

wych przedsięwzięć osadzonych w historycznej tkance Starego Miasta. Dominuje chęć zachowania i wyeksponowania obiektów historycznych. Poszukiwanie nowej funkcji dla zabytków związane jest z wieloma czynnikami, jednakże takie zabiegi we współczesnej praktyce konserwatorskiej są coraz częściej spotykane, a nierzadko wręcz konieczne dla zachowania obiektu. Współczesne materiały budowlane umożliwiają dopasowanie strukturalne, fakturalne i kolorystyczne obiektów modernizowanych czy projektowanych do zabudowy istniejącej. W większości przykładów budownictwa, głównie pełniącego funkcję usługową, wprowadzono konstrukcję oraz formy architektury współczesnej starając się uzyskać spójny efekt estetyczny z substancją zabytkową. Jednolity charakter otrzymano poprzez nawiązanie do materiału, kubatury obiektów czy powtórzenie detalu architektonicznego. W przypadku odbudowy czy rekonstrukcji, autorzy projektów najczęściej sięgali po jednolitą formę stylową, nawiązującą do form historycznych obiektu z wybranego okresu. Architektura współczesna wprowadzana w obiektach poddanych rewitalizacji, dzięki zastosowanym materiałom budowlanym, ma najczęściej neutralny charakter, eksponujący zabytkową tkankę. Wybór form historycznych, głównie w postaci detalu, stanowi swego rodzaju „decorum” (budynek Archicomu – fot. 4).

W artykule jedynie zasygnalizowano problematykę działań konserwatorskich w zabytkowych układach urbanistycznych. Przemiany zachodzące w architekturze wrocławskiego Starego Miasta doskonale ilustrują problem dotyczący wielu miejscowości, w których konieczna jest ocena wpływu przemian społeczno-polityczno-ekonomicznych na obecne możliwości działań zmierzających do ochrony historycznej tkanki miejskiej.

BIBLIOGRAFIA:

- [1] Brzezowski W., Dom mieszkalny we Wrocławiu w okresie baroku, Wrocław 2005, s. 256, 262
- [2] Bużko C., Archeologia lokacyjnego Wrocławia, [w:] „FUMA I”, Brno 2002, s. 35–45
- [3] Dekret Rady Regencyjnej z 31 października 1918 r. o opiece nad zabytkami sztuki i kultury (Dziennik Praw Państwa Polskiego z 1918 r. nr 16, poz. 36).
- [4] Eysmontt R., Rewaloryzacja miast na Dolnym Śląsku po 1990 roku. Analiza wybranych przykładów, [w:] „Ochrona Zabytków”, Warszawa, 1–2/2004, s. 5–23
- [5] Eysmontt R., Krzywka Ł., Plac Nowy Targ we Wrocławiu – reaktywacja?, [w:] „Ochrona Zabytków”, Warszawa, 2/2006, s. 41–56.
- [6] Karta Krakowska. Postanowienia Międzynarodowej Konferencji Konserwatorskiej w Krakowie z 26.10.2000 r., [w:] „Renowacje” nr 1/2001, Kraków 2001, s. 13–15
- [7] Karta Wenecka. Postanowienia i Uchwały Międzynarodowego Kongresu Architektów i Techników Zabytków w Wenecji w 1964 r. [w:] „Vademecum Konserwatora Zabytków – Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury”, Biuletyn ICOMOS, Warszawa 1996, s.19–28.
- [8] Kobler F., Koller M., Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte, Farbigeit der Architektur, t.7, München 1981, s. 274–401
- [9] Kwiatkowska L., Blaski i cienie ochrony zabytków- wybrane zagadnienia. Dbałość o wnętrza sakralne warunkiem dobrego stanu zachowania obiektów, [w:] „Ochrona zabytków”, Warszawa, 3/2006, s. 73–86
- [10] Młynarska-Kaletynowa M., Wrocław w XII–XIII wieku. Przemiany społeczne i osadnicze., [w:] „Prace Komisji Archeologicznej” nr 4, Ossolineum, Wrocław 1986
- [11] Rymaszewski B., O przetrwanie dawnych miast, Warszawa 1984, s. 83–84
- [12] Tajchman J., Metoda konserwacji i restauracji dziedzictwa architektonicznego w zakresie zabytkowych budowli, Toruń 2009, s. 3–4
- [13] Ustawa z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, Dz.U. 2003, Nr 162, poz. 1568 z późniejszymi zmianami.
- [14] Wrocław pierwszej lokacji, [w:] pod red. J. Rozpędowskiego, „Architektura Wrocławia”, t. 2 Urbanistyka
- [15] Wyrzykowska M., Rewitalizacja zabytków i przestrzeni publicznych. Wybrane przykłady., [w:] „Quart” nr 2(8)/ 2008, s. 46–67.
- [16] Żelbromski J., Tradycja i współczesność w zabytkowej architekturze w świetle działań konserwatorskich, [w:] „Wiadomości konserwatorskie” nr 22/2007, s. 77–81

Przebudowa struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta Kurytyba w Brazylii

Mgr inż. arch. Barbara Skarzyńska¹

Kurytyba (port. Curtiba) jest stolicą stanu Parana znajdującego się w południowo-wschodniej części Brazylii. Miasto zostało założone w 1693 roku przez Portugalczyków. W latach 50. XIX wieku oraz w latach 40. XX wieku napłynęła liczna emigracja z Europy m.in. z Polski.

¹ ukończyła Wydział Architektury, Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Poznańskiej, spędziła pół roku w 2004 roku w Ameryce Południowej, przebywała m.in. w mieście Kurytyba.

W 1943 roku sporządzono pierwszy plan rozwoju miasta (Agache Plan), którego autorem był francuski urbanista Alfred Agache. Plan nie przewidywał jednak wyposażenia miasta w infrastrukturę, która sprostałaby dynamicznemu wzrostowi liczby mieszkańców (ze 140 tysięcy do 1,8 miliona) [1].

Przeszło dwadzieścia lat później, w 1964 roku powstał nowy plan (Master Plan), który po dwóch latach udoskonaleń został przyjęty jako oficjalny plan rozwoju



miasta, a przez następne czterdzieści lat wykorzystywany był w kierowaniu rozwojem miasta [2]. Jednym z autorów planu był architekt Jaime Lerner (posiadający polskie korzenie), który przez 12 lat jako mer Kurytyby nadzorował wprowadzanie w życie planu. W 1966 roku powstała niezależna instytucja, która miała za zadanie rozwijać, monitorować, zarządzać i w miarę potrzeby uaktualniać plan [6].

Najważniejszymi celami planu były :

- przebudowa funkcjonalno-przestrzenna miasta oraz rozwój infrastruktury wzdłuż wytyczonych głównych osi za pomocą zintegrowanego, atrakcyjnego i efektywnego ekonomicznie transportu publicznego z hierarchiczną strukturą sieci dróg wraz z kontrolą sposobu użytkowania sąsiadujących terenów;
- zagęszczenie istniejącej (wyludniającej się w centrum) tkanki miejskiej o nowo budowane obiekty, w celu zahamowania emigracji z miasta i ożywienia centrum miasta poprzez rewitalizację historycznych przestrzeni miejskich oraz adaptację budynków do nowych funkcji.

Plan zakładał koncentrację nowej zabudowy w pięciu promieniście rozchodzących się osiach intensywnego zagospodarowania terenu (rys. 1) która miała być obsługiwana przez transport publiczny [5]. Dotychczasowy liniowy, horyzontalny rozwój powodował rozciąganie się miasta które było uzależnione od niewielkiej, w stosunku do obecnej liczby, samochodów. Wzdłuż centralnie zlokalizowanej w „korytarzu: ulicy usytuowano najwyższe budynki o funkcjach usługowo-mieszkalnych (rys. 2). W każdej dzielnicy wzdłuż głównej ulicy znajdują się m.in. centra handlowe, ośrodki kształcenia zawodowego oraz ośrodki sportowe wraz z pozostałymi niezbędnymi usługami. W osi „korytarza” znajduje się wydzielona jezdnia dwupasmowa (fot. 4–6) przeznaczona wyłącznie dla autobusów. Linie autobusowe tworzą zintegrowaną siatkę transportu w postaci 26 terminali oraz specjalnie zaprojektowanych (przez Lerner’a) przystanków autobusowych, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych – wykonanych z plexi w postaci tuby (fot. 1–3), w których pasażerowie mogą zmieniać linie autobusowe bez uiszczania dodatkowych opłat. System transportu stał się modelem przykładem rozwiązania dla szybkich tranzytowych linii autobusowych. Cały układ składa się z 340



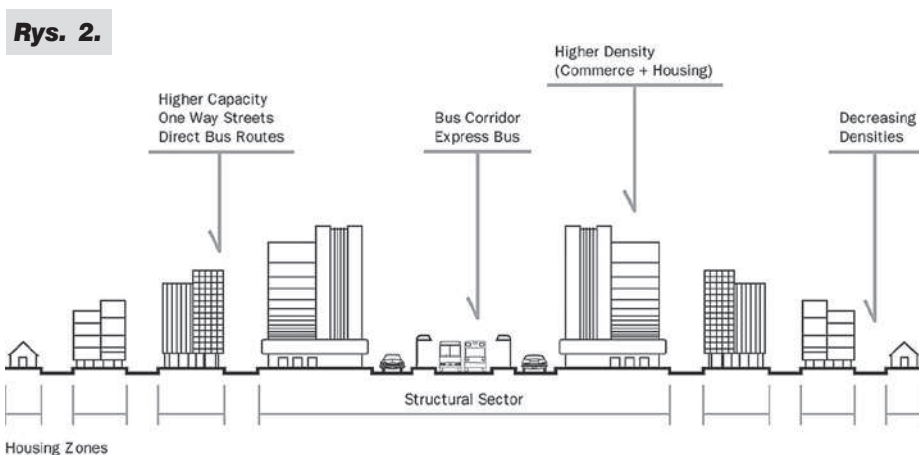
linii obsługiwanych przez 1600 autobusów, obejmuje przeszło 1000 km dróg (powierzchnia Kurytyby wynosi 430 km²), w tym 60 km wydzielonych korytarzy autobusowych. Każdego dnia transport publiczny przewozi dwa miliony osób (w Kurytybie mieszka 1,8 mln osób, a w aglomeracji 3,2 mln) [1]. W godzinach szczytu w jednym kierunku na najbardziej obciążonych liniach autobusowych jest obsługiwanych przeszło 11 tysięcy pasażerów. Pomimo iż Kurytyba należy do miast w których w stosunku do innych miast brazylijskich przypada największa liczba samochodów na osobę – przeszło 75% mieszkańców korzysta z transportu publicznego. Kurytyba również emituje o 25% mniej dwutlenku węgla w porównaniu z innymi miastami Brazylii [2].

Przewidziano, że w przypadku średniej wielkości rozwijającego się miasta, autobusy będą bardziej elastyczną i mniej kosztowną formą transportu niż system szynowy.

Kurytyba była pierwszym miastem w Brazylii, w którym ściśle centrum w znacznej mierze zostało zamknięte dla samochodów osobowych. Niektóre ulice dostępne są tylko dla transportu publicznego (w określonych godzinach dla samochodów dostawczych) i dostosowane są do ruchu pieszego i rowerowego. Nowym rozwiązaniom projektowym poddano wiele publicznych przestrzeni, ze zwróceniem szczególnej uwagi na stworzenie wizualnie atrakcyjnych przestrzeni dla pieszych poprzez zmianę fasad budynków oraz ich otoczenia, mając na uwadze reklamy: sklepów, firm i banków [4].

W celu ochrony obiektów zabytkowych o dużej wartości historycznej i kulturowej, został wprowadzony specjalny system konfiskaty budynków [4]. W przypadku zrzeczenia się (sprzedania) obiektu przez właściciela, właściciel w zamian otrzymywał prawo do zwiększenia powierzchni zabudowy lub zmiany przeznaczenia użytkowania innych obiektów, które posiadał





(w normalnym trybie zgody takiej nigdy nie otrzymałby ze względu na restrykcyjne przepisy). Po przejeździe budynku przez miasto, obiekt podlegał renowacji i zmianie przeznaczenia – zgodnie z zapotrzebowaniem, np. na muzeum, fundację itp. W latach 90. miasto promowało powstawanie zabudowy mieszkaniowej w centrum wraz usługami czynnymi 24 godziny na dobę w celu zwiększenia atrakcyjności i ożywienia centrum miasta.

nich zagospodarowywanej zostanie przewidziany teren zieleni. Sami mieszkańcy uczestniczyli w posadzeniu 1,5 miliona drzew wzdłuż ulic. Również dzięki sprawnemu zarządzaniu stworzono system zbierania i utylizacji odpadów. Osoby o niskich dochodach przynosząc torby pełne odpadów otrzymują w zamian bilety na komunikację miejską oraz żywność, natomiast dzieci – przybory szkolne, stodycze, zabawki oraz bilety na przedstawienia. Wszyscy mieszkańcy



Na skutek ciągłej ewaluacji planu, uległa polepszeniu jakość przestrzeni życiowej w związku z przeznaczeniem sporych obszarów terenów należących do miasta na obecnie pięknie zagospodarowane tereny zieleni, które również stanowią element systemu przeciwpowodziowego. Obszary zieleni stanowią jedną piątą powierzchni miasta. Na terenach po wysypiskach i opuszczonych kamieniołomach urządzono parki oraz powstały tereny leśne. W 1970 roku na jednego mieszkańca przypadał mniej niż 1 m² terenów zieleni, obecnie przypadają 52 m² na osobę [6]. Poszczególnym grupom etnicznym przekazano parki do zagospodarowania i wyposażenia ich według własnych potrzeb m.in. w jednym z parków wybudowano drewnianą cerkiew. Utworzono sztuczne stawy w parkach sąsiadujących z rzeką, które w razie zagrożenia powodzią zamieniają się w zbiorniki retencyjne [3]. W większości parków do strzyżenia trawy służą owce. Deweloperzy uzyskują ulgi podatkowe w przypadku, gdy na działce przez

raz w tygodniu mogą wymienić makulaturę, butelki czy puszki – na owoce i warzywa. Około 70% miejskich odpadów jest odzyskiwanych przez mieszkańców. Osoby bezdomne i bezrobotne zatrudniane są w zakładach zajmujących się odzyskiem materiałów z ubieranych odpadów. Następnie odzyskane materiały sprzedawane są lokalnym zakładom przemysłowym. W ten sposób rozwiązano problem z utrzymaniem czystości miasta, przy równoczesnym propagowaniu zdrowego odżywiania poprzez sprzedaż rolniczych nadwyżek w postaci wymiany 300 ton odpadów do odzysku na 120 ton żywności [3]. Materiały z odzysku znajdują przeróżne zastosowanie, m.in. zostały wykorzystane do budowy opery oraz uniwersytetu. Pomimo zakazu zatrudniania dzieci w Brazylii, w Kurytybie wprowadzono przepisy, że każdy sklep czy instytucja powinna za małe wynagrodzenie i wyżywienie przyjąć do lekkich prac np. porządkowych, porzucone lub osierocone dzieci [1]. Dzieci również zatrudniane

Fot. 5.



Fot. 6.



są w ogrodzie botanicznym jako ogrodnicy i przewodnicy oprowadzający osoby zwiedzające ogród [3].

W celu zmniejszenia bezrobocia utworzono „inkubatory przedsiębiorczości”, w których osoby bezrobotne lub o bardzo niskich dochodach mogą uzyskać dodatkowe umiejętności i przysposobić się do wykonywania nowego zawodu.

Również powstało wiele programów edukacyjnych koordynowanych przez miasto, dzięki którym została znacznie zredukowana liczba analfabetów (jest najniższa w kraju). W ramach propagowania edukacji w każdej dzielnicy powstały biblioteki [1].

Przebudowa miasta Kurytyba należy do jednych z najbardziej udanych na świecie. Jest przykładem, że zawsze powinno dążyć się do zintegrowania planu zagospodarowania przestrzennego z systemem transportu, który może być wykorzystywany do stymulowania miasta w pożądanym kierunku. W przypadku, gdy nie ma możliwości stworzenia parkingów oraz systemu odpowiednich dróg umożliwiających wygodne korzystanie z samochodów w miastach, szczególną rolę odgrywa transport publiczny o wysokim komforcie i sporej zdolności przewozowej, który posiada co najmniej priorytet w ruchu drogowym, a najlepiej aby był niezależny od ruchu samochodowego. Doświadczenia wykazały również jak bardzo ważne jest zagwaran-

owanie czynnego udziału mieszkańców w tworzeniu zrównoważonego rozwoju miasta.

Sukces Kurytyby zainspirował inne miasta brazylijskie jak Porto Alegre i Sao Paulo oraz miasta Ameryki Południowej, jak Bogota i Quito, gdzie zastosowano podobne rozwiązanie. Kurytyba stała się międzynarodowym przykładem modelowego miasta, za co w 2010 roku otrzymała nagrodę – Global Sustainable City Award.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Schwartz H., Urban Renewal, Municipal Revitalization: the case study Curitiba, Brazil. Alexandria, VA, 2004
- [2] Curitiba, Brazil, BRT Case Study, http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp90v1_cs/Curitiba.pdf
- [3] Wermus D., Sustainable City – Curitiba, Brazil, University of Melbourne, 2007
- [4] Acioly Jr. C., Institutional and Urban management Instruments for Inner City Revitalisation: a brief review with special focus on Brazilian experiences, Institute for Housing and Urban Development Studies-IHS, 1999
- [5] Suchorzewski W., Rola transportu w kształtowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej miast, Czasopismo Techniczne, Politechnika Krakowska, 2010
- [6] Mikesh N., Curitiba, Brazil, University of Washington, 2006

ŹRÓDŁA ILUSTRACJI

Rysunki 1–2 Curitiba, Brazil, BRT Case Study, http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp90v1_cs/Curitiba.pdf
Zdjęcia 1–6 Skarzyńska B.

Prenumerata
239,40 zł
ulgowo tylko
119,70 zł

www.przeглядbudowlany.pl

