

Joanna PLIT

Polska Akademia Nauk
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Warszawa, Polska
e-mail: plitjo@twarda.pan.pl

WIDOKI Z ARTERII KOMUNIKACYJNYCH „PRZÓD I TYŁ MIEJSCOWOŚCI”

*VIEWS FROM COMMUNICATION ARTERIES
“THE FRONT AND THE BACK OF LOCALITY”*

Słowa kluczowe: Fizjonomia miasta, widoki z arterii komunikacyjnych, Warszawa
Keywords: *urban physiognomy, views from communication arteries, Warsaw*

Streszczenie

Istotnym i coraz ważniejszym elementem krajobrazów kulturowych są sieci komunikacyjne. To one łączą sąsiadujące miejscowości, integrującą społeczności ale i dzielą przestrzeń powodując jego fragmentację. Powszechna obserwacja widoku z dróg i linii kolejowych obliuguje do zadbania o panoramy widokowe, o usytuowanie „przodów miast i wsi” tak by można było podziwiać harmonię i ład przestrzenny z współcześnie głównych dróg dojazdowych. W ciągu wieków zmieniały się sposoby podróżowania i przewożenia towarów, istotnie zrosła prędkość przemieszczania się. W artykule prześledzono jak prezentował się w ciągu wieków krajobraz kulturowy miast i wsi z głównych (w danym okresie historycznym) arterii komunikacyjnych, z których szlaków widać było reprezentacyjny, uporządkowany widok, a kiedy dojeżdżając do miasta oglądano jedynie zaplecze, dzielnice magazynowo-składowe.

Abstract

Communication networks are significant and more and more important elements of the cultural landscapes. They link adjacent towns but on the other hand, they divide the space causing landscape fragmentation. Public observation from roads and railways obliges to take care of scenic panoramas and good location of towns fronts and backs making possible to admire harmony and spatial order. The ways of passenger and cargo transport have been changing within ages. The speed of movement has increased significantly. The aim of the article is to investigate differences in the cultural landscapes of villages and towns seen from the main (in particular historical moment) communication arteries, if they were representative and orderly or presented warehouse and store districts.

WSTĘP

Do ustalenia funkcji arterii komunikacyjnych w krajobrazie kulturowym można podejść wieloaspektowo. Najczęściej analizujemy system połączeń między miejscowościami, przebieg, krętość, jakość nawierzchni i zagęszczenie dróg, dostępność komunikacyjną poszczególnych fragmentów badanego obszaru. Analizuje się wygląd skrzyżowań, mostów i wiaduktów zwracając uwagę na to, jak nowe projekty wpisują się w ukształtowany przez wieki krajobraz. Czasem analizuje się ewolucję sieci komunikacyjnych w ciągu ostatnich wieków, zmiany funkcji arterii komunikacyjnych w krajobrazie kulturowym. Ciągi komunikacyjne łączą miejscowości, integrują społeczności, niekiedy jednak również dzielą dzielnice mieszkaniowe od historycznego centrum miast. Tory kolejowe, autostrady, drogi szybkiego ruchu bywają barierami dla mieszkańców, nad to dzielą funkcjonalnie i fizjonomicznie przestrzeń powodując jej fragmentację.

W artykule zaprezentowano w ujęciu chronologicznym krajobraz kulturowy miast i wsi widziany z głównych (w danym okresie historycznym) arterii komunikacyjnych, oraz dokonano oceny stopnia reprezentacyjności, uporządkowania lub skomponowania widoku – „przodu miejscowości”. Uogólnione obserwacje dotyczą miast europejskich a szczegółowe przykłady pochodzą z Warszawy. Przedstawione tu prawidłowości wydają się podobne dla większości dużych polskich miast nadrzecznych.

METODA BADAŃ MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

Podstawowym materiałem źródłowym do analizy były dawne obrazy, panoramy oraz stare fotografie miast zamieszczane na pocztówkach. Ilustracje te dokumentują, budynki i widoki uznane przez współczesnych za reprezentacyjne, charakterystyczne i ważne dla miasta. Następnie zgromadzone i przeanalizowane ryciny zlokalizowano na planach miast lub mapach pochodzących z okresu chronologicznie najbliższego (np. obrazy Canaletta na mapie Zannoniego pochodzącej z 1772 r.). Podstawowe rozważania wynikały z kartograficznej analizie map, odczytywaniu i interpretowaniu ich treści od strony układu miejscowości względem szlaków komunikacyjnych. W niektórych przypadkach konieczne było wykonanie dodatkowo profili hipsometrycznych wraz z naniesioną zabudową i użytkowaniem terenu.

GLÓWNE UKŁADY ARCHITEKTONICZNE POLSKICH MIAST

Ponieważ wiele miejscowości zachowało swoje historyczne rozplanowanie, nadal można wnioskować o widoku z głównych arterii komunikacyjnych. J. Bogdanowski (1998) wyróżnia i charakteryzuje układy architektoniczne z różnych epok:

- gotyckie rozplanowanie zamków krzyżackich w lokalizacji których wykorzystywano funkcje obronne terenu, miast twierdz gęsto zabudowanych wokół rynku, bez zieleni,

- hanzeatyckie struktury miast targowych np. starego Torunia, Grudziądza i Gdańska, z dużymi rynkami, okazałymi kościołami i ratuszami, licznymi spichlerzami i magazynami, otoczone murami obronnymi,
- miasta renesansowe wkomponowane w topografię terenu, ufortyfikowane, gdzie centralny rynek w małym stopniu spełniał funkcje handlowe, a w większym administracyjne, sądownicze, reprezentacyjne (krajobraz Zamościa i Kazimierza nad Wisłą),
- barokowe rozplanowanie miast uporządkowanych wzdłuż osiowego centrum gęsto zabudowanego, przy którym luźno posadowiono wielkie budowle (często z otaczającymi je ogrodami) oraz układów rezydencjonalnych i parków rozplanowanych wzdłuż osi kompozycyjnych, szpalerów drzew tworzących aleje przy drogach wylotowych (np. Wilanów, pałac i Ogród Saski),
- układy klasycystyczne z parkami w stylu francuskim i włoskim lub angielskim (Łazienki, Puławy, Kurnik, Skierniewice),
- charakterystyczne miasta przemysłowe, bez wyraźnego centrum, o zwartej zabudowie mieszkalno – administracyjno – przemysłowej, gdzie rolę arterii komunikacyjnej pełni koleja (np. Łódź, miasta Śląska),
- XX architektura socrealistyczna o przemysłowych układach urbanistycznych, (np. Nowa Huta, w Krakowie, MDM, osiedle Mariensztat w Warszawie), „przebijaniu” przez tkankę miejską szerokich arterii komunikacyjnych. W późniejszej fazie tego okresu charakterystyczne było zacieranie centrum miast, lub tworzenie nowego centrum na „surowym korzeniu”, budowaniu osiedli luźno stojących bloków (np. Stegny, Brudno w Warszawie). Ważną cechą architektury tego okresu było maskowanie symboli narodowych i religijnych. Przejawem tej tendencji było postawienie w Warszawie ogromnego Pałacu Kultury i Nauki, który stał się dominantą w panoramie miasta (Wolaniuk, 2008),
- wiele układów mieszanych miasta, które ewoluowały w ciągu wieków, i w których nawarstwiają się cechy różnych okresów i mód lub, do których dołączane były osiedla lub dzielnice budowane w kolejnych okresach.

Mieszkańcy zwykle starali się zaprezentować swoje miejscowości od najlepszej strony, zareklamować je przyjezdnym. Dbali więc o panoramę, piękny reprezentacyjny widok z głównego szlaku komunikacyjnego, z kierunku, którego przyjeżdżali ważni goście, kupcy, biznesmeni, pątnicy czy turyści. Wjeżdżając główną drogą zaplanowany był ładny widok części reprezentacyjnej (Mezer, 2009). Na tej osi lokalizowano reprezentacyjne dzielnice. Od frontu z reguły sytuowano budynki rządowe, kościół, rezydencje bogatych właścicieli, kamienice bogatych kupców i rzemieślników. Harmonijna panorama miejscowości stanowiła jeden z argumentów do usytuowania budynków, planowania ich wysokości, komponowania roślinności i sadzenia szpalerów drzew – jednym słowem projektowania układów architektonicznych. W miastach i wsiach stopniowo wytworzył się „przód” i „tył” miejscowości. Części brzydsze, bardziej zaniedbane zlokalizowane były w różnych okresach w innych częściach miejscowości. Dawniej były to podgrodzia, fragmenty peryferyjne, dzielnice

biedoty obszary magazynowo-składowe. Dziś często sytuacja się odwróciła zaniedbywane stają się centra, a funkcje reprezentacyjne przejmują nowo powstające nowoczesne dzielnice biznesowo - administracyjne oraz handlowo-usługowe a także peryferyjne osiedla willowe. Historyczne centra wymagają rewitalizacji, dostosowania do współczesnych standardów życia, przystosowania do odmiennych funkcji, które pełnią w mieście (z administracyjno-handlowych na turystyczno-rekreacyjne). Ograniczony jest ruch samochodowy w wąskich uliczkach, odnawiane zabytkowe gmachy, zakładane skwery z zadbaną zielenią, remontowane chodniki, wprowadzone oświetlenie, czasem iluminacja.

„Przód miasta” zwykle był nie tylko piękniejszy, ale i bezpieczniejszy. Mieszkańcy średniowiecznych miast, którzy mieszkali poza murami na podgrodziach byli biedniejsi, pełnili funkcje służebne, bardziej byli narażeni na najazdy wrogów. Podgrodzia, peryferia, slumsy, stare dzielnice przemysłowe i składowe często są zaniedbane, ciemne i brudne, uchodzą za bardziej niebezpieczne, zamieszkują je biedniejsi mieszkańcy, często emigranci.

ZMIANY POŁOŻENIA „PRZODU MIASTA”

W ciągu wieków zmieniały się sposoby przemieszczanie, ewoluowały sieci transportowe, przemieszczały „przody” miast. W Polsce od średniowiecza głównymi arteriami komunikacyjnymi były rzeki. Rzekami, lub wzdłuż rzek przemieszczały się wojska (Wikingowie, Jąćwingowie, Litwini). Większość dawnych miast posadowiana była na wysokich brzegach dolin. Gród był z daleka widoczny ale jego mieszkańcy mogli obserwować okolice, kontrolować ruch na rzece. Taka lokalizacja pełniła równocześnie funkcje obronne, prestiżowe, reprezentacyjne. Od XIV do XVII w. główną arterią komunikacyjną i transportową była Wisła i jej dopływy. Flis pełnił główną rolę transportową dla towarów wielkogabarytowych masowych i ciężkich. Rozwijające się portowe miasta nadrzeczne miały charakterystyczny półokrągły kształt zabudowy i drogi wachlarzowo rozchodzące się we wszystkich kierunkach od portu i mostu (o ile orografia nie zmuszała do modyfikacji układu). Spichlerze i inne magazyny zlokalizowane były wzdłuż rzeki na wyższych tarasach zalewowych, miasto na skarpie lub na wysoczyźnie. Taki bardzo charakterystyczny układ miał Sandomierz, Kazimierz nad Wisłą, Włocławek czy Toruń. Podobny układ miały i często zachowują do dziś miasta portowe np. Gdańsk, Szczecin czy Puck (Zaręba, 1967; Ostrowski, 1975; Krogus, 1979; Palmowski, 1991; Szwankowski 2000). Piękna panorama, miasta możliwa była do obserwacji z rzeki, z drugiego brzegu, bądź z daleka z morza podziwiać było można ogólny zarys (kształt zamku, mury obronne, wieże kościołów). Zbliżając się widać było reprezentacyjne gmachy, pałace, kamienice mieszczan. Choć rzeki przestały być żeglowne a większość portów śródlądowych dziś nie pełni swoich funkcji, to i tak najpiękniejsze widoki na miasta obserwować można z mostów. W XVI i XII w. Wisła w Warszawie płynęła u podnóża skarpy, rzeka pełniła funkcję głównej arterii komunikacyjnej (ryc. 1).



Ryc. 1. „Przód miasta” – widok z za rzeki. *Varsovia* (widok z Pragi). **Źródło:** *Atlas Bran G., Hogenberg F. Civitates orbis terrarium... vol. 6, Colonia, 1618.*

Fig. 1. "Front of the city" – a view of the river. *Varsovia* (view from Prague). **Source:** *Atlas Bran G., Hogenberg F. Civitates orbis terrarium... vol. 6, Colonia, 1618.*

i Nowe Miasto z Wilanowem, Łazienkami, Zamkiem Ujazdowskim. Wzdłuż tego traktu budowano okazałe budynki i pałace, kościoły, zakładano parki i ogrody, sadzono szpalery drzew (Karczewski, 1955). Najczęściej rozplanowywano każdą posesję osobno, dlatego rzadko tworzyły większą wspólną kompozycję. Przemieszczano się konno zaprzęgami lub pieszo – a więc stosunkowo wolno, podróżni mieli dużo czasu na podziwianie z niewielkiej odległości reprezentacyjnych fasad budynków zdobionych detalami architektonicznymi. „Przód miasta” ciągnął się osiowo wzdłuż głównej drogi¹.

Za Sasów główną drogę wyznaczał kierunek na południowy-zachód łączący Warszawę z Dreznem. Prostopadła do niego oś saska została starannie zaprojektowana architektonicznie. Pałac Królewski wybudowano na południe od Zamku Wawzów. Z Pałacu Saskiego wychodziło się na kompleks ogrodów w stylu francuskim z licznymi fontannami i rzeźbami. W przedłużeniu głównej alei ogrodu, biegła droga wysadzana drzewami przechodząca w szeroki trakt o niemal prostoliniowym przebiegu. Piękne symetryczne rozplanowanie drogi saskiej było reprezentacyjną osią miasta, przyjeżdżający mogli podziwiać piękne widoki, starannie zadbane ogrody, reprezentacyjne gmachy.

Rozplanowanie miasta w 1772 r. przedstawia mapa Zannoniego. Do planu miasta dodano również widok z Praskiego brzegu i rysunki fasad okazałych budynków (ryc. 2). Mapa ma orientację zachodnią. Główne arteriami komunikacyjnymi były szerokie aleje wysadzane drzewami.

¹ Z Wisły wiele z tych budynków (np. pałac w Łazienkach czy rezydencja królewska w Wilanowie) była niewidoczna.



Ryc. 2. Plan i panorama Warszawy w 1772 r. w skali ok. 1:17500.

Źródło: Zannoni, 1772 Plan de Varsovie.

Fig. 2. Plan and the panorama of Warsaw in 1772 on a scale about 1:17500

Source: Zannoni Z., 1772 Plan de Varsovie.

Począwszy od połowy XIX w. rozplanowanie jednostek osadniczych stało się bardziej pragmatyczne, mniejszą rolę przypisywano względom ideologicznym i estetycznym. Na wsiach masowo pojawiło się osadnictwo rozproszone. Wiele miast podupadło. W miastach, w których zlokalizowano przemysł, gwałtownie wzrastała liczba mieszkańców. Nowo powstające fabryki, pałace fabrykantów i dzielnice robotnicze sytuowano obok siebie. dla tego okresu. Dla tego okresu typowa była zabudowa secesyjna – zwarta i wielokondygnacyjna. Najbardziej okazałymi budynkami były budowle użyteczności publicznej (ratusze, poczty, szkoły, dworce) a także pałace fabrykantów. Osiami miast stały się szersze niż poprzednio wybrukowane ulice, przebiegające na zewnątrz historycznych centrów. W Warszawie nowo zaplanowana oś Marszałkowskiej i Puławskiej były niemal równoległe do traktu królewskiego, a Aleje Jerozolimskie równoległe do zabudowanej osi saskiej (ryc. 3). Ten układ głównych arterii nie uległ do dziś większym zmianom. Sieć ulic zagęszczono i przedłużono włączając coraz to większy obszar do miasta, główne rozszerzono i wyprostowano drogi.



Ryc. 3. Fragment „Planu Warszawy” z 1850 r., skala ok. 1:16800, który wydał W. Kolberg.

Fig. 3. The fragment of the "Warsaw Plan" from 1850, scale of about 1: 16800, print by W. Kolberg.

W XX w. stolica dynamicznie rozbudowywała się, powstawały nowe dzielnice, rozwijał się przemysł, budowano szerokie ulice i nowe mosty. Aż do II wojny światowej w panoramie miasta dominantami były kościoły i wieże pałaców. W okresie komunizmu i Polski Ludowej w odbudowującej się po wojnie stolicy wybudowano reprezentacyjne ulice w stylu socrealistycznym (MDM i Mariensztat) oraz górujący nad miastem i przytłaczający ogromną bryłą Pałac Kultury i Nauki imienia Stalina (Czepczyński, 2006; Plit, 2011). Przebito nowe szerokie arterie (np. Marszałkowska, Trasa WZ). Powstało wiele dzielnic mieszkaniowych o luźno rozmieszczonych

blokach oraz wielkie kompleksy przemysłowe na peryferiach miasta.

Drugim okresem zmiany fizjonomii miasta jest ostatnie dwudziestolecie, kiedy to w centrum wybudowano dziesiątki wieżowców i wielkich budowli (w tym Stadion Narodowy), które zmieniły panoramę miasta, zaś nad Wisłą powstały 4 mosty o pięknej architekturze.

ROLA LINII KOLEJOWYCH W KSZTAŁTOWANIU WIZERUNKU MIASTA

Od połowy XIX w. duże miasta połączono liniami kolejowymi. Początkowo nie tworzyły one sieci lecz kończyły się dworcami rozmieszczonymi w dzielnicach brzeżnych. Taki system dworców obserwować można do dziś w Paryżu, Wiedniu, częściowo również w Warszawie. Kolej Warszawsko-Wiedeńska miała swój dworzec blisko skrzyżowania Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich, zaś kolej Warszawsko-Petersburska na prawym brzegu Wisły kończyła się pięknym dworcem Warszawa Wileńska o pałacowej architekturze. Wąskotorówka biegnąca z Grójca i Piaseczna dworzec miała w Wilanowie. Kolej stała się głównym środkiem transportowym tak w ruchu towarowym, jak i pasażerskim. Nigdy jednak ani w Polsce ani w innych krajach europejskich osią miasta i jego „przodem” nie stały się widoki z linii kolejowych, nigdzie nie dostosowano panoramy miasta do możliwości obserwacji z szybko jadącego pociągu.

Widok z pociągu dojeżdżając do Paryża Wiednia czy Poznania jest równie nieciekawym. Tereny przy torach były i są brzydkie. Torowiska, rozjazdy, otaczająca chaotyczna zabudowa zamieszkała przez biednych ludzi, często emigrantów,

nieskładna architektura przemysłowa i magazynowa, wiele zrujnowanych obiektów szpecą krajobraz. Ponad to tereny wzdłuż linii kolejowych bardzo często są zaśmiecone i bardzo głośne. Nawet sąsiedztwa dużych dworców w centrach miast nie są zadbane.

Tereny kolejowe zawsze dzieliły miejscowości, stanowiły barierę komunikacyjną dla innych użytkowników, dlatego obecnie w miastach często tory kolejowe prowadzone są pod ziemią, żeby ich nie było widać i słyszać.

KRAJOBRAZOWE KONSEKWENCJE DRÓG SZYBKIEGO RUCHU

Obecnie wokół wielu miast i wsi budowane są obwodnice i drogi szybkiego ruchu. Nie nawiązują one do historycznego tradycyjnego układu komunikacyjnego. Przebiegają albo po terenach nieurbanizowanych albo przedmieściach aglomeracji (a więc tyłach miast). Jeżeli o piękną panoramę nie zadbamy w trakcie budowy, trzeba będzie dziesięcioleci nim „przód” miasta dostosuje się do nowych ciągów komunikacyjnych.

Dodatkowym utrudnieniem, a może wyrazem osłabienia potrzeby zadbania o reprezentacyjny widok miast z nowych arterii komunikacyjnych, są montowane ekrany przeciwdźwiękowe. Doceniając ich znaczenie funkcjonalne, wzrost bezpieczeństwa podróżujących² i komfort mieszkańców sąsiadujących domów, w obecnej formie szpecą krajobraz, utrudniają kierowcom orientację, uniemożliwiają poznawaniu regionu (zob. Nita, Myga-Piatek, w tym tomie).

Jednym z ważnych celów podróżowania jest turystyka. Nowo budowane drogi należy wykorzystać jako sposób promowania miast i okazję do podziwiania krajobrazów (Violier, 2008). Z wiaduktów, wielopoziomowych skrzyżowań, z odcinków dróg biegnących na nasypach często rozpościerają się piękne widoki. Warto zorganizować miejsce do zaparkowania samochodu, zaplanować tam punkty widokowe. Należy jeszcze raz przemyśleć sposób odizolowania drogi szybkiego ruchu od miejscowości. Lepsze wydają się być przezroczyste ekrany lub tarasowe instalacje betonowo ziemne obsadzone roślinnością.

PODSUMOWANIE

W ciągu wieków zmieniały się sposoby podróżowania i przewożenia towarów, istotnie wzrosła prędkość przemieszczania się. Zmieniały się też dominujące szlaki komunikacyjne. Początkowo główną arteriami komunikacyjnymi były drogi wodne. Pogarszające się warunki żeglugi wywołane naturalnymi i antropogenicznymi zmianami reżimu rzek, spowodowały rozwój transportu kołowego i wzrost znaczenia dróg. W XIX i XX w. nastąpił rozwój kolei, przejęły one transport towarów. Dziś

² Specjaliści dostrzegają zarówno pozytyw jak i negatywy z jednej strony ekrany powoduje monotonię, objawy klaustrofobii co zwiększa zagrożenie, a z drugiej eliminuje możliwość wtargnięcia na drogę pieszych i zwierząt – co zwiększa bezpieczeństwo.

w Polsce ponownie drogi stały się główną siecią komunikacyjną i transportową, transport wodny jest niewielki, a kolejowy przy braku modernizacji sieci i taboru systematycznie traci na znaczeniu.

Sieci komunikacyjne mają ogromne znaczenie w krajobrazie nie tylko jako jeden z elementów architektonicznych, ale również są jako linie, wzdłuż których można śledzić i poznawać krajobraz kulturowy. Powszechna obserwacja widoku z dróg i linii kolejowych obliguje do zadbania o panoramy widokowe, o usytuowanie „przodów miast i wsi” tak by można było podziwiać harmonię i ład przestrzenny z współcześnie głównych dróg dojazdowych.

LITERATURA

- Bogdanowski J., 1998: Konserwacja i ochrona krajobrazu kulturowego (ewolucja metody). *Landscape architecture: Preservation and modelling (selected problems)*. Teki krakowskie VI Kraków: 259.
- Czepczyński M., 2006: Przemiany form i znaczeń krajobrazów kulturowych miast socjalistycznych [w:] *Krajobraz kulturowy. Cechy – Walory – Ochrona* (red.): W Wołoszyn, *Problemy Ekologii Krajobrazu*, t. XVIII: 59-66.
- Karczewski A., 1955: Z dziejów trasy Belweder – Zamek Żoliborz [w:] *Studia z historii budowy miast. Budownictwo i Architektura*, Warszawa: 125-139.
- Krogus W., 1979: *Gorod i relief*. Stojizdat, Moskwa.
- Mezer E., 2009: Konsekwencje zmiany rangi dawnych traktów we współczesnym układzie komunikacyjnym na przykładzie wsi Raczkowo [w:] *Polskie krajobrazy wiejskie dawne i współczesne* (red.): Z. Kuriata, *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG nr 12*, Sosnowiec: 150-157.
- Ostrowski W., 1975: *Urbanistyka współczesna*. Arkady, Warszawa.
- Palmowski T., 1991: *Przestrzenne kształtowanie nadmorskich układów osadniczych za szczególnym uwzględnieniem małych miast portowych*. Manuskrypt pracy doktorskiej, Gdynia.
- Plit J., 2011: Piętno władzy i właścicieli odcisnięte w krajobrazie kulturowym [w:] *Niematerialne wartości krajobrazów kulturowych*. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG nr 15*: 125-140.
- Szwankowski S., 2000: *Funkcjonowanie, rozwój portów morskich*. Wyd. UG. Gdańsk
- Violier P., 2008 : *Tourisme et développement local*. Belin. Paris: 159-169.
- Wolaniuk A., 2008: Centra miast [w:] *Geografia Urbanistyczna* (red.): S. Liszewski, Łódź: 283-313.
- Zaręba P., 1967: *Problemy przeszłości dużych miast*. PWN, Poznań.