

Kamil ŚMIECHOWSKI*

ARTERIE SAMOCHODOWE A DESTRUKCJA HISTORYCZNYCH PRZESTRZENI PUBLICZNYCH MIAST PRZEMYSŁOWYCH. SPOJRZENIE HISTORYKA PROCESÓW MODERNIZACYJNYCH

Artykuł stanowi próbę oceny podejmowanych przez modernistów działań, służących budowie arterii samochodowych w XIX-wiecznej tkance miejskiej ośrodków przemysłowych byłego Królestwa Kongresowego – Łodzi i Zagłębia Dąbrowskiego – z perspektywy historii procesów modernizacyjnych. Autor stara się osadzić swoje rozważania w kontekście dyskursywnego obrazu miasta XIX-wiecznego, który wpływał na poglądy ludzi żyjących w XX w. i miał bezpośrednie przełożenie na podejmowane przez nich decyzje. Zarówno w Łodzi, jak i w Zagłębiu Dąbrowskim doszło do atrofii historycznych układów przestrzennych, która przybrała bodaj najostrzejszą formę w Będzinie, gdzie historyczne Stare Miasto całkowicie straciło swoje znaczenie jako centrum miasta. Nieudana modernizacja, której doświadczyły te ośrodki, stanowi memento i naukę dla tych, którzy w imię chęci naprawy świata gotowi są do ulegania radykalizmom i wdrażania w życie rewolucyjnych rozwiązań.

Słowa kluczowe: modernizm-architektura, architektura – historia, urbanistyka – historia, dyskurs, przestrzeń miejska, Łódź, Będzin, Zagłębie Dąbrowskie

1. WSTĘP

Negatywny wpływ XX-wiecznego rozwoju motoryzacji na historyczną tkankę miast nie podlega dziś sporom. Panuje w zasadzie powszechny konsensus, że urbaniści i planiści, którzy podejmowali decyzje o tym, by kosztem zabudowy XIX-wiecznej i pochodzącej z pierwszej połowy XX w. przeprowadzić przez centra miast szerokie

* Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny, Katedra Historii Polski XIX w.
ORCID: 0000-0003-4614-8599.

arterie, przeznaczone dla stale rosnącej liczby samochodów, pozostawali w błędzie odnośnie do skutków swoich zamierzeń – miało być lepiej, wyszło na ogół fatalnie. Historyk ma jednak problem, gdy przychodzi mu do oceny tych dokonań, co wynika m.in. z powszechnie uznawanej ambiwalentnej natury samej nowoczesności [Giddens 1991]. Nie jest sztuką postawić pod pręgierzem Le Corbusiera i innych jego naśladowców, sztuką jest zastanowić się, dlaczego błąd poznawczy, który był przyczyną ich modernistycznej doktryny, stanowił tak powszechne doświadczenie ludzi żyjących w minionym stuleciu. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że modernizm wyrósł z czegoś, co można by określić mianem fobii wobec miasta w jego formie z przełomu XIX i XX w. Fobie, jak wiadomo, są stanami chorobowymi, jednak obserwacje, które utrwalają osobę dotkniętą fobią w swoich przekonaniach, nie muszą zawierać w sobie zniekształconego obrazu rzeczywistości. Jeden z badaczy nazywa modernistycznych architektów, którzy promowali idee modernizmu w Europie Środkowo-Wschodniej po I wojnie światowej mianem „brokerów nowoczesności” [Kohlrausch 2019]. Cechą charakterystyczną brokera jest jednak to, że działa on – w odróżnieniu od dealera – nie na własny, lecz na cudzy rachunek. Innymi słowy, idee modernizmu mogły się przyjąć, bo istniało społeczne zapotrzebowanie na radykalne zerwanie z osiągnięciami nowoczesnej architektury i urbanistyki. Skąd się ono wzięło?

Pewnym paradoksem jest, że to nie wielkie metropolie, prezentujące na ogół model rozwoju paradygmatyczny dla danej epoki, lecz miasta przemysłowe, wiecznie jakby niedokończone i stawające się, stanowiły miejsca, w których dylematy rozwojowe, obejmujące także dramatyczne pytanie „budować czy burzyć”, przyjmowały najbardziej fundamentalną formę. Trzeba bowiem pamiętać, że nowoczesność stanowiła, pomimo wszystkich jej osiągnięć, formę doświadczenia niezwykle opresyjnego. Sielska wieś, która stawała się osadą przemysłową czy dawna kolonia rzemieślników, przekształcająca się w wielkoprzemysłowe monstrum, były miejscami, w których dochodziło do zmian bardzo szybkich i nieodwracalnych. Dawne struktury społeczne ulegały rozkładowi bądź przekształceniu, które mogło szokować nawet bardzo umiarkowanych w swych sądach obserwatorów, przyzwyczajonych do mieszczańskiej stabilizacji bądź przynajmniej jej wyczekującej. Z tego też powodu miasta przemysłowe dawały wieczne powody do niezadowolenia, a w konsekwencji – prowokowały do formułowania ambitnych programów naprawczych i pewnego radykalizmu społecznego [Zysiak et al. 2018]. Jerzy Jedlicki w znakomitym eseju *Proces przeciwko miastu* zwracał uwagę, że niezadowolenie to od samego początku sprzyjało także powstawaniu postaw odrzucających nowoczesne miasto w całości [Jedlicki 2000: 83-112]. Stąd niedaleko było już do odważnego, choć manifestującego przecież pewną bezradność, hasła wyburzenia wszystkiego i zbudowania od nowa.

Analiza konkretnych przypadków pokazuje, że śmiałe wizje przebudowy miast niemal zawsze niosły ze sobą chęć dokonania symbolicznego skoku, anulującego istniejące problemy poprzez nadanie konkretnym miejscom nowych, nowoczesnych znaczeń. Skok ten wynikał jednak nie tylko z samej woli poprawy stanu

istniejącego, ale także z chęci ukrycia tego, co uważano za wstydlive bądź niepełnowartościowe. Przekształcenia przestrzeni miast przemysłowych – Łodzi i miast Zagłębia Dąbrowskiego – pokazują, że podejmowane w XX w. decyzje o radykalnych przebudowach śródmieść bywały nierozzerwalnie związane z historycznie ukształtowanymi systemami wyobrażeń, narosłymi wokół tych miejsc. Czytane z perspektywy lat mówią one więcej o pewnym stanie świadomości społecznej decydentów i osób popierających projekty modernizacyjne niż o realnym stanie opisywanych miejsc.

Istnieje aż nazbyt wiele powodów, dla których miasta takie jak Będzin, Łódź czy Sosnowiec nie zadowalały ludzi, którym przyszło kierować ich rozwojem na początku XX w. Publiczne interwencje nie nadały za wysokim tempem wzrostu ludności, tak charakterystycznym dla ośrodków przemysłowych. Zwłaszcza w zaborze rosyjskim, gdzie system zarządzania miastami był scentralizowany, skorumpowany i pozbawiony samorządów [Śmiechowski 2020: 60-69], trudno było o taką politykę miejską, która antycypowałaby dalszy kierunek rozwoju. Przeciwnie, chaos będący wynikiem żywiołowej modernizacji był jeszcze pogłębiany przez braki elementarnej infrastruktury – wodociągów, kanalizacji, parków, szkół, szpitali, ochronek itd. Gdy Sosnowiec uzyskał prawa miejskie w 1902 r., stając się od razu trzecim co do wielkości miastem Królestwa Polskiego, prasa powątpiewała, czy ta nadgraniczna przemysłowa osada zasługuje na miano miasta. Jeden z częstochowskich dziennikarzy przekonywał:

Wieś Sosnowiec, przemianowana niedawno na miasto kosztem tylu zabiegów, długoletnich starań, „nieujawnionych” kosztów, działalnością różnych „silnych pleców” winna dziś, już choćby ze względu na bliskie „zakazane” jej położenie w sąsiedztwie granic dwóch zaprzyjaźnionych, czy „nieprzyjaznych” (wszystko jedno) państw, stać się dotąd miastem kulturalnym i pozującym na cokolwiek europejskie. Tymczasem nosi charakter wsi, w której „ktoś” postawił „szereg kamienic” [Śmiechowski 2020: 138].

Ceniony publicysta Stanisław Koszutski, posiadający przeogromną wiedzę na temat miast Królestwa Polskiego przełomu XIX i XX w., ulegał emocjom, gdy w jednym z felietonów nazywał przemysłową Łódź „obrzydliwym nagromadzeniem budynków fabrycznych i składów towarowych” [Koszutski 1900: 154]. Sam musiałby przecież przyznać, że w tej niedocenianej przez niego przestrzeni już w 1900 r. wzniesiono wiele budynków charakteryzujących się wysokimi walorami estetycznymi i jakością wykonania. Wartość tej zabudowy nie mogła jednak przebić się do świadomości społecznej w czasach, gdy o rząd dusz rywalizowali młodzi moderniści, którzy wkrótce zaczęli organizować się w Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej (CIAM) i nacjonałiści, dążący do wykreowania idealnego „stylu narodowego”, ferujący w prasie tak ostre wyroki jak te, głoszące, że „[...] architekci warszawscy, którzy tworzyli ulicę Marszałkowską, zabudowywali koszarami mieszkalnymi ulicę Wspólną, Żurawią, Nowogrodzką, Wilczą, Hożą itd.,

warci są aby ich pociągnięto do odpowiedzialności karnej wobec sumienia narodowego” [Ostrowski 1913].

Podkreślić trzeba jednak, że stan, w którym polskie miasta ustępowały tym zachodnioeuropejskim w sposób tak bolesny dla obserwatorów, paradoksalnie sprzyjał procesowi ich sanacji. Literatura Dwudziestolecia międzywojennego epatuje optymizmem i wiarą w możliwości szybkiego nadganiania zapóźnień. W broszurze wydanej przez samorząd międzywojennego Będzina czytamy:

Od chwili powołania władz miejskich z wyboru, co nastąpiło w roku 1919, rozpoczęła się intensywna praca nad przyprowadzeniem do należytego porządku zaniedbanego i podzielonego na dwie okupacje starego grodu. Starania o przywrócenie właściwych granic miasta uwieńczone zostały skutkiem w 1923 r., przez ponowne przyłączenie do miasta przedmieść Warpia, Koszelewa i Ksawery, oraz utrwalenie zarządzeń okupantów, odnośnie [do] przyłączenia przedmieść Małobądza i Gzichowa, wraz z majątkiem ziemskim. Następnie wybudowano łaźnię miejską, przystąpiono do pomiarów miasta, opracowania planów regulacyjnych miasta, kanalizacyjnych i wodociągowych. Zakupiono budynki koszarowe po b. władzach rosyjskich oraz wybudowano nowy gmach szkolny i budynki gospodarcze miasta. Uregulowano i uporządkowano wiele ulic, pozakładano skwery, których przedtem brakowało [Będzin 1926: 6].



Rys. 1. Stary Rynek (Plac Kazimierza Wielkiego) w Będzinie w czasach świetności. Pocztówka z początku XX w. [Wikipedia Commons 2022a]

Nie było to jedynie doświadczenie lokalne władz Będzina. W istocie udawało się wówczas bardzo szybko dokonywać rozlicznych inwestycji, które wydawały się wcześniej niemożliwe do wyobrażenia – w Łodzi powstały m.in. wodociągi oraz cała sieć gmachów szkolnych i służących opiece medycznej. Planowano także budowę „nowego centrum” miasta w okolicy dworca fabrycznego, które miało przede wszystkim skupiać budynki użyteczności publicznej, jakich brakowało w przemysłowym mieście przed I wojną światową [Rakowski-Kłós 2016]. Innym miastem, w którym niezwłocznie zabrano się do przebudowy, był Sosnowiec, gdzie dość szybko rozpoczęto projektowanie nowego centrum w myśl założeń prof. Jana Rakowicza, z centralnym placem mieszczącym potężny ratusz (zauważalna jest tu konkurencja z Katowicami, w których budowano w tym czasie olbrzymi gmach Sejmu Śląskiego) oraz instytucje kultury [Jakubek 2020: 7-25]. Inwestycje planowane w ośrodkach przemysłowych odrodzonego państwa opóźniały się jednak z uwagi na problemy finansowe i nie zostały w całości zrealizowane – Łódź i Sosnowiec nie mogły liczyć na wsparcie takie, jakiego doświadczały Gdynia i stolice województw kresowych, gdzie realizowany program inwestycyjny miał wymiar polityczny – służyć one miały podkreśleniu powagi i znaczenia państwa polskiego [Pszczółkowski 2016: 9-45].

Oceniając projekty urbanistyczne z tego okresu, w oczy rzuca się skłonność do kontynuacji rozpoczętych w poprzedniej epoce przedsięwzięć oraz uzupełniania tkanki miejskiej aniżeli jej radykalnego przekształcania. Być może kapitalizm ograniczający możliwości wywłaszczania terenów, a być może świadomość własnych ograniczeń finansowych sprawiały, że miasta nie były wówczas skłonne do forsowania wizji radykalnych. Gdy spojrzy się na ówczesne oficjalne projekty, włącznie z niezrealizowaną monumentalną Dzielnicą Piłsudskiego w Warszawie, uderza, że raczej były one obliczone na wykreowanie nowych przestrzeni o reprezentacyjnym charakterze aniżeli na dokonywanie głębokich przekształceń tradycyjnych centrów miast. Również i planowane wówczas arterie miały wymiar bardziej propagandowy aniżeli praktyczny – z całą pewnością nie odpowiadały one na realne potrzeby komunikacyjne – trasa Józefa Piłsudskiego, przebiegająca w miejscu dzisiejszej Trasy Łazienkowskiej, przebiegać miała przez słabo zagospodarowane rejony, obejmujące m.in. dawne lotnisko na Polu Mokotowskim. Nie oznacza to jednak, że moderniści nie mieli ambicji dokonywania przemian iście rewolucyjnych. Nie zamierzali oni narzucać sobie ograniczeń odnośnie do trudności forsowanych koncepcji ani tym bardziej nie zamierzali przywiązywać nadmiernej uwagi do jakichkolwiek struktur powstałych po 1800 r. Można zauważyć, że jeszcze niedawno i my bagatelizowaliśmy/odrzucailiśmy praktycznie dziedzictwo budowlano-architektoniczne Polski Ludowej. To retoryczne pytanie wyjaśnia jakże bezwartościowa musiała wydawać się ludziom, którym przyszło decydować o kształcie urbanistyki i architektury w w. XX zabudowa miasta przemysłowego przełomu XIX i XX w. Okazja, by – w imię wyznawanych wartości i w przekonaniu o własnej racji – wymienić tę tkankę na „nowoczesną”, a przez to dostosowaną do wzmagającej się modernizacji, miała wkrótce nadejść. Opinia publiczna, podzielające an-

tymiejskie fobie fachowców, była nastawiona przyjaźnie do odważnych wizji modernistów [Włodkowski 1977: 99-101]. Kontestacja na szerszą skalę miała dopiero nadejść. Za symboliczny początek antymodernistycznego zwrotu w planowaniu uważa się powszechnie książkę Jane Jacobs *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, wydaną w czasie, gdy projektanci na całym świecie prześcigali się w tworzeniu wizji radykalnej rozprawy z przeszłością [Jacobs 1961]. Do Polski idee te trafiły na szerszą skalę dopiero w latach 80. XX w.

2. DESTRUKCJA W DZIAŁANIU – PRZYKŁAD ŁÓDZKI

Władysław Strzemiński, genialny artysta o radykalnie modernistycznych przekonaniach, nie był wprawdzie zawodowym urbanistą. Nie przeszkadzało mu to jednak by głośno artykułować swoje przekonania na temat kierunku, w jakim powinno po 1945 r. podążyć miasto, w którym przyszło mu tworzyć i kształcić następców. W programowym manifestie napisanym jeszcze przed wojną, ale opublikowanym po raz pierwszy w 1947 r., napisał:

Zagadnienie Łodzi nie jest oderwanym problemem tej lub innej dzielnicy, lecz zagadnieniem jej całości, obciążonej dorywczą przypadkowością sprzeczności, niedociągnięć, błędów i braków, pozostawionych przez automatyzm narastania historycznego. [...] Ze względów materialnych racjonalniej jest wybudować nową Łódź, niż ponosić podwójne koszty na zburzenie i na wybudowanie nowego miasta na gruzach starego. Tylko na wolnych przestrzeniach, nieobciążonych błędami i sprzecznościami przeszłości można budować osiągnięcia, stojące na poziomie współczesności [Strzemiński 1947: 457].

Być może na skutek konkurencji zawodowych urbanistów te odważne tezy nigdy nie zbliżyły się nawet do realizacji, choć przecież „przemysłowa Łódź była naturalnym poligonem dla modernizacyjnych prób nowej władzy” [Piskała, Zysiak 2020: 94]. Pokazywały one jednak sposób myślenia pokolenia, które weszło w dorosłość w I poł. XX w., pamiętającego przeludnione miasto bez kanalizacji, pełne chorób zakaźnych, krzywiczy dzieci i innych schorzeń wynikających z braku dostępu do światła dziennego i świeżego powietrza. Łódź – mimo progresu, którego dokonała w międzywojniu – wiele się nie różniła od tej ewokowanej w dziele Reymonta – pokusa, by naprawić miasto, a tym samym i jego system komunikacyjny, była niezmiernie silna. Nowe, szerokie arterie komunikacyjne, nie stanowiły (przynajmniej do czasu) celu samego w sobie. Miały być one środkiem służącym nadrzędnemu celowi, jak była modernizacja całego miasta. Ekonomista Adam Ginsbert pisał:

[...] miernikiem poziomu zagospodarowania miasta jest stan jego wyposażenia w podstawowe urządzenia komunalne, w szczególności; drogi miejskie, oświetlenie uliczne, sieć

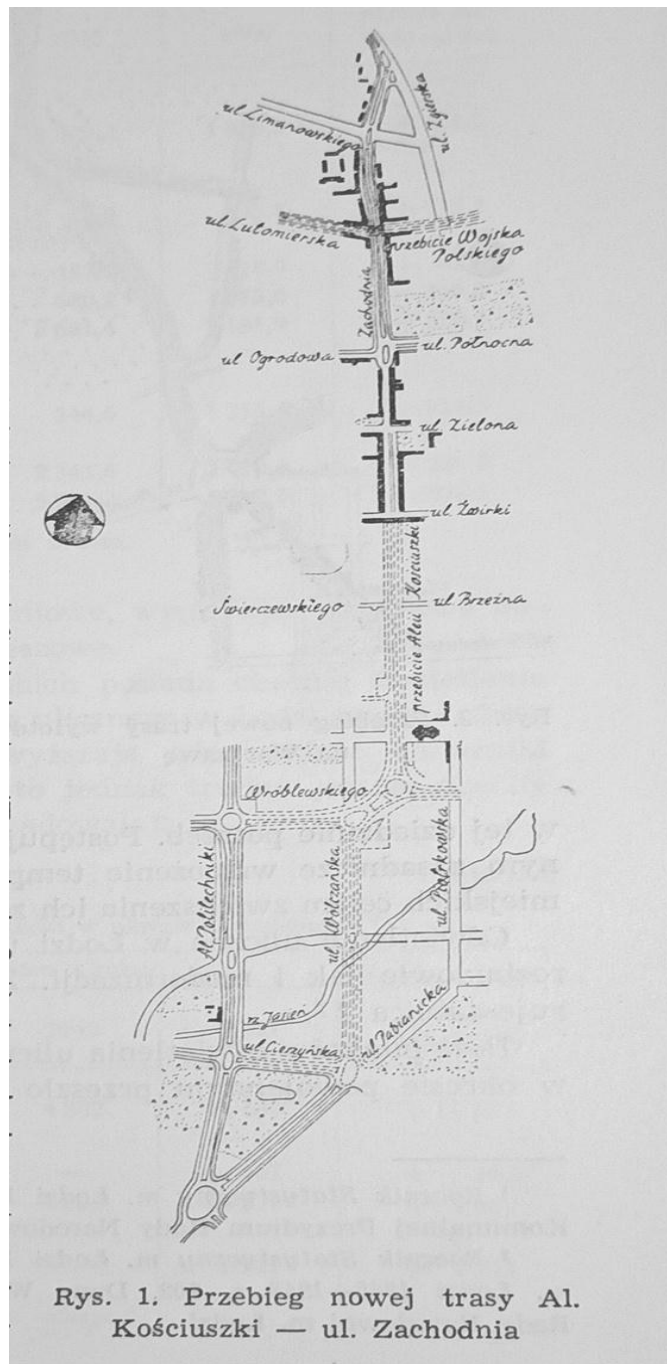
elektro-cieplną i gazową, wodociągi i kanalizację miejską i podmiejską, zielen miejską. Drogi miejskie, wytyczające kierunki ruchu ludzi i pojazdów, organizują tym samym życie miasta [Ginsbert 1962: 231].

Ginsbert przekonywał, że szczególna znaczenie dla Łodzi miała nowa arteria Północ-Południe wzdłuż ulic Zachodnia-Kościuszki, pozwalająca przejąć znaczną część ruchu kołowego z przeciążonej dotąd głównej magistrali miasta ul. Piotrkowskiej [Ginsbert 1962: 231].

Tym, co uderza w tej i innych powojennych narracjach, jest ich bezalternatywność. Linearna wizja rozwoju, którą chciano zaimplementować w ośrodkach przemysłowych dawnego Królestwa Kongresowego, zdawała się nie posiadać planu B. Wyburzenie XIX-wiecznej zabudowy niejednokrotnie odbywało się w myśl zasady, że „burzenie starych domów w Łodzi jest bowiem dla miasta dobrodziejstwem, jest radykalnym zerwaniem z pozostałościami XIX wieku, i likwidacją potwornego dziedzictwa kapitalistycznego” [Sowińska-Heim 2017: 244]. Nie trzeba było długo czekać na weryfikację ambitnych założeń. By stworzyć arterię Północ-Południe, władze Łodzi „poświęciły” al. Tadeusza Kościuszki – promenadę, która powstała w latach 70. XIX w. [Stefański 2001: 110], stanowiącą jedną z niewielu reprezentacyjnych przestrzeni publicznych włókienniczego miasta. Zadrzewiona aleja, która przebiegała pomiędzy dwiema jezdniami, stała się torowiskiem tramwajowym. Jezdnie uległy poszerzeniu. Ul. Zachodnia, stanowiąca przedłużenie al. Tadeusza Kościuszki w kierunku północnym, została poszerzona poprzez likwidację wschodniej pierzei. Nie obyło się bez wyburzeń zabytkowych budynków, m.in. gmach hotelu Bristol projektu Dawida Landego z 1909 r., który został w połowie rozebrany, tracąc wiele ze swojego późnosecesyjnego wyrazu.



Rys. 2. Hotel Bristol w Łodzi róg ulic Zachodniej i Próchnika tuż przed częściową rozbiórką [Miastrograf 2022]



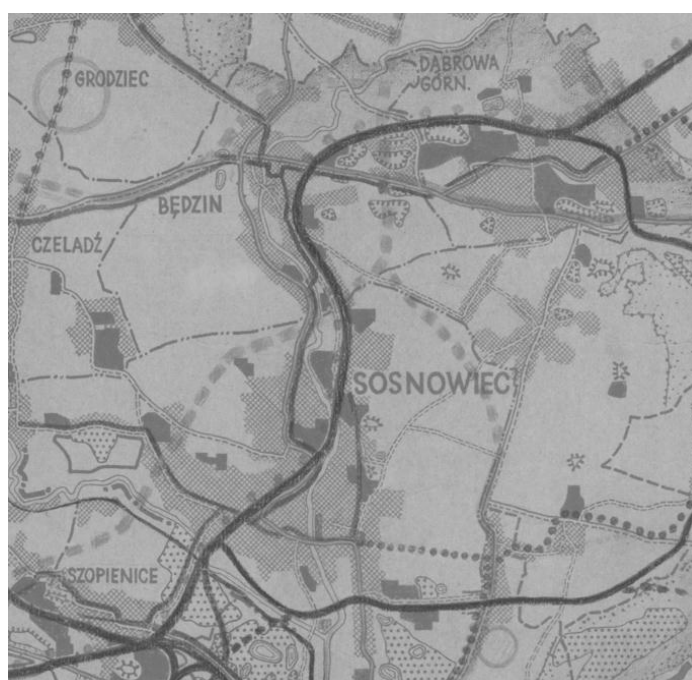
Rys. 3. Trasa Północ-Południe w Łodzi [Ginsbert 1962: 231]

W latach 1975-1979 rozpoczęto realizację kolejnej, bliźniaczej wręcz inwestycji – budowy Trasy WZ w osi historycznej ul. Głównej, czyli dzisiejszych ulic Adama Mickiewicza i Józefa Piłsudskiego. Budowa tej trasy polegała na zburzeniu północnej pierzei tych ulic, w tym wielu reprezentacyjnych kamienic. Najsłynniejszą z nich była „Palestyna” – ogromna, secesyjna kamienica stojąca na rogu ulic Mickiewicza i Targowej, przy Wodnym Rynku, będącym sercem wytyczonej jeszcze w latach 40. XIX w. Nowej Dzielnicy. Konsekwencje obu tych przedsięwzięć inwestycyjnych były skrajnie negatywne – ul. Zachodnia, pozbawiona pierzei, straszyla przez lata odsłoniętymi oficynami, zyskując wśród Łódzian prześmiewczą nazwę „Ściany Placzu”. Trasa WZ, pozbawiona nowoczesnej zabudowy (z wyjątkiem krótkiego odcinka od Piotrkowskiej do Sienkiewicza), stała się miejscem w zasadzie nieistniejącym w świadomości mieszkańców miasta, pokonywanym bezrefleksyjnie w tranzytowych podróżach do i z centrum. Plac Zwycięstwa, dawny Wodny Rynek, jest dziś parkingiem, pozbawionym funkcji i jakości przestrzeni publicznej. W pierwszej dekadzie XXI w. pojawiły się pomysły na jego rewitalizację, która polegać miała na zakopaniu trasy WZ w tunelu, ciągnącym się od ul. Targowej aż do trasy Śmigłego-Rydza. Argumentowano, że odzyskanie tak obszernej przestrzeni pozwoli zorganizować w mieście wielkie imprezy publiczne na czele z mszami świętymi celebrowanymi w razie papieskiej pielgrzymki do Polski. Jednak po zmianie władz miasta postanowiono zrealizować ów tunel nieco na zachodzie, pomiędzy ulicami Wólczańską a Piotrkowską. Plac Zwycięstwa pozostaje odtąd na uboczu zainteresowania łódzkich architektów i urbanistów [Wesołowski 2017: 81-84].

3. DESTRUKCJA W DZIAŁANIU – PRZYKŁAD ZAGŁĘBIA

W Zagłębiu panowało przekonanie, że Sosnowiec nie posiada sprawnie funkcjonujących ulic głównych, łączących poszczególne dzielnice z centrum i centrum miasta z innymi miastami. Plan przebudowy komunikacji z 1972 r. podkreśla „konieczność budowy szerokich arterii drogowych o nowoczesnych rozwiązaniach, tj. skrzyżowaniach dwupoziomowych, przejściach podziemnych dla pieszych, prawidłowo rozwiązanych węzłach drogowych w śródmieściu i na arteriach wylotowych z miasta” [Kasprów i Knobelsdorf 1977: 424]. W Sosnowcu wyburzono zabudowę ul. Czerwonego Zagłębia (ob. 3 Maja), która – położona tuż obok dworca – stanowiła centrum „trzeciego miasta Królestwa”. Co wymowne, ponoć wcale nie przeszkadzała ona w poszerzeniu tej ulicy – chodziło raczej o efekt demonstracji, modernizację nie tylko przez zmianę formy ulicy (przekształcenia, które tam dokonano były bardzo podobne zmian mających miejsce na łódzkiej alei Kościuszki), ale i jej anturazu. W rezultacie nie powstało jednak paradygmatyczne centrum miasta modernistycznego, jak to się stało w podlegających intentywnym przeobraże-

niom Katowicach [Borowik 2019], ani tym bardziej godne uwagi centrum miasta przemysłowego z początków XX w. Przeciwnie, dzisiejszy Sosnowiec nadal ma wiele wad, które kazały obserwatorom z początków XX stulecia powątpiewać w jakość doświadczanej przez nich przestrzeni. Paradoksalny wydaje się fakt, że to ul. Modrzejowska, stanowiąca pamiątkę po wsi, w której ktoś „postawił” szereg kamienic, odnalazła się w roli deptaka i stanowi oś centrum miasta. Ani otoczenie ratusza, ani tym bardziej powojenne propozycje modernistów nie wygrały pojedyńku z zabudową, która była tak bardzo deprecjonowana w poł. XX w.

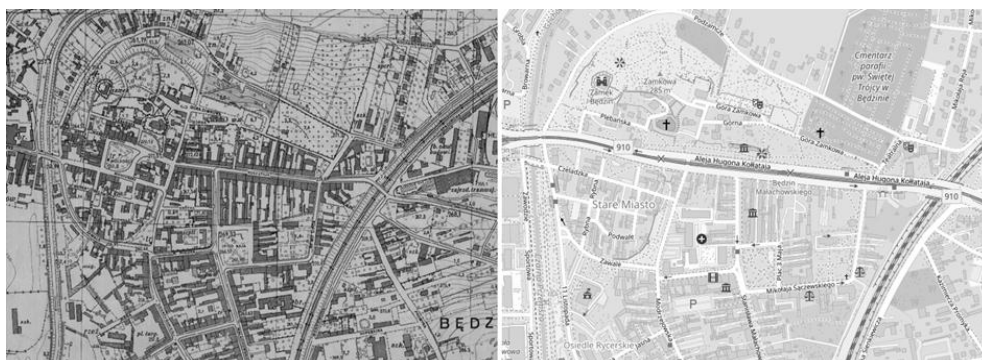


Rys. 4. Wstępna koncepcja zagospodarowania miast Zagłębia (1951) nie zakładała poważnych ingerencji w obszary z historyczną zabudową [Archiwum Państwowe w Katowicach]

W Będzinie program modernistycznego udoskonalania przestrzeni przyjął formę niemal obłądną. Nie był to teren zniszczony w trakcie działań wojennych. W zasadzie jedyną poważną stratą, która miała tam miejsce aż do lat 70., było zniszczenie wielkiej synagogi, stojącej niegdyś tuż nad Czarną Przemszą, poniżej górującego nad miastem zamku. Pierwsze powojenne plany urbanistycznego zagospodarowania Zagłębia nie przewidywały większych interwencji w jego strukturę – przeciwnie, podobnie jak pobliska Czeladź, średniowieczne serce Będzina zamierzano raczej poddać pewnej ochronie.



Rys. 5. Centrum Sosnowca w trakcie modernizacji [Kasprów, Knobelsdorf 1977]



Rys. 6. Centrum Będzina w latach 50. XX w. i obecnie [Mapy i granice historyczne Województwa Śląskiego 2022]

Całkowita zmiana paradygmatu nastąpiła jednak dwie dekady po II wojnie światowej, kiedy to Zagłębie zostało poddane forsownej modernizacji, której patronował wywodzący się z tych stron I sekretarz KC PZPR Edward Gierek. W latach 70. XX w. poszerzeniu do rozmiarów arterii uległa ul. Hugona Kołłątaja, która stanowiła niegdyś najbardziej reprezentacyjną ulicę tego miasta. Po wybu-

rzeniu jej północnej pierzei, odsłonięciu uległ m.in. miejscowy cmentarz. Stare Miasto, stanowiące średniowieczną część Będzina, dotknęła atrofia – dziś Pl. Kazimierza Wielkiego, historyczny rynek, jest miejscem martwym, pozbawionym w zasadzie cech, które skłaniałyby do postrzegania tego miejsca jako centrum miasta. Więcej niż wymowny jest komentarz umieszczony pod jednym z artykułów na temat będzińskiej starówki: „Przejeżdżałem tamtędy tysiące razy, nie miałem pojęcia, że był tam kiedyś Rynek...” [Ślusarek 2020]. Doszło zresztą do pewnego przededefiniowania samego centrum Będzina. Utrata znaczenia przez ul. Hugona Kołłątaja została niejako zrekompensowana poprzez uczynienie deptakiem prostopadłej do niej ul. Stanisława Małachowskiego, prowadzącej do stacji kolejowej Będzin Miasto. Rolę, którą historycznie pełnił Stary Rynek, przejął Plac 3 Maja, wytyczony w XIX w. obszerny plac targowy, położony przy ul. Stanisława Małachowskiego. Znamienne, że Będzin kojarzy się dziś z tzw. nerką, czyli nietypowym rondem samochodowo-tramwajowym znajdującym się nieopodal Starego Miasta. Choć oferuje ono widok na uroczy kazimierzowski zamek mieszczący Muzeum Zagłębia, samo jest przestrzenią wybitnie antymiejską i niezachęcającą do dłuższego pobytu. Odbudowa Starego Miasta, choć przecież dość łatwa do wyobrażenia, nie jest uwzględniana w planach rewitalizacji Będzina, co zdaje się sugerować, że władze tego zagłębiowskiego miasta są pogodzone ze zniszczeniami, będącymi skutkiem bezkrytycznego przyjęcia koncepcji urbanistyki modernistycznej, a propozycje odbudowy tramwaju w centrum nie są przez nie uwzględniane [Dąbek 2013].



Rys. 7. Stary Rynek (Plac Kazimierza Wielkiego) w Będzinie współcześnie [Google Maps 2022]

4. WNIOSKI

Moje rozważania są próbą zrozumienia procesów, które doprowadziły do tak negatywnego wpływu arterii samochodowych na historyczne centra miast przemysłowych – Łodzi i ośrodków Zagłębia. Jak napisałem we wstępie, analiza tych wypadków z punktu widzenia historyka procesów modernizacyjnych jest trudna o tyle, że świadomość negatywnych konsekwencji nie może sama w sobie stanowić klucza interpretacyjnego. Dopiero osadzenie tego, co stało się z przestrzenią opisywanych miast w szerszym kontekście pozwala w pełni uchwycić intencje twórców radykalnych modernistycznych przekształceń przestrzeni miejskich. To pokazuje, że kierował nimi nie tylko technokratyczny profesjonalizm, ale i wpajane przez lata uprzedzenia. Badaczka zajmująca się Glasgow Inner Road Ring (nigdy nieukończoną autostradą) pisze:

Autostrady [dop. KŚ] miejskie przełamują uprzedzenia planistów dotyczące granic i witalności społeczności miejskich. Napięcia między społeczeństwem a profesjonalistami zaciemniają kulturową, społeczną i ekonomiczną „wartość” tych obszarów, jednak rozbieżne poglądy w społeczności planistów pogłębiają te niejasności [Mass 2019].

Dziś, oceniając decyzje sprzed kilkudziesięciu lat z „bezpiecznej” perspektywy czasowej, wiemy, że iluzoryczne zyski w postaci sprawniejszej komunikacji, głównie samochodowej (choć do pewnego stopnia z poszerzania ulic korzystały też tramwaje), w niczym nie rekompensują atrofii całych układów osadniczych, rozkładu lokalnych wspólnot sąsiedzkich, utraty przez dane miejsce funkcji handlowej czy prestiżu typowego dla wielkomiejskiej ulicy. Urbaniści z poł. XX w. powtórzyli błędy wielu innych modernistycznych intelektualistów, uformowanych w sprzeciwie wobec brutalnego kapitalizmu typowego dla XIX w. i jego najwyrazistszej emanacji – miasta przemysłowego. Sama świadomość faktu, że „chcieli dobrze” nie stanowi usprawiedliwienia, powinna jednak chronić i nas przed zero-jedynkową wiarą w słuszność współczesnych doktryn i przekonań estetycznych – radykalizm i rewolucyjny zapał niewątpliwie zmieniają świat na lepsze. Pod warunkiem wszakże, że słuszne obserwacje prowadzą do słusznych wniosków. Dramat polega na tym, że skutki tych źle dobranych działań, podejmowanych w słusznej sprawie, są na ogół nieodwracalne.

LITERATURA

- Będzin, 1926, *Odbitka z „Samorządu Miejskiego”*, nr 6, Warszawa.
Borowik A., 2019, *Nowe Katowice. Forma i ideologia polskiej architektury powojennej na przykładzie Katowic (1945–1980)*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa.

- Dąbek P., 2013, *Transport zbiorowy jako podstawa atrakcyjności centrum miasta*, „Transport Miejski i Regionalny”, nr 1, s. 35-39.
- Geoportal, 2022, *Mapy i granice historyczne Województwa Śląskiego*, <https://geoportal.orsip.pl/gis/apps/webappviewer/index.html?id=c0fdc8732bfa43089d962a1fbc2bd25c> (dostęp: 06.10.2022)
- Giddens A., 1991, *Consequences of Modernity*, Blackwell Publishers, Oxford.
- Ginsbert A., 1962, *Gospodarka komunalna*, w: *Łódź w latach 1945–1960*, red. E. Rosset, Wydawnictwo Łódzkie, Towarzystwo Przyjaciół Łodzi, Łódź, s. 230-244.
- Google Maps (2022), 12 plac Kazimierza Wielkiego Będzin, Śląskie, <https://www.google.pl/maps/@50.3254694,19.1292163,3a,75y,93.66h,98.69t/data=!3m6!1e1!3m4!1scF6USmjOEzuwIvSy6hgCZw!2e0!7i13312!8i6656> (dostęp: 10.10.2022).
- Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Jakubek J., 2020, *Lice od ulicy. Architektura międzywojenna Sosnowca*, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki, Warszawa.
- Jedlicki J., 2000, *Proces przeciwko miastu*, w: J. Jedlicki, *Świat zwyrodniały. Lęki i wyroki krytyków nowoczesności*, Sic!, Warszawa, s. 83-112.
- Kasprów E., Knobelsdorf W., 1977, *Przestrzenny i urbanistyczny rozwój Sosnowca od czasów powstania do współczesności*, w: *Sosnowiec: zarys rozwoju miasta*, red. H. Rechowicz, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 397-441.
- Kohlrausch M., 2019, *Brokers of Modernity. East Central Europe and the Rise of Modernist Architects, 1910–1950*, Leuven University Press, Leuven.
- Koszutski S., *Ogniska przemysłowe*, „Prawda” 1900, nr 13, s. 154.
- Mass S., 2019, *Cost-benefit break down: unplannable spaces in 1970s Glasgow*, “Urban History”, vol. 46, issue 2, s. 309-330.
- Miastograf Archiwum Cyfrowe Łodzian (2022), ul. Zachodnia 64, <https://www.miastograf.pl/asset/515?ref=search&phrase=zachodnia&range-begin=1800&range-end=2023&press=0&history=0&image=1> (dostęp: 06.10.2022).
- Ostrowski S. K., 1913, *Nasze budownictwo*, „Kurier Warszawski”, nr 303.
- Piskala K., Zysiak A., 2020, *Od skromnej modernizacji do inwestycyjnej gigantomanii. Wizje rozwoju miasta czasu „łagodnej rewolucji” (Łódź, 1945–1949)*, „Studia Lokalne i Regionalne”, nr 3 (81), s. 94-114.
- Pszczółkowski M., 2016, *Kresy nowoczesne. Architektura na ziemiach wschodnich II Rzeczypospolitej 1921–1939*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Rakowski-Kłós I., 2016, *Łódź Fabryczna miała być zburzona 100 lat temu [WYWIAD]*, <https://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,44788,21090203,lodz-fabryczna-miala-byc-zburzona-100-lat-temu-wywiad.html>, (dostęp: 06.10.2022).
- Sowińska-Heim J., 2017, *Wizje nowoczesnego miasta w projektach centrum Łodzi z lat 60. XX wieku*, w: *Modernizm w Europie – modernizm w Gdyni. Architektura XX w. i jej waloryzacja*, red. M. J. Sołtysik, R. Hirsh, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia.
- Stefański K., 2001, *Jak zbudowano przemysłową Łódź. Architektura i urbanistyka miasta w latach 1821–1914*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego, Łódź.
- Strzeziński W., 1947, *Łódź sfunkcjonalizowana*, „Myśl Współczesna”, s. 444-467.
- Ślusarek D., 2020, *Stare Miasto w Będzinie – czy raczej jego widmo*, <https://fotowojaze.pl/stare-miasto-w-bedzinie-czy-raczej-jego-widmo/> (dostęp: 06.10.2022).
- Śmiechowski K., 2020, *Kwestie miejskie. Dyskusja o problemach i przyszłości miast w Królestwie Polskim 1905–1915*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

- Wesołowski J., 2018, *Łódź III Rzeczypospolitej – meandry rozwoju i rewitalizacji*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź.
- Wikimedia Commons (2022), *Bedzin Stary Rynek.jpg*, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8a/Bedzin_Stary_Rynek.jpg (dostęp: 06.10.2022).
- Włodkowski L., 1977, *Łódź 2000*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa.
- Zysiak A., Śmiechowski K., Piskała K., Marzec W., Kaźmierska K., Burski J., *From Cotton and Smoke: Łódź – Industrial City and Discourses of Asynchronous Modernity 1897–1994*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Łódź–Kraków.

ARTERIES FOR CARS AND THE DESTRUCTION OF HISTORICAL PUBLIC SPACES OF INDUSTRIAL CITIES IN POLAND. VIEW HISTORIAN OF MODERNIZATION PROCESSES

Summary

The article is an attempt to evaluate the actions taken by modernists to build car arteries in the 19th century urban space of industrial centers of the former Congress Kingdom – Łódź and Zagłębie Dąbrowskie from the perspective of the history of modernization processes. The author tries to place his considerations in the context of the discursive image of the 19th century city, which influenced the views of people living in the twentieth century and had a direct impact on their decisions. Both in Łódź and in Zagłębie building of urban motorways led into the atrophy of historical districts, which probably took the most severe form in Będzin, where the historic Old Town completely lost its importance as the city center. The unsuccessful modernization experienced by these cities should be interpreted as a memento and lesson for all those who, in the name of repairing the world, are ready to succumb to radicalism and implement revolutionary solutions.

Keywords: modernism-architecture and urban planning, architecture-history, urbanism-history, urban space, discourse, Łódź, Będzin, Zagłębie Dąbrowskie

