States; 04/1939 – 10/1940, New York World's Fair, United States; 05/1939 – 09/1939, Exposition internationale de l'eau (1939), Belgium; 07/1947 – 08/1947, International Exhibition on Urbanism and Housing, France.

<sup>5</sup> P. Wasyluk, *Optymizm historiozoficzny, jako aksjologiczny fundament idei postępu dziejowego*, Humanistyka i Przyrodoznawstwo, 2012, 18, 155–166.

<sup>6</sup> J.M. Chmielewski, *Teoria urbanistyki: w projektowaniu i planowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2001, s. 72.



Ryc. 1. Współczesna idea kroczącego miasta zaproponowana przez grupę Archigram ([https://www.bryla.pl/bryla/1,85298,6498732,Archigram\\_\\_\\_architektura\\_\\_\\_bez\\_architektury.html](https://www.bryla.pl/bryla/1,85298,6498732,Archigram___architektura___bez_architektury.html), dostęp: 2020)

## 1.1. IDEE I IDEOLOGIA

W niniejszej publikacji idee są traktowane jak wyobrażenia i wzorce, które towarzyszyły rozwojowi miast w XIX i XX wieku, a konkretnie pomiędzy latami 1850 a 1970. W dużej mierze są to modele teoretyczne – *idée fixe*, które pojawiły się w literaturze i na różnego rodzaju wystawach, a mające na celu uzdrowienie występujących problemów miejskich.

Aby opisać, czym były idee na przełomie XIX i XX stulecia, nie sposób nie odnieść się, czym jest w ogóle idea.

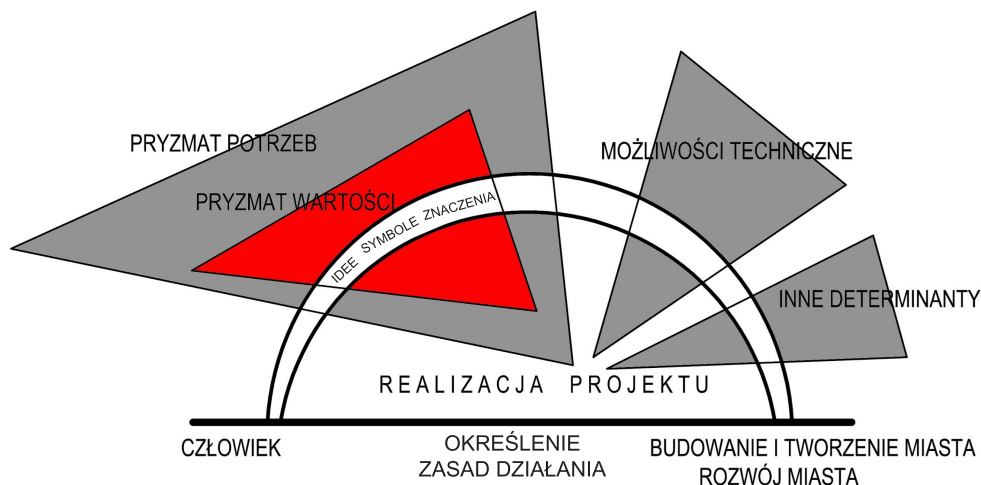
Idea (gr. *idéa* – to, co widoczne, kształt, wyobrażenie, postać, wzór, przedstawienie, przeżycie świadome) – jedno z głównych pojęć filozofii wprowadzone przez Platona<sup>7</sup>. Synonimy: inicjatywa, intencja, koncepcja, koncept, myśl, patent, plan, pomysł, projekt, rozwiązanie, sugestia, wymysł, wynalazek, zamiar, zamysł<sup>8</sup> (ang. *idea* – *notion, concept, conception, cause*<sup>9</sup>).

<sup>7</sup> Encyklopedia PWN, hasło: idea, <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/idea.html> (dostęp: 2020).

<sup>8</sup> Synonim.NET, hasło: idea, <https://synonim.net/synonim/idea> (dostęp: 2020).

<sup>9</sup> Translatica, hasło: idea, <https://translatica.pl/szukaj/idea.html> (dostęp: 2020).



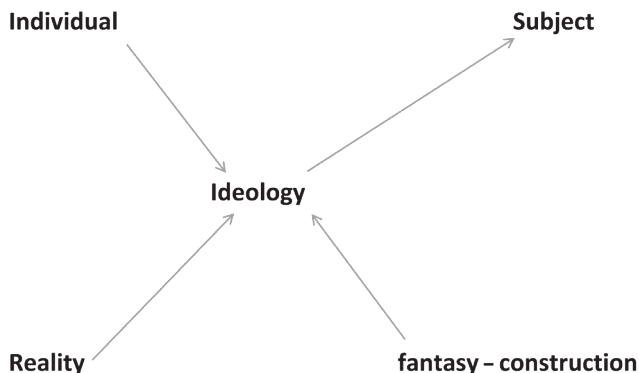


Ryc. 2. Autorska wizja wpływu idei na faktyczny obraz miasta  
 (źródło: R. Błazy, *Wartości humanistyczne jako kod genetyczny miasta*, Wydawnictwo Politechniki  
 Krakowskiej, Kraków 2015, s. 103)

Przedstawienie wybranych koncepcji jest zgodne z językowymi synonimami słowa idea. W starożytnej Grecji słowo to oznaczało myśl stanowiącą cel ludzkich dążeń.

Ideologia abstrakcyjna jest w sensie politycznym i kulturowym względnie połączonym i zdeterminowanym zbiorem idei, symbolicznych reprezentacji, wartości, przekonań i form myśli, zachowań, wyrażen, reprezentacji i działań wspólnych dla członków określonej grupy społecznej, np. członków partii politycznych, instytucji państwowych, klasy społecznej. W literaturze pojęcie ideologii jest wprowadzane na kilka, często równie cenionych i różnorodnych, ale przeciwnych sposobów: (1) ideologia to zbiór pozytywnych i pragmatycznych poglądów, wartości, form zachowań i działań podzielanych przez grupę teoretyków lub praktyków, (2) ideologia jest zbiorem złudzeń lub ich reprezentacjami i skutkami oraz przekonaniami członków danej grupy społecznej, (3) ideologia jest konstrukcją myślową, która służy jako wsparcie dla naszej rzeczywistości, innymi słowy, jest iluzją, która konstruuje skuteczne relacje społeczne i maskuje traumatyczne podziały społeczne lub konfrontacje, których nie można symbolizować, dlatego funkcją ideologii jest dostarczenie nam znośnej rzeczywistości społecznej, (4) Louis Althusser zdefiniował ideologię jako reprezentację wyobrażeniową relacji indywidualności do jej rzeczywistych warunków egzystencji<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> J.A. Nescolarde-Selva, J.-L. Usó-Doménech, H. Gash, *What Are Ideological Systems?*, Systems, 2017, 5, 21. <https://doi.org/10.3390/systems5010021>



Ryc. 3. Wpływ na powstawanie ideologii według prof. Miodraga Šuvakovića; tłum: *fantasy - construction* – fantastyczność lub konstrukcja fantazyjna, *ideology* – ideologia, *individual* – indywidualność, *reality* – rzeczywistość, *subject* – przedmiot (źródło: *Architecture and Ideology*, V. Mako, M.R. Blagojević, M.V. Lazar (red.), Cambridge Scholars Publishing, 2014, s. 2–3)

W teoriach modernistycznych i postmodernistycznych ideologii nie definiuje się jako systemu naturalnego, ale jako formę społecznej symbolicznej i wyobrażonej produkcji idei, wartości i przekonań<sup>11</sup>.

## 1.2. OMÓWIENIE LITERATURY PRZEDMIOTU

Literaturę przedmiotu można podzielić na 2 grupy. Pierwsza stanowi podbudowę teoretyczną charakteryzującą epokę i zmiany, jakie następowały w omawianym okresie. Druga grupa dotyczy bezpośrednio omawianych idei miejskich i można ją podzielić na 2 rodzaje publikacji – są to przede wszystkim opracowania autorskie oraz opracowania innych autorów przedstawiających i opisujących w sposób krytyczny twórczość danego autora lub poświęconą jakiemuś innemu zagadnieniu związanemu z prezentowaną ideą.

Do najlepszych opracowań zbiorczych ukazujących mechanizmy oraz przemiany w kulturze i gospodarce XIX i XX wieku należą:

- Allen R.C., *The British industrial revolution in global perspective*, Cambridge University Press, 2009.
- Pomeranz K., *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy*, Princeton University Press, 2009.
- Frank A.G., *ReOrient: Global economy in the Asian age*, University of California Press, 1998.

<sup>11</sup> *Architecture and Ideology*, V. Mako, M.R. Blagojević, M.V. Lazar (red.), Cambridge Scholars Publishing, 2014, s. 2–3.

W literaturze polskiej są to:

- Żejmo M., *Istota przemian industrialnych w XIX wieku*, Studia Gdańskie. Wizje i rzeczywistość, 2015, 12, 169–178.
- Nietyksza M., *Urbanizacja – jej źródła i miejsce w rozwoju cywilizacji europejskiej w „długim” XIX wieku (do 1914 r.)*, [w:] *Cywilizacja europejska. Eseje i szkice z dziejów cywilizacji i dyplomacji*, M. Koźmiński (red.), Warszawa 2010.
- Kizwalter T., *Historia powszechna: wiek XIX*, Wydawnictwo Trio, 2003.

Opracowaniami zbiorczymi dotyczącymi omawianych i prezentowanych w niniejszej monografii idei są:

- Hall P., *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880*, John Wiley & Sons, 2014.
- *Making the invisible visible: A multicultural planning history*, L. Sandercock (red.), University of California Press, 1998.
- Fishman R., *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, MIT Press, 1982.
- Baeten G., *Western utopianism/dystopianism and the political mediocrity of critical urban research*, Geografiska Annaler. Series B: Human Geography, 2002, 84, 3/4, 143–152.
- Mumford L., *The city in history: Its origins, its transformations, and its prospects*, Houghton Mifflin Harcourt, 1961.
- Kostof S., *The city shaped: Urban patterns and meanings through history*, Bulfinch Press, 1991.
- Buder S., *Visionaries and planners: the garden city movement and the modern community*, Oxford University Press on Demand, 1990.
- Jencks Ch., *Ruch nowoczesny w architekturze*, tłum. A. Morawińska, H. Pawlikowska, WAiF, Warszawa 1987.
- Hugo-Brunt M., *The history of city planning: a survey*, Harvest House, 1972.
- Kukina I.V., *Granicy goroda. Akademičeskie koncepcii XX vekai ih vliãnie na general'nye plany gorodov*, [w:] *Gradostroitel'noe iskusstvo*, 2007, 450–458.
- Graham W., *Miasta wyśnione: siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat*, Wydawnictwo Karakter, 2016.

W literaturze polskiej są to:

- Czarnecki W., *Historia architektury rozwoju miast i urbanistyki: elementy*, Wydaw. WSiF, 2001.
- Goldzamt E., Morris W., *William Morris a geneza społeczna architektury nowoczesnej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1967.
- Gruszkowski W., *Zarys historii urbanistyki*, Wydawnictwo UG, 1989.
- Książek M., *Materiały pomocnicze do studiów w zakresie historii urbanistyki*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 1996.
- Lorens P., Mironowicz I., *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Akapit-DTP, Gdańsk 2013.
- Lorens P., *Kształtowanie nowej idei urbanistycznej*, [w:] *Nowa Urbanistyka – Nowa*

- Jakość Życia*, E. Cichy-Pazder, T. Markowski (red.), materiały III Kongresu Urbanistyki Polskiej, Biblioteka Urbanisty, 2009, 14, 38.
- Ostrowski W., *Materiały do historii budowy miast*, Zakład Historii Budowy Miast Politechniki Warszawskiej, 1955.
  - Ostrowski W., *Urbanistyka współczesna*, Arkady, 1975.
  - Ostrowski W., *Wprowadzenie do historii budowy miast: ludzie i środowisko*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 1996.
  - Paszkowski Z., *Idea miasta*, Przestrzeń i Forma, 2012.
  - Słodczyk J., *Historia planowania i budowy miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, 2012.
  - Sumień T., *Forma miasta: kontekst i anatomia*, Agencja Wydawnicza IGPIK, 1992.
  - Tołwiński T., *Urbanistyka*, t. I–II, Zakład Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, 1939.
  - Wróbel T., *Zarys historii budowy miast*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1971.
- Opracowania szczegółowe – nieautorskie:
- Hines T.S., *Burnham of Chicago: Architect and planner*, University of Chicago Press, 2009.
  - Roddewig R.J., *Law as Hidden Architecture: Law, Politics, and Implementation of the Burnham Plan of Chicago Since 1909*, J. Marshall L. Rev., 2009, 43, 375.
  - Czekał K., *Socjologia szkoły chicagowskiej i jej recepcja w Polsce*, Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa im. Wojciecha Korfańskiego, Katowice 2007.
  - Wirth L., *Urbanism as a Way of Life*, American Journal of Sociology, 1938, 44, 1, 1–24.
  - Smith B.D., *A presentation of the urbanization and human ecology theories of Robert Ezra Park*, ETD Collection for AUC Robert W. Woodruff Library, 1975, paper 2062.
  - Almeida R.M. de, *Uma Cidade Industrial de Tony Garnier*, Revista de Morfologia Urbana, 2017, 5, 1, 15–26.
  - Wiebenson D., *Utopian Aspects of Tony Garnier's Cité Industrielle*, Journal of the Society of Architectural Historians, 1960, 19, 1, 16–24.
  - Pawłowski K.K., *Tony Garnier, pionier urbanistyki nowoczesnej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1972.
  - Guiton J., *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981.
  - Taylor B.B., *Le Corbusier: The City of Refuge, Paris 1929/33*, University of Chicago Press, 1987.
  - Cohen J.-L., *Le Corbusier: an atlas of modern landscapes*, New York: Museum of Modern Art, 2013.
  - Jameson F., *Future city*, New Left Review, 2003, 21, 65–79.
  - Nyilas A., *Beyond Utopia: Japanese Metabolism Architecture and the Birth of Mythopia*, Routledge, 2018.
  - Pernice R., *Considerations on the Theme of Marine Architectures in the Early Projects of Masato Otaka, Kiyonori Kikutake and Noriaki Kisho Kurokawa*, 2009 International Conference on East Asian Architectural Culture, Tainan, Taiwan,

<https://scholar.google.com/scholar?oi=bibs&hl=pl&cluster=7981889563452171549> (dostęp: 2020).

- Koolhaas R., Obrist H.U., *Project Japan: metabolism talks*, Taschen, Cologne 2011.
  - Kosiński W., *Miasto i piękno miasta*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2011.
  - Maki F., *On Collective Form*, Docomomo Journal, 2015, 53.
  - Lin Z., *Kenzo Tange and the Metabolist movement: urban utopias of modern Japan*, Routledge, 2010.
  - Lin Z., *Urban structure for the expanding metropolis: Kenzo Tange's 1960 plan for Tokyo*, Journal of Architectural and Planning Research, 2007, 24, 2, 109–124.
  - *Understanding urban metabolism: a tool for Urban Planning*, N. Chrysoulakis, E.A. de Castro, E.J. Moors (red.), Routledge, 2014.
- Z kolei jako opracowania autorskie dla wybranych teorii należy uwzględnić:
- Park R.E., Burgess E.W., *Introduction to the Science of Sociology*, Good Press, 2019.
  - Park R.E., *Human communities: The city and human ecology*, Free Press, 1952.
  - Park R.E., Burgess E.W., Mckenzie, R.D., *The City*, University of Chicago Press, Chicago–London 1925, <https://archive.org/details/city0000park/page/n6/mode/1up> (dostęp: 2020).
  - Park R.E., Burgess E.W., Mckenzie R.D., *The City*, University of Chicago Press, 2019 (reprint 1925).
  - Howard E., *Garden cities of to-morrow*, Routledge, 2013.
  - Howard E., *Tomorrow: A peaceful path to real reform*, London 1898.
  - Garnier T., *An Industrial City*, Princeton Architectural Press, 1989.
  - Le Corbusier, “*The Pack-Donkey's Way and Man's Way*” and “*A Contemporary City*”, [w:] *The Urban Design Reader*, M. Larice, E. Macdonald (red.), Routledge, 2007, 66–75.
  - Le Corbusier, *A Contemporary City (from The City of Tomorrow and its Planning – 1929)*, [w:] *The City Reader*, R.L. LeGates, F. Stout (red.), Routledge, 1999, 336–344.
  - Le Corbusier, *A contemporary city*, [w:] *The City Reader*, Routledge, 2007, 322–330.
  - Le Corbusier, *The city of to-morrow and its planning*, Architectural Press, 1947.
  - Le Corbusier, *The radiant city: Elements of a doctrine of urbanism to be used as the basis of our machine-age civilization*, Orion Press, 1967.
  - Le Corbusier, Seyfert I., *Les trois établissements humains*, Ascoral, 1957.
  - Kikutake K., Kikutake K., Otaka M., Maki F., Kurokawa K., *Metabolism: The Proposals for New Urbanism*, Bijutsu shūpansha, Tokyo 1960.

### 1.3. MIASTO I JEGO ISTOTA

Miasto jest tak wielkim dziełem cywilizacji i trwa tak długo, że obserwujemy jego prawidłowości i nieprawidłowości, jakby było dziełem natury<sup>12</sup>. Miasta są motorem gospodarki, kolebką kultury i środowiskiem, w którym żyjemy. Miasta są najpiękniejszymi wytworami cywilizacji. Często jednak są również spolaryzowane społecznie, rozbite fizycznie i destrukcyjne dla środowiska. Planowanie przestrzenne pozostaje istotnym narzędziem tworzenia miast dla ludzi i lepszej jakości życia dla wszystkich obywateli poprzez poprawę środowiska fizycznego, a w szczególności tworzenie sfery publicznej<sup>13</sup>. Dlatego ciągle próbujemy doskonalić planowanie i kontrolę, a wciąż okazuje się, że życie organizmu miejskiego wymyka się wszelkim regulacjom.

Historycznie usytuowane na szlakach handlowych w odległościach jednego dnia podróży od siebie nawzajem, czasami wyrosłe na brzegach rzek i mórz, w miejscach strategicznych – tak formowały się pierwsze miasta. Tadeusz Tołwiński wśród głównych czynników miastotwórczych wymienia: czynniki gospodarcze, militarne, komunikacyjne, a także przyrodnicze, obyczajowo-prawne i kompozycyjne. Mimo różnych czynników praktycznie każde z miast było ośrodkiem handlu i punktem przepływu towarów i kupców z różnych stron świata. Tak więc skoncentrowane w mniejszym lub większym stopniu na kupnie, sprzedaży i wymianie towarów, formowały swą architekturę i urbanistykę tak, aby ułatwiać obrót towarów i chronić kupców oraz swoich mieszkańców. Znajdujące się na ich obszarach place-rynk, gdzie dobijano targu, otoczone były różnego rodzaju budynkami, urzędami i sądami, w których prowadzono rozmowy, dopełniano zakupów, zaciągano pożyczki i wreszcie rozstrzygano spory handlowe<sup>14</sup>.

Najczęściej większy przepływ towarów, środków i kapitału owocował szybszym i dynamiczniejszym rozwojem struktury miasta i jego infrastruktury. Architektura, jako wyrafinowany produkt rzemieślniczy, stanowiąc dobro luksusowe, świadczy o prężności rynku i posiadaniu wystarczających środków, wzbogaca miasto, przyczyniając się do budowania jego wizerunku. Partery budynków, podobnie jak place, oferowały przechodniom rozmaite usługi, podczas gdy okna i wykusze, niczym kamery przemysłowe, służyły do doglądania interesu przez właściciela, a także do monitorowania życia miejskiego.

Zmianę percepcji relacji człowiek–miasto przyniósł wiek XIX i rewolucja przemysłowa. Architekci zmuszeni przez kapitalizację i przegęszczenie miast, a przede wszystkim przez warunki gospodarcze, po trwającym w XIX wieku kryzysie mieszkaniowym wytworzyli zoptymalizowane jednostki mieszkaniowe, skupiające masy siły

<sup>12</sup> C. Bielecki, *Gra w miasto*, Fundacja Dom Dostępny, Warszawa 1996, s. 15.

<sup>13</sup> Projektowanie i planowanie urbanistyczne może zarządzać dynamiką miasta w zakresie rozwiązywania różnych jego problemów.

<sup>14</sup> M. Jurgielewicz, bez tytułu, pod red. M. Kieś, <https://cargocollective.com/nas-dra/esej-obraz-miasta> (dostęp: 2020).

robotniczej i oferujące w zamian za zunifikowaną przestrzeń mieszkaniową trochę więcej komfortu, zieleni i placów. Powstałe w XX wieku budynki-maszyny i budynki-jednostki, wyniesione momentami na kolumnach ponad ziemię, niby spełniające marzenia o przełamaniu siły grawitacji i nowoczesności, były tak naprawdę dostosowane do trybu pracy fabryk i potrzeb grup robotniczych. Towarzysząca temu niezwykła fascynacja nowością i wiara w genialność nowatorskiej myśli projektowej architektów wyrosła z przekonania o ich genialności, elitarności i nieomyślności w wykonywaniu profesji, dzięki której posiadli patent na kreowanie miejskich przestrzeni życiowych dla podległych im mas. Próby stworzenia idealnego modułu mieszkaniowego na bazie Karty Ateńskiej przypominały trochę próbę stworzenia idealnej rasy ludzkiej, co mimo wszystko jest wyrazem pychy i krótkowzroczności. Koniec tej epoki, datowany przez słynne już wyburzenie osiedla Pruitt-Igoe w Saint Louis na 1972 r., nie przyniósł w zasadzie żadnego znaczącego przełomu w myśli urbanistycznej.

Obraz miasta, jaki nosimy w sobie, jest zawsze trochę przestarzały. Miasta przeobrażają się bowiem każdego dnia, zostawiając mieszkańcom i odwiedzającym jedynie wspomnienia. Tajemnicą, o której pisał Borges, jest siła tkwiąca w samym „zarodku” miasta, którą jest jego życie i rozwój. Ciągła transformacja, objawia się mieszkańcom w postaci nowych wydarzeń, realizacji, eventów, a także nowych przestrzeni i budynków<sup>15</sup>.

Angielskie słowo *city* (miasto) związane jest z słowem *civilization* (cywilizacja). Świadczy ono ni mniej, ni więcej, że miasto jest ściśle związane z rozwojem cywilizacji. Kulturowo wyrasta na bazie cywilizacji, która je tworzy, świadczy także o etapie jej rozwoju<sup>16</sup>.

Słowa *city* i *civilization* pochodzą z języka starofrancuskiego o łacińskich korzeniach obywatelskich. Początkowo oznaczały obywatelstwo lub członka społeczności, a ostatecznie odpowiadały słowu *urbs*, które oznaczało miasto w bardziej fizycznym sensie, gdyż bezpośrednio odnosiło się do łacińskiego *Urbs Aeterna*, czyli Miasto Wieczne (tj. Rzym). Z kolei urbanistyka jako sztuka budowania miast po raz pierwszy została użyta przez hiszpańskiego teoretyka architektury Ildefonsa Cerdę. Obecnie urbanistyka jest nauką o planowaniu miast i osiedli oraz ich powstawaniu i historii rozwoju, samodzielną dyscypliną nauk technicznych<sup>17</sup>.

W nomenklaturze angielskojęzycznej słowo *city* oznacza większą jednostkę osadniczą, skupiającą osoby zatrudnione w pozarolniczych zawodach. Jednostka ta powinna się charakteryzować dużą intensywnością rozwoju, niewielką liczbą

<sup>15</sup> J.L. Borges, *Niegodny*, [w:] J.L. Borges, *Opowiadania*, tłum. Z. Chądzyńska, R. Kalicki, Wydaw. Literackie, 1978.

<sup>16</sup> Wszystkie definicje oraz wiadomości dotyczące etymologii słownictwa związanego z miastem, zawarte w tej części książki, zostały stworzone przez autora tekstu na podstawie wiedzy powszechnej wśród urbanistów oraz dzięki informacjom zawartym w takich źródłach jak: E.E. Lampard, *City*, Encyklopedia Britannica, <https://www.britannica.com/topic/city> (dostęp: 2020) oraz R. Maunier, *The Definition of the City*, *American Journal of Sociology*, 15, 4, 536–548.

<sup>17</sup> Włoskie *civitas* ściśle wiąże się z greckim *polis*. Ten fizyczny aspekt mógł być przesłanką do pojawiającego się w języku angielskim słowa *metropolis*.

gruntów rolnych, ludźmi pracującymi poza rolnictwem i stylem życia miejskiego, powinna mieć przewagę zwartej zabudowy, nierolniczych funkcji, winna też posiadać prawa miejskie, które są „przekazywane” każdorazowo jej mieszkańcom. Określenie *city* w języku angielskim odnosi się również do fizycznych ulic i budynków w mieście lub do zbioru ludzi, którzy zamieszkują dany rejon. Jest też używane w sensie ogólnym do oznaczania terytorium miejskiego, a nie wiejskiego. Najczęściej jednak słowo *city* oznacza miasto, którego wyróżnikiem na tle innych osad ludzkich są wielkość, szczególnie status nadany przez władze państwowe, ale przede wszystkim egzogeniczne funkcje<sup>18</sup>.

W języku angielskim występuje także słowo *town*, które często w języku polskim również tłumaczone jest jako miasto<sup>19</sup>. *Town* jest osadą ludzką większą niż wieś, ale mniejszą niż miasto. Określenie wielkości tego, co stanowi, różni się znacznie w poszczególnych częściach świata. Słowo *town* pochodzi od niemieckiego słowa *Zaun* i jest spokrewnione z niderlandzkim słowem *tuin* oraz starogreckim *tunem*, oznacza miejsce ogrodzone jakimkolwiek materiałem. W języku angielskim i niderlandzkim znaczenie tego słowa wiązało się przede wszystkim z poczuciem przestrzeni zamkniętej przez ogrodzenie<sup>20</sup>. W średniowiecznej Anglii *town* oznaczało także małą społeczność, która nie mogła sobie pozwolić na budowanie murów, wręcz nie wolno jej było budować większych fortyfikacji, często jednak zamiast tego budowała palisadę. W starym języku angielskim i wczesnym szkockim słowa *tona*, *toun* itp. odnosiły się do niewielkich miast (osad), a także do posiadłości i gospodarstw rolnych, zwracając uwagę na niewielką lub umocnioną gminę.

W Holandii przestrzeń *town* nazywano także ogród w zamożnych obiektach, który miał wysokie ogrodzenie lub ścianę wokół niego, np. ogród pałacu Het Loo w Apeldoorn, który był częścią posiadłości Williama III i Mary II w Hampton Court. W starym norweskim *tun* oznacza (trawiaste) miejsce między farmami<sup>21</sup>.

Współczesne *towns* często w Stanach Zjednoczonych istnieją jako odrębne jednostki rządowe, z prawnie zdefiniowanymi granicami, posiadające niektóre lub wszystkie urzędy samorządu terytorialnego (takie jak np. policja). W Stanach Zjednoczonych są one określane jako „miasta włączone”. Czasami *town* nie ma własnego zarządu i nie posiada osobowości prawnej, chociaż może być ustalone pośrednio jako dzielnica lub strefa konkretnego miasta. W Ameryce niektóre formy pozarejestrowego osadnictwa, takie jak tymczasowe lokalizacje górnictwa, stanowią tereny inne od wiejskiego osadnictwa i czasami nazywane są tym słowem. W niektórych przypadkach *town* jest alternatywną nazwą *city* lub *village* (wieś) – zwłaszcza

<sup>18</sup> Czasami ów status jest tylko symboliczny.

<sup>19</sup> Rozróżnienie pomiędzy *city*, *town* a *village* przypomina trochę budowę czasów w języku angielskim, która dla przeciętnego Polaka nie jest zagadnieniem prostym, gdyż wynika z różnic kulturowych, prawnych i językowych.

<sup>20</sup> W kulturze celtyckiej *dunom* (w staroirlandzkim *dun*, walijskim *din*) oznaczało fortecę, miejsce umocnione, obóz, *dinas city*.

<sup>21</sup> Słowo to jest do teraz używane w podobnym znaczeniu we współczesnym języku norweskim.



dotyczy to większych wsi. Przeważnie jednak *town* dotyczy osady większej niż wieś, a mniejszej niż miasto<sup>22</sup>.

W Europie pojawiło się rozróżnienie pomiędzy *toun*, czyli nieufortyfikowaną gminą, i *burgh*, czyli gminą ufortyfikowaną. W języku niemieckim słowo *burg* stanowi zarówno miasto – *city*, jak i miasteczko, czyli *town*. Słowo *burg* pierwszy raz zostało użyte w 1753 r. W języku polskim najlepszym odpowiednikiem słowa *burg* jest słowo gród. W języku staroniemieckim oznaczało ono fortyfikację, następnie zamek z zabudową mieszkalną, a później miasto, tak też było używane w języku staroangielskim<sup>23</sup>. Słowo *burg* było instytucjonalnie związane z feudalną organizacją systemu dworskiego. Nazwa *burg* sięga czasów rzymskich, w języku celtyckim słowo *bona* oznaczało założenie miasta. Do XII wieku podstawowe słowo *burg* odnosiło się do osad, które „powstały pod ochroną starego – rzymskiego ludu” w formie schronienia (Würzburg) lub starego fortu rzymskiego (Augsburg, Regensburg), ewentualnie warownej siedziby feudalnej (Naumburg).

Edynburg zbudowano wokół fortu i poza murami obronnymi. Z obszaru języka romańskiego przeniknął inny rdzeń w obszarze języka niemieckiego, który łączy się z włoskim *borgo*. W przeciwieństwie do niemieckiego zamku *borgo* odpowiada włoskiej dzielnicy, stanowi rozszerzenie miasta (właściwie poza murami miasta), jako np. dzielnica handlu i rolnictwa, w przeciwieństwie do *città* (miasto) oraz *villagio* (wieś), ale także w odróżnieniu od *castello* (zamku).

W języku polskim słowo miasto pochodzi od prasłowiańskiego słowa \*měšťce, \*město – miejsce. Dla wielu Słowian słowo miejsce odpowiadało słowu *locus*, stąd słowo umieścić jest synonimem ulokować. W wieku XIV słowo miasto miało to samo znaczenie, co *locus* – miejsce (obok dawniejszego „namiastek”). Później miasto, podobnie jak w czeskim, zastąpiło dawną nazwę grodu. Jeszcze w XIV wieku od słów miasto, *civitas*, powstały słowa mieścić i *civis*, a później, wedle nazw topograficznych, mieszczanin, mieszczaństwo, mieszczański i mieszczuch. Od wieku XVI słowo miasto rozszerzyło swoje znaczenie na mieszkańców, oznaczając obywateli i społeczność miejską<sup>24</sup>. Dalej słowo miasto przeszło m.in. na Ruś, gdzie na jego podstawie powstały słowa: miejski (z mieścki), wielkomijski, przedmieście, przedmiejski, zamiejski<sup>25</sup>.

Słowo miasto ma też wiele innych zbliżonych znaczeń etymologicznych w językach bałtyckich, dla porównania w starołotewskim *pils* znaczy oświetlony, *pilis* znaczy skrzynia; w łotewskim *pilsēta* to właśnie miasto; w fińskim *linna* to fort; z kolei w estońskim *linn* to miasto (por. Tallinn, dawniej Tansklinn). W staro-cerkiewno-słowiańskim

<sup>22</sup> W kulturze amerykańskiej występuje kilka innych użycí słowa *town*, jednym z nich jest określenie atrakcyjnej kobiety mianem *town*, np. *Man, she is such a TOWN* (Człowieku, ona jest jak miasto), za: <https://www.urbandictionary.com/define.php?term=town> (dostęp: 2020).

<sup>23</sup> W języku albańskim słowo *burg* oznacza więzienie.

<sup>24</sup> „Miasto jest niczym innym jak burżuazyjną jednością...” (Brikcius) i „Całe miasto o tym mówi” – za: J. Jungmann, *Slovník česko-německý*, Díl. II, Praha 1836, s. 426, <https://vokabular.ujc.cas.cz/moduly/slovniky/digitalni-kopie-detail/JgSlov02/strana-426/termin-Kk3Em8WhxI1pxaHEjWU1> (dostęp: 2020).

<sup>25</sup> A. Brückner, *Slovník etymologický jazyka polského*, Krakowska Spółka Wydawnicza, Kraków 1927.

*hrad*, *zed* oraz *hradby* oznaczały mur i ściany. Inną etymologię ma słowo *grad*, które pochodzi od słowa indoeuropejskiego oznaczającego korzeń, co w języku łacińskim przybrało nazwę *hortus*, w francuskim *jardin*, a w niemieckim *garten*. Nazwy własne w językach słowiańskich są kompozytami różnych wymienionych wyżej słów, np. Nowogród, Piotrogród, Belgrad, Użhorod (Użgorod).

Nie sposób jeszcze nie wspomnieć o jednym bardzo ważnym słowie odnoszącym się do miasta, którym jest *polis*. Mianem *polis* w starożytnej Grecji określano miasto-państwo, obejmowało ono niewielki obszar jakiegoś miasta i otaczających je terenów rolniczych. *Polis* określało tożsamość miasta-państwa i społeczeństwa. Wyrosłe na bazie tego słowa inne bardzo ważne określenie – polityka – obejmowało swoim zakresem „wszystko, co dotyczyło *polis*”. Z kolei państwo miało stanowić sumę relacji między obywatelami, a nadrzędne dobro ogółu było ważniejsze niż poszczególne jednostki. Ta organiczna koncepcja wspólnoty zakładała prymat polityki i brak tzw. sfery prywatnej.

W dokumentach i prawie powszechnym państw wykorzystuje się różne definicje miasta, powołując się na liczbę ludności, gęstość zaludnienia, liczbę mieszkań, funkcję ekonomiczną i infrastrukturę, aby klasyfikować populacje jako miejskie. Wspólna definicja populacji dla zakresu miasta waha się od 1500 do 50 000 osób, przy czym większość państw określa minimum populacji od 1500 do 5000 mieszkańców. Jednak niektóre państwa nie ustanawiają minimalnej ilości mieszkańców jednostki, która może być nazwana miastem.

Wielkość populacji nie jest realnym i pewnym czynnikiem determinującym miejski charakter zabudowy. W wielu częściach świata, np. w Indiach, przynajmniej na razie duża wieś może zawierać kilkakrotnie więcej osób niż małe miasto. W Wielkiej Brytanii istnieją historyczne *cities*, które są znacznie mniejsze niż większe *towns* lub *villages*.

Współczesne zjawiska rozległego rozwoju podmiejskiego, satelitarnego rozwoju miast i migracji mieszkańców miast do wiosek jeszcze bardziej skomplikowały definicję miast, tworząc społeczności o charakterze urbanistycznym, gospodarczym i kulturowym odpowiadające miastom, ale pozbawione innych cech miejskich.

W wielu słownikach, publikacjach i opracowaniach możemy znaleźć definicję miasta. Jednak w większości przypadków znajdujemy tam wiele mylnych haseł, pojęć i sformułowań, które próbują miasto opisać i określić, niestety przy pomocy mylnych formuł i założeń. Po latach przyglądania się i badania problematyki miasta, wydaje się, że należałoby przyjąć, że **miasto jest przestrzenią wymiany i wolności, jest rodzajem komuny – wspólnoty i fenomenem koncentracji przestrzennej.**

## 2. IDEE MIASTA JAKO KONSEKWENCJA PRZEMIAN KULTUROWYCH XIX I XX WIEKU

Zmiany, jakie zachodziły na początku XIX wieku, były bardzo istotne z punktu widzenia pojawiających się później nowych idei miejskich. Pierwszym etapem tego procesu było uwłaszczenie chłopów i komercjalizacja rolnictwa. W Polsce miało to miejsce: w zaborze austriackim w 1848 r., w Królestwie Kongresowym w 1864 r. i w zaborze pruskim w latach 1808–1850 (po tzw. edyktie październikowym w 1897 r.)<sup>26</sup>. W ustawach, np. ogłoszonym w 1801 r. The Enclosures Act w Wielkiej Brytanii, zrestrukturyzowano stosunki między właścicielem a chłopem jako stosunki handlowe między właścicielami gruntów, rolnikami najemcami i robotnikami rolnymi (tzw. chłopami bezrolnymi). Ponadto skodyfikowano praktykę pracy na roli, według nowych zapisów „siła robocza” była kupowana i sprzedawana jak usługa<sup>27</sup>.

Chłopi, którzy zostali zmuszeni do opuszczenia ziemi, zwykle przenosili się do miast, które w rezultacie szybko się powiększały: w latach 1800–1900 w Londynie liczba mieszkańców wzrosła z nieco ponad 1 miliona do 6,7 miliona (był to jeden z największych rozwojów miast w tym okresie), w Paryżu nastąpił wzrost liczby mieszkańców z 0,55 miliona do 3,3 miliona, populacja Berlina wzrosła ze 170 tysięcy do 1,8 miliona, w Moskwie wystąpił podobny wzrost z 250 tysięcy do 1,12 miliona, w Madrycie ze 180 tysięcy do 540 tysięcy, w Rzymie z 14 tysięcy do 430 tysięcy. Olbrzymi rozwój populacji miast można było też obserwować na terenie Stanów Zjednoczonych (ludność Nowego Jorku w tym czasie wzrosła o 500%).

Światowa komercjalizacja rolnictwa była jednym z kół zamachowych rozwoju kapitalizmu przemysłowego. Istotnym postępem było wykorzystanie nowych, nieożywionych źródeł energii, zwłaszcza pojawienie się i zastosowanie energii pary wodnej, dzięki której szybko rozwijało się wiele sektorów przemysłu, od tekstyliów po uzbrojenie<sup>28</sup>.

Istotnym było także zastosowanie inżynierii w rozwoju maszyn oraz m.in. pomp do pompowania wody z szybów kopalnianych<sup>29</sup>. Inżynieria i technologia synergicznie

<sup>26</sup> W Europie zniesienie pańszczyzny następowało w latach: 1789 – we Francji, 1770–1830 w Niemczech, 1848 w Austrii, 1861 w Rosji.

<sup>27</sup> S.A. Wolf, S.D. Wood, *Precision Farming: Environmental Legitimation, Commodification of Information, and Industrial Coordination*, *Rural Sociology*, 1997, 62, 2, 180–206.

<sup>28</sup> W.H. McNeill, *The rise of the West: A history of the human community*, University of Chicago Press, 2009.

<sup>29</sup> W. Preidl, G. Dyduch, G. Stacha, *Woda w górnictwie – od pradziejów do początków XIX wieku*, Hereditas Minariorum, 2017, 4.

połączone w celu zwiększania wydajności dawały bardzo spektakularne efekty. Przykładem może być maszyna tkacka (przędzalnik), która pod koniec XVIII wieku potrzebowała 300 godzin na wyprodukowanie 100 funtów bawełny, podczas gdy już w roku 1830 tyle samo produkowała w zaledwie 135 godzin<sup>30</sup>.

Uprzemysłowienie pojawiło się w dwóch głównych falach. Pierwsza fala skupiła się wokół bawełny, węgla i żelaza. Wiodąca pozycja Wielkiej Brytanii w tej dziedzinie stanowiła istotną przewagę – do 1850 r. 18 milionów Brytyjczyków zużywało tyle samo energii na paliwo, co 300 milionów mieszkańców Wielkich Chin<sup>31</sup>. Pod koniec XIX wieku miała miejsce druga fala industrializacji (głównie niemiecka i amerykańska), skupiająca się na postęпах w dziedzinie chemikaliów, farmaceutyków i pierwszej elektroniki.

Po raz kolejny kluczowe znaczenie miały nowe źródła energii, takie jak destylacja węgla w smołę, zastosowana m.in. w produkcji materiałów wybuchowych, a także produkcji barwników. Ważnym było także użycie chemikaliów do produkcji stali i innych stopów. Postępy produkcji lekkich metali i elektryczności, powiązane z wykorzystaniem ropy do paliw, dały impuls do rozwoju samochodów, samolotów i statków<sup>32</sup>.

Do końca XIX wieku cztery państwa (Wielka Brytania, Francja, Niemcy i Stany Zjednoczone) opanowały dwie trzecie światowej produkcji przemysłowej. Zintensyfikowany handel, ulepszone systemy transportu i komunikacji oraz praktyki takie jak kolonializm wygenerowały gęstszy, bardziej zintegrowany system międzynarodowy. W rezultacie wzrósł poziom współzależności i konkurencyjności, przez co społeczeństwa były bardziej zwrócone na śledzenie i mimesis rozwoju w innych krajach. Trzeba powiedzieć, że nierówności zawsze były podstawowym faktem historycznego rozwoju, ale nigdy nie odczuwano nierówności na taką skalę, z taką intensywnością ani w kontekście tak bliskiej, nieuniknionej współzależności<sup>33</sup>.

Upowszechnienie się gazet i rozwój sieci telegraficznych pod koniec XIX wieku sprzyjały szybszemu przekazywaniu informacji i łatwiejszemu rozpowszechnianiu się mód, idei, poglądów<sup>34</sup>. Następowaly też dużo szybciej opisywane współcześnie m.in. przez badaczy tzw. transfery, imitacje czy zarażenia behawioralne, a więc przenoszenie i nabywanie zachowań i postaw pomiędzy poszczególnymi grupami społecznymi<sup>35</sup>.

<sup>30</sup> W. Puś, *Siła robocza w przemyśle włókienniczym na ziemiach polskich w XIX w.*, Problems in Textile Geography, 1992, 7, 63–79.

<sup>31</sup> J.A. Goldstone, *Efflorescences and economic growth in world history: rethinking the "Rise of the West" and the Industrial Revolution*, Journal of World History, 2002, 2, 323–389.

<sup>32</sup> W. Woodruff, *Impact of Western Man: A Study of Europe's Role in the World Economy, 1750–1960*, Macmillan, London 1966; J.P. Mallory, T.E. McNeill, *The archaeology of Ulster from colonization to plantation*, Institute of Irish Studies, Queen's University of Belfast, 1991.

<sup>33</sup> D. Rosenberg, *An Educated Man: A Dual Biography of Moses and Jesus*, Counterpoint Press, 2010.

<sup>34</sup> Pierwsza publiczna audycja radiowa została nadana w 1914 r. w Belgii, a faktyczny rozwój radiofonii rozpoczął się po 1918 r.

<sup>35</sup> D.M. Baer, R.F. Peterson, J.A. Sherman, *The development of imitation by reinforcing behavioral similarity to a model*, Journal of the Experimental Analysis of Behavior, 1967, 10, 5, 405–416; M.E. Taylor, P. Stone,

To oddziaływanie procesów występujących w jednym miejscu zaczęło mieć wydźwięk globalny i powszechny.

Kiedy rewolucja przemysłowa skoncentrowała się na harmonogramach fabrycznych, ludzie zaczęli mieć coraz większą obsesję na punkcie czasu, przez co ucierpiały ich nawyki snu. Podobnie żarówki elektryczne wykonane z włókien węglowych pozwoliły ludziom pracować i bawić się przez dłuższe godziny, co zaburzyło ich rytm aktywności dobowych z różnymi negatywnymi skutkami dla zdrowia.

W tym czasie, pomiędzy 1800 a 1914 r., wyemigrowało do Stanów Zjednoczonych około 50 milionów Europejczyków. A populacja USA w latach 1800–1914 wzrosła z 5 aż do 160 milionów<sup>36</sup>. Amerykański ruch emigracyjny tego czasu był jak „tsunami lub rewolucja osadnicza” – zmieniająca, a przede wszystkim ustanawiająca nowe relacje i połączenia międzynarodowe. Tworząc nowe strefy cywilizacyjne, w tym obszary metropolitalne i całe terytoria miejskie, kontynenty amerykański i europejski zmieniały się nie do poznania<sup>37</sup>. Szacuje się, że aż ok. 37 milionów robotników opuściło Indie, Chiny, Malaje i Jawę w XIX wieku<sup>38</sup>, dodatkowo około 30 milionów Hindusów w tym czasie było zatrudnionych w brytyjskich koloniach<sup>39</sup>. Społeczności na całym świecie były coraz bardziej wymieszane<sup>40</sup>.

XIX-wieczna zmiana globalnej siły i potęgi była w jakiejś mierze napędzana intensyfikacją przepływów ludzi, pomysłów, zasobów i technologii, a w rezultacie była silnym impulsem dla niezwykłego rozwoju miast w tym okresie<sup>41</sup>. Trzeba przyznać, że było wiele procesów, które wygenerowały historycznie specyficzną konfigurację „globalnej nowoczesności”, która miała miejsce poza Europą (J. Goody, E. Wolf, A. Frank, K. Pomeranz, J. Darwin, J. Hobson)<sup>42</sup>. Był to efekt oddziaływania masowej i powszechnej, a w zasadzie wręcz globalnej industrializacji, a także próby redefiniowania i budowy nowych państw na podłożu ideologii równości, postępu, która mocno wybrzmiała w postaci rewolucji francuskiej w Europie pod koniec XVIII wieku

---

*Behavior transfer for value-function-based reinforcement learning*, [w:] *Proceedings of the fourth international joint conference on Autonomous agents and multiagent systems*, ACM Press, New York 2005, s. 53–59.

<sup>36</sup> J. Rosenberg, *The empire of civil society: a critique of the realist theory of international relations*, Verso, 1994, s. 163–164 i 168.

<sup>37</sup> J. Belich, *Replenishing the earth: The settler revolution and the rise of the Angloworld*, Oxford University Press, 2009.

<sup>38</sup> A. Davis, *Public relations democracy: Politics, public relations and the mass media in Britain*, Manchester University Press, 2002.

<sup>39</sup> J. Darwin, *The empire project: The rise and fall of the British world-system, 1830–1970*, Cambridge University Press, 2009, s. 5.

<sup>40</sup> Setki tysięcy Chińczyków osiedliły się na zachodnim wybrzeżu Ameryki Północnej i w Azji Południowo-Wschodniej.

<sup>41</sup> K. Broński, J. Szpak, *Procesy urbanizacyjne w Europie w XIX i XX wieku. Problemy i koncepcje badawcze*, Zeszyty Naukowe/Akademia Ekonomiczna w Krakowie, 2002, 587, 17–30.

<sup>42</sup> J. Goody, *The East in the West*, Cambridge University Press, 1996; E.R. Wolf, *Europe and the People without History*, University of California Press, 2010; A.G. Frank, *ReOrient: Global economy in the Asian age*, University of California Press, 1998; K. Pomeranz, *The great divergence: China, Europe, and the Making of the Modern*, 2000; J. Darwin, *op. cit.*; J.M. Hobson, *The Eastern origins of Western civilisation*, Cambridge University Press, 2004.



Ryc. 4. Mulberry Street, wzdłuż której skoncentrowana była dzielnica Little Italy na Manhattanie, około 1900 (źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_immigration\\_to\\_the\\_United\\_States#/media/File:Mulberry\\_Street\\_NYC\\_c1900\\_LOC\\_3g04637u\\_edit.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_immigration_to_the_United_States#/media/File:Mulberry_Street_NYC_c1900_LOC_3g04637u_edit.jpg), dostęp: 2020)

(1789–1799). Silne zwroty w kierunku racjonalności i postępu skłaniały do odważnych kroków i poszukiwań nowych rozwiązań na szerszą skalę<sup>43</sup>.

Imperialistyczny sposób myślenia przełomu XIX i XX wieku skłaniał do przeświadczenia, że możliwa jest całkowita zmiana ustrojowa oraz konkretyzacja nowej wizji świata uwzględniająca nowe formy zamieszkiwania ludzkości.

Jens Bartelson postrzega nowoczesność, którą analizuje w dyskursie myślicieli europejskich z końca XVIII i początku XIX wieku, jako „głęboką reorganizację” suwerenności, oznaczającą ustanowienie nowoczesnych relacji („wewnątrz/zewnątrz”) na poziomie organizacji państwa, ale także na poziomie miast i metropolii<sup>44</sup>. Fundamentalne przejście od feudalnej hegemonii do suwerenności, nie tylko w relacjach

<sup>43</sup> Racjonalizm filozoficzny swoją najbardziej charakterystyczną postać uzyskał w XVII i XVIII wieku, a jego głównymi przedstawicielami byli René Descartes, Baruch Spinoza, Gottfried Wilhelm Leibniz, Nicolas Malebranche. Inną nazwą tego historycznego nurtu to racjonalizm nowożytny lub racjonalizm kontynentalny. Ukoronowaniem tego był oświeceniowy system Immanuela Kanta (ur. 1724, zm. 1804), synteza XVII-wiecznej filozofii racjonalistycznej i empirystycznej.

<sup>44</sup> J. Bartelson, *A genealogy of sovereignty*, Cambridge University Press, 1995, s. 241.

społecznych, ale również w relacjach politycznych, stanowiło przełom i zmianę współczesnej niezależnej władzy. Z kolei przez uprzemysłowienie, rozumiane jako komercjalizacja rolnictwa, jak i wspomniana dwuetapowa rewolucja przemysłowa, został wygenerowany silnie powiązany rynek globalny oparty na wyłączeniu, scentralizowanej władzy, uprzemysłowieniu i wycisku ludności<sup>45</sup>. Chęć znalezienia panaceum na bardzo złe warunki egzystencji ludności miejskiej ugruntowane na bazie rozwijających się w XIX wieku idei, m.in. socjalizmu utopijnego, marksizmu i komunizmu, była bazą do nowych poszukiwań konceptów urbanistycznych. Pod koniec XIX wieku mamy do czynienia z globalną transformacją – często określaną mianem nowoczesności stanowiącej podstawę wielu rozwijających się dyscyplin.

Wreszcie przez „ideologie postępu” należałoby rozumieć pewne symptomatyczne ruchy XIX wieku, takie jak liberalizm, socjalizm i nacjonalizm, które były zakorzenione w ideałach szeroko rozumianego postępu, a w szczególności związane były z oświeceniowymi koncepcjami nowego porządku. Ideologie te opierały się na określonej wizji i „standardach cywilizacyjnych”<sup>46</sup>. Biorąc to pod uwagę, nowoczesność jako synonim pojawiających się idei wydaje się nie być postrzegana jako szczególny moment ostrej nieciągłości, ale jako przedłużający się, nierównomierny proces<sup>47</sup>. Z drugiej strony rewolucyjna konfrontacja nowych ideologii w trybie siły i akceptacja takiej formy rozwiązań przez społeczeństwa europejskie sprawiły, że w szerokiej świadomości została zaakceptowana drastyczna forma wprowadzania nowych zwrotnych porządków i ideologii. Ponadto wiązanie „wielkiego kapitału” i „wielkiego państwa”, wzmocnione protekcjonizmem, nasiliło konkurencję geopolityczną w okresie poprzedzającym zarówno pierwszą, jak i drugą wojnę światową.

Na tym tle pojawiły się nowe idee rozwoju miast, które cechował rozmach i nowatorstwo. Mottem tych pomysłów mogły być słowa D. Burnhama: „Nie snuj małych planów, nie ma w nich magii, od której krew krąży szybciej. [...] Rób wielkie plany [...], mając na uwadze, że szlachetny, logiczny schemat raz utrwalony, nie umrze nigdy, ale będzie żył i przejawiał się coraz większą konsekwencją jeszcze długo po naszym odejściu”<sup>48</sup>.

<sup>45</sup> Dotyczyło to różnych form wycisku, ale najbardziej jaskrawie objawiało się to w tzw. koloniach zamorskich. Kolonializm z samego założenia zakładał nierównoprawne, oparte na hierarchii i paternalizmie stosunki między metropoliami z jednej strony a obszarami zależnymi z drugiej.

<sup>46</sup> B. Buzan, G. Lawson, *The global transformation: the nineteenth century and the making of modern international relations*, *International Studies Quarterly*, 2013, 59, 1, <http://eprints.lse.ac.uk/44894/> (dostęp: 2020).

<sup>47</sup> B. Teschke i in., *The myth of 1648: class, geopolitics, and the making of modern international relations*, Verso, 2003, s. 43, 265.

<sup>48</sup> T.S. Hines, *Burnham of Chicago: Architect and Planner*, New York 1974, s. 23. Manifest Destiny (Objawienie/Boskie Przeznaczenie) – idea, według której przeznaczeniem dziejowym Amerykanów jest ekspansja na kontynencie amerykańskim.

## 2.1. CITY BEAUTIFUL MOVEMENT – DANIEL BURNHAM

City Beautiful movement był dość znaczącym ruchem urbanistycznym odnotowanym na arenie międzynarodowej na przełomie XIX i XX wieku. Jego ideowy zasięg oddziaływania był niezwykle szeroki, chociaż terytorialnie ograniczał się praktycznie do Ameryki Północnej.

Ojcem idei był Daniel Burnham. Był on formalistą i neoklasycystą, hołdującym XIX-wiecznym stylom i ideom XX wieku. Przebudował Chicago, San Francisco i Manilę. Przyznawał Ameryce prawo do dziedzictwa po klasycznej Grecji i Rzymie, a także po renesansowej Europie. Projektowane w latach 70. i 80. XIX wieku budynki D. Burnhama i jego współnika Johna Roota czerpały z charakterystycznej dla architektury wiktoriańskiej mieszanki stylów, m.in. angielskiego romańskiego i francuskiego renesansu, objawiając się jako eklektyzm nierozszczęcy sobie pretensji do zbawienia świata<sup>49</sup>.

W 1870 r. Stany Zjednoczone liczyły 40 milionów mieszkańców, z czego 60% stanowili farmerzy, w 1900 r. liczba mieszkańców wzrosła do 70 milionów, natomiast odsetek farmerów spadł do 37%<sup>50</sup>.

City Beautiful był ruchem tworzonym głównie przez amerykańskich: planistów, urbanistów, architektów i architektów krajobrazu<sup>51</sup>. Najsilniej objawiał się w latach 1890–1920. Miał on na celu przede wszystkim upiększenie i uatrakcyjnienie miast amerykańskich, dodatkowo celem jego było budowanie prestiżu dynamicznie rozwijającego się stosunkowo młodego na mapie geopolitycznej kraju. Od strony społecznej priorytetem stało się wywołanie dumy narodowej, wzmacnianie dumy obywatelskiej oraz pozytywne przeobrażanie zaangażowania społecznego<sup>52</sup>. Dla Ameryki był to czas charakteryzujący się „gorączkowym” przemysłowym wzrostem, masową imigracją i klasową przemocą. Jednym z symptomatycznych ówczesnych wydarzeń był tzw. Haymarket Riot. 4 maja 1886 r. na placu Haymarket w Chicago odbył się robotniczy wiec protestacyjny, który zamienił się w zamieszki po tym, jak ktoś rzucił bombę w policję. W wyniku starć z policją co najmniej osiem osób zginęło. Pomimo braku dowodów ośmiu radykalnych działaczy związkowych zostało skazanych w związku z zamachem. Haymarket Riot był postrzegany jako porażka zorganizowanego ruchu robotniczego w Ameryce, który walczył o takie prawa, jak m.in. ośmiodzinny dzień pracy. W tym samym czasie mężczyźni skazanych w związku z zamieszkami wielu Amerykanów postrzegano jako męczenników.

Idea rozwoju nowoczesnego miasta amerykańskiego została zaczerpnięta z uznanych, sprawdzonych, klasycznych i konserwatywnych wzorców europejskich, zarówno

<sup>49</sup> Widać to było w żartach Roota, w których styl wiktoriański nazywał on „kataraktycznym”, romański „obrzędkowym”, a renesansowy „tuberkulozowym” – O. Larkin, *Art and Life in America*, New York 1960, s. 285.

<sup>50</sup> T.S. Hines, *op. cit.*, s. 44–45.

<sup>51</sup> Prof. Aleksander Böhm stwierdził, że jest to dowód na silne demokratyczne korzenie związane z decyzjami planistycznymi objawiającym się także w ruchu Park Movement, zob. A. Böhm, *Planowanie przestrzenne dla architektów krajobrazu. O czynniku kompozycji*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2003, s. 77.

<sup>52</sup> <https://www.britannica.com/topic/City-Beautiful-movement> (dostęp: 2020).



jeśli chodzi o detal, formę architektury, jak i formę oraz logikę planu urbanistycznego<sup>53</sup>. Doskonałym przykładem i jednocześnie pierwowzorem nowych założeń tego nurtu jest kompleks Wystawy Światowej (World's Columbian Exposition), który powstał w 1893 r. w Chicago z okazji czterechsetnej rocznicy odkrycia Ameryki przez Kolumba. Jeśli chodzi o lokalizację, wobec propozycji zgłaszanych m.in. przez Nowy Jork czy Saint Louis wybrano niezagospodarowaną działkę nad jeziorem w Jackson Park w Chicago<sup>54</sup>. Łatwość pozyskania prawa własności oraz dostępność komunikacyjna terenu zadecydowały o tym, że władze World's Columbian Exposition Corporation, której szefem był Harlow N. Higinbotham, oraz Krajowa Komisja ds. Ekspertyz, kierowana przez Thomasa W. Palmera, zdecydowały się na wybór dość bagiennego terenu w tzw. Jackson Park, siedem mil na południe od centrum Chicago.

Koncepcyjny, wstępny plan zagospodarowania został opracowany przez Fredericka Lawa Olmsteda oraz Henry'ego Codmana, natomiast projektowanie konkretnych obiektów i ich rozwiązań w zakresie architektonicznym powierzono wspólnikom: Danielowi Burnhamowi i Johnowi Roocie. Burnhamowi udało się zgromadzić wokół siebie dużą grupę utalentowanych projektantów, którzy mieli zapewnić odpowiednią jakość projektowanej przestrzeni, obiektów oraz poszczególnych elementów zagospodarowania. Frederick Law Olmsted planował rozwiązanie parku publicznego, który mógłby rywalizować z Central Parkiem w Nowym Jorku; główne rzeźby plenerowe obejmowały prace wykonane przez Augustusa Saint-Gaudensa, Fredericka MacMonniesa i Daniela Chestera Frencha; budynki administracyjne były autorstwa Richarda Morrisa Hunta; obiekty i ekspozycję rolniczą projektowali Charles McKim, William Mead i Stanford White; obiekty ekspozycji elektrycznej – Henry Van Brunt i Frank Howe; obiekty i ekspozycję ogrodniczą – William L. Jenney i William B. Mundie; rybołówstwo – Henry Ives Cobb; budowę maszyn – Robert Peabody i John Stearns; produkcję i sztukę – George B. Post; ekspozycję kopalni i wydobycia surowców – Solon Beman; transport – Dankmar Adler i Louis Sullivan.

Wystawa została zaplanowana na rozległym ponad 240-hektarowym obszarze. Była w zamierzeniu ucieleśnieniem dużego, niezależnego, wzorcowego miasta, składającego się z ulic, budynków, przestrzeni publicznych, z własną policją, strażą pożarną, służbą medyczną, towarzystwami ubezpieczeniowymi, odrębnym systemem transportu, a także nowoczesnymi kanałami ściekowymi, instalacją gazową, wodną i elektryczną oraz oświetleniową<sup>55</sup>. Ekspozycja była wykorzystana głównie jako promocja i dokumentacja amerykańskich osiągnięć kulturalnych i technologicznych,

<sup>53</sup> W. Graham, *Miasta wysnione. Siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat*, Karakter, Kraków 2016, s. 64.

<sup>54</sup> Pod koniec dekady przywódcy obywatelscy w St. Louis, Nowym Jorku i Waszyngtonie dołączyli do swoich odpowiedników w Chicago i ogłosili, że są zainteresowani organizowaniem targów, które w czasach wielkiej gospodarczej niepewności były obietnicą generowania zysków komercyjnych, a także zwiększenia wartości nieruchomości w ich miastach. Oczekiwania wystawców były również motywowane perspektywą zdobycia większego prestiżu dla siebie i swoich miast.

<sup>55</sup> T.S. Hines, *op. cit.*; W. Graham, *op. cit.*

była też sposobem na wyartykułowanie poczucia narodowej dumy i jedności. Choć przesłanie to miało być skierowane do społeczności światowej, było ono również próbą przeciwdziałania utracie wiary w amerykańskie instytucje publiczne, której ludzie doświadczali pod koniec XIX wieku.

Pierwsze koncepcje prezentowały pawilony ze szkła i żelaza. Wzorowane były na londyńskim Crystal Palace, wybudowanym na wystawę światową w 1851 r., zaprojektowanym przez Josepha Paxtona. Miasto marzeń Daniela Burnhama miało mieć charakter wzorcowy, a więc stały, a nie jak pierwotnie zakładano – przejściowy. Zatem stosowany na podobnych wystawach lekki i oranżeryjny styl architektury nie był odpowiedni dla tego typu rozwiązania. Zmiana paradygmatu co do trwałości obiektów pociągnęła za sobą zwrot w stronę obiektów stałych oraz rozbudziła ideę utrzymania całości w jednolitym neoklasycznym stylu. Krokiem kolejnym w kierunku miejskiego ideału była decyzja o utrzymaniu jednolitej, jasnej – prawie że białej kolorystyki obiektów. Prawie wszystkie obiekty pokryto gipsem z Paryża i pomalowano białą kredą. Wyjątkiem był budynek Transportu Sullivana (ze złotym łukowatym wejściem i polichromowanymi ścianami). Całość gmachów utrzymana w bieli została szybko przez prasę nazwana „White City”. Powstające na podstawie tych założeń obiekty stworzyły „Magiczne Białe Miasto”. Wrażenie potęgowało nowatorskie jak na te czasy elektryczne oświetlenie i zaprojektowana iluminacja obiektów. W ten sposób nowojorscy architekci, tacy jak Richard Morris Hunt i biuro McKim, Mead & White oraz architekci z tzw. szkoły chicagowskiej – czyli Louis Sullivan i Daniel Burnham oraz jego wspólnik John Root stworzyli wizję „idealnego” miasta zbudowanego z klasycznie zaprojektowanych monumentalnych budynków. Miasto to nie tylko miało uczcić rocznicę odkrycia „Nowego Świata”, ale miało być jego nowym „kompasem”, archetypem i wyznacznikiem.

Większość budowli White City została zaprojektowana w jednolitej białej kolorystyce i neoklasycystycznej estetyce przy wykorzystaniu nowej technologii konstrukcji ścian jako lekkich tynków na drewnianym szkielecie. Umożliwiało to ich sprawny demontaż i ew. odbudowanie po zamknięciu ekspozycji. Technologia ta była naśladowana na późniejszych wystawach.

Głównym założeniem kompozycyjnym targów był centralny, honorowy, okazały dziedziniec otaczający rozległą lagunę, dookoła niego zlokalizowano duże monumentalne budynki w neoklasycznym stylu. Dziedziniec honorowy miał przede wszystkim silne znaczenie symboliczne, na jego zwieńczeniu zlokalizowano długą 180-metrową kolumnadę z perystylem, w której każda z kolumn odzwierciedlała jeden stan, a w środku laguny na „tafli wody” umieszczono gigantyczny symboliczny posąg autorstwa Daniela Chestera Frencha 65-metrową kobiecą postać, na 10-metrowej podstawie, uosabiającą republikę tworzoną przez naród amerykański.

Zwolennicy filozofii City Beautiful movement głosili, że upiększanie miast oraz podnoszenie jakości życia wpływa korzystnie na harmonijny porządek społeczny, jednocześnie go promując. Krytycy z kolei uważali, że ruch nadmiernie koncentrował

się na estetyce, kosztem realnych rozwiązań i reform społecznych. Jane Jacobs określiła ten ruch jako kult projektowania architektonicznego, a także jako wsteczną imitację stylu renesansowego. Neoklasyczne gmachy chicagowskiej wystawy światowej Jacobs przyrównała do bloków Le Corbusiera. Uważała ona, że są to tylko kolejne masywne, rozłożyste gmachy – prawie jak lukrowane ciastka na tacy lub ciężka ozdobna forpoczta powtarzalnych wieżowców w parku zaprojektowanym przez Le Corbusiera. Wspólnym wątkiem tej recepty i innych recept zdaniem Jacobs było miasto wyjawiane ze związków występujących w codziennym jego życiu. Twierdziła, że w ten sposób może nastąpić ograniczenie funkcji miasta i tłumienie jego codziennej, zwykłej różnorodności<sup>56</sup>.

Wade Graham w książce *Miasta wysnione* tak podsumował twórczość Daniela Burnhama: „Jego wymyślona od nowa imperialna urbanistyka stała się wzorem dla nowoczesnych budowniczych miast wszystkich orientacji politycznych: faszystów, komunistów i demokratów; zarówno dla despotów i ciemieżycieli, jak i dla postępowych reformatorów. Daniel Burnham dał XX wiekowi dwie z jego uniwersalnych form miejskich: wieżowce oraz projekty urbanistyczne w duchu City Beautiful”<sup>57</sup>.

Wystawa Chicagowska znacznie wpłynęła na przyszłe ćwierć wieku w urbanistyce amerykańskiej i australijskiej. Przede wszystkim obudziła na szeroką skalę świadomość realnych możliwości projektowania urbanistycznego i architektonicznego, pokazywała także ich wpływ na zagadnienia społeczne i przestrzenne. Odwiedzający wystawę artyści, architekci i różnego rodzaju działacze samorządowi byli głęboko poruszeni pięknymi projektami na niej zrealizowanymi. Do tej pory niestety postęp technologiczny i wielka rewolucja przemysłowa „nie zwracały uwagi” na elementy wizualne miast. Wiele miast, a w tym wielkie, rozwijające się metropolie, takie jak Nowy Jork, Detroit i Waszyngton, charakteryzował purystyczny, surowy, ale w większości przemieszany, zagracony i chaotyczny krajobraz, do tego trzeba dodać dym kłębiący się z fabryk, z kominów z przykrytych sadzą budynków. Dym, czyli smog, panujący na ulicach był często błędnie utożsamiany z symbolem nowoczesności i postępu. Nic więc dziwnego, że oddziaływanie wystawy było tak „piorunujące” i powszechne.

Społecznym osiągnięciem wystawy było wytworzenie swego rodzaju dwubiegowego ruchu reformatorskiego: z jednej strony była to walka z korupcją, wzbudzanie świadomości obywatelskiej, polepszenie warunków w zakresie zdrowia, bezpieczeństwa, higieny, jak i infrastruktury oraz wieloaspektowa działalność w celu ochrony przyrody, a z drugiej strony położenie nacisku na sprawiedliwość społeczną, w tym walka o prawa kobiet i poprawę losu najbiedniejszych.

<sup>56</sup> J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich amerykańskich miast*, Random House, New York 1961, s. 375, za: W. Rybczyński, *Życie miasta: oczekiwania urbanistyczne w nowym świecie*, Scribner, Nowy Jork 1995, s. 27.

<sup>57</sup> W. Graham, *op. cit.*, s. 57.

Jedną z najbardziej płodnych idei zaprezentowanych na targach w Chicago była pierwsza na świecie konstrukcja tzw. diabelskiego młyna, która została wymyślona i zrealizowana w 1893 r. na obszarze rozrywki w Midway Plaisance<sup>58</sup>. Obecnie setki chicagowskich kół umieszczone są w centrach wielu miast na całym świecie<sup>59</sup>.

Szacuje się, że targi odwiedziło 27 mln osób, dopiero po 40 latach organizatorzy przyznali, że biorąc pod uwagę poniesione koszty, była to inwestycja nierentowna, która przyniosła stratę<sup>60</sup>.

Gdy zwiedzający wystawę powrócili do swoich miast, zdali sobie sprawę, że dla dobra społeczeństwa należy wziąć pod uwagę planowanie przestrzenne i krajobraz miejski. W tym czasie w wielu amerykańskich miastach podjęto próbę realizacji nowych, odważnych projektów przestrzennych i architektonicznych, upiększających ich przestrzeń. Dzięki wystawie architekci nabrali przekonania, iż zapewnienie ludziom pięknego otoczenia budzi w nich cnoty obywatelskie. Sam Burnham pisał: „Ludzie nie są już ignorantami w sprawach architektury. World’s Columbian Exposition 1893 otworzyła im oczy”<sup>61</sup>.

Tereny wystawy ulokowano na krajobrazowo ukształtowanych terenach Jackson Park pomiędzy Chicago a jeziorem Michigan. Utworzono tutaj rodzaj idealnego minimiasta ekspozycyjnego White City, w którym neoklasykistycznym, eleganckim, białym budowlom towarzyszyły komponowane tereny ogrodowe oraz liczne rzeźby.

Wystawa została formalnie zaaranżowana wokół symetrycznej sadzawki Court of Honour oraz swobodnie ukształtowanego kanału wodnego, wzdłuż którego rozmieszczono pawilony i akcenty rzeźbiarskie. Prostopadle do założenia White City usytuowano wielką strefę rozrywki Midway.

<sup>58</sup> Midway Plaisance była kilometrową aleją biegnącą pod kątem do Białego Miasta, przy której znajdowały się obiekty edukacji i rozrywki. Dyrektorzy wystawy w Chicago powierzyli zorganizowanie Midway Frederickowi Wardowi Putnamowi z Harvardu, który został wybrany do zorganizowania budynku antropologii na targach. Putnam wyobrażał sobie Midway jako żywe muzeum „prymitywnych” istot ludzkich, które zapewni odwiedzającym możliwość zmierzenia postępu ludzkości w skali przedstawianej przez Białe Miasto i w odniesieniu do niego. Zorganizowane wsie etnograficzne i większość innych atrakcji w Midway były przedsięwzięciami komercyjnymi. W dniu otwarcia Midway chwalił się afrykańską wioską i ogromną ulicą handlową na ulicach Kairu wraz z innymi pokazami etnologicznymi. Midway, oprócz zapewnienia poważnego elementu edukacyjnego na targach, stała się ich centrum rozrywki. Napięcia między Białym Miastem i plastyką w Midway były jasne. Wystawa Światowa odzwierciedlała szersze zmagania amerykańskiego społeczeństwa i amerykańskiej kultury. Obawy o siłę ekspozycji na kształtowanie przyszłości były również widoczne w walkach toczonych przez Afroamerykanów i kobiety o ich reprezentację na targach. Biel Białego Miasta stała się bardziej obraźliwa dla Afroamerykanów, gdy plany targowe się rozwijały. W odpowiedzi na determinację Afroamerykanów, aby pokazać światu swoje osiągnięcia od czasu emancypacji, dyrektorzy ds. ekspozycji nalegali, aby propozycje amerykańskich wystaw o ekspozycjach zostały zatwierdzone przez całkowicie „białe” komitety państwowe.

<sup>59</sup> Pierwszy nowoczesny 75-metrowy diabelski młyn zaprojektował George Washington Gale Ferris Jr. na światową wystawę w Chicago w 1893 r. Obiekt miał konkurować z wieżą Eiffla, główną atrakcją wystawy w Paryżu z 1889 r. Pierwszy diabelski młyn ważył 2200 ton oraz mieścił 2160 osób. Wysokość obiektu równała się 26 piętrům, co dawało przewagę 4 pięter nad najwyższym w tamtych czasach drapaczem chmur.

<sup>60</sup> <http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/1386.html> (dostęp: 2018).

<sup>61</sup> W. Graham, *op. cit.*, s. 69–71.



Ryc. 5. Plan Wystawy Światowej (źródło: <https://tile.loc.gov/image-services/iiif/service:gmd:gmd410:g4104c:ct002834/full/pct:12.5/0/default.jpg>, dostęp: 2018)

Powszechność idei City Beautiful movement doprowadziła w Waszyngtonie do stworzenia planu McMillana w 1902 r., nazwanego na cześć senatora McMillana. Był to pierwszy rządowy plan regulacji estetyki miasta. Ograniczał on wysokość budynków i planował zabudowę określonych działek, lokował pomniki na terenie całego miasta, tak aby stworzyć zrównoważoną, spójną kompozycję przestrzenną. W projekcie wzięli udział ci sami autorzy, którzy pracowali nad Chicago World Fair: Daniel Burnham, Frederick Law Olmsted, Charles F. McKim i rzeźbiarz Augustus Saint-Gaudens. W zasadzie odświeżyli oni oryginalne plany miasta Pierre'a L'Enfanta dla Waszyngtonu. W tym czasie zrealizowano m.in. obsadzone zielenią i drzewami centrum handlowe National Mall, pomnik Jeffersona i pomnik Lincolna<sup>62</sup>. Wyniki tej pracy do dzisiaj są zauważalne. Inne miasta, które skorzystały i zaczerpnęły z ruchu, to Cleveland (1903), San Francisco i St. Paul (1905) oraz Minnesota (1906).

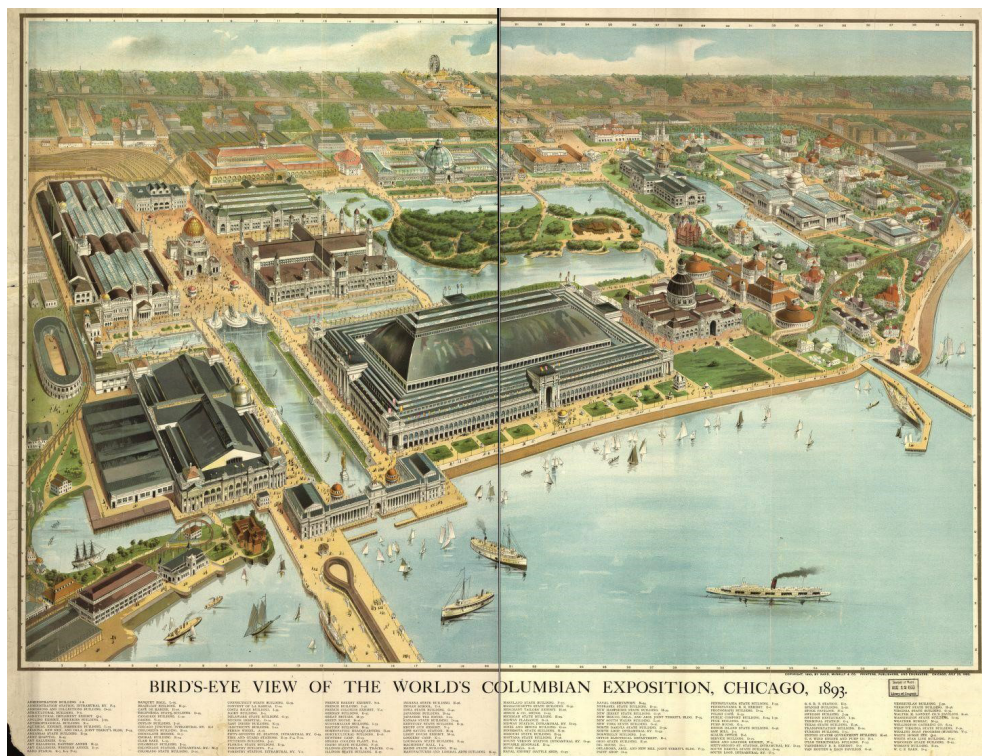
<sup>62</sup> P.G. Hall, *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design*, wyd. 3, Wiley-Blackwell, Hoboken 2002.



Ryc. 6. Wystawa Światowa – jedna z głównych osi założenia (źródło: <http://www.nypap.org/preservation-history/city-beautiful-movement/>, dostęp: 2018)



Ryc. 7. Wystawa Światowa – sadzawka Court of Honour (źródło: <http://www.nypap.org/preservation-history/city-beautiful-movement/>, dostęp: 2018)



Ryc. 8. Rysunek aksonometryczny Wystawy Światowej w Chicago (źródło: <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g4104c.pm001522>, dostęp: 2018)



Ryc. 9. Widok z lotu ptaka na Waszyngton z planu McMillana z 1901 r. (źródło: <http://afterburnham.com/0-02-aerial-view-of-washington-dc-from-the-mcmillan-plan-of-1901/>, dostęp: 2018)

## PLAN CHICAGO

W związku z silną presją inwestycyjną występującą na przełomie XIX i XX wieku w Chicago grupa miejscowych biznesmenów podjęła starania o wykonanie kompleksowego planu rozwoju Chicago. W 1906 r. powierzono pracę nad planem zagospodarowania przestrzennego znanemu z realizacji World's Columbian Exposition Danielowi Burnhamowi. Architekt ten stwierdził, że miasto nie powinno „robić żadnych małych planów”, podjął on współpracę z Edwardem H. Bennettem, z którym zrealizował wcześniej projekt dla akademii wojskowej w West Point i plan dla San Francisco.

Opracowanie planu miało rozwiązać główne problemy Chicago. Przygotowując projekt, Burnham i Bennett badali wpływ infrastruktury na gospodarkę, mobilność i rozwój miast w różnych częściach świata. W rezultacie przeprowadzonych obserwacji plan Chicago podzielono na sześć kategorii działań, które obejmowały następujące zagadnienia:

- Poprawianie brzegów jeziora Michigan w Chicago i rezerwowanie ich do użytku publicznego;
- Opracowanie i realizacja systemu autostrad zewnętrznych;
- Poprawa istniejących systemów kolejowego transportu towarowego i pasażerskiego;
- Stworzenie zewnętrznego systemu parków;
- Przeorganizowanie oraz budowa ulic i dróg w Chicago ułatwiających przemieszczanie się do centralnej dzielnicy biznesowej;
- Stworzenie pięknych centrów administracji i kultury, spójnych z życiem publicznym w Chicago.

Plan ten zasadniczo koncentrował się na potrzebach ekonomicznych, transportowych i społecznych mieszkańców metropolii – nie zmieniał on jednak samego miasta. Plan obejmował obszar o promieniu 60 mil (95 km), w którym główne drogi promieniście miały wychodzić z centrum. Dokument został przedstawiony radzie miejskiej w Chicago w lipcu 1909 r., na jego podstawie rada utworzyła Komisję ds. Planowania, która rozpoczęła pracę od listopada 1909 r. Ówczesny burmistrz Fred A. Busse mianował na stanowisko stałego przewodniczącego tej komisji Charlesa H. Wackera.

W pierwszej kolejności przystąpiono do budowy nowych bulwarów oraz do poszerzania ulic, które miały wychodzić, jak to założono, promieniście z centrum. Dodatkowo zamierzano wybudować obwodowy system autostrad. W ramach realizacji projektu wprowadzono nowe ulice, m.in. North Michigan Avenue, Wacker Drive wzdłuż rzeki Chicago, a także przystąpiono do przebudowy 25-kilometrowego brzegu jeziora Michigan, przekształcając go na park publiczny, który planowano połączyć z siecią innych parków.

Chociaż wiele zawartych w planie inicjatyw Burnhama nie zostało wdrożonych bezpośrednio, w ciągu następnych kilku dekad jego plan Chicago miał głęboki wpływ na kształtowanie miasta. Burnham i Bennett napisali w swoim podsumowaniu: „Jeśli zatem plan jest dobry, jego przyjęcie i realizacja wytworzą dla nas warunki, w których



przedsiębiorstwa mogą być prowadzone na najwyższym poziomie gospodarczym<sup>63</sup>. Mimo że plan Chicago nigdy nie został w pełni zrealizowany, nadal jest rozwiązaniem bardzo inspirującym różne współczesne działania planistyczne.

Przyjmuje się, że uchwalona w 1956 r. w USA tzw. ustawa Barda zawdzięcza swoje istnienie ruchowi City Beautiful<sup>64</sup>. Trzeba przypomnieć, że podstawową ideą tego ruchu było to, że żywotność i piękno miast są niezbędne dla zdrowia, dobrobytu i bezpieczeństwa ludzi. W akcie tym rząd amerykański zapewnił pierwszeństwo interesom publicznym mającym na celu upiększanie miasta nad nadrzędnym do tej pory interesem prywatnym (właścicielskim). Ustawa Barda zezwalała od tej pory (1956 r.) na uchwalenie przez władze lokalne przepisów prawnych regulujących estetykę miasta. Zezwalała także na rozszerzenie organów nadzorczych „policyjnych”, aby kontrolować środowisko fizyczne w celu ochrony zdrowia, utrzymania bezpieczeństwa i dobra ludzi.

Poszerzenie i podkreślenie znaczenia planowania przestrzennego jest jednym z pozytywnych skutków ruchu City Beautiful. Innym niewątpliwie osiągnięciem było pobudzanie zainteresowania estetyką i zasobami kompozycyjnymi w kształtowaniu przestrzeni miejskich. Ruch ten podkreślił i wzmocnił wagę wielodyscyplinarnych zespołów projektowych.

## 2.2. SZKOŁA CHICAGOWSKA – ROBERT EZRA PARK I ERNEST WATSON BURGESS

Szkoła chicagowska została zapoczątkowana przez Roberta Ezrę Parka i Ernesta Watsona Burgessa na początku XX wieku<sup>65</sup>. Dzięki zastosowaniu przez badaczy analiz o charakterze ilościowym i jakościowym oraz różnorodnych dodatkowych metod i technik pozwoliła ona określić stopień organizacji (lub dezorganizacji) społecznej, warunkujący i wpływający zdaniem badaczy na obraz miasta oraz na sposób jego funkcjonowania. Wizerunek ten według Parka i Burgessa – dyrektorów tej szkoły, był zależny od stadiów rozwoju społecznego. Przygotowywane w szkole na podstawie badań w monografie, dotyczące problemów życia w mieście, charakteryzowały

<sup>63</sup> D. Burnham, E. Bennet, *Plan of Chicago*, Ciudades 2002, 7, s. 187–192.

<sup>64</sup> A.C. Wood, *Preserving New York: Winning the Right to Protect a City's Landmarks*, Routledge, New York 2008, s. 26.

<sup>65</sup> R.E. Park (ur. 14 lutego 1864, zm. 7 lutego 1944) – amerykański socjolog, profesor Uniwersytetu w Chicago. Jest znany głównie jako współtwórca socjologii miasta oraz szkoły chicagowskiej w socjologii. Wpłynął także na rozwój metod i technik badań społecznych, w tym zwłaszcza obserwacji uczestniczącej. Park był inspiratorem wielu badań empirycznych, ale sam ich na ogół nie prowadził. Zdecydowaną większość swoich twierdzeń opierał na potocznych obserwacjach, wiadomościach prasowych czy też na niesprawdzonych uogólnieniach innych uczonych. Celem Parka nie było stworzenie kolejnego systemu wiedzy społecznej, lecz podsumowanie tego, co o życiu społecznym już wiadomo, i tego, co może być najbardziej przydatne przy wzbogacaniu dostępnego zasobu wiedzy. Dlatego też Parkowi przypisuje się rolę nauczyciela badaczy terenowych.

i omawiały problemy życia codziennego: dezorganizację rodziny, zmniejszenie trwałości instytucji społecznych, a także problem bezdomności, przestępczości dorosłych i młodzieży, chorób psychicznych i samobójstw, konfliktów etnicznych i rasowych, zamieszek miejskich, strajków i innych działań zbiorowych oraz pozostałych problemów i funkcji związanych nieodłącznie z życiem wielkiego miasta<sup>66</sup>.

Wydane w latach 1915–1940 pisma chicagowskiej szkoły socjologii miejskiej były bardzo różnorodne. Poruszane przez badaczy kluczowe zagadnienia silnie oddziaływały na postrzeganie spraw miejskich, polityki społecznej i kultury masowej. Oddziaływanie szkoły było bardzo wszechstronne w zakresie dyscyplin humanistycznych. Monografie badawcze miały rzeszę czytelników nie tylko w kręgach akademickich. Prace socjologów z University of Chicago stały się częścią wielowątkowej amerykańskiej literatury popularnonaukowej, a nawet czysto literackiej. Wynikało to z faktu integracji opisywanego środowiska naukowców ze środowiskiem pisarzy takich jak James T. Farrell, Richard Wright i Saul Bellow, którzy mieszkali nieopodal kampusu i uczestniczyli aktywnie w jego życiu.

W 1895 r. została wydana praca zatytułowana *Hull-House. Maps and Papers*, zawierała ona sześciokolorową mapę zarobków i ubóstwa w Chicago. Była to pierwsza poważna profesjonalna próba diagnozowania zjawisk i problemów społecznych tego miasta. Służyć miała nie tylko celom poznawczym, miała też stać się narzędziem we wprowadzeniu zmian w społecznościach lokalnych Chicago<sup>67</sup>. Według Mary Jo Deegan praca ta zapoczątkowała narodziny chicagowskiej socjologii:

Ten błyskotliwy socjologiczny dokument należy uznać jako znaczący z kilku powodów. Po pierwsze, rozpoczął on tworzenie chicagowskiej tradycji badania miasta i jego mieszkańców. Po drugie, jego główne rozdziały dotyczące imigrantów, ubóstwa i struktury zawodów stały się głównymi obszarami zainteresowań chicagowskich socjologów. Po trzecie, użyto w nim metodologii nanoszenia na mapy informacji o charakterze demograficznym odnośnie [do – przyp. red.] mieszkańców zurbanizowanego obszaru, stosowne do ich geograficznego rozlokowania. Ta technika tworzenia map problemowych jest obecnie znakiem rozpoznawczym Szkoły Chicagowskiej socjologii lat dwudziestych i trzydziestych. Po czwarte, praca ta bezsprzecznie ukazuje intelektualny wpływ Jane Addams na mężczyzn ze Szkoły Chicagowskiej. Po piąte, praca ta ujawnia rozwój myśli społecznej i jej intelektualną uprzedniość w stosunku do szkoły. Po szóste, w jaskrawy sposób odzwierciedla wrogość męskiej socjologii, której nie udało się utwierdzić wszystkich w przekonaniu, że nie była ona podstawową dla narodzin profesji. *Hull-House Maps and Papers* zdaje się być najważniejszą socjologiczną publikacją ery objętej aktualnie prezentowanymi analizami<sup>68</sup>.

<sup>66</sup> K. Czekaj, *Socjologia Szkoły Chicagowskiej i jej recepcja w Polsce*, GWSH, Agencja Artystyczna PARA, Katowice 2007, s. 18.

<sup>67</sup> *Ibidem*, s. 50.

<sup>68</sup> *Ibidem*, s. 55.

Należy dodać, że praca ta, napisana przez uczestników programu realizowanego przez Hull-House, redagowana była przez wspomnianą Jane Addams.

W 1915 r. jeden z najbardziej uznanych teoretyków szkoły chicagowskiej R.E. Park opublikował artykuł pt. *The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the City Environment*, dokument ten został uznany za manifest szkoły chicagowskiej. Stanowił on bowiem podstawę teoretyczną i metodologiczną prowadzonych później badań<sup>69</sup>.

W dokumencie metodologicznie odrzucono dotychczasową tradycję abstrakcyjnego filozoficznego uogólniania zagadnień na rzecz ostrych, ale możliwych do zbadania pytań dotyczących instytucji i procesów, które można było natychmiast zaobserwować w mieście. Artykuł zawierał 35 stron, składał się z czterech głównych części oraz wstępu. Przedstawiał podstawowe definicje i terminy oraz grupy pytań badawczych przyporządkowane różnym sferom życia w mieście. Określał, czym jest miasto; na czym polega przestrzeń miasta; czym jest sąsiedztwo, kolonia i obszary wydzielone; czym jest dla miasta organizacja i przestrzenna dystrybucja przemysłu; jak ewoluuje system normatywny; co to są relacje wtórne i system kontroli społecznej. Kluczowymi pojęciami były: natura, historia naturalna, obszary naturalne, sfera biotyczna, stan naturalny. W manifestie zamieszczono następującą wizję spojrzenia na miasto: „Będzie właściwym, z punktu widzenia proponowanego w obecnym artykule, rozpatrywać miasto nie jako zwykłe nagromadzenie (kumulację) osób i społecznej kompozycji, ale jako instytucję”<sup>70</sup>.

Wydanie w 1925 r. zbioru zatytułowanego *The City* było istotnym uporządkowaniem i podsumowaniem poglądów, teorii i opinii liderów szkoły chicagowskiej. Można powiedzieć, że napisany przez Roberta E. Parka, Ernesta W. Burgessa i Rodericka D. McKenziego zbiór esejów stanowi fundament intelektualnej troski i wytyczne szkoły chicagowskiej w zakresie działalności socjologicznej. Zawiera zarówno kluczowe ekspozycje teoretyczne, jak i interpretacyjne eseje o kulturowych wzorcach życia w mieście.

Esej Roberta E. Parka na temat miasta zawiera przede wszystkim sugestie dotyczące badania zachowań ludzkich w środowisku miejskim. Analiza obszarów miejskich przeprowadzona przez Ernesta Burgessa była próbą określenia empirycznych wzorców wpływających na rozprzestrzenianie się miasta. Próba ujęcia i scharakteryzowania ekologii przez Rodericka D. McKenziego jest podjęciem wyzwania intelektualnego do pokazania holistycznego zagadnienia ekologii miasta.

W początkowej części zamieszczono i omówiono zmieniony pomiędzy latami 1915 a 1925 pierwotny manifest – artykuł Roberta Ezry Parka. W ciągu dziesięciu lat dokument został gruntownie przeredagowany, z objętości 35 stron doszedł do 46, główne myśli i tezy pozostają jednak tożsame z treścią pierwszego tekstu. Na samym początku Park podaje dość oryginalną definicję miasta:

<sup>69</sup> R.E. Park, *The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the City Environment*, <https://archive.org/details/TheCityRobertEPark/mode/2up> (dostęp: 2020).

<sup>70</sup> Pomiędzy latami 1915–1925 nie tylko pod względem objętości, ale i treści oraz opcji wyjaśnień i uzasadnień teoretycznych.

Miasto jest czymś więcej niżli zbiór jednostek wyposażonych w dobra socjalne [i komunalne], takie jak: ulice, budynki, [nieruchomości], oświetlenie elektryczne, tramwaje, telefony itd. Miasto jest także czymś więcej niżli prosta konstelacja instytucji i organów administracyjnych: sądów, szpitali, szkół, posterunków policji oraz wszelkiego rodzaju urzędów państwowych. Miasto jest raczej stanem ducha, zespołem zwyczajów i tradycji, postaw i sentymentów, które nieodłącznie przekazywane są wraz z tą tradycją. Miasto nie jest, innymi słowy, jedynie fizycznym mechanizmem i sztuczną konstrukcją. Jest tworem zaangażowanym w procesy życiowe ludzi, którzy je tworzą; jest wytworem natury, zwłaszcza natury ludzkiej<sup>71</sup>.

Nieco dalej Park pisze także, że miasto jest jednocześnie jednostką geograficzną, ekologiczną oraz ekonomiczną, jest też naturalnym habitatem cywilizowanego człowieka<sup>72</sup>. Socjolog był zdania, że plan miasta nigdy nie jest czystym artefaktem, gdyż jego forma jest zarówno wytworem natury, jak i planowania. Od strony społecznej, a więc zgodnej z całym nurtem szkoły chicagowskiej, ocenił on, że plan powinien być traktowany jako jeden ze wskaźników społecznej i wspólnotowej efektywności<sup>73</sup>.

W rozumieniu Roberta E. Parka miasto jest też instytucją, gdyż każdorazowo składa się z zamysłu (pojęcia) i struktury. Przez to pierwsze rozumiał on ideę, myśl, pogląd, doktrynę, zainteresowania. Z kolei struktura stanowiła według niego synonim rzeczywistej instytucji, czy tzw. aparatu, w postaci grupy funkcjonariuszy zebranych po to, aby wprowadzać w życie te idee, a tym samym współpracować ze sobą w ustalony (przepisany) sposób, zgodnie z pierwotnym zamysłem. Struktura trzyma się owego zamysłu i dostarcza instrumentów do wprowadzenia go w świat realnych działań i faktów oraz generuje działania w pewien sposób służące potrzebom jednostek w społeczeństwie. Park dodaje też własne wyjaśnienie tego pojęcia, stwierdzając, że: „Rzecz w tym, że instytucja jest fragmentem zbiorowej, wspólnej, złożonej natury ludzkiej (*corporate human nature*) poszerzonej o urządzenia będące instrumentarium, poprzez które natura człowieka funkcjonuje”<sup>74</sup>.

Po określeniu tego pojęcia R.E. Park przeszedł do wyróżnienia cech miasta jako instytucji. Owa instytucja zdaniem badacza każdorazowo zawiera w sobie także: miejsca i ludzi, sentymenty, zwyczaje, mechanizmy administracyjne, opinię publiczną, sieć kolejki miejskiej, całokształt parku maszynowego, indywidualnego człowieka i narzędzia, których on używa. Mając w pamięci określenie instytucji, powinno się myśleć o mieście jako o czymś więcej aniżeli tylko o zbiorowej istocie. Innymi słowy, „miasto, to według Parka, psychofizyczny mechanizm, w którym i poprzez który prywatne i polityczne interesy (potrzeby) znajdują wspólny zbiorowy wyraz”. Jako

<sup>71</sup> R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. McKenzie, *The City*, University of Chicago Press, Chicago–London 1925, s. 1, <https://archive.org/details/city0000park/page/n6/mode/1up> (dostęp: 2020).

<sup>72</sup> *Ibidem*, s. 2.

<sup>73</sup> *Ibidem*, s. 120.

<sup>74</sup> *Ibidem*, s. 169.

całość miasto to cały czas rozwój i wzrost. W pewnym sensie jest ono dynamicznym, naturalnym (niezaplanowanym) wytworem pracy kolejnych generacji ludzkich<sup>75</sup>.

Pierwsza część artykułu składa się z trzech modułów takich jak: plan miasta, sąsiedztwo oraz oddzielone (wydzielone) obszary. Szkoła chicagowska oparła się na twierdzeniu, że „korzenie miasta tkwią w zwyczajach i obyczajach ludzi, którzy je zamieszkują”. W konsekwencji takie spojrzenie prowadzi do konkluzji, że miasto posiada zarówno moralną (społeczną), jak i fizyczną organizację. Organizacje te wchodzą we wzajemne interakcje, celem dwustronnego kształtowania się i modyfikowania<sup>76</sup>. To struktura miasta robi wrażenie na obserwatorach poprzez swój ogrom oraz złożoność. Jej baza zakorzeniona jest w naturze ludzkiej, której ekspresji stanowi część. Ogromna organizacja, jaką jest miasto według Parka, wytwarza się w postaci reakcji na potrzeby mieszkańców. Jest to rodzaj reakcji w części zastygłej, która raz uformowana oddziałuje na mieszkańców, ale mimo swojej statyczności jako podmiot formuje się zwrótnie i ciągle, zgodnie z wzorami i zainteresowaniami ludzkimi, które inkorporuje w swój zakres<sup>77</sup>.

W procesie życia miasta jego każda dzielnica, a nawet każdy kwartał, w miarę upływu czasu w swoisty sposób nasiąka cechami jego mieszkańców. Nabiera tym samym niepowtarzalnego indywidualnego charakteru będącego odwzorowaniem grupy zamieszkującej na danym terytorium. Tworzy to rodzaj sąsiedztwa, w którym utrzymuje się pewna ciągłość procesów historycznych. Jest to jedna z ważniejszych determinant miejskich, wpływających na charakter środowiska miejskiego.

R.E. Park antycypuje, że bliskość i sąsiedzkie kontakty są podstawą najprostszej i najbardziej elementarnej formy stowarzyszenia się, jaka powinna powstać dla właściwej organizacji życia w mieście. Lokalne interesy i stowarzyszenia budują lokalne nastroje w systemie miejskim. W systemie, który czyni z zamieszkania bazę dla uczestnictwa w zarządzaniu, sąsiedztwo staje się bazą polityczną, sprawowania władzy i zarazem kontroli<sup>78</sup>.

Instytucjonalny charakter miasta powoduje, że posiada ono ograniczenia dla arbitralnych, dowolnych modyfikacji, które mogą być dokonywane w jego fizycznej strukturze i jego ładzie społecznym i poniekąd nawet moralnym. Elementem, który ustanawia granicę, jest plan miejski, który ustala ogólną metodę lokacji i charakter miejskich konstrukcji oraz narzuca uporządkowane rozmieszczenie w obszarze miejskim budynków wznoszonych przez prywatnych i publicznych właścicieli oraz inwestorów. „Wraz z upływem czasu każdy kwartał czy dzielnica miasta przybiera pewne cechy charakteru i jakości życia swoich mieszkańców”<sup>79</sup>.

<sup>75</sup> K. Czekaj, *op. cit.*, s. 72–75.

<sup>76</sup> *Ibidem*, s. 74.

<sup>77</sup> Przypomina to procesy zachodzące w lawie wulkanicznej, która momentami jest plastyczna, a momentami stanowi monolityczną skałę.

<sup>78</sup> R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. McKenzie, *op. cit.*, s. 10–12.

<sup>79</sup> *Ibidem*, s. 10–12.

Park zauważa, że każda odseparowana część miasta jest zawsze zabarwiona specyficznymi sentymentami i odczuciami mieszkających w niej ludzi. W efekcie coś, co było początkowo jedynie wynikiem geograficznej ekspresji, przenika do społeczności lokalnej, przydając jej poczucie lokalności, z sentymentami, tradycjami i własną historią. Wewnątrz sąsiedztwa ciągłość procesu historycznego jest w pewien sposób podtrzymana.

Organizacja miasta posiada charakter zurbanizowanego środowiska – ład, który w niej panuje, jest w efekcie końcowym determinowany przez wielkość populacji, jej koncentrację i dystrybucję wewnątrz obszarów miejskich. Zdaniem socjologów szkoły chicagowskiej dla tych właśnie przyczyn należy podejmować studia nad populacjami miejskimi w celu porównywania idiosynkrazji (specyficznych i indywidualnych cech) w ich rozwoju.

Dlatego na początku wszelkich badań miejskich należy uzyskać informacje o: źródłach pochodzenia populacji, imigracji i naturalnym rozwoju, dystrybucji populacji wewnątrz miasta z punktu widzenia takich cech jak: ekonomia (np. wartość ziemi), sentymenty, rasy, narodowości, zawody itd., porównawczej analizie rozwoju populacji z różnych części obszarów miejskich z punktu widzenia wskaźników ruchu naturalnego: urodzeń, zgonów, małżeństw i rozwodów itd.<sup>80</sup>

Badacz był zdania, że pod koniec XIX wieku zmienił się całkowicie układ organizacji przemysłu, handlu i transportu w miastach, które to z kolei wpłynęły na przeobrażenia obyczajów, relacji i sentymentów swoich społeczności. Fakt ten tłumaczył przede wszystkim zwiększeniem się roli podmiotów gospodarczych (przemysłowych) i ugruntowaniem się bezosobowych relacji w pracy, opierających się tylko na zasadach ekonomii. Dodatkowo wpływ rosnącej mobilności społeczeństwa, w tym migracje między miastami, stanami, a nawet kontynentami, stał się powszechnie akceptowanym faktem. R.E. Park zauważył, że należy mierzyć nie tylko mobilność osobniczą lub populacyjną, wyrażoną zmianą lokalizacji, ale również liczbę i różnorodność kontaktów i wyjazdów, na które reaguje jednostka lub populacja. Warto odnotować, że R.E. Park prawdopodobnie jako pierwszy wyraźnie odnotował pojawienie się nowego rodzaju asocjacji społecznych, które nie odbywały się jak do tej pory w sposób osobowy, na zasadzie spotkania twarzą w twarz<sup>81</sup>.

Do wzrostu mobilności ludzi z początku XX wieku według R.E. Parka przyczyniły się najbardziej następujące czynniki: rozpowszechnienie się ekonomii pieniądza, szeroko pojęta edukacja, w tym coraz bardziej powszechna umiejętność czytania, zpersonalizowane relacje społeczne, a także indywidualne poszukiwania jednostek<sup>82</sup>. Dostępność środków komunikacji i transportu umożliwia jednostkom większą mobilność, a tym samym umożliwia życie w tym samym czasie w kilku różnych światach, co skutkuje procesem niszczenia trwałości i intymności sąsiedztwa miejskiego.

<sup>80</sup> K. Czekał, *op. cit.*, s. 75–76.

<sup>81</sup> R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. McKenzie, *op. cit.*, s. 23.

<sup>82</sup> *Ibidem*, s. 82.

Według socjologów szkoły chicagowskiej odległości fizyczne i sentymentalne wzajemnie się wzmacniają<sup>83</sup>.

Ze względu na nasiloną mobilność społeczną, gdzie rodzice zatrudnieni są w większej odległości poza domem, a dzieci dojeżdżają do szkoły, co powoduje wzmożoną migrację do i z pracy i szkoły, wzajemne relacje i więzi grupy pierwotnej (rodzinnej) osłabiają się, a w konsekwencji także ład społeczny (moralny) stopniowo rozluźnia się. Ta sytuacja z kolei modyfikuje podejście do uznanych tradycyjnych instytucji, takich jak: kościół, szkoła i rodzina. Do kluczowych w tym zakresie pytań R.E. Park zaliczył: jak instytucje te przystosowały się do nowego funkcjonowania w warunkach miejskiego życia; jak ostatnie lata wpłynęły na przeobrażenia relacji rodzinnych w postawach mężów względem żon i odwrotnie oraz dzieci względem rodziców itd.; jak odnotowują te zmiany archiwa instytucji sądów dla nieletnich i rodzinnych; w jakich obszarach życia społecznego normy społeczne i moralne odnoszące się do życia rodzinnego uległy zmianie; do jakiego stopnia te zmiany zaszyły jako reakcja na uczestnictwo w miejskim stylu życia?<sup>84</sup>

R.E. Park był zdania, że miasto jemu współczesne jest przede wszystkim centrum wymiany handlowej skupionej wokół rynku i innych związanych z tym instytucji. Hipotetycznie założył, że w najwyższym stopniu do rozwoju potęgi rodzaju ludzkiego przyczyniły się podział pracy i współzawodnictwo w procesie uprzemysłowienia. Dlatego jego zdaniem w procesie rozwoju tak istotną rolę odegrały rynki handlowe, pieniądź i inne środki usprawniające handel i usługi<sup>85</sup>.

W części poświęconej temperamentowi systemowemu i środowisku zurbanizowanemu Robert E. Park wyraził pogląd, że wielkie miasta zawsze były tyglami ras i kultur. W procesie swojego istnienia wykształciły one nowe specyficzne rodzaje grup społecznych, w których dominują określone cechy charakterologiczne. W Stanach Zjednoczonych zmiany, jakie się dokonywały, wynikały w dużej mierze z zerwania więzi wielkich migrujących mas ludności, m.in. wiejskiej z jej pierwotnymi korzeniami w Europie, Ameryce i Azji. W ten sposób z jednej strony zostały pomnożone możliwości kontaktów indywidualnego człowieka z drugim człowiekiem, z drugiej strony wszelkiego rodzaju kontakty, związki i stowarzyszenia stały się bardziej przejściowe i mniej stabilne<sup>86</sup>. Istotna różnica pomiędzy niewielką społecznością lokalną a społecznością wielkomiejską polega na tym, że ekscentryczność w niewielkiej grupie jest tolerowana, a w dużej zbiorowości jest czymś oryginalnym i nagradzanym<sup>87</sup>. Atrakcyjność metropolii wynika po części z tego, że na dłuższą metę każda osoba konfrontuje się z różnorodnymi przejawami miejskiego życia w środowisku, w którym

<sup>83</sup> *Ibidem*, s. 10.

<sup>84</sup> K. Czekaj, *op. cit.*, s. 85.

<sup>85</sup> R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. McKenzie, *op. cit.*, s. 10–12.

<sup>86</sup> *Ibidem*, s. 40.

<sup>87</sup> R.E. Park był przekonany, że w mieście dywergentne jednostki znajdują na tyle przyjazne i właściwe środowisko, że są w stanie czerpać korzyści ze swojej odmienności.

odczuwa osłabienie i rozluźnienie zasad moralnych, a to prowadzi do dojścia do głosu w jej zachowaniu bardziej pierwotnych instynktów i odruchów, wyrażających się w dużo swobodniejszej ekspresji. R.E. Park był zdania, że motyw ten jest czymś wręcz prymitywnym, a zarazem podstawowym, który przyciąga wiele, jeśli nie większość młodych mężczyzn i kobiet. Powoduje on porzucenie bezpieczeństwa ich domu rodzinnego na rzecz burzliwego i ekscytującego życia w mieście<sup>88</sup>.

Specyficznym obszarem amerykańskiego miasta jest kolonia imigrantów, która zdaniem badaczy w 1915 r. występowała w każdym dużym mieście. Populacje te utrzymywały swój indywidualny ład moralny i normatywny. Dlatego ważną grupą zainteresowań badawczych wskazanych przez Parka były zmiany i rozbieżności norm moralnych w różnych izolowanych i odseparowanych grupach mieszkańców miasta.

Uzupełnieniem programowego artykułu R.E. Parka na temat szkoły chicagowskiej było opracowanie Ernesta Watsona Burgessa zatytułowane *The Growth of the City. An Introduction to a Research Project*. Autor na wstępie zauważał, że zarówno w Europie, jak i w Ameryce Północnej zaczął się pojawiać nowy termin „obszar metropolitalny” lub „metropolitalny obszar miasta”, który jest odpowiednikiem ciąglego obszaru urbanistycznego miasta przekraczającego jego fizyczne i administracyjne granice, a który jest wynikiem niespotykanego do tej pory rozwoju przestrzennego miast. Autor we wstępie zaznaczył, że stanowi on pionierską próbę opisanie procesu ekspansji miasta na zasadzie powtarzającego się cyklicznego procesu. W układzie teoretycznym typowe procesy ekspansji miasta najlepiej może zilustrować seria koncentrycznych okręgów, które odwzorowują kolejne strefy urbanizacji, jak i poszczególne rodzaje zróżnicowanych ekspansji.

W artykule tym zawarto powszechnie dziś znaną teorię stref koncentrycznych rozwoju miasta. Schemat ten uzyskał akceptację w świecie nauki i na trwałe wpisał się w teorię projektowania miast oraz w socjologię miejską. W swojej koncepcji rozwój miasta E.W. Burgess przedstawił na zasadzie tworzących je koncentrycznych stref, skupionych wokół centrum miasta: I strefa, tzw. *loop*, będąca skupiskiem funkcji handlowo-administracyjnych, dalej II strefa, tzw. przejściowa (*zone in transition*), miejsce lokalizacji firm i nieuciążliwych zakładów przemysłowych, III strefa posiadająca charakter typowo mieszkaniowy i stanowiąca robotnicze zaplecze mieszkaniowe strefy II. Strefa IV jest również strefą mieszkalną, zamieszkiwaną przez osoby o wyższym statusie ekonomicznym. Strefa V to przedmieścia, spełniające rolę „dużych sypialni” miejskich<sup>89</sup>. Strefa ta obejmuje obszary podmiejskie lub miasta satelitarne, które są dostępne w ciągu 30 do 60 minut jazdy od centralnej dzielnicy biznesowej. Wszystkie koncentrycznie rozlokowane strefy posiadają swoje określone statusy ekonomiczne i społeczne. W ramach każdej ze stref zlokalizowane są mniejsze jednostki, tj. dzielnice i społeczności składające się z sąsiedztw. Każda strefa wykazuje tendencję do rozszerzenia się

<sup>88</sup> R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. McKenzie, *op. cit.*, s. 41.

<sup>89</sup> Przedstawiony schemat został oparty na istniejących strefach miejskich Chicago i stanowi typowy model teoretyczny zagadnienia.



obszaru przez ekspansję do następnej strefy zewnętrznej. Oprócz rozszerzenia i dziedziczenia ogólny proces ekspansji w rozwoju miast obejmuje antagonistyczne, a jednak mimo wszystko komplementarne procesy koncentracji i decentralizacji. We wszystkich miastach istnieje naturalna tendencja do koncentracji lokalnego i regionalnego transportu w centralnej dzielnicy biznesowej. W dowolnie wybranym śródmieściu dużego miasta znajdujemy domy towarowe, biurowce, stacje kolejowe, hotele, teatry, muzea i ratusz. Jest to dla nas naturalne i prawie nieuchronne, że w śródmieściu skupia się życie gospodarcze, kulturalne i polityczne. Świadczy o tym chociażby fakt, że do centrum Chicago do pracy w latach 20. XX wieku codziennie przyjeżdżało ponad pół miliona osób. Ekspansja ta była możliwa poniekąd dzięki rozwojowi infrastruktury miejskiej, dzięki której zamieszanie w strefie śródmiejskiej stało się nie tylko możliwe, ale wygodne, a nawet luksusowe.

E.W. Burgess, opisując ruch, stwierdził, że samo jego istnienie *per se* nie jest dowodem jakiegokolwiek zmiany lub wzrostu. W rzeczywistości ruch może być ustaloną i niezmienną sekwencją mobilności, występującą przy okazji pojawienia się określonego typu sytuacji. Istotna z punktu widzenia wzrostu jest symptomatyczna forma ruchu oznaczająca jego rzeczywistą zmianę w odpowiedzi na nowy bodziec lub sytuację. Mobilność zdaniem socjologów jest prawdopodobnie najlepszym wskaźnikiem stanu metabolizmu jakiegokolwiek wcześniejszego miasta.

W rozdziale trzecim publikacji *The City*, zatytułowanym *Ekologiczne podejście do badania wspólnoty ludzkiej*, R.D. McKenzie wprowadził i scharakteryzował termin „ekologii ludzkiej” jako studium przestrzennych i czasowych relacji człowieka, na które wpływ mają wybrane elementy środowiska. Ekologia człowieka jest zasadniczo zainteresowana wpływem środowiska w czasie oraz przestrzeni na zachowania ludzkie.

R.D. McKenzie, powołując się na Burgessa, twierdził, że istnieją trzy podstawowe elementy powstawania wspólnoty ludzkiej: dom, droga, woda. Najniższą formą organizacji społeczności lokalnej jest: społeczność rolnicza, portowa lub wydobywcza (kopalniana). Znajduje się ona jakby na pierwszym najprostszym stopniu rozwoju dystrybucji w odniesieniu do stopnia przetworzenia produktu i jego konsumpcji. Społeczność ta może funkcjonować lub tworzyć niewielkie miasto rolnicze, portowe lub górnicze. Drugi stopień rozwojowy stanowią społeczności komercyjne, w obrębie których następuje wymiana towarowa, a na ich obszarze znajdują się magazyny i centra logistyczne. Wielkość tego rodzaju społeczności zależy od zakresu jej funkcji dystrybucyjnych i rozdzielczych. Tego typu społeczność może ograniczać się terytorialnie do hurtowni i zlokalizowanych wokół niej zabudowań, a równie dobrze może być to wielkie centrum przeładunkowe w postaci miasta portowego lub kolejowego rozlokowanego na dużym obszarze. Trzecim typem społeczności jest miasto przemysłowe. Służy ono przede wszystkim jako miejsce do produkcji towarów. Według R.D. McKenziego społeczność taka może mieć swoją lokalną strefę handlu i może równocześnie być centrum dystrybucji dla okolicznych obszarów. Wyróżnikiem jest fakt, że produkcja dominuje nad innymi formami usług. Wielkość i wzrost tego typu

społeczności zależy wprost proporcjonalnie od zakresu i organizacji poszczególnych branż, które znajdują się w jej granicach. Społeczności przemysłowe charakteryzują się często monofunkcyjnością. Praktycznie nie ma ograniczeń co do rozmiaru, na którym może się rozwinąć społeczność, a tym samym i miasto przemysłowe. Czwarty typ społeczności to taki, któremu brakuje konkretnej bazy produkcyjnej lub dystrybucyjnej. Żywotność ekonomiczna takich ośrodków nie jest związana z produkcją. Przykładami tego rodzaju społeczności są ośrodki wypoczynkowe, polityczne i edukacyjne. Z punktu widzenia wzrostu lub spadku takie społeczności nie podlegają tym samym prawom, które regulują rozwój miast produkcyjnych i dystrybucyjnych.

W procesie rozwoju społeczności można zaobserwować rozwój od układów i form prostych do złożonych, od ośrodków ogólnych do specjalistycznych, a także fazy centralizacji i decentralizacji. Ewolucja nowych rodzajów przemysłu jest cechą, która stała się ważnym czynnikiem decydującym o redystrybucji (relokacji) ludności kraju. Każda formacja lub organizacja ekologiczna w obrębie społeczności służy jako siła selektywna i magnetyczna przyciągająca do siebie odpowiednie jednostki populacji i odpychająca nieprzystające do siebie jednostki, co przyczynia się do biologicznych i kulturowych podziałów populacji miasta.

W książce *The City* Louis Wirth jest autorem ostatniego rozdziału zatytułowanego *Bibliografia na temat zurbanizowanej społeczności*, część ta liczy 60 stron, co stanowi około 29% objętości całej pracy *The City*<sup>90</sup>. Ten pozornie bibliograficzny zbiór (spis ówczesnych opracowań) został przez Wirtha uporządkowany według przyjętej przez niego charakterystyki. Każdy z podrozdziałów został poprzedzony wstępem, który w sposób istotny porządkuje wiedzę z zakresu urbanistyki i planowania przestrzennego, jednocześnie wprowadzając niejednokrotnie autorską klasyfikację i typologię miast. Systematyzując literaturę, stworzył on wiele możliwości klasyfikacyjnych w zakresie tematyki miast, najbardziej czytelne kryteria prezentuje podział ze względu na definicję miasta, aspekty rodzajowe, zagadnienia funkcjonalne, charakter ekologiczny<sup>91</sup>. Definicje miasta podzielił on na:

- geograficzne – uzależniające: według miejsca, sytuacji, topografii, gęstości,
- historyczne: według statusu politycznego, tytułu, prawa,
- statystyczne: według spisu ludności,
- gospodarcze – jako jednostki,
- socjologiczne.

<sup>90</sup> Jest to faktycznie czwarty autor książki *The City*, jego rozdział jednak teoretycznie nie jest związany z pozostałymi.

<sup>91</sup> Uważał, że należy wyróżnić: typy historyczne miast, typy lokacyjne (uzależnione od położenia geograficznego, np. nad wybrzeżem morskim, miasta śródlądowe, nadrzeczne i przy jeziorach), podobne do nich typy usytuowania, tj. na nizinach, w dolinach, w wyżynach, w górach, na wybrzeżu i na wyspach; typy funkcjonalne, tj. miasta stolice, szlak kolejowy, portowe, handlowe, przemysłowe, kulturowe i kurorty; typy rodzajowe, m.in. miasteczka (*the town*), miasta (*the city*) i metropolie (*the metropolis*); typy strukturalne uzależnione od procesu powstawania: miasto wykreowane naturalnie (*the natural city*) i miasto wykreowane według planu (*the planned city*).

Rodzaje miast zdaniem Wirtha można podzielić ze względu na:

- typy historyczne,
- miejsce lokalizacji,
- miejsce siedliska,
- pełnioną funkcję,
- znaczenie regionalne,
- genezę i sposób powstania struktury.

Miasta można również rozróżnić ze względu na ich układ i funkcje wewnętrzne, biorąc pod uwagę:

- strefy handlu,
- obszary dojazdów,
- administrację,
- relacje z tzw. satelitą miasta,
- funkcje kulturowe,
- gospodarkę miasta w szerszej perspektywie.

Ekologiczna organizacja miasta powinna być scharakteryzowana ze względu na:

- obszary naturalne,
- sąsiedztwo,
- lokalną społeczność,
- strefy i podział na strefy,
- plan miasta.

Po przeczytaniu spisu bibliograficznego umieszczonego przez L. Wirtha w swoim rozdziale wiadomo, że badając miasto jako mechanizm fizyczny, należy wziąć pod uwagę: obiekty użyteczności publicznej (szczególnie te, które odpowiedzialne są za dostawę wody, gazu i energii elektrycznej) oraz obiekty związane z kulturą i religią, elementy infrastruktury drogowej i technicznej, środki służące transportowi (samochody, autobusy), bezpieczeństwo publiczne, służby publiczne (w tym ochronę zdrowia, policję, straż pożarną), służby administracyjne (urzędy i urzędników). Ważna jest cała organizacja zaopatrywania miasta w żywność i inne towary handlowe.

Charakterystyka procesu rozwoju miasta uzależniona jest od specyfiki jego rozszerzania i powiększania się terytorialnego, podziału i rozmieszczenia ludności, migracji, mobilności społeczeństwa, organizacji lub dezorganizacji społecznej. Ważnymi wskaźnikami są dane statystyczne dot. liczby i wskaźników urodzeń, śmierci i małżeństw, długości życia, płci i grup wiekowych i zawodowych, ich specjalizacji oraz miejsca wykonywania pracy.

Zdaniem Luisa Wirtha w relacji miasto–kraj warto zwrócić uwagę na konflikty interesów, porównanie organizacji i procesów społecznych, a nawet różnice w typach osobowościowych ludności zamieszkującej dane miasto.

Różnorodność i bogactwo literatury istniejącej zarówno w naukach przyrodniczych, technicznych, jak i naukach społecznych spowodowały, że część klasyfikacji jest nieczytelna ze względu na zbyt rozbieżną tematykę.

Istotnym obszarem badawczym dla Luisa Wirtha była relacja miasta i jego zaplecza, uważał, że w tym względzie konieczne są analizy obejmujące: miasto w systemie światowej ekonomii, obszar metropolii, miasto administracyjne (jako jednostka), miasto i jego satelity, miasto i jego kulturalne peryferia, obszar handlowy, obszar podmiejski. Uważał, że do ekologicznej organizacji miasta należy zaliczyć pięć podstawowych elementów: plan miasta, strefy i ich podziały, obszary naturalne, społeczność lokalną i sąsiedztwo<sup>92</sup>. Ponadto w badaniach porównawczych należy wprowadzić typologię miast stworzoną na podstawie rozmiaru, lokalizacji, wieku i funkcji. Według Luisa Wirtha możliwe jest uszeregowanie i sklasyfikowanie społeczności miejskich, począwszy od małych miast do „kwitnących” ośrodków światowej metropolii; od pojedynczych centrów handlowych pośród regionów rolniczych po prosperujące porty światowe oraz konurbacje handlowe i przemysłowe. Według niego wymienione różnice wydają się kluczowe, ponieważ cechy społeczne i wpływy tych miast są bardzo różne<sup>27</sup>.

W analizie porównawczej dezorganizacji rodziny miejskiej i wiejskiej w USA w studium Ernesta R. Mowrera: *Family Disorganization. An Introduction to a Sociological Analysis* opublikowanej w Chicago w styczniu 1927 r. – odnaleźć można autorską wizję Burgessowskiego rozwoju miasta wraz z naniesionymi na strefy koncentryczne typami rodzin (s. 113) oraz mapę obszarów dezorganizacji rodziny w Chicago w 1920 r. (s. 121).

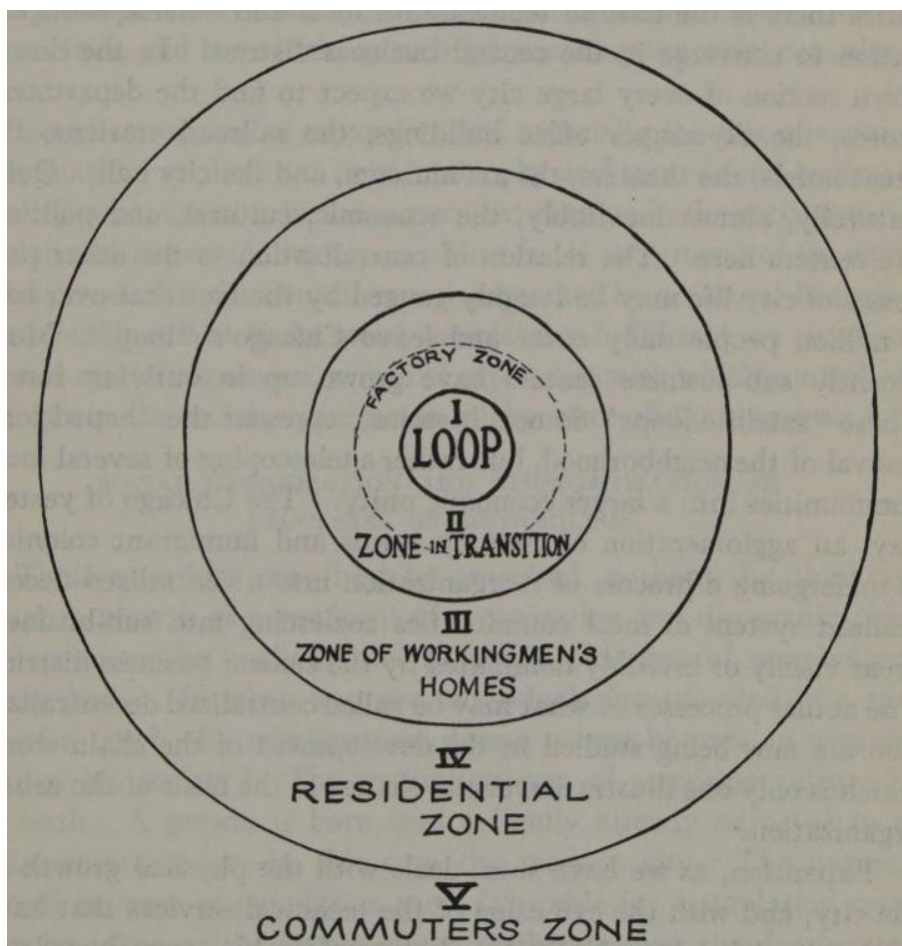
Istotną formą prezentacji wyników badań w szkole chicagowskiej były monografie. W przypadku szkoły chicagowskiej w większości są to monografie przedmiotowe dotyczące opracowań całościowych wybranego miasta. Przygotowywane były one zgodnie ze scenariuszami zawartymi w podręczniku Vivien M. Palmer (*Field Studies in Sociology*), stanowiły modelowe prezentacje badań społeczności terytorialnych, lokalnych, grup etnicznych, gangów, stowarzyszeń, instytucji oraz innych istotnych bytów kreujących rzeczywistość amerykańskiego miasta i społeczeństwa lat dwudziestych.

Szkoła chicagowskiej socjologii jest szkołą socjologii empirycznej. W swoich badaniach niejednokrotnie podejmuje trudne kwestie i problemy społeczne. Badacze skupieni wokół Roberta Ezry Parka i Ernesta Watsona Burgessa w latach 20. i 30., mówiąc najogólniej, podjęli studia nad rzeczywistością społeczną i społecznymi światami z zakresu socjologii miasta, socjologii problemów społecznych, psychologii społecznej oraz kryminologii.

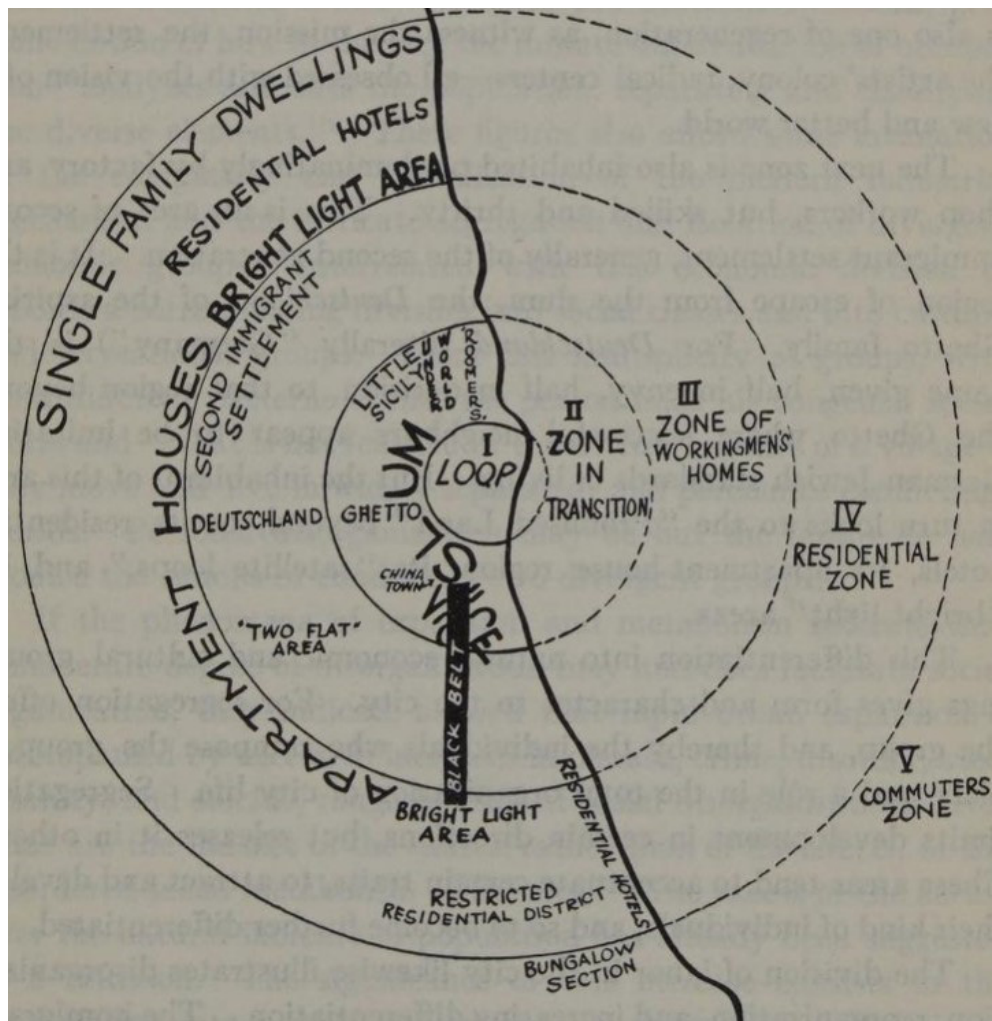
<sup>92</sup> Louis Wirth w swojej rozprawie pt. *Urbanism as a Way of Life* z 1938 r., podsumowującej symbolicznie nurt ekologiczno-urbanistyczny szkoły chicagowskiej, przywołał zarówno Simmela, jak i Maxa Webera jako tych, którzy położyli podwaliny teoretyczne pod metodologię tej szkoły. K. Czekał, *op. cit.*, s. 47. Miasto przemysłowe znacznie różni się pod względem społecznym od miasta o funkcjach komercyjnych, górniczych, rybackich, uzdrowiskowych czy uniwersyteckich. Poza tym miasta przemysłowe mogą różnić się względem siebie w zakresie społecznym w zależności od faktu zrównoważenia lub niezrównoważenia funkcji przemysłowych. Z zupełnie różnymi społecznościami mamy do czynienia w miastach satelitach, na wybranych osiedlach mieszkaniowych czy na przedmieściach – zob. L. Wirth, *Urbanism as a Way of Life*, *The American Journal of Sociology* 1938, 44, 1, s. 1–24, <http://www.jstor.org/stable/2768119> (dostęp: 2018).

Wiele ówczesnych amerykańskich badań szkoły chicagowskiej było możliwych do wykonania w związku z decyzją United States Bureau of Census (Biuro Spisów Ludności USA), które podzieliło obszary miasta na stosunkowo małe obszary spisowe (census tracts). Naukowcy wykorzystali podział miasta z 431 jednostkami w spisie z 1910 r. oraz 499 jednostkami podczas spisu z 1920 r. Badacze poszli jeszcze dalej, tworząc obszary o powierzchni jednej mili kwadratowej.

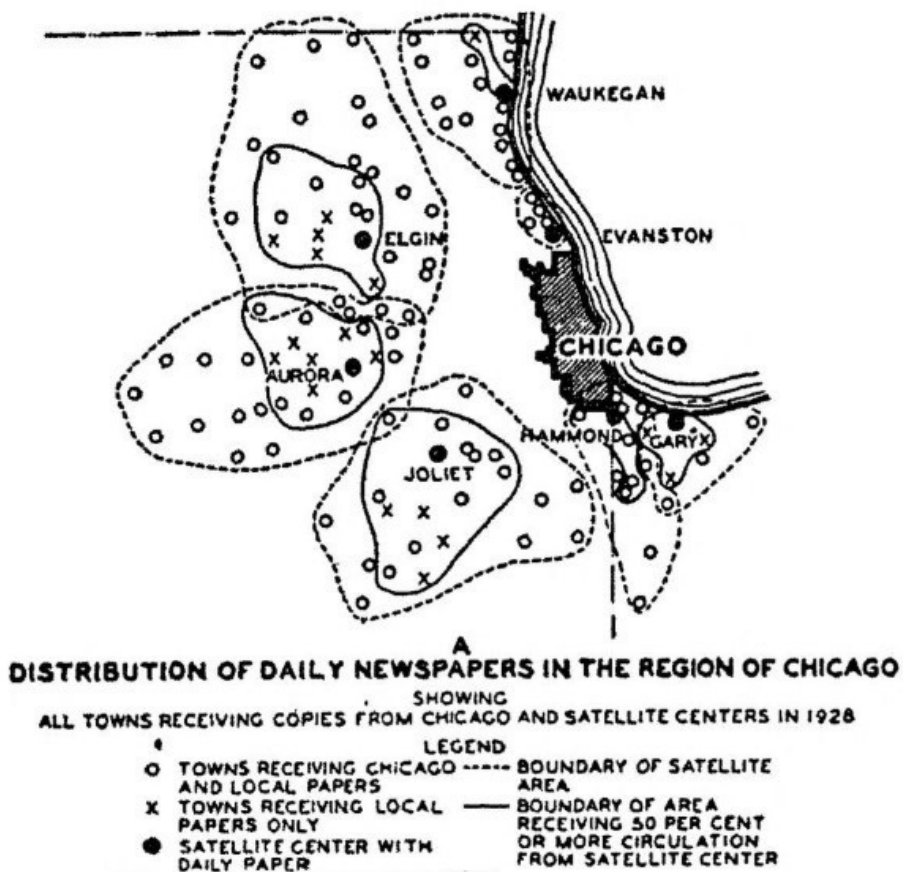
Pod wpływem badań i publikacji szkoły chicagowskiej w miastach amerykańskich podjęto próbę odnowienia podupadłych, zaniedbanych i złych dzielnic poprzez budowę placów zabaw i wprowadzenie boisk sportowych nadzorowanych, a dodatkowo tańców miejskich w miejskich salach tanecznych. Te i inne urządzenia, miały zapewnić zdaniem badaczy, podniesienie moralnego charakteru podzielonych populacji wielkich miast.



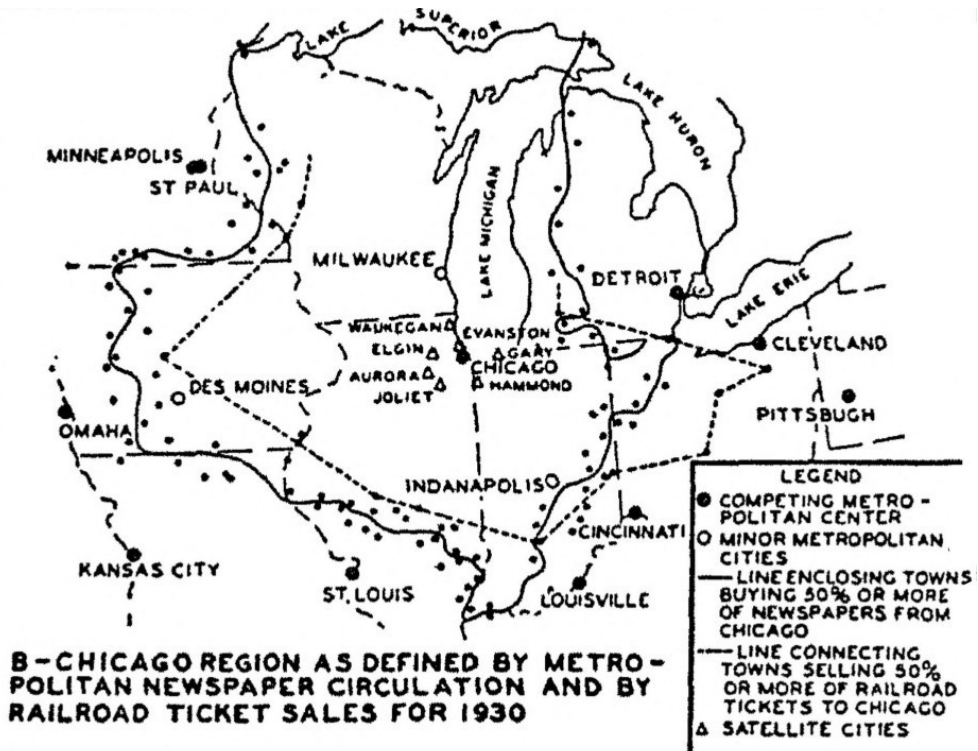
Ryc. 10. Fazy rozwoju miasta według R.E. Parka (źródło: R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. Mckenzie, *The City*, University of Chicago Press, Chicago–London 1925, <https://archive.org/details/city0000park/page/n6/mode/1up>, dostęp: 2020)



Ryc. 11. Diagram terenów zurbanizowanych Chicago (źródło: R.E. Park, E.W. Burgess, R.D. Mckenzie, *The City*, University of Chicago Press, Chicago-London 1925, <https://archive.org/details/city0000park/page/n11/mode/thumb>, dostęp: 2020)



Ryc. 12. Badanie dystrybucji gazet w rejonie Chicago (źródło: R.E. Park, *Human Communities: The City And Human Ecology*, 1911, s. 214, <https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.105421/page/n5/mode/2up>, dostęp: 2020)



Ryc. 13. Określenie obszaru metropolitalnego na podstawie sprzedaży gazet i biletów  
 (źródło: R.E. Park, *Human Communities: The City And Human Ecology*, 1911, s. 214, <https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.105421/page/n5/mode/2up>, dostęp: 2020)

### 2.3. MIASTO LINEARNE – ARTURO SORIA Y MATA

Hiszpański inżynier Arturo Soria y Mata, który w 1875 r. zaprojektował pierwszą linię tramwajową w stolicy Hiszpanii, a 12 lat później wymyślił miejski system komunikacji telefonicznej, w 1894 r. inspirowany m.in. ideami angielskiego socjologa Herberta Spencera oraz hiszpańskiego inżyniera Ildelfonsa Cerdy zaproponował projekt rozbudowy dynamicznie rozwijającego się Madrytu. Główne założenie polegało na zurbanizowaniu terenów peryferyjnych miasta i w jakimś stopniu zruralizowaniu miasta. Zaproponowana przez niego koncepcja budowy miasta linearnego miała za zadanie kontrolować rozrastanie się stolicy Hiszpanii, wyręczając tym samym władze miejskie z konieczności poradzenia sobie z potężną falą ludności napływającej do Madrytu. Linear City było w gruncie rzeczy pomyślane jako dyskretna reforma społeczna, oparta w dużej mierze na zasadzie sprawiedliwości. Pośrednio państwo miało zagwarantować wszystkim podobne warunki życia i rozwijania firm. W dużym stopniu projekt miał być prywatną inicjatywą wielu przedsiębiorców.



Pomysł był też bardzo konkretną alternatywą dla zamieszkiwania w zaniedbanych, ciasnych i niezdrowych dzielnicach Madrytu. Arturo Soria y Mata postrzegał istniejącą strukturę Madrytu jako niedorozwiniętą strukturę organizmu, zdominowaną przez zmienne kąty, skosy i nieregularne kontury niekrystalizowanego minerału. Był to jego zdaniem obraz chaosu, a nie miasta. Twierdził, że nauka o planowaniu urbanistycznym jest nadal w mglistym stanie. Doceniał Amerykanów za stosowanie dość prostego układu miejskiego, który w jego oczach stanowił lepszy i pełniejszy wzór krystalizacji, ekologii i porządku. Miasta amerykańskie oceniał jako lepsze i bardziej rozwinięte, uważał, że osiągają one maksymalną wytrzymałość przy minimalnej ilości materiału. Wielkie ludzkie europejskie miasta są jedynymi, które nie tylko nie gwarantują życia swoim mieszkańcom, lecz również skutecznie przyczyniają się do wzrostu śmiertelności. Traktował je jak Pompeje, które prowadzą do śmierci swoich mieszkańców.

Kręte linie, ślepe uliczki i wąskie uliczki odpowiadają starym, biednym miastom, które odwracają się od postępu. Połączenie zakrzywionych i prostych linii wskazuje na miasto, które się regeneruje; pokazuje ewolucję człowieka-miasta walczącego między siłami tradycji i progresywizmu. Jest to jednak kompromis. Linia prosta – [...] to doskonałość, wyposażenie, bogactwo, zdrowie i dyscyplina. W wielu przypadkach jest to również linia najmniejszego oporu, a zatem najlepsza według teorii Spencera. Linia prosta narzuca się na wzór ulicy dzięki tajemniczej, uczciwej, logicznej i niezbędnej sile filozofii geometrycznej. Jednak aby tak się stało, potrzebujemy właściwego burmistrza<sup>93</sup>.

Soria dostał wstępną zgodę na zrealizowanie trasy kolejowej w kształcie pętli, łączącej Madryt z okolicznymi miastami i wsiami. Celem takiego zabiegu było zatarcie granic pomiędzy miastem a wsią. Warto tu podkreślić, że to właśnie m.in. ta różnica była jedną z przyczyn masowej migracji ludności wiejskiej na tereny miast. Kompletny projekt miasta miał stanowić strukturę o długości 52 km i szerokości 500 m i miał wspierać pas rozwojowy Madrytu na kierunku od Fuencarral do Pomelo de Alarcón. Całość była zaplanowana na ok. 30 tys. mieszkańców.

Kontrolowaniu rozwoju pomagać miało racjonalne wykorzystanie infrastruktury technicznej, zarówno komunikacyjnej, jak i sanitarnej. Układ sieci kanalizacyjnych przypominający skręconą sieć ludzkich jelit był zdaniem Sorii y Maty przyczyną występujących zaraz i chorób. Każde wyprostowanie tego „absurdalnego kształtu” złagodzi problemy. Ale całkowite i skuteczne pozbycie się „zaparc” i innych problemów może nastąpić, wyłącznie gdy miasta przyjmą kształt liniowy – twierdził hiszpański inżynier<sup>94</sup>. Ponadto twórca opierał pewność sukcesu wymogów „imperialnego ży-

<sup>93</sup> *Early urban planning*, R.T. Legates, F. Stout (red.), Taylor & Francis, 2004, s. 15.

<sup>94</sup> W latach 1864–1873 średnia miesięczna śmiertelność w Madrycie wynosiła w lutym 43 osoby, a w lipcu 11 osób. Po rozpoczęciu działalności Komisji ds. Higieny w latach 1874–1880 średnia śmiertelność w styczniu zmalała do 18 osób, a minimum osiągnęła w maju i czerwcu – było to 5 osób. W roku 1877 Madryt miał 397 816 mieszkańców, a w roku 1900 – 539 835.

cia w mieście” na dwóch przesłankach. Miała to być tania ziemia oraz szybka, częsta i ekonomiczna komunikacja. Tym samym prowadzące do miasta liniowego, którego punktami końcowymi mogą być Kadyks i Sankt Petersburg, Pekin i Bruksela. Zaproponowana wizja miejska zdaniem jej autora łączyła wszystkie higieniczne warunki życia wsi z warunkami życia w stolicy.

Soria przedstawił dziesięć podstawowych zasad, które określił jako racjonalne planowanie miast, opisał je w książce *Teoria miast liniowych* (1882)<sup>95</sup>.

1. Transport jest podstawowym problemem planowania miasta. Ponieważ linia kolejowa zapewnia najlepsze warunki transportu, które są szybkie, częste i tanie, wynika z tego, że układ miasta powinien być zgodny z liniowym torem kolejowym.
2. Jak plan domu poprzedza jego budowę, tak samo planowanie miasta powinno poprzedzać budowę miasta.
3. Preferuje się prostokątny układ dróg i bloków, ponieważ jest bardziej uporządkowany, tani i wygodniejszy niż jakkolwiek inny nieregularny układ. Z pierwszej zasady logicznie wynika, że forma miasta powinna zależeć od jednej głównej ulicy – kręgosłupa systemu miejskiego. Ta droga powinna być tak szeroka, jak to tylko możliwe, minimum 120 stóp (36,5 m), i powinna w swoim centrum prowadzić co najmniej dwie linie tramwajowe, najlepiej zelektryfikowane. Bloki zabudowy między wydzielającymi je poprzecznymi drogami, powinny mieć długość fasady od głównej alei od 300 (91 m) do 1500 stóp (457 m) i powinny mieć kształt prostokątny, kwadratowy lub trapezowy. Główna aleja powinna świadczyć usługi wodne, gazowe i elektryczne, które następnie należy rozmieścić wzdłuż dróg poprzecznych (kręgów kręgosłupa), zapewniając w ten sposób najbardziej ekonomiczny sposób dystrybucji mediów.
4. Żaden budynek, publiczny ani prywatny, nie powinien zajmować więcej niż jedną piątą powierzchni działki. Pozostała część terenu powinna być poświęcona uprawom, sdom i drzewom. Minimalna powierzchnia działki powinna wynosić 60 stóp pierzei (18 m) i 3600 stóp kwadratowych powierzchni (335 m<sup>2</sup>).
5. Każda rodzina ma mieć jeden dom, a do każdego domu ma przylegać ogród do uprawy. Domy powinny być oddzielone, aby zapewnić prywatność, światło i powietrze ze wszystkich czterech stron, jednocześnie zmniejszając ryzyko pożaru.
6. Każdy budynek powinien być ustawiony w odległości minimum 15 stóp od ulicy (4,5 m). Usprawiedliwienie tego jest nie tylko estetyczne, ale także praktyczne, ponieważ umożliwia przyszłe poszerzenie drogi.
7. Najlepszą metodą połączenia miast zarodkowych przeszłości z liniowymi miastami przyszłości jest połączenie starych miast za pomocą miast liniowych, otwierając grunty rolne i zapewniając im dobrobyt oraz ważne usługi wodne, elektryczne i transport.
8. Aby przezwyciężyć trudności topograficzne, takie jak rzeki i góry, na ścieżce rozwoju liniowego, jej szerokość można by zmniejszyć do minimum wymaganego

<sup>95</sup> A. Soria y Mata, *La Ciudad Lineal*, Diario El Progreso, 1882.

dla podwójnych linii kolejowych w tych punktach. Kolej może być podniesiona, aby przeprawić się przez rzekę, lub usytuowana w tunelu pod górami.

9. Liniowe miasto umożliwiłoby powrót do natury i cywilizowanego życia na wsi, zatrzymując w ten sposób niebezpieczny i anarchiczny przepływ ludzi do miast ze wsi.
10. Liniowe miasto byłoby komplementarne z doktrynami Henry'ego George'a, ponieważ zapewniłoby najbardziej praktyczną i sprawiedliwą metodę podziału gruntów, przynosząc korzyści właścicielom gruntów, których grunty zostaną nabyte, a także ogółowi społeczeństwa.

Miasto liniowe było planem miejskim w wydłużonej formacji o prostym układzie. Struktura miała składać się z szeregu funkcjonalnie wyspecjalizowanych równoległych sektorów. Zasadniczo miało być zbudowane w taki sposób, aby dominujący wiatr wiał z obszarów mieszkalnych na pas przemysłowy. Zaleceniem było, aby miasto biegło równoległe do rzeki. Poszczególne sektory przedstawiały się w sposób następujący:

1. Strefa linii kolejowych,
2. Strefa produkcji i przedsiębiorstw komunalnych wraz z powiązаныmi instytucjami naukowymi, technicznymi i edukacyjnymi,
3. Zielony pas lub strefa buforowa z główną autostradą,
4. Strefa mieszkalna, w tym zespoły instytucji społecznych, zespoły budynków mieszkalnych i „zespoły dziecięce”,
5. Strefa parkowa,
6. Strefa rolna z ogrodami i gospodarstwami państwowymi.

W miarę rozwoju miasta na końcu każdego pasma pojawiałyby się dodatkowe sektory, dzięki czemu miasto mogło stawać się coraz dłuższe, bez powiększania się. Rozwój liniowego miasta miał być bardzo prosty. Dowolny punkt wzdłuż linii, w którym byłyby warunki optymalne, mógł być początkiem innego liniowego miasta na podstawie schematu występującego w przyrodzie – gałęzi drzew, dopływów rzek i systemu żył.

W dniu 3 marca 1894 r. Arturo Soria y Mata utworzył Compañía Madrileña de Urbanización (C.M.U.) w celu promowania i realizacji planu liniowego w pobliżu Madrytu na podstawie jego rysunków z 1892 r. Kompania miała także zająć się budową i eksploatacją powiązanych z projektem tramwajów. Początkowo firma obsługiwała tramwaje prowadzące z Madrytu w kierunku północno-wschodnim do miejscowości Fuencarral, Chamartín de la Rosa i Barrio de la Concepción.

W realizacji napotkano problemy własnościowe, nie obowiązywało bowiem prawo przymusowego wywłaszczenia, a tereny nabywano na zasadzie wolnych umów z właścicielami ziemi. Część z nich nie chciała się pozbyć swoich gruntów, co wpłynęło na nieciągłości w układzie projektu. Realizacją przedsięwzięcia zajmowała się w całości firma Compañía Madrileña de Urbanización. Zakupiono ziemię pod budowę pierwszej „barriady” (przedmieścia), która została zaprojektowana w celu połączenia Chamartín z Barrio de la Concepción. W 1901 r. został zatwierdzony projekt tramwaju wzdłuż centralnej alei Calle. Tramwaje, które początkowo zależały od

trakcji zwierząt, zostały następnie przekształcone w trakcję parową, ostatecznie zelektryfikowaną w 1909 r. Pierwszy sektor projektu Artura Sorii jest praktycznie jedyną częścią, którą ukończono, dziś jest znany w Madrycie jako La Ciudad Lineal. Znajduje się on między historyczną Drogą Aragońską w Barrio de la Concepcion a lasem sosnowym w Chamartín, odcinek ma 3,2 mili długości (5,2 km).

Główna aleja ma szerokość 120 stóp i zawiera podwójne tory tramwajowe, zwykle w centralnej rezerwacji alei, osłonięta jest po obu stronach licznymi sosnami. Istnieją dwie jezdnie, po jednej z każdej strony tramwaju, choć tylko jedna z dróg jest metalowa i nadaje się do ruchu kołowego. Standardowy prostokątny blok konstrukcyjny między dwoma kolejnymi kręgami ma 240 stóp (73 m) pierzei do głównej alei i głębokość 600 stóp (182 m). Poprzeczne drogi oddzielające bloki konstrukcyjne mają szerokość 45 (13,7 m) lub 60 stóp (18,3 m) i są również obsadzone sosnami. Dwie drogi biegnące równoległe do centralnej alei i otaczające wstęgę rozwoju mają 30 stóp szerokości (9,1 m), ale nie wszędzie je zbudowano.

Istotne jest, aby każda rodzina miała swój dom oddzielony od innych. Każda rodzina musi mieć mały kawałek ziemi, wyłącznie ich, gdzie mogą mieć swój udział słońca i świeżego powietrza. Niech potężni żyją we wspaniałym pałacu – ozdobionym wspaniałymi ogrodami – obok domu biednego człowieka – z jego skromnym podwórkiem, jego przydatnymi roślinami i pachnącymi kwiatami – ale nie jeden na drugim. Nie wynajmujmy piwnic i strychów; aglomeracje nędzy, występujące zbyt często w pożytecznych projektach mieszkaniowych – wszystko, co robią, to powodują więcej nieszczęścia. Dopóki tak się nie stanie, na świecie nie będzie pokoju<sup>96</sup>.

Trzeba, przyznać, że rozwój pierwszego etapu La Ciudad Lineal był mimo wszystko sukcesem ze względu na ilość trudności, które autorzy konceptu musieli pokonać. Teren inwestycji był w momencie rozpoczęcia przedsięwzięcia z dala od wszelkiego obiektów użyteczności publicznej. Spółka nie miała żadnej pomocy przy wykupie gruntów oraz pozostaniu mediów w postaci wody, kanalizacji i energii elektrycznej. Korporacja w niektórych miejscach nie potrafiła w żaden sposób doprowadzić do nabycia gruntów, z drugiej strony w niektórych miejscach miała ich nadwyżkę. Zasadnicza zaleta wynalezionej przez Sorię systemu budowlanego polega na uporządkowaniu zabudowy przedmieść miejskich oraz na zapewnieniu usług miejskich na obszarach rolniczych.

Metoda Sorii była prosta i dość sztywna pod względem geometrycznym, aby nadawała się do zastosowania w bardziej urozmaiconych warunkach terenowych, a także w bardziej złożonej organizacji społecznej czy rozbudowanych środkach i systemach transportu, np. samochodowego ze strategicznymi punktami węzłowymi o dużej kolizyjności.

<sup>96</sup> Wypowiedź Artura Sorii y Maty – *Early urban planning*, *op. cit.*, s. 21.

Mimo że na początku realizacja była prowadzona w dość pustynnych i mało obiecujących środowiskowo miejscach, to jednak przez zastosowanie nawodnienia i konkurencji w nasadzeniach drzew powstała dość zielona i zacieniona dzielnica Madrytu, zdominowana raczej przez zieleń niż przez niewysokie budynki, charakteryzująca się dość ciekawą architekturą będącą mieszanką materiałów i stylów.

Warto zaznaczyć, że tramwaje elektryczne w tym czasie były rewolucją transportową, gdyż stanowiły środek transportu pasażerskiego szybki i ekonomiczny, bezkonkurencyjny dla konia czy muła. W tym czasie bez wątpienia był to najlepszy możliwy środek komunikacji miejskiej. Rozwój miasta na podstawie tego środka Soria y Mata postrzegał jako naturalny postęp w rozwoju miast prowadzący do nowej, ewolucyjnej, bardziej rozwiniętej, „wyższej” formy miejskości. Miasta punktowe uważał za należące do rodziny bezkręgowców lub świata roślin, z kolei miasta liniowe traktował jako należące do świata zwierząt i były to miasta z rodziny kręgowców<sup>97</sup>.

Niczym nieskrępowany i bezkonkurencyjny rozwój systemu tramwajowego trwał do lat 30. XX wieku, z dochodów transportu tramwajowego subsydiowano rozwój La Ciudad Lineal, w tym czasie na obszarze miast pojawiły się jednak autobusy silnikowe, które odebrały dużą część klientów tramwajom.

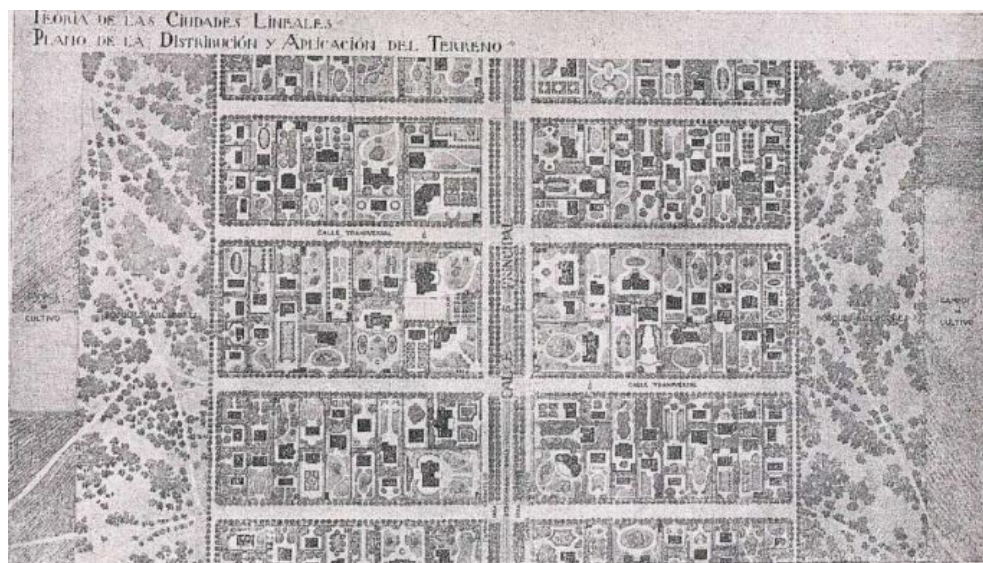
W przewodniku z 1931 r., wydanym przez Compañía Madrileña de Urbanización, dzielnica La Ciudad Lineal zamieszkała była w  $\frac{3}{4}$  – było to około 1000 mieszkańców, 19% populacji pochodziło z arystokracji, 4% stanowili artyści, pisarze i muzycy, 8% pracownicy wykwalifikowani, a pozostałe 69% było osobami wykonywującymi „pomniejsze prace i zawody”. Na początku była to dzielnica, w której bardzo chętnie osiedlali się ludzie zamożniejsi, stopniowo jednak wraz ze zwiększającą się populacją zaczęła im przeszkadzać bliskość mieszkań ludzi biedniejszych o mniejszych dochodach. Ludzie dobrze sytuowani szybko zaczęli szukać bardziej prestiżowych domów w atrakcyjniejszych i nowszych przedmieściach na północy i na zachodzie Madrytu.

Poważnym mankamentem był fakt, że dzielnica nie miała równomiernie rozmieszczonych sklepów, barów i kawiarni, a mieszkańcy najczęściej korzystali z usług w niedalekich wioskach. Zrealizowano natomiast część usług komunalnych w postaci parku, areny walk byków i teatru. La Ciudad Lineal nie była miastem samowystarczalnym, a raczej systemem zabudowy podmiejskiej. Dalsze plany rozbudowy miasta w zasadzie nie uwzględniały wydobycia i poszanowania tej dzielnicy jako osiągnięcia urbanistycznego.

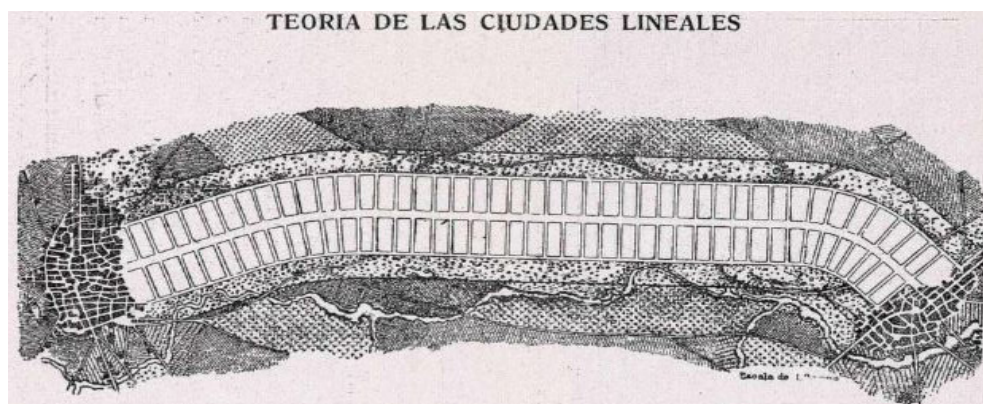
Pracowano nad wybudowaniem drugiego odcinka, który planowano rozciągnąć od Pozuelo de Alarcón to Villaverde. Udało się zrealizować jedynie ok. 0,6 km tej trasy, budowie przeszkodziła m.in. wojna domowa w Hiszpanii. Populacja Madrytu przed wojną secesyjną w Hiszpanii wynosiła 80 tys. osób.

Promocja międzynarodowa projektu rozpoczęła się na pierwszym Panamerykańskim Kongresie Naukowym, który odbył się w Santiago w Chile w latach 1908–1909.

<sup>97</sup> *Guía de la Ciudad Lineal 1930–1931*, broszura informacyjna, Compañía Madrileña de Urbanización, s. 40, <https://archive.org/details/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931> (dostęp: 2018).

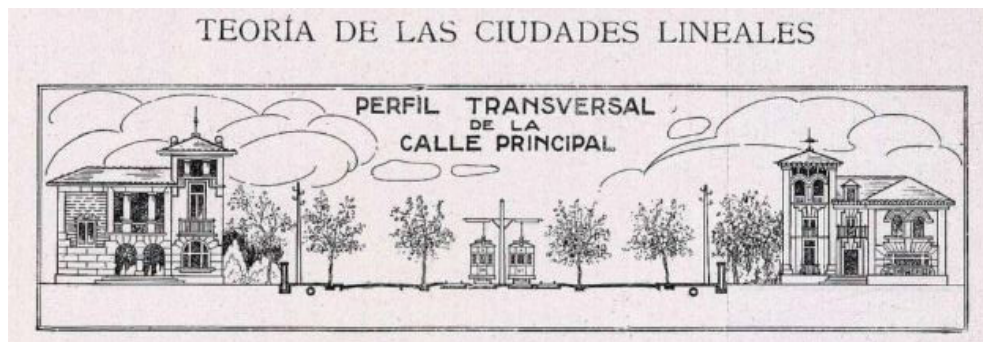


Ryc. 14. Fragment planu miasta liniowego (źródło: Plano anexo, 1930, [w:] A. Soria y Mata, *Guía de la Ciudad Lineal 1930–1931*, s. 8, <https://archive.org/details/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931>, dostęp: 2020)

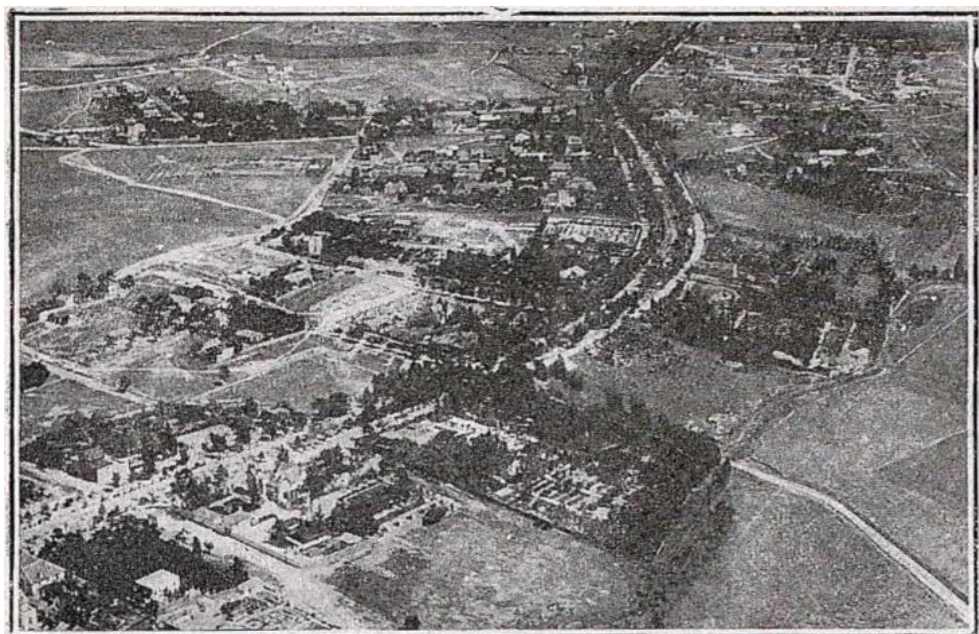


Ryc. 15. Idea miasta liniowego łączącego dwie struktury przestrzenne małych miasteczek (źródło: Plano anexo, 1930, [w:] A. Soria y Mata, *Guía de la Ciudad Lineal 1930–1931*, s. 16, <https://archive.org/details/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931>, dostęp: 2020)

Zapoczątkowało to długą historię chilijskiego zainteresowania planowaniem liniowym. Imponujące drukowane raporty zostały przygotowane na Międzynarodowy Kongres Miast w Gandawie w 1913 r. (Ghent Planning Congress) i Międzynarodową Wystawę w Brukseli w 1910 r. (Brussels International 1910). Compañía Madrileña de Urbanización była również reprezentowana na Międzynarodowej Wystawie Nowoczesnego Planowania Miasta w Lyonie w latach 1914–1915. Poprzez przygotowane eksponaty i raporty firma brała czynny udział w czterech Międzynarodowych

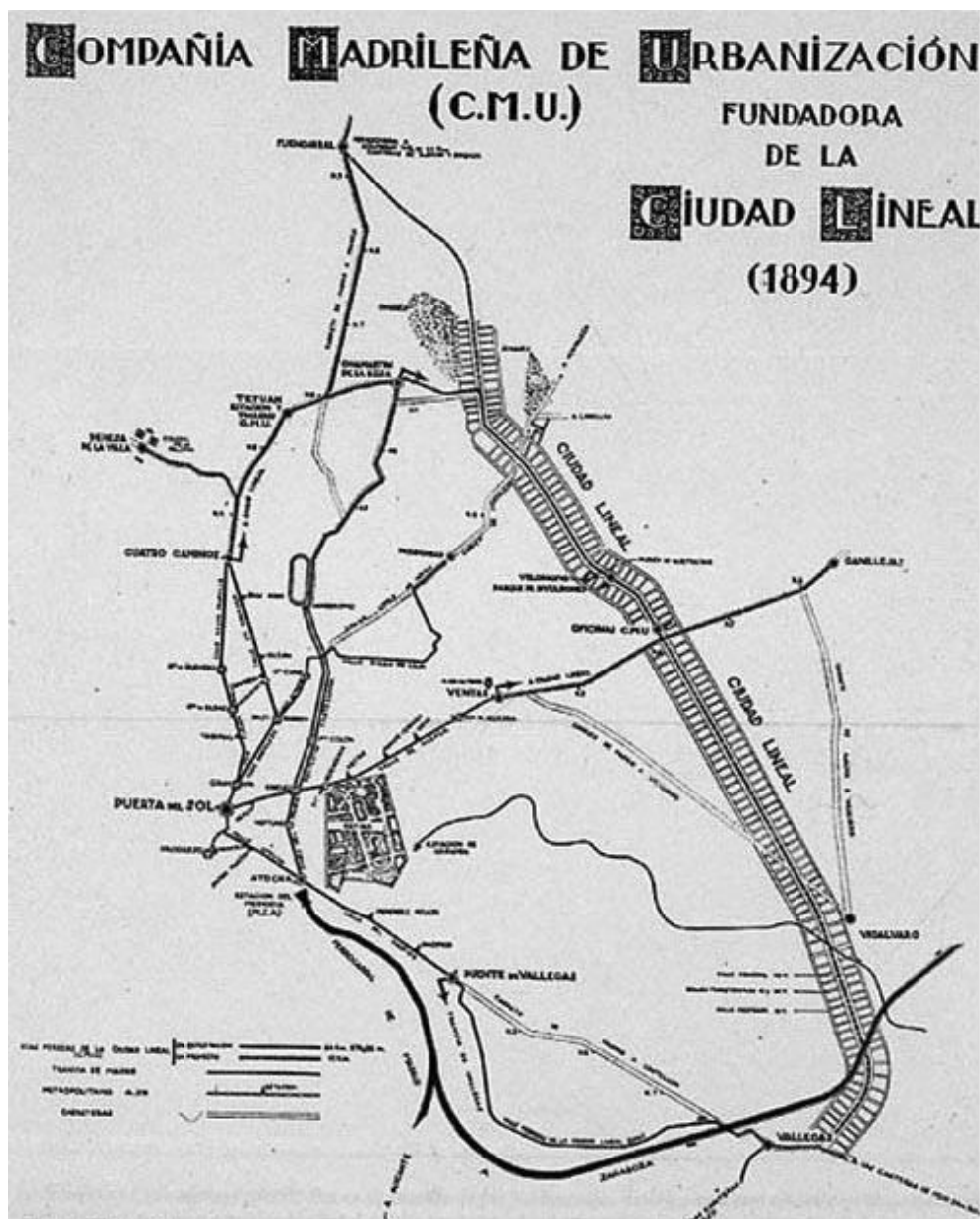


Ryc. 16. Przekrój głównej alei układu (źródło: Plano anexo, 1930, [w:] A. Soria y Mata, *Guía de la Ciudad Lineal 1930–1931*, s. 12, <https://archive.org/details/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931>, dostęp: 2020)



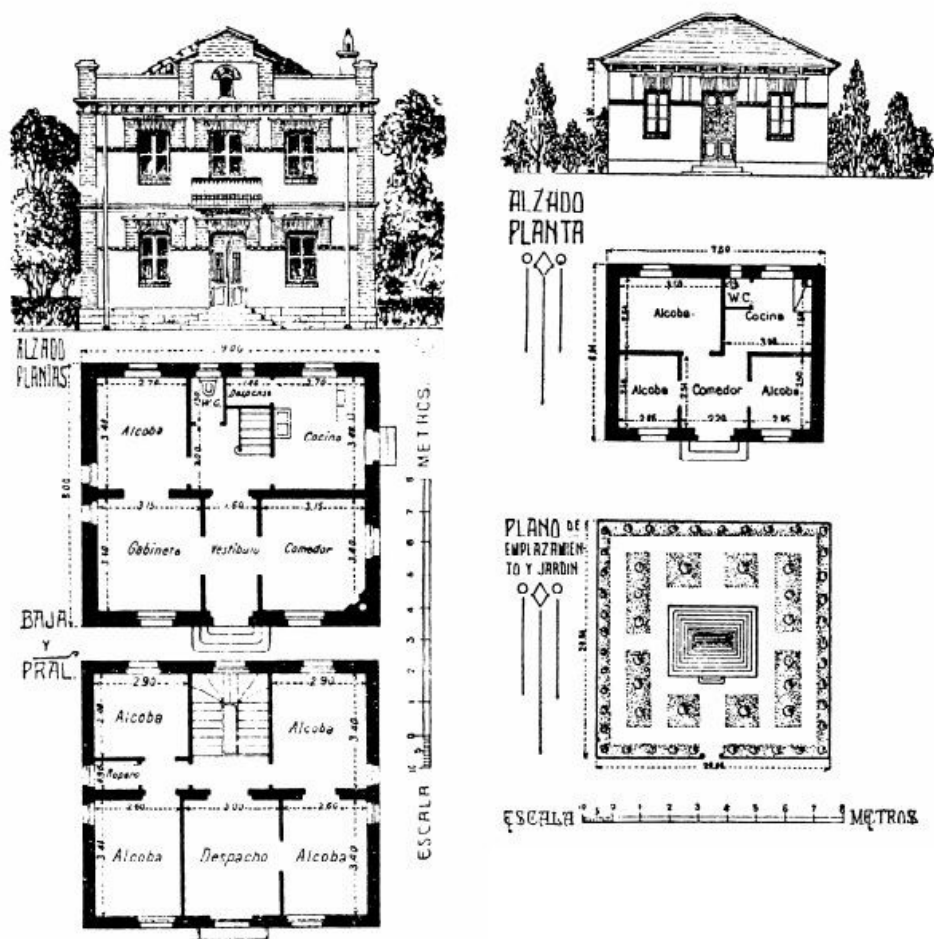
Ryc. 17. Zdjęcie z pierwszego odcinka realizowanego pomiędzy Chamartín a Barrio de la Concepcion (źródło: Plano anexo, 1930, [w:] A. Soria y Mata, *Guía de la Ciudad Lineal 1930–1931*, s. 41, <https://archive.org/details/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931>, dostęp: 2020)

Kongresach Mieszkalnictwa i Urbanistyki w Göteborgu w 1923 r., Wiedniu w 1926 r., Berlinie w 1931 r. i Londynie w 1935 r. Ponadto Arturo Soria i jego współpracownicy z powodzeniem umieścili sporą liczbę artykułów promocyjnych w zagranicznych czasopismach, na Kubie, w Chile, w Stanach Zjednoczonych, w Wielkiej Brytanii, Francji i Niemczech. Powielanie informacji przez urbanistów wpływało na jej zniekształcenie.



Ryc. 18. Układ pasma miasta linearnego na przedmieściach Madrytu  
(źródło: [http://www.madridhistorico.com/seccion7\\_encyclopedia/index\\_encyclopedia.php?id=C&idinformacion=175&pag=8](http://www.madridhistorico.com/seccion7_encyclopedia/index_encyclopedia.php?id=C&idinformacion=175&pag=8), dostęp: 2020)

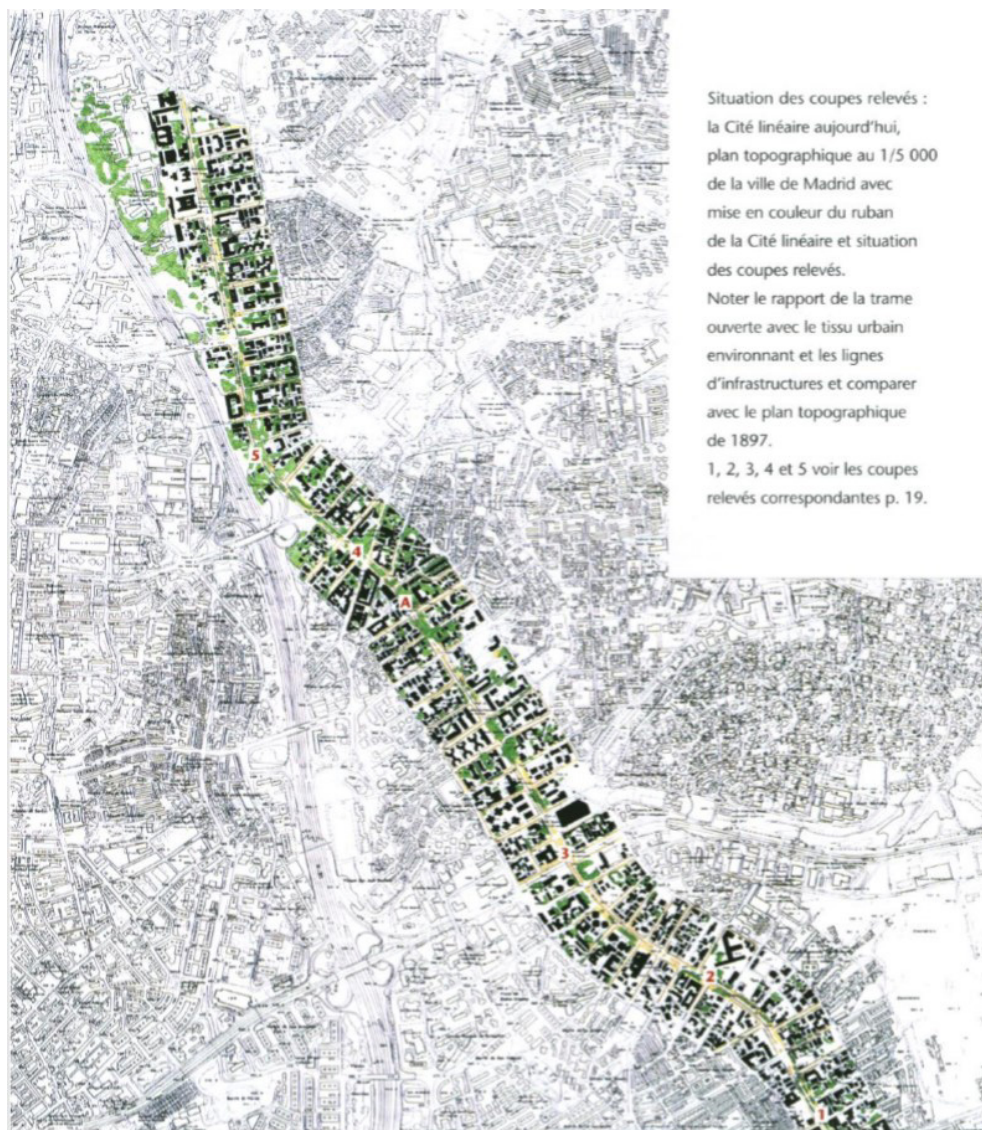




Ryc. 19. Dwa typy domów oferowanych przez Kampanię w roku 1911 (źródło: I. Boileau, *La Ciudad Lineal*, *Town Planning Review*, 1959, s. 235)

Kontynuacją myśli Artura Sorii y Maty były m.in. plan MARS dla Londynu i plan liniowy dla Stalingradu. W Polsce koncepcję miasta liniowego, a w zasadzie miasta ciąglego zaproponował Oscar Hansen. Przedłożył on projekt miejskich szlaków biegnących od Bałtyku ku górą. Miały powstać cztery monstrualne ciągi, z których każdy miał pomieścić od 10 do 15 milionów mieszkańców, a odległość między nimi miała mieć 100 do 150 km. Pomiedzy nimi miały leżeć olbrzymie tereny rolne i rekreacyjne, a także pasma przemysłowe, usługowe, handlowe i kulturalne. Rdzeniem układu miała być szybka kolej miejska pozwalająca na błyskawiczne przemieszczanie się mieszkańców bez stania w korkach. Czas dotarcia do pracy miał nie przekraczać

30 minut. Nie liczący się z realiami kulturowo-przyrodniczymi projekt został podparty wizją ideową. Miasta-ciągi miały bowiem ukształtować nowe społeczeństwo ludzi wolnych i pracujących dla wspólnego dobra. Ta wielkoskalowa wizja została zrealizowana jedynie w bardzo małej skali w koncepcji osiedla im. Juliusza Słowackiego w Lublinie oraz Przyczółka Grochowskiego w Warszawie.



Ryc. 20. Fragment zrealizowanego planu miasta linearnego na tle współczesnej tkanki Madrytu. La Ciudad Lineal jest obecnie jednym z 21 dystryktów wchodzących w skład Madrytu. Nazwa w dosłownym tłumaczeniu oznacza linearne miasto (źródło: L. Hodebert, *La cité linéaire d'Arturo Soria y Mata, infrastructure, paysage et tracé urbain, Les Carnets du paysage*, 1998, s. 6–20)

## 2.4. GARDEN CITIES – EBENEZER HOWARD

Zainspirowany utopijną powieścią *Looking Backward* i dziełem Henry'ego George'a *Progress and Poverty* Ebenezer Howard opublikował książkę *To-morrow: Peaceful Path to Real Reform* w 1898 r. (wydaną ponownie w 1902 r. jako *Garden Cities of To-morrow*). W jego wyidealizowanym mieście ogrodowym – na terenie o powierzchni 6000 akrów (2400 ha) miały mieszkać 32 000 osób. Miasto było zaplanowane na koncentrycznym układzie z otwartymi przestrzeniami, parkami publicznymi i sześcioma promienistymi bulwarami o szerokości 37 m, radialnie wybiegającymi z centrum. Miasta-ogrody miały być samowystarczalne, miały powstawać jako zbiór oddalonych od siebie satelitów rozlokowanych wokół centralnego ośrodka liczącego 58 000 osób, połączonego z nimi drogami i koleją.

Sam E. Howard początkowo rozważał, czy swojej idei nie nazwać „Rurisville”, chociaż nigdy nie używał jej jako nazwy ogólnej dla swojego projektu. W pierwszej części książki Howard wykorzystał do tego celu być może mniej pomysłowe słowo „Miasteczko” (*town*), a następnie już dość konsekwentnie używał terminu „Garden City” – nazwy podobno inspirowanej jednym z określeń Chicago po rekonstrukcji po wielkim pożarze w 1871 r. Wymienione terminy i określenia wskazują na ukierunkowany przestrzennie program planowanych reform, który wydaje się kierować intencją harmonizacji dwóch rodzajów przestrzeni wiejskiej i miejskiej.

Książka *To-morrow: Peaceful Path to Real Reform* dostarcza wielu dowodów na to, że w żadnym momencie E. Howard nie ustrukturyzował swojego myślenia wyłącznie poprzez układ przestrzenny i środowiskowy. Szybkie spojrzenie na ogólny plan *To-morrow: Peaceful Path to Real Reform* pokazuje, że aspekty czysto przestrzenne zostały omówione w pierwszej części książki, zawierającej trzynaście rozdziałów. Wszystkie pozostałe dwanaście rozdziałów z kolei poświęconych jest wymiarom organizacyjnym, administracyjnym, finansowym i zarządczym programu, które miały być „kluczem głównym” nowej cywilizacji. Wymiar przestrzenny, środowiskowy jest ważny, ale jest daleki od bycia jedynym i najważniejszym w całym programie. Układy przestrzenne różnych elementów były w rzeczywistości podporządkowane konkretnemu układowi. Świat Garden Cities, czyli świat „miast towarzyskich” (jak E. Howard nazwał skupiska poszczególnych miast ogrodowych, które idealnie zastąpiłyby istniejące metropolie), jest zasadniczo zorganizowany według jednej nadrzędnej zasady, która wyznacza zarówno cel, jak i proces ewolucyjny całego projektu.

Kluczem, a zarazem ideą projektu, jest schemat – rysunek tzw. 3 magnesów, jest on symbolicznym przedstawieniem zalet i wad życia w mieście i na wsi. Ebenezer Howard próbował wykorzystać w swojej koncepcji zarówno to, co dobre w miejskim życiu, jak i to, co posiada swoje zalety, ale znajduje się poza granicami miasta. Pierwszy magnes przedstawia wady i zalety życia w mieście. Do pozytywów urbanista zaliczył: bogate życie towarzyskie połączone z możliwością rozrywki, wysokie i godziwe zarobki, oświetlenie, z kolei wśród minusów znalazły się m.in.: anonimowość, wysokie

koszty życia, ciasnota, niezdrowy klimat, oddalenie od przyrody. Drugi magnes analogicznie został skomponowany dla wsi. Nie dziwi tutaj fakt, iż często to, co jest uznane za plus w mieście, jest minusem na wsi i na odwrót. Głównym atutem wsi według Ebenezera Howarda jest przede wszystkim bliskość natury i świeże powietrze, a także możliwość zdrowego wypoczynku. Za wady Brytyjczyk uznawał: brak życia towarzyskiego i rozrywek, niskie zarobki, długi dzień pracy, brak infrastruktury technicznej. Ostatni magnes poprzedzony jest pytaniem „Dokąd zmierzamy?”. Odpowiedzią ma być właśnie trzeci magnes przedstawiający wyłącznie pozytywy nowego tworu, miasta-wsi, czyli miasta-ogrodu. Do plusów zaliczono: bliskość przyrody, dostępność komunikacyjną, godne zarobki, możliwość rozwoju przedsiębiorstw, szanse dla zaistnienia życia towarzyskiego, zaopatrzenie w infrastrukturę techniczną, swobodę życia.

Ebenezer Howard zaproponował konkretny model rozwiązania przestrzenno-ekonomiczno-społecznego. Zgodnie z jego wizją na gruntach państwowych należących do samorządów miano zakładać stosunkowo niewielkie miasta o sprecyzowanym układzie. Idealne miasto ogrodowe zdaniem Howarda to niewielkie miasto o powierzchni 6000 akrów (2428 ha), z czego 5000 akrów (2023 ha) jest na stałe zarezerwowanych dla rolnictwa. Miasto miało pomieścić maksymalnie 32 000 mieszkańców. Dużą część stanowiły parki i łąki (błonia). Drogi miały być szerokie, od 120 do 420 stóp (37 m do 128 m) dla Grand Avenue, i odchodzić głównie promieniście od centrum. Dla wizji układu miasta strefowanie funkcjonalne ma podstawowe znaczenie. Strefy komercyjne, przemysłowe, mieszkaniowe i publiczne są wyraźnie zróżnicowane przestrzennie. Planowano ujednoczoną własność gruntów w postaci spółdzielni, nie przewidywano tym samym indywidualnej własności gruntów. Społeczność lokalna miała brać czynny udział w podejmowaniu decyzji dotyczących rozwoju.

Układ miasta opierał się na planie koła, w samym środku umieszczono park centralny zawierający budynki użyteczności publicznej. W centrum znajdowała się okrągła przestrzeń o średnicy 185 jardów (137 m), posiadająca powierzchnię ok. 5,5 akra (2 ha), zaplanowana jako piękny i dobrze nawodniony ogród. Od parku rozchodziły się promieniście drogi – „sześć wspaniałych bulwarów – każdy o szerokości 120 stóp – przemierza miasto od środka do obwodu, dzieląc je na sześć równych części – wycinków koła”<sup>98</sup>. W parku usytuowane były obiekty użyteczności publicznej: ratusz, główna sala koncertowa i wykładowa, teatr, biblioteka, muzeum, galeria zdjęć i szpital. Park posiadał powierzchnię 145 akrów, tj. 58 ha, a tereny rekreacyjne były łatwo dostępne. Wokół parku centralnego znajdował się duży, szeroki szklany budynek z korytarzem zwany Kryształowym Pałacem (Crystal Palace). „Budynek ze względu na wilgotny klimat angielski powinien być jednym z ulubionych miejsc-kurortów ludzi”<sup>99</sup>. Jego jasne, słoneczne i suche schronienie pozostaje blisko parku i „kusi” wręcz przechodniów. W Crystal Palace miały być wystawiane towary na sprzedaż, szczególnie te towary,

<sup>98</sup> E. Howard, *To-morrow: A peaceful path to real reform*, Swan Sonnenschein, London 1898, s. 14.

<sup>99</sup> E. Howard, *op. cit.*

które produkowane byłyby w mieście, a jednocześnie wymagałyby selekcji przy zakupach. Niewielkie sklepy miały być monobranżowe dla poszczególnych rodzajów dóbr. Crystal Palace pełniłby również rolę ogrodu zimowego, poprzecinanego alejami wybiegającymi z centrum. Ogród Zimowy byłby też stałą ekspozycją o bardzo atrakcyjnym charakterze, a jego okrągła forma sprawiłaby, że znajdowałby się blisko każdego mieszkańca miasta – maksymalnie 550 m (600 jardów) od najdalszego domu mieszkalnego.

Bezpośrednio za Crystal Palace ciągnęła się obsadzona drzewami aleja. Sam E. Howard opisuje dalszą przestrzeń w sposób następujący:

Wychodząc z Kryształowego Pałacu w drodze do [zewnątrznego – R.B.] pierścienia miasteczka, przechodzimy przez Piątą Aleję, wzdłuż której, podobnie jak na wszystkich drogach miasta, znajdujemy drzewa od frontu, które niejako „patrzac”, skierowane są w kierunku Kryształowego Pałacu. Dalej znajdujemy pierścień bardzo pięknych wybudowanych domów, z których każdy stoi na swoim własnym terenie. Kontynuując nasz spacer, obserwujemy, że domy są w większości zbudowane w skupiskach, naprzeciwko różnych alei (według wyznaczonych po łukach dróg) lub naprzeciwko bulwarów i dróg, które zbiegają się do centrum miasta. Gdy zapytaliśmy przyjaciela, który towarzyszy nam w naszej podróży, jaka może być populacja tego małego miasta, powiedziano nam, że około 30 000 mieszkańców i że w mieście jest 5500 budynków o średniej wielkości 20 stóp na 130 stóp [6 x 40 m] – minimalna przestrzeń przeznaczona pod budynek to teren 16 do 125 stóp [5 x 38 m]. Zauważając bardzo zróżnicowaną architekturę i projekty, które prezentują domy i grupy domów – niektóre mają wspólne ogrody i kuchnie spółdzielcze – dowiadujemy się, że ogólne przestrzeganie linii ulic lub harmonijne odejścia od nich są głównymi punktami wytyczającymi budowę domów, nad którymi władze miejskie sprawują kontrolę<sup>100</sup>.

Każdy dom z ogrodem usytuowany miał być na dużej, niezależnej działce o powierzchni minimum 240 m<sup>2</sup>. Zgodnie z zasadą domy lokowane powinny być wzdłuż jednej linii – frontem do alei lub drogi czy bulwaru.

Przechodząca dalej w stronę zewnętrzną układu zabudowa mieszkaniowa podzielona była kolejną aleją, tzw. Grand Avenue. Jej nazwa wywodziła się z jej szerokości 420 stóp (128 m). Faktycznie był to dodatkowy park o powierzchni 115 akrów (47 ha). Jednocześnie park ten był położony maksymalnie 240 m od najdalej wysuniętego budynku. Grand Avenue miała sześć strategicznych miejsc, każde o powierzchni 4 akrów (16 000 m<sup>2</sup>), które były zarezerwowane dla szkół publicznych i otaczających je placów zabaw i ogrodów, były też inne miejsca zastrzeżone dla kościołów wszelkich wyznań, które ze względu na różnorodność społeczną mogłyby powstać, które będą wybudowane i utrzymane ze środków własnych poszczególnych wspólnot. Domy frontowe na Grand Avenue miały być zlokalizowane na jednym z wybranych okręgów, w celu zapewnienia dłuższej linii frontu głównej alei – rozmieszczone w półksiężycach powiększają „wspaniałą” szerokość alei i upiększają ją.

<sup>100</sup> *Ibidem*, s. 15.

W zewnętrznym kręgu miasta przy pierwszej alei zlokalizowano zakłady pracy, tu znajdowały się fabryki, magazyny, mleczarnie, targowiska, składy węgla, składy drewna itp. Wszystkie umiejscowiono bezpośrednio przy linii kolejowej, która obejmowała całe miasto. Dzięki temu układowi towary miały być ładowane bezpośrednio do ciężarówek z magazynów i warsztatów lub wysyłane koleją na odległe rynki, ewentualnie przewożone bezpośrednio z ciężarówek do magazynów lub fabryk. Miało to prowadzić do oszczędności na transporcie i dystrybucji towarów, zmniejszając ruch na drogach miasta oraz obniżając koszty miasta i producentów. Każdy magazyn i fabryka miały mieć praktycznie stację kolejową przy drzwiach, a żaden mieszkaniec miasta nie byłby oddalony o więcej niż 660 jardów (600 m) od linii kolejowej, która byłaby używana zarówno przez pasażerów, jak i do przewożenia towarów. Głębokość działek stojących bezpośrednio przy linii kolejowej wynosiła minimum 150 stóp (45 m). Frontem z kolei były one usytuowane wzdłuż alei (First Avenue), która miała 90 stóp (14 m) szerokości.

Dalej rozciągały się tereny rolne w postaci tzw. Green Belt, który izolowałby miasto-ogród od terenów sąsiednich. Strefa ta miała się składać z różnych wielkościoro gospodarstw. E. Howard przewidywał istnienie dużych i małych gospodarstw, a także działek i pastwisk. Urbanista zakładał konkurencję różnych metod rolnictwa, podstawą jego założeń było sprawdzenie efektywności poszczególnych gospodarstw, w tym deklarowanej najwyższej możliwej opłaty za czynsz gminie. Celem było stworzenie najbardziej efektywnego systemu zarządzania lub, co bardziej prawdopodobne, najlepszych systemów dostosowanych do różnych celów. Howard przewidywał, że korzystne może być uprawianie pszenicy na bardzo dużych polach, obejmujące wspólne działania pod kierownictwem kapitalistycznego rolnika lub przez kooperację rolników; z kolei uprawa warzyw, owoców i kwiatów, która wymaga ściślejszej i bardziej osobistej opieki, prowadzona mogła być przez poszczególne osoby lub małe grupy osób o wspólnej wierze, podobnej kulturze. Uzyskane zbiory powinny zaspokajać potrzeby mieszkańców i w ten sposób miasto-ogród miało być samowystarczalne gospodarczo. Brak planu w tej strefie miał pozwolić uniknąć niebezpieczeństwa stagnacji lub martwego poziomu i miał zachęcać do indywidualnej inicjatywy, nakierowanej na współpracę, a w efekcie dającej optymalizację czynszów. W tej części eksperymentu założono, że nie jest to obszar praw, który został zakontraktowany, ale obszar wyboru, który zwiększa możliwości miasta.

Przestrzennie model opierał się na podziale arealnego na część miejską (zasadnicze miasto), która zajmowała 1/6 ogólnej powierzchni, i część podmiejską – rolną, która stanowiła 5/6 powierzchni. Przedstawiony schemat to według E. Howarda model idealny, do którego powinno się dążyć, ale nigdy nie realizować w sposób sztywny. Jego zdaniem plan urbanistyczny miasta powinien być dostosowany do warunków terenowych i warunków ekonomicznych oraz społecznych.

Zasada wolności miała obowiązywać w odniesieniu do producentów i innych osób zaproszonych do osiedlenia się w mieście. Zarządzaliby oni swoimi sprawami na swój sposób, z zastrzeżeniem poszanowania prawa ogólnego kraju i pod

warunkiem zapewnienia wystarczającej przestrzeni pracy robotnikom oraz rozsądnych warunków sanitarnych. Nawet w odniesieniu do takich kwestii, jak woda, oświetlenie i telefonia gmina nie miałaby sztywnego lub absolutnego monopolu, a jeśli jakakolwiek prywatna korporacja lub jakikolwiek organ jednostek okazałby się zdolny do zapewnienia bardziej korzystnych warunków całemu miastu albo jego części, byłoby to dozwolone.

Gdy miasto osiągnie docelową populację, można opracować nowe połączenia węzłów. Miasto Garden City byłoby ukończone, gdy jego populacja osiągnie 32 000. Dalszy rozwój miałyby nastąpić przez założenie kolejnego miasta w niewielkiej odległości poza strefą rolniczą jego terytorium tak, aby nowe miasto mogło mieć również własną strefę rolniczą. Mieszkańcy jednego Garden City mogliby dotrzeć do drugiego w ciągu kilku minut dzięki szybkiemu transportowi. Mieszkańcy obu miast w rzeczywistości reprezentowałiby jedną społeczność, skoncentrowaną wokół tzw. miasta centralnego. Każdy mieszkaniec grupy miast znajdujących się w połączeniu z miastem centralnym, choć w pewnym sensie mieszkający w małym mieście, w rzeczywistości mieszkałby i cieszyłby się wszystkimi zaletami wielkiego i pięknego miasta. Takie rozplanowanie gwarantowałoby wszystkie zdrowe rozkosze miejsko-wiejskiego życia: działkę, żywopłot, ogród, park i las, które znajdowałyby się w odległości zaledwie kilku minut spaceru lub jazdy. Właściciele ziemi, na której zbudowane byłyby grupy pięknych miast, tworzyliby: budynki użyteczności publicznej, kościoły, szkoły i uniwersytety, biblioteki, galerie zdjęć, teatry. Obiekty te byłyby miarą wyobraźni, możliwości i zdolności mieszkańców.

Howard w dużej części swojej książki opisywał zasady i koszty budowy poszczególnych elementów, takich jak drogi i ulice, drogi wiejskie, system kolei, mosty, szkoły, budynki administracyjne, biblioteki i muzea, parki, systemy kanalizacyjne i systemy dostarczania wody. Rozpisał także zasady naliczania i rozliczania podatków, rodzaje funduszy, z których mogłyby korzystać lokalne organizacje w Garden City. W swojej książce zawarł schemat struktury administracyjnej wraz z zasadami jej funkcjonowania. Opisał formy prac publicznych i społecznych na rzecz miasta. W niewielkim rozdziale podjął także próbę analizy krytycznej możliwych problemów, z którymi będzie borykało się miasto. Wyjaśnił też swoją wizję rozwoju idei miast-ogrodów jako systemu zabudowy. koncepcja starannie zaplanowanego miasteczka-ogrodu zdaniem Ebenezera Howarda nadawała się do łatwego stworzenia starannie zaplanowanego skupiska miast.

W swojej książce E. Howard zaprezentował ideę miasta centralnego, wokół którego rozmieścił jako satelity zaprojektowane przez siebie miasta-ogrody. Całkowity obszar objęty miastami-ogrodami to teren o powierzchni 66 000 akrów (26 700 ha), a jego populacja to ćwierć miliona, z tego każde z mniejszych miast-gmin posiadałoby powierzchnię 9000 akrów (3600 ha) i populację 32 000, podczas gdy miasto centralne miało mieć powierzchnię 12 000 akrów (4800 ha) i populację 58 000 mieszkańców.

Koncepcja Howarda zakładała przecięcie głównego ośrodka miejskiego (tzw. Central City) trzema drogami łączącymi ze sobą miasta satelickie. Zaprojektowana została także trasa kolejowa, styczna do miast satelickich po wewnętrznej ich stronie względem miasta centralnego. Przestrzenie pomiędzy miastami wypełnione były farmami oraz lasami. Ważny aspekt stanowiła kanalizacja, którą podobnie jak trasę kolejową zaplanowano na kształcie koła, z tym że przechodziła ona przez środek miast-ogrodów. Wzdłuż niej po obu stronach miast miały zostać wybudowane zbiorniki na odpady. Wszystkie ścieki i inne odpady z miasta miały być wykorzystywane w strefie rolniczej.

Odniesienie do diagramu pokazuje znaczenie systemu kolejowego. W schemacie widoczna jest kolej międzymiejska (ang. *inter-municipal railway*) łącząca wszystkie miasta pierścienia. Całkowity obwód linii to 20 mil, więc dostanie się z dowolnego miasta do jego najodleglejszego sąsiada wymagałoby pokonywania odległości zaledwie 10 mil, co można osiągnąć według Howarda w 12 minut. Od każdego miasta prowadziłyby również linie kolejowe do miasta centralnego. Ten system kolei zapewniłby bezpośredni kontakt miast z Central City. Odległość od dowolnego miasta do centrum Central City miała wynosić tylko 3 mile, co można było pokonać w 5 minut. Szybki tranzyt kolejowy miał być też wyraźną zaletą dla osób mieszkających w centralnym mieście. Oprócz tego każde miasto satelitarne było połączone z każdym innym miastem grupy (pierścienia) bezpośrednią drogą (ang. *high road*).

Ebenezer Howard wierzył, że nadszedł czas, aby ludzkość w pełni skorzystała ze współczesnych wynalazków, dlatego zgodnie ze swoim wyobrażeniem „zbudował miasta według planu i środków, jakie są dostępne”, które zawarł w swojej publikacji. „Słuszne jest, aby... bracia mogli cieszyć się korzyściami z eksperymentu, który jest przeznaczony dla całej ludzkości”<sup>101</sup>. Aby każdy obywatel mógł doświadczyć tego, czym jest najpiękniejsze miasto na świecie, doświadczając czystego powietrza i będąc blisko, zaledwie kilka minut spacerem, od otwartych zielonych terenów podmiejskich. Każdemu mieszkańcowi miasta o stosunkowo małej liczbie mieszkańców miał służyć dobrze opracowany system kolei, dróg wodnych i dróg kołowych. Możliwość korzystania z łatwej, szybkiej i taniej komunikacji miała być w zasięgu wszystkich ludzi. „Dzięki szybkiej komunikacji powinniśmy być bliżej siebie niż w naszych zatłoczonych miastach, a jednocześnie będziemy otoczeni zdrowszymi i korzystniejszymi warunkami”<sup>102</sup>. Ebenezer Howard wierzył, że społeczeństwo łatwo przekona się, jak ogromną przewagę ma zaproponowany przez niego system w stosunku do stanu obecnego komunikacji Londynu.

Oddalenie wzajemne miast i położenie na uboczu zapewnić miało wspomniane wcześniej: bliskość natury, ciszę, spokój, świeże powietrze oraz miało sprawić, że powstaną małe wspólnoty lokalne silnie powiązane społecznie. Sposób zabudowy miał

<sup>101</sup> *Ibidem*, s. 19.

<sup>102</sup> *Ibidem*, s. 134.



być regulowany odgórnym planem uwzględniającym także istnienie obiektów użyteczności publicznej: biblioteki, sal spotkań, sklepów, ośrodków zdrowia i kultury – wszystko, co by sprawiło, że miasta będą samowystarczalne pod względem zaspokajania podstawowych potrzeb mieszkańców. „Są takie miejsca, jak parki czy otwarte przestrzenie, których ludzie zazdrośnie bronią i dlatego mieszkańcy miasta-ogrodu nie pozwolą, aby proces rozwoju zniszczył piękno ich miasta [...]. Miasto będzie się rozwijało, lecz jego rozwój nie zmniejszy ani nie zniszczy społecznych możliwości, piękna i wygody miasta, a nawet je zwiększy”<sup>103</sup> – w ten sposób, zapowiadał Howard, powstaną urbanistyczne hybrydy, w których życie będzie zdrowsze, przyjemniejsze i tańsze.

Każde pokolenie powinno budować według własnych potrzeb i nie jest naturą rzeczy, że ludzie powinni nadal żyć na starych obszarach, ponieważ mieszkali tam ich przodkowie. Nie powinni też pielęgnować starych przesądów, które wyrosły z wiary i bez większego zrozumienia. Czytelnik jest przez autora usilnie proszony, aby nie przyjmować za pewnik, że duże miasta, w których żyjemy, są do naszej egzystencji konieczne. Ebenezer Howard prosił także swoich odbiorców, aby nie zakładali, że jego projekt prawdopodobnie będzie ściśle realizowany w takiej formie, jak go przedstawiono. Schematy, które narysował – zastrzega, mogą być przydatne, ponieważ pokazują ogólne zasady, których należy przestrzegać. Trzeba jednak pamiętać, iż takie rozwiązanie, aby funkcjonowało poprawnie, potrzebuje wiele wolnej przestrzeni. Howard postawił też tezę, że rzeczywiste lepsze wyniki egzystencji można uzyskać, rozpoczynając od śmiałego rewolucyjnego planu. Uważał za błąd zakładanie, że rozwiązanie współczesnych problemów może nastąpić jako ewolucja określonych istniejących poglądów, postaw i mechanizmów. Nie da się pogodzić starej formy planowania miast z nowymi wyższymi potrzebami.

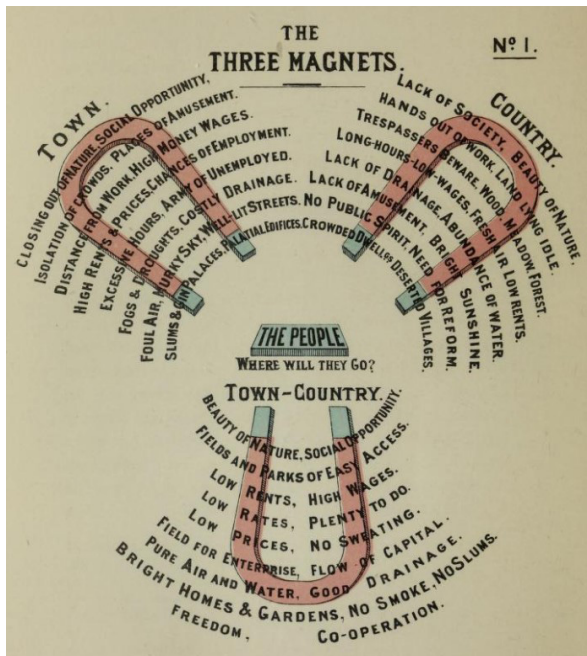
*To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform* sprzedała się w wystarczającej liczbie egzemplarzy, aby zaowocować drugą edycją *Garden Cities of To-morrow*. Ten sukces zapewnił autorowi wsparcie niezbędne do zrealizowania swojej wizji. Howard uważał, że wszyscy ludzie zgodzili się, że przeludnienie i zepsucie miast jest jednym z niepokojących problemów ich czasu. Wszechobecna zieleń, bliskość pracy i podstawowych usług, niezależność miast satelickich pozytywnie wpływały na postrzeganie koncepcji Howarda przez krytyków.

Oryginalny pomysł Garden City obecnie uważa się za koncepcję związaną głównie z planowaniem środowiskowym i urbanistycznym. Często postrzega się go jako (pozornie) prosty projekt „połączenia miasta z wsią”, połączenia przestrzeni wiejskiej i sieci miejskiej lub przeistoczenia sieci miejskiej w przestrzeń wiejską. Garden City jest zatem zwykle interpretowane jako koncepcja środowiskowa.

Podsumowując, program Garden City obejmuje planowanie. Jako jeden z użytecznych, „funkcjonalnych” wymiarów, ale w przeciwieństwie do powszechnego przekonania, nie koncentruje się on zasadniczo na samej idei planowania miasta.

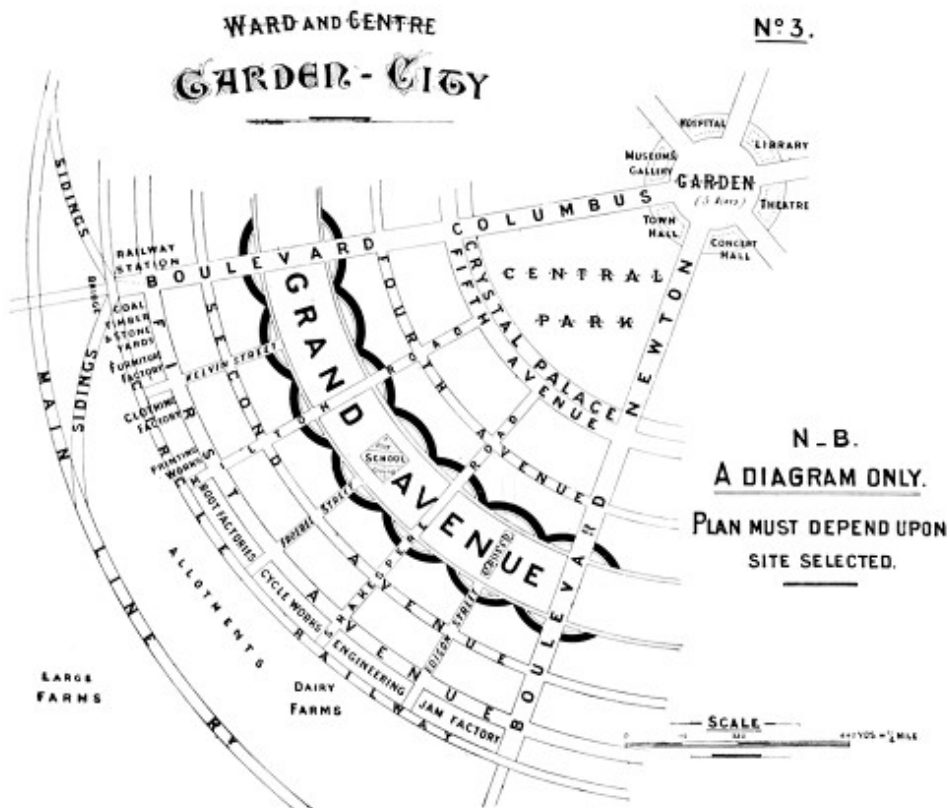
<sup>103</sup> *Ibidem*, s. 8.

W rzeczywistości przestrzenna, środowiskowa interpretacja „wielkiej idei” Howarda zyskała przewagę nad innymi głównie po przyjęciu tego szczególnego nastawienia przez ruch planowania miasta i wsi. Ten ostatni, choć częściowo stworzony przez samego Howarda na początku XX wieku, od tego czasu konsekwentnie wykorzystuje głównie ekologiczne przesłanki idei Garden City. W ten sposób zaprezentowano skróconą i wypaczoną wersję oryginalnego pomysłu, zamiast bardziej zróżnicowanego i wyważonego oryginalnego poglądu jego autora. Podejście do planowania przestrzennego zostało również przedstawione w kontekście wbudowanej przemysłowej matrycy ekspansyjnej, która jest rdzeniem wizji Garden City (jest to jeden z paradoksów historii wczesnego dyskursu planowania współczesnego). Potwierdzona przez autorytet coraz bardziej zinstytucjonalizowanego zawodu (szczególnie po drugiej wojnie światowej) interpretacja przestrzenna stała się w dużej mierze dominująca w dziedzinie planowania nauk społecznych i politycznych i miała tendencję do zatarcia innych, być może podobnych, a prawdopodobnie bardziej prezentujących wymiary oryginalnego pomysłu Garden City. W rzeczywistości dwaj architekci, którzy zrealizowali wizję Howarda w projekcie Letchworth Garden City z 1904 r., Barry Parker i Raymond Unwin, zapoczątkowali ten trend, koncentrując się bardziej na ustaleniach przestrzennych zawartych w różnych diagramach Howarda niż na globalnym programie społeczno-gospodarczym.



Ryc. 21. Idea 3 magnesów w wizji Garden City (źródło: E. Howard, *To-morrow: A peaceful path to real reform*, Swan Sonnenschein, London 1898, <https://archive.org/details/tomorrowpeaceful00howa/page/n11/mode/thumb>, dostęp: 2020)





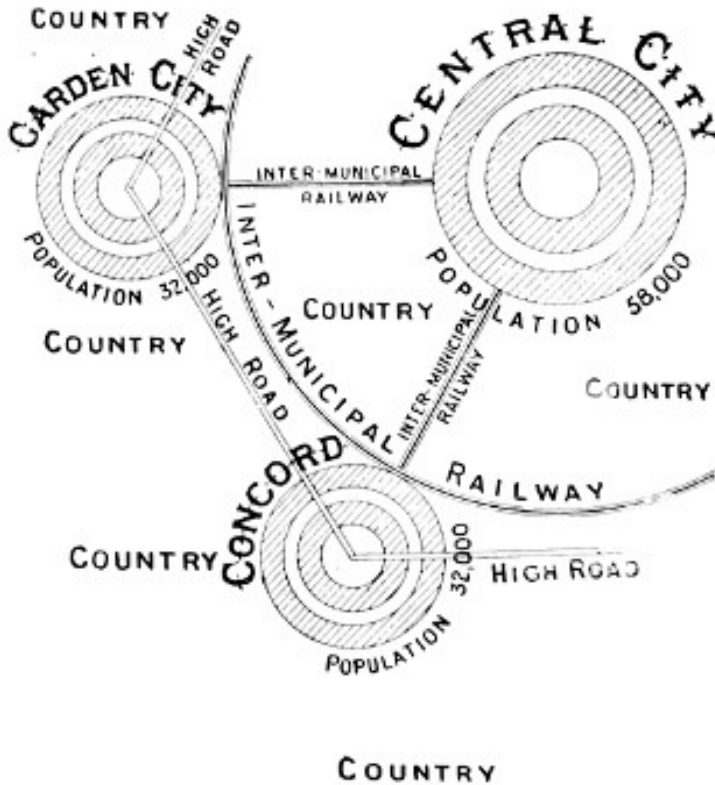
Ryc. 23. Wycinek i centrum Garden City

(źródło: E. Howard, *To-morrow: A peaceful path to real reform*, Swan Sonnenschein, London 1902, <https://archive.org/details/gardencitiesofto00howa/mode/1up>, dostęp: 2020)

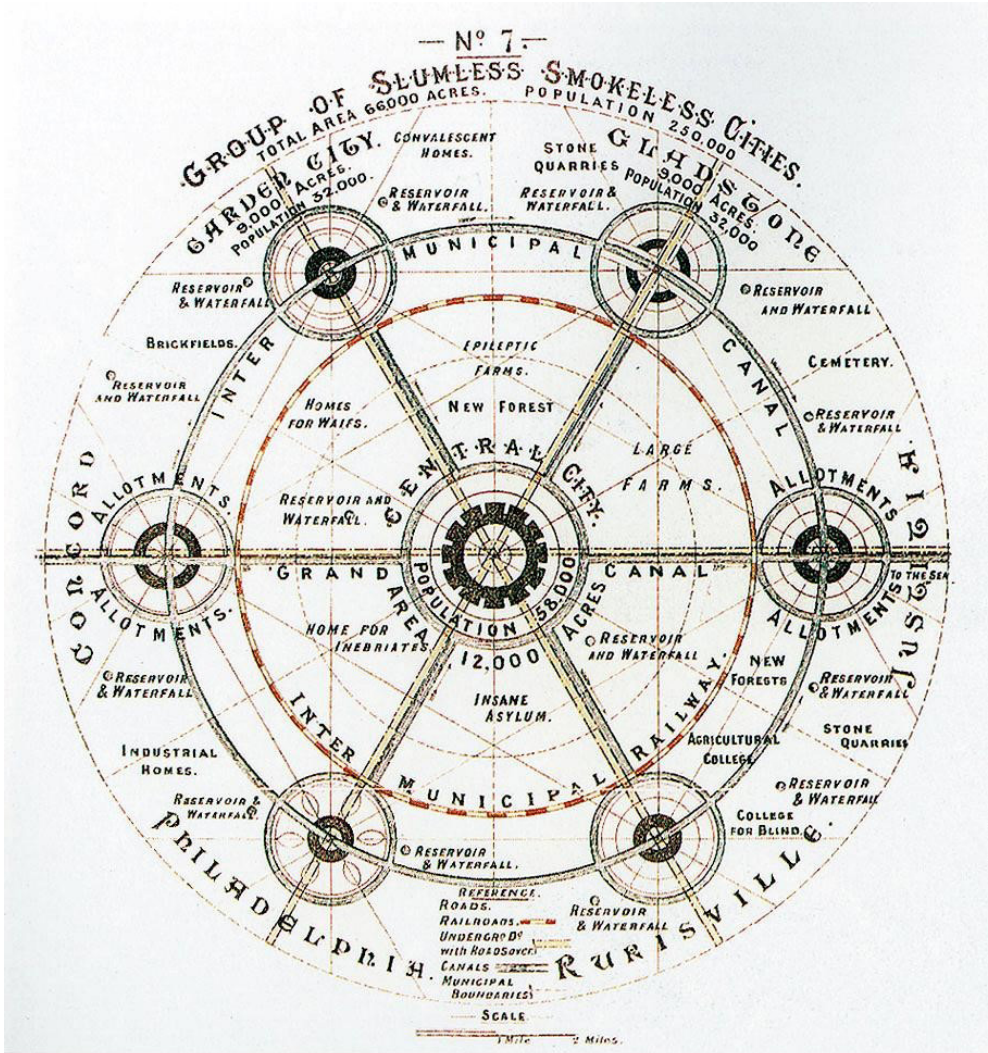
**N<sup>o</sup> 5.**

**— DIAGRAM —**

**ILLUSTRATING CORRECT PRINCIPLE  
OF A CITY'S GROWTH - OPEN COUNTRY  
EVER NEAR AT HAND, AND RAPID  
COMMUNICATION BETWEEN OFF-SHOOTS.**



Ryc. 24. Pierwotna idea połączenia Garden City z Central City  
(źródło: E. Howard, *To-morrow: A peaceful path to real reform*, Swan Sonnenschein, London 1902,  
<https://archive.org/details/gardencitiesofto00howa/mode/1up>, dostęp: 2020)



Ryc. 25. Całościowy schemat układu miast połączonych z Central City (źródło: E. Howard, *To-morrow: A peaceful path to real reform*, Swan Sonnenschein, London 1902, <https://archive.org/details/gardencitiesoft00howa/mode/1up>, dostęp: 2020)

## 2.5. MIASTO PRZEMYSŁOWE – TONY GARNIER

XIX-wieczna rewolucja przemysłowa sprawiła, że bardzo wielu ludzi z terenów wiejskich przenosiło się do ośrodków miejskich w poszukiwaniu pracy. Dramatyczne przeludnienie i niski standard zamieszkiwania, a zarazem nieograniczony żywiołowy boom miast doprowadziły do nadmiernego zagęszczenia ludności, zwierząt i obiektów. Miasta były brudne, zaśmiecone i śmierdzące. Brakowało na ich obszarach wspólnych terenów zielonych. Często stawały się epicentrum chorób i epidemii. W odpowiedzi na wymienione problemy i zaburzenia pojawiły się pomysły na uzdrowienie tej trudnej sytuacji w postaci nowatorskich idei urbanistycznych. Szeroko pojęty ruch nowoczesny dotyczył planowania przestrzennego. Pierwsi urbaniści oprócz realizacji swoich pomysłów zaczęli domagać się norm regulujących standardy mieszkalnictwa i infrastruktury sanitarnej itp. Mieli na celu zapobieganie powstawaniu substandardowych terenów i obiektów. Powszechną potrzebą stało się wprowadzenie w przestrzeń miejskie dużych zielonych przestrzeni parków i placów zabaw dla poszczególnych dzielnic. Pojęcie zagospodarowania przestrzennego było w tym czasie główną koncepcją urbanistyczną.

Wśród planistów, którzy zajmowali się planowaniem przestrzennym, na szczególne uznanie zasługuje Tony Garnier (1869–1948). Był on francuskim architektem i urbanistą, który swoją aktywność skoncentrował głównie na własnym rodzinnym mieście Lyonie. W działalności urbanistycznej jego podstawową ideą było rozdzielanie poszczególnych funkcji miejskich i ustanowienie odrębnych stref funkcjonalnych. Tak jak teoretycy doktryn politycznych Tony Garnier próbował znaleźć odpowiedź na wiele ówczesnych pytań poprzez rozważania spekulatywne, doszedłszy do wniosku, że realnym rozwiązaniem współczesnych jemu problemów może być budowa idealnego miasta przemysłowego tzw. Cité Industrielle. Tony Garnier po raz pierwszy tego typu plan opracował w 1904 r. Dla zaproponowanego przez siebie ośrodka określił ogólne normy, zasady i standardy. Miasto miało być położone na płaskowyżu w południowo-wschodniej Francji, ze wzgórzami i jeziorem na północy oraz rzeką i doliną na południu.

Tony Garnier był socjalistą, uważał, że społeczeństwo oparte na prawach socjalistycznych nie potrzebuje sądów, posterunków policji, więzienia ani kościoła. W swoim projekcie założył równość ludzi i dość konkretną wizję społeczną towarzyszącą zaprojektowanemu przez siebie miastu. Architekt zaproponował Cité Industrielle dla około 35 000 mieszkańców. Miasto miało mieć długość ok. 6 km i szerokość ok. 600 m. Projektując miasto, wprowadził 3 dzielnice: mieszkaniową, dworca kolejowego i przemysłową. Idea podziału na strefy była bardzo podobna do powstałej niemalże w tym samym czasie propozycji Ebenezera Howarda w projekcie miasta ogrodu. Studiując socjologię i architekturę, Tony Garnier starał się uwzględnić wszystkie aspekty miasta, w tym centrum administracyjne, tereny mieszkaniowe, produkcyjne i rolnicze.

Różne funkcje stworzonego przez niego miasta były powiązane ze sobą komunikacją kołową i pieszą, ale przestrzenie były nieco oddzielone od siebie, co tworzyło wyraźne strefy, różniące się również strukturą morfologiczną tkanki. Całość założenia uwzględniała cztery główne funkcje: pracę, mieszkanie, zdrowie i wypoczynek.

Strefa publiczna, ustawiona na płaskowyżu w sposób podobny do hellenistycznego akropolu, była złożona z budynków rządowych, muzeów i hal wystawowych oraz dużych obiektów sportowych i teatralnych. Obszar ten rozdzielał strefę mieszkalną na wschodnią i zachodnią. W rozmieszczeniu obiektów Garnier konsekwentnie utrzymywał strefowanie poszczególnych funkcji, tworząc niejako trzy podstrefy, tj. usług administracyjnych, muzeów i obiektów sportowych. Obszar ten pełnił rolę centrum miasta.

Wyraźnie zarysowana strefa mieszkalna składała się z prostokątnych bloków biegnących ze wschodu na zachód, nadając miastu charakterystyczną wydłużoną formę. Domy zostały umieszczone na dużych zielonych terenach, które miały umożliwić korzystanie ich mieszkańcom ze słońca i świeżego powietrza. Były one zorganizowane w skupiskach rozlokowanych wokół znajdujących się obiektów użyteczności publicznej, w tym szkół podstawowych, rozmieszczonych zgodnie z zasadą jednostek sąsiedzkich. Efektywność przemysłowego modelu architektonicznego i jego logiki funkcjonalnej została przełożona na formę prostych budynków mieszkalnych. Siedlisko obejmowało zarówno pojedyncze pawilony – budynki mieszkalne, jak i małe budynki wielorodzinne (maksymalnie 3-piętrowe). Ze względu na słabe przewietrzanie miast XIX wieku Tony Garnier zabronił realizacji w mieście obiektów w formie dziedzińców. Proponowane standaryzowane domy w kształcie sześciennym były szeroko otwarte na światło. W przypadku mieszkań założył, że w sypialniach przynajmniej jedno okno będzie od strony południowej tak, aby zapewniało odpowiednią ilość światła słonecznego i jednocześnie gwarantowało przewietrzanie tego pomieszczenia. Każda przestrzeń, nawet niewielka, powinna być dobrze oświetlona i wentylowana z zewnątrz. Tony Garnier zaplanował budowę fundamentów i ścian ze żwirobetonu, podłogi i pokrycia ze zbrojonego cementu. Projekty jego budynków przyjmują wyrafinowaną estetykę i kompozycję, które zwiastują Ruch Nowoczesny dwadzieścia lat wcześniej. W budynkach stosował szerokie okna, tarasy dachowe i konstrukcje szkieletowe. Przyjął możliwość stosowania innowacyjnych urządzeń technicznych w postaci bloków sanitarnych i ogrzewania zbiorowego. W salonach stosował wentylację grawitacyjną. Kładł duży nacisk na przyrodę. W jego projekcie obiekty zostały przeplecione dużymi, nieogrodzonymi terenami zielonymi, które umożliwiały swobodny przepływ pieszych.

Zwornikiem pomiędzy strefą przemysłową a mieszkalną był obszar wokół dworca kolejowego, był on zarezerwowany na wyższe kubaturowo hotele i domy towarowe. Dzięki czemu część mieszkalna miasta była wolna od wysokich budynków. Na placu przed dworcem miały być urządzone targi na świeżym powietrzu. W centrum znajdowała się wysoka wieża zegarowa – widoczna z całego miasta. Strefa ta stanowiła pewnego rodzaju węzeł komunikacyjny i połączenie ruchu miejskiego (pieszego,



tramwajowego, samochodowego) z ruchem podmiejskim (tramwajowym i kolejowym) oraz międzymiastowym (kolejowym). Główna linia kolejowa przechodziła pomiędzy fabryką a miastem. Newralgiczny tor komunikacyjny był całkowicie prosty, aby umożliwić korzystanie z pociągów rozwijających duże prędkości. Stacja towarowa znajdowała się tuż przy rzece – na zachodzie, a fabryki na wschodzie.

Tony Garnier planował efektywne wykorzystanie energii – miasto miało być zasilane przez elektrownię wodną z tamą, która znajdowała się powyżej miasta w górach.

Powyżej miasta, także w górach, położona była strefa służby zdrowia. Trzeba zauważyć, że praktyka medyczna tamtych czasów była prawie całkowicie pozbawiona sprzętu, narzędzi i zabiegów, które nie były jeszcze czymś powszechnym. Jednocześnie słońce i czyste powietrze były w owym czasie traktowane jak bardzo pomocne w leczeniu i przezwyciężaniu wielu chorób. Trzeba dodać, że w wyniku choroby płuc Tony Garnier stracił matkę i dwie ciotki. Dlatego w jego oczach celem wydawało się rozbicie dużych szpitali na jednostki zwane pawilonami, które miały zapewnić pacjentom bliski związek z przyrodą i innymi udogodnieniami. Takie rozwiązanie zdaniem francuskiego architekta miało sprawić, że ludzie poczują się szybciej zdrowi i bardziej zrelaksowani niż mieliby to miejsce w dużym, zatłoczonym otoczeniu. Strefa medyczna składała się z czterech części: szpitala na 715 łóżek, zakładu helioterapii (światłolecznictwa), sekcji chorób zakaźnych oraz obiektu dla inwalidów. Każdy z tych elementów miał rezerwę terenową do jego ewentualnej rozbudowy. Cała strefa miała być osłonięta od północy przed zimnym wiatrem, a od wschodu i zachodu miały powstać tereny zielone pełniące rolę kurtyn również chroniących przed wiatrem, od południa teren był otwarty na ekspozycję słoneczną.

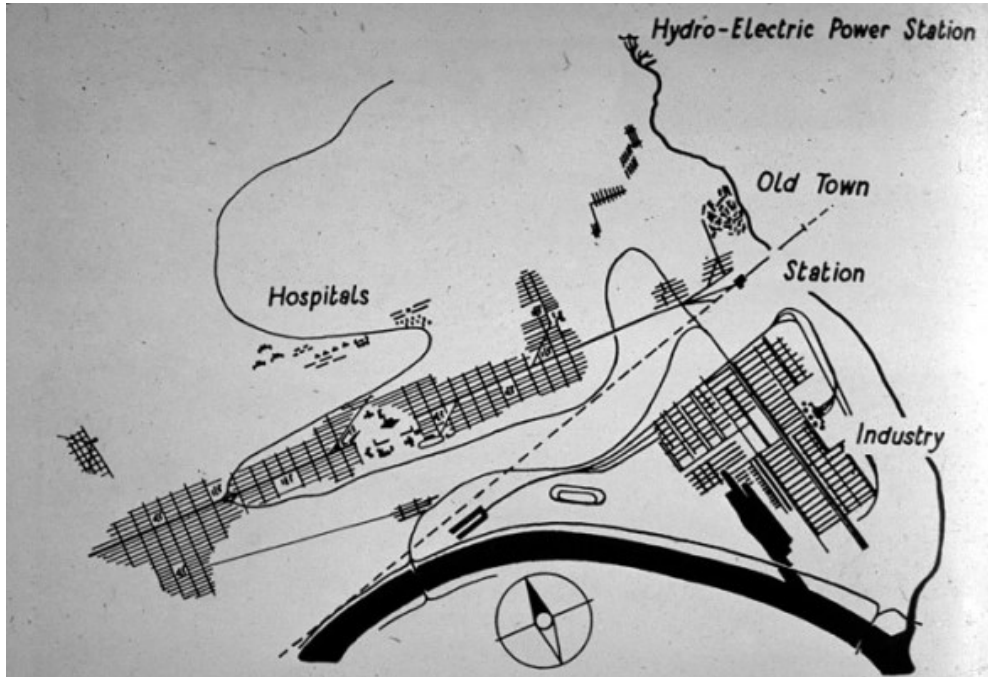
Dzielnica mieszkalna w projekcie Garniera jest uznana za jedną z pierwszych prób kreacji pasywnej architektury słonecznej. Garnier był zwolennikiem stosowania betonu w budownictwie. Chciał całkowicie zrezygnować z ornamentu – „Jeśli nasza struktura pozostanie prosta, bez ornamentu, bez formowania, wszystko będzie gołe, będziemy mogli pozbyć się sztuk dekoracyjnych we wszystkich ich dziedzinach”<sup>104</sup>, napisał w *Une Cité Industrielle* (Miasto przemysłowe), projekcie wydanym jako książka w 1916 r. Podkreślał pozytywne i prozdrowotne znaczenie zieleni, naturalnego światła w przestrzeni miejskiej. Nastawiony był silnie na wprowadzanie wspólnych udogodnień społecznych.

Tony Garnier zbudował swoje miasto wokół fabryk. Precyzyjnie, głównie pod tym kątem rozpracował program edukacyjny. Rysunki wielkich pieców strefy przemysłowej pozwalają docenić talent rysunkowy Tony'ego Garniera i uchwycić jego wizjonerską stronę. Bezkonkurencyjne i okazałe piece hutnicze pojawiają się jako zamienniki pałaców i świątyń, które już nie istnieją w nowym mieście i przywołują na myśl studentom futurystyczny świat współczesnych komiksów. Jest to swoistego rodzaju hymn dla społeczeństwa przemysłowego.

<sup>104</sup> T. Garnier, *Une cité industrielle*, [b.m.] 1916, s. 17.

Miasto przemysłowe stanowiło pomost między utopijnym socjalizmem Charlesa Fouriera i ideą Garden City Ebenezera Howarda z jednej strony, a późniejszym – modernistycznym planowaniem miasta z drugiej strony.

Sam plan jest wyraźnie zgodny z tradycją Beaux-Arts Camilla Sittego. Miasto przemysłowe Garniera jest jednym z najbardziej wszechstronnych i kompleksowych pomysłów miejskich. Miasto to nigdy nie zostało zbudowane, ale przyczyniło się do rozwoju różnych późniejszych koncepcji planistycznych m.in. Le Corbusiera<sup>105</sup>.



Ryc. 26. Plan miasta przemysłowego Tony'ego Garniera z widocznymi obszarami mieszkaniowym, przemysłowym, strefy szpitali i elektrowni wodnej (źródło: <https://senacatal.files.wordpress.com/2016/03/aoc263.jpg?w=584>, dostęp: 2020)

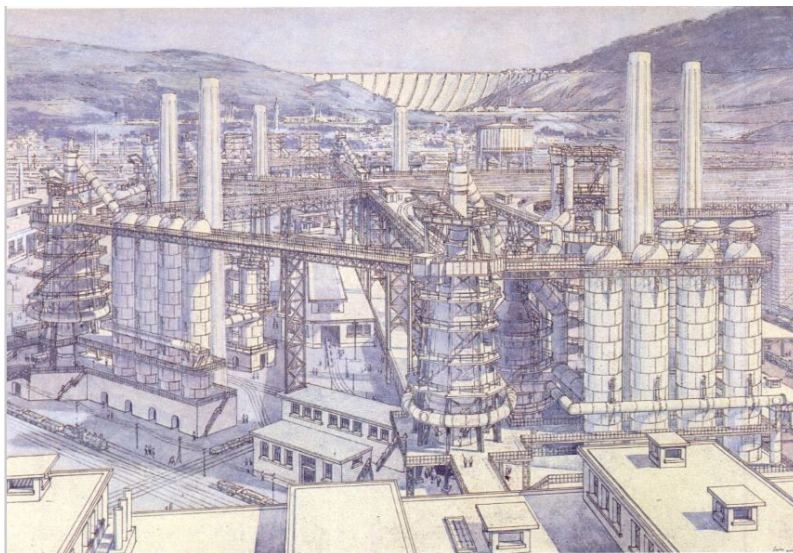
<sup>105</sup> W 1919 r. Garnier otrzymał list od młodego wielbiciela o imieniu Charles-Édouard Jeanneret, który właśnie był po lekturze tekstu Garniera. Projekt ten młody Le Corbusier określił mianem milowego – „Jest to kamień milowy wyraźnie wyznaczający miniony okres i otwierający wszelkie możliwe nadzieje... Za dziesięć lat [pana książka – R.B.] będzie podstawą wszelkiej produkcji i pierwszym znakiem rozpoznawczym” – wiele źródeł, m.in.: <https://autoportret.pl/artykuly/nietzscheanskie-metafory-le-corbusiera/> (dostęp: 2020); <https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/41610/1/The%20Mutual%20Culture.pdf> (dostęp: 2020).



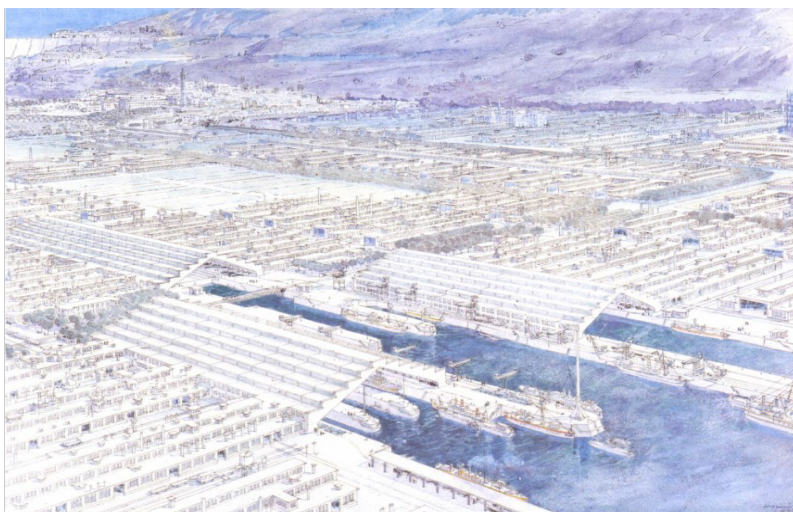
Ryc. 27. Szkic brzegu doliny wzdłuż miasta (źródło: T. Garnier, *Une cité industrielle*, Princeton Architectural Press, 1996 – first published: New York 1918, s. 21, [https://books.google.pl/books?id=TbkWcd7AqDgC&pg=PP19&lpg=PP19&dq=garnier+industrial+city+garnier+free&source=bl&ots=zG\\_Yzpj04C&sig=ACfU3U3aupistD8PuS17pZlZejXnLcifnQ&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwjJ2Y7gmProAhUFXpoKHetvBH0Q6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q&f=false](https://books.google.pl/books?id=TbkWcd7AqDgC&pg=PP19&lpg=PP19&dq=garnier+industrial+city+garnier+free&source=bl&ots=zG_Yzpj04C&sig=ACfU3U3aupistD8PuS17pZlZejXnLcifnQ&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwjJ2Y7gmProAhUFXpoKHetvBH0Q6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q&f=false), dostęp: 2020)



Ryc. 28. Szkic przestrzeni publicznych usługowych (źródło: T. Garnier, *Une cité industrielle*, Princeton Architectural Press, 1996 – first published: New York 1918, s. 20, [https://books.google.pl/books?id=TbkWcd7AqDgC&pg=PP19&lpg=PP19&dq=garnier+industrial+city+garnier+free&source=bl&ots=zG\\_Yzpj04C&sig=ACfU3U3aupistD8PuS17pZlZejXnLcifnQ&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwjJ2Y7gmProAhUFXpoKHetvBH0Q6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q&f=false](https://books.google.pl/books?id=TbkWcd7AqDgC&pg=PP19&lpg=PP19&dq=garnier+industrial+city+garnier+free&source=bl&ots=zG_Yzpj04C&sig=ACfU3U3aupistD8PuS17pZlZejXnLcifnQ&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwjJ2Y7gmProAhUFXpoKHetvBH0Q6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q&f=false), dostęp: 2020)



Ryc. 29. Szkic fabryki metalurgicznej (źródło: T. Garnier, *Une cité industrielle*, Princeton Architectural Press, 1996 – first published: New York 1918, s. 34, [https://books.google.pl/books?id=TbkWcd7AqDgC&pg=PP19&lpg=PP19&dq=garnier+industrial+city+garnier+free&source=bl&ots=zG\\_Yzpj04C&sig=ACfU3U3aupistD8PuS17pZlZejXnLcifnQ&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKewjJ2Y7gmProAhUFXpoKHetvBH0Q6AEwAHoEC AoQAQ#v=onepage&q&f=false](https://books.google.pl/books?id=TbkWcd7AqDgC&pg=PP19&lpg=PP19&dq=garnier+industrial+city+garnier+free&source=bl&ots=zG_Yzpj04C&sig=ACfU3U3aupistD8PuS17pZlZejXnLcifnQ&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKewjJ2Y7gmProAhUFXpoKHetvBH0Q6AEwAHoEC AoQAQ#v=onepage&q&f=false), dostęp: 2020)



Ryc. 30. Szkic fabryki metalurgicznej (źródło: T. Garnier, *Une cité industrielle*, Princeton Architectural Press, 1996 – first published: New York 1918, s. 33, [https://books.google.pl/books?id=TbkWcd7AqDgC&pg=PP19&lpg=PP19&dq=garnier+industrial+city+garnier+free&source=bl&ots=zG\\_Yzpj04C&sig=ACfU3U3aupistD8PuS17pZlZejXnLcifnQ&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKewjJ2Y7gmProAhUFXpoKHetvBH0Q6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q&f=false](https://books.google.pl/books?id=TbkWcd7AqDgC&pg=PP19&lpg=PP19&dq=garnier+industrial+city+garnier+free&source=bl&ots=zG_Yzpj04C&sig=ACfU3U3aupistD8PuS17pZlZejXnLcifnQ&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKewjJ2Y7gmProAhUFXpoKHetvBH0Q6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q&f=false), dostęp: 2020)

## 2.6. TEORIA MIASTA PASMOWEGO – NIKOŁAJ MILUTIN

Bezpośrednimi naśladowcami Artura Sorii y Maty byli Hilarión González del Castillo, Georges Benoit-Levy i Nikołaj Milutin. Dwóch pierwszych było współpracownikami Artura Sorii<sup>106</sup>, trzeci z kolei był radzieckim politykiem i architektem. Nikołaj Aleksandrowicz Milutin (1889–1942) był przedstawicielem ruchu konstruktywistycznego, związanego z porewolucyjnymi reformatorami. Zaproponował on przebudowę gospodarki opartą między innymi na decentralizacji przemysłu, wprowadzeniu nowego modelu życia, wyrzeczeniu się dziedzictwa historycznego, likwidacji przeciwieństw między miastem a wsią, możliwości przemysłowego budowania domów.

Najbardziej znaną koncepcję reformy Milutin zaproponował w formie nowej idei miasta, którą przedstawił w 1930 r. w książce *Socgorod. Problemy budownictwa miast socjalistycznych*<sup>107</sup>. Za system osadniczy najlepiej pasujący do wszystkich wymogów uznał miasto liniowe. Koncepcja polegała na stworzeniu liniowego układu, w którym występowałyby kilka funkcjonalnych niezależnych pasm. Pasma te miały być równoległe (do rzeki) i przeznaczone kolejno na: przemysł, zabudowę mieszkaniową i wypoczynek (nad rzeką).

Szczegółowo program poszczególnych pasów przedstawiał się następująco:

1. Terytorium torów kolejowych,
2. Terytorium przedsiębiorstw przemysłowych i komunalnych oraz związane z nimi części edukacyjne, naukowe i techniczne,
3. Zielony pas (strefa ochronna),
4. Autostrada,
5. Strefa mieszkalna:
  - pas instytucji użyteczności publicznych (stołówki, ambulatoria, pomieszczenia rady miasta itp.),

<sup>106</sup> González del Castillo, mimo że był prawnikiem, na podstawie obserwacji i doświadczeń z perspektywy mieszkańca i dyrektora La Ciudad Lineal zaproponował kilka usprawnień w teorii i strukturze. W 1919 r. w czasie wystawy w Brukseli przedstawił plan regionalny zawierający serię szerszych miast pasmowych o długości nie większej niż potrzebna do pomieszczenia 60 tys. mieszkańców i o wydzielonych strefach dla różnych aktywności. Wprowadził także w miejscach węzłowych place pełniące rolę centrum poszczególnych stref użytkowych, jednocześnie wyprowadzając poza obręb miasta główne linie kolejowe. Jego pomysłem, zaczerpniętym prawdopodobnie od Howarda, było wprowadzenie zielonych buforów oddzielających miasto liniowe od okolicy. Drugi z propagatorów – Georges Benoit-Levy – był początkowo bardzo krytyczny wobec miasta liniowego, jako że wywodził się z grupy zafascynowanej miastami-ogrodami, jednak z czasem doszedł do wniosku, że rywalizujące teorie są jedynie odmianą jednej idei. W 1927 r. zastosował model Sorii w planie rozwoju Paryża, zakładając w skali regionalnej utrzymanie pierścienia terenów niezabudowanych między granicą ówczesnego miasta a pasmem założenia liniowego o określonej gęstości zaludnienia, podjętego szybkim połączeniem z centrum Paryża. W przeciwieństwie do rozwiązań zastosowanych w Madrycie, Benoit-Levy wykorzystał do kształtowania pasma dwie główne osie: pierwszą dla zabudowy mieszkaniowej i drugą, odsuniętą od pierwszej, zawierającą obszary przemysłowe obsługiwane przez linię kolejową.

<sup>107</sup> H. Milutin, *Socgorod*, Strelbytskyy Multimedia Publishing, 2018.

- pas budynków mieszkalnych,
  - pas instytucji dla dzieci, tj. żłobki, przedszkola, szkoły z internatem;
6. Strefa parkowa (rekreacji):
- boiska, place zabaw, miejsca do ćwiczeń, baseny,
7. Strefa ogrodu:
- ogrody, mleczarnia, pasieki, farmy wodne, gospodarstwa rolne państwowe, pola irygacyjne.

Układ komunikacji Milutin sprowadził do linii kolejowej biegnącej na zewnątrz strefy przemysłowej oraz arterii drogowej między przemysłem a zabudową mieszkaniową. Uważał, że liniowy układ równoległy da możliwość stworzenia systemu, w którym połączone byłyby przemysł, transport, mieszkania oraz elementy schematu komunalnego.

Teren przemysłowy miał być usytuowany równoległe do terenu mieszkalnego, a pomiędzy znajdowałby się pas zieleni o szerokości 500 m. Miało to zapewnić mieszkańcom 15–20-minutowy czas dojścia do pracy na świeżym powietrzu, dzięki czemu dojazd do pracy transportem miejskim nie byłby potrzebny. Strefa zielona miała rozszerzać się w zależności od uciążliwości przemysłu i warunków terenowych.

W strefie mieszkalnej znajdować się miały oprócz budynków mieszkalnych żłobki, przedszkola, internaty dla uczniów, instytucje edukacyjne dla młodszych dzieci oraz stołówki, kluby kultury czy kawiarnie. Szkoły dla starszej młodzieży miały być sytuowane w pobliżu miejsc pracy, aby teorię kojarzono z praktyką pracy. Takie rozmieszczenie tych instytucji edukacyjnych miało wykorzystywać badania naukowe w produkcji, a praca i edukacja powinny być połączone. Łącząc laboratoria szkoleniowe i produkcyjne, warsztaty, pola, biblioteki, archiwa planowano osiągnąć nie tylko znaczne oszczędności kosztów, ale także włączyć produkcję do szkoły zgodnie z zamysłem Fryderyka Engelsa<sup>108</sup>. Podobnie grupowano placówki medyczne, apteki i przychodnie, które znajdowały się w strefie mieszkalnej, a sanatoria, szpitale i kliniki złożone z oddzielnych budynków sytuowano z instytucjami naukowymi poza strefą mieszkalną w najzdrowszych miejscach całej infrastruktury. W zabudowie strefy mieszkaniowej miała panować zasada ułożenia budynku względem stron świata w celu osiągnięcia idealnego oświetlenia światłem dziennym we wszystkich pomieszczeniach, zachowania ustalonego minimalnego 74-metrowego odstępu między budynkami, ustawionymi najlepiej w jednej linii.

Strefie mieszkalnej współtowarzyszyć miała strefa usług z urządzeniami komunalnymi i magazynami. Za terenem mieszkalnym znajdować się miały tereny rolnicze z obszarem produkcji mlecznej lub sadowniczym, miało to skrócić drogę kanalizacji na pola w celu użyznienia gleby. Kolej chciano umieścić blisko strefy przemysłowej, a główną drogę w postaci autostrady pomiędzy terenem zielonym a mieszkalnym. Nad rzeką miała być ukształtowana promenada (molo) prowadząca przez tereny mieszkalne i obszary nadwodne.

<sup>108</sup> *Ibidem*, s. 21.

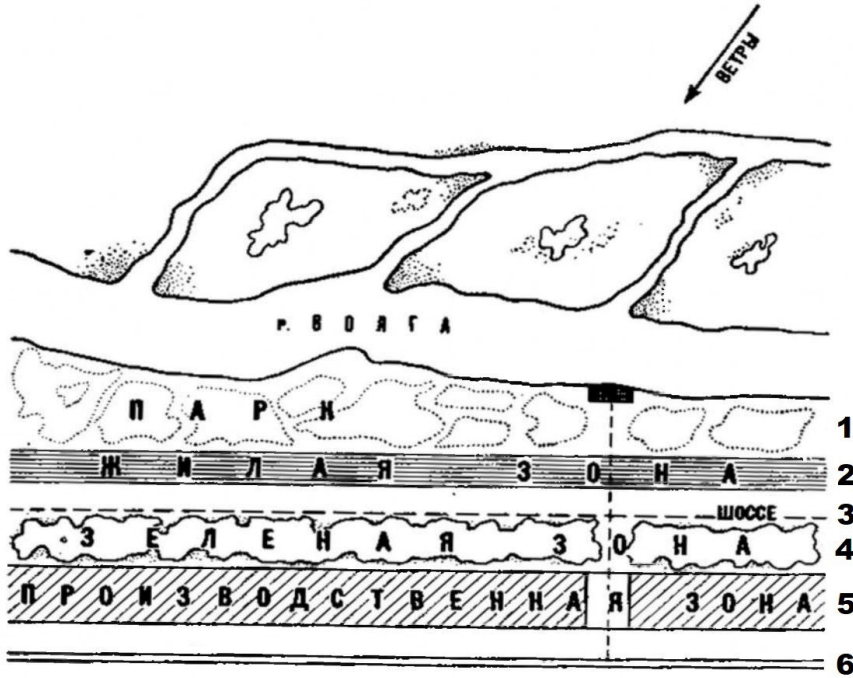
Można dodać, że planowanie miasta przebiegać musiało współzależnie z dominującymi kierunkami wiatrów i lokalnymi warunkami topograficznymi, tak jak ilustrował to zamieszczony w książce ideowy schemat liniowej osady towarzyszącej miejscowej fabryce traktorów. System przepływowy miał stanowić podstawę nowych układów miejskich.

Zainteresowanie nowym podejściem do miasta było determinowane przez wzrost liczby mieszkańców miast spowodowany szybkim tempem urbanizacji, z jednoczesnym poszukiwaniem nowych specjalnych form dobrobytu obywateli w ustroju socjalistycznym. Socjalistyczny rozwój miast odbywał się w dwóch głównych kierunkach: radykalnej odnowie istniejących i budowie nowych miast. Oba kierunki były podporządkowane jednemu celowi: stworzeniu najlepszych warunków życia dla narodu radzieckiego – jego pracy, wypoczynku i życia. W specjalnych czasopismach („Architektura Nowoczesna”, „Architektura ZSRR”, „Budownictwo Moskiewskie”) urbaniści omawiali główne plany umiejscowienia przedsiębiorstw przemysłowych, jako tworzących podstawy miast socjalistycznych, m.in. w Czelabińsku, Swierdłowsku, Magnitogorsku i innych miastach Uralu.

Projekt układem był podobny do wcześniejszej koncepcji liniowego miasta zaproponowanego przez Michaiła Ochitowicza. W przeciwieństwie jednak do Ochitowicza, którego liniowe miasto zostało zakończone węzłami przemysłowymi i tym samym ograniczone w rozwoju, koncepcja Milutina pozwalała na praktycznie nieograniczony wzrost liniowy. Milutin jako ekonomista zdawał sobie sprawę z kosztów budowy i braku funduszy w okresie szybkiej industrializacji. Starannie ważył pieniądze i korzyści z dostępnych scenariuszy wzrostu. Dlatego jego koncepcja opierała się na decentralizacji przemysłu, który musiał być rozłożony cienką linią wzdłuż głównej linii kolejowej, idealnie – zgodnie z naturalnym przepływem produkcji od surowców do gotowych produktów. Milutin wzorował się na gigantycznych zakładach produkcyjnych, takich jak GAZ (Горьковский автомобильный завод) lub STZ (Сталинградский тракторный завод). Niestety, teorii tej nie udało się sprawdzić. Jej wstępna wersja była opracowana dla Stalingradu. Niepowodzenie wynikało m.in. z tego, że wraz z mobilizacją społeczeństwa wokół idei „państwa, jako zagrożonej twierdzy” odrzucano dość szybko to wszystko, co uznano za obce, co wywoływać mogło dyskusje. Wówczas odrzucono także ideę miasta liniowego na rzecz tendencji ideologiczno-pokazowych zwanych dziś socrealizmem.

Milutin, w zgodzie z kierunkiem całego awangardowego frontu, budownictwo mieszkaniowe widział nie tylko jako narzędzie niwelacji starego świata, ale przede wszystkim jako sposób na wprowadzenie nowego modelu życia codziennego. Jego głównym elementem było powtarzane za Leninem hasło dotyczące wyzwolenia kobiety. „Kobieta – pisał Lenin – jest wciąż niewolnicą domową, mimo wszystkich wyzwalających ją ustaw, ponieważ przytłacza ją, dusi i poniża gospodarstwo domowe, które przykuwa ją do rondli i pieluch, trwoni jej pracę na roboty

wręcz barbarzyńsko nieprodukcyjne, drobne, denerwujące, otępiające, ogłupiające. Prawdziwe wyzwolenie kobiety, to prawdziwy komunizm, który rozpocznie się wraz z wyzwoleniem kobiety<sup>109</sup>.



Ryc. 31. Schemat pasm rozwojowych Nikołaja Milutina. 1 – strefa parkowa, 2 – strefa mieszkaniowa, 3 – autostrada, 4 – strefa zieleni, 5 – strefa przemysłu, 6 – linia kolejowa (źródło: H. Milutin, *Socgorod*, Strelbytsky Multimedia Publishing, 2018, s. 29)

## 2.7. KONCEPCJA JEDNOSTKI SĄSIEDZKIEJ – CLARENCE ARTHUR PERRY

Na początku XX wieku Nowy Jork był prężnie rozwijającym się miastem. Wzrost ruchu samochodowego oraz silna industrializacja stały się poważnym zagrożeniem dla prawidłowego funkcjonowania miasta. Przez prawie 50 lat nie stosowano żadnych rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu samochodowego, które stosujemy obecnie – sygnalizacja, znaki drogowe, przejścia dla pieszych. Brak uregulowania ruchu drogowego był przyczyną wielu wypadków i zgonów. Nie dostrzegano też w pierwszej fazie motoryzacji znaczącego negatywnego wpływu dróg, takiego jak hałas oraz pogarszający się stan środowiska, na życie mieszkańców.

<sup>109</sup> H. Milutin, *Socgorod*, Strelbytsky Multimedia Publishing, 2018, s. 21.



Elementy te zaczął dostrzegać Clarence Arthur Perry (1872–1944) – amerykański planista i socjolog. W jego centrum uwagi znalazły się osiedla mieszkaniowe, które przyrównał do wysp pośród wielkich arterii komunikacyjnych.

Perry pracował jako: dyrektor ds. rekreacji w fundacji Russell Sage zajmującej się dofinansowywaniem i publikowaniem badań z zakresu nauk społecznych, był też wykładowcą na nowojorskim uniwersytecie. Zauważył on, że niewielki dostęp do rekreacji wiąże się z problemem wyjścia poza granice osiedla, związanego bezpośrednio z niebezpieczną koniecznością przeprawy przez coraz bardziej ruchliwe drogi.

Pojęcie jednostki sąsiedzkiej nie należy jednak wyłącznie do Perry'ego. Pojawiło się ono po raz pierwszy w 1923 r. podczas posiedzenia, w którym udział wzięły dwie grupy silnie związane ze społecznym wymiarem urbanistyki: National Community Center Association oraz American Sociological Society w Waszyngtonie. Ostatecznie jednak to Perry w pełni usystematyzował termin w książce *Housing for the mechanic age* w 1939 r., na jej kartach autor określił optymalną liczbę osób przewidzianą na daną jednostkę o powierzchni: 65 ha – było to 5000–9000 mieszkańców. Scharakteryzował też rozkład infrastruktury społecznej, dróg i usług w przestrzeni, a nawet układ poszczególnych mieszkań. Clarence Perry na początku swojej książki umieścił następujące motto: „Każde szlachetne dzieło na początku wydaje się niemożliwe”<sup>110</sup>. Myśl ta świadczy o tym, że socjolog marzył o czymś większym niż tylko idea rozmieszczenia domów mieszkalnych wokół szkoły w określonym układzie funkcjonalnym.

Z czasem koncepcja jednostki sąsiedzkiej zyskała na popularności. Perry stworzył coś na wzór standardu urbanistycznego, ale przede wszystkim wizję sposobu urbanizacji nowych dzielnic mieszkaniowych powstających wokół prężnie rozwijających się miast przemysłowych na początku XX wieku. Jednostka sąsiedzka stała się też dla urbanistów czymś na wzór wyznacznika dobrej dzielnicy. Zdrowie oraz bezpieczeństwo obywateli były w modzie, a developerzy, aby sprostać oczekiwaniom klientów, często sięgali do koncepcji Perry'ego. Amerykański historyk Lewis Mumford podkreślał pozytywne znaczenie jego wizji. Uważał, że przy jej wykorzystaniu nowe tereny nie będą kreowane w sposób spontaniczny lub instynktowny, gdyż koncepcja pokazuje projektantom, jak to zrobić „z głową”.

Modelowe opracowanie koncepcji miało na celu przede wszystkim:

- ustalenie schematu planowania rozwoju budownictwa mieszkaniowego w obszarach metropolitalnych;
- przygotowanie wytycznych dla projektantów w tworzeniu funkcjonalnych, samodzielnych dzielnic w miastach z początku XX wieku;
- połączenie interesów i wymagań społeczeństwa, władz oraz przedsiębiorców.

<sup>110</sup> C.A. Perry, *Housing for the machine age*, Russell Sage Foundation, New York 1939, s. 4.

Koncepcja jednostki sąsiedzkiej Clarence'a Perry'ego ewoluowała od wcześniejszego pomysłu ograniczonego do aranżacji i podziału placów zabaw w rejonie Nowego Jorku do powszechnego kanonu projektowego. W swojej dojrzałej formie była traktowana jako kompleksowe narzędzie planowania przestrzennego, które powinno być wykorzystane do tworzenia samodzielnych dzielnic mieszkaniowych. Jej idea promowała styl życia z dala od „zgiełku” i poza zasięgiem wzroku dymu i brzydoty przemysłowych dzielnic.

Przy tworzeniu koncepcji jednostki sąsiedzkiej Clarence Perry kierował się 7 zasadami:

1. Życie społeczne miało być skoncentrowane wewnątrz jednostki sąsiedzkiej, z dala od ulicznego zgiełku oraz przemysłowego krajobrazu.
2. Szkoła powinna być zlokalizowana w centrum jednostki tak, aby dzieci nie musiały przekraczać żadnej głównej arterii komunikacyjnej, w odległości nie większej niż 0,5 mili od domu.
3. Przy szkole powinny być zlokalizowane tereny rekreacyjne udostępnione dla całej społeczności. Szkoła stanowiła lokalne centrum osiedla.
4. Dookoła jednostki sytuowane były główne drogi. Dzięki temu jednostka sąsiedzka posiadała wyraźne granice, a jednocześnie wyeliminowany był ruch samochodowy wewnątrz osiedla.
5. Drogi wewnętrzne często przybierały krzywe formy – celem tego zabiegu było zniechęcenie do poruszania się po nich samochodami oraz zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańcom. Miała być widoczna różnica w hierarchii dróg okalających jednostkę i tych wewnątrz niej.
6. Usługi lokalizowano wzdłuż zewnętrznych arterii (najlepiej przy skrzyżowaniach ulic). Ograniczano w ten sposób ruch zewnętrzny (dostawy do sklepów, klienci z innych dzielnic itp.).
7. Co najmniej 10% terenów jednostki powinno zostać przeznaczone na parki oraz przestrzenie otwarte umożliwiające wypoczynek oraz stwarzające szanse na nawiązanie interakcji pomiędzy mieszkańcami.

Koncepcja powstawała w okresie, w którym poczucie zagrożenia ze strony samochodów nie było jeszcze znaczące, a świadomość zagrożenia płynącego z intensywnego ruchu samochodowego była nieświadomiona. Nie istniało również powszechne zarządzanie ruchem kołowym w mieście w postaci przejść dla pieszych, sygnalizacji świetlnej i znaków drogowych. Mimo to Clarence Perry zauważał antyspołeczne konsekwencje motoryzacji oraz paradoksalne „życie kulturalne niekończącej się autostrady” wraz z jej „żałosnymi obozami rekreacyjnymi” na krótkich wybranych odcinkach, dlatego to wyobrażał sobie zaprojektowane przez siebie dzielnice jako zamknięte wyspy pośród rosnącego morza ruchu kołowego i niebezpieczeństw z nim związanych<sup>111</sup>.

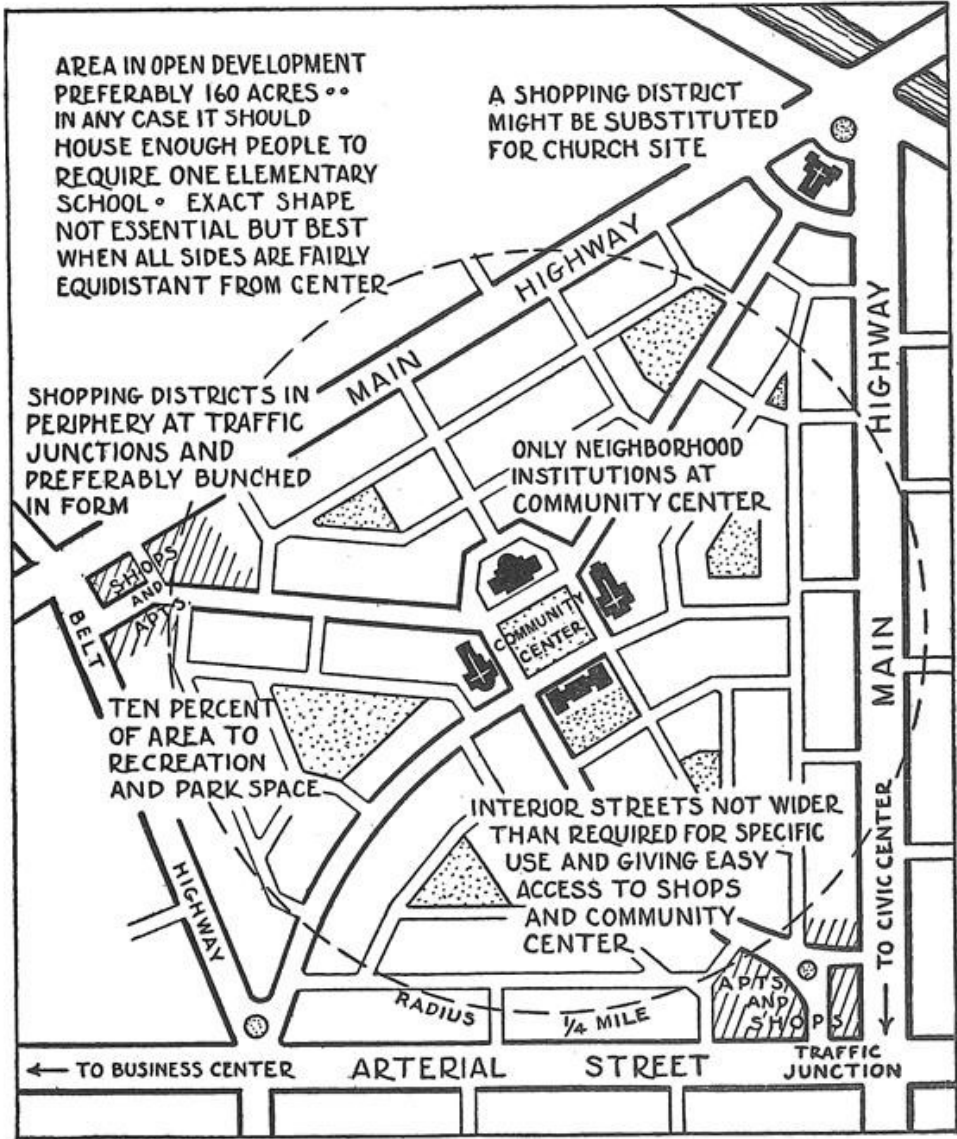
<sup>111</sup> *Ibidem*, s. 486–498.

Jednostka sąsiedzka miała służyć też jako antidotum na pojawiające się problemy identyfikacyjne, integracyjne i bezpieczeństwa. Wobec powyższego jednostka sąsiedzka na początku miała odgrywać rolę obszaru szczególnie dobrze radzącego sobie z rosnącymi problemami. Ostatecznie jednak służyła szerszym celom, takim jak chociażby osiągnięcie tożsamości miejskiej na poziomie „sąsiedztwa” i ram miejskich pojawiających się na poziomie najniższym i przekładającym się na całą strukturę. Z kolei korporacje deweloperskie wykorzystywały tę koncepcję w celu kontrolowania niepożądanych oddziaływań przemieszania rasowego w Stanach Zjednoczonych. Ślady wykluczenia pozostają widoczne głównie w ograniczonej dostępności obiektów – tylko dla mieszkańców, a nie dla ogółu społeczeństwa. Pojęcie jednostki sąsiedzkiej wiąże się częściowo z amerykańską szkołą studiów miejskich i ekologii, czyli tzw. szkołą chicagowską.

Schemat jednostki sąsiedzkiej skryształizował wiele rozproszonych wysiłków i teorii pojawiających się na początku XX wieku, m.in. koncepcję grup pierwotnych Charlesa Hortona Cooleya oraz koncepcję miasta jako wspólnoty mieszkaniowej, teorię wstępnego planowania sąsiedztwa, idee progresywizmu oraz poglądów na pożądaną formę rozwoju terenów mieszkaniowych wyrażaną przez różne stowarzyszenia właścicieli domów. Pomysł związany był również ze zmianami kulturowymi w technologii budowlanej i rolą budowniczych, architektów i pośredników w handlu nieruchomościami, a także pojawiającymi się koncepcjami urbanistycznymi oraz przekształceniami formalnymi i społecznymi w przestrzeni mieszkalnej – w tym względzie koncepcja stanowiła złożoną i dalekosiężną syntezę. W dużym stopniu była ona inspirowana pracami wspomnianego socjologa Charlesa Hortona Cooleya, który podkreślał potrzeby rodzin, w szczególności potrzeby matek i dzieci od dzieciństwa aż po wiek dorastania, a także potrzeby wszystkich pozostałych grup wiekowych, m.in. w dostępność do wspólnych obiektów kulturalnych takich jak: szkoła, biblioteka, sala spotkań, kino i kościół.

W okresie szybkiego rozwoju dzielnic mieszkaniowych na całym świecie Clarence Perry miał wielu zwolenników. Jednostka sąsiedzka porównywana była do nowoczesnego odpowiednika średniowiecznego kwartału lub parafii. Obszar jednostki sąsiedzkiej miał zwiększać poczucie identyfikacji z otoczeniem dla przybyszów, wspierania ich integracji przestrzennej, poprawiać spójność społeczną, a tym samym unikać patologii społecznej, przyjmując formę alienacji i obojętności obywatelskiej. Do niewątpliwych atutów idei Perry’ego można zaliczyć: poczucie zidentyfikowania mieszkańców z otoczeniem, ułatwienie integracji społecznej, unikanie patologii, bliskość usług oraz terenów rekreacyjnych, zwiększone poczucie bezpieczeństwa.

Koncepcja miała za zadanie usprawnić komunikację pomiędzy obszarami budownictwa mieszkalnego a usługami i terenami rekreacyjnymi. W etapie dalszej ewolucji zaczęto na jej przykładzie dostrzegać i podkreślać znaczenie sąsiedztwa oraz sens postrzegania miasta przez pryzmat mniejszych podobszarów. Jednostka sąsiedzka była traktowana jako komórka, która składała się na organizm miejski i budowała go.



Ryc. 32. Schemat jednostki sąsiedzkiej – Clarence Arthur Perry (źródło: C.A. Perry, *Housing for the machine age*, Russell Sage Foundation, New York 1939, s. 75)

W warstwie teoretycznej nawiązywała do teorii Charlesa Hortona Cooleya o grupach pierwotnych. Zdaniem tego badacza grupa sąsiedzka, oprócz rodziny i grupy rówieśniczej, charakteryzować się miała ścisłym zespoleniem jednostek poprzez stosunki osobiste oraz współpracę.

Jednakże koncepcja ta miała nie tylko same plusy, budziła także wiele kontrowersji. Początki XX wieku to burzliwy okres w historii USA. Krytycy koncepcji głównie skupiali się na segregacji, jaka dokonywała się w związku z takim zagospodarowaniem osiedli. Zamiast łączyć i integrować ludzi, zauważano podział miasta na sektory pod względem: rasowym, religijnym i klasowym. Jednostka sąsiedzka ukazywana była jako bastion, nieprzyjazny dla osób obcych. Krytycy jednostki sąsiedzkiej podkreślali, że często jednostka miała zupełnie odwrotny skutek niż pierwotnie zakładano. Oceniano, że był to instrument faktycznej segregacji grup rasowych, etnicznych, religijnych i ekonomicznych stosowany przez prywatnych deweloperów chcących wykorzystać fakt wydzielonej bardzo jednorodnej, a przez to bezpiecznej grupy społecznej. Przyrównywano jej działanie do zamkniętych kast arystokracji lub szlachty posiadającej swoje przywileje i strzegącej nienaruszalności swoich granic i dostępu dla ludzi z zewnątrz. W publikacjach krytyków użycie terminu „jednostki sąsiedzkiej” podkreśla „wykluczenie”. Kolejny problem dotyczył rozlewania się miast, krytycy uważali, iż powielanie schematu jednostki sąsiedzkiej powoduje rozrost terytorialny miast i ich nadmierną ekstensyfikację.

Współcześnie koncepcja jednostki sąsiedzkiej nadal jest wykorzystywana przez twórców związanych z ruchem nowego urbanizmu. Przyjmują oni, że zachowując jej zasady w zakresie wymogów kompozycyjnych, funkcjonalnych, w tym usługowych i administracyjnych oraz społecznych, osiąga się rezultaty satysfakcjonujące dla uniwersalnych potrzeb życia miejskiego.

## 2.8. BROADACRE CITY – FRANK LLOYD WRIGHT

Przez ponad pół wieku pytanie: „Kto jest największym amerykańskim architektem?” miało tylko jedną odpowiedź: Frank Lloyd Wright (1867–1959). Najpierw z jego rewolucyjnymi „domami prerii”, które wydawały się wyrastać bezpośrednio ze środkowego zachodu, z ich długimi, niskimi wspornikami dachów, a później z takimi arcydziełami jak Imperial Hotel w Tokio, Muzeum Guggenheima w Nowym Jorku i zapierającym dech w piersiach Fallingwater w zachodniej Pensylwanii Wright stał się synonimem „architektury organicznej” i stylu budowania, który wydobywał i podkreślał naturę materiałów. Dla wielu architektura Wrighta i „architektura amerykańskiej demokracji” były synonimami. Być może wynikało to z faktu, że sam Wright głosił wprost antykolektywistyczną demokrację, a w swoich projektach starał się osobiście wyartykułować ideę radykalnego indywidualizmu. Wright przypisywał zauważalny upadek amerykańskiej kultury pozbawionym skrupułów bankierom

i politykom. W latach 20. i 30. Wright stał się socjalistycznym rewolucjonistą alternatywnej lewicy, nawołującym do radykalnej transformacji amerykańskiego społeczeństwa. Transformacja ta powinna się oprzeć jego zdaniem na ideach głoszonych przez R.W. Emersona i T. Jeffersona. Fizycznym ucieleśnieniem tej utopijnej wizji była propozycja Broadacre City, przedstawiona w książce *The Disappearing City* w 1932 r.<sup>112</sup> Kilka lat później w 1935 r. przedstawił pierwszy model Broadacre City w Rockefeller Center w Nowym Jorku<sup>113</sup>. Była to makieta o wymiarach 3,7 x 3,7 m, reprezentująca hipotetyczną społeczność zamieszkującą obszar o powierzchni 10 km<sup>2</sup>, czyli 4 mil kwadratowych. Broadacre był obszarem zaprojektowanym dla 1400 rodzin (średnio po pięć lub więcej osób w rodzinie).

Już w samym tytule publikacji (*The Disappearing City* – Znikające miasto) Frank Lloyd Wright założył zanikanie miasta. Jego projekt był antytezą miasta i apoteozą nowo narodzonych przedmieści. Wizja Broadacre City była niejako manifestem, rodzajem oświadczenia planisty oraz planem społeczno-politycznym. Sam Wright twierdził, że „Miasto powinno być wszędzie i nigdzie”<sup>114</sup>. Projekt Wrighta z perspektywy architektonicznych teorii formy urbanistycznej był procesem, a nie formą. W gruncie rzeczy cały plan w swoim założeniu i opisie nie był układem dróg, budynków i przestrzeni, a społeczeństwem w działaniu. Miasto Wrighta wynikało z określonego porządku politycznego. Idea Broadacre City proponowała fizyczną strukturę i układ społeczny niezbędny do osiągnięcia prawdziwej nowej demokracji. Idee miejskie Wrighta bazowały na trzech podstawowych jego zdaniem prawach każdego człowieka:

- prawie do bezpośredniej wymiany towarów,
- prawie do posiadania ziemi,
- prawie do rozwijania się i życia według określonych idei.

Sam F.L. Wright wyobrażał sobie siebie jako geniusza, którego zadaniem jest rozwiązanie ogromnej liczby problemów przestrzennych, społecznych i ekonomicznych. Wright udoskonalał koncepcję w późniejszych książkach *When Democracy Builds* (1945) i *The Living City* (1958) i artykułach aż do swojej śmierci w 1959 r.<sup>115</sup>

Wright uważał, że dwa współczesne mu wynalazki – telefon i samochód – sprawiły, że stare amerykańskie miasta „przestały być nowoczesne” i przepowiadał, że gęste, zatłoczone aglomeracje, takie jak Nowy Jork i Chicago, „uschną i rozpadną się”. Twierdził, że „dzięki dzisiejszym nowoczesnym technologiom, systemom transportu i komunikacji nie ma już potrzeby, by ludzie kulili się w miastach, tak jak to robili w ciemnych czasach. Idea przestrzeni kosmicznej jest tak ważna, że ludzie powinni być w powietrzu i świetle”<sup>116</sup>. Uważał, że wkrótce Amerykanie przeniosą strefę

<sup>112</sup> F.L. Wright, *The disappearing city*, WF Payson, 1932.

<sup>113</sup> F.L. Wright, *Broadacre City: A new community plan*, *Architectural Record*, 1935, 77, 4, 243–254, <http://www.contemporaryurbananthropology.org/pdfs/Wright,%20Broadacre%20City.pdf> (dostęp: 2020).

<sup>114</sup> F.L. Wright, *The disappearing city... op. cit.*, s. 32.

<sup>115</sup> F.L. Wright, *When democracy builds*, University of Chicago Press, Chicago 1945; F.L. Wright, *The living city (1958)*, Mentor/New American Library, 1963.

<sup>116</sup> F.L. Wright, *Broadacre City... op. cit.*

zamieszkiwania na tereny wiejskie. Mimo że wiele osób, które miały okazję zapoznać się z projektem, uważało wówczas, że pomysł jest całkowicie dziwaczny, to jednak okazał się on proroczy. Już wkrótce rozrastające się podmiejskie regiony przekształciły amerykański krajobraz drugiej połowy XX wieku.

W czasach kryzysu lat 30. XX wieku Wright był jedną z wielu osób, która wysunęła teorię, że gdyby ludzie posiadali działkę, nawet niewielką, byłiby w stanie przetrwać. Dlatego w swoim projekcie założył, że każdy obywatel Stanów Zjednoczonych dostanie minimum jeden akr ziemi z rodzinną zagrodą na osobę. Ten koncept stanowił nową „podstawę i model społeczeństwa”. Dlatego m.in. cechą charakterystyczną Broadacre City jest to, że zawiera wiele małych gospodarstw i przeplatających się z nimi domów.

W systemie Broadacre władza została zredukowana do jednego mniejszego rządu dla każdego hrabstwa. Dystrybucja towarów miała być automatyczna i bezpośrednia. Miała również ograniczać się głównie do regionu pochodzenia towaru. Metody dystrybucji miały być proste i bezpośrednie, od producenta do konsumenta bez pośredników, najkrótszą i najbardziej bezpośrednią drogą. Nadzór architektoniczny miał być zredukowany do architekta powiatowego, który byłby odpowiedzialny za podział terenu i budowę podstawowych obiektów społecznych. Instytucje rządowe ograniczył Wright do niezbędnego minimum i rozmieścił w swoim modelu w kilku piętrowych budynkach nad brzegiem jeziora, instytucje edukacyjne natomiast usytuował na całym terenie.

Frank Lloyd Wright próbował opracować system, w którym ludzie mogliby spędzać więcej czasu ze swoimi rodzinami, nie przemieszczając się niepotrzebnie. Broadacre miało być „miastem” niezależnych gospodarstw, w którym ludzie byłiby odizolowani od siebie wystarczająco, aby zapewnić stabilność rodziny. Jednocześnie prawdziwe poczucie wspólnoty byłoby im zapewnione poprzez nowoczesną telekomunikację i transport. Wzorując się na idei anarchistycznego filozofa Piotra Kropotkina, Wright uważał, że obywatele Broadacre, jeśli będą dążyć do codziennej harmonii pracy fizycznej i intelektualnej, osiągną „ludzką pełnię”, którą zniszczyły według Wrighta współczesne dylematy i idee miasta modernistów. Uważał on, że wyznaczanie osobistej wolności i godności poprzez posiadanie ziemi jest sposobem, który gwarantuje harmonię społeczną i unikanie w konsekwencji walki klasowej. Biorąc pod uwagę podstawowe prawa człowieka, to jest wolność i swobodę, doprowadzi to do decentralizacji oraz zagwarantuje podstawowe prawa do życia człowieka z pierwotnym prawem do ziemi. Redystrybucja ziemi w Broadacre City i zasady jego organizacji stanowią ideę urzeczywistnienia podstawowych praw ludzkich w mieście.

Wright wierzył, że jego wizja pojawi się nieuchronnie i naturalnie w strukturze architektonicznej Stanów Zjednoczonych, zastąpi tradycyjne miasta i doprowadzi do zsyntetyzowanego rozwoju obszarów miejskich i wiejskich. Po zbudowaniu jedna samowystarczalna jednostka miasta Broadacre zajmowałaby powierzchnię 4 mil kwadratowych (1040 ha) i pomieściłaby około 5000 osób w 1400 domach<sup>117</sup>.

<sup>117</sup> D.L. Johnson, *Frank Lloyd Wright Versus America: The 1930s*, MIT Press, 1994, s. 140.

Wright twierdził, że idea Broadacre City będzie możliwa do zrealizowania głównie dzięki konsekwentnemu planowi wykorzystującemu system komunikacji i transportu. Osiągnięcie tego miało być możliwe przez równomierne rozmieszczenie i zintegrowanie jednostek, aby każde gospodarstwo domowe miało łatwy dostęp do wszystkich niezbędnych obiektów miejskich.

Jednym z najbardziej ambitnych pomysłów Wrighta dotyczących Broadacre City był system transportu, w mieście zaplanowano osobne pasy dla samochodów osobowych i ciężarowych z kolejką jednoszynową pośrodku. Według planu pod drogami znajdowały się duże magazyny, w których ciężarówki mogły rozładowywać swój ładunek, pozwalając mniejszym ciężarówkom na dystrybucję ładunku na całym obszarze lokalnym. Pod arteriami planowano także umieścić wszystkie niezbędne magazyny surowców, eliminując z powierzchni terenu nieestetyczne pryzmy i stopy materiałów. Wright wierzył, że z powodu zniesienia granic miasta demokracja zatriumfuje i „nikt nie będzie żył jako zwierzę niewolne lub dzikie; dziurawienie lub uwięzienie w jakiejś kabinie na przedłużeniu wąskiej uliczki”<sup>118</sup>.

Problemowi ruchu F.L. Wright poświęcił wiele czasu, uważał, że dynamiczny rozwój motoryzacji jest wyjątkowym udogodnieniem wpływającym zdecydowanie na wzrost komfortu życia. Fakt ten w niedalekiej perspektywie przyczynić się miał do dynamicznego powstawania Broadacres. Planista zakładał, że każdy obywatel będzie miał swój własny samochód. W rozwiązaniu przewidziano wielopasmowe autostrady, które zagwarantują przyjemność i bezpieczeństwo podczas podróży. Drogi w modelu zaprojektowano tak, aby nie było na nich żadnych przeszkód w postaci przejazdów kolejowych, ostrych łuków ani pochyłości. Wzdłuż dróg nie miało być billboardów ani słupów telefonicznych, miały je okalać wały ziemne obsadzone roślinnością zimozieloną, chroniące przed śniegiem oraz będące naturalnym zabezpieczeniem dla ruchu. Wszystkie linie energetyczne powinny biec pod ziemią. System drogowy składałby się z autostrad (każda o nie mniej niż sześciu pasach) i ich dróg pomocniczych (każda o nie mniej niż trzech pasach). Autostrady arterialne proponowano z zewnętrznymi pasami dla ciężarówek i szybkich kolei jednotorowych biegnących środkiem.

Stacje kolejowe zostałyby zastąpione przez składy lotnicze obsługujące aeratory, które, jak przewidywał Wright, mogłyby wystartować i wylądować pionowo i podróżować z prędkością 200 mil na godzinę. Zespoły paliwowo-serwisowe miały się rozwijać w dużych parkach w odpowiednich punktach na pożądanym skrzyżowaniach autostrad. Stacje paliw miały być ekskluzywnymi miejscami połączonymi z centrami handlowymi, rozplanowane zostały wzdłuż autostrad. Stanowiłyby kluczowe miejsca spotkań dla kultury skoncentrowanej na samochodach i obejmowałyby targi przydrożne sprzedające produkty z pobliskich gospodarstw, „świeże co godzinę”.

<sup>118</sup> F.L. Wright, *The living city* (1958), Mentor/New American Library, 1963, s. 96.



Dystrybucja towarów przepływałaby bezpośrednio od producenta do konsumenta. Przemysł w Broadacre City byłby własnością prywatną lub spółdzielczą. Ponadto mieszkańcami idealnego miasta Wrighta mieli być nie tylko rolnicy pracujący w niepełnym wymiarze godzin, ale także mechanicy pracujący w niepełnym wymiarze godzin i intelektualiści w niepełnym wymiarze godzin. Wszystko to miało stworzyć mnóstwo możliwości rozwoju dla każdego mieszkańca demokratycznych Broadacres<sup>119</sup>. Fakt, że każdy mieszkaniec Broadacre posiadałby co najmniej jeden samochód, pomógłby zatrzeć różnicę między projektowanymi kwartałami, a zatem umożliwiłby rozproszony rozwój. Późniejsze zmiany wizji miasta Broadacre obejmowały koncepcję samolotów dostępnych w tym samym stopniu co samochody, dzięki czemu całkowita mobilność miała być powszechną rzeczywistością.

Broadacre City zawierało modelową farmę, stację benzynową, modelowy wieżowiec, modelowe domy, targowiska, siedzibę powiatu (który byłby podmiotem zarządzającym), szkoły, teatry itp. W Broadacre wszystkie obiekty instytucji i administracji byłyby rozproszone po całym mieście, tak aby każdy obywatel miał do nich łatwy dostęp. Fabryki, sklepy, szkoły, centra kultury i budynki zawodowe byłyby niewielkie i rozproszone również po osadzie, tak aby nie było wyraźnego centralnego punktu<sup>120</sup>. Wright uważał, że centralizacja była reliktem przeszłości. Mimo że w historii centralizacja była momentami konieczna, to zdaniem Wrighta zawsze pociągała za sobą przeludnienie i obumarcie indywidualności i demokracji, twierdził jednak, że przy współczesnym mu rozwoju transportu samochodowego i elektryfikacji nie ma już potrzeby tworzenia struktur scentralizowanych.

Dominującym typem budynków były domy jednorodzinne, które znajdowały się w każdej części miasta. Nieco rzadziej w modelu Broadacre pojawiały się wieżowce. Wyglądały jednak bardziej jak wieże mieszkalne znajdujące się w otoczeniu przyrody i w oderwaniu od innych wysokich budowli. Wright próbował uciec od przepelnienia miasta i tworzenia jakichkolwiek koncentracji. Wizja Franka Lloyd Wrighta miała charakter dwubiegunowy: jednocześnie obejmowała wysokie struktury miejskie i wiejskie osady otoczone polami uprawnymi, które po połączeniu tworzyły zarówno pasterskie, jak i miejskie otoczenie<sup>121</sup>. Środowisko miasta Broadacre miało składać się z zaplanowanego systemu użytkowania terenu przypisanego do poszczególnych stref i obszarów. Wright zakładał, że jeśli Broadacres zastąpią zwykłe miasta i obejmą krajobraz Stanów Zjednoczonych, będą się one różnić między sobą pod względem rozkładu użytkowania gruntów, ponieważ funkcja powinna zawsze harmonizować z istniejącym krajobrazem.

Obszary mieszkalne miały być rozłożone na otwartym terenie i wpasowywać się w naturalny krajobraz. Domy – i wszystkie inne budynki – byłyby produktami

<sup>119</sup> A.C. Nelson, *The Planning of Exurban America: Lessons from Frank Lloyd Wright's Broadacre City*, *Journal of Architectural and Planning Research*, 1995, 12, 4, s. 339.

<sup>120</sup> *Ibidem*, s. 341.

<sup>121</sup> C.E. Aguar, B. Aguar, *Wrightscapes: Frank Lloyd Wright's Landscape Designs*, McGraw-Hill Professional Publishing, 2002, s. 256.

nowoczesnej architektury, zbudowanymi ze stali i szkła, aby umożliwić mieszkańcom łączenie się ze światłem słonecznym, powietrzem i ziemią. Żadne dwa domy nie mogłyby być do siebie podobne, ponieważ każdy wpisywałby się w krajobraz, na którym by go postawiono, a na wybór krajobrazu wpływałoby jego piękno i wyjątkowość. Zgodnie z architekturą organiczną każdy budynek miał być stworzony w taki sposób, aby stał się „przedłużeniem natury i jej zasad”<sup>122</sup>. Niedrogie, masowo produkowane „jednostki” domów miały pozwolić biedniejszym mieszkańcom budować unikalne, zintegrowane domy, póki po pokoju, w miarę osiedlania się i rozwoju nowej społeczności. Zaakceptowanie architektury organicznej jako fundamentu miasta powinno współgrać z kształtowaniem życia demokratycznego jego mieszkańców. Według Wrighta architektura organiczna umożliwia mieszkańcowi takiego terenu łączenie się z jego ziemią w taki sposób, że „zakorzenia się w wolności od ograniczającego pojęcia scentralizowanego miasta”<sup>123</sup>. Dlatego Stany Zjednoczone, jakie znamy, powinny zostać zastąpione przez Wrighta małymi domkami rozrzuconymi po wiejskim krajobrazie.

W rozwiązaniu przewidziano dom fachowca z laboratorium, dom minimalny z warsztatem, a także dom średniej wielkości oraz większy dom z luksusowym parkiem maszynowym. Były to domy z garażami dla jednego, dwóch, trzech i pięciu samochodów. Planowanym materiałem budulcowym miało być szkło. Innym pomysłem były pokoje bez dachu. Każda działka miała wyprowadzone przyłącza publicznej sieci, tj. wody, kanalizacji, energii elektrycznej, ropy i gazu, tak aby w przyszłości nie było konieczności uszkodzania chodników.

Inne części miasta – fabryki, gospodarstwa rolne, szkoły, miały posiadać niewielką skalę i prostą formę. Hotele byłyby rzadkie i podobne do domków letniskowych, powszechne miały być hotele na kółkach lub wodzie, umożliwiające masowe zwiedzanie „w podróży”. Szpitale miały być również mniejsze i składać się z rozrzuconych, nasłonecznionych klinik „tam, gdzie żaden niepełnosprawny lub chory nie musi nigdy widzieć innej niepełnosprawnej lub chorej osoby, chyba że tego chce”. Niewielkie centra gminne w każdym powiecie posiadały wszelkie niezbędne funkcje rządowe i administracyjne, a także obiekty rekreacyjne.

Kilka elementów miejskich Wright widział jeszcze bardziej radykalnie. Kościoły stałyby się niesekciarskimi przestrzeniami do gromadzenia i oddawania czci. Uniwersytety – po jednym na państwo – nie miałyby profesorów ani dużych grup, a tylko trzech „ojców spowiedników... Jeden wybrany przez naukowców, jeden przez artystów i jeden przez filozofów każdego państwa”<sup>124</sup>. Każdy z nich wybierałby osobiście studentów do pracy nad badaniami. Uważał, że istnieć znacznie większe i bardziej

<sup>122</sup> C.A. Cruz, *Wright's Organic Architecture: From 'Form Follows Function' to 'Form and Function are One'*, *Cloud-Cuckoo-Land Journal*, 2012, 17, 30, s. 29.

<sup>123</sup> B.B. Özpek, *Ayn Rand, Objectivism and Architecture*, Master's Thesis at Middle East Technical University, Ankara 2006, s. 53.

<sup>124</sup> F.L. Wright, *The essential Frank Lloyd Wright: critical writings on architecture*, Princeton University Press, 2010, s. 267.

formalne, wspierane przez przemysł centra projektowe, kształcące architektów i rzemieślników, w stylu stypendiów Wrighta w szkole The School of Architecture w Taliesin.

Problem szkoły Wright rozwiązał, projektując grupę niskich budynków w przestrzeni wewnętrznej miasta, połączonych niezależnymi ścieżkami, po których dzieci mogłyby się bezpiecznie poruszać. W grupie budynków przewidziano galerie wystawowe kolekcji wypożyczonych z muzeum, salę koncertową i wykładową, małe ogrody do pracy i nauki dzieci w małych grupach oraz kabiny do prowadzenia indywidualnych, zewnętrznych badań. Było też małe zoo, duże baseny i zielone place zabaw. Grupa ta znajdowała się w samym centrum modelu i zawierała także szkołę wyższą dostosowaną do podziału studentów na małe grupy.

Każda szkoła w mieście Broadacre miała być po pierwsze parkiem w najatrakcyjniejszej części obszaru, najlepiej nad potokiem lub akwenem. Każdy budynek szkolny powinien być niski i niewielki, wykonany z metali i szkła, umożliwiając przebywającym w środku ludziom życie w słońcu. Powinien składać się z mniejszych budynków. Normalne szkoły miały uczyć nie więcej niż 10 dzieci. Wright założył, że duże szkoły mogłyby kształcić w jednym momencie do 40 dzieci.

Miasto Broadacre było ucieleśnieniem poglądów Franka Lloyda Wrighta na świat i jego wartości, które budował przez całe życie. „Miasto Broadacre ucieleśnia program reformy gospodarczej, który jest podstawą modelowej demokracji, którą [Wright] nazwał Usonia”. Wright wierzył, że Broadacres, a zwłaszcza ich architektura i rozmieszczenie gruntów, będą idealnym środowiskiem, w którym zakwitnie demokracja, wolność i indywidualizm<sup>125</sup>.

Wright przewidział Broadacres rozciągające się na cały kraj, ale nie odniósł sukcesu we wdrażaniu tego pomysłu. Kilka jego późniejszych projektów odzwierciedlało plan na małą skalę, w tym Marin County Civic Center w Kalifornii, serię domów usonian i społeczność studencką w Usonia w stanie Nowy Jork. Wright luźno zainspirował kilka społeczności, w tym Rush Creek Village i niezwykle wpływowy Levittown (który z kolei zainspirował Lakewood w Kalifornii). Jednak żaden z nich nie osiągnął zmiany kulturowej, którą Wright uważał za konieczną.

Za redystrybucję ziemi i regulację jej użytkowania miał odpowiadać architekt hrabstwa. Miał on władzę przedstawiciela państwa we wszystkich sprawach związanych z przydziałem ziemi, ze zmianami przestrzennymi i z nadzorowaniem harmonii całości obszaru<sup>126</sup>.

Wszystkie zakłady użyteczności publicznej miały pozostać w rękach rządów stanowego i okręgowego, tak jak sprawy administracji, patroli, pożarnictwa, poczty, bankowości, licencji.

<sup>125</sup> J. Krohe, Jr., *Return to Broadacre City*, Illinois Issues, 2000, 26, 4, s. 28.

<sup>126</sup> F.L. Wright, *Broadacre City...* op. cit., 243–254.

Wyobraźcie sobie, że pojawiło się nowe poczucie budowania na amerykańskiej ziemi, która mogłaby wyhodować formy budowlane, które nie tylko są zgodne z prawdą, ale są wyraziście i wykraczają poza zwykłe funkcjonowanie w sferze ludzkiego ducha. W naszym nowym kraju może istnieć prawdziwa architektura dotychczas nieznaną. Tak, formy architektoniczne za pomocą tych wewnętrznych środków mogą teraz wyrosnąć, aby wyrazić głębsze poczucie wartości ludzkiego życia niż jakiegokolwiek istniejące wcześniej. Architektura może w niekończoność rozszerzać granice ludzkiej indywidualności dzięki bezpiecznej dyscyplinie wewnętrznej<sup>127</sup>.

Wright postulował wprowadzenie tzw. leśnictwa miejskiego, polegającego m.in. na wprowadzaniu dotacji na sadzenie „drzew użytkowych”, takich jak biała sosna, orzech włoski, brzoza, buk, jodła, oraz drzew owocowych, które upiększą miasto i nadadzą mu indywidualny charakter, prywatność i komfort.

Broadacre City zachęca do natychmiastowego porównania z bardzo różnymi modelami Garden City Ebeneza Howarda i miastami Le Corbusiera opartymi na wieżach w parku. Co ciekawe, całkowita gęstość zaludnienia Broadacre z jednej strony i wizja Garden City Howarda i Le Corbusiera z drugiej strony nie różniły się zbyt wiele, w zależności od faktycznego arealu otaczającego parku lub zielonego pasa. Zarówno plany Wrighta, jak i Le Corbusiera mocno uwzględniały mobilność samochodową.

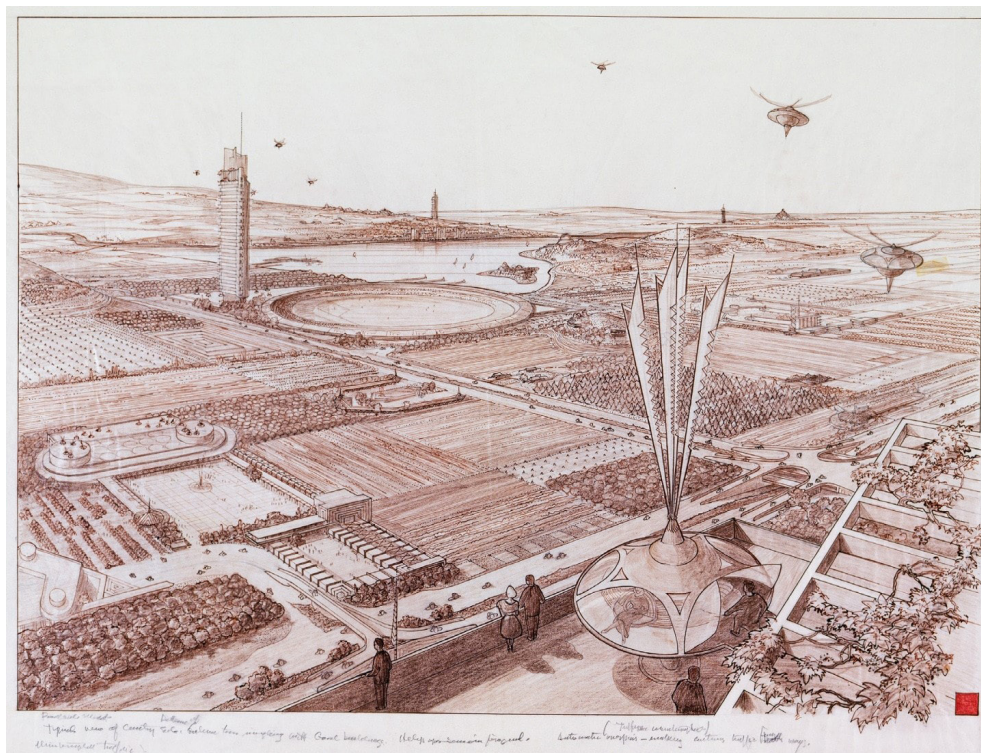
Od samego początku było oczywiste, że chociaż Wright używał terminu „miasto”, aby opisać Broadacre, tak naprawdę, według słów krytyka architektury Lewisa Mumforda, był „anty-miastem”. Dla krytyków takich jak Mumford miejsce takie jak Broadacre City zniszczyłoby wszystko, co dobre w mieście.

---

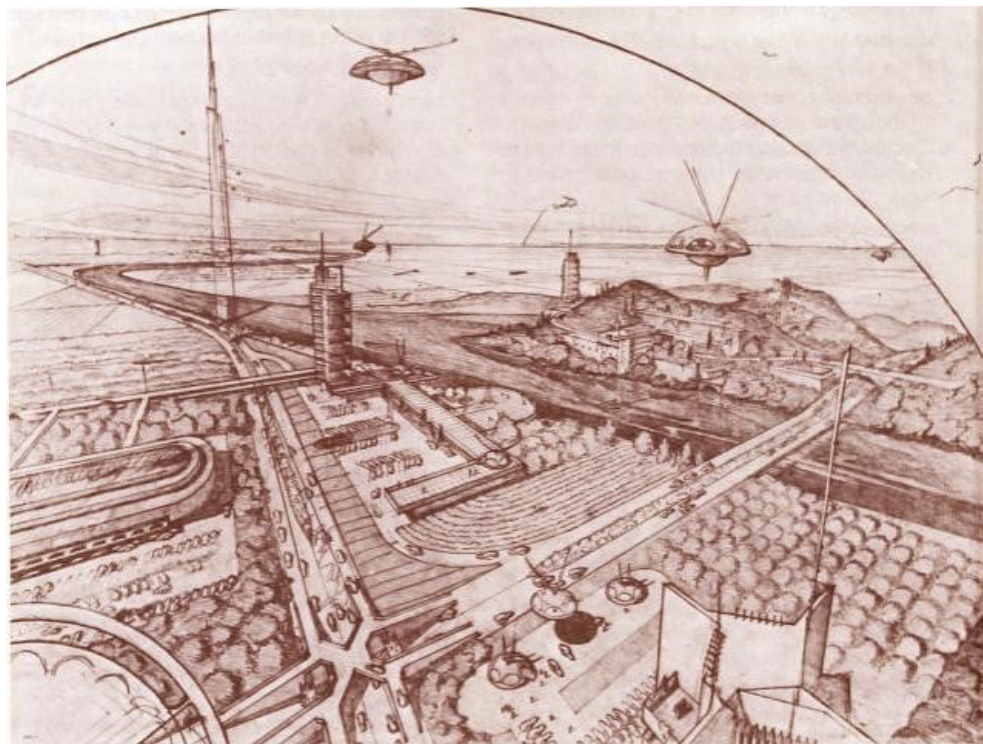
<sup>127</sup> F.L. Wright, *The essential Frank Lloyd Wright...* op. cit., s. 322.



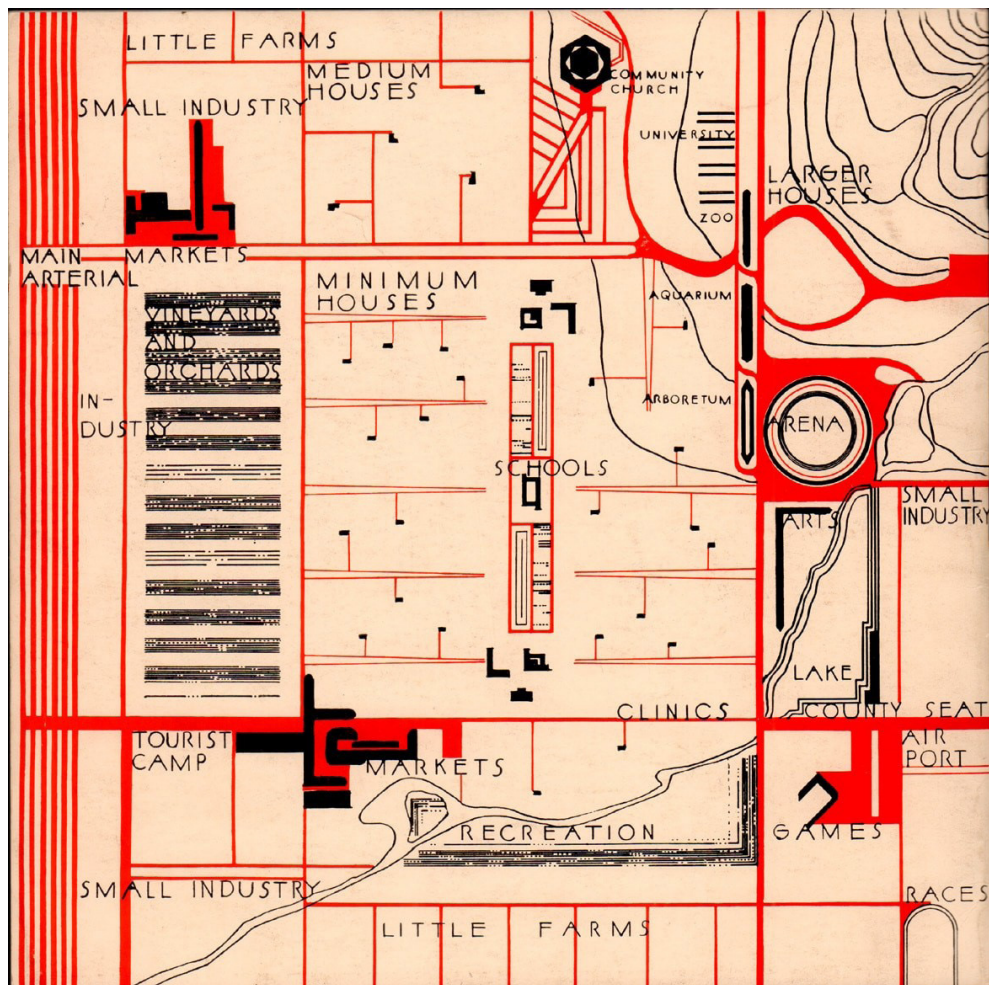
Ryc. 33. Model Broadacre City (źródło: F. Sdoutz, *Broadacre City model 1934 – 35*, [http://www.media architecture.at/architekturtheorie/broadacre\\_city/2011\\_broadacre\\_city\\_en.shtml](http://www.media architecture.at/architekturtheorie/broadacre_city/2011_broadacre_city_en.shtml), dostęp: 2015)



Ryc. 34. Perspektywa Broadacre City (źródło: <https://franklloydwright.org/reading-broadacre/>,  
dostęp: 2020)



Ryc. 35. Perspektywa Broadacre City  
(źródło: P.J. Meehan, *The master architect: conversations with Frank Lloyd Wright*, Wiley, New York 1984, s. 140, <https://archive.org/details/masterarchitectc0000wrig/page/140/mode/1up>,  
dostęp: 2020)



Ryc. 36. Plan Broadacre City  
(źródło: <https://frankloydwright.org/reading-broadacre/>, dostęp: 2020)



## 2.9. PLAN VOISIN I INNE IDEE – LE CORBUSIER

Pierwszy artykuł Le Corbusiera, a właściwie Charles'a-Édouarda Jeannereta-Grisa na temat urbanistyki ukazał się w czerwcu 1922 r., miał on wtedy 35 lat. W tym czasie jego ogólna teoria i wizja dotycząca architektury została w znacznej mierze już opracowana. Swoją wiedzę w zakresie budownictwa opierał na doświadczeniu zdobytym w czasie podróży, zwiedzał północ Włoch, Mediolan, Florencję, Kartuzję w Galluzzo, Sienę, Bolonię, Padwę i Wenecję, a następnie na terenie Austro-Węgier zwiedził Budapeszt i Wiedeń. W Wiedniu przez pół roku pracował u jednego z współzałożycieli wiedeńskiej secesji – Josefa Hoffmanna, poznał także idee i projekty prekursora modernizmu Adolfa Loosa. W marcu 1908 r. po raz pierwszy pojechał do Paryża, gdzie przez 15 miesięcy praktykował u paryskiego architekta i przedsiębiorcy, tzw. ojca żelbetu, Auguste'a Perreta; w 1909 r. spotkał w Lyonie Tony'ego Garniera.

Jego początkowy podziw idei Johna Ruskina i teorii Camilla Sittego (*City Planning According to Artistic Principles*, 1889), a także miast-ogrodów Ebeneza Howarda i średniowiecznych miast uległ zmianie wkrótce po osiedleniu się w Paryżu w 1917 r. Podczas gdy jego rodzinne La Chaux-de-Fonds było dobrze prosperującym miastem zegarmistrzowskim w szwajcarskim regionie Jura, Paryż – podobnie jak większość miast zachodnich po pierwszej wojnie światowej – musiał stawić czoła dwóm poważnym problemom: brakowi mieszkań i wzrostowi wykorzystania pojazdów prywatnych w miastach przeznaczonych dotąd dla ruchu konnego. Gęstość ludności Paryża sięgała 1070 osób na hektar. Pokoje w mieszkaniach o wymiarach odpowiednich dla jednej lub dwóch osób były zajęte w nocy przez sześć do dziesięciu osób z dziećmi. Ludzie w tych mieszkaniach spali na dwie zmiany, równocześnie zazwyczaj również pracując na dwie zmiany w fabryce. Łóżka były tak zatłoczone i ciągle użytkowane, że podobno nigdy się nie ochładzały.

Część badaczy twierdzi, że przyjazd i pobyt Le Corbusiera w Paryżu „dały mu tak wiele elementów jego późniejszej urbanistyki – klasyczne widoki, parki z krętymi ścieżkami, linie transportu na różnych poziomach. Ukształtowały jego idee urbanistyki”<sup>128</sup>.

W siedemnastym numerze „L'Esprit Nouveau” Le Corbusier przedstawił swoje przemyślenia dotyczące miasta. Jego pomysły, dość schematyczne na początku, były rozwijane stopniowo, z okazjonalnymi modyfikacjami i zmianami, w ciągu następnego dziesięciolecia. Le Corbusier niewiele wiedział o planowaniu urbanistycznym i miałby trudności ze znalezieniem wskazówek w tej rodzącej się dziedzinie. Zaczął od zera, a skłoniła go do tego percepcja ogromnych problemów istniejących miast. Problemy te miały długą historię: rozwinęły się bez kontroli ewolucji miasta. Wyjaśniając ten punkt, Le Corbusier wyróżnił dwa możliwe scenariusze, tzw. drogę osła (*they donkeys way*) i drogę człowieka (*the way of man*). Wyjaśniał, że człowiek idzie

<sup>128</sup> W. Curtis, Jr., *Le Corbusier – ideas and forms*, Phaidon Press, London 1986, s. 29.

w linii prostej, ponieważ ma cel i jakieś postanowienie, wie, dokąd idzie. Osiołek z kolei biegnie z roztargnieniem, zygzakując, aby uniknąć dużych kamieni, omijając strome zbocza i pozostając w cieniu – wysila się jak najmniej.

W swoim manifestie z 1922 r. Le Corbusier sformułował podstawowe problemy istniejących miast, twierdząc, że „Przetrwanie i podtrzymywanie przestarzałych ram paraliżuje rozwój miast. Przemysł i handel zduszane są przez zacofane miasta”. Uważał on, że tradycjonalizm w dużych miastach, utrudnia rozwój transportu, skutecznie osłabiając wszelką działalność, zabijając postęp i zniechęcając do nowych pomysłów i inicjatyw. Stawiał też tezę, że „rozpad starych miast i dzisiejsza presja pracy powodują choroby fizyczne i psychiczne”.

Wierzył, że układ i forma miasta określa nie tylko stan fizyczny, ale także stan psychiczny jego mieszkańców. Dlatego też utrzymywał, że niezdrowe społeczeństwa powstają na skutek zamieszkiwania w mizernych, cherlawych i niewłaściwych miastach. Wigor, żywotność i produktywność narodu zdaniem Le Corbusiera zależą od warunków, jakie panują w miastach, a duże miasta rządzą i współtworzą życie narodu. Wyjaśniał przy tym, że „współczesne miasta nie będą w stanie zaspokoić obecnych potrzeb, jeśli nie zostaną przystosowane do nowych warunków życia”. „Aby przekształcić miasta, musimy odkryć podstawowe zasady współczesnego planowania urbanistycznego”<sup>129</sup>.

Teoria planowania przestrzennego Charles'a-Édouarda Jeannereta-Grisa była rozwijana przez niego w kolejnych dekadach, a całość jego twórczości w tej dziedzinie jest próbą poszukiwania podstawowych i uniwersalnych zasad rodzącej się urbanistyki. Całość życiorysu twórczego Le Corbusiera w zakresie urbanistyki i planowania przestrzennego można podzielić na cztery etapy, zgodnie z jego sztandarowymi projektami:

1. A Contemporary City, 1922
2. Plan Voisin, 1925
3. The Radiant City, 1935
4. The Great Waste, 1937
5. Regional Planning, 1939

### A CONTEMPORARY CITY, 1922

Zasady Le Corbusiera dotyczące planowania urbanistycznego, przedstawione w jego pierwszym artykule opublikowanym na łamach założonego przez siebie czasopisma „L'Esprit Nouveau” zostały ponownie przez niego opublikowane w 1925 r. w książce *Urbanisme. The City of Tomorrow and its Planning* (Miasto jutra i jego planowanie), idee te łączą się z koncepcją projektu A Contemporary City for Three Million People, który został zaprezentowany w 1922 r. na wystawie d'Automne. Le Corbusier

<sup>129</sup> *Ibidem*, s. 78.

podkreślał, że jego projekt został powitany ze zdumieniem, wzbudzając u jednych gniew, a u innych entuzjazm. Z racji tego, iż zaprezentował on bardzo radykalne rozwiązanie, które wywoływało dość skrajne uczucia, postanowił on przedstawić szersze wyjaśnienie, które zawarł w opublikowanej przez siebie książce.

Postępując jak chemik w swoim laboratorium, odrzuciłem przypadki szczególne lub skrajne i przyjąłem idealną sytuację. Nie próbowałem przewyżżyć istniejącego stanu rzeczy, ale skonstruowałem rygorystyczny, teoretyczny schemat, który umożliwiłby sformułowanie podstawowych zasad współczesnego planowania urbanistycznego... Bo zaplanowanie dużego współczesnego miasta oznacza wzięcie udziału w ogromnej bitwie. A jak możesz stoczyć bitwę, jeśli nie wiesz dokładnie, o co walczysz?... Musimy mieć wytyczne. Musimy mieć podstawowe zasady nowoczesnego planowania miejskiego<sup>130</sup>.

Le Corbusier kierował się zasadą, że należy dążyć do różnorodności w ogólnym wyglądzie miasta i wspólnocie w poszczególnych budynków. W tym względzie ocenę estetyczną miasta postrzegał w następujący sposób:

Gdy przechodzimy przez miasto, nasze umysły mogą ocenić ogólny plan i doceniamy skoordynowane i majestatyczne układy, ale nasze oko, ograniczone do mniejszego zakresu pola widzenia, widzi tylko ciąg komórek: postrzępiony, rozczłonkowany, zróżnicowany, złożony, uciążliwy widok... Nadmierne obciążenie [jego odczucie – R.B.] jest tylko bólem i zmęczeniem, a umysł, po tej pierwszej porażce, w której był nękany, jest wyczerpany, aby reagować na wspaniałe układy... Gdyby istniała jedność w szczegółach, umysł uwolniony od obciążeń byłby w stanie docenić wielkość całości... Jednorodność szczegółów oznacza przyzwoitość, powściągliwość i zgodność w szczegółach<sup>131</sup>.

Twórca był zdania, że nadszedł czas, by z miast zniknął nieporządek i ustąpił on miejsca porządkowi i spokojowi. Uważał on, że będzie to możliwe, gdy zaczniemy opierać rozwiązania urbanistyczne na jednolitym standardzie. Twierdził on, że „współczesny trud” wymaga ciszy i świeżego powietrza, a nie zwietrzałego i zatęchłego tlenu. Miasta powinny zwiększyć gęstość ludności, ale nie kosztem otwartych przestrzeni, które są ich płucami. Postulował zwiększenie otwartych przestrzeni, jednocześnie zmniejszając odległości pomiędzy poszczególnymi obiektami i funkcjami, dlatego uważał, że centrum miasta musi być budowane pionowo. Dzielnice mieszkalnych miasta nie wolno już budować wzdłuż korytarzy-ulic, pełnych hałasu i pyłu i pozbawionych światła. „To prosta sprawa, aby zbudować mieszkania miejskie z dala od ulic”.

<sup>130</sup> *Ibidem*, s. 158.

<sup>131</sup> *Ibidem*, s. 64.

## Charles-Édouard Jeanneret-Gris zakładał:

Jeśli mamy uprzemysłowić metody budowlane, nie możemy dłużej budować indywidualnych budynków na zamówienie, z których każdy ma swoje osobliwości; musimy budować całe ulice, całe dzielnice. Musimy zatem dokładnie przestudiować podstawową jednostkę, mieszkanie ludzkie, określić właściwy moduł i produkować go masowo, a następnie regularny i cichy wzór utworzony przez kolejne te jednostki rozciągałby się daleko poza nędzną ulicę korytarza, do rozległych kompozycji architektonicznych. Planowanie urbanistyczne musi zlikwidować istniejące ulice, a tworząc nowe projekty budowlane, trzeba kreować nową architektoniczną symfonię na znacznie większą skalę. Ulica-korytarz i jej dwa chodniki, wciśnięte pomiędzy wysokie budynki, muszą odejść<sup>132</sup>.

Krytyka korytarza-ulicy była początkiem trwającej wiele lat kampanii, która stała się ważną częścią jego wizji urbanistycznej.

Contemporary City Le Corbusiera składało się z trzech podstawowych elementów: centralnej dzielnicy biznesowej otoczonej dzielnicami mieszkalnymi; dużego, otwartego pasa do przyszłej ekspansji; i dalej, przedmieścia z terenami mieszkalnymi i przemysłowymi. Dzielnica biznesowa miała pomieścić od 400 000 do 600 000 osób, a gęstość zaludnienia miała się wahać nawet do 4164 osób na ha (tj. 1200 osób na akr). W otaczającej dzielnicy mieszkaniowej miało mieszkać 600 000 mieszkańców przy zakładanej gęstości 416 osób na ha (tj. 120 osób na akr). Samo miasto miało być gęsto zaludnione, ponieważ: „Im wyższa gęstość zaludnienia miasta, tym krótszy dystans do pokonania”. Zwiększanie gęstości zaludnienia było jednym z postulatów architekta, co w konsekwencji prowadziło do idei budowania miasta w „pionie” połączonym z chęcią pozostawienia jak największej ilości zielonych przestrzeni otwartych<sup>133</sup>.

Centralnym punktem tego planu była grupa 60-piętrowych wieżowców w kształcie krzyża, zbudowanych na stalowych ramach i zamkniętych w szklanych ścianach osłonowych. Wieżowce mieściły zarówno biura, jak i mieszkania najbogatszych mieszkańców. Te drapacze chmur zostały umieszczone w dużych, prostokątnych zielonych parkach.

W środku planowanego miasta znajdował się węzeł komunikacyjny, w którym mieściły się zajezdnie dla autobusów i pociągów, a także skrzyżowania autostrad. Centralny punkt stanowiła stacja kolejowa pełniąca rolę jakby „piasty w kole”. Stacja miała być zasadniczo podziemnym budynkiem. Jego dach był umieszczony na drugiej kondygnacji w stosunku do naturalnego poziomu gruntu miasta i miał stanowić lotnisko dla taksówek powietrznych. To lotnisko miało z kolei łączyć ruch z głównym lotniskiem w strefie podmiejskiej. Dach lądowiska stanowił powierzchnię 200 000 m<sup>2</sup>. Poniżej płyty lotniska na dwóch poziomach antresol przebiegały autostrady. W poziomie terenu znajdowały się hole i wejścia, biura i kasy biletowe linii

<sup>132</sup> *Ibidem*, s. 68.

<sup>133</sup> *Ibidem*, s. 160.

podmiejskich, linii głównej i ruchu lotniczego. W pierwszej kondygnacji podziemia miała znajdować się infrastruktura techniczna obsługująca miasto i główne arterie. W drugiej kondygnacji podziemia umieszczone były kolejki podmiejskie biegnące w pętłach jednokierunkowych. W trzeciej kondygnacji podziemnej zaplanowano główne linie kolejowe biegnące na północ, południe, wschód i zachód.

Le Corbusier zastosował segregację ruchu i oddzielił ścieżki komunikacyjne dla pieszych od dróg i jezdni dla samochodów. Zakładał, że samochód będzie podstawowym środkiem transportu.

W swoim rozwiązaniu architekt przewidział dwa rodzaje budynków mieszkalnych: pierwsze – zbudowane wokół parków, tworzące duże zamknięte bloki miejskie; drugie – składające się z długich płyt ustawionych względem siebie pod kątem prostym, tworzące nieregularny, otwarty wzór. Niskie budynki mieszkalne były przeznaczone na mieszkania dla robotników.

Le Corbusier opracował cztery podstawowe zasady budowy miast:

1. Uwolnienie z zatłoczenia centralnych dzielnic, spełniające wymagania współczesnego ruchu;
2. Zwiększenie gęstości zaludnienia miasta;
3. Polepszenie przepływów ruchu – oznaczające całkowitą zmianę istniejącej koncepcji ulicy, przestarzałej w stosunku do ówczesnych środków transportu w postaci: metra, samochodów, tramwajów, aerotaxi;
4. Zwiększenie powierzchni parków i terenów otwartych. Przez promowanie zdrowych warunków życia tworzy się spokojna atmosfera, która zrównoważy obciążenie wytwarzane przez przyspieszenie tempa współczesnego biznesu<sup>134</sup>.

U podstawy drapaczy chmur i wokół nich mamy wielką otwartą przestrzeń 2194 m (2400 jardów) na 1371 m<sup>2</sup> (1500 jardów), co daje powierzchnię 300 ha (3 600 000 jardów kwadratowych), przeznaczoną pod ogrody, parki i ścieżki dla pieszych rozmieszczone u podnóża wieżowców, miejsce do poruszania się gdzieś pomiędzy restauracjami, kawiarniami i luksusowymi sklepami, teatrami i salami koncertowymi, z przeróżnymi tarasami w sąsiedztwie. Zabudowie tej miały towarzyszyć parkingi i zamknięte garaże.

W wieżowcach były umieszczone biura, a po prawej stronie miały być ulokowane wielkie budynki użyteczności publicznej, muzea, urzędy miejskie i administracyjne. Jeszcze dalej po lewej stronie położony był park (który stanowił jednocześnie rezerwę terenową do dalszego rozwoju centrum miasta). Po prawej stronie, między ramionami głównych arterii komunikacyjnych, miały być magazyny i dzielnice przemysłowe ze swoimi stacjami towarowymi. Na terenie takiego obszaru byłaby ustanowiona strefa ochronna lasów i zielonych obszarów otwartych. Dalej miało być kino plenerowe tworzące szeroką otwartą przestrzeń.

W przestrzeni centrum 95% powierzchni ziemi miało być „otwarte” i zagospodarowane na tereny przestrzeni publicznych placów i zieleni, a dodatkowo

<sup>134</sup> *Ibidem*, s. 92.

restauracji i teatrów. W śródmieściu architekt założył 85% powierzchni niezabudowanych – otwartych w postaci ogrodów i boisk sportowych. Na pozostałych terenach zakładał 48% powierzchni otwartych urządzonych jako ogrody i boiska sportowe.

Le Corbusier, koncentrując się na problemie ulic miejskich, podkreślał, że: istniejące ulice są starymi polnymi drogami, które nie zostały jedynie utwardzone. Nowoczesne ulice (jego zdaniem) powinny tworzyć nowy organizm, rodzaj wydłużonego warsztatu lub magazynu, w którym można bardzo łatwo „zainstalować” i utrzymać delikatne i złożone usługi użyteczności publicznej. Usługi te muszą być łatwo dostępne w każdym punkcie swojej lokalizacji<sup>135</sup>.

Zaproponował, aby stworzyć trzy rodzaje ulic, które były umieszczone na trzech różnych poziomach nad sobą. Tłumaczył, że tak jak w domach zamożnych osób prze-mieszczenie się służby następuje innymi korytarzami, tak obsługa techniczna miasta powinna mieć swój własny poziom.

Jako pierwsze wymienia on podziemne ulice transportowe dla ciężarówek, połączone ze stacjami towarowymi i sortowaniami. W miejscach występowania tych ulic budynki musiałyby być realizowane na palach. Jako drugie, na poziomie przyziemia, tzn. parterów budynków, zakładał powstanie złożonej sieci regularnych ulic, która pozwalałaby na dotarcie lokalnego ruchu do wszystkich części miasta, we wszystkich kierunkach. Kolejnym typem były duże, uniesione nad teren autostrady o szerokości 40 lub 60 m (130 lub 200 stóp), wykonane ze zbrojonego betonu, miały przebiegać wzdłuż osi północ–południe i wschód–zachód miasta w celu szybkiego ruchu ulicznego. Miały być one połączone z ulicami lokalnymi węzłami w odstępach 800 lub 1200 m (1/2 lub 3/4 mili). Całkowita liczba istniejących ulic według Le Corbusiera powinna być zmniejszona o dwie trzecie<sup>136</sup>.

Proponowany przez Le Corbusiera system ulic, oparty na 400-metrowej siatce, momentami podzielonej na pół, został zdefiniowany i zdeterminowany rekomendowanymi odległościami między stacjami metra i przystankami autobusowymi, akceptowanymi przez pieszych. Le Corbusier uważał, że tramwaje nie mają prawa istnieć w sercu nowoczesnego miasta.

Budynki mieszkalne miały mieć 20, 40, 60 m wysokości. W związku z tym faktem, planował on wypełnić wynikłą z założonej skali „bolesną przepaść” między wielkością i proporcjami, człowiekiem a jego miastem, wprowadzając istotny pośredni element pasujący do obu skali, jakim było drzewo. Dlatego zrozumiałe są jego apele pod tytułem: „musimy sadzić drzewa”. Drzewa miały, jego zdaniem, dawać gwarancję, że ludzie poruszający się po mieście, w zestawieniu z gigantycznymi budowlami będą czuli się swobodnie. Kluczowa wydaje się w tym względzie idea wprowadzania pomiędzy wysokimi budynkami mieszkalnymi wielu otwartych i obsadzonych terenów zielonych. W ten sposób nowy duch architektury i powstająca sztuka planowania

<sup>135</sup> *Ibidem*, s. 6.

<sup>136</sup> *Ibidem*, s. 161.

urbanistycznego miałyby zaspokoić najgłębsze potrzeby ludzkie, sprowadzając przyrodę do krajobrazu miasta<sup>137</sup>.

Dzisiejsze miasto jest umierające, ponieważ nie jest ono geometryczne – twierdził urbanista. Zaletą budowania od nowa na otwartej przestrzeni jest fakt możliwości zastąpienia istniejących przypadkowych przesłanek jednolitym, nowym układem. Dopóki tego nie zrobimy, „nie ma zbawienia”, deklarował urbanista. Motywem i sekretem prawdziwego układu geometrycznego jest powtórzenie. Koncept powtórzenia jest standardowym działaniem w budowie idealnej formy poprzez wykorzystanie ustandaryzowanych typów elementów. W tak zaplanowanej formie układ geometryczny oznacza, że matematyka odgrywa w niej swoją istotną rolę. Nie ma najwyższej jakości produkcji ludzkiej, jeśli u jej podstaw nie leży geometria – jest ona istotą architektury.

Aby wprowadzić jednolitość w formie miasta, Charles-Édouard Jeanneret-Gris założył konieczność uprzemysłowienia procesu powstawania budynków mieszkalnych. Budownictwo to jedyna działalność gospodarcza, która jego zdaniem dotychczas opierała się industrializacji. Będąc dziełem indywidualnym, „budynek” uniknął postępu, a jego koszt budowy był zbyt wysoki.

Le Corbusier narzekał, że jego projekt współczesnego miasta dla 3 milionów ludzi dlatego jest tak powszechnie krytykowany, gdyż większość urbanistów dyskutując o mieście przyszłości, mimo że werbalnie deklaruje przyszłościowe i perspektywiczne spojrzenie dotyczące wizji rozwiązania problemów przestrzennych miast, w gruncie rzeczy żyje w przeszłości i nie potrafi się od niej oderwać. Podczas gdy on właśnie rzeczywiście stara się żyć przyszłością i takie rozwiązanie proponuje. Tłumaczył jednocześnie, że jego projekt jest jedynie uproszczonym schematem, który w rzeczywistości podlegałby dostosowaniu i modyfikacji<sup>138</sup>.

## PLAN VOISIN, 1925

W roku 1925 Le Corbusier opracowywał dla Paryża, finansowany przez swojego przyjaciela, awangardowego producenta samolotów i samochodów Gabriela Voisina, tak zwany plan Voisin de Paris. Plan ten stanowił przełożenie na realną przestrzeń napisanego trzy lata wcześniej projektu Ville Contemporaine – hipotetycznego trzymilionowego miasta idealnego. W planie Voisin Charles-Édouard Jeanneret-Gris po raz pierwszy zastosował zasady swojego „współczesnego miasta” (Contemporary City).

Le Corbusier deklarował, że plan Voisin nie był pomyślany jako szczegółowe rozwiązanie problemów współczesnych miast w tym i tych, przed którymi stoi jedna z centralnych dzielnic Paryża. Zdaniem architekta miał on pomóc rozwiązać podstawowe problemy miejskie w aspekcie pojawiających się potrzeb społecznych. Miał

<sup>137</sup> *Ibidem*, s. 70–71.

<sup>138</sup> Le Corbusier, *The radiant city: Elements of a doctrine of urbanism to be used as the basis of our machine-age civilization*, Orion Press, 1967, s. 180.

też ustawić nową właściwą perspektywę w podejściu do koniecznych do wprowadzenia zmian, które większość współczesnych mu rządzących próbuje zniwelować za pomocą nic nieznaczących reform i przekształceń. Zdaniem Le Corbusiera wprowadzane reformy są złudne, gdyż nie są w stanie poradzić sobie z poważnym kryzysem, jaki dotknął miasto<sup>139</sup>.

Plan obejmował obszar o długości około dwóch mil, leżący na północ od Sekwany (od Rue de Rivoli), i był podzielony na cztery strefy (od wschodu były to): dzielnica biznesowa, dworzec kolejowy, dzielnica mieszkalna oraz zespół budynków wysokościowych. Projekt obejmował 571 hektary (250 dla centrum biznesowego, 85 dla dworca centralnego, 158 dla strefy mieszkalnej oraz 78 hektarów drugiego sektora biznesowego).

Według planu Voisin centrum Paryża miało być zrównane z ziemią (poza najcenniejszymi zabytkami) i zagospodarowane higieniczną, zuniwersalizowaną, geometryczną siatką ulic (jak na Manhattanie). Powaga choroby, jaka zdaniem architekta toczyła w tym momencie Paryż, skłoniła go do zastosowania tak zwanej medycyny radykalnej w postaci działań chirurgicznych, a nie zapobiegawczych, zachowawczych czy leczniczych.

Mimo że piękno uznawał Le Corbusier za naturalną potrzebę każdego człowieka, to jednak w przypadku poważnej choroby, np. płuc, należy podjąć jego zdaniem zdecydowane działania, gdyż na stan zdrowia chorego nie wpłyną na przykład ćwiczenia czy muzyka klawesynu. Stan choroby, jaka dotknęła duże miasta, powodował, że planowane przez niego działania resekcyjne w jego opinii były w pełni uzasadnione<sup>140</sup>. Dzielnice do wyburzenia nie zostały jednak wybrane losowo. Według Le Corbusiera „ten plan dotyczy najbardziej zakaźnych dzielnic, najwęższych ulic [...], dzielnic przeważnie przesyconych i zajętych przez domy klasy średniej, które obecnie służą jako biura”<sup>141</sup>.

Architektonicznie dzielnica biznesowa składała się z 18 ogromnych 60-piętrowych wieżowców, rozłożonych z matematyczną regularnością na planie krzyża co 400 m i niższych bloków łamanych pod kątem prostym uzupełniającym dzielnicę biznesową, oprócz tego w dzielnicy miały się znajdować budynki kulturalne i rządowe. Dalej w kierunku zachodnim umieszczono węzeł komunikacyjny. Węzeł ten miał obsługiwać wszystkie środki transportu publicznego – linie miejskie, linie podmiejskie i metro, a także lotnisko, w jego sąsiedztwie przebiegała również autostrada. Dalej położono odrębną strefę mieszkaniową. Budynki mieszkalne miały mieć formę bloków z kilkunastu pięter. Wszystkie budynki zamierzał stworzyć z prefabrykowanych materiałów i zupełnie zunifikować. Całość założenia planował wypełnić zielenią i terenami rekreacyjnymi. Nowa dzielnica miała być połączona z przedmieściami dwoma autostradami o szerokości 120 m. Sposób rozwiązania transportu oraz bliskość poszczególnych dzielnic miały zapewnić zaoszczędzenie czasu na podróże między domem a biurem setkom tysięcy osób. Na obrzeżach zaprojektował sektor fabryczny.

<sup>139</sup> W. Curtis, Jr., *Le Corbusier... op. cit.*, s. 273.

<sup>140</sup> *Ibidem*, s. 245.

<sup>141</sup> Le Corbusier, *Urbanisme*, G. Crès & Cie, Paris 1925, s. 264, 266.



Le Corbusier tylko 5–10% powierzchni centrum biznesowego przeznaczył pod zabudowę. „Właśnie dlatego chodźcie wśród rozległych parków z dala od zgiełku autostrady”, argumentował Charles-Édouard Jeanneret-Gris. Planował, że ziemia wykopana z konstrukcji wieżowców będzie wykorzystywana do tworzenia sztucznych wzgórz w parkach. Forma architektury została zaprojektowana w celu zapewnienia maksymalnych linii widzenia naturalnego otoczenia i umożliwienia penetracji dużej ilości światła słonecznego w miejsca pracy i życia.

W dzielnicy biznesowej pomiędzy drapaczami chmur znajdowały się trzypiętrowe galerie dla pieszych. Pod ziemią metro łączyło wszystkie drapacze chmur ze sobą w większy system miejski. Najniższy poziom parkowy i krajobrazowy miał być ozdobiony fontannami i kafejkami przy chodniku. Na wyższy, drugi poziom miały prowadzić schody. Z kolei tam miały znajdować się sklepy, restauracje i kluby, a najwyższy, trzeci poziom miał być usłany tarasami ogrodowymi otwartymi na niebo, służącymi jako ciche ulice dla pieszych.

Le Corbusier, krytykował fakt, że w Paryżu obowiązywało prawo, które uchwalono jeszcze za panowania Ludwika XIV, w którym ograniczano wysokość budynku do rzeczywistej wytrzymałości konstrukcji murowej. Mimo że sytuacja się zmieniła, a „inżynierowie są w stanie budować tak wysoko, jak chcą”, argumentował Le Corbusier, to w Paryżu nadal obowiązuje przepis budowlany Ludwika XIV, który ustala wysokość gzymsu na 20 m nad ziemią. „Dlatego nie można budować wyżej!” – denerwował się Le Corbusier. Zatem prawie cała powierzchnia miasta – nie tylko 5–10%, ale 50–60% – musi zostać przebudowana. Twierdził, że skutkiem przestarzałych praw są ponure rozpadliny ulic, które hańbią miasta.

Le Corbusier najwidoczniej przewidział duży sprzeciw wobec swojego planu ze strony konserwatystów, którzy byli zszokowani jego skalą i propozycją wyburzenia starych prawobrzeżnych dzielnic Paryża. Wybrane zabytki i budowle zostały zatem w planie zidentyfikowane jako cenne skarby kultury: Luwr, Łuk Triumfalny i Place de la Concorde (które w rzeczywistości pozostały poza granicami planu), pałac królewski, Place des Vosges (które sam podziwiał) oraz niektóre kamienice i kościoły, takie jak St. Martin i St. Merry. Budowle te zostałyby zachowane jako muzea w zielonym dywanie wieżowców i niskich bloków, które można by spotkać, spacerując po zakrzywionych ścieżkach parków.

Chociaż Le Corbusier wydawał się świadomy ogromnego wysiłku, który byłby potrzebny do realizacji planu Voisin, wierzył, że prosty motyw zysku przekonałby do niego liderów przemysłu. Zamiast planować publiczną, kierowaną przez rząd inwestycję, prywatne konsorcjum inwestorów wspierane przez banki i korporacje miały kupić całą nieruchomości w granicach planu, a następnie ją zrealizować. W powodzeniu zamierzenia w postaci zburzenia istniejącej struktury i wybudowania 18 wieżowców kluczem „sukcesu” inwestycji była gęstość. Powołując się na formułę, którą Robert Fishman wyjaśniał „rachunkowość” Ebenezera Howarda w przewidywaniu nadzwyczajnych zysków. Le Corbusier uzasadniał, że gdyby istniejące wartości gruntów były równe „A”, a przebudowa Haussmanna przy zachowaniu gęstości spowodowała pięciokrotny wzrost

wartości 5A, to jego propozycja budowania przy zwiększonej gęstości wyniosłby 4 x 5A. Tym samym wygenerowałoby to niewyobrażalny zysk, umożliwiający wybudowanie planowanej inwestycji, nadwyżka kapitałowa ze zwiększonych wartości gruntów – po spleceniu rozbiórki i budowy – pokryłaby z naddatkiem budowę dzielnicy mieszkaniowej.

Wieżowce zaplanowano jako siedzibę elitarnych przemysłowców, którzy zarządzaliby produkcją przemysłową (z korzyścią dla wszystkich) i rozwiązywaliby potrzeby sektora prywatnego oraz publicznego. Centralizacja biznesu w dużej mierze była zgodna z ówczesnymi dominującymi ideami zarządzania i przeświadczenia o roli sektora prywatnego. Realizacja tego przedsięwzięcia miała też doprowadzić do sytuacji, w której Paryż stałby się najważniejszym miastem administracji na świecie. Le Corbusier wierzył, że jego misją jest nawrócenie elit. Jego plany miały dotrzeć do szefów francuskich organizacji, do dużych korporacji – i zainspirować ich kluczowych decydentów.

Nazwa „Voisin” była szczególna: nie tylko przez to, że firma Gabriela Voisina – Voisin Aircraft – była producentem nowoczesnych samochodów i samolotów i głównym sponsorem planu, co potwierdza awangardowy i nowatorski charakter planowanej urbanistyki, ale *voisin* w języku francuskim oznacza także „bliźni, sąsiad”, można więc było rozumieć tę nazwę jako dopasowaną do miejsca idealnego, spokojnego, wygodnego i przyjemnego życia w mieście.

Podczas gdy projekt Ville Contemporaine, czyli Miasto dla Trzech Milionów Mieszkańców, został przedstawiony w formie obszernej serii rysunków i planów (około 20 zdjęć), w projekcie Voisin zamieszczono około pięciu konkretnych szkiców, które w wielu przypadkach podlegały i podlegają ciągłej interpretacji.

Karta Ateńska i utworzenie CLAM (Międzynarodowego Kongresu Architektury Nowoczesnej) w 1928 r. stanowiły „tubę” dla pomysłów Le Corbusiera na temat planowania urbanistycznego. Podczas spotkania Kongresu w 1933 r., które odbyło się w Atenach, przygotowano wytyczne reformy planowania urbanistycznego właśnie w postaci Karty Ateńskiej. Chociaż nie uwzględnia ona większości zasad zawartych w projekcie Contemporary City Le Corbusiera, to zapisy dotyczące zarządzania i przebudowy miast rozpisane w nagłówkach „Administracja” i „Obudowa” przewidywają wyraźną kontynuację rozwoju idei Contemporary City.

W karcie Ateńskiej czytamy m.in., że plany urbanistyczne nie powinny ograniczać się wyłącznie do granic miasta, ale koniecznie muszą wykraczać poza te granice. Miasta, podobnie jak wsie, należy rozpatrywać i planować w kontekście regionalnych gospodarek, z założeniem, że plany miast podporządkowane są, a czasami wręcz ustępują, planom regionalnym.

Najlepsze miejsca pod względem środowiskowym powinny być wykorzystane do tworzenia dzielnic mieszkaniowych. Mieszkania miejskie mają być nie tylko wydajne, ale także przyjemne. Każdy pokój w mieszkaniu ma być nasłoneczniony przez określoną minimalną liczbę godzin<sup>142</sup>.

<sup>142</sup> Kara Ateńska, punkt 24 i 26, <http://portal.uur.cz/pdf/charter-of-athens-1933.pdf> (dostęp: 2020).

## THE RADIANT CITY, 1935

Pod koniec lat 20. Le Corbusier miał szerokie kontakty z innymi planistami – zwłaszcza z faszystowskich Niemiec i Związku Radzieckiego – głównie poprzez kongresy i wystawy, a przede wszystkim przez Congrès Internationaux de l'Architecture Moderne (CIAM) założony przez niego samego oraz Siegfrieda Gideona, Waltera Gropiusa i innych w 1928 r. Projekt Radiant City był prezentowany na jednym z kongresów CIAM<sup>143</sup> poświęconych budownictwu o średniej i wysokiej gęstości. Wielu krytyków uważało, że faktycznym celem tego programu było pozyskanie przez Charles'a-Édouarda Jeannereta-Grisa pracy w modnym i pożądanym ówczesnie Związku Radzieckim.

Zarówno pomysły Artura Sorii y Maty, jak i Nikołaja Miliutina posłużyły jako inspiracje podstawowej koncepcji promiennego miasta (Radiant City) Le Corbusiera. Projekt posiadał niepowtarzalną ideę antropomorficzną układu umożliwiająca zdefiniowanie całości (ryc. 10). Ostateczny plan był bardzo prosty, chociaż sam Le Corbusier deklarował, że poprzedzono go wielką ilością badań empirycznych.

Schemat reprezentował utopijne marzenie o zjednoczeniu człowieka z uporządkowanym nowym otoczeniem miejskim. Cité Radieuse było liniowym miastem opartym na abstrakcyjnym nawiązaniu do zasad budowy ludzkiego ciała: z torsem, głową, kręgosłupem, rękami i nogami. Le Corbusier, opisując charakterystykę Radiant City (promiennego miasta), podkreślił, iż było ono inspirowane prawami fizycznymi i ludzkimi, co w epoce maszyny miało zapewniać zasadnicze, fundamentalne i niezbędne przyjemności (potrzeby) ludzkie takie jak: duża ilość słońca w domu, widok nieba i drzew przez duże okna.

Zgodnie z modernistycznymi ideami postępu (które sprzyjały anihilacji tradycji) promienne miasto miało wyłonić się z *tabula rasa*: miało być zbudowane na niczym innym, jak tylko na zburzonych europejskich miastach. Nowe miasto zawierałoby prefabrykowane i identyczne drapacze chmur o dużej gęstości, rozłożone na rozległym zielonym terenie i ułożone w kartezjańską siatkę, dzięki czemu mogłoby funkcjonować jako „żywa maszyna”. Le Corbusier wyjaśniał, że: „Dzisiejsze miasto jest umierające, ponieważ jego planowanie nie opiera się na proporcjach geometrycznych. Rezultatem prawdziwego układu geometrycznego jest powtórzenie. Wynik powtórzenia jest standardem – idealną formą”.

Główna różnica między Radiant City a Contemporary City Le Corbusiera wynika z jego rosnącej determinacji, by zapewnić mieszkańcom miast jeszcze przyjemniejsze i bardziej wydajne środowisko życia. Według samego Le Corbusiera była to koncepcja, która zrodziła się z towarzyszącego mu wieloletniego stałego niepokoju i wątpliwości. Opisując Radiant City, twierdził on, że jego stan umysłu podobny był do tego,

<sup>143</sup> CIAM, fr. Les Congrès Internationaux de l'Architecture Moderne, Międzynarodowe Kongresy Architektury Nowoczesnej, organizacja utworzona w 1928 r. w La Sarraz (Szwajcaria; I kongres) przez grupę awangardowych architektów (m.in. A. Aalto, Le Corbusier, S. Giedion, W. Gropius), urbanistów, malarzy i rzeźbiarzy – zob. Encyklopedia PWN, hasło: CIAM, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/CIAM;3886368.html> (dostęp: 2019).

gdy pracował nad koncepcją współczesnego miasta dla trzech milionów ludzi. Nieodparta wewnętrzna siła i intuicja pchały go poprzez analizy i obliczenia w kierunku stworzenia zupełnie nowej skali i założeń miasta. Podstawowym pytaniem, które mu towarzyszyło w tym czasie, było: „Jakie życie powinien prowadzić człowiek w erze maszyny?”. Poszukiwania odpowiedzi na nie zajęły Charles’owi-Édouardowi Jeanneretowi-Grismowi 8 lat. Niepokoiła go myśl, że wielkie puste przestrzenie w jego mieście, znajdujące się pomiędzy wysokimi budynkami, zamknięte wysokim i pustym niebem mogłyby stwarzać przestrzeń, która dla mieszkańców byłaby nudna i martwa. Autor bał się, aby zbyt otwarta przestrzeń nie spowodowała paniki wśród ludzi.

Pytając o człowieka ery maszyny, zastanawiał się: „Jak mogę wypełnić każdą chwilę jego codziennego życia, a co więcej, sprawić, by te chwile były przyjemne? Co daje temu człowiekowi poczucie wolności, w zbiorowym organizmie i jakie są sposoby zaspokojenia osobistych inicjatyw wynikających z jego wolności?”<sup>144</sup>.

Z tymi jasno sformułowanymi pytaniami, w moim umyśle, pewnego dnia powiedziałem sobie: sport musi być codziennością... Wydawało się to, oszałamiająco lekkomyślną propozycją... A jednak, kiedy ten pomysł został mocno zakorzeniony w mojej głowie, byłem w stanie znaleźć poszukiwaną przeze mnie odpowiedź. Po kilku latach studiowania problemu doszedłem do pomysłu Radiant City. [W projekcie tym – R.B.] Boiska sportowe znajdowały się tuż obok domów<sup>145</sup>.

Mysząc o boiskach sportowych, podkreślał: „Ale nie możemy zapominać o innym źródle szczęścia: szansie na uczestnictwo w aktywnych działaniach wspólnych, które przyniosą korzyści całej społeczności i złagodzą nieszczęście mniej szczęśliwych członków”<sup>146</sup>.

Le Corbusier znacznie rozszerzył pomysły, które sformułował dla swojego współczesnego miasta, zwiększył gęstość obszarów mieszkalnych i całkowicie wyeliminował ideę podmiejskich miast-ogrodów. Twierdził, że w większości przypadków to władze zmuszają ludzi do życia w podmiejskich miastach-ogrodach, w których gęstość zaludnienia wynosi 60 do 120 mieszkańców na akr. Le Corbusier był zdania, że miasta ogrodowe są fałszywą ideą życia w naturalnym otoczeniu.

Proponował zmienić miasto, zagęszczając je i zamykając je w określonych granicach (wyobrażał sobie zagęszczenie populacji miejskiej do 400 mieszkańców na akr). Uważał, że wysoka intensywność w znacznym stopniu rozwiąże kryzys transportowy. Dalej chciał zlikwidować duchotę i nudne „retro” kwartały, realizując w ich miejscu zielone, promienne miasto. „Musimy wprowadzić naturę do murów miast” – argumentował, że nie jest to pomysł bardziej ani mniej wydumany niż miasta-ogrody. Był przekonany, że jego pomysł jest bardzo „użyteczny”<sup>147</sup>.

<sup>144</sup> Le Corbusier, *The radiant city... op. cit.*, s. 105.

<sup>145</sup> *Ibidem*, s. 65.

<sup>146</sup> *Ibidem*, s. 85 i 86.

<sup>147</sup> *Ibidem*, s. 107.

Promienne miasto, pomimo swojej większej gęstości, miało za zadanie uwolnić jeszcze więcej przestrzeni dla pieszych przez realizację wszystkich budynków na palach. Eliminując zamknięte bloki miejskie i używając tylko otwartych wzorów budynków, które miały biec nad ulicami, architekt wyeliminował konwencjonalną ulicę, co dało mu szansę realizacji bardziej swobodnych, atrakcyjnych i otwartych przestrzeni.

Wyliminowaliśmy ulicę-korytarz, obecnie powszechne we wszystkich częściach świata [...] nasze budynki mieszkalne nie mają nic wspólnego z ulicami. [...] Całkowicie odwróciliśmy obecną politykę urbanistów, którzy chcą zmusić pieszych do biegania w powietrzu na podniesionych kładkach i pozwolili samochodom jechać po ziemi. W naszym projekcie mamy całą powierzchnię miasta dla pieszych [...], a ponieważ nasze budynki mieszkalne są wzniesione na palach, a drogi biegną [na innym poziomie – R.B.], [...] ludzie mogą chodzić od jednego końca miasta do drugiego końca miasta, we wszystkich kierunkach. Żaden pieszy nigdy, niezależnie od okoliczności, nie spotka samochodu<sup>148</sup>.

Według tego planu samochody osobowe miały poruszać się po estakadach, Le Corbusier przewidywał też realizację tramwajów rozwijających duże prędkości. System transportowy przypominał nieco uniesioną siatkę – linie diagonalne na najwyższym poziomie, linie ortogonalne niżej. Samochody ciężarowe miały mieć osobne pasy. W związku z faktem, że Le Corbusier planował umieszczenie autostrad 5 m ponad terenem, nie jest do końca jasne, na jakich poziomach planował umieścić tramwaje i ruch ciężarowy. Zakładał przy tym, że przejścia podziemne zlokalizowane będą maksymalnie w odstępach 400 m (1/4 mili) pod ziemią, miały one umożliwić przechodzenie pod drogami dla ciężarówek i liniami tramwajowymi. Tramwaje miały się zatrzymywać przy każdym przejeździe kolejowym.

Dla architekta materiałami urbanistycznymi były: słońce, niebo, drzewa, stal i cement, dokładnie w takiej kolejności. Projekt utrzymywał ideę wysokich bloków mieszkalnych i licznych terenów zielonych zaproponowanych we wcześniejszych pracach autora. Bloki mieszkalne układano w długich szeregach. Koncepcja Cité Radieuse szczególnie koreluje z teorią budynków mieszkalnych Le Corbusiera. Architekt do zaspokojenia zbadanych potrzeb mieszkańca wprowadził ideę kabiny mieszkalnej. Plany jego kabin są oparte na propozycji CIAM dotyczącej tanich mieszkań, opublikowanej w Brukseli w 1930 r. Zgodnie z tym pomysłem Le Corbusier i Charlotte Perriand zaprojektowali 14 standardowych budynków mieszkalnych. Połączyli duże i otwarte powierzchnie z mniejszymi, bardziej skoncentrowanymi koncepcjami przestrzennymi. Wymiary mieszkań były zróżnicowane – od powierzchni kawalerskich po przestrzenie mieszkalne dla rodzin wielopokoleniowych.

Le Corbusier był przekonany, że problemy tradycyjnych centrów biznesowych zostały przez niego rozwiązane poprzez opublikowanie idei Ville Contemporaine.

<sup>148</sup> *Ibidem*, s. 119.

Dlatego architektura tego projektu koncentruje się na dzielnicach mieszkaniowych. Centrum biznesowe na północy dzielnicy mieszkalnej składało się z 14 kartezjańskich drapaczy chmur o wysokości 400 m. Wieżowce posiadały około 3200 miejsc pracy. Ville Radieuse oferowało każdemu mieszkańcowi znormalizowaną powierzchnię 14 m<sup>2</sup>. Każdy budynek mieszkalny, który również był zbudowany w sposób znormalizowany, osiągał wysokość 50 m i mieścił 2700 mieszkańców. Jednopiętrowe lokale mieszkalne były modularne i składane w ciasne kompleksy. W budynku mieszkalnym zainstalowano kilka usług, w tym funkcje rekreacyjne i sklepy. Każdy budynek mieszkalny miał restaurację, w której przygotowywano posiłki. W rezultacie mieszkańcy mogli efektywniej wykorzystać swój wolny czas, m.in. spacerując po szeroko otwartych ogrodach lub relaksując się na boiskach. Placówki edukacyjne miały być zintegrowane z apartamentowcami. Dzieci miały być uczone przez odpowiednio wykształconych i przygotowanych pracowników. Architekt zakładał, że czas produktywniej pracy wynosić będzie średnio zaledwie 5 godzin.

W porównaniu do wcześniejszych publikacji Le Corbusiera jego myśli i koncepcje dotyczące ogrodów zyskują bardziej artystyczne znaczenie. „Domy na palach” wydają się być zaletą konstrukcyjną, gdyż w rezultacie powierzchnia nadbudowy miasta zmniejsza się do 12%, a 88% dostępnego terenu ma być zarezerwowane dla pieszych. Zlokalizowane tuż obok budynków mieszkalnych placówki edukacyjne, obiekty sportowe i parkingi są ważnymi częściami ogrodów. Ogrody zaś powinny być uzupełniane licznymi placami i pulsującymi ścieżkami. W ten sposób miasto stanie się prawdziwym miastem ogrodem – Green City Concept<sup>149</sup>.

### THE GREAT WASTE, 1937

W swoim Radiant City Le Corbusier wyeliminował podmiejskie miasta-ogrody. W roku 1937, idąc o krok dalej, zaproponował wyeliminowanie i zlikwidowanie wszystkich przedmieść. Koncepcja ta została opisana w jednym z rozdziałów jego książki *Quand les cathedrales étaient blanches* (Kiedy katedry były białe), zatytułowanym *Le Grand Gaspillage* (Wielkie marnotrawstwo). Myśli tam zawarte były konsekwencją podróży Le Corbusiera do Stanów Zjednoczonych. Architekt, wspominając, napisał: „Przez wiele lat badałem szkodliwe skutki tego monstrualnego i destrukcyjnego wzrostu naszych czasów [jakim jest – R.B.]: rozlewanie się miast. Łatwiej jest zdiagnozować tę dolegliwość w USA, gdzie istnieje na większą skalę i jest bardziej rozpaczliwa<sup>150</sup>. Jest to struktura, która przyczynia się do gigantycznego marnowania czasu i pieniędzy.

Jako antidotum, a zarazem próbę zdobycia przewagi nad trendami amerykańskimi, Le Corbusier rozpoczął dalszą reorganizację i reformę miasta. Postulaty i propozycje rozszerzył na zagadnienia socjologii i ekonomii społecznej, związane bezpośrednio

<sup>149</sup> Le Corbusier, *The Radiant City...* op. cit., s. 42.

<sup>150</sup> Le Corbusier, *Quand les cathédrales étaient blanches*, Plon, 1937, s. 226.

ze strukturą przestrzenną miast. Analizując dobową aktywność ludzką, doszedł on do wniosku, że od jakiegoś czasu człowiek żyje w sposób niezgodny z naturą pod względem jego aktywności dobowej. Zakładał, że równowaga i pierwotna harmonia 24-godzinny cyklu aktywności ludzkiej musi zostać odkryta i przywrócona. Swoją ideę zawarł w dwóch diagramach kołowych obrazujących obecną i proponowaną sytuację organizacji dobowego wykorzystania poszczególnych godzin.

W każdym z diagramów zaznaczył proporcjonalnie istniejące i postulowane przeznaczenie poszczególnych godzin na wybrane aktywności. Zdaniem Le Corbusiera stan istniejący przedstawiał się następująco: pierwszy segment (A) reprezentuje sen – 8 godzin, dalej (B) to 1,5 godziny zmarnowane w transporcie na dotarcie do pracy, obszar (C) – to 8 godzin poświęconych na pracę, (D) to znowu 1,5 godziny zmarnowane w środkach transportu, na dotarcie ponowne do domu, (E) jest tzw. czasem wolnym – 5 godzin, przeznaczonym na wypoczynek po pracy<sup>151</sup>. Z takiego rozpisania aktywności dziennej wynika dwukrotne stracenie godzin w pociągach, metrze, autobusach itp. Le Corbusier twierdził także, że w trakcie godzin pracy tracimy około 4 godzin na organizację logistyki, transportu, przemieszczania się i procesów towarzyszących wytwarzaniu dóbr i usług. Te zmarnowane 4 godziny uważał za dodatkowe godziny pracy, które płacimy nieświadomie każdego dnia na skutek złej organizacji gospodarczo-przestrzennej miast. Istniejący sposób organizacji miejskiej skutkujący nadmierną czasochłonnością nazwał on wielkim marnotrawstwem (*great waste*).

Był to kolejny z argumentów, który wykorzystał do udowodnienia, że miasta należy tworzyć od nowa. Sądził, że warto zlikwidować wszelkie przedmieścia i budując w większości wertykalnie, zmniejszyć rozległość i rozciągłość miast, tak aby były one skoncentrowane i zwarte. W ten sposób problem transportu niejako rozwiązałby się sam, co doprowadziłoby do kompaktowych struktur, w których człowiek ponownie odkryłby znaczenie nóg i stóp dla przemieszczania się.

Nowy schemat aktywności dobowej w zmienionych miastach planował w sposób następujący: 8 godzin snu – strefa (A), 0,5 godziny przeznaczone na dojazd do pracy (B), 4 godziny przeznaczone na pobyt i pracę (C), 0,5 godziny przeznaczone na powrót z pracy (D), 11 godzin wypoczynku (E). „Zdaję sobie sprawę, że moje dwa koła z dni słonecznych po prostu odnoszą się do przeszłości i przyszłości”<sup>152</sup>.

## REGIONAL PLANNING, 1939

Podczas drugiej wojny światowej Le Corbusier wykorzystał swój „wymuszony” czas wolny, aby rozszerzyć teorie planowania miejskiego na skalę regionalną.

W książce *Four Routes* opisał on powołanie i rolę architekta<sup>153</sup>. Opisał też rolę dróg głównych w rozwoju cywilizacji, podkreślając jak nowe środki transportu

<sup>151</sup> *Ibidem*, s. 252.

<sup>152</sup> *Ibidem*, s. 258 i 259.

<sup>153</sup> Le Corbusier, *Sur les quatre routes*, D. Dobson Limited, 1947.

rewolucjonizują życie. Całe rozważania w *Four Routes* bazują na przesłankach wynikających z dynamicznie zachodzących zmian, jakie nastąpiły w pojawiających się rodzajach środków transportu na początku XX wieku, architekt przyrównał proces ten do toczących się na początku tego wieku „rewolucji”. Projekt nazwał „czterema trasami”, biorąc w nim pod uwagę: drogi jezdne, drogi wodne (łącznie z kanałami), linie kolejowe i linie lotnicze. Uważał, że maszyny, przełamując tysiąclecia historii, zastąpiły tradycyjną prędkość pieszego czy jeźdźca o 20, a czasami 100 razy szybszą prędkością kolei, samochodów, parowców i samolotów. A to pociągnęło za sobą konieczność weryfikacji istniejących od stuleci, praktycznie niezmiennych wielkich szlaków komunikacyjnych. Dynamiczność nowych środków transportu zmienia tryb i efektywność życia ludzi, a duch prędkości poszerzył granice świata. W związku z faktem, że „prędkość zmienia wartość przestrzeni i czasu”, przyczyniając się w niektórych przypadkach do nieszczęścia ludzi, Le Corbusier pragnął na łamach książki wyjaśnić swoją nową wizję idealnego świata po drugiej wojnie światowej. Swoją książkę napisał podczas pierwszych trzech miesięcy wojny, zakładając, że ta szybko się skończy. Pracę opublikował dwa lata później w 1941 r. Część krytyków Le Corbusiera publikację *Sur les quatre routes* traktuje jako próbę pozyskania sobie faszystowskich decydentów oraz próbę zjednania sobie ich przychylności w pozyskaniu zlecenia na realizację nowych wizji świata realizowanych przez Hitlera.

Praca nad rozwiązaniami szczegółowymi miała być domeną zespołu specjalistów, co zdaniem twórcy wymagało pracy zespołowej tak, aby pokryć całe spektrum koniecznych do rozwiązania problemów.

Architektura, stawiając czoła czterem szlakom, staje przed zadaniem o nieograniczonym zasięgu. Pojedyncza osoba nigdy nie dotrze do sedna, ponieważ wszechwiedza i wszechmoc nie są przywilejami śmiertelnych ludzi. Konstruktorzy, podobnie jak naukowcy i technicy, muszą w konsekwencji uciekać się do specjalizacji [...]. Na czterech trasach opisanych w tym programie architektki będą musieli ściśle współpracować z inżynierami<sup>154</sup>.

Le Corbusier dalej jednak kluczową rolę przypisywał tu architektom, którzy powinni całość harmonizować, integrować i koordynować.

Autostrady miały być rozmieszczone na różnych poziomach nad ziemią. Pod nimi rozpościerałyby się ogrody, sady, pola. Na ziemi zlokalizowano domy mieszkalne jednorodzinne oraz bloki mieszkalne. Piękne, rozległe, zielone, niezbyt zabudowane krajobrazy symbolicznie wchodziły przez okna do mieszkań. Możliwość dostaw towarów samochodem pod drzwiami, uruchomienie kolei i samolotów sprawiły, że przerwana została ciągłość świata, ciągłość tradycji i nastąpiło otwarcie na przestrzeń i otoczenie. Wioski uwolniono od zagrożeń, jakie powodowały przejeżdżające samochody. Człowiek w nowej rzeczywistości prowadził życie wspólnotowe, w przestrzeni

<sup>154</sup> *Ibidem*, s. 27–29.



otwartej, a ulice dojazdowe były przestrzeniami publicznymi, a nie „korytarzami terro-  
roru”. Nowo wytyczone trasy były wyprostowane, wyczyszczone, wręcz „wypolero-  
wane”, tak aby podróżowanie stało się przyjemnością.

Pomysł Four Routes obejmował przede wszystkim zasady planowania urbanistycz-  
nego, wykorzystując pomysły opisane wcześniej w projektach Le Corbusiera dotyczą-  
cych współczesnych i promiennych miastach (Contemporary City, Radiant City).

Jego rozwinięciem był projekt Industrial Linear City. Podczas drugiej wojny świa-  
towej Charles-Édouard Jeanneret-Gris zorganizował grupę ASCORAL (L'Assem-  
blée Constructeurs pour une Renovation architecturale, tj. Zgromadzenie Budowni-  
czych dla Rewolucji Architektonicznej), był to francuski oddział CIAM, który miał  
zajmować się teorią planowania przestrzennego i regionalnego. W 1942 r. Aujame,  
Hanning, Dubreuil, Bezard, Le Corbusier i inni przedstawili główny plan oparty na  
rozległym układzie sieci liniowych miast-struktur na terenie całej Europy. Rezul-  
tatem była książka *Les Trois établissements humains* (Trzy ludzkie siedziby) wyda-  
na w 1945 r., w której Le Corbusier przedstawił wynik wspólnych przemyśleń<sup>155</sup>.

Charles-Édouard Jeanneret-Gris, jak sam napisał, próbował wykoncypować plan,  
który byłby syntezą jego podejścia do miasta oraz w sposób atrakcyjny wręcz mu-  
sujący prezentował idealną, „mieniącą się”, świeżą koncepcję technicznej cywilizacji  
miejskiej. W publikacji pokazano, na tle całej Europy, rozwiązanie liniowej struktury  
powiązanych ze sobą pasm miast rozciągających się od Atlantyku aż po Ural, a w dru-  
gą stronę od Morza Śródziemnego po Morze Północne, w książce opisano założenia  
mających powstać miast-struktur.

Projekt przewidywał trzy obszary osiedleńcze (zamieszkiwania): radiocentryczne  
miasto wymiany, liniowe miasto przemysłowe oraz farmy rolnicze. Obszary te miały  
tworzyć triadę funkcjonalną, którą można było zaadaptować na różnych terenach na  
wielką, ponadnarodową skalę, tworząc tak naprawdę podwaliny nowej cywilizacji.

Le Corbusier identyfikował trzy podstawowe „ludzkie siedziby” – rolniczą, przemy-  
słową i komercyjną – twierdząc, że ich odpowiednie formy i lokalizacje będą spełniać  
współczesne potrzeby społeczne. W przypadku proponowanych farm rolnych archi-  
tektki zaproponowali reformę rolnictwa, dostosowując ją do przedstawionej idei. Z ko-  
lei w przypadku przemysłu Le Corbusier uważał, że forma liniowa struktury zabudowy  
najbardziej odpowiada funkcji przemysłowej, dlatego ideałem będzie w tym wypadku  
miasto przemysłowo-liniowe.

Le Corbusier zaplanował dużą zieloną strefę między przemysłowym miastem linio-  
wym a miastami radiocentrycznymi. W swoich wcześniejszych projektach urbanistycz-  
nych przewidywał taką strefę jako sposób ochrony miast mieszkalnych przed obszarami  
przemysłowymi. W projekcie tym traktował ją jako zawór bezpieczeństwa lub strefę bu-  
forową, która wzmocni jedynie wpływ zderzających się energii dwóch sąsiadujących ze  
sobą miast. Miało być miejsce, w którym będą mogli spotkać się ludzie z obu metropolii.

<sup>155</sup> Le Corbusier, *Les trois établissements humains*, Éditions de minuit, 1959.

Miasta radiocentryczne miały być położone na skrzyżowaniu głównych arterii, wzdłuż których ciągnęły się linearne miasta przemysłowe. Miasta radiocentryczne pełniły funkcje komercyjne i administracyjne, miały być centrami handlowymi, intelektualnymi i administracyjnymi<sup>156</sup>. Radocentric City, praktycznie niewiele różniące się w swoich rozwiązaniach od Radiant City, na swoim terenie musiały mieć zlokalizowane zakłady i niektóre uniwersytety, placówki szkoleniowe, laboratoria badawcze, biblioteki, teatry, boiska, na których miały odbywać się wielkie wydarzenia sportowe. Urbanista twierdził, że większość współczesnych miast znajduje się w miejscach przecięcia ważnych szlaków handlowych, dlatego też w tych miejscach miałyby znaleźć się miasta radiocentryczne. Byłyby one dobrze przystosowane do wymiany towarów, idei i pomysłów.

Tak jak w swoim wspomnianym wcześniejszym projekcie również przewidywał niezależną rolniczą przestrzeń produkcyjną w postaci Radiant Farm, która miała specjalizować się w produkcji żywności. Ferme Radieuse to gospodarstwo o powierzchni 20 ha prowadzone przez jedną rodzinę, mieszkającą na terenie posiadłości. Składało się z rezydencji i szeregu budynków gospodarczych. Promienna farma była modelem teoretycznym i według autora powinna być dostosowana do różnych reżimów klimatycznych i warunków topograficznych. Budynki mieszkalne znajdowały się w oddzielnej części, w sercu gospodarstwa. Jego centralne położenie i uniesienie na palach, umożliwiałyby wizualne monitorowanie upraw, karmienia zwierząt, obserwację sadu, obory itp. Używanie pali zapobiegałoby także wilgoci w zabudowie i ułatwiałoby kontakt z parteru, otwartego na przydomowy ogród warzywny.

Zupełnie nowym elementem pojawiającym się w późniejszej twórczości Le Corbusiera było przemysłowe miasto liniowe. Miasta przemysłowe miały rozciągać się wzdłuż tras transportowych i w sposób naturalny przyjmować formę liniowości. Zdaniem Charles'a-Édouarda Jeannereta-Grisa rozrzucenie fabryk po całym kraju, jak to miało miejsce w okresie przedwojennym, było nie tylko nieefektywne, ale także wręcz destrukcyjne dla przestrzeni. Dlatego zaproponował on ową formę funkcji przemysłowych wraz z towarzyszącą jej zabudową mieszkaniową. Pomysł polegał na wytyczeniu pasm inwestycyjnych wpisanych w geografę kraju, przyjmując zasadę równomiernego ciągłego, nieprzerwanego rozlokowania, a nie lokalizacji punktowych rozpraszających zabudowę<sup>157</sup>. Przemysłowe miasto liniowe miało znajdować się obok głównych arterii transportowych, nie obejmując ich ani nie leżąc na nich tzw. okrakiem, tak jak proponował w swoich projektach radziecki urbanista Nikołaj Milutin. Generalnie układy te miały służyć podobnie jak w planie Sorii y Maty jako łącznik między poszczególnymi miastami koncentrycznymi zwanymi też nuklearnymi. W sąsiedztwie „tętnic” ciężkiego transportu umieszczone były zakłady przemysłowe. Kompleksy przemysłowe oddzielono od strefy mieszkalnej pasem zieleni, w którym

<sup>156</sup> *Ibidem*, s. 72.

<sup>157</sup> *Ibidem*, s. 102.

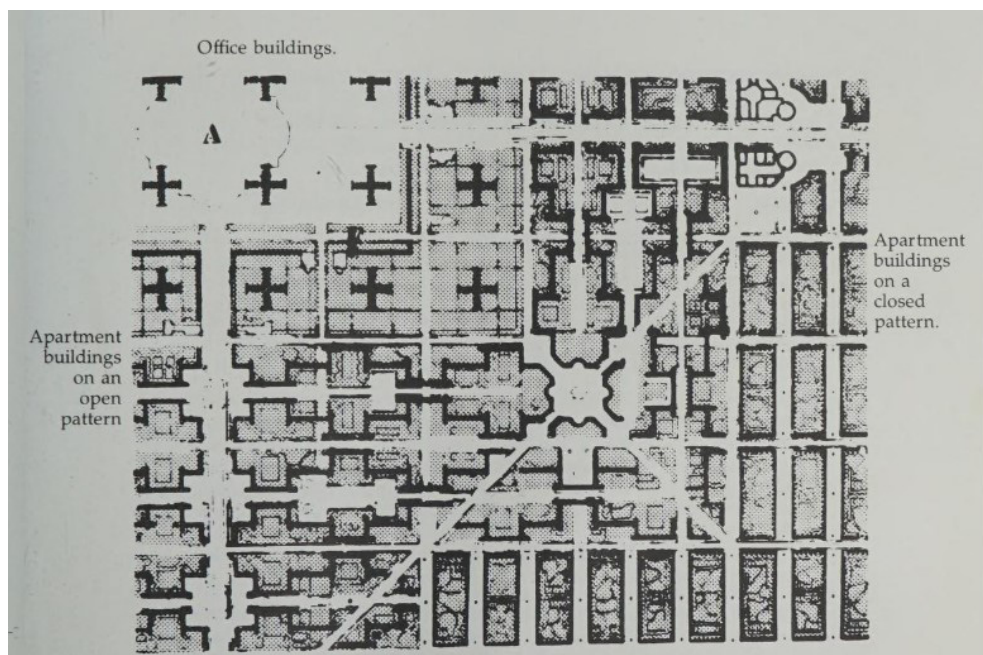
miała biec autostrada. Strefa mieszkalna zawierałaby oprócz bloków mieszkalnych obiekty rekreacyjne i szkolne, boiska sportowe i ogrody, a także żłobki, przedszkola, centra młodzieżowe i kina.

Kluczem do sukcesu całego systemu były trzy szlaki transportowe w postaci dróg wodnych, dróg jezdnych i linii kolejowych dostarczających surowce i pozwalających na dystrybucję wyprodukowanych towarów. Miały one przebiegać wzdłuż fabryk, które dodatkowo były połączone ze sobą taśmociągami, przenoszącymi produkty do i z fabryk, między sobą. Fabryki były zlokalizowane w oddaleniu od zabudowy i miały dawać poczucie przyjemności pracy w zielonym otoczeniu. Struktury przystosowano do potrzeb nowoczesnego przemysłu, w tym do transportu surowców i innych wytwarzanych rodzajów produktów.

Le Corbusier przywiązywał szczególną wagę do swojej idei industrialnego miasta. Wracając do tematu w małej książce *Mise au point* (Wyjaśnienia), napisanej w 1965 r., stwierdził, że społeczeństwo w wieku maszyny realnie nie ma modelowego przykładu zakładu przemysłowego ani miasta przemysłowego; w związku z powyższym jego autorski pomysł na przemysłowe miasto liniowe wpisuje się w tę lukę, rozwiązując problemy, którymi zajmuje się wielu reformatorów pełnych dobrej woli, jednak niepotrafiących rozwiązać w tym zakresie żadnych poważnych problemów, niezależnie od ich przynależności politycznej<sup>158</sup>.

---

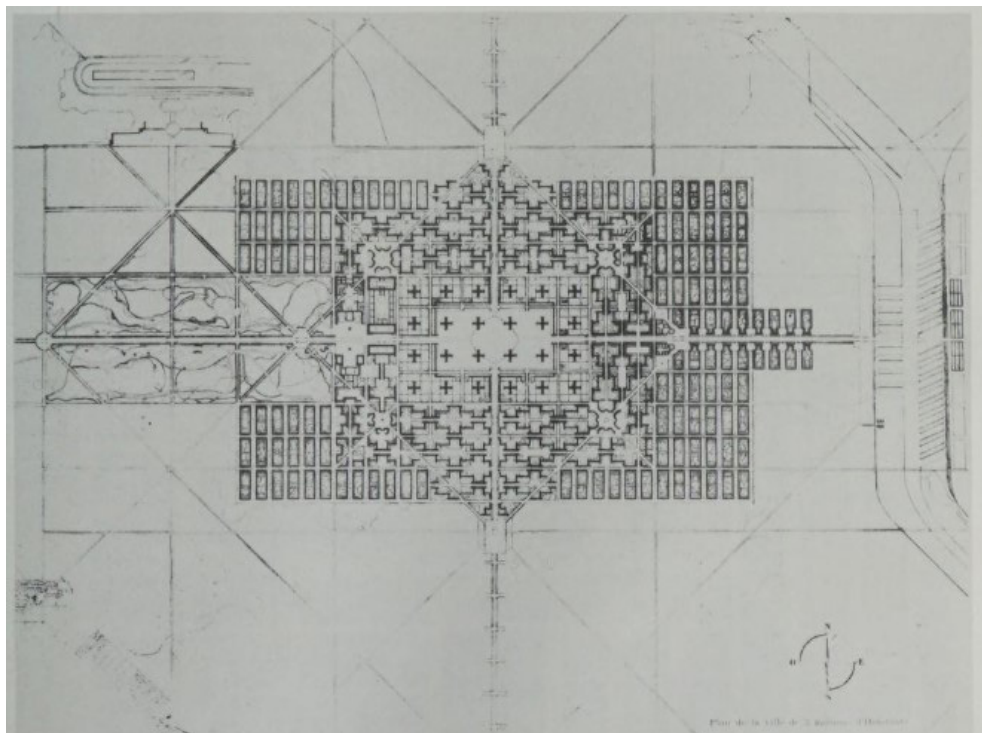
<sup>158</sup> Le Corbusier, *Mise au point*, Forces Vives, Paris 1966, s. 39.



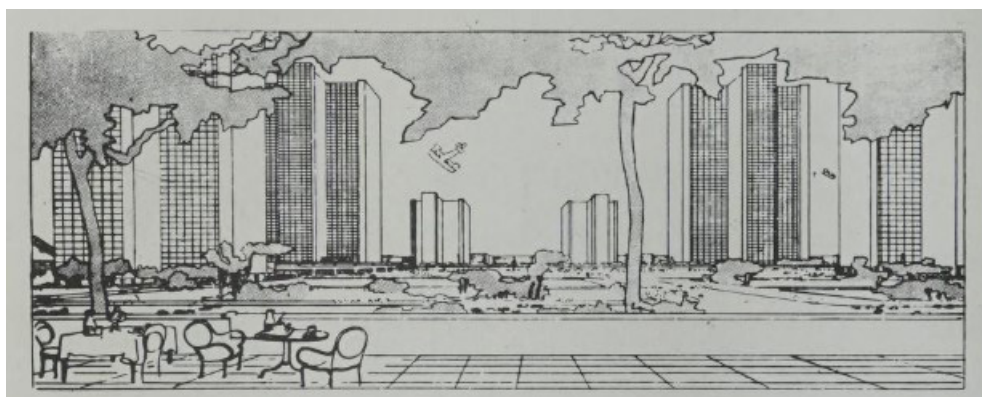
Ryc. 37. Detal planu Contemporary City (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 97, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)



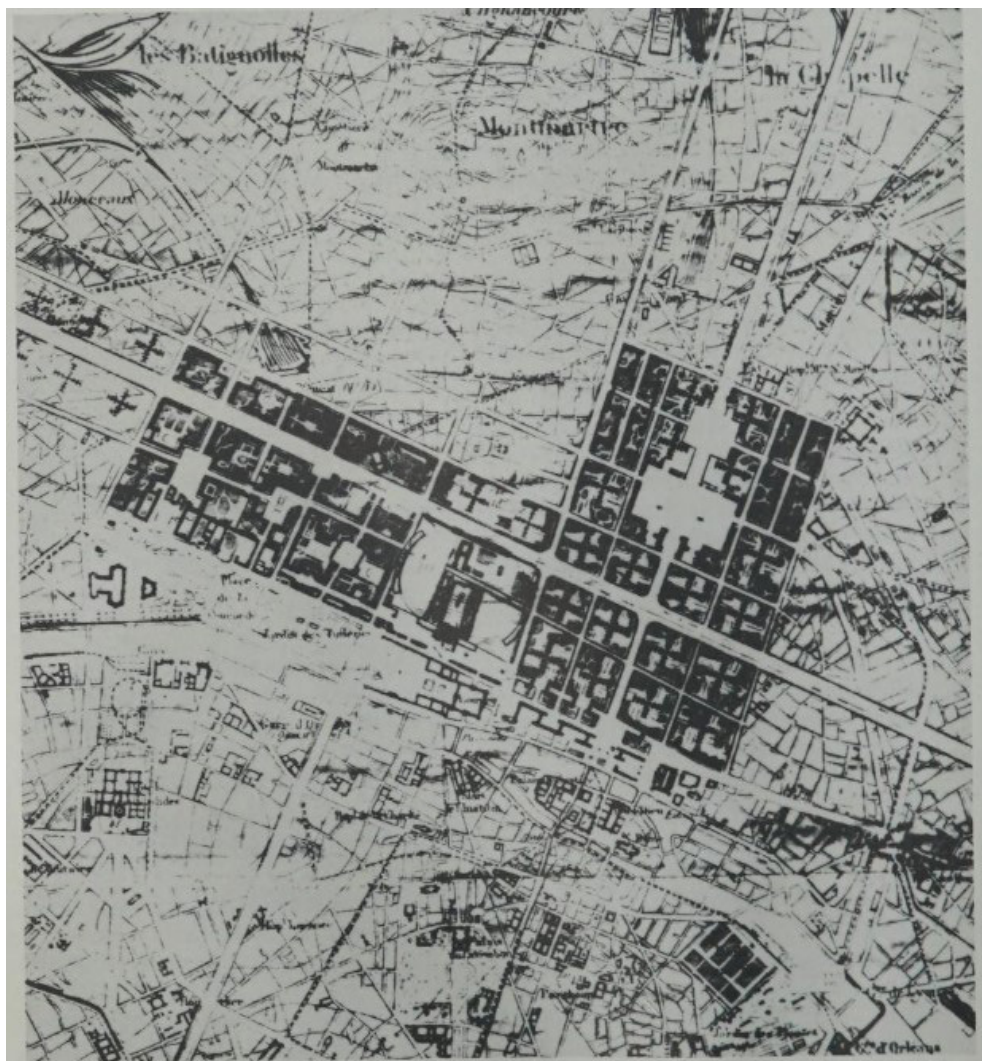
Ryc. 38. Rysunek Pól Elizejskich w Paryżu (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 97, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)



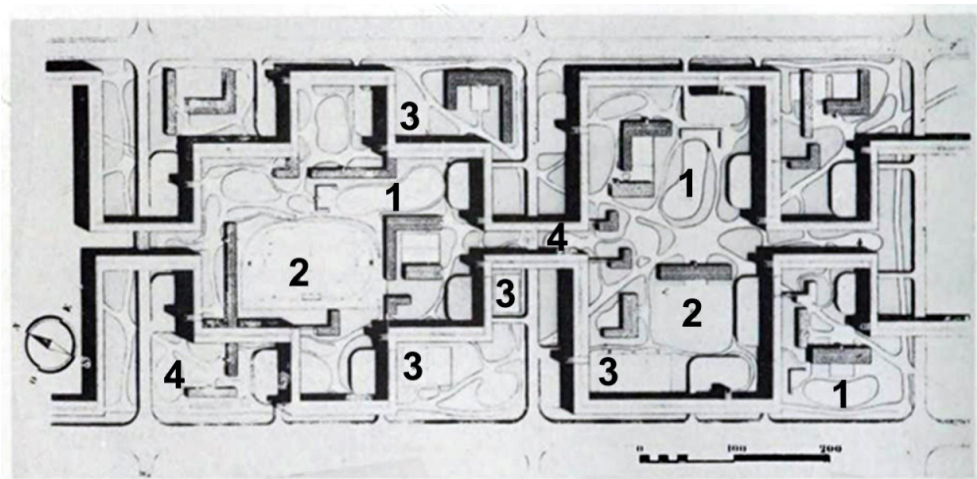
Ryc. 39. Plan miasta dla 3 milionów ludzi (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 95, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)



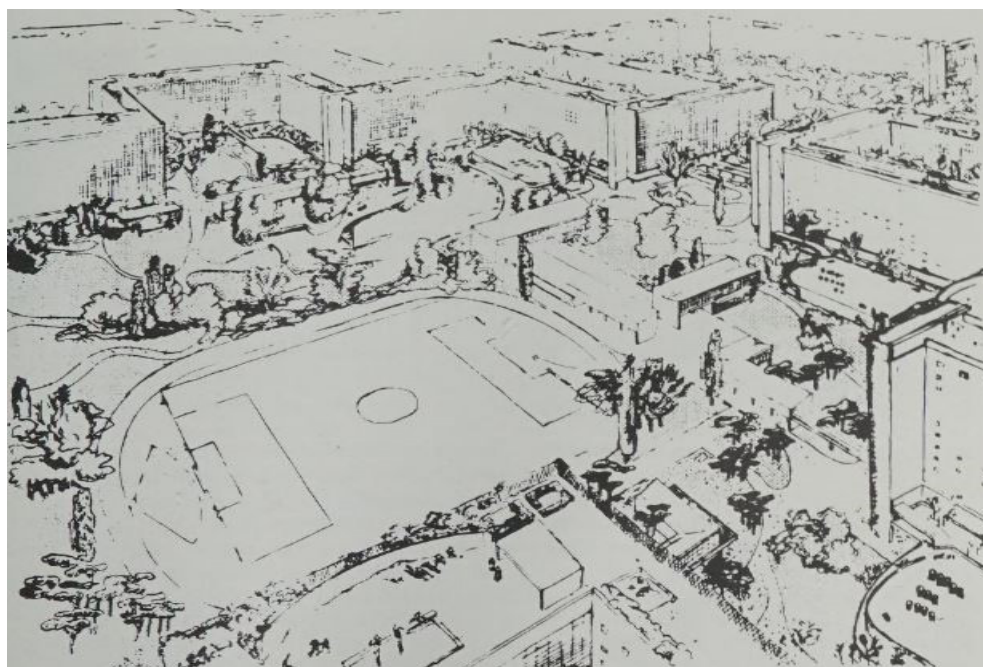
Ryc. 40. Widok perspektywiczny Contemporary City (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 96, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)



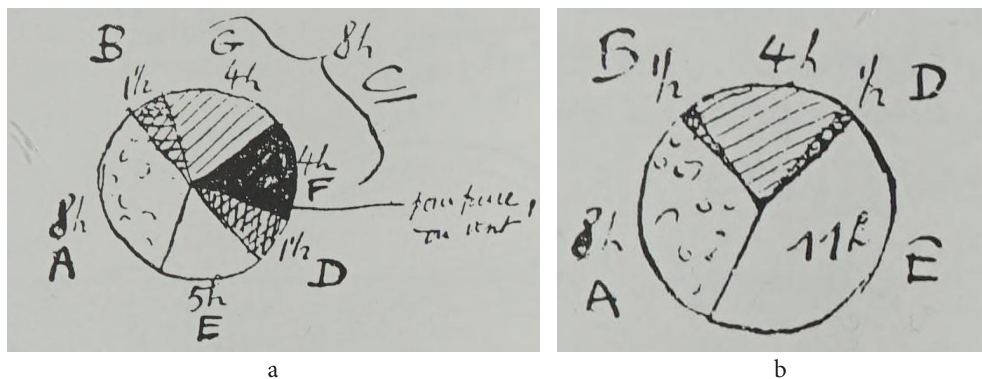
Ryc. 41. Plan Voisin dla Paryża (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 100, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)



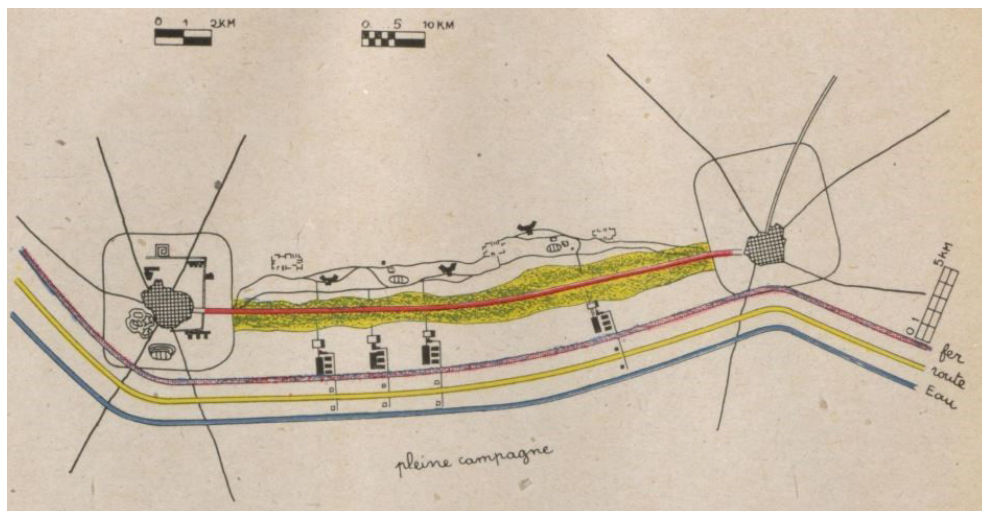
Ryc. 42. Radiant City – projekt dzielnicy mieszkaniowej. Tablica 27: promienne miasto – plan dzielnicy mieszkalnej; 1 – baseny, 2 – stadion, 3 – korty tenisowe, 4 – place zabaw, szare objekty i kropkowane obszary wskazują żłobki, przedszkola i szkoły (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 104, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)



Ryc. 43. Perspektywa Radiant City (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 103, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)

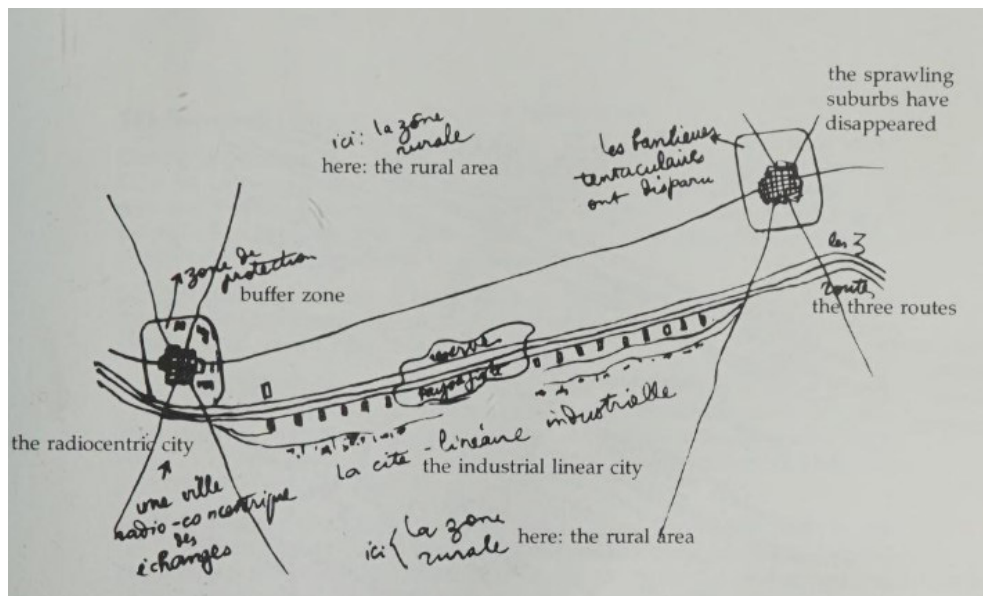


Ryc. 44. Schemat aktywności dobowej: A – stan istniejący, B – stan możliwy do osiągnięcia w Radiant City (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 107, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)

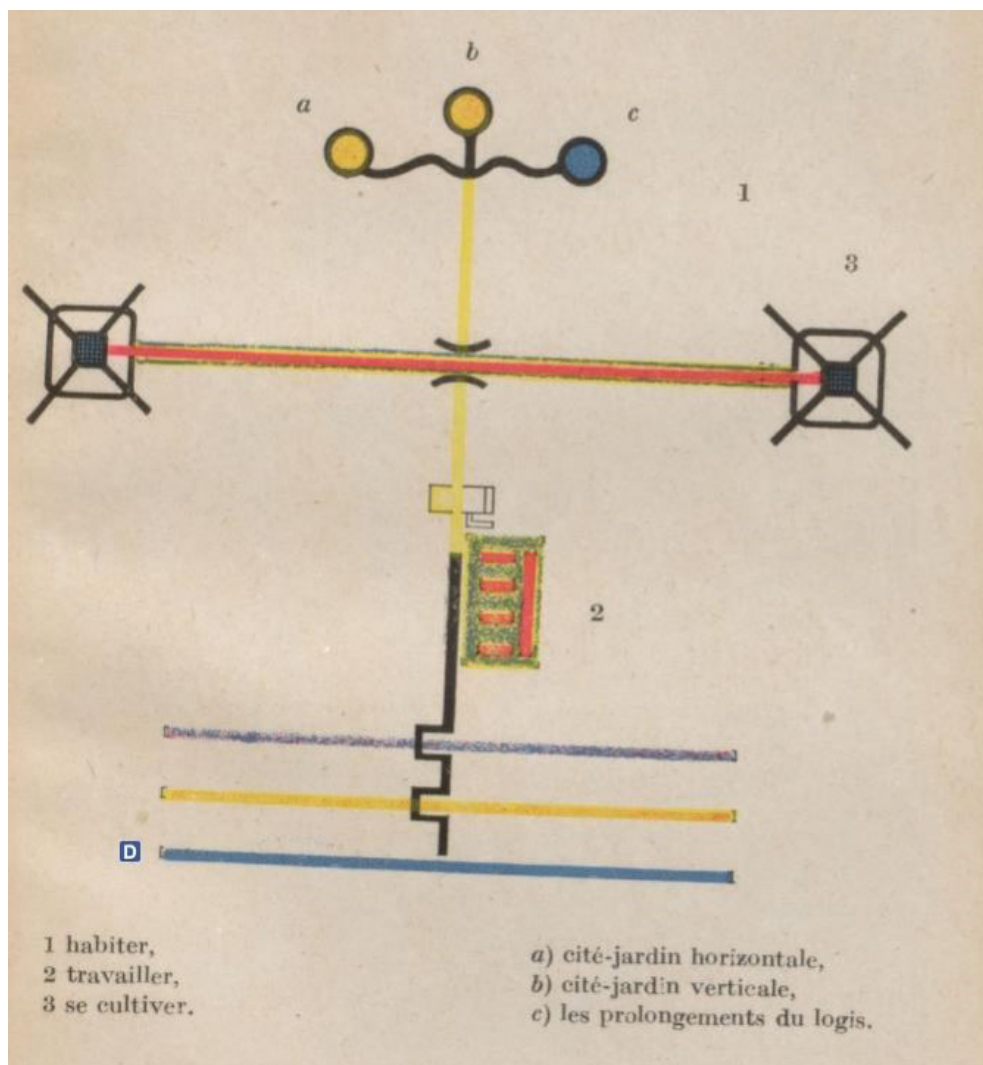


Ryc. 45. Miasto linearne (źródło: R. Aujame, G. Hanning, H. Dubreuil, N. Bézard, Le Corbusier i in., *Les trois établissements humains*, Civilisation du travail 1945, 7, s. 165, [https://archive.org/details/McGillLibrary-blackader-laut\\_trois-etablissements-humains\\_HN18T761945-16309/page/n11/mode/thumb](https://archive.org/details/McGillLibrary-blackader-laut_trois-etablissements-humains_HN18T761945-16309/page/n11/mode/thumb), dostęp: 2020)

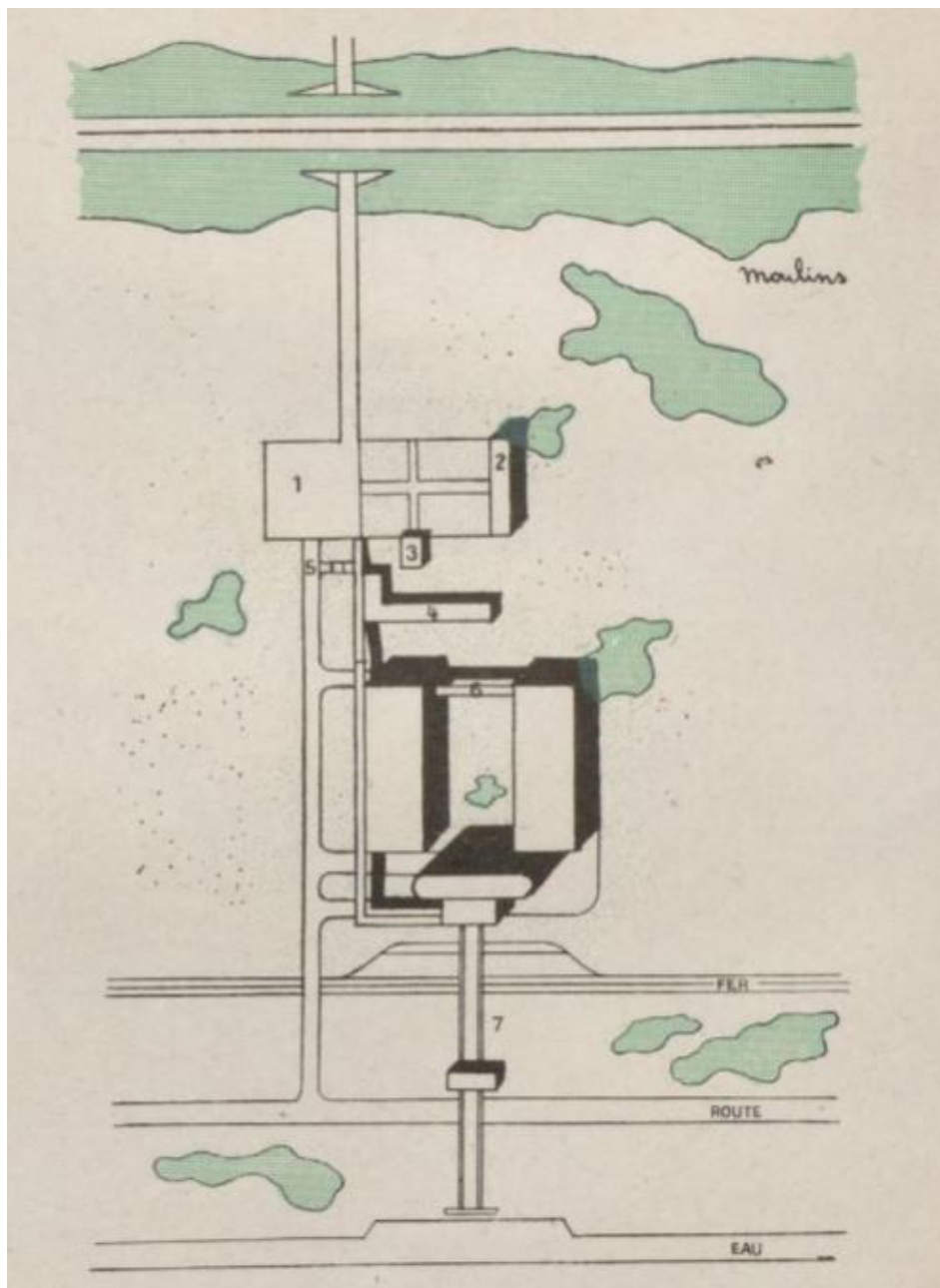




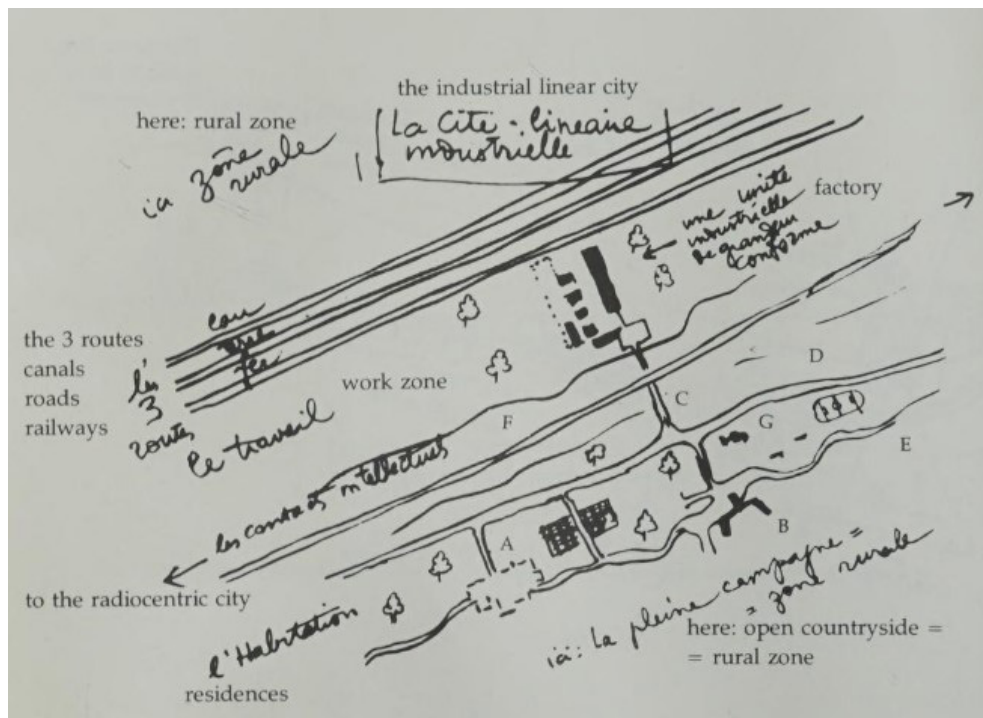
Ryc. 46. Idea miasta liniowego (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 109, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)



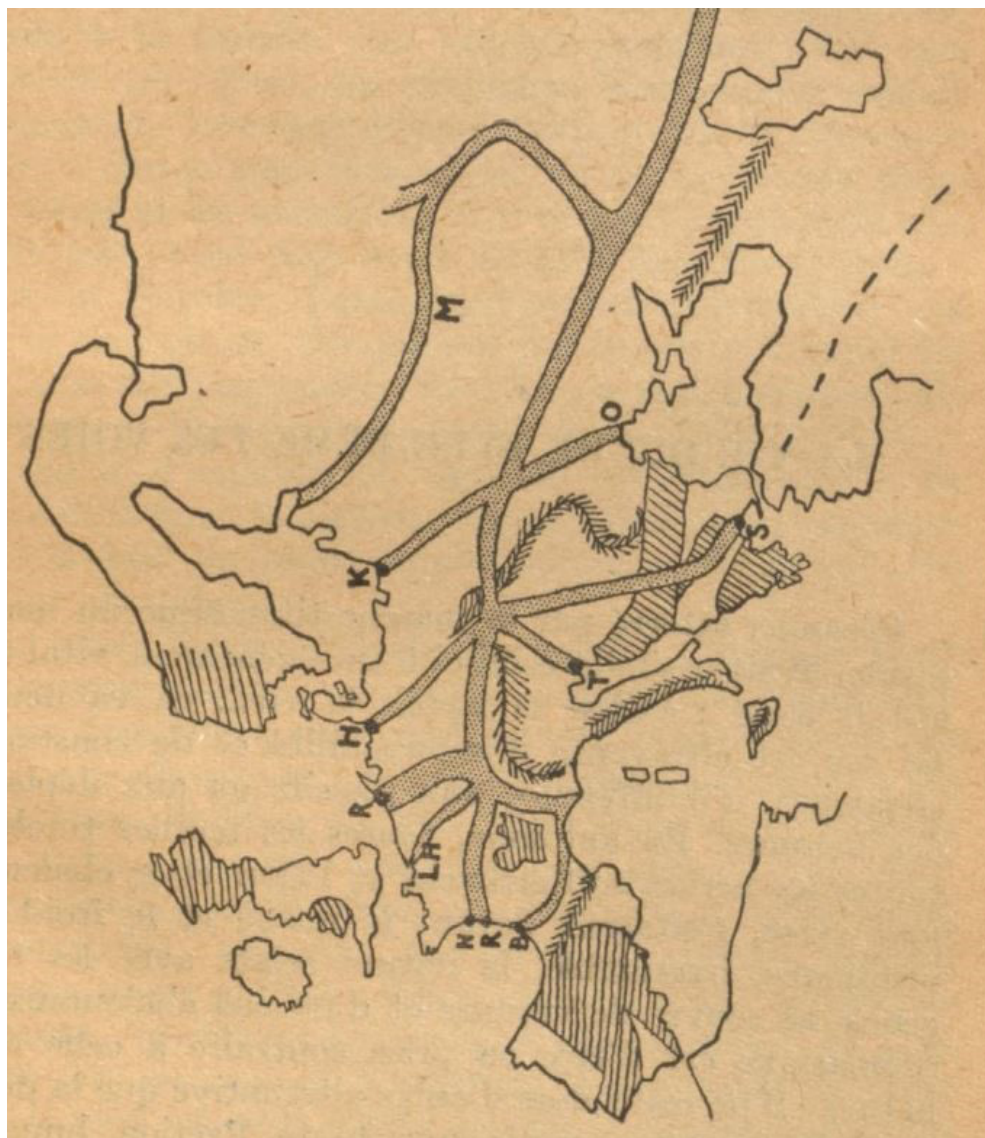
Ryc. 47. Miasto linearne – schemat podstawowej jednostki (źródło: R. Aujame, G. Hanning, H. Dubreuil, N. Bézard, Le Corbusier i in., *Les trois établissements humains*, Civilisation du travail 1945, 7, s. 161, [https://archive.org/details/McGillLibrary-blackader-laut\\_trois-etablisements-humains\\_HN18T761945-16309/page/n11/mode/thumb](https://archive.org/details/McGillLibrary-blackader-laut_trois-etablisements-humains_HN18T761945-16309/page/n11/mode/thumb), dostęp: 2020)



Ryc. 48. Miasto linearne – wielki zakład przemysłowy. 1 – parking dla rowerów, motocykli, samochodów, 2 – administracja, 3 – serwis socjalny, 4 – refektarz, 5 – punkt wejściowy, 6 – warsztaty, laboratoria, 7 – taśmociąg (źródło: R. Aujame, G. Hanning, H. Dubreuil, N. Bézard, Le Corbusier i in., *Les trois établissements humains*, Civilisation du travail 1945, 7, s. 165, [https://archive.org/details/McGillLibrary-blackader-laut\\_trois-etablissements-humains\\_HN18T761945-16309/page/n11/mode/thumb](https://archive.org/details/McGillLibrary-blackader-laut_trois-etablissements-humains_HN18T761945-16309/page/n11/mode/thumb), dostęp: 2020)



Ryc. 49. Idea Four Routes (źródło: J. Guiton, *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, s. 110, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb>, dostęp: 2020)



Ryc. 50. Możliwe pasma przemysłowe na terenie całego terytorium Europy. Pasma rozwoju w Europie (źródło: R. Aujame, G. Hanning, H. Dubreuil, N. Bézard, Le Corbusier i in., *Les trois établissements humains*, *Civilisation du travail* 1945, 7, s. 227, [https://archive.org/details/McGillLibrary-blackader-laut\\_trois-etablissements-humains\\_HN18T761945-16309/page/n11/mode/thumb](https://archive.org/details/McGillLibrary-blackader-laut_trois-etablissements-humains_HN18T761945-16309/page/n11/mode/thumb), dostęp: 2020)

## 2.10. MIASTA METABOLISTYCZNE – KENZŌ TANGE, KISHO KUROKAWA, KIYONORI KIKUTAKE

Podczas kongresu World Design 1960 Kenzō Tange i grupa młodych uczniów – Kisho Kurokawa, Kiyonori Kikutake, Fumihiko Maki, Masato Otaka i inni – ogłosili manifest zatytułowany *Metabolizm: propozycje nowego urbanizmu* – w dokumencie tym zawarto propozycje nowej urbanistyki<sup>159</sup>. We wstępie do manifestu jeden z członków grupy – Noboru Kawazoe, napisał: „Metabolizm to nazwa grupy, której każdy członek proponuje konkretne projekty i ilustracje dotyczące przyszłości naszego świata. Uważamy, że społeczeństwo ludzkie to proces życiowy – ciągły rozwój od atomu do mgławicy. Powodem, dla którego używamy biologicznego terminu «metabolizm», jest nasza wiara w to, że projektowanie i technologia są przejawami życia ludzkiego”<sup>160</sup>.

Architekci ci działali od 1959 r. do lat 70. XX wieku, spotykali się co dwa tygodnie i dyskutowali nad swoimi projektami i ideami. W manifestcie oprócz deklaracji ideowych w większości znajdowały się plany i propozycje projektowe poszczególnych członków grupy. Grupa działała pod patronatem izby handlowej i była wspierana przez intensywnie rozwijający się w tym czasie przemysł japoński. Rozpoczęcie działalności grupy było też poniekąd konsekwencją ogłoszenia na konferencji CIAM-Team 10 w 1959 r. zawieszenia działalności grupy CIAM.

W krótkim czasie po drugiej wojnie światowej Japonia zaczęła się bardzo szybko rozwijać, na jej terytorium nastąpiła bezprecedensowa ekspansja miejska. Było to konsekwencją zburzenia na skutek bombardowań wojennych większości japońskich miast, wyjątkami były jedynie Kioto i Nara. W 1960 r. najbardziej znany japoński architekt Kenzō Tange, odrywając się od zachodniego modernizmu, poprowadził i nadał kształt najważniejszemu japońskiemu ruchowi architektonicznemu XX wieku, jakim był Metabolizm. Był to rodzaj odpowiedzi na różnego rodzaju ideologie i „izmy” tworzone w kulturze Zachodu. Ruch ten stanowił próbę znalezienia odpowiedzi na idee rekonstrukcji i budowy miast, której wiele państw poszukiwało w drugim dziesięcioleciu po wojnie. Metabolizm obejmował poszukiwania rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych, które byłyby ekologiczne, samowystarczalne, przystosowujące się do nowych systemów i struktur, głównie przez zastosowanie określonej modularnej formy budynków. Zasadniczo proponowano obiekty, które posiadały dwa komponenty: jednym z nich była podstawa, czasami trzon – w postaci trwałej, niezmiennej konstrukcji nośnej, drugim komponentem były mniej trwałe, często mobilne, „doczepiane” elementy modularne, które dawały możliwość dość swobodnego

<sup>159</sup> Grupę założycielską metabolistów tworzyli: Kenzō Tange (1913–2005), Kiyonori Kikutake (1928–2011), Kisho Kurokawa (1934–2007), Fumihiko Maki (b. 1928) i Masato Otaka (1923–2010), Kenji Ekuan (1929–2015) i Kiyoshi Awazu (1929–2009), a także krytyk architektoniczny Noboru Kawazoe (1926–2015), który zebrał wszystkie idee w formie manifestu, który opublikował na Tokyo World Design Conference w 1960 r.

<sup>160</sup> K. Kikutake, M. Otaka, F. Maki, K. Kurokawa, *Metabolism: The Proposals for New Urbanism*, Bijutsu shūpansha, Tokyo 1960.

modelowania całości. Elementy te można było wymieniać, przesuwać i w pewien sposób modyfikować. Ważnym założeniem było, aby powstałe w przyszłości struktury miały możliwość rozbudowy, przebudowy, zmiany, a nawet redukcji. Podstawą tego stylu była możliwość manewrowania architektoniką brył w taki sposób, aby dostosować ją do zmieniających się potrzeb społecznych, kulturowych i użytkowych. Jak określili to sami metabolisci (K. Kikutake): „Podstawą filozofii metabolizmu jest dążenie do odnawiania, recyklingu, transformacji, dodawania i usuwania architektury w celu dostosowania jej do zmieniających się potrzeb. Tradycja ta istniała od tysięcy lat w drewnianych budowlach Japonii”<sup>161</sup>.

Charles Jencks uważał, że w metabolizmie obecna jest „[...] nieustanna przemiana taoizmu i buddyjska idea reinkarnacji [...]”<sup>162</sup>. Twierdzenie należy uznać niewątpliwie za słuszne, gdyż tezę główną grupy było założenie, że w budynkach i miastach zachodzą procesy podobne do tych, jakie zachodzą we wszystkich innych organizmach żywych. Metabolisci uważali, że są to procesy polegające na tzw. stałych i permanentnych cyklach przemian, tj. naprzemiennego odnawiania, a następnie destrukcji tkanki organicznej. Ruch ten stał się rozszerzoną biologiczną analogią mającą zastąpić mechaniczne idee dość ortodoksyjnej, nowoczesnej architektury Zachodu. W praktyce jednak okazał się bardzo bliski koncepcjom mechanistycznym<sup>163</sup>.

Filozofia tej grupy nie opierała się tylko na jednym postanowieniu. Dla różnych członków tej grupy pojęcie metabolizmu miało inne znaczenia. Dla jednych architektów była to „koegzystencja różnorodnych elementów”, dla drugich „to, co pozostaje niezmienione, kiedy następuje zmiana”, inni z kolei głosili, że jest to „stałe odnawianie się całej natury – zwierząt i roślin, żywych organizmów i naturalnego środowiska”. Każdy z członków grupy mógł dodać coś od siebie, przedstawić swoją ideę – właśnie o to chodziło w całej filozofii otwartości tego ruchu.

Swoje wizje metabolisci tworzyli, zaczynając od projektów bazowych, które w miarę rozwoju społeczeństwa miałyby się rozwinąć, powiększając lub zmieniając funkcję. Twierdzili oni, że

projektowanie miast musi zostać otwarte na wartości humanitarne – jedną z dróg ku temu jest stymulacja skostniałych miast i zastrzyk mobilności i zmienności architektury. Miasta przyszłości powinny zachować rytm zgodny z regeneracją ludzkiego życia i postęпами społecznymi za sprawą organizacji pozwalającej na ruchomość i łączenie. Wychodzili oni z założenia, że niemożliwym jest dynamiczne wprowadzenie tych ruchomych czynników, jeżeli budujemy miasto na nieruchomym łądzie. Wizja miasta oceanicznego wyniknęła [wprost – R.B.] z tego faktu<sup>164</sup>.

<sup>161</sup> *Ibidem*.

<sup>162</sup> Ch. Jenks, *Ruch nowoczesny w architekturze*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1987, s. 347.

<sup>163</sup> *Ibidem*, s. 347.

<sup>164</sup> K. Kikutake, M. Otaka, F. Maki, K. Kurokawa, *op. cit.*, s. 25.

Podstawą wielu projektów była hierarchia i kompozycja fraktalna. Urbaniści tej grupy starali się tworzyć miasta tak, aby pogodzić funkcjonalne dążenie do uporządkowania z późnomodernistycznymi postulatami indywidualnego kształtowania zabudowy. Inspiracją do tego było zdanie K. Tange: „Nasze miasta są niczym organizmy żywe złożone z elementów wymiennych jak komórki, nieprzerwanie odnawiające swój metabolizm i ciągle pozostające spójną, stabilną formą”<sup>165</sup>. Metaboliści twierdzili, że

miasto przyszłości musi się odnawiać, ciągle dostosowywać się do życia jutra na pewnych wspólnych podstawach. Dlatego każdy segment powinien zmieniać się ciągle, tak by utrzymać wspólny system. Tym sposobem miasto będzie się rozwijać (rosnąć), ciągle się odnawiając i przebudowując, zachowując jednocześnie uniwersalną jednostkę życia<sup>166</sup>.

Grupa ta starała się inspirować wieloma budowlami, jedną z nich był Wielki Chram w japońskim mieście Ise w prefekturze Mie. Jest to największe oraz najbardziej uznane sanktuarium shintoistyczne. Świątynia Ise, położona około 270 mil na zachód od Tokio, pochodzi z około 685 r., ale co 20 lat jest całkowicie przebudowywana, co było niezwykle ważnym faktem dla metabolistów. Przy każdorazowej odbudowie ważne jest, aby idealnie odtworzyć początkowy wzór świątyni, używając przy tym nieco bardziej współczesnych materiałów. Przykład ten świadczy, że pewne charakterystyczne dla metabolizmu idee są w japońskiej kulturze życia i budowania obecne od wieków i nie stanowią w tym zakresie wyjątkowego *novum*.

Wydaje się, że w jakiejś mierze twórcy tej grupy opierali się na marksistowskiej wizji jednorodnego społeczeństwa, co prowadziło do dość utopijnych wizji miast. Metaboliści utrzymywali, że przyszłe społeczeństwo powinno być wyrażeniem ludzkiej zbiorowej, kolektywnej racjonalności w opozycji do jednostki, która reprezentowała tzw. siłę bezosobową. Twórcy awangardy zakładali, że jako pomysłodawcy idei będą pełnili rolę mediatorów w zakresie społecznego pojednania. Bardzo ważną rolę miał pełnić plan miasta, który był niejako gwarantem harmonii społecznej. Nurt ten wyrastał z krytycznej refleksji i introspekcji autorytarnego reżimu panującego podczas drugiej wojny światowej. Nieznaczny wpływ miała także powojenna obecność Amerykanów w Japonii, którzy promowali bardziej populistyczną i demokratyczną kulturę, szerzoną przez „postępowych intelektualistów”. Z tych przesłanek powstał mariaż racjonalistycznych i demokratycznych impulsów tworzony przez kompleksowe ramy miejskie, w których „każdy człowiek może zbudować własne mieszkanie lub dom”.

W ramach ruchu ujawniły się ideowe sprzeczności pomiędzy dążeniem do scentralizowanego i racjonalnego planowania, a pragnieniem swobody, tożsamości

<sup>165</sup> K. Tange, *My Experiences*, Space Design 8001. Special issue: Kenzo Tange and Urtec, 1980, 184, 185.

<sup>166</sup> Z. Lin, *Kenzo Tange and the Metabolist Movement: Urban Utopias of Modern Japan*, Taylor & Francis, 2010, s. 82.



i indywidualności. Metaboliści byli szczególnie zainteresowani wykazaniem potencjału technologii we wpływie na zmiany społeczne. Jeszcze przed oficjalnym proklamowaniem grupy metabolistów, Kenzō Tange wraz ze studentami Massachusetts Institute of Technology opracował w teoretycznym projekcie z 1959 r. system organizacji mieszkalnictwa na obszarze Zatoki Bostońskiej. Był to układ składający się z dwóch liniowych budowli, o przekroju przypominającym literę A, które tworzyły pewnego rodzaju strukturę miejską. U podstawy – między ramionami litery A – ulokowano sieć jezdnii, kolej oraz pozostałą infrastrukturę. Boczne ściany litery A składały się z cyklu trójpoziomowych umieszczonych na sobie tarasowo bloków mieszkalnych. Co trzeci poziom był masywniejszy, gdyż pokrywała go warstwa sztucznego łądu. Cały układ został zaprojektowany dla 25 000 mieszkańców. Był to projekt, który poprzedzał bezpośrednio pomysły w Tokyo Bay<sup>167</sup>. Według samego architekta bardzo znaczącym była ujawniająca się w tym rozwiązaniu zmiana podejścia w urbanistyce „od funkcjonalizmu do strukturalizmu”.

Chyba najbardziej znanym przykładem projektu metabolistów jest plan Zatoki Tokijskiej. 1 stycznia 1961 r. Kenzō Tange przedstawił swój projekt, który pierwotnie miał prezentować w roku 1960. Był to zamysł budowy struktury miejskiej zaprojektowanej na terenie wód zatoki, wczepionej w tkankę urbanistyczną Tokio. Całość składa się z osiowego, przenikającego się, wielopoziomowego rusztu rozpostartego nad zatoką<sup>168</sup>. W układzie przestrzennym wyraźnie rysuje się kręgosłup komunikacyjny łączący dwa brzegi, wyznaczający centralną strefę administracyjno-biurową zaprojektowaną w części przez Aratę Isozakiego<sup>169</sup>. W części centralnej zastosowano serię 9-kilometrowych modułów, rozciągających się na 80-kilometrowym odcinku przez zatokę. Moduły centralne obejmowały strefy inwestycyjne (budowania) i węzły komunikacyjne. Całość zawierała m.in. biura, administrację rządową i dzielnice handlowe, a także nowy dworzec kolejowy w Tokio i połączenia autostradowe z innymi częściami miasta. Na rozrastających się osiach poprzecznych umieszczone były dzielnice mieszkalne. Architektonikę tworzyły głównie dwa typy budynków: budynki mieszkalne w formie *A-frame* oraz biurowce w formie sieci wzajemnie połączonych trzonów. Zaproponowane kubatury składały się z modułów, które rosłyby jak żywy organizm. W całym układzie zaprojektowano hierarchiczną strukturę dróg ekspresowych dla samochodów, rezerwując wydzielone, niezależne obszary dla pieszych. Propozycja różniła się od pomysłów CIAM, która popierała „ośrodki miejskie”, zamiast tego metaboliści proponowali „obszary obywatelskie”. Budowa miała się odbywać w czterech 5-letnich cyklach. Mimo że projekt wsparło kilka agencji rządowych, nie został on nigdy zrealizowany. Kenzō

<sup>167</sup> Projekt ten przez historyków urbanistyki został uznany za pierwszą realnie zaprojektowaną „megastrukturę”.

<sup>168</sup> Projekt rozpościerał się pomiędzy Ikebukuro na północnym zachodzie do Kisarazu na południowym wschodzie.

<sup>169</sup> Arata Isozaki – młody architekt, niezadowolony z chaosu Tokio, podniósł uporządkowane miasto biurowców, całkowicie oddzielając je od tego, które leżało w jego podstawie.

Tange kontynuował rozszerzanie idei liniowego miasta w 1964 r. w planie Tokaido Megalopolis. Była to kolejna ambitna propozycja rozszerzenia liniowego miasta Tokio na cały region Tokaido w Japonii w celu rozlokowania osadnictwa ludności w państwie.

Miasta miały być projektowane zgodnie z ekologicznymi paradygmatami. Architekci metabolizmu mieli nadzieję, że wykorzystanie procesów biologicznych jako modeli rozwiąże sprawy związane z gwałtownym postępem technologicznym społeczeństw na całym świecie. Słowo „megastruktura” zostało użyte przez Fumihiko Maki w swoim eseju z 1961 r., gdzie określił tym terminem „dużą ramę, w której mieszczą się wszystkie funkcje miasta lub części miasta”, wydaje się, że od tego czasu dla metabolistów „megastruktura” stała się jednym z kluczowych terminów.

W kolejnych latach metabolisci zaproponowali następne wizje, z których najważniejsze to: miasto farma zaprojektowane przez Kisho Kurokawę (1960), miasto helix zaprojektowane również przez K. Kurokawę (1961) oraz miasto powietrze projektu Araty Isozackiego (1961), a także odnowienie dzielnicy Tsukiji zaprojektowane przez Kenzō Tange (1963).

Metabolisci tworzyli miasta nie tylko na lądzie, tworzyli je też na wodzie i w powietrzu. Starali się wykreować formę sztucznego lądu. Ich koncepcje miast i budynków przypominają filmy *science-fiction*. Kiyonori Kikutake stworzył cykl projektów, które prezentowane są w różnych publikacjach pod zbliżonymi hasłami miasta morskiego lub oceanicznego. Sam autor podał, że były to projekty, które zaprezentował w latach 1959 (morskie miasto – Marina City), 1960 (miasto morskie – Ocean City), 1963 (miasto morskie – Ocean City oraz społeczność Deep Sea), 1968 (miasto morskie – Ocean City) i ostatnie Ocean Information City w 1983 r.<sup>170</sup> Zgodnie z manifestem miasto morskie było jednostką „nowej społeczności ludzkiej w morzu”, odpowiedzią na malejący standard życia i niestabilną sytuację polityczną i społeczną z powodu ograniczenia gruntów. Celem Marine City nie było ani powiększanie terenu, ani ucieczka z lądu, miasto morskie miało być raczej nowym archetypem miejskiego życia na morzu<sup>171</sup>.

W projekcie Marine City (1959) Kiyonori Kikutake zaproponował, aby miasto pływało swobodnie w oceanie i było wolne od więzi z jakimkolwiek narodem – taką niezależność powiązań utożsamiał z wolnością od groźby wojny. Projekt Marine City to przede wszystkim pływające miasto przemysłowe o okrągłym kształcie, średnicy 4 km. Układ miasta składał się z dwóch pierścieni, które były styczne ze sobą, z zabudową na pierścieniu wewnętrznym i produkcją na zewnętrznym. Budynki administracyjne znajdowały się w punkcie styczonym. Na obrzeżach miasta miało znajdować się 12 sferycznych obiektów przemysłowych o łącznej powierzchni ok. 1 mln m<sup>2</sup>.

<sup>170</sup> Idee te były prezentowane na różnych wystąpieniach i w różnych artykułach oraz książkach dlatego na dzień dzisiejszy jest bardzo trudno ustalić, które ze szkiców odpowiadają konkretnej propozycji i jak faktycznie wygląda chronologia rysunków. Przedstawiona chronologia jest wizją autora publikacji przedstawioną na podstawie narastania konkretnych wizji Kiyonori Kikutake.

<sup>171</sup> K. Kikutake, K. Kikutake, M. Otaka, F. Maki, K. Kurokawa, *op. cit.*, s. 22–23.

Miały one być częścią kombinatu rozwijającego się przemysłowego miasta. Do celów mieszkalnych miało służyć sześć cylindrycznych wież nieco oddalonych od miasta fabrycznego. Na zewnętrznej konstrukcji betonowych wież miały być zainstalowane naprzemiennie jednostki mieszkalne, zapewniające mieszkania dla populacji 50 tys. osób. W centrum miała znajdować się wieża kontrolna – zarządzająca całym miastem. Cylindryczne obiekty mieszkalne miały być rodzajem pływających boi utrzymujących całą konstrukcję na wodzie. Pływająca okrągła platforma miała spełniać rolę przestrzeni miejskiej łączącej wieżę kontrolną, cylindryczne wieże mieszkalne i sferyczne obiekty przemysłowe. Dostęp do Marine City nigdzie nie został opisany<sup>172</sup>.

Marine City Unabara (1960) to pływające miasto przemysłowe z dwoma nieregularnymi pierścieniami jako „pływającymi platformami” i otaczającą strefą ochronną fal, o szerokości około 500 m. Pierścień wewnętrzny mieści bryły mieszkalne zwane *mova-blocks*. Mova-bloki oparte są na pociskach HP jako betonowych statkach z ogromnym masztem, miały same pływać po wodzie. Ich górne struktury to głównie maszt w centrum jako rdzeń. Z masztu na każdym piętrze wychodziły promieniście w trzech kierunkach korytarze służące do podpięcia i obsługi umieszczonych po obu stronach korytarza jednostek mieszkalnych, które docelowo miałyby tworzyć poziome skupiska mieszkań. Na niższych kondygnacjach znajdują się konstrukcje z betonowych siatek, mające zawierać przestrzenie miejskie<sup>173</sup>.

Pierścień zewnętrzny był strefą produkcji, a pierścień wewnętrzny miał być strefą mieszkalną. Oba pierścienie były oddzielone od siebie pasem morza, które służyło jako buforowa. Laguna między pierścieniami miała pełnić funkcję obszaru uprawy produktów morskich. Pierścienie łączył blok administracyjny. Otoczone pierścieniem wewnętrznym pośrodku stały dwie wieże kontrolne o wysokości 500 m n.p.m. oraz 1000 m n.p.m. Miały one ważną funkcję, gdyż stanowiły centra energetyczne ze sztucznym słońcem na górze. Wieże kontrolne były zaprojektowane jako dodatkowe, wertykalne boje stabilizujące ruchy grawitacyjne i ruchy fal morskich. Rozwój miasta swoją strukturą nawiązywał do procesu podziału komórki.

Miasto-matka, zaprojektowane w ramach projektu Marine City z 1963 r., składało się z sześciu dużych wysp z obiektami przemysłowymi, które były rozmieszczone w okręgu w formie atola, oraz małych wysp umieszczonych pośrodku z obiektami mieszkalnymi. Każda mała wyspa odpowiadała „jednostce blokowej” składającej się z cylindrycznych wież, na zewnątrz których umieszczono mieszkania, natomiast wewnątrz wieży miało być używane jako przestrzeń miejska. Struktura wysp nie została przez autora szczegółowo opisana, z rysunków można się jedynie domyślać, że „platformy pływające” były podtrzymywane przez cylindryczne wieże z podwodnymi bojami poniżej. Małe wysepki połączono z dużymi wyspami za pomocą mostów. Duże wyspy także łączyły mosty, aby utworzyć nieciągłe strefy produkcyjne, natomiast grupy

<sup>172</sup> A. Nyilas, *On the Formal Characteristics of Kiyonori Kikutake's 'Marine City' Projects Published at the Turn of the 50's and 60's*, *Architecture Research*, 2016, 4, 6, s. 98–106. <https://doi.org/10.5923/j.arch.20160604.03>

<sup>173</sup> *Ibidem*.

małych wysp tworzyły podobnie nieciągłe strefy mieszkalne wewnątrz tychże stref produkcyjnych. Wreszcie wyspa centralna z obiektami kontrolnymi i administracyjnymi znajdowała się w pobliżu geometrycznego środka całego układu.

Przedstawiony w 1968 r. przez Kiyonori Kikutake Ocean City był połączeniem dwóch projektów Tower-shaped City (1958) i Marine City (1959). Od strony teoretycznej projekty te wprowadzały istotne elementy „sztucznej ziemi”, jak również „głównej” i „mniejszej” struktury. Sztuczna pływająca „ziemia” miasta miała pomieścić rolnictwo, przemysł i rozrywkę, a wieże mieszkalne miały schodzić jako pływające fundamenty (butelki) do oceanu na głębokość 200 m. Całość tworzyła pewnego rodzaju pływające, niezależne wyspy, na których umieszczono okrągłe trzony pełniące funkcje komunikacyjno-instalacyjne. Z tych trzonów wyrastały jednostki funkcjonalne, czyli mieszkania, biura itd. Kiyonori Kikutake przewidywał też możliwość budowy układu kilku głównych wysp połączonych ze sobą pasmami komunikacyjnymi. Populacja byłaby sztywno kontrolowana przy górnym limicie 500 tys. mieszkańców<sup>174</sup>.

Dwadzieścia trzy lata po publikacji pierwszego projektu Marine City w 1983 r. Kikutake retrospektywnie podsumował na schemacie trzy projekty morskiego miasta, skupiając się na ich wzajemnych relacjach. Za jedną z interpretacji tego schematu można uznać, że Marine City z 1958 r. jest archetypem miasta morskiego, który stopniowo przekształca się w inne projekty. Niezależne boje pływające, służące funkcji produkcyjnej, są połączone, tworząc okrągłą strefę produkcyjną Unabara. W marginalnych notatkach Kikutake wspominał o oddzieleniu mieszkania od produkcji, co sugeruje brak łączącej pływającej platformy pomiędzy wieżami mieszkalnymi. Zastosowane bloki mieszkalne w projekcie Unabara prawdopodobnie przekształca w blok wspólnotowy projektu Marine City z 1963 r. Kiedy jednostki gromadzą się, tworząc miasto-matkę, duże wyspy do produkcji w każdej jednostce wydłużają się w kierunku centrum, a nowo wydane małe wyspy łączą się, tworząc centrum administracyjne projektu Marine City z 1963 r.

Kiyonori Kikutake przewidywał, że miasto rozwinie się, mnożąc się tak, jakby podlegało podziałowi komórek. Samo miasto powinno rosnać organicznie jak organizm. Zgodnie z metabolistyczną wizją założono, że ekspansja miasta ma być procesem wzorowanym na cyklu biologicznym. Wizja K. Kikutake dla pływających wież została częściowo zrealizowana w 1975 r., kiedy zaprojektował i zbudował Aquapolis na Okinawa Ocean Expo. Pływający blok miejski o wymiarach 100 x 100 m zawierał zakwaterowanie, w skład którego wchodziła sala bankietowa, biura i rezydencje dla 40 pracowników, konstrukcja została zbudowana w Hiroszimie, a następnie zholowana na Okinawę.

Kisho Kurokawa w roku 1960 zaproponował projekt City Farm lub Agrucultural City. Przedstawiona propozycja podobnie jak miasto-ogród Ebenezerza Howarda była próbą pogodzenia sprzeczności między miastem a wsią. Miasto to było pewnego

<sup>174</sup> *Ibidem.*

rodzaju siatką przestrzenną, zbudowaną z trzech poziomów funkcjonalnych, na których rozłożone były pewnego rodzaju artefakty: miejsc pracy, obiektów społecznych i indywidualnych oraz infrastruktury. Sieć posiadała wymiary 500 x 500 m, składała się z 25 bloków 100 x 100 m zaprojektowanych dla 200 osób. Proponowane obiekty były niskie i horyzontalne, skupiały się wzdłuż ciągów komunikacyjnych. W centrum znajdowało się gimnazjum i świątynia oraz sanktuarium, w związku z przyjętym założeniem promień dojścia do centrum nie przekraczał 500 m. Całość była uniesiona 4 m nad terenem, gdyż przeznaczono ją do realizacji na terenach okresowo zalewanych przez powódzie, oprócz tego autor zakładał, że teren znajdujący się pod obiektami będzie wykorzystywany rolniczo. Kisho Kurokawa zaprezentował dwie wersje przestrzenne tego projektu<sup>175</sup>.

Japonia została wybrana jako miejsce na światową wystawę w 1970 r. Hasłem przewodnim Expo było: „Postęp i harmonia ludzkości”<sup>176</sup>. Metaboliści uznali targi za miejsce do realizacji różnych mniejszych pomysłów, które rozwijali w latach 50. i 60. XX wieku. Całe tereny zostały pomyślane jako żywy, zmieniający się organizm z centralnym „kręgosłupem, który mógłby służyć jako centrum przyszłego miasta”. Kenzō Tange zaprosił do współpracy dwunastu architektów, w tym Aratę Isozakiego, Masato Otakę i Kiyonori Kikutake do zaprojektowania poszczególnych obiektów wystawy.

Pawilony pochodziły z 76 krajów i były na owe czasy melanżami różnorodnych eksperymentów. Ramy kosmiczne, prefabrykacja, integracja technologiczna, konstrukcje rozciągające, kopuły, pontony i elementy konstrukcji kosmicznych były wiodącymi rozwiązaniami na wystawie. Z perspektywy lat widać, że znaczna część obiektów i konstrukcji miała bardzo mechanistyczny wyraz. Duży nacisk położono na zmienność i elastyczność budowli, mimo ich niewątpliwego monumentalizmu.

Jednym z ważniejszych rozwiązań był wizjonerski, urbanistyczny, monumentalny projekt Wielkiego dachu (Big roof) Kenzō Tange. Było to zadaszenie nad głównym placem Expo w postaci stalowej, kosmicznej ramy zawieszanej 30 m nad ziemią. Noboru Kawazoe przyrównał dach o wymiarach przestrzennych Festival Plaza do systemu transmisji elektronicznej i wyświetlaczy o tematyce lotniczej, które podłączono do systemu hormonalnego<sup>177</sup>. Przy projektowaniu obiektów pojawił się następujący zbiór pojęć używanych przez metabolistów: przestrzeń porowata, stymulacja punktu, wymiar główny, interoryzacja i architektura kabiny<sup>178</sup>.

<sup>175</sup> Metaboliści uznali, że powinien istnieć odrębny system miejski między miastami rolniczymi, przemysłowymi, konsumpcyjnymi i rekreacyjnymi. Przyjmowali też, że miasta rolnicze mają do odegrania istotną rolę w tej strukturze łączącej pozostałe miasta. Dlatego koniecznym było, aby przygotować podstawowy – modelowy plan takiego miasta.

<sup>176</sup> Kenzō Tange wspominał, że Expo powinno być przede wszystkim przemyślane jako wielki festiwal, na którym ludzie mogą się spotkać.

<sup>177</sup> W swoim projekcie Tokio Bay Kenzō Tange mówił o żywym ciele posiadającym dwa rodzaje systemów transmisji informacji: płynny i elektroniczny. W ramach tego projektu wykorzystano koncepcję pnia drzewa i gałęzi, które uczestniczyłyby w tego typu transmisjach.

<sup>178</sup> Ch. Jenks, *Ruch nowoczesny w architekturze*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1987, s. 360–361.

Kisho Kurokawa zaprojektował na wystawę Expo'70 trzy pawilony wystawowe: Toshiba IHI Pavilion, pawilon tematyczny Capsule House i Takara Beautilion. Pawilon Takara Beautilion na Expo'70 w Osace był konstrukcją otwartych przestrzennych węzłów. Podstawową jednostkę konstrukcyjną stanowił sześcioramienny, przestrzenny krzyż, złożony z 12 wygiętych stalowych rur, połączonych za pomocą płaskich blach. W wolne miejsca pomiędzy konstrukcją osadzano prostopadłościany kubatur z zaokrąglonymi narożnikami. Cały budynek wyglądał tak, jakby był nieskończony. Wzniesiono go w ciągu tygodnia i szybko rozebrano po wystawie Expo. Jego konstrukcja dawała możliwość dodawania różnych elementów lub ich usuwania, a w konsekwencji – swobodnego powiększania lub pomniejszania jego kubatury bez zaburzania konstrukcji całości. Odślonięte końce konstrukcji, „gotowe do chwytania” kolejnych kapsuł, pokazywały światu, jak ma wyglądać tzw. metabolizm metaboliczny. Dla Kurokawy węzeł łączący konstrukcje był najbardziej charakterystycznym i powtarzającym się detalem w całej jego twórczości<sup>179</sup>.

Jedną z ważniejszych idei występujących w metabolizmie było pojęcie tzw. formy grupowej, odnosiło się ono do relacji między kubaturami oraz do przestrzeni przez nie tworzonych<sup>180</sup>. Zdaniem metabolistów wiele współczesnych im obiektów pozbawionych było elastyczności. Twierdzili także, że nie były one przystosowane do superludzkiej, nowoczesnej skali. Podstawową przesłanką w tworzeniu tzw. formy grupowej było przekonanie, że nie ma sensu tworzyć odrębnych budynków w momencie, gdy niektóre funkcje, zbiorowości, „mają powód”, by występować razem, tworząc tzw. formy zbiorowe. Masato Otake twierdził, że współczesne jemu miasto składa się z niezliczonych osób, indywidualności; z drugiej strony dobrobyt staje się coraz bardziej skoncentrowany, rozwinięty i przetransponowany. W związku z powyższym zaproponował, aby nowoczesne dynamiczne miasto było budowane przez formę grupową. Zaproponował on podzielenie przestrzeni miejskiej na sekcję maszyn i sekcję ludzi, był to też podział na przestrzeń prędkości oraz przestrzeń ludzką, tj. przestrzeń dla ludzi i ich możliwości chodzenia<sup>181</sup>.

Ważnym projektem opartym na wykorzystaniu teorii formy grupowej był w 1960 r. projekt nowego centrum biznesowego Shinjuku w Tokio. Była to koncepcja tzw. sztucznego lądu, a więc platformy zaprojektowanej nad stacją kolejową Shinjuku, na której umieszczono przestrzenie publiczne, obiekty usługowe, centra handlowe, biura i rozrywkę. Budynki biurowe zostały zaprojektowane w nieregularnym układzie, z kolei budynki rozrywki w formie kwiatów, tzn. łodygi i płatków

<sup>179</sup> M.J. Stapenhorst, *Toward an architecture and urbanism of natural processes: analysis of the Metabolist Group*, Houston, Texas 1972.

<sup>180</sup> Metaboliści twierdzili, że: „Miastom, miasteczkom i wioskom na całym świecie nie brakuje bogatych zespołów formy grupowej. Większość z nich jednak zwyczajnie uformowała się w drodze ewolucji, nie zostały zaprojektowane” – F. Maki, *Investigations in collective form*, The School of Architecture, Washington University, St. Louis 1964, s. 14–23.

<sup>181</sup> *Kayoko Ota with James Westcott*, [w:] R. Koolhaas, H.U. Obrist, *Project Japan: metabolism talks*, Taschen, Cologne 2011,

rozlokowanych wokół niej. Z góry jednak założono, że jeśli nie będzie potrzeby realizacji jakiegos płatka, to nie zostanie on zrealizowany – była to idea formy grupowej. Autorami opracowania byli Fumihiko Maki i Masato Otaka, którzy uznali, że forma grupowa może być wyrazem japońskiego metabolizmu<sup>182</sup>.

Metabolizm znalazł także swoich zwolenników daleko poza Japonią, w takich miejscach jak Stany Zjednoczone, Peru, Macedonia. Po silnym trzęsieniu ziemi w 1963 r., które spustoszyło macedońską stolicę Skopje, ONZ zorganizowało konkurs na master plan dla nowego miasta<sup>183</sup>. Zwycięzcą konkursu w 1967 r. został Kenzō Tange. Koncepcja ta koncentrowała się wokół dwóch ważnych elementów: pierwszym z nich była brama miejska, która stanowiła fizyczne i symboliczne miejsce wejścia do stolicy – obejmowała ona wszystkie systemy transportowe, drugim ważnym elementem był pewnego rodzaju mur miejski nawiązujący do średniowiecznych murów fortyfikacyjnych, a tworzony przez budynki mieszkalne. Ogółem ok. jedna trzecia powierzchni była przeznaczona na cele mieszkaniowe, przygotowane dla populacji 30 tys. osób. Mur stanowił jednocześnie przestrzenny i fizyczny wyznacznik granicy pomiędzy obszarami centrum, a obszarami śródmiejskimi. Zaprojektowany rdzeń miasta został zamknięty przez tzw. mury miejskie. Cały ruch do centrum miał „przeciskać się” przez wspomnianą bramę miejską, mającą służyć jako administracyjna cytadela. Zaprojektowane centrum było przeznaczone na administrację, handel i rozrywkę. Całość nowego centrum obejmowała powierzchnię 300 ha<sup>184</sup>.

Zainspirowany odkryciem DNA przez Watsona i Cricka, 8 lat po opublikowaniu jego obrazu, Kisho Kurokawa tworzy projekt megastruktury Helix City (1961). Imponujący zamysł wykorzystania struktury DNA przewidywał ekologiczny plan struktury spiralnej, która została zaproponowana jako trzeci lub alternatywny układ przestrzenny możliwości rozwoju przestrzeni miejskiej. Podobnie jak w przypadku chromosomów (DNA) w systemie życiowym struktura helisy działać miała jak rama kosmiczna do transmisji danych.

Miała ona pomieścić 10 000 ludzi. Plan oparty był na wieżach serwisowych połączonych infrastrukturą mostów realizowanych zarówno na lądzie, jak i na morzu. Budynki mieszkalne miały wypełniać przestrzeń pomiędzy nimi. Wzór projektu można powtarzać w nieskończoność. Kurokawa współpracował z Kenzō Tange. Uwzględnili oni w projekcie plan na przebudowę Tokio z 1960 r. Utopijna wizja Helix City pokazuje próbę odpowiedzi na duży niedobór przestrzeni mieszkaniowej we współczesnej Japonii poprzez zapewnienie nowej formy zabudowy miejskiej w nowatorski i futurystyczny sposób<sup>185</sup>.

<sup>182</sup> F. Maki, *On Collective Form*, Docomomo Journal 2015, 53.

<sup>183</sup> Przebudowa Skopje została w dużej mierze ukończona do 1980 r. Najważniejsze elementy planu generalnego zostały zrealizowane w terenie, stworzono nowe, przestronne i dobrze zorganizowane miasto.

<sup>184</sup> R. Home, *Reconstructing Skopje after the 1963 earthquake: The Master Plan forty years on*, Anglia Ruskin University, Cambridge & Chelmsford, Papers in Land Management, 7, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.474.3184&rep=rep1&type=pdf> (dostęp: 2018).

<sup>185</sup> P. Antonelli, *Plates*, [w:] *Envisioning Architecture: Drawings from The Museum of Modern Art*, M. McQuaid (red.), The Museum of Modern Art, Nowy Jork 2002, s. 130.

Projekt odnowienia dzielnicy Tsukiji w Tokio Kenzō Tange z 1963 r. jest zaktualizowaną propozycją przebudowy wersji planu Tokio. Kenzō Tange rozważał możliwość realizacji struktury miejskiej jako odzwierciedlenia występujących w mieście przepływów transportowych i komunikacyjnych<sup>186</sup>. To sformalizowanie i ustrukturyzowanie wymiany informacji i jednostek z ruchu horyzontalnego przekształcił w układ wertykalny. Dlatego w kompleksie dominują pionowe rdzenie służące do przenoszenia ludzi, informacji i energii. Układ miał reprezentować nowy rodzaj mobilności – od poziomej do pionowej. Podwieszane budynki przypominające pomosty zostały zbudowane pomiędzy sąsiednimi szeregami pionowych rdzeni. System, zdaniem Kenzō Tange, był reprezentacją tego, jak „cały świat przekształciłby się w trójwymiarowe kraty”. Kompleks charakteryzował się ogromną przestrzenią kratową. W projekcie występowały liczne prostokątne rdzenie szybujące i podnoszące gigantyczne poziome kratownice o podobnej formacji, które łączyły się w powietrzu. Projekt opierał się na założeniu, że rozszerzenie systemu podstawowego w prawo, lewo, przód i tył z poziomymi przestrzeniami pozwoliłoby na dostosowanie się budynku do wszelkiego rodzaju przyszłego rozwoju. Przypominając proces projektowania Tange powiedział:

Po tym, jak upubliczniliśmy nasz plan dla Tokio w 1960 r., miałem nadzieję, że uda mi się zaprojektować budynek biurowy z trójwymiarową siecią opartą na osi cywilnej wyznaczonej dla tego planu, pan Hideo Yoshida, prezes Dentsu, największej firmy reklamowej w Japonii, zlecił mi zaprojektowanie centrali biurowej dla swojej firmy [...]. Czułem, że strona, zlokalizowana w dzielnicy Tsukiji w Tokio, wzdłuż Express Highway nr 1, została wybrana pod kątem przyszłego rozwoju. Przekonany, że sam Dentsu też się rozwinie, myślałem o optymalnym charakterze przedsięwzięcia opartego na usługach informacyjnych i wpływie, jaki mogą one wyrzucić na otoczenie. Proponowany przeze mnie projekt składał się z szeroko rozłożonych pionowych rdzeni połączonych za pomocą poziomych przestrzeni wolnych od słupków. Podstawą projektu było założenie, że rozszerzenie systemu podstawowego w prawo i w lewo oraz w przód i w tył z tymi poziomymi przestrzeniami umożliwiłoby budynkowi dostosowanie się do wszelkiego rodzaju przyszłego rozwoju [...]. Pan Yoshida był tak szczęśliwy, gdy zobaczył propozycję, że zaczął mówić o prawdopodobieństwie podobnego rodzaju przebudowy dla całego dystryktu Tsukiji<sup>187</sup>.

Warto wspomnieć o Aracie Isozakim, który zaprojektował miasto w powietrzu (1960). Projektowana megastruktura była systemem połączonych rdzeni komunikacyjnych. Shinjuku Project: City in the Air opisuje rozszerzalny system miejski oparty na dwóch głównych elementach, tj. wieżach o średnicy 12 m i wysokości 200 m, poruszających się pionowo i połączonych systemach siatkowych obejmujących rezydencję

<sup>186</sup> Z. Lin, *Plan for Tokyo: Kenzo Tange*, Companion to the History of Architecture, 2017, 1–15.

<sup>187</sup> Z. Lin, *Kenzo Tange and the Metabolist Movement: Urban Utopias of Modern Japan*, Taylor & Francis, 2010.



i poziomy obieg. Okrągłe wieże trzonów komunikacyjnych połączone poziomymi, odchodzącymi w różnych kierunkach budynkami, tworzą „wiszącą” sieć zabudowy. Nowe miasto zaczyna się 30 m nad ziemią i składa się jakby z „centralnych megafo-nów”. Pod tą wolną kompozycją znajdują się miejsca dla pieszych i pojazdów. Isozaki unika ingerencji w to, co się dzieje na dole, czyli na lądzie – skupia się on na nowo produkowanej warstwie miasta, podtrzymywanej na wspornikach z trzonów komu-nikacyjnych. Arata Isozaki zaproponował dość radykalne rozwiązanie dla panujące-go tokijskiego chaosu miejskiego. Idea połączonych trzonów była potem często wy-korzystywana, np. przez Kenzō Tange w budynku Centrum Prasowego Prefektury Yamanashi w Konju.

Jednym z najbardziej symbolicznych budynków ruchu metabolistycznego jest Nakagin Capsule Tower z 1972 r. zaprojektowany przez Kisho Kurokawę. W swo-jej pierwotnej formie projekt zakładał większe zróżnicowanie obiektu niż to, któ-re zostało finalnie zbudowane. Obiekt zasadniczo składał się z dwóch różnej wyso-kości wież oraz podwieszanych do nich kapsuł-kontenerów mieszkalnych. Kapsuły były w pozornie przypadkowym wzorze sugerującym ciągle trwający i niezakoń-czony proces budowania. Wieże miały formę masywnej konstrukcji żelbetowej, mieszczącej infrastrukturę, windę, klatkę schodową, ponadto posiadały „mosty” łączące obiekt z innymi budynkami. Podwieszane kapsuły miały być doczepiane zgodnie z ewentualnymi potrzebami. Każda kapsuła była montowana w 4 punk-tach zaczepowych i miała być wymieniana raz na 25 lat. Kontener o wymiarach 2,3 x 3,8 x 2,1 m wielkością przypominał rozmiar kontenera wysyłkowego. Zbudo-wany był z lekkich paneli stalowych, w całości prefabrykowany, a następnie mon-towany na miejscu. W zewnętrznej jego formie dominowało centralnie umieszczo-ne okrągłe okno nazywane iluminatorem. Kabinę zostały zaprojektowane tak, aby mogły w nich zamieszkać osoby samotne, zakładano jednak, że w przypadku chęci zamieszkania w kapsułach przez rodziny, będzie możliwość ich wymiany i rozbu-dowy w mieszkania. Każda kabina fabrycznie byłaby wyposażona w sprzęt AGD, sprzęt audio oraz telefon. W kabinie zamontowana byłaby niewielka łazienka o wiel-kości i formie toalety w samolocie. Z biegiem czasu okazało się, że budynek ma poważne wady funkcjonalne, były nimi przede wszystkim niewielka elastyczność i możliwości adaptacyjne. Założone na wstępie cykliczne wymienianie kapsuł co 25 lat okazało się nierealne i nieopłacalne. Międzynarodowa organizacja zajmująca się dokumentowaniem i zachowaniem nowoczesnej architektury podjęła starania, aby nominować wieże do Komitetu Światowego Dziedzictwa, jednak ten plan się nie powiódł. Według nich był to jeden z najbardziej innowacyjnych eksperymentów bu-dowlanych z czasów powojennych. Budynek miał dużo metaforycznych odniesień – miał odzwierciedlać zmiany społeczne dokonujące się w tym czasie – zdaniem au-torów wychodził on naprzeciw ciągle zwiększającej się liczby pracowników umysło-wych i pokazywał też na rozbitcie tradycyjnej rodziny. Wieże miały służyć jako pro-totyp nowego funkcjonalnego zakwaterowania miejskiego.

Innym przykładem jest Yamanashi Broadcasting and Press Centre zaprojektowane przez Kenzō Tange w 1966 r. Budynek został zaprojektowany dla trzech firm medialnych: drukarni gazet, stacji radiowej i studia telewizyjnego. Pod względem formy składał się on z 16 wertykalnych, żelbetowych okrągłych kolumn (szybów serwisowych) o średnicy 5 m oraz łączących je platform, na których znajdowały się biura. Biura pogrupowane były w niezależnych strefach: maszyny do drukowania gazet znajdowały się na parterze, uszczelnione studia na wyższych piętrach. W trzonach (kolumnach) umieszczono schody, windy oraz usługi. Pomiędzy kolumnami pozostawiono także wolne przestrzenie umożliwiające dalszą rozbudowę obiektu, np. o ogrody i tarasy. Budynek stał się symbolem technologicznych ambicji Japonii.

Japońscy metabolisci uważali, że trzeba tworzyć struktury, które byłyby uważane za drzewo. Chodziło o elementy stałe i elementy tymczasowe, czyli jednostki mieszkalne (jako liście, które upadają i się odnawiają, ale zgodnie z potrzebami chwili). Budynki mogłyby rosnąć w obrębie tej struktury, następnie umrzeć, po czym znowu wzrosnąć. Najważniejsza byłaby pozostająca niezmiennie struktura.

Manifest metabolizmu pomimo upływu czasu pozostaje dalej jednym z bardziej interesujących założeń i idei w architekturze. Porównując miasto do organizmu człowieka, łatwo zdajemy sobie sprawę, że właściwy metabolizm jest warunkiem zdrowia, z kolei zły metabolizm prowadzi do choroby. Miasta obrastające nadmierną „tkanką tłuszczową” stopniowo zaczynają chorować. Dlatego tak ważne jest dostrzeżenie i potrępienie problemu rozrostu tkanek, które nie wnoszą niczego do organizmu. Dbanie o harmonijny rozwój miasta, stan gospodarki oraz dostępność i poszanowanie zasobów jest niezwykle ważne w prawidłowym procesie jego życia.

Metabolizm jest uznawany za ostatnią falę modernistyczną w architekturze. Współcześni architekci, np. Rem Koolhaas czy Hans Ulrich Obrist, uważają, że metabolizm jest niejako obrazem obecnej Japonii. Wydaje się jednak, że w jakiejś mierze może on być dość wyraźną ideą miast przyszłości<sup>188</sup>.

Tange i skupieni wokół niego metabolisci nie byli praktykującymi urbanistami. Nie mieli też żadnej władzy administracyjnej, by wprowadzać swoje pomysły do realizacji. Robert Fishman bardzo celnie zauważył, że planiści utopijni nastawieni są z reguły na zmiany społeczne, natomiast praktycy zdecydowanie częściej opowiadają się za utrzymaniem *status quo*, tłumacząc się brakiem możliwości i różnego rodzaju „problemami technicznymi”.

Ta utopijna natura była wyraźnie widoczna w pracach metabolistów, gdyż próbowali oni odczytywać tendencje społeczne i rozwojowe, jednocześnie sprzeciwiając się ustaleniemu od wieków porządkowi. Ci młodzi awangardowi architekci wierzyli, że rewolucja w architekturze i mieście, bardziej niż cokolwiek innego, może doprowadzić do nowego porządku społecznego. Przeciwwstawiali się planowaniu według z góry ustalonych wzorców i schematów. Alternatywne wizje możliwego rozwoju

<sup>188</sup> R. Koolhaas, H.U. Obrist, *Project Japan: metabolism talks*, Taschen, Cologne 2011.

społecznego przekładali na wizję struktur miejskich. Ich spekulacje dotyczące przyszłego otoczenia łączyły się z ideami postępu społecznego. Od najdawniejszych czasów koncepcje dobrego życia lub doskonałości społecznej miały być mocno zakotwiczone w formie miasta. Trzeba tu przytoczyć stwierdzenie Lewisa Mumforda, który napisał, że „pierwszą utopią jest samo miasto”<sup>189</sup>.

Świadome określanie utopii zaczęło się w czasach nowożytnych, kiedy idea została rozszerzona o ideę Thomasa More’a, który terminowi „utopia” w 1516 r. nadał na podstawie fonologicznej dwa znaczenia: „eu-topia”, tzn. dobre miejsce, i „ou-topia”, tzn. brak miejsca<sup>190</sup>.

Pomysły metabolistów były w pewnym zakresie kontynuowane przez grupę Archigram. Była to grupa architektów założona w 1961 r. stworzona przez Warrena Chalka, Petera Cooka, Denisa Cromptona, Davida Greene’a, Rona Herrona, Michaela Webba. Koncepcje tej grupy wykorzystywały dwa nurty kulturowe – rozwój technologii oraz przemiany społeczne<sup>191</sup>.

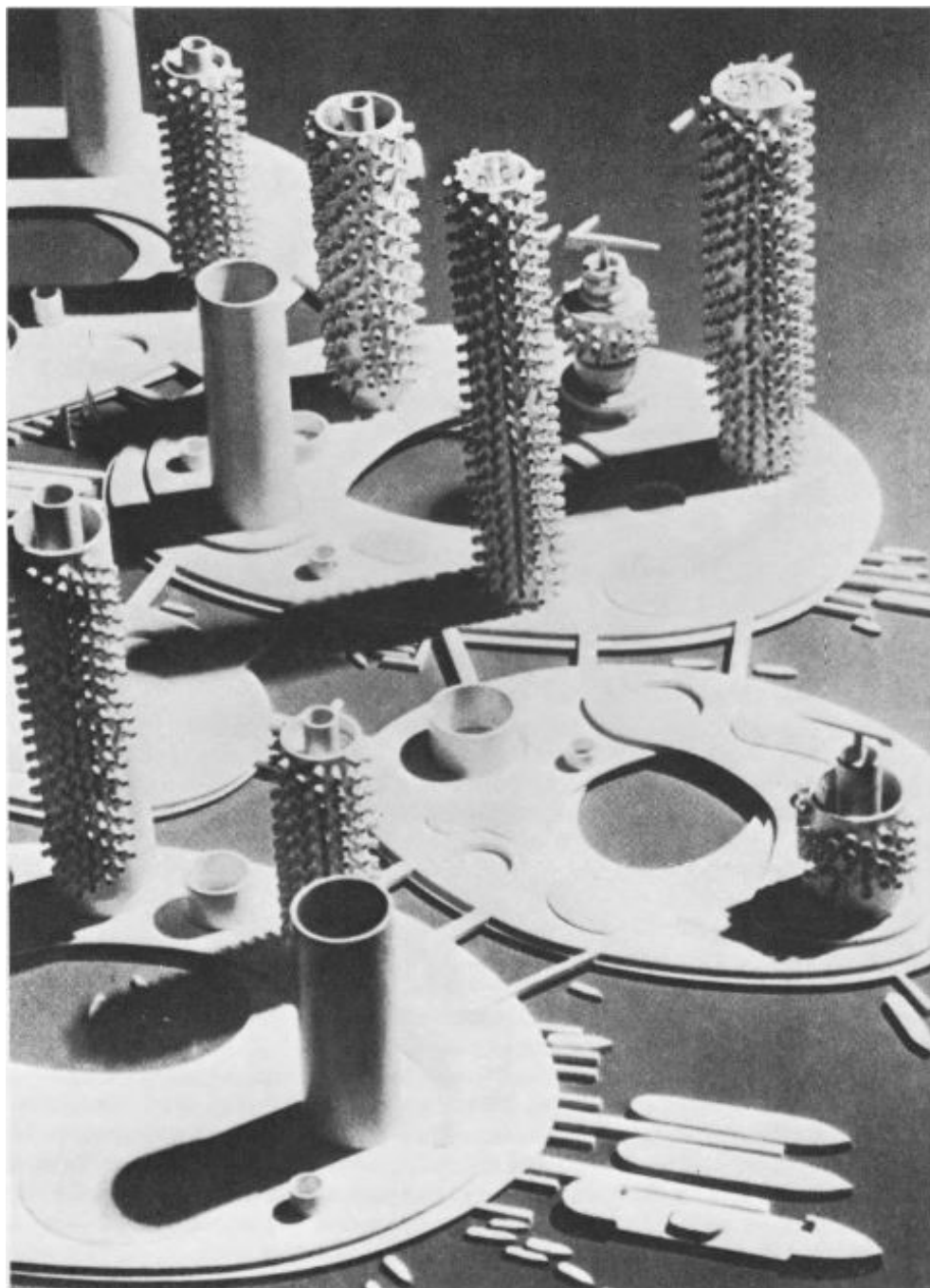


Ryc. 51. Plan Zatoki Tokijskiej (źródło: K. Kurokawa, *Metabolism in Architecture*, 1977, s. 44, [https://archive.org/details/Metabolism\\_in\\_Architecture\\_by\\_Kisho\\_Kurokawa/page/n15/mode/2up](https://archive.org/details/Metabolism_in_Architecture_by_Kisho_Kurokawa/page/n15/mode/2up), dostęp: 2020)

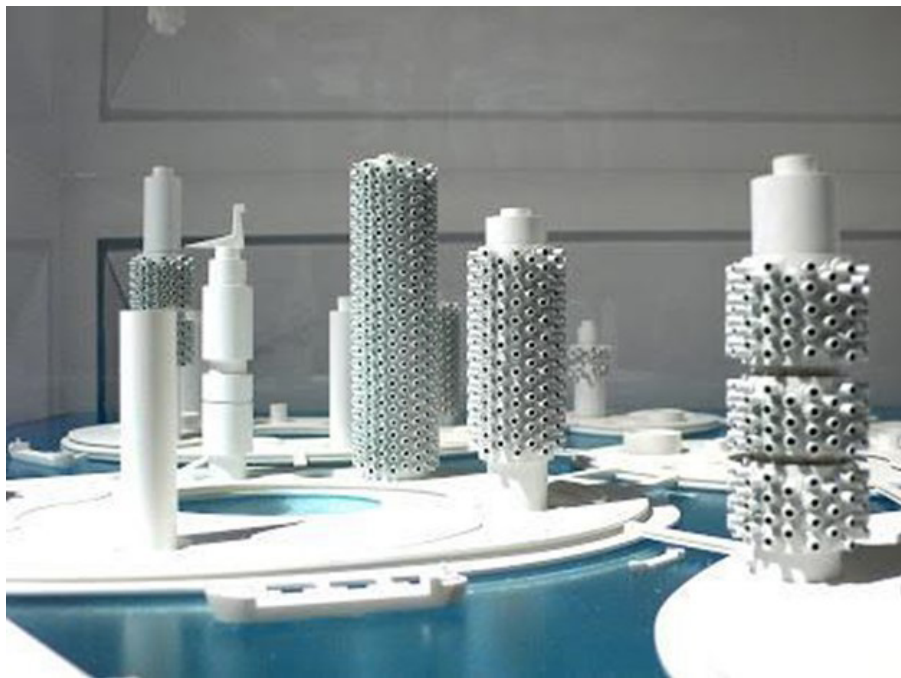
<sup>189</sup> L. Mumford, *The City in History. Its origins, its transformations, and its prospects*, Harcourt Brace Jovanovich, New York 1961, s. 121.

<sup>190</sup> T. More, N. Gueudeville, *Lutopie*, Jean Blaeu, 1715.

<sup>191</sup> [http://www.bryla.pl/bryla/56,85298,13153151,Metabolizm\\_\\_Architektura\\_jak\\_biologia\\_\\_\\_\\_.html](http://www.bryla.pl/bryla/56,85298,13153151,Metabolizm__Architektura_jak_biologia____.html) (dostęp: 2020).



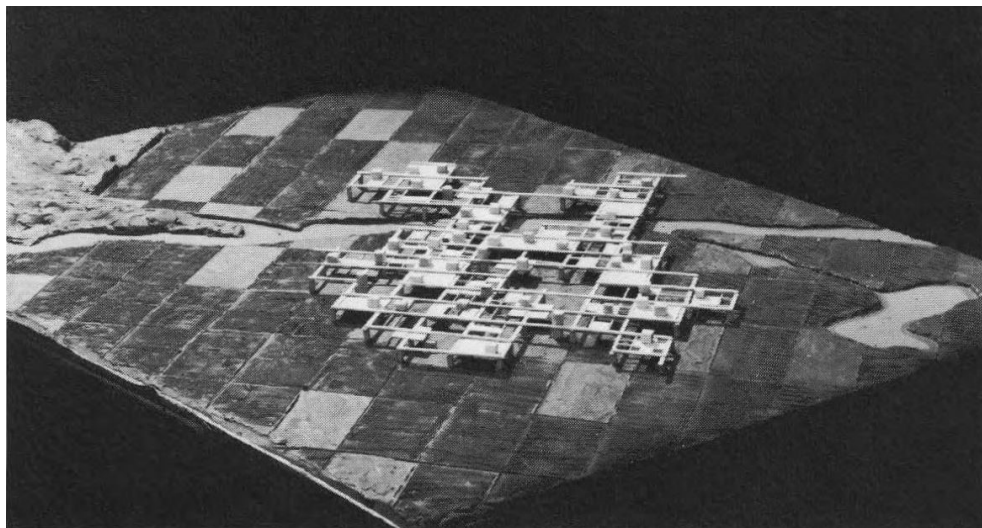
Ryc. 52. Marine City autorstwa K. Kikutake (źródło: K. Kurokawa, *Metabolism in Architecture*, 1977, s. 42, [https://archive.org/details/Metabolism\\_in\\_Architecture\\_by\\_Kisho\\_Kurokawa/page/n15/mode/2up](https://archive.org/details/Metabolism_in_Architecture_by_Kisho_Kurokawa/page/n15/mode/2up), dostęp: 2020)



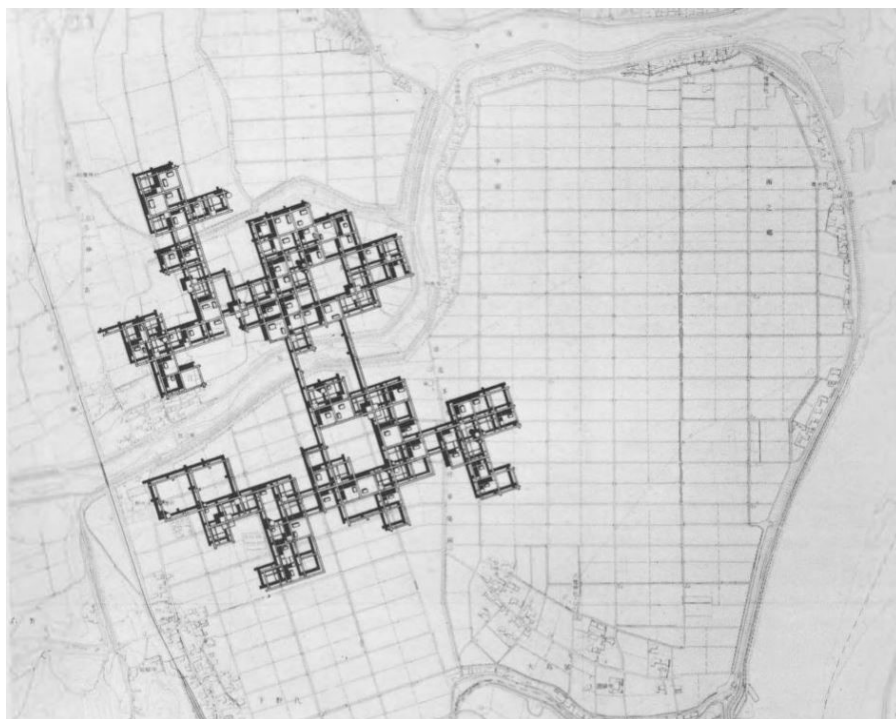
Ryc. 53. Marine City (źródło: pinterest.com, dostęp: 2020)



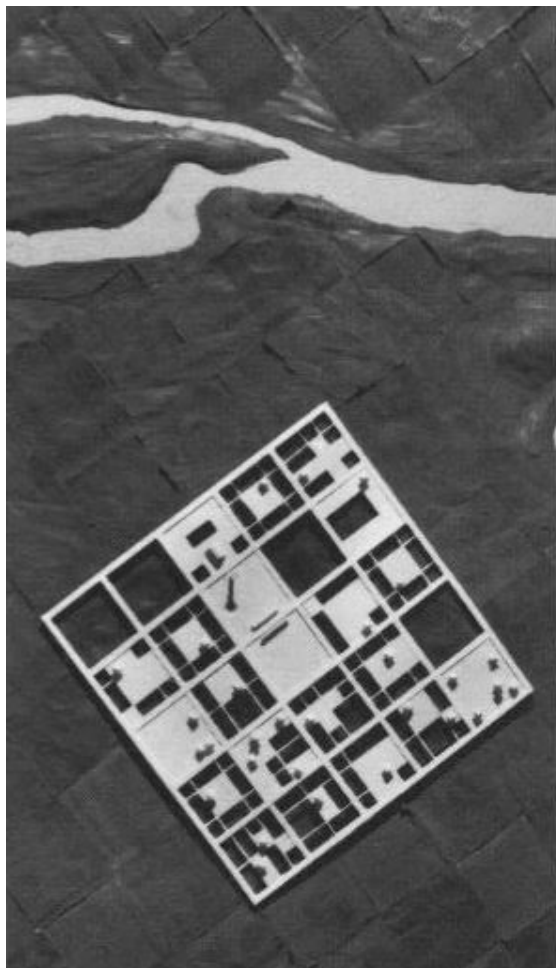
Ryc. 54. City Farm, Kurokawa, 1960  
(źródło: <http://architecturalmoleskine.blogspot.com>, dostęp: 2020)



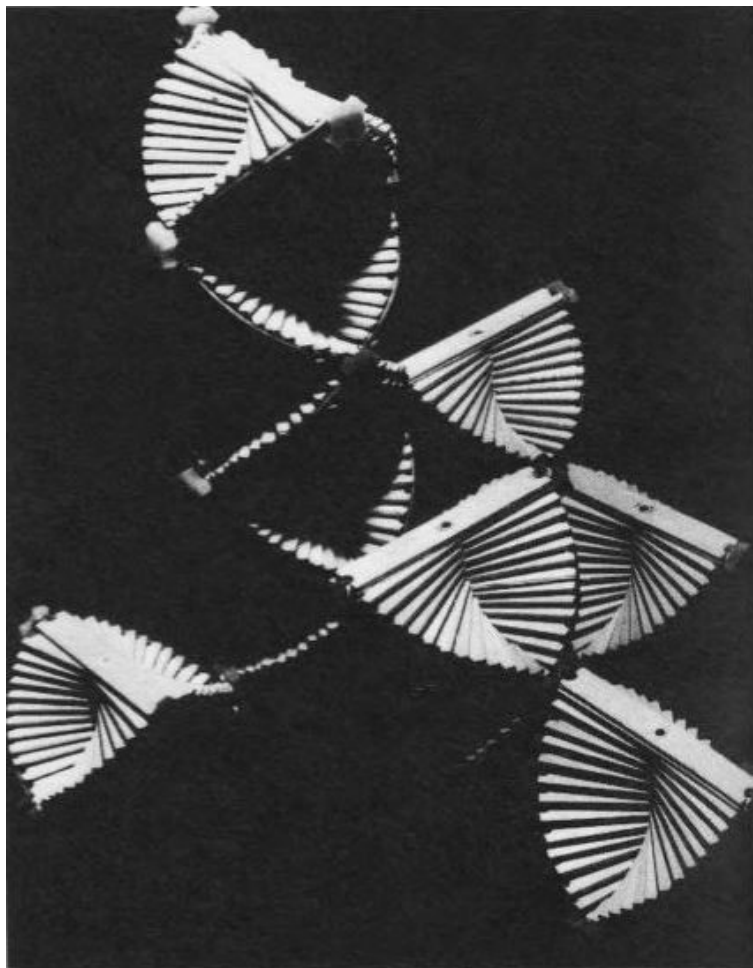
Ryc. 55. Miasto rolnicze – I wersja (źródło: K. Kurokawa, *Metabolism in Architecture*, 1977, s. 46, [https://archive.org/details/Metabolism\\_in\\_Architecture\\_by\\_Kisho\\_Kurokawa/page/n15/mode/2up](https://archive.org/details/Metabolism_in_Architecture_by_Kisho_Kurokawa/page/n15/mode/2up), dostęp: 2020)



Ryc. 56. Miasto rolnicze – II wersja (źródło: K. Kurokawa, *Metabolism in Architecture*, 1977, s. 47, [https://archive.org/details/Metabolism\\_in\\_Architecture\\_by\\_Kisho\\_Kurokawa/page/n15/mode/2up](https://archive.org/details/Metabolism_in_Architecture_by_Kisho_Kurokawa/page/n15/mode/2up), dostęp: 2020)

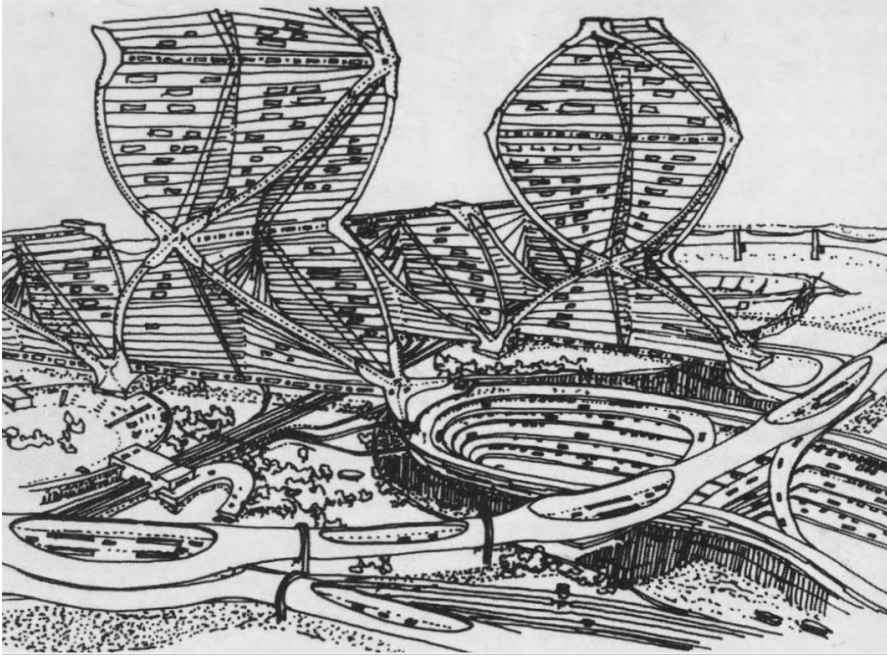


Ryc. 57. Miasto rolnicze – III wersja 1960 (źródło: K. Kurokawa, *Metabolism in Architecture*, 1977, s. 46, [https://archive.org/details/Metabolism\\_in\\_Architecture\\_by\\_Kisho\\_Kurokawa/page/n15/mode/2up](https://archive.org/details/Metabolism_in_Architecture_by_Kisho_Kurokawa/page/n15/mode/2up), dostęp: 2020)



Ryc. 58. Helix City – 1961 r. (źródło: K. Kurokawa, *Metabolism in Architecture*, 1977, s. 44, [https://archive.org/details/Metabolism\\_in\\_Architecture\\_by\\_Kisho\\_Kurokawa/page/n15/mode/2up](https://archive.org/details/Metabolism_in_Architecture_by_Kisho_Kurokawa/page/n15/mode/2up), dostęp: 2020)





Ryc. 59. Struktura Helix City – 1961 r. (źródło: K. Kurokawa, *Metabolism in Architecture*, 1977, s. 56, [https://archive.org/details/Metabolism\\_in\\_Architecture\\_by\\_Kisho\\_Kurokawa/page/n15/mode/2up](https://archive.org/details/Metabolism_in_Architecture_by_Kisho_Kurokawa/page/n15/mode/2up), dostęp: 2020)



Ryc. 60. Helix City – współczesna interpretacja (źródło: *The temples of consumption*, <http://thetemplesofconsumption.blogspot.com/2012/03/kisho-kurokawa-helix-city-1961.html>, dostęp: 2020).

### 3. WNIOSKI

Koncepcje poszukiwania rozwiązań idealnych i wizje miast towarzyszą myśli urbanistycznej od zarania dziejów. Odniesienia do historycznych idei i spojrzenia w przeszłość są praktycznie obecne w każdym procesie projektowym. Urbanizacja jest złożonym procesem ekonomicznym, społecznym, ale i kulturowym, w którym idee mają swoją doniosłą rolę. Prześledzenie wizjonerskiej retoryki wizji rozwoju miast na przełomie lat 1870–1970 pozwala spojrzeć z kolei na współczesne miasta z nieco głębszej perspektywy. Rozszerza zakres patrzenia na miasto o pogłębione humanistycznie postrzeganie.

Pojawiające się w XIX wieku bardzo złożone i globalne procesy ekonomiczne, społeczne i kulturowe powodujące koncentrację ludności, przechodzenie od zajęć rolniczych do nierolniczych, przekształcanie się struktury społecznej i zmiany sposobu i stylu życia, które odzwierciedlały się m.in. w sposobie użytkowania przestrzeni i relacjach społecznych, skłaniały filozofów, ekonomistów, socjologów, a także różnego rodzaju myślicieli i działaczy społecznych do poszukiwania nowej – lepszej wizji świata. W tym czasie dynamicznego rozwoju kapitalizmu pragnienie to w jakimś sensie napędzało także intensywne ruchy migracyjne, w tym szczególnie napływ ludzi do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Poszukiwanie lepszych, bardziej sprawiedliwych relacji społeczno-ekonomicznych stało w opozycji do teorii zasad rozwijającego się dynamicznie wolnego, liberalnego rynku. U podstaw kreowanych nowych wizji miast leżały nowe założenia ustrojowe, kontestujące istniejącą rzeczywistość.

Pragmatyzm tworu, jakim jest miasto, nie zawsze miał odbicie w proponowanych wizjach. Przedstawione idee mają różny poziom spójności logicznej, która w wielu przypadkach wychodzi znacznie poza ramy miasta. Zagłębianie się w literaturę przedmiotu pokazuje, że u podstaw wielu wizji leżała ambicja twórców połączona z niezachwianą wiarą w swoją nieomyślność, a czasami wręcz genialność. Tego typu zachowania można było podobno zaobserwować chociażby u Franka Loyda Wrighta i Le Corbusiera. Część koncepcji w żaden sposób nie pasowała do istniejącej rzeczywistości, mimo wcześniejszych założeń, że to właśnie one są prawdziwie nakierowane na przyszłość i to tylko one są w stanie rozwiązać najważniejsze problemy współczesnych miast. Ich twórcy wielokrotnie krytykowali inne współczesne im propozycje przebudowy miast jako zacofane i niepostępowe (np. Le Corbusier, F.L. Wright).

Każda z omawianych idei aspirowała do miana „świetlanej wizji miasta przyszłości”. Prace były też próbą poszukiwania nowych potencjałów. Omawiane idee miejskie można podzielić na dwa rodzaje. Pierwsze związane z miejscem, lokowane w danym obszarze, do takich rozwiązań zaliczyć należy White City w Chicago, plan Voisin dla Paryża, plan Zatoki Tokijskiej. Drugie to rozwiązania niezwiązane bezpośrednio z miejscem – nieulokowane, do takich rozwiązań zaliczyć należy Garden City, Cité Industrielle, Broadacre City, Contemporary City for Tree Milion People, Radiant City oraz serię projektów Marine i Ocean City.

Jednakże zarówno pierwsze, jak i drugie rewolucjonizowały strukturę urbanistyczną. Wszystkie w zasadzie charakteryzowały podstawowe atrybuty struktury miejskiej, w jakiejś części opisując procesy strukturotwórcze. Pojawiające się pomysły w gruncie rzeczy zakładały pewnego rodzaju pluralizm polityczny, pozwalający na dość swobodne realizacje wizji autorów. W części odwoływały się do sprawiedliwości społecznej, objawiającej się m.in. godnymi i jakościowo podobnymi standardami warunków życia ich mieszkańców.

Nieco inaczej prezentuje się klasyfikacja ze względu na ideologię ustrojową (polityczną) tworzenia określonych wizji miejskich, na tej płaszczyźnie należałoby wyróżnić następujące wizje miejskie:

- socjalistyczne,
- proekologiczne,
- liberalne.

Budowa miast przyszłości była zawsze poszukiwaniem o charakterze modelowym. W modelach tych kluczowe wydają się zagadnienia relacji i rozwiązań transportowych oraz sposobów użytkowania i zagospodarowania terenów. To w jakiejś mierze wizje transportu decydowały o formie miasta Tony’ego Garniera, Ebenezera Howarda, Nikołaja Milutina, Artura Sorii y Maty, Le Corbusiera czy metabolistów japońskich. Na tym tle obserwujemy też ciągle narastanie i permanentnie postępujące uzależnienie zbiorowości ludzkich od środków technicznych. Z drugiej strony bardzo ważne były nowe relacje przestrzenne dotyczące sposobu użytkowania i zagospodarowania terenów, obserwujemy je szczególnie w projektach miast liniowych, miast ogrodów, miast na wodzie oraz całych osiedli modernistycznych.

W jakimś stopniu w przedstawionych przykładach mamy do czynienia z formułowaniem teorii przez tworzenie projektów (Daniel Burnham, Ebenezer Howard, Tony Garnier, Le Corbusier, Frank Lloyd Wright), wyjątkiem może być funkcjonująca na początku XX wieku szkoła chicagowska, a także publicystyczno-społeczna twórczość Jane Jacobs.

W wielu przypadkach geometria stanowiła rodzaj zwycięstwa nad naturą w szerokim tego słowa znaczeniu łącznie z procesami, które niejako w sposób naturalny i samoistny toczyły się na terenie miast<sup>192</sup>. W tym kontekście geometria często miała być

<sup>192</sup> A. De Botton, *The architecture of happiness*, Vintage, 2008, s. 150.

narzędziem – magicznym antidotum lub remedium, które prawie że automatycznie rozwiąże problemy przegęszczenia, zaśmiecenia, zanieczyszczenia, niedoświetlenia struktur miejskich. Z bardzo sztywnymi układami geometrycznymi mamy do czynienia w projektach miast-ogrodów, Contemporary City for Tree Million People, Plan Voisin de Paris, projekcie Zatoki Tokijskiej.

Wizje te były w jakimś stopniu futurologiczną refleksją nad przyszłością cywilizacji i nad kierunkami jej rozwoju, w nurt ten bardzo wpisują się idee miast i struktur linearnych: Nikołaja Milutina, Artura Sorii y Maty, ale przede wszystkim wizja Four Routes zaproponowana przez Le Corbusiera dla całej Europy. Na tej podstawie powstał w Polsce po drugiej wojnie światowej projekt pasm rozwojowych tzw. Linearne Systemu Ciągłego wykonany m.in. przez Oskara Hansena.

Na podstawie prawie że wspólnych bardzo zbliżonych poglądów politycznych popularnych wśród inteligencji drugiej epoki industrialnej (przypadającej na drugą połowę XIX i początki XX stulecia) opracowywano teorie urbanistyczne uznające konieczność odzyskania wartości współżycia ludzkiego, ale przede wszystkim zapewniające w pełni sprawiedliwe społeczne wykorzystywanie przestrzeni i zabudowy. Ponadto architekci, wykorzystując refleksje XIX-wiecznych utopistów i reformatorów, coraz bardziej skłaniali się do wykorzystania formy powtarzalnego osiedla złożonego z takich samych budynków w formie wolnostojących bloków mieszkalnych. Miały one być w swoim założeniu zunifikowane, możliwe do zastosowania w każdych warunkach lokalizacyjnych, a przy tym miały zaspakajać różnorodne potrzeby ludzkie.

Celem projektowania miasta według Jane Jacobs nie miało być umożliwienie Krzysiovi i Puchatkowi swobodnego brykania po trawniku. Historia pokazała, że upraszczające i uwodzicielskie wizje Le Corbusiera nie były dobrą odpowiedzią na problemy rozwoju miast, gdyż błędnie zinterpretował on i odczytał złożoności realnie występujące w mieście. Wszystkie projekty stworzone na bazie idei Corbusierowskich miast-marzeń przypominają cudowne mechaniczne zabawki, ich koncepcja cechuje się olśniewającą prostotą i jasnością. Stwarzana harmonia jest niesłychanie uporządkowana, przejrzysta i zrozumiała, przez co wywiera nieodparty, a wręcz uwodzicielski urok na urbanistach, budowniczych i architektach. Jednak podstawą tych propozycji w gruncie rzeczy jest fałszywa i kłamliwa wizja działania miasta, w której daje się ono całkowicie podporządkować jednemu dość zamkniętemu i ograniczonemu schematowi. Miasto jest tworem niezwykle dynamicznym, niedającym się zamknąć w ramy formalne i instytucjonalne. Jest ono bezpośrednio związane z żywiołowością życia ludzkiego.

Zebrane koncepcje tworzą rodzaj swoistej mozaiki, której fragmenty możemy odnaleźć we współczesnym mieście: z fragmentami miasta ogrodu Ebenezerza Howarda, wyraźnym strefowaniem Tony'ego Garniera, fragmentami historyzującymi City Beautiful movement oraz wysokimi drapaczami chmur w stylu miast projektowanych przez Le Corbusiera. Fragmenty te są wspólnymi „wątkami tematycznymi” wielu miast. Odszukać je możemy chociażby w Londynie, Rotterdamie, Berlinie, Krakowie i Katowicach. Stanowią coś na wzór „identyfikatorów” w tkance miejskiej.

Omówione wizje stanowią też nieodzowną osnowę wszelkich badań prowadzonych na temat struktury, formy i funkcji miast. Poznanie zaprezentowanych idei pomaga w zrozumieniu podstawowych problemów wybranych tkanek, a także ułatwia odczytanie wielu zależności. Bliższa się staje natura tak skomplikowanego organizmu, jakim jest miasto. Wybrane teorie możemy też odnaleźć w idei The New Urbanism (m.in. częściowe wizje Ebenezera Howarda i Franka Lloyda Wrighta), w ideach miast sieciowych i przestrzeni przepływów Manuela Castellsa (nawiązania do projektów Le Corbusiera, Nikołaja Milutina i Artura Sorii y Maty).

W większości omawiane koncepcje planistyczne dążyły do:

- rozluźnienia zabudowy miejskiej,
- związania miejsc zamieszkania z terenami zieleni ogólnodostępnej w postaci parków,
- separacji funkcji przemysłowych od mieszkalnictwa.

Pod względem społecznym ważnym czynnikiem była likwidacja narastających sprzeczności społecznych oraz wizja konieczności planowania miasta jako całości.

Koncepcja Ebenezera Howarda jest pierwszą próbą tworzenia układu miejskiego, składającego się z kilku przestrzennie niezależnych, ale powiązanych ze sobą funkcjonalnie i komunikacyjnie jednostek miejskich. Koncepcja ta stanowi istoty element historii urbanistyki. Przed pierwszą wojną światową powstały dwa miasta wzorowane na tej idei: Welwyn-Garden-City i Letchworth. W Polsce w okresie międzywojennym powstało kilka miast-ogrodów na obrzeżach dużych miast, były nimi m.in. Podkowa Leśna i Komorów pod Warszawą, Konstąntynów pod Łodzią.

W modelu miasta przemysłowego Tony Garnier – jeden z ważniejszych prekursorów dzisiejszej urbanistyki, zwrócił uwagę na zróżnicowane funkcje miasta i sformułował tezę konieczności przydzielenia każdej z nich odrębnych terenów. Wydzielił on obszary pracy wytwórczej, mieszkania, usługi i tereny wypoczynku. Podział ten w zasadzie został powszechnie przyjęty jako rodzaj kanonu w praktyce planistycznej.

Zgoła inne podejście przedstawił Arturo Soria y Mata, proponując ukierunkowanie rozwoju miast wzdłuż dróg. Równoległe do nich powstać miały względnie wąskie dwa pasma zabudowy stykające się bezpośrednio z terenami rolnymi.

Niejako kolejnym etapem było odejście od obrzeżnej zabudowy ulic i rozmieszczenie budynków luźno pośród zieleni. W wizjach tych chęć uzyskania wysokiej intensywności z pozostawieniem możliwie jak największych przestrzeni zielonych prowadziła do propozycji stosowania stypizowanych, powielalnych wysokościowców. Przykładem tego typu idei jest model tzw. miasta promiennego, opracowany przez Le Corbusiera. W ramach tego rozwiązania poszukiwano tzw. racjonalnych sposobów zabudowy. Zwrot ku bardzo rygorystycznemu usytuowaniu budynków prowadził do struktur monottonnych i ztracających naturalne wartości ukształtowania terenu.

W wielu rozwiązaniach nie doceniono znaczenia usług jako obszarów ogniskujących życie w mieście. Ich rolę przedstawił w swojej koncepcji „jednostek sąsiedzkich” amerykański planista Clarence Perry. Polegała ona na organizacji wyodrębnionych zespołów zabudowy mieszkaniowej skupionej wokół ośrodka usług społecznych.

Dzięki częstym kontaktom pomiędzy mieszkańcami miała się wytworzyć więź sąsiedzka zapobiegająca wyobcowaniu ludzi w środowiskach miejskich.

Kontynuacją miast liniowych były idee miast pasmowych opracowanych przez radzieckiego planistę Nikołaja Milutina. Urbanista ten proponował, aby nowe miasta budować w formie pasów obejmujących kilka równoległych stref o różnym przeznaczeniu. Struktury te miały też zacierać różnice pomiędzy miastem a wsią.

Najistotniejszym osiągnięciem opisywanego okresu było uznanie w planowaniu egalitaryzmu społecznego i oparcie zasad kształtowania miast na równości praw społecznych uwzględniających godziwe warunki życia. Z kolei niewątpliwym mankamentem był fakt, że ówczesni planiści arbitralnie przesądzali o tym, jaki sposób i model życia jest najwłaściwszy. Praktycznie wszystkie przedstawione idee w dużej mierze definiowały i lansowały określony model życia i relacji społecznych w mieście przez siebie proponowanym.

Trzeba dodać, że był to też okres, kiedy kształtowały się podstawy współczesnej urbanistyki. Pod koniec XIX wieku pojawiło się pojęcie urbanisty jako specjalisty od upiększania, a następnie planowania miast, w ten też sposób wyodrębniła się nowa specjalność zawodowa ściśle związana z fenomenem miasta i jego rozwojem.

Z przedstawionych idei i historii ich powstawania płynie też następująca lekcja, że w jakimś sensie sztuka planowania miasta jest w znacznym stopniu sztuką wyrażania się słowami. Świadczy o tym często bogata bibliografia opisywanych planów miast, w której znajdujemy: książki, broszury, raporty, artykuły, notatki, komentarze, listy i manifesty, wydające się być tak samo materiałami współczesnego urbanisty jak plany, koncepcje, a także budynki, ulice czy strefy i kwartały<sup>193</sup>.

Dość ciekawe spostrzeżenie dotyczące autorów przedstawianych idei zaprezentował Alain de Botton. Odkryte przez niego archiwalne zdjęcia m.in. Le Corbusiera pochylającego się nad projektem Paryża, w którym prawie połowa miasta miała podlegać zniszczeniu na rzecz budowy nowej wizji, sprawiły, że Alain de Botton nie zauważył, że ma do czynienia z szaleńcem. Próbując odnaleźć aspiracje Le Corbusiera i odkryć jego logikę, poznał okoliczności, w jakich dorastał, gdzie mieszkał i czego doświadczał, które skłoniły tego autora do przekonania, że powstające idee i koncepcje prezentujące niezwykłą i odmienną od rzeczywistości przyszłość były dramatycznym sposobem poszukiwania rozwiązywania problemów miast<sup>194</sup>. „Takie prace podkreślają prawdę starożytniej maksymy, że piękno leży między skrajnościami porządku i złożoności [...], a w dziele sztuki chaos musi migotać przez zasłonę porządku”<sup>195</sup>.

<sup>193</sup> Innym sposobem rozpowszechniania swoich pomysłów za granicą był ich aktywny udział w międzynarodowych kongresach, delegacjach czy wystawach, drukowali raporty, tworzyli wkłady, prowadzili dyskusje.

<sup>194</sup> A. De Botton, *The architecture of happiness*, Vintage, 2008, s. 206.

<sup>195</sup> *Ibidem*, s. 157, 161.

## BIBLIOGRAFIA

### LITERATURA

- [1] *90-lecie Towarzystwa Urbanistów Polskich w Krakowie 1923–2013: wydawnictwo jubileuszowe Krakowskiego Oddziału TUP*, B. Zastawniak, B. Bartkowicz (red.), Towarzystwo Urbanistów Polskich. Oddział Kraków, Kraków 2013.
- [2] Aguar Ch.E., Aguar B., *Wrightscapes: Frank Lloyd Wright's Landscape Designs*, McGraw-Hill Professional Publishing, 2002.
- [3] Akkerman A., *Harmonies of Urban Design and Discords of City Form*, [w:] *Designing Cities. Critical Readings in Urban Design*, A.R. Cuthbert (red.), Blackwell Publishing, Malden, Oxford, Carlton 2003.
- [4] Allen R.C., *The British industrial revolution in global perspective*, Cambridge University Press, 2009.
- [5] Almeida R.M. de, *Uma Cidade Industrial de Tony Garnier*, *Revista de Morfologia Urbana*, 2017, 5, 1, 15–26.
- [6] Antonelli P., *Plates*, [w:] *Envisioning Architecture: Drawings from The Museum of Modern Art*, M. McQuaid (red.), The Museum of Modern Art, Nowy Jork 2002, 130.
- [7] Arczyńska M., Pancewicz Ł., *Miasto oszczędne – utopia, idea społeczna czy polityka miejska*, *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 2010, 107, 6-A/1, 77–84.
- [8] Aujame R., Hanning G., Dubreuil H., Bézardand N., *Le Corbusier i inni, ASCORAL: Les Trois établissements humains*, Denoël, Paris 1945.
- [9] Bacon E., *Design of cities*, Thames and Hudson, London 1974.
- [10] Baer D.M., Peterson R.F., Sherman J.A., *The development of imitation by reinforcing behavioral similarity to a model*, *Journal of the Experimental Analysis of Behavior*, 1967, 10, 5, 405–416.
- [11] Baeten G., *Western utopianism/dystopianism and the political mediocrity of critical urban research*, *Geografiska Annaler. Series B: Human Geography*, 2002, 84, 3/4, 143–152.
- [12] Baranowska M., *Miasta-ogrody, utopia a rzeczywistość*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 2007.
- [13] Barnett J., *City Design: Modernist, Traditional, Green and Systems Perspectives*, Routledge, New York 2011.

- [14] Bartelson J., *A genealogy of sovereignty*, t. 39, Cambridge University Press, 1995.
- [15] Belich J., *Replenishing the earth: The settler revolution and the rise of the Anglo-world*, Oxford University Press, 2009.
- [16] Bender T., *The Unfinished City*, New York University Press, New York 2007.
- [17] Bendyk E., Hausner J., Kudłacz M., *Miasto-idea – nowe podejście do rozwoju miast*, [w:] J. Bendyk i in., *Open Eyes Book*, Fundacja Gospodarki i Administracji Publicznej, Kraków 2016.
- [18] Bielecki C., *Gra w miasto*, Fundacja Dom Dostępny, Warszawa 1996.
- [19] Blanton R.E., *Anthropological studies of cities*, *Annual Review of Anthropology*, 1976, 5, 249–264.
- [20] Blazy R., *Wartości humanistyczne jako kod genetyczny miasta*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2015.
- [21] Böhm A., *Planowanie przestrzenne dla architektów krajobrazu. O czynniku kompozycji*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2003.
- [22] Boileau I., *La Ciudad Lineal*, *Town Planning Review*, 1959.
- [23] Borges J.L., *Niegodny*, [w:] J.L. Borges, *Opowiadania*, Z. Chądzyńska, R. Kalicki (tłum.), Wydaw. Literackie, 1978.
- [24] Broński K., Szpak J., *Procesy urbanizacyjne w Europie w XIX i XX wieku. Problemy i koncepcje badawcze*, *Zeszyty Naukowe/Akademia Ekonomiczna w Krakowie*, 2002, 587, 17–30.
- [25] Brückner A., *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Krakowska Spółka Wydawnicza, Kraków 1927.
- [26] Buder S., *Visionaries and planners: the garden city movement and the modern community*, Oxford University Press on Demand, 1990.
- [27] Bulmer M., *The Chicago school of sociology: Institutionalization, diversity, and the rise of sociological research*, University of Chicago Press, 1986.
- [28] Burnham D., Bennet E., *Plan of Chicago*, *Ciudades*, 2002, 7, 187–192.
- [29] Buzan B., Lawson G., *The global transformation: the nineteenth century and the making of modern international relations*, *International Studies Quarterly*, 2013, 57, 3, 620–634.
- [30] Carlino G., Saiz A., *Beautiful city*, Federal Reserve Bank of Philadelphia Business Review Third, Working Paper 08–22 (wrzesień 2008).
- [31] Cavan R.S., *The Chicago school of sociology, 1918–1933*, *Urban Life*, 1983, 11, 4, 407–420.
- [32] Champion T., Coombes M., Openshaw S., *A new definition of cities*, *Town and Country Planning Association*, 1983, 52, 11, 305–307.
- [33] Chmielewski J.M., *Teoria urbanistyki: w projektowaniu i planowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2001.
- [34] Clark P., *European cities and towns: 400–2000*, Oxford University Press on Demand, 2009.
- [35] Cohen J.-L., *Le Corbusier: an atlas of modern landscapes*, New York: Museum of Modern Art, 2013.



- [36] Coleman B.I., *The Idea of the City in Nineteenth-Century Britain*, Routledge, 2015.
- [37] Cortese A.J., *The rise, hegemony, and decline of the Chicago School of Sociology, 1892–1945*, *The Social Science Journal*, 1995, 32, 3, 235–254.
- [38] Cruz C.A., *Wright's Organic Architecture: From 'Form Follows Function' to 'Form and Function are One'*, *Cloud-Cuckoo-Land*, 2012, 23, 27–36.
- [39] Curtis W., Jr., *Le Corbusier – ideas and forms*, Phaidon Press, London 1986.
- [40] Czarnecki W., *Historia architektury rozwoju miast i urbanistyki: elementy*, Wydaw. WSiFZ, 2001.
- [41] Czekaj K., *Socjologia szkoły chicagowskiej i jej recepcja w Polsce*, Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa im. Wojciecha Korfańtego, Katowice 2007.
- [42] Darwin J., *The empire project: The rise and fall of the British world-system, 1830–1970*, Cambridge University Press, 2009.
- [43] Davis A., *Public relations democracy: Politics, public relations and the mass media in Britain*, Manchester University Press, 2002.
- [44] De Botton A., *The architecture of happiness*, Vintage, 2008.
- [45] Dijkstra L., Poelman H., *A harmonised definition of cities and rural areas: the new degree of urbanisation*, Working Papers, 2014, 01.
- [46] Dymnicka M., *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, 2013.
- [47] *Early urban planning*, R.T. Legates, F. Stout (red.), Taylor & Francis, 2004.
- [48] *Encyclopedia of American urban history*, D. Goldfield (red.), Sage Publications, 2006.
- [49] Ercan M.A., *Public spaces of post-industrial cities and their changing roles*, Metu Jfa, 2007.
- [50] Eysymontt R., *Kod genetyczny miasta. Średniowieczne miasta lokacyjne dolnego Śląska na tle urbanistyki europejskiej*, VIA Nova, Wrocław 2009.
- [51] Fishman R., *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, MIT Press, 1982.
- [52] Frank A.G., *ReOrient: Global economy in the Asian age*, University of California Press, 1998.
- [53] Frick D., *Theorie des Städtebaus*, Ernst Wasmuth Verlag, Tübingen, Berlin 2008.
- [54] Garnier T., Rovigatti M., *Architectures for the Industrial City*, Editoriale Domus Via Achille Grandi, 1986.
- [55] Garnier T., *Une cité industrielle*, [b.m.] 1916.
- [56] Garrett B., *The privatisation of cities' public spaces is escalating. It is time to take a stand*, *The Guardian*, 2015.
- [57] Gawlikowski A., *Ulica w strukturze miasta*, Centralny Ośrodek Badawczo-Projektowy Budownictwa Ogólnego, Warszawa 1989.
- [58] Gehl J., *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, 2014.
- [59] Gehl J., *Życie między budynkami: użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, 2013.
- [60] Gehl J., Gemzøe L., *New city spaces*, The Danish Architectural Press, 2001.

- [61] Goldstone J.A., *Efflorescences and economic growth in world history: rethinking the "Rise of the West" and the Industrial Revolution*, Journal of World History, 2002, 13, 2, 323–389.
- [62] Goldzamt E., Morris W., *William Morris a geneza społeczna architektury nowoczesnej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1967.
- [63] Goody J., *The East in the West*, Cambridge University Press, 1996.
- [64] Gordon Childe V., *Civilization, cities, and towns, antiquity*, Antiquity, 1957, 31, 121, 36–38.
- [65] Graham W., *Miasta wyśnione: siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat*, Wydawnictwo Karakter, 2016.
- [66] Gruszkowski W., *Zarys historii urbanistyki*, Wydawnictwo UG, 1989.
- [67] Gutowski B., *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Oficyna Wydawnicza Feniks, 2006.
- [68] Gzell S., *Urbanistyka XXI wieku*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 2020.
- [69] Gzell S., *Wykłady o współczesnej urbanistyce: with English supplement on contemporary town planning*, tłum. J. Richards, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2015.
- [70] Hall P., *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880*, John Wiley & Sons, 2014.
- [71] Hall P., Ward C., *Sociable cities: the 21st-century reinvention of the garden city*, Routledge, 2014.
- [72] Harvey D., *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, Wydawnictwo Bęc Zmiana, Warszawa 2012.
- [73] Hines T.S., *Burnham of Chicago: Architect and planner*, University of Chicago Press, 2009.
- [74] Hines T.S., *The imperial mall: The City Beautiful movement and the Washington plan of 1901–1902*, [w:] R. Longstreth, *The Mall in Washington 1791–1991*, National Gallery of Art Washington, DC, 1991.
- [75] Hobson J.M., *The Eastern origins of Western civilisation*, Cambridge University Press, 2004.
- [76] Hodebert L., *La cité linéaire d'Arturo Soria y Mata, infrastructure, paysage et tracé urbain*, Les Carnets du paysage, 1998.
- [77] Home R., *Reconstructing Skopje, Macedonia, after the 1963 earthquake: The Master Plan forty years on*, Papers in Land Management, 2007, 7, 660–663.
- [78] Hou J., *Insurgent public space: guerrilla urbanism and the remaking of contemporary cities*, Routledge, 2010.
- [79] Howard E., *Garden cities of to-morrow*, Routledge, 2013.
- [80] Howard E., *Garden cities of to-morrow: a peaceful path to real reform*, Swan Sonnenschein, 1902.
- [81] Howard E., *Tomorrow: A peaceful path to real reform*, London 1898.

- [82] Hubbard Ph., *City*, Routledge, 2006.
- [83] Hugo-Brunt M., *The history of city planning: a survey*, Harvest House, 1972.
- [84] Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich amerykańskich miast*, New York 1961.
- [85] Jameson F., *Future city*, *New Left Review*, 2003, 21, 65–79.
- [86] Jędrzejczyk D., *Humanistyczne oblicze miasta*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, 2004.
- [87] Jencks Ch., *Ruch nowoczesny w architekturze*, tłum. A. Morawińska, H. Pawlikowska, WAI F, Warszawa 1987.
- [88] Johnson D.L., *Frank Lloyd Wright Versus America: The 1930s*, MIT Press, 1994.
- [89] Kikutake K., Otaka M., Maki F., Kurokawa K., *Metabolism: The Proposals for New Urbanism*, Bijutsu shūpansha, Tokyo 1960.
- [90] Kizwalter T., *Historia powszechna: wiek XIX*, Wydawnictwo Trio, 2003.
- [91] Kononowicz W., *Wybrane zagadnienia urbanistyczne wielkich miast i osiedli mieszkaniowych w zachodniej Europie od połowy XIX wieku do drugiej wojny światowej*, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, 2008, 53, 1, 3–27.
- [92] Koolhaas R., Obrist H.U., *Project Japan: metabolism talks*, Taschen, Cologne 2011.
- [93] Korczyńska M., *Marka miasta*, Marketing i Rynek, 2006.
- [94] Kosiński W., *Miasto i piękno miasta*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2011.
- [95] Kostof S., *The city shaped: Urban patterns and meanings through history*, Bulfinch Press, 1991.
- [96] Krohe J., Jr., *Return to Broadacre City*, *Illinois Issues*, 2000, 27.
- [97] Książek M., *Materiały pomocnicze do studiów w zakresie historii urbanistyki*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 1996.
- [98] Kubicki P., *Pomiędzy pamięcią a historią. Polskie miasta wobec wielokulturowego dziedzictwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, 2012.
- [99] Kukina I.V., *Granicy goroda. Akademičeskie koncepcii XX vekai ih vlianie na general'nye plany gorodov*, [w:] *Gradostroitel'noeiskusstvo*, 2007, 450–458.
- [100] Larkin O., *Art and Life in America*, New York 1960.
- [101] Le Corbusier, “*The Pack-Donkey’s Way and Man’s Way*” and “*A Contemporary City*”, [w:] *The Urban Design Reader*, M. Larice, E. Macdonald (red.), Routledge, 2007, 66–75.
- [102] Le Corbusier, *A Contemporary City (from The City of Tomorrow and its Planning – 1929)*, [w:] *The City Reader*, R.L. LeGates, F. Stout (red.), Routledge, 1999, 336–344.
- [103] Le Corbusier, *A contemporary city*, [w:] *The City Reader*, Routledge, 2007, 322–330.
- [104] Le Corbusier, *Mise au point*, Forces Vives, Paris 1966.
- [105] Le Corbusier, *Precisions on the present state of architecture and city planning: with an American prologue, a Brazilian corollary followed by the temperature of Paris and the atmosphere of Moscow*, The MIT Press, 1991.

- [106] Le Corbusier, *Quand les cathédrales étaient blanches*, Plon, 1937.
- [107] Le Corbusier, *Sur les quatre routes*, D. Dobson Limited, 1947.
- [108] Le Corbusier, *The city of to-morrow and its planning*, Architectural Press, 1947.
- [109] Le Corbusier, *The city of to-morrow and its planning*, Courier Corporation, 1987.
- [110] Le Corbusier, *The radiant city: Elements of a doctrine of urbanism to be used as the basis of our machine-age civilization*, Orion Press, 1967.
- [111] Le Corbusier, Seyfert I., *Les trois établissements humains*, Ascoral, 1957.
- [112] Lehan R.D., *The City In Literature*, University of California Press, 1998.
- [113] Lin Z., *Kenzo Tange and the Metabolist movement: urban utopias of modern Japan*, Routledge, 2010.
- [114] Lin Z., *Urban structure for the expanding metropolis: Kenzo Tange's 1960 plan for Tokyo*, Journal of Architectural and Planning Research, 2007, 24, 2, 109–124.
- [115] Lorens P., *Kształtowanie nowej idei urbanistycznej*, [w:] *Nowa Urbanistyka – Nowa Jakość Życia*, E. Cichy-Pazder, T. Markowski (red.), materiały III Kongresu Urbanistyki Polskiej, Biblioteka Urbanisty, 2009, 14, 38.
- [116] Lorens P., Mironowicz I., *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Akapit-DTP, Gdańsk 2013.
- [117] Lynch K., *Good City Form*, The MITT Press, Cambridge Massachusetts 1981.
- [118] Lynch K., *Obraz miasta*, Wydawnictwo Archivolta, Kraków 2011.
- [119] MacDonald A., Beech M., *Trolls On Vacation*, Bloomsbury Children's Books, 2008.
- [120] Maciejewska B., Szwed D., *Zielone Miasto Nowej Generacji*, Fundacja Zielony Instytut, 2010.
- [121] Madanipour A., *Marginal public spaces in European cities*, Journal of Urban Design, 2004, 9, 3, 267–286.
- [122] Madanipour A., *Public spaces of European cities*, Nordic Journal of Architectural Research, 2013, 18, 1.
- [123] Maki F., *Investigations in collective form*, The School of Architecture, Washington University, St. Louis 1964.
- [124] Maki F., *On Collective Form*, Docomomo Journal, 2015, 53.
- [125] *Making the invisible visible: A multicultural planning history*, L. Sandercock (red.), University of California Press, 1998.
- [126] Mako V., Vukotic Lazar M., Roter Blagojević M., *Architecture and Ideology*, Cambridge Scholars Publishing, 2014.
- [127] Mallory J.P., McNeill T.E., *The archaeology of Ulster from colonization to plantation*, Institute of Irish Studies, Queen's University of Belfast, 1991.
- [128] Maunier R., *The Definition of the City*, American Journal of Sociology, 15, 4, 536–548.
- [129] McNeill W.H., *The rise of the West: A history of the human community*, University of Chicago Press, 2009.

- [130] Middleton R., *The Idea Of The City*, Architectural Association, 1996.
- [131] Milútin H., *Socgorod*, Strelbytskyy Multimedia Publishing, 2018.
- [132] Monestiroli A., *Tryglif i metopa. Dziewięć wykładów o architekturze*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2009.
- [133] More T., Gueudeville N., *Lutopie*, Jean Blaeu, 1715.
- [134] Mumford L., *The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects*, Houghton Mifflin Harcourt, 1961.
- [135] Nawratek K., *Ideologie w przestrzeni. Próby demistyfikacji*, Universitas, 2005.
- [136] Nawratek K., Pyzik A., *City as a Political Idea*, University of Plymouth Press, 2011.
- [137] Nawratek K., Staniszkis J., *Miasto Jako Idea Polityczna*, Korporacja „Ha!Art”, 2008.
- [138] Nelson A.C., *The Planning of Exurban America: Lessons from Frank Lloyd Wright's Broadacre City*, Journal of Architectural and Planning Research, 1995, 12, 4, 337–356.
- [139] Nietyksza M., *Urbanizacja – jej źródła i miejsce w rozwoju cywilizacji europejskiej w „długim” XIX wieku (do 1914 r.)*, [w:] *Cywilizacja europejska. Eseje i szkice z dziejów cywilizacji i dyplomacji*, M. Koźmiński (red.), Warszawa 2010.
- [140] Nyilas A., *Beyond Utopia: Japanese Metabolism Architecture and the Birth of Mythopia*, Routledge, 2018.
- [141] Ogrodnik K., *Idea miasta zwartego: definicja, główne założenia, aktualne praktyki*, Architecturae et Artibus, 2015, 4, 35–42.
- [142] Ostrowski W., *Materiały do historii budowy miast*, Zakład Historii Budowy Miast Politechniki Warszawskiej, 1955.
- [143] Ostrowski W., *Urbanistyka współczesna*, Arkady, 1975.
- [144] Ostrowski W., *Wprowadzenie do historii budowy miast: ludzie i środowisko*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 1996.
- [145] Özpek B.B., *Ayn Rand, Objectivism and Architecture*, Ankara: Master's Thesis at Middle East Technical University, 2006.
- [146] Paravicini U., *Public spaces as a contribution to egalitarian cities*, [w:] U. Terlinden, *City and Gender: Intercultural Discourse on Gender, Urbanism and Architecture*, Opladen 2003, 57–80.
- [147] Park R.E., *Human communities: The city and human ecology*, Free Press, 1952.
- [148] Park R.E., Burgess E.W., *Introduction to the Science of Sociology*, Good Press, 2019.
- [149] Park R.E., Burgess E.W., Mckenzie R.D., *The City*, University of Chicago Press, 2019 (reprint 1925).
- [150] Pasaogullari N., Doratli N., *Measuring accessibility and utilization of public spaces in Famagusta*, Elsevier, 2004.
- [151] Paszkowski Z., *Idea miasta, Przestrzeń i Forma*, 2012.
- [152] Paszkowski Z., *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związku z urbanistyką współczesną*, Universitas, Kraków 2011.

- [153] Paszkowski Z., *Ponadczasowe wartości w architekturze*, [w:] *Definiowanie przestrzeni architektonicznej*, Czasopismo Techniczne. Architektura, 2011, 108, 4-A/1, 300–309.
- [154] Pawłowska K., *Idea swojskości w urbanistyce i architekturze miejskiej*, Politechnika Krakowska 1996.
- [155] Pawłowski K., *Circulades Languedociennes de Lan Mille. Naissance de l'urbanisme européen*, Presses du Languedoc, 1994.
- [156] Pawłowski K., *Tony Garnier, pionier urbanistyki nowoczesnej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1972.
- [157] Peñalosa E., *Politics, power, cities*, [w:] *The Endless City. The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, R. Burdett, D. Sudjic (red.), [b.m.] 2007, 307–319.
- [158] Perry C.A., *Housing for the machine age*, Russell Sage Foundation, New York 1939.
- [159] Peterson J.A., *The city beautiful movement*, [w:] *Introduction to Planning History in the United States*, D.A. Krueckeberg (red.), Routledge, 2018, 40–57.
- [160] Peterson J.A., *The city beautiful movement: Forgotten origins and lost meanings*, Journal of Urban History, 1976, 2, 4, 415–434.
- [161] Pierrefeu F. de, Le Corbusier, *The Home of Man*, Architectural Press, 1948.
- [162] Pluta K., *Idea miasta-ogrodu-panaceum na rozproszenie miast*, Czasopismo Techniczne. Architektura, 2007, 104, 5-A, 235–236.
- [163] Pობłocki K., Świątkowska B., *Architektura niezrównoważona*, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2016.
- [164] Polit A., *Idea miasta zwartego a rzeczywistość*, Czasopismo Techniczne. Architektura, 2010, 107, 6-A/1, 85–91.
- [165] Pomeranz K., *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy*, Princeton University Press, 2009.
- [166] Preidl W., Dyduch G., Stach G., *Woda w górnictwie – od pradziejów do początków XIX wieku*, Hereditas Minariorum, 2017.
- [167] Purcell M., *Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant*, GeoJournal, 2002, 58, 2–3, 99–108.
- [168] Puś W., *Siła robocza w przemyśle włókienniczym na ziemiach polskich w XIX w.*, Problems in Textile Geography, 1992, 7, 63–79.
- [169] Rewers E., *Post-Polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków 2005.
- [170] Roberts S., *A critical evaluation of the city life cycle idea*, Urban Geography, 1991, 431–449.
- [171] Roddewig R.J., *Law as Hidden Architecture: Law, Politics, and Implementation of the Burnham Plan of Chicago Since 1909*, J. Marshall L. Rev., 2009, 43, 375.
- [172] Rosenberg D., *An Educated Man: A Dual Biography of Moses and Jesus*, Counterpoint Press, 2010.

- [173] Rosenberg J., *The empire of civil society: a critique of the realist theory of international relations*, Verso, 1994.
- [174] Rybczyński W., *Życie miasta: oczekiwania urbanistyczne w nowym świecie*, Scribner, Nowy Jork 1995.
- [175] Rykwert J., Bieroń T., Leśniak-Rychlak D., *Pokusa miejsca: Przeszłość i przyszłość miast*, Międzynarodowe Centrum Kultury, 2013.
- [176] Rykwert J., *The Idea of a Town. The Anthropology of Urban Form in Rome, Italy and the Ancient World*, Mit Press, 1988.
- [177] Sayre W.S., *The general manager idea for large cities*, Public Administration Review, 1954, 14, 253–258.
- [178] Shoked N., *Quasi-cities*, Boston University Law Review, 2013, 93, 1971–2032.
- [179] Słodczyk J., *Historia planowania i budowy miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, 2012.
- [180] Smith A., *Events in the city: Using public spaces as event venues*, Routledge, 2015.
- [181] Smith B.D., *A presentation of the urbanization and human ecology theories of Robert Ezra Park*, ETD Collection for AUC Robert W. Woodruff Library, 1975, paper 2062.
- [182] Solarek K., *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, 2011, 4, 51–71.
- [183] Soria y Mata A., *La Ciudad Lineal*, Diario El Progreso, 1882.
- [184] Stapenhorst M.J., *Toward an architecture and urbanism of natural processes: analysis of the Metabolist Group*, praca dyplomowa, Rice University, 1972.
- [185] Stelter G.A., *Rethinking the significance of the city beautiful idea*, Urban Planning in a Changing World, Routledge, 2012.
- [186] Sternberger D.A., *The sunken city: Hannah Arendt's idea of politics*, Social Research, 1977, 44, 1, 132–146.
- [187] Storper M., *The neo-liberal city as idea and reality*, Territory, Politics, Governance, 2016, 4, 2, 241–263.
- [188] Sudjic D., *Język miast*, Wydawnictwo Karakter, 2017.
- [189] Sumień T., *Forma miasta: kontekst i anatomia*, Agencja Wydawnicza IGPiK, 1992.
- [190] Szczygiel B., *"City Beautiful" Revisited: An Analysis of Nineteenth-Century Civic Improvement Efforts*, Journal of Urban History, 2003, 29, 2, 107–132.
- [191] Szpakowska E., *Architektura miasta idealnego. Wprowadzenie*, Przestrzeń i Forma, 2011, 16, 121–154.
- [192] Szymańska D., Korolko M., *Inteligentne miasta: idea, koncepcje i wdrożenia*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, 2015.
- [193] Tange K., *My Experiences*, Space Design 8001. Special issue: Kenzo Tange and Urtec, 1980, 184, 185.
- [194] Taylor B.B., *Le Corbusier: The City of Refuge, Paris 1929/33*, University of Chicago Press, 1987.

- [195] Taylor M.E., Stone P., *Behavior transfer for value-function-based reinforcement learning*, [w:] *Proceedings of the fourth international joint conference on Autonomous agents and multiagent systems*, ACM Press, New York 2005, 53–59.
- [196] Teschke B. i in., *The myth of 1648: class, geopolitics, and the making of modern international relations*, Verso, 2003.
- [197] Toffler A., *Trzecia fala*, PIW, Warszawa 1997.
- [198] Tokarska L., *Idea zielonego miasta*, Zieleń Miejska, 2016, 9, 20–21.
- [199] Tołwiński T., *Urbanistyka*, t. I–II, Zakład Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, 1939.
- [200] Tunnard Ch., *A city called beautiful*, *Journal of the Society of Architectural Historians*, 1950, 9, 1/2, 31–36.
- [201] *Understanding urban metabolism: a tool for Urban Planning*, N. Chrysoulakis, E.A. de Castro, E.J. Moors (red.), Routledge, 2014.
- [202] Wasyluk P., *Optymizm historiozoficzny, jako aksjologiczny fundament idei postępu dziejowego*, *Humanistyka i Przyrodoznawstwo* 2012, 18, 155–166.
- [203] Wiebenson D., *Utopian Aspects of Tony Garnier's Cité Industrielle*, *Journal of the Society of Architectural Historians*, 1960, 19, 1, 16–24.
- [204] Wilson W.H., *The city beautiful movement*, Johns Hopkins University Press, 1993.
- [205] Wirth L., *Urbanism as a Way of Life*, *American Journal of Sociology*, 1938, 44, 1, 1–24.
- [206] Wolf E.R., *Europe and the People without History*, University of California Press, 2010.
- [207] Wolf S.A., Wood S.D., *Precision Farming: Environmental Legitimation, Commodification of Information, and Industrial Coordination*, *Rural Sociology*, 1997, 62, 2, 180–206.
- [208] Wood A.C., *Preserving New York: Winning the Right to Protect a City's Landmarks*, Routledge, New York 2008.
- [209] Woodruff W., *Impact of Western Man: A Study of Europe's Role in the World Economy, 1750–1960*, Macmillan, London 1966.
- [210] Wright F.L., *The disappearing city*, WF Payson, 1932.
- [211] Wright F.L., *The essential Frank Lloyd Wright: critical writings on architecture*, Princeton University Press, 2010.
- [212] Wright F.L., *The living city (1958)*, Mentor/New American Library, 1963.
- [213] Wright F.L., *When democracy builds*, University of Chicago Press, Chicago 1945.
- [214] Wróbel T., *Zarys historii budowy miast*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1971.
- [215] Zukin S., *The cultures of cities*, Blackwell Oxford, 1995.
- [216] Zukin S., *Urban lifestyles: diversity and standardisation in spaces of consumption*, *Urban Studies*, 1998, 35, 5–6, 825–839.
- [217] Żejmo M., *Istota przemian industrialnych w XIX wieku*, *Studia Gdańskie. Wi-zje i rzeczywistość*, 2015, 12, 169–178.
- [218] Żmudzińska-Nowak M., *Miejsce. Tożsamość i zmiana*, Politechnika Śląska, Gliwice 2010.



ŹRÓDŁA INTERNETOWE

- [1] *6 Ideas To Consider In Smart City Development*, <https://readwrite.com/2017/04/17/6-ideas-consider-smart-city-development-cl1/> (dostęp: 2020).
- [2] Ashton J., Ubido J., *The healthy city and the ecological idea. Social History Of Medicine*, 1991, 4, 1, 173–180. <https://doi.org/10.1093/shm/4.1.173>
- [3] *City Ideas*, Dnd, [https://www.reddit.com/r/DnD/comments/9hhlp/city\\_ideas/](https://www.reddit.com/r/DnD/comments/9hhlp/city_ideas/) (dostęp: 2020).
- [4] *City Landscaping Ideas*, Home Guides, SF Gate, <https://homeguides.sfgate.com/city-landscaping-ideas-55159.html> (dostęp: 2020).
- [5] Easwaran K., *The Concept Of Rationality For A City*, Topoi, 2019. <https://doi.org/10.1007/s11245-019-09645-6>
- [6] Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/idea.html> (dostęp: 2020).
- [7] Erdeljan J., *Jerusalem—City and Idea*, [w:] *Chosen Places: Constructing New Jerusalems in Slavia Orthodoxa*, 2017, 20–51. [https://doi.org/10.1163/9789004345799\\_004](https://doi.org/10.1163/9789004345799_004)
- [8] Garden City Movement, [https://en.wikipedia.org/wiki/Garden\\_city\\_movement](https://en.wikipedia.org/wiki/Garden_city_movement) (dostęp: 2020).
- [9] *Guía de la Ciudad Lineal 1930–1931*, broszura informacyjna, Compania Madrilena de Urbanizacion, <https://archive.org/details/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931> (dostęp: 2018).
- [10] Guiton J., *The ideas of Le Corbusier on architecture and urban planning*, G. Braziller, New York 1981, <https://archive.org/details/ideasoflecorbusi0000leco/page/10/mode/thumb> (dostęp: 2020).
- [11] Jungmann J., *Slovník česko-německý*, Díl. II, Praha 1836, <https://vokabular.ujc.cas.cz/moduly/slovníky/digitalni-kopie-detail/JgSlov02/strana-426/termin-Kk3Em8WhxI1pxaHEjWU1> (dostęp: 2020).
- [12] Jurgielewicz M., bez tytułu, pod red. M. Kieś, <https://cargocollective.com/nas-dra/esej-obraz-miasta> (dostęp: 2020).
- [13] Kernan A., *The Idea Of The City In The Age Of Shakespeare by Gail Kern Paster* (reviewed work), *Shakespeare Quarterly*, 1985, 37, 3, 403–404. <https://doi.org/10.2307/2870114>
- [14] Larson V.T., *The Stoic Idea Of The City. The Classical World by Malcolm Schofield* (reviewed work), 1995, 89, 1, 77. <https://doi.org/10.2307/4351775>
- [15] Lee Ch.C.M., Jacoby S., *Typological Urbanism And The Idea Of The City*, 2011, 14–23. <https://doi.org/10.1002/ad.1184>
- [16] Lampard E.E., *City*, Encyklopedia Britannica, <https://www.britannica.com/topic/city> (dostęp: 2020).
- [17] Madanipour A., *Why are the design and development of public spaces significant for cities?*, *Environment and planning B: Planning and Design*, 1999. <https://doi.org/10.1068/b260879>

- [18] *New Ideas In City Design*, Design, 1968, 69, 5, 20–21, Informa UK Limited. <https://doi.org/10.1080/00119253.1968.9940267>
- [19] Nescolarde-Selva J.A., Usó-Doménech J.-L., Gash H., *What Are Ideological Systems?*, Systems, 2017, 5, 21. <https://doi:10.3390/systems5010021>
- [20] Nyilas A., *On the Formal Characteristics of Kiyonori Kikutake's 'Marine City' Projects Published at the Turn of the 50's and 60's*, Architecture Research, 2016, 4, 6, 98–106. <https://doi.org/10.5923/j.arch.20160604.03>
- [21] Park R.E., Burgess E.W., Mckenzie R.D., *The City*, University of Chicago Press, Chicago–London 1925, <https://archive.org/details/city0000park/page/n6/mode/1up> (dostęp: 2020).
- [22] Pernice R., *Considerations on the Theme of Marine Architectures in the Early Projects of Masato Otaka, Kiyonori Kikutake and Noriaki Kisho Kurokawa*, 2009 International Conference on East Asian Architectural Culture, Tainan, Taiwan, <https://scholar.google.com/scholar?oi=bibs&hl=pl&cluster=7981889563452171549> (dostęp: 2020).
- [23] Słownik języka polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl/szukaj/idea.html> (dostęp: 25.04.2020).
- [24] *Six Big Ideas That A Smart City Needs*, Openmind, <https://www.bbvaopenmind.com/en/technology/digital-world/six-big-ideas-that-a-smart-city-needs/> (dostęp: 2020).
- [25] Soria y Mata A., *Guía de la Ciudad Lineal 1930–1931*, <https://archive.org/details/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931> (dostęp: 2020).
- [26] Sukhada T., *Reviving the Utopian Urban Dreams of Tony Garnier*, Citylab, 2019, <https://www.citylab.com/design/2019/11/utopian-cities-french-architecture-tony-garnier-lyon/600178/> (dostęp: 2020).
- [27] Synonim.NET, <https://synonim.net/synonim/idea> (dostęp: 2020).
- [28] Talmor A., *The Image Of The City In Modern Literature. History Of European Ideas*, History of European Ideas, 1983, 4, 2, 232–233. [https://doi.org/10.1016/0191-6599\(83\)90013-x](https://doi.org/10.1016/0191-6599(83)90013-x)
- [29] Translatica, <https://translatica.pl/szukaj/idea.html> (dostęp: 2020).
- [30] *Urban Planning Ideas For 2030, When Billions Will Live in Megacities*, Wired, <https://www.wired.com/2014/11/urban-planning-ideas-2030-billions-will-live-megacities/> (dostęp: 2020).
- [31] Vidyarthi S., *One Idea, Many Plans. An American City Design Concept in Independent India*, 2015. <https://doi.org/10.4324/9781315756745>
- [32] Wright F.L., *Broadacre City: A new community plan*, Architectural Record 1935, 77, 4, 243–254, <http://www.contemporaryurbananthropology.org/pdfs/Wright,%20Broadacre%20City.pdf> (dostęp: 2020).
- [33] <http://architecturalmoleskine.blogspot.com/2011/10/metabolist-movement.html> (dostęp: 2020)
- [34] <https://www.artribune.com/attualita/2011/12/metabolismo-visionario-o-della-giapponesizzazione/> (dostęp: 2020)

- [35] <http://paulrudolph.blogspot.com> (dostęp: 2020)
- [36] [http://www.bryla.pl/bryla/56,85298,13153151,Metabolizm\\_\\_Architektura\\_jak\\_biologia\\_\\_.html](http://www.bryla.pl/bryla/56,85298,13153151,Metabolizm__Architektura_jak_biologia__.html) (dostęp: 2020)
- [37] <http://www.bryla.pl/bryla/7,85298,22743433,gigablok-od-oma.html> (dostęp: 2020)
- [38] <https://archirama.muratorplus.pl/artykul/galeria/1502/13803/budynek-lloyds-w-londynie/> (dostęp: 2020)
- [39] [https://german-documentaries.de/en\\_EN/films/beyond-metabolism.6442](https://german-documentaries.de/en_EN/films/beyond-metabolism.6442) (dostęp: 2020)
- [40] [https://en.wikipedia.org/wiki/Metabolism\\_\(architecture\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Metabolism_(architecture)) (dostęp: 2020)
- [41] <http://archemon.com/budynek-gora-w-kopenhadze/> (dostęp: 2020)
- [42] [http://www.madridhistorico.com/seccion7\\_enciclopedia/index\\_enciclopedia.php?id=C&idinformacion=175&pag=8](http://www.madridhistorico.com/seccion7_enciclopedia/index_enciclopedia.php?id=C&idinformacion=175&pag=8) (dostęp: 2020)
- [43] <https://autoportret.pl/artykuly/nietzscheanskie-metafory-le-corbusiera/> (dostęp: 2020)
- [44] <https://digitalis-dsp.uc.pt/bitstream/10316.2/41610/1/The%20Mutual%20Culture.pdf> (dostęp: 2020)

eISBN 978-83-66531-66-6



**Cracow University  
of Technology**