

# Wartości przyrodniczo- -kulturowe jako podstawa przekształceń strukturalnych miasta poprzemysłowego

Barbara Sierecka-Nowakowska

Natural-Cultural Value  
as the Foundation  
for Structural  
Transformations in an  
Industrial City

## Wprowadzenie

### Introduction

Struktura przestrzenna miasta ma charakter ciągły, łączy współczesne z przeszłością i warunkuje przyszłość. Wyływa też z samej natury miasta [Benevolo 1995]. Zawsze była odbiciem epoki cywilizacyjnej, ale z zachowaniem cech indywidualnych, wynikających z różnych uwarunkowań kulturowych i przyrodniczych.

Epoka przemysłowa, chociaż głównie identyfikowana jest jako system społeczno-ekonomiczny, powstały według określonych uwarunkowań gospodarczo-społecznych, zapisana jest w przestrzeni również jako system przyrodniczo-kulturowy. Była to epoka rozrostu sztucznego środowiska człowieka, żywiołowej urbanizacji, rozwoju gospodarki i postępu techniki, pozwalającego na przekroczenie wcześniejszych barier środowiskowych, aż do zagrożenia ekologicznego. Etap obejmujący czasy od średniowiecza aż po współczesność przynosi globalne niszczenie środowiska: wielkie odlesienia i destrukcję systemów rzecznych [Kurnatowski 1995].

Wobec ogólnego zagubienia idei i wartości miasta, pogłębiającego się procesu degradacji przestrzeni w najszerzej, krajobrazowej skali, a co za tym idzie pogarszającej się jakości życia w mieście, istnieje potrzeba podejmowania prac od podstaw,

określenia kryteriów wyjściowych i działań nad strukturą miasta.

Przekształcenia miast są procesem ciągłym, który na przestrzeni wieków przybiera na sile – wieś maleje, miasto rośnie, a miasto duże staje się metropolią. A przecież, chcąc najbardziej syntetycznie określić miasto, powiemy, że jest to koncentracja i przestrzenie publiczne [Kochanowski 2005]. Aktualnie oba te zjawiska musimy ocenić negatywnie. Miasto jako struktura ulega sukcesywnej dekoncentracji zajmując podmiejskie tereny otwarte dając amorficzne zjawisko przestrzenne. Natomiast przestrzeń publiczna i półpubliczna coraz częściej poddawana jest prywatyzacji, a zjawisko organizowania nowej przestrzeni publicznej zastępowane jest budowaniem marketów i galerii, gdzie dominuje jednoznacznie funkcja handlu – sprzedaż-kupno.

Demokracja rozkwita dzięki słowom, stwarzającym warunki dla racjonalności, wspólnoty i równości. Handel woli obrazy, bo to one napędzają potrzeby, a nawet wyczarowują je. I tak, jak potrzeba przebija rozum, tak obrazy przebijają słowa, przynajmniej tam, gdzie zabrakło wykształcenia i żmudnego wysiłku. Parki tematyczne coraz bardziej zaśmiecają krajobraz, to najlepszy chyba symbol transformacji, jakiej handel poddaje rzeczywistość i zastępowanie czytelnika o aktywnej wyobraźni przez biernego widza [Barber 2001].

## Tereny poprzemysłowe jako odzyskana przestrzeń miasta

Post-industrial areas as a regained city space

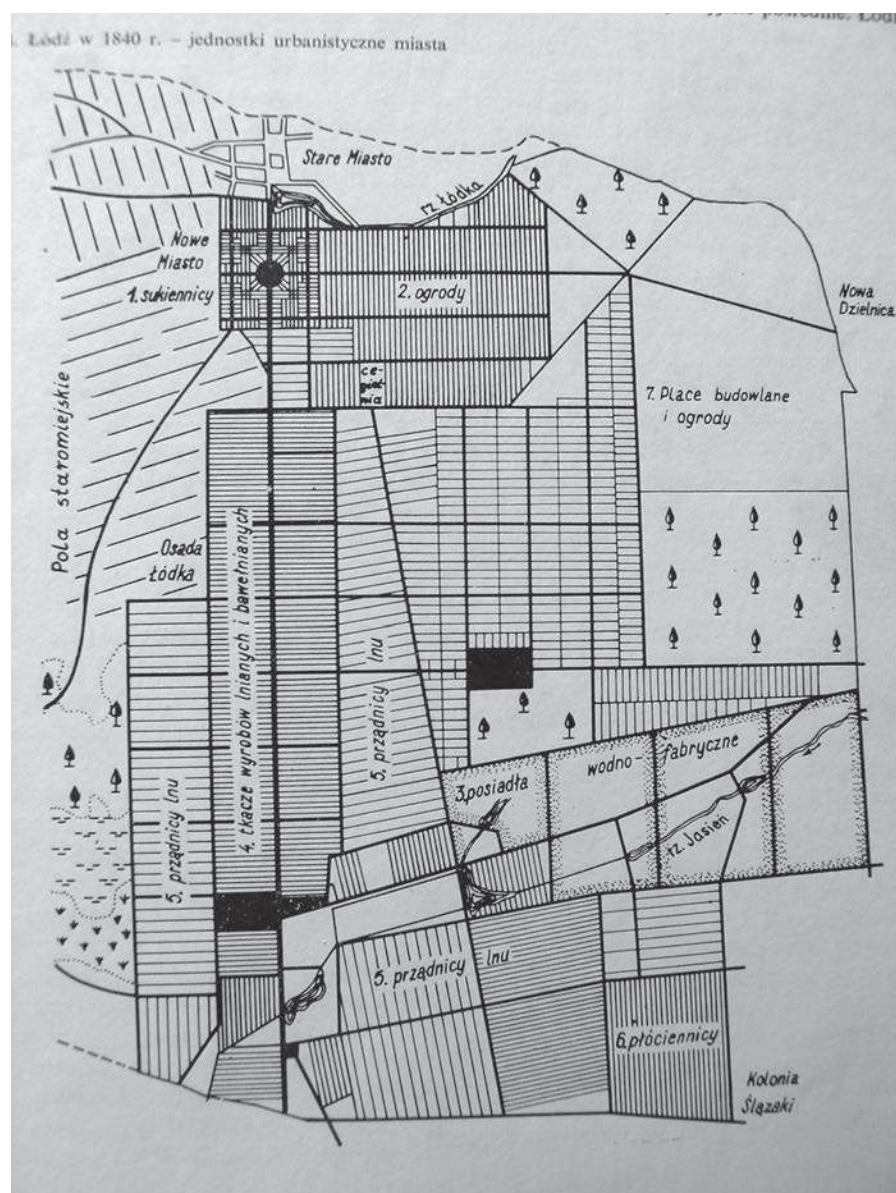
Przełom cywilizacyjny nasuwa szereg refleksji, ale, co bardzo istotne, wymusza podejmowanie ważnych decyzji w zakresie kształtowania przestrzeni miejskiej.

Upadek przemysłu wytworzył w miastach tereny wolne, potencjalne do przekształceń. Są to dawne fabryki upadłych gałęzi przemysłu z terenami, niejednokrotnie znacznych rozmiarów, bocznice i linie kolejowe niefunkcjonujące, nabrzeża portowe i inne. Są wreszcie miasta, których wiodąca funkcja przemysłowa tworzyła specyficzny krajobraz, aktualnie zdewastowany lub przekształcany. Przekształcenia te dotyczą niejednokrotnie znacznych fragmentów miasta. Proces ten rozpoczął się szybko, ale, jak każde gwałtowne działanie, nacechowany jest decyzjami fragmentarycznymi, powierzchniowymi, pozbawionymi wizji docelowej i nie obejmującej całokształtu struktury miasta i nazbyt często dyktowany interesem doraźnym i prywatnym korzyściom.

Tym niekorzystnym zjawiskom może sprzyjać pogłębiający się proces globalizacji, w którym coraz trudniej walczyć o spójność interesów społecznych i politycznych.

Transformacja przestrzeni współczesnych miast musi mieć wyznaczone kierunkowe działania, zbudowane na zbiorze zasadniczych wartości tworzących mocny fundament, oparty na historii miejsca według zasad ładu przestrzennego, zmierzający do poprawy jakości życia w mieście. Jest to proces trudny, ale, zważywszy na spuściznę minionej epoki industrialnej, możemy mówić o pewnym ułatwieniu.

Tereny poprzemysłowe, odzyskiwane, mają różny charakter, różne położenie względem podstawowego układu struktury miejskiej. Może to być położenie centralne tej struktury, może być krawędziowe. Mogą one mieć różne wielkości i różne zasięgi – mogą być punktowe, płaszczynowe, czy liniowe, ale może to być układ pasmowy przebiegający przez całą strukturę miasta jako szwy strukturalne. Taka właśnie sytuacja występuje w Łodzi.



Ryc. 1. Łódź 1840 – jednostki urbanistyczne miasta wskazują na powiązanie układu według przebiegu cieków (oprac. M. Koter)

Fig. 1. Łódź 1840 – urban units of the city show a connection between the system according to the course of watercourses (by M. Koter)



## Studium przypadku – Łódź

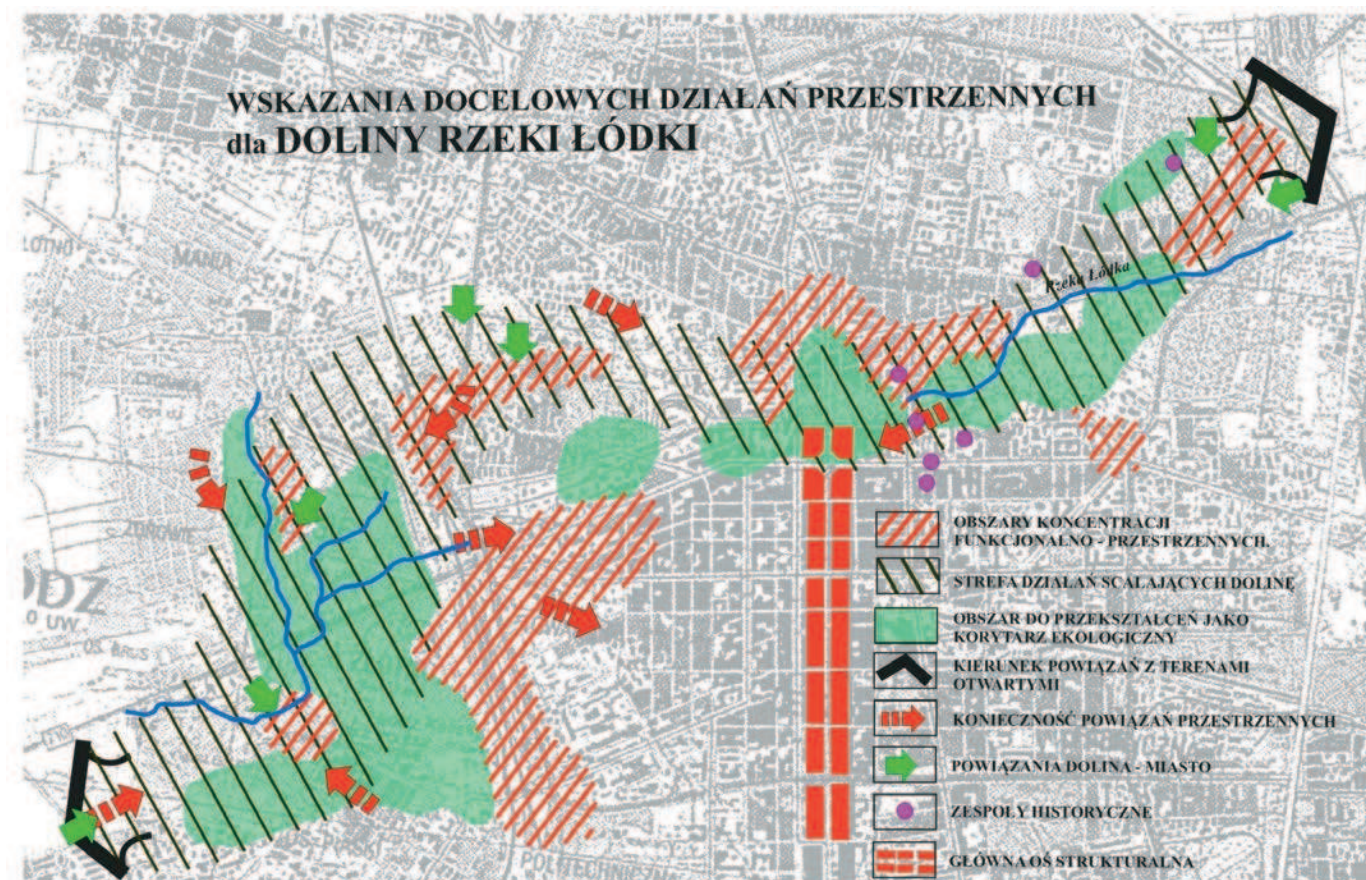
### Case study – Łódź

W związku z upadkiem przemysłu w miastach małych i dużych dokonuje się transformacja, rehabilitacja, rewaloryzacja, adaptacja... obiektów i zespołów poprzemysłowych. Najbardziej spektakularna jest transformacja miast przemysłowych monofunkcyjnych, które, jako takie, od chwili ich założenia niweczyły, w przerażającym tempie, wiedzę, na której jest oparta urbanistyka [Giedion 1965].

Reprezentatywnym przykładem miasta przemysłowego, w skali Polski, a nawet nie tylko, powstałego od podstaw dla przemysłu i przez 150 lat funkcjonującego dla przemysłu, jest Łódź, której załóżek, jako osada rękodzielnicza, datujemy na lata 1821-1823. Osada „Nowe Miasto” powstała poniżej starej maleńkiej osady Łódki. Podstawą jej powstania były wody rzeki Łódki i stary młyn. W łódzkim „Nowym Mieście” większych terenów pod zakłady nie przewidywano. Dopiero usytuowana na południe od „Nowego Miasta”, nowa jednostka urbanistyczna – „Osada Łódka”, której realizację rozpoczął Rajmund Rembéliński – prezes

Komisji Województwa Mazowieckiego, w 1824 roku miała stać się prawdziwą „strefą przemysłową”. Miały tu powstać duże, nowoczesne zakłady. Wzdłuż rzeki Jasień, w pasie szerokości od ponad 200 m do 1000 m, początkowo na odcinku 4 km, od granicy wsi Widzew, w latach następnych przedłużona na zachód, aż do granicy z województwem kaliskim, powstały tereny przemysłowe o zasięgu nieporównywalnym z rękodzielniczą jednostką „Nowego Miasta”.

Dolina Jasienia utworzyła więc główną oś przemysłową nowej osady. Na swym zachodnim odcinku oś ta przecinała się z traktem wiodącym



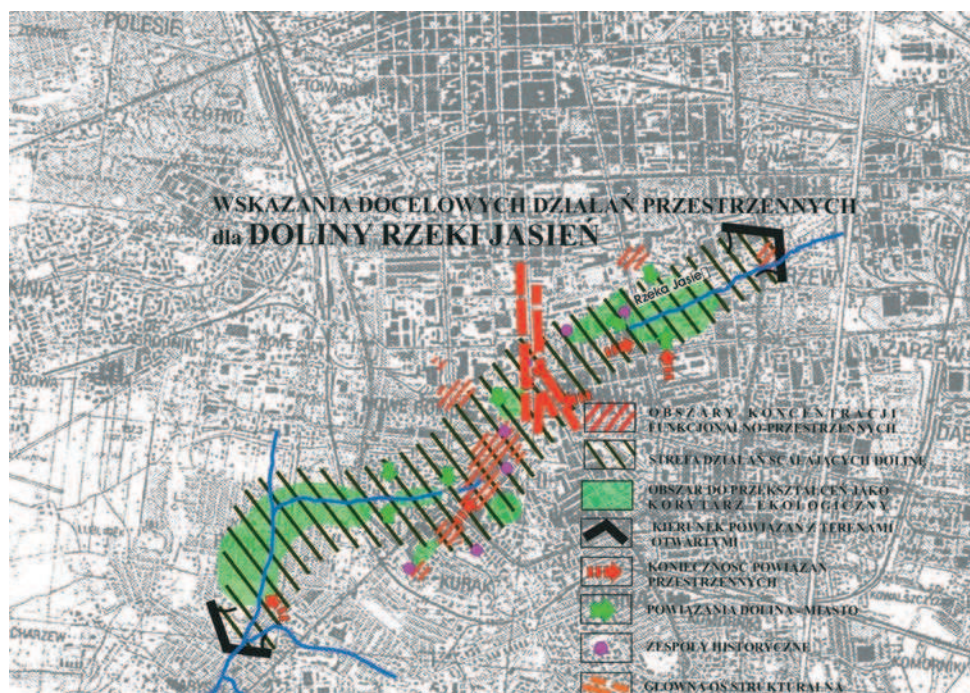
Ryc. 2. Rzeka Łódka jako naturalny szew ekologiczno-strukturalny północnej części miasta (początek osi głównej – Piotrkowskiej) (oprac. B. Sierecka-Nowakowska)

Fig. 2. The river Łódka as a natural ecological- structural seam of the northern city part (the beginning of the main axis – Piotrkowska) (by B. Sierecka-Nowakowska)



Ryc. 3. Rzeka Jasień jako naturalny szew ekologiczno-strukturalny południowej części miasta (zakończenie osi głównej Piotrkowskiej) (oprac. B. Sierecka-Nowakowska)

Fig. 3. The river Jasień as a natural ecological- structural seam of the southern city part (the end of the main axis – Piotrkowska) (by B. Sierecka-Nowakowska)



do Piotrkowa, który na północy przechodził przez Stare i Nowe Miasto, odległe 4 km od Jasienia [Ostrowski 1984] (ryc. 1).

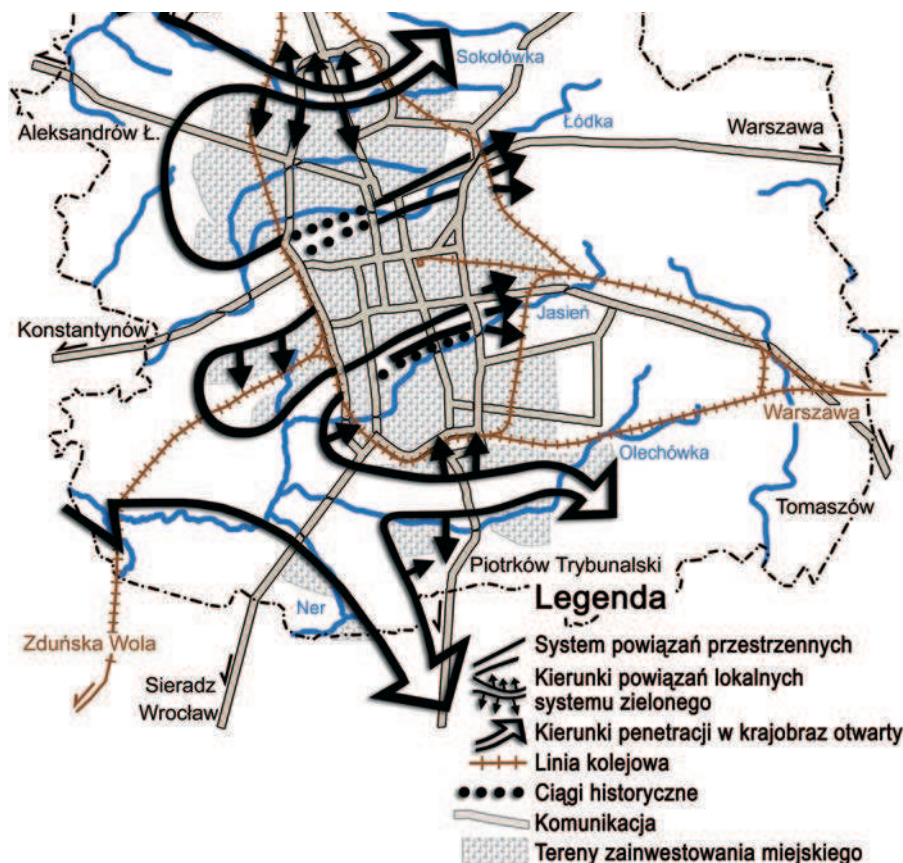
Skupienie zasadniczej części zabudowy miejskiej w wąskiej a nadmiernie wydłużonej strefie wzdłuż traktu piotrkowskiego, było posunięciem wtórnym, w pewnym sensie wymuszonym, a nie punktem wyjścia do rozplanowania miasta. O ogromnej rozciągłości Łodzi zdecydowało duże oddalenie starego jądra miejskiego i sprzężonej z nim osady sukienniczej od doliny Jasienia – jedynej strefy, w obrębie której mógł być założony przemysłowy trzon projektowanej z rozmachem, nowoczesnej na swe czasy, osady bawełniano-lnianej. Założenie przestrzenne kształtowane w oparciu o Jasień i trakt piotrkowski dawało szerokie możliwości rozwoju, zgodnie z zamierzeniami Rembielińskiego, który dążył do koncentracji produkcji tka-

nin lnianych i bawełnianych w jednej miejscowości [Ostrowski 1984]. Z chwilą połączenia się obu osad trakt piotrkowski nabrał charakteru ulicy i na całej długości nosił nazwę ul. Piotrkowskiej. Tym samym wykształcił się najbardziej charakterystyczny element planu Łodzi, a mianowicie prosty – 5 km długości (wraz

z przedłużeniem do Starego Miasta) – ciąg zabudowy miejskiej. Stworzył on wspólną oś urbanistyczną całego sprzężonego zespołu miejskiego, na który składały się trzy odmienne genetycznie organizmy osadnicze – Stare Miasto, Nowe Miasto i Osada Łódka [Ostrowski 1984].

Rozwijający się przemysł wzdłuż doliny Jasienia-Osada Łódka i Łódź-Nowe Miasto prostopadle do głównej osi urbanistycznej miasta wykrystalizował charakterystyczny, jedyny w swoim rodzaju układ sprzężony elementów cywilizacyjnych z naturą.

Poza tym obie doliny przebiegające na linii wschód – zachód (ryc. 2, 3), mają naturalną zdolność tworzenia ciągów ekologicznych przepływu powietrza przez miasto. Jest to szczególnie korzystny układ zważywszy na przewagę wiatrów zachodnich u nas i wyniesienie hipsometryczne od strony wschodniej (ryc. 4).



Ryc. 4. Układ dolin rzecznych Łodzi jako system ekologiczny powiązany z terenami otwartymi (oprac. B. Sierecka-Nowakowska)

Fig. 4. System of river valleys of Łódź as ecological system connected with open areas (by B. Sierecka-Nowakowska)





Ryc. 5. Zabudowa mieszkaniowa wypełniająca szczelnie tereny uwolnione po przemyśle w dolinie Jasienia

Fig. 5. Residential development filling tightly areas released by industry in the valley of river Jasień

Jednokierunkowe działania gospodarcze w XIX wieku doprowadziły do zabudowy dolin bryłami fabryk, czasem ogromnych rozmiarów, hamując ciąg przepływu powietrza i niejednokrotnie likwidując długimi odcinkami przepływ cieków.

Upadek przemysłu wytworzył możliwość odwrócenia tego zjawiska poprzez optymalne otwarcia przepływu z zachowaniem dziedzictwa kulturowego, jakim dla Łodzi jest historia miasta przemysłowego.

Tak, jak wielkie klęski żywiołowe, pożogi wojenne, dawały impuls do organizacji nowej, lepszej przestrzeni miejskiej, tak upadek przemysłu stwarza niejednokrotnie ogromny potencjał, którego dobrze ukierunkowana transformacja może dać zupełnie nową jakość życia w mieście [Tuan 1987].

Ulica Piotrkowska nie zmieniła swojego charakteru do chwili obecnej i funkcjonuje jako główna oś kompozycyjna miasta, bogata w XIX-wieczną architekturę mieszkaniową. Jedynie reprezentacyjne pałace pofabrykanckie wkomponowane w linię zabudowy zmieniły funkcje,

ale nie tracąc formy. Ale doliny Jasienia i Łódki, gdzie występowała największa koncentracja przemysłu, uzasadniona genetycznie, gdzie skupiały się największe potęgi przemysłowe znane w świecie, jak nad Łódką „Poznańscy”, a nad Jasieniem „Scheibler”, straciły swój wyjątkowy charakter.

Lata dziewięćdziesiąte XX wieku, po upadku łódzkiego przemysłu, były okresem totalnego niebytu obszarów poprzemysłowych, które stanowią ponad 70% terenów śródmieścia. Ogromne hale fabryczne

w dużym tempie popadły w dewastację, tereny porośły chaszczami. Nie było decyzji, nie było projektów, nie było koncepcji rozwiązania tego zjawiska. A przecież wydawać się mogło za oczywiste, że miasto o tak wadliwej strukturze przestrzennej, tak ubogie w tereny otwarte, społeczne, publiczne, zdrowotne, ekologiczne zyskało nagle szansę naprawy tego stanu. Działania niestety przybrały charakter całkowicie odmienny. Zarówno obiekty jak i tereny stały się przedmiotem przetargów. A że bardzo już zdewastowane tym bardziej atrakcyjne w nabyciu.

Dopóki miasto nie będzie mogło dysponować swobodnie terenami dla zadośćuczynienia potrzebom ogólnym, dopóty rozwój jego zależeć będzie od przypadkowych interesów prywatnych właścicieli gruntów, a projekty w czystej formie nie będą miały żadnych szans realizacji [Syrkus 1984].

Ryc. 6. Zespół fabryczny Scheiblera w nowej formie i funkcji

Fig. 6. Scheibler's factory complex in a new form and function





Ryc. 7. Rozlewisko na Jasieniu z widokiem na starą przędzalnię Scheiblera – stan oryginalny

Fig. 7. Pool on the river Jasień with a view on the old spinning mill Scheibler's – original state

W ten sposób na terenach pofabrycznych nad Jasieniem powstaje komercyjna, zwarta zabudowa w układzie mieszkaniowym wschód- zachód (ryc. 5), która, tak jak w XIX wieku fabryki, blokuje przepływ powietrza wzdłuż doliny. A 200-metrowa przędzalnia przekształcona na ekskluzywne lofty wraz z terenami przyległymi jest zamkniętą, ogrodzoną jednostką mieszkaniową, uzupełnioną nowymi obiektami, które zagęszczają strukturę (ryc. 6).

Pobliskie tereny otwarte nad Jasieniem z dużym stawem są dzikie, nie budzą żadnego zainteresowania, nie są komercyjne (ryc. 7).

Podobnie zamierzenia i stopniowa ich realizacja dotyczą kolejnych obiektów i zagospodarowania terenu, również w zachodniej części doliny od ul. Piotrkowskiej. Wielohektarowy zespół pofabryczny „Gayera” z dużą determinacją był zrównywany z ziemią. Teren prawie pusty, o najwyższej rencie gruntowej w mieście (ul. Piotrkowska), jest bez wątpienia najlepszym „kąskiem” dla inwestorów. Ale nawet najlepsze osiedle mieszkaniowe w tym miejscu nie naprawi przestrzeni miejskiej, a będzie nieodwracalną utratą szans prawidłowego kształtowania struktury miasta z zachowaniem jego dzie-

dzictwa kulturowego i możliwości lepszej jakości życia w mieście.

Nad Łódzką natomiast, gdzie znajdowało się znane w świecie przemysłu „królestwo bawełny Poznańskiego”, po latach upadku i dewastacji obiektów przemysłowych, powstał zespół usługowo-handlowo-kulturalny według projektu i realizacji francuskich specjalistów – „Manufaktura” (ryc. 8, 9). Ponad dwudziestohektarowy obszar został przekształcony z całkowitym odrzuceniem warunków naturalnych w postaci doliny Łódki, warunków kulturowych w postaci układu urbanistycznego i warunków kompozycyjnych jako elementu wieloprzestrzennej struktury miasta. Nie ma on nic wspólnego z miejscem, które funkcjonowało jako wydzielone miasto w mieście – z własnym układem ulic z nazwami, ciągów pieszych z zadrzewieniami, wzajemnych powiązań, bocznic kolejowych powiązanych z siecią zewnętrzną, pełnej infrastruktury itp. Jedynie pałac z ogrodem zachował swoją formę i treść muzeum, oraz, łącznie z głównym budynkiem fabrycznym, daje jedyną czytelną ścianę w przestrzeni miasta.

Obiekty pofabryczne otoczone hipermarketami, które stanowią około 30% powierzchni, firmują ten wszechobecny handel. Również powierzchnia parkingowa stanowi około 30%, dopełniając chaos przestrzenny i czyni miejsce mało czytelnym z trzech stron miasta (ryc. 10, 11).



Ryc. 8. „Manufaktura Łódzka”. Zespół budynków fabrycznych odnowiony, adaptowany do nowych funkcji, pozbawiony pierwotnego układu urbanistycznego daje uczucie nieładu przestrzennego, przypadkowości

Fig. 8. „Manufactory of Łódź”. The complex of factory buildings, renovated, adapted to new functions, devoid of the original urban layout gives a feeling of spatial disorder, fortuitousness



Ryc. 9. „Manufaktura Łódzka”. Zamknięcie głównej osi naprowadzającej w formie typowej hali handlowej oraz powiązanie od strony głównego wejścia do zespołu, wskazuje na niedoskonałość koncepcji

Fig. 9. „Manufactory of Łódź”. Closing the main leading axis in the form of a typical commercial hall, and a connection from the main entrance to the complex, points to the imperfection of the concept



Ryc. 10. „Manufaktura Łódzka”. Strefa komunikacyjna z parkingami blokuje dostępność publiczną i uwypukla brak powiązań przestrzennych z miastem

Fig. 11. „Manufactory of Łódź”. Communication zone with the parking lots blocks the public availability and highlights the lack of spatial relationships with the city



Ale jak mówi Kochanowski [2005], czy można mówić o tożsamości przestrzeni miejskich kreowanych przez międzynarodowych inwestorów dla realizacji doraźnych celów komercyjnych?

W ten sposób istnieje zagrożenie tożsamości miasta, które 150 lat budowało fabryki i one stanowią o jego krajobrazie, to one, sytuowane w oparciu o dobra natury, tworzą strukturę ważną dla wszystkich, będącą publiczną własnością. Zagubienie identyfikacji tych miejsc może mieć znaczenie dla identyfikacji struktury całego miasta, która jest związana z krajobrazem naturalnym i jego historią [Lynch 1960].

W obu przypadkach, zarówno Jasień jak i Łódźka nie są czytelne w strukturze miasta i nie są czynione żadne działania w celu przywrócenia miastu cieków. Likwidując rzeki czy nawet strumienie, likwidujemy przejrzystość układu miasta jaką nadaje mu zawsze żywy ciek [Novák 1997].

Odzyskane wielohektarowe zespoły architektoniczno-urbanistyczne, skoncentrowane na terenach dolin systemu rzeczno-Łódźki (aktualnie słabo czytelnego przestrzennie) stanowią potencjał dla stworzenia nowej przestrzeni miejskiej, ekologicznie sprawniejszej (kanały przepływu powietrza w układzie wschód-zachód), funkcjonalnie dającej duże możliwości programowe, strukturalnie krystalizującej miasto, nadając rozwojowi tendencje kierunkowe.

Ryc. 11. „Manufaktura Łódzka”. Dominujące hale handlowe i magazyny trudno kojarzyć z historią miejsca – XIX-wiecznego „Miasta Wielkiego Przemysłu”

Fig. 10. „Manufactory of Łódź”. The dominant commercial halls and warehouses difficult to associate with the history of the place – the nineteenth century “Great City of Industry”

## Podsumowanie

### Summary

Brak kodu przestrzennego – elementów krystalizujących przestrzeń, brak projektów planów całościowych, wieloaspektowych i krajobrazowych wywołuje totalny chaos i pogłębiające się procesy dewastacji. Działania cząstkowe, dotyczące obiektu, czy jego otoczenia, nie zmieniają stanu degradacji przestrzeni strukturalnej miast, a nawet mogą te procesy pogłębiać i utrwalać, wywołując nieodwracalną utratę szans nadania docelowej wizji transformacji strukturalnej miasta, szczególnie przemysłowego. Tereny odzyskane wymagają opracowań kompleksowych i dystansu czasu w ich realizacji.

Epoka przemysłowa minęła, a my ciągle tkwimy w hołdzie dla gospodarki. Ekonomia zdominowała wszystkie dziedziny myślenia i działania, również w przestrzeni.

Obowiązujące do dziś zasady, przepisy, akty prawne są nieaktualne. Potrzebujemy nowego paradygmatu nowej wizji rzeczywistości, jak mówi Capra F. – *całe społeczeństwo przeżywa kryzys [...] ów kryzys to w istocie kryzys percepcji. Zrodził się on z tego, iż kurczowo trzymamy się anachronicznych pojęć należących do mechanicznego światopoglądu, jaki proponowała nam nauka Kartezjusza i Newtona. [...] Żyjemy dziś w świecie globalnie współzależnych zjawisk biologicznych, społecz-*

*nych i środowiskowych. Aby opisać ten świat naprawdę potrzebujemy perspektywy ekologicznej jakiej nie znajdziemy w światopoglądzie kartezjańskim. Muszą ulec zmianie nasze dotychczasowe myślenie, percepcja i wartości [Capra 1987].*

Dotychczasowe kierunki organizacji, czy przekształceń przestrzeni miejskiej nie zahamowały wzrostu zagrożenia ekologicznego, dewastacji, dewaloryzacji środowiska przyrodniczo-kulturowego oraz deficytu przestrzeni przydatnej dla lokalizacji funkcji społecznie niezbędnych. Nowa Karta Ateńska (2003) przyjmuje takie założenia, że w miastach dbać się będzie o zapewnienie wszystkim mieszkańcom bliskiego sąsiedztwa, a także kontaktu ze starannie utrzymanymi elementami kulturowego i przyrodniczego dziedzictwa. Ale czy te deklaracje zapewnią prawidłowy kierunek przekształceń strukturalnych miast, jego krajobrazu?

Fotografie wykonała autorka.

Photographs made by author.

**Barbara Sierecka-Nowakowska**

Wydział Architektury  
Wyższa Szkoła Sztuki i Projektowania w Łodzi  
Faculty of Architecture  
School of Art and Design in Łódź

### Literatura

1. Benevolo L. 1995, *Miasta w dziejach Europy. Tworzenie Europy*. Wydawnictwo Krąg, Oficyna Wydawnicza Wolumen, Warszawa.

2. Capra F., 1987, *Punkt zwrotny, nauka, społeczeństwo, nowa kultura*. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa, s. 37-38.

3. Giedion S., 1968, *Przestrzeń czas i architektura, Narodziny nowej tradycji*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 189.

4. Kochanowski M., 2005, *Niepokoje i pytania* [w:] Kochanowski M. (red.), 2005, *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Urbanista nr 5 s. 5, 8.

5. Kurnatowski S., 1995, *Rzeki, kultura – cywilizacja – historia*, T. 4, Katowice, s. 33-52.

6. Lynch K., 1960, *The image of the city*, MIT Press.

7. Nowa Karta Ateńska 2003, *Wizja miast XXI wieku*, Europejska Rada Urbanistów, Lizbona, 20 listopada 2003r., Wydawca: Alinea, Firenze, s. 6-9.

8. Novák Z., 1997, *Planowanie regionalne i udział w nim architekta*, Wydawnictwo III jubileuszowe, Politechnika Krakowska, Kraków, s. 80-100.

9. Ostrowski W., 1984, *Pozycja Łodzi w dziejach budowy miast* [w:] Szewczyk J. (red.), *Miscellanea Łódzkie, urbanistyka, architektura*, Muzeum Historii Miasta Łodzi, Zeszyt 1, Łódź, s. 17-21, 72-73.

10. Syrkus H., 1984, *Społeczne cele urbanizacji*. Człowiek i Środowiska, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 245.

11. Tuan Y.F., 1987, *Przestrzeń i miejsce*. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa, s. 246.