

Aleksander Łupienko*

Paryże Europy Środkowej? Wybrane idee urbanistyczne i czynniki w rozbudowie większych miast regionu w długim XIX w.

Paris of Central Europe? Selected urban planning elements and factors affecting development of towns and cities in the region in the long nineteenth century

Abstract: The aim of the paper is an overview of urban planning ideas and factors affecting development of towns and cities in the western part of the former Polish-Lithuanian Commonwealth (Greater Poland, part of Pomerania, Kingdom of Poland, Galicia) that had a real impact on the quality of life of city dwellers in the period between the demise of the Polish-Lithuanian state (1795) and the World War One (1914). In the paper I deal mainly with the restructuring of the urban fabric in the towns and cities in question in the first half of the nineteenth century, which had a decisive impact on urban development before 1914. I analyse also the main selected urban planning elements that had the closest ties with the developmental factors: the process of creating tree-lined alleys, roads and boulevards, the creation of railway districts, the impact of the military factors on urban forms and the expansion of urban greenery. It is completed by conclusions, which also discuss the urban planning regulations. Some significant elements are not mentioned: the idea of garden cities or urban land incorporations, which pertained to peripheral areas and started to change the urban landscape often only in the last years of the period. The paper is based on the existing scholarly literature and the previous research of the author, and has a review-oriented and interpretational character. It results in a new attempt at a partial, though stretching beyond the partition borders, synthesis of the urban development in the Central Europe, or – as this region is often called in the Polish literature – the East-Central Europe.

Keywords: urban planning, towns and cities, nineteenth century, Central Europe, developmental factors

Streszczenie: Celem artykułu jest przegląd idei urbanistycznych oraz czynników wpływających na rozwój miast zachodniej części dawnej Rzeczypospolitej (Wielkopolska i część Pomorza, Królestwo Polskie, Galicja), jakie miały realny

* Aleksander Łupienko – dr hab., Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk w Warszawie, Polska, ORCID: 0000-0002-7568-7455, e-mail: aleksander.lupienko@ihpan.edu.pl.

wpływ na jakość zamieszkania w okresie od zaborów (1795 r.) do pierwszej wojny światowej (1914 r.). Artykuł skupia się przede wszystkim na przebudowie miast pierwszej połowy XIX w., która miała decydujący wpływ na ich rozwój do 1914 r., a także na najważniejszych, subiektywnie wybranych elementach urbanistyki ściśle powiązanych z czynnikami rozwojowymi: tworzeniu zadrzewionych alei i bulwarów, rozbudowie dzielnic przydworcowych, wpływu czynnika militarnego na formy urbanistyczne i rozwoju miejskiej zieleni. Całość kończą wnioski, w których zostały omówione także kwestie regulacji planistycznej w badanym okresie. Pominęte zostały niektóre istotne tematy, takie jak idea miast ogrodów czy inkorporacje terenów do miast, gdyż dotyczyły one terenów wyraźnie peryferyjnych i to często na krótko przed końcem wspomnianego okresu. Artykuł powstał na bazie istniejącej literatury przedmiotu oraz wcześniejszych badań autora i ma charakter przeglądowy i interpretacyjny. Rezultatem jest nowa, przekraczająca granice zaborowe próba szkicu częściowej syntezy rozwoju urbanistycznego miast tak pojętej Europy Środkowej (w tym kontekście często zwanej Europą Środkowo-Wschodnią).

Słowa kluczowe: urbanistyka, miasta, XIX w., Europa Środkowa, czynniki rozwojowe

Wstęp

Niniejszy tekst ma na celu dokonanie częściowej syntezy – na tyle, na ile pozwalają na to bardzo ograniczone ramy artykułu – szerokiego tematu dotyczącego modernizacji w XIX w., a konkretnie przemian tkanki miast i związanych z tym przemian życia codziennego ich mieszkańców. Nie jest to szczegółowa analiza wycinka XIX-wiecznej rzeczywistości, ale syntetyczne przedstawienie szerszego tematu miejskich przemian urbanistycznych dokonane na podstawie analizy literatury przedmiotu oraz cząstkowych badań przeprowadzonych dotychczas przez autora. Artykuł nie ma więc charakteru źródłowo-analitycznego, ale syntetyczno-interpretacyjny. Głównym zadaniem, jakie ma spełnić, jest ukazanie procesu przemian w urbanistyce obszaru nazywanego Europą Środkową pod kątem ich potencjalnego wpływu na życie użytkowników miejskiej przestrzeni. Pod tym kątem został dokonany wybór merytoryczny oraz poszczególne wątki. W ten sposób autor pragnie udowodnić, że wiek XIX był okresem nie tylko za paści, czyli dominacji brzydkich miast przemysłowych nad pięknymi nowożytnymi miasteczkami – jak to czasem jest ujmowane np. w literaturze anglojęzycznej¹ – ale okresem intensywnych zmian – także na lepsze – w Europie Środkowej.

1 Ten wątek krytyki XIX w. jako czasu upadku miast pojawiał się już w początkach wieku w książkach lekarzy angielskich krytykujących nowe osiedla fabryczne jako niekorzystne zdrowotnie

W niniejszym artykule zostaną omówione niektóre istotne idee urbanistyczne rozwijane w wybranych miastach dawnej Rzeczypospolitej Obojga Narodów w długim XIX w. (a więc głównie w okresie, gdy „urbanistyka” funkcjonowała *avant la lettre*). Chodzi o idee i realizacje związane ze świadomym kształtowaniem tkanki miejskiej: kształtu, estetyki i jakości domów, form ulic, placów i zieleńców, jakie wysuwano i przeprowadzano w czasie XIX w. do ostatnich lat przed I wojną światową. Dolną cezurą będzie rok 1795 r., czyli upadek Rzeczypospolitej, a górną – I wojna światowa, a konkretnie rok 1916 jako czas publikacji pierwszych polskich podręczników napisanych przez architektów, którzy zajmowali się urbanistyką² oraz uchwaleniem przez władze niemieckie tzw. wielkiej inkorporacji przedmieść Warszawy i znacznego poszerzenia granic tego największego z omawianych miast. Oba te wydarzenia, wraz z konkursem na regulację Wielkiej Warszawy, istotnie zmieniły sytuację. Co do miast, które będę omawiał, to skupię się na wybranych ośrodkach Poznańskiego, jako trzonu niemieckiego zaboru dawnej Rzeczypospolitej, oraz południowej części tzw. Prus Zachodnich (Toruń), do tego Galicji, czyli zaboru austriackiego, oraz Królestwa Polskiego jako regionu zaboru rosyjskiego wysuniętego najbardziej na zachód.

W literaturze przedmiotu podkreśla się przełomowe wydarzenia, które miały największy wpływ w tym obszarze: rozwój idei miast ogrodów, konkursy na nowoczesne plany regulacyjne oraz zniszczenia miast i wsi okresu I wojny światowej i potrzeba ich przyszłej odbudowy. W artykule zostanie też zwrócona uwaga na to, co istotnego wydarzyło się w urbanistyce (teorii i praktyce) omawianych miast przed rewolucyjnymi wydarzeniami drugiej dekady XX w., a które zasługują na oddzielną syntezę.

dla mieszkańców. Dużo późniejszą pozycją, która przeniosła tę krytykę, poszerzoną o wątki estetyczne, na nowe naukowe tory było: *The City in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospect* Lewisa Mumforda z 1961 r.

- 2 Byli to: Ignacy Drexler (*Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej*, Lwów 1916) i Roman Feliński (*Budowa miast*, Lwów 1916).

1 Czynniki rozwojowe miast

Kilka zdań należy poświęcić czynnikom wpływającym na wprowadzanie w życie wspomnianych idei urbanistycznych. Przede wszystkim trzeba podkreślić wielość państw, które funkcjonowały na tym terenie – w tym państwa zaborcze oraz takie twory jak Rzeczpospolita Krakowska – i odmienną trajektorię zmian prawno-ustrojowych w każdym z nich. Dlatego dzieje przemian miast, charakterystyczne dla wszystkich trzech imperiów, nie tyle można, co nawet trzeba uznać za część interesującej nas historii. Innym czynnikiem były także różnice rozwojowe, które miały duży wpływ na badany temat.

Następnie należy zauważyć, że miasta były jednostkami terytorialnymi, które rządziły się swoimi własnymi prawami od średniowiecza. Było to związane z ich lokowaniem na nowo (na surowym korzeniu, jak tłumaczy się łaciński zwrot *in cruda radice*, bądź obok ośrodka już istniejącego) od XIII w. Prawa, jakie obowiązywały w obrębie murów miejskich, opierały się na wzorcach miast niemieckiej strefy kulturowej, np. Magdeburga i Chełmna. Dzięki temu miasta były podmiotami prawa, z którymi liczyli się władcy oraz lokalna szlachta. Z biegiem lat ta ostatnia wywalczyła sobie pozycję dominującą w państwie i zmarginalizowała miasta jako podmiot prawny³. Później, już w badanym okresie, szybki rozwój miast uczynił je trudnymi do kontrolowania, regulowania i kształtowania na bieżąco. Wynikało to z niedoskonałości prawa dotyczącego zabudowy, gdyż relatywnie późno pojawiły się regulacje prawne, które w nowoczesny i efektywny sposób regulowały rozwój zabudowy miejskiej. Jeszcze ważniejszym czynnikiem było zapóźnienie gospodarcze i społeczne miast regionu, które było odpowiedzialne za miejski niedorozwój oraz słabość mieszczaństwa – siły napędowej miast – oczywiście zapóźnienie traktowane wyłącznie w odniesieniu komparatystycznym do Zachodu⁴. Powodem zapóźnienia był długi okres funkcjonowania stosunków feudalnych

3 Większość ośrodków miejskich doczekała się monografii na temat ich lokacji i rozwoju w średniowieczu i nowożytności. Dobrym kompendium wiedzy w tym zakresie jest wciąż: *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedzoborowej*, red. M. Bogucka, H. Samsonowicz, Wrocław 1986.

4 Kwestia różnic w rozwoju gospodarczym wschodu i zachodu Europy od pokoleń jest przedmiotem dywagacji. Przykładową monografią, która systematyzuje najważniejsze wątki tej debaty w Polsce po 1945 r., jest: A. Sosnowska, *Zrozumieć zacołanie: spory historyków o Europę Wschodnią, 1947-1994*, Warszawa 2004. Szersze spojrzenie można znaleźć w: S. Bianchini, *Eastern Europe and the Challenges of Modernity, 1800-2000*, Londyn 2015.

w takich państwach jak: Rzeczpospolita Obojga Narodów, Cesarstwo Rosyjskie czy Królestwo Korony św. Stefana (węgierskie). W tym czasie w Anglii (od 1707 r. Wielkiej Brytanii), Francji, Holandii czy Szwajcarii feudalne podziały społeczne nakładające się na dominujący typ gospodarki odchodziły już wyraźnie w zapomnienie.

Miasta regionu były samo zarządzającymi się jednostkami, jednak nie były niezależne od władzy feudalnej. Zarządy miast królewskich miały większą swobodę, ale poczynania władz miejskich ściśle kontrolował starosta, natomiast pozostałe miasta należały do szlachty i Kościoła. Patronat króla i możnych prowadził do nadania wybranym ośrodkom spójnego kształtu urbanistycznego, z głównym placem powiązanim z budynkiem ratusza, placem przykościelnym i wiodącymi do niego arteriami. Było to możliwe, dlatego że pozostała zabudowa zajmowała niewiele terenu, nie wychodziła poza ramy miasta lokalnego, a zabudowa przedmieść była zazwyczaj drewniana i rozproszona. Wzory ładu urbanistycznego płynęły w dużej mierze z Francji, która od XVII w. była wzorem dla władców i możnych. Król był słaby, magnaci w Rzeczypospolitej byli za to potężni, a ich mecenat pozostawił interesujące przykłady rozwiązań urbanistycznych na miarę europejską. Główne osiągnięcia urbanistyki francuskiej w postaci idei szerokich, prostych arterii widokowych, symetrycznie potraktowanych układów oraz rozwiązań diagonalnych opartych na kolistych rondach wywodzących się z planowania ogrodowego można odnaleźć w założeniach w regionie. Z drugiej strony mieszczanie nie byli zasobni finansowo – a w dodatku byli upośledzeni prawnie – przez co ich mecenat nie miał ambicji w skali większych projektów urbanistycznych.

2. Przebudowa miast w pierwszej połowie XIX w.

Najważniejszą ideą była ta najbardziej ambitna – przebudowy całych miast, a w praktyce głównie ich centrów. Należy zacząć od tego wątku także dlatego, że najlepiej koresponduje on z tytułowym Paryżem jako wzorem dla Europy Środkowej. Paryż należy rozpatrywać do pewnego stopnia jako symbol. Stolica Francji była oczywiście wzorem dla tych, którzy chcieli przebudowywać miasta w omawianym regionie. I choć akurat wielka przebudowa miasta z czasów Napoleona III mogła rezonować jako wzór dopiero w drugiej połowie XIX w., to Paryż działał jako wzór dobrego smaku oraz rozwiązań urbanistycznych

już w XVIII w. (słynne konkursy na przebudowę placów paryskich)⁵ i w pierwszej połowie XIX w. (Rue Rivoli z czasów Napoleona I i działalność prefekta Rambuteau z lat 40.)⁶. Paryż przemawiał jako symbol reprezentacyjnej przestrzeni publicznej, wielkich osi urbanistycznych i dobrego skomunikowania (to ostatnie szczególnie w okresie działalności prefekta Haussmanna)⁷, a wzory te płynęły zwykle przez ośrodki decyzyjne państw zaborczych.

Idee szerokich, nasłonecznionych ulic, regularnie zarysowanych placów, w których – w miarę możliwości – panowała symetria oraz osie widokowe, możliwe dzięki wytyczaniu prostoliniowych alei, były stopniowo realizowane w miastach badanego regionu (co zaczęło się jeszcze w Rzeczypospolitej przed zaborami). „Przymusowa modernizacja” w wydaniu pruskim i austriackim – a także ta realizowana za Księstwa Warszawskiego i Królestwa Polskiego – była programem ambitnym, ale materiał, na którym przyszło tworzyć dzieła urbanistyczne, był ubogi. Dlaczego ubogi? Tutaj odpowiedź jest jednocześnie ilustracją wagi czynników rozwojowych. Miasta regionu były statystycznie gorzej rozwinięte (ekonomicznie, społecznie i przestrzennie) niż miasta niemieckie czy francuskie, a co więcej, wiele z nich było nawet gorzej rozwiniętych niż w późnym średniowieczu. Okres tzw. wtórnego feudalizmu, triumf folwarku i szlachty jako warstwy dyktującej warunki mieszczańskim przyniósł wielu miastom i miasteczkom powolną marginalizację ekonomiczną i idący za tym regres tkanki fizycznej: pozostawanie przy zabudowie drewnianej, duża podatność zabudowy na pożary, popadanie w ruinę gmachów świadczących o dawnej potęgę, luki w zabudowie – by wymienić kilka symptomów tego kryzysu. Świadkiem tego stanu było pokolenie

5 Na temat urbanistyki tego okresu: K. K. Pawłowski, *Urbanistyka „à la française”. Tysiąc lat doświadczeń i europejskich innowacji, dopełnienie obrazu*, t. 2, *Francja nowożytna: od narodzin absolutyzmu do epoki oświecenia*, Kraków 2017. A także na temat prawnego aspektu upiększania miast francuskich: J.-L. Harouel, *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIIIe siècle*, Paryż 1993.

6 N. Papayanis, *Planning Paris before Haussmann*, Baltimore 2004.

7 Na ten temat jest oczywiście ogromna ilość literatury. Tu poprzestaniemy na ujęciu polskich historyków urbanistyki ostatnich kilku lat: *Urbanistyka „à la française”. Tysiąc lat doświadczeń i europejskich innowacji – dopełnienie obrazu*, t. 3, *Od Wielkiej Rewolucji po nowe tysiąclecie: wiek XIX, epoka pragmatyzmu*, red. M. Wiśniewski, W. Wiśniewska, Kraków 2018; A. Szmelter, *Początki urbanistyki współczesnej. Doświadczenia zagraniczne a środowisko warszawskich urbanistów przełomu XIX i XX w.*, Warszawa 2019, s. 77-88.

wychowane w czasach oświecenia, które potem, w sprzyjających okolicznościach, podjęło dzieło reform miast w Królestwie Polskim, tym razem skuteczniej niż w czasach Komisji Boni Ordinis.

Dzieło przebudowy miast powzięły wprawdzie państwa zaborcze. Władze pruskie, które w okresie drugiego i trzeciego zaboru etapami przejęły centralne ziemie polskie, zdecydowały o podniesieniu dwóch miast do rangi stolic departamentów Prus Nowoschodnich, Płocka i Białegostoku. Za tym poszła decyzja o przebudowie tych miast, mająca za cel dogonienie normy zachodnioeuropejskiej, czyli sprawienie, że miasta będą wyglądać po prostu miejsko. Przykładowo w Płocku, jak pokazały badania Joanny Drejer, dokonano ingerencji w dawny, średniowieczny układ urbanistyczny, a w mieście musiały się znaleźć siedziby nowych urzędów, nieznanymi wcześniej: kamery wojny i domen, krajowego kolegium sądowiczego, dyrekcji ceł i akcyzy oraz naczelnego sądu⁸. Teren pod nową dzielnicę urzędniczą na wschód od miasta lokacyjnego uzyskano od instytucji kościelnych (poprzez ich wywłaszczenie bądź częściowo kupno), a w planowaniu przestrzennym widać było dążenie do symetrii prostokątnej siatki ulic wokół centralnego placu. Z uwagi na krótki okres (do 1806 r.) zrealizowano jedynie gmach kamery i więzienie, a projekty miejskie odznaczały się daleko idącą skromnością⁹.

Drugim przykładem miasta przekształconego po przejściu przez mocarstwo zaborcze jest Poznań, kolejna stolica departamentu. Tutaj władze pruskie stworzyły dzielnicę niemiecko-urzędniczą, która była powierzchniowo większa niż całe założenie miasta lokacyjnego¹⁰. Projekt wykonał David Gilly, a wytycznymi było stworzenie nowej części miasta – podobnie jak w Płocku – z dużymi parcelami z tonącymi w zieleni domami dla osadników niemieckich, z nowymi, prostymi i szerokimi ulicami przecinającymi się pod kątem prostym. Jak czas pokazał,

8 J. Drejer, *Pruska urbanistyka w Płocku – znaczenie historyczne i aktualne zagrożenia*, [w:] *Retablisement: preußische Stadtbaukunst in Polen und Deutschland* [Urbanistyka pruska w Polsce i w Niemczech], red. Ch. Baier i in., Berlin 2016, s. 234-261 (tu: s. 235).

9 Tamże, por. tenże, *Das „fremde Erbe“ in Polens Mitte. Das preußische Stadt-Retablisement in den Jahren 1793-1806 – Forschung und Rezeption am Beispiel von Plock in Masowien*, [w:] *Kulturerbe und Aneignungsprozesse in deutsch-polnischen Kontaktträumen. Motivationen, Realitäten, Träume*, red. P. Zalewski, J. Drejer, Warszawa 2014, s. 129-148 (tu: s. 129-133).

10 O niej: Z. Ostrowska-Kęłbowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780-1880*, Poznań 2009, s. 116-124.

osiedlali się w niej oczywiście także Polacy. Osią nowej dzielnicy stał się prostokątny plac Wilhelmowski (dziś Wolności), będący bardziej rodzajem forum kulturalnego niż targowiskiem. Na tym terenie zaczęły powstawać nowe budynki publiczne z kamerą na czele, a po 1815 r. także: Biblioteka Raczyńskich czy niemiecki teatr. Monotonność prostych ulic była odbierana w ośrodku prowincjonalnym jako coś pozytywnego, upodabniającego je do Berlina i miast pruskich¹¹. Dzięki temu skierowano rozwój przebudowywanych miast na nowe tory, a nowe przecznice stały się istotnym elementem rejonów śródmiejskich.

Miasta Galicji, czyli zaboru austriackiego, przeszły także przez fazę przekształcania i konsolidacji, czyli przekształcania z ośrodków znajdujących się w kryzysie, jeśli chodzi o strukturę przestrzenną (a także oczywiście gospodarczą), w ośrodki uporządkowane, które bardziej przypominały miasta. Tutaj do ważnych czynników – podobnie zresztą jak w przypadku zaboru pruskiego – należała centralizacja władzy, sekularyzacja dóbr kościelnych i skłonność nowych władz do inwestowania w zdobyte miasta – to ostatnie oczywiście w ograniczonym zakresie. Nie bez znaczenia były też „inventaryzacje” miast, czyli mapy katastralne, tworzone do celów podatkowych. To wystarczyło, by odmienić kształt większych ośrodków. Nie pojawił się tu jednak poważniejszy przemysł, dlatego karierę przestrzenną robiły te ośrodki, które zostały wyznaczone na siedzibę władz administracyjnych pierwszej i drugiej instancji. Przykładem jest Stanisławów. W 1782 r. powstał nowy obwód stanisławowski i w tym małym miasteczku (3,5 tys. mieszkańców) urządzono Forum Nobilium (sąd szlachecki z więzieniem, w klasztorze trynitarzy), sąd karny, gimnazjum rządowe (w dawnym konwencie jezuitów) i komendę wojskową¹². We Lwowie umieszczono liczne urzędy stolicy nowego kraju koronnego, lokując je w adaptowanych gmachach sekularyzowanych zakonów głównie w zachodniej części miasta lokacyjnego. Pewien wpływ na rozwój przestrzenny miast Galicji miała kolonizacja niemiecka, zarządzona dekretem Józefa II z 1781 r.

¹¹ Tamże, s. 123.

¹² K. Broński, *Na drodze do nowoczesnego miasta. Rozwój urbanistyczny Stanisławowa w dobie zaborów i dwudziestolecia międzywojennego*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1998, t. 43, z. 3, s. 231-246 (tu: s. 234).

Dopiero w okresie względnego pokoju po wojnach napoleońskich wrócono do przebudowy miast. Spora część omówionego zaboru pruskiego (poza Wielkopolską) weszła w skład Królestwa Polskiego (Kongresowego) będącego w unii personalnej z Rosją. Do szeregu działań, na jakie zdobył się konstytucyjny rząd Królestwa, należały: stymulowanie powstawania zabudowy murowanej (głównie w centrach, a szczególnie w miejscach luk w zabudowie), usuwanie obiektów uznawanych za przeszkodę w rozwoju przestrzennym lub rażących estetycznie (dawne mury i baszty, ratusze postawione w środku rynków, rudery), poszerzanie ulic i tworzenie arterii przelotowych przez miasto, a także działania związane z zakładaniem nowych osiedli fabrycznych w zachodniej części Królestwa¹³. Instrumentem, który wówczas wykorzystano, były plany regulacyjne, które określały linie zabudowy, prawa budowlane wyznaczające warunki zakupu parceli i parametry zabudowy, jaka mogła powstawać w poszczególnych częściach ośrodka (liczba kondygnacji, materiał budowlany), a także zasady, na jakich można było brać korzystny kredyt w ramach programów wsparcia budowy domów. Było to możliwe dzięki masowemu tworzeniu map geodezyjnych (na początku lat 30. XIX w. 40% miast, głównie rządowych, miało już takie mapy)¹⁴.

Naczelne miejsce przypadło przebudowie Warszawy. W ramach tego szkicu warto skupić się nie tyle na powstaniu szeregu nowych gmachów publicznych (skala tego przedsięwzięcia robi duże wrażenie), które praktycznie nie istniały wcześniej w tym mieście¹⁵, ale na przebudowie urbanistycznej części centrum miasta. Wydaje się, że największy nacisk położono na stworzenie nowego centrum modernizującego się państewka (Królestwa Kongresowego), z kilkoma nowymi, monumentalnymi placami, nanizanymi na nieregularnie przebiegającą ulicę Senatorską¹⁶ (nieregularny plac Zamkowy, plac

13 Dokąd zaczęto sprowadzać planowo i na wielką skalę wykwalifikowanych rękodzielników ze Śląska, z Wielkopolski, Czech i Saksonii, por. klasyczną pozycję: W. Ostrowski, *Świetna karta z dziejów planowania w Polsce, 1815-1830*, Warszawa 1949, s. 20-21.

14 K. Dumała, *Przemiany przestrzenne miast i rozwój osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869*, Wrocław 1974, s. 42.

15 Do gmachów publicznych można w pełni zaliczyć tzw. Pałac Rzeczypospolitej (wcześniej i dziś: Krasińskich), a do pewnego stopnia także np. Zamek Królewski i monumentalne gmachy koszar. Nie było tu jednak wcześniej, przed okresem reform stanisławowskich, scentralizowanych władz, a więc nie było potrzeby budowania dla nich oddzielnych gmachów.

16 Por. A. Łupienko, *Przestrzeń publiczna Warszawy w I połowie XIX wieku*, Warszawa 2012, s. 93.

Bankowy z niezrealizowaną ideą Antonia Corazziego stworzenia symetrycznego, prostokątnego założenia oraz plac Teatralny, którego zbliżony do prostokąta kształt był wynikiem nieplanowanego wcześniej zburzenia gmachu tzw. Marywilu). Powstały do lat 30. XIX w. teatr projektu Corazziego, stojący naprzeciw zaadaptowanego na potrzeby ratusza pałacu Jabłonowskich, zdominował i niejako zdefiniował ten plac. Była to największa ingerencja urbanistyczna tych czasów. Drugą była regulacja Pragi, prawobrzeżnej dzielnicy, która została zniszczona w czasie wojny z Rosją w 1794 r. W 1835 r. powstał projekt gwiaździstej siatki ulic na południe od terenów zielonych, które – poszerzone później o fragment dawnego koryta Wisły – stały się parkiem Aleksandryjskim. Układ ulic łączył się z osią planowanego pierwszego trwałego mostu łączącego Pragę z Warszawą lewobrzeżną¹⁷. Projekt ten z pewnymi modyfikacjami został zrealizowany (most dopiero w 1864 r.). Poza Warszawą sporą karierę przestrzenną zrobił np. Radom¹⁸.

3. Wielkie aleje i bulwary oraz wpływ dworców kolejowych

Czas teraz skupić się na wybranych elementach urbanistycznych oraz obiektach, które wpłynęły na rozwój przestrzenny miast. Śmiało wytyczone szerokie arterie obsadzone drzewami były elementem urbanistycznym od co najmniej XVI w. Początkowo łączyły miejsca w krajobrazie wiejskim, a sadzone przy nich drzewa miały za zadanie wyróżnienie ich oraz zapewnienie cienia. W XVII w. pojawiły się jako przedłużenie prostych i szerokich alejek ogrodowych (*allées*), projektowanych we Francji przez m.in. słynnego XVII-wiecznego projektanta ogrodów André le Nôtre'a. Pierwowzorów alei dopatrzeć się też można w rekreacyjnych zadrzewionych alejach przeznaczonych dla ruchu kołowego we Florencji, a potem Paryżu (słynna aleja Cours la Reine biegnąca sprzed ogrodów Tuilerie poza miasto)¹⁹. Proste aleje trudno było projektować w historycznych centrach miast,

17 A. Szczypiorski, *Plan regulacyjny Pragi i Nowy Zjazd Feliksa Pancera*, „Rocznik Warszawski” 1964, t. 5, s. 101-122.

18 Na ten temat: W. Kalinowski, *Przebudowa miasta w pierwszej połowie XIX wieku*, [w:] *Urbanistyka i architektura Radomia*, red. tenże, Lublin 1979, s. 105-154.

19 S. Kostof, *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*, Londyn 2001, s. 251.

gdzie sytuacja własnościowa parcel bardzo to utrudniała, dlatego spotykamy je na obrzeżach miast, szczególnie w XVIII-wiecznej Francji. W krajach niemieckich, w tym także Prusach, przyjęły się one w XVII w., a najbardziej znanym przykładem są biegnące z rezydencji elektorskiej w Berlinie ku terenom łownym Tiergarten aleje Unter den Linden, a także aleje organizujące układ urbanistyczny dzielnic Friedrichstadt i Dorotheenstadt.

Warszawa jest dobrym przykładem przejęcia tych wzorów. Już w latach 60. XVIII w. na południe od miasta, w terenie półwiejskim, powstało tu całe założenie diagonalnie przecinających się zadrzewionych alei projektu Augusta Moszyńskiego (późniejsza dzielnica łażienkowska). W XIX w. arterią, która ułatwiła i przyspieszyła rozwój przestrzenny Warszawy, były Aleje Jerozolimskie wytyczone częściowo w 1818 r., a na odcinku od ul. Marszałkowskiej do skarpy – w 1820 r.²⁰. Były to bardzo reprezentacyjne aleje, szerokości 44 metrów, a spacer lub przejażdżka wzdłuż nich był jedną z atrakcji ciepłych miesięcy. W chwili powstania były one położone z dala od centrum. Dzięki istnieniu tego elementu urbanistycznego (i później ulokowanego tu dworca kolei) ciężar rozwoju urbanistycznego miasta poszedł w kierunku południowo-zachodnim i to ten kierunek dominował do końca badanego okresu. Nie doszło jednak do wykształcenia bardziej złożonego układu urbanistycznego w tej okolicy.

Drugim przykładem zadrzewionej alei, która biegła poprzecznie do rozwijającego się miasta i niejako nadawała większy rozmach bezładnej zabudowie, organizując poniekąd przestrzennie całą dzielnicę, była aleja Józefiny (dziś Wolności) w Kaliszu. Była to arteria o charakterze rekreacyjnym wytyczona w 1800 r., nazwana na część żony króla Fryderyka Wilhelma III, obsadzona czterema rzędami topól włoskich, dzieląca się na część południowo-wschodnią – szerszą (37,5 m) i o charakterze rekreacyjnym (promenadowym), tonącą w zieleni (przylegała do nowego parku Miejskiego) – oraz północno-zachodnią, węższą, o charakterze bardziej komunikacyjnym²¹. Jej ranga wzrosła po 1815 r., gdy stanął przy niej potężny gmach Trybunału, a na końcu

20 E. Szwanowski, *Ulice i place Warszawy*, Warszawa 1963, s. 68-69, A. Łupienko, *Przestrzeń publiczna...*, s. 89.

21 Na temat jej wytyczenia: B. Czechowska, *Kaliskie korso. Architektura i urbanistyka Alei Wolności w XIX i XX wieku*, Kalisz 2010, s. 28-31.

– teatr miejski. Jej zabudowa szła w parze z rozwojem całej przyległej dzielnicy, niejako go inicjując. W Poznaniu taką wysadzaną drzewami arterią były Aleje Wilhelmowskie (dziś Marcinkowskiego), wytyczone wraz ze wspomnianą rozbudową miasta przez Prusaków, w latach 1794-1798, poprzecznie do założenia placu Wilhelmowskiego. Były to także aleje spacerowe, o nieprostym przebiegu (by podnieść ich plastyczność²²), szerokości ponad 30 metrów i zadrzewione czterema rzędami topoli włoskich, dzięki czemu były ozdobą nowej dzielnicy oraz miejscem spacerów pieszych i konnych. Wytyczone poza obrębem XVIII-wiecznego miasta skierowały na nowe tory rozwój Poznania w kolejnym wieku. Na początku XX w., w okresie kreowania Poznania na miasto atrakcyjne dla Niemców, stały się przedmiotem szczególnej troski władz. Miały być jak berlińska Unter den Linden w miniatuře. Przy nich też postawiono jeden z emblematycznych gmachów ery wilhelmińskiej – Muzeum im. Fryderyka III²³.

Dwa ostatnie przykłady zostaną jedynie zasygnalizowane. Pierwszym jest łącząca dwie pierwotne osady fabryczne w Łodzi bardzo wydłużona (4 km) ulica Piotrkowska, która stała się najważniejszym bulwarem obsadzonym pierwotnie topolami, a potem, po wyrównaniu nawierzchni i wycięciu tych ostatnich – kasztanami i akacjami. Nigdzie indziej – poza ośmiokątnym placem centralnym Nowej Łodzi i układem wychodzących z niego ulic – nie pojawiły się interesujące formalnie elementy urbanistyczne w tym ośrodku przemysłu²⁴. Drugim przykładem jest oś, która wyznaczyła rozwój przestrzenny innego miasta fabrycznego w XIX w. – Częstochowy (od 1818 r. do 1826 r.). Obsadzona później topolami aleja, która przyjęła nazwę Maryi Panny (dziś Aleja Najświętszej Maryi Panny) prowadziła od kościoła św. Zygmunta do podnóża góry klasztornej²⁵.

22 Z. Ostrowska-Kęmbłowska, dz. cyt., s. 119.

23 H. Grzeszczuk-Brendel, *Przestrzeń publiczna – przestrzeń obywatelska: dwugłos dawnego placu i alei Wilhelmowskich w Poznaniu*, [w:] *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Przestrzeń publiczna w miastach ziem polskich w długim dziewiętnastym wieku*, red. A. Łupienko, A. Zabłocka-Kos, Warszawa 2019, s. 403-424 (tu: s. 408).

24 Na temat ulicy: A. Rynkowska, *Ulica Piotrkowska, Łódź 1970* (tu: s. 5-8, 110).

25 R. Kołodziejczyk, *Na drodze do połączenia Starej i Nowej Częstochowy*, w: *Częstochowa. Dzieje miasta i klasztoru jasnogórskiego. W okresie niewoli 1793-1918*, t. 2, red. R. Kołodziejczyk, Częstochowa 2005, s. 225-255.

Trzeba zwrócić uwagę, że dzięki działalności estetyzującej oddolnych towarzystw upiększania miast oraz komitetów plantacyjnych, wspomniane szerokie i puste na początku aleje zmieniły się w zazielenione i pełne małej architektury bulwary podobne do paryskich. Niewiele jest wszakże przykładów arterii, które od samego początku wzorowane były na bulwarach paryskich. Znalazłyby się tu zielone aleje tworzone na terenach defortyfikowanych (patrz niżej), ale także aleje, które powstały w Krakowie po zasypaniu odnogi Wisły oddzielającej centrum miasta od Kazimierza. Powstałe na ich miejscu Planty Dietlowskie były przykładem takiego bulwaru²⁶.

Część takich alei i nowo wytyczanych ulic wiodła do istotnego miejsca w obrębie miasta: dworca kolejowego. Kolej żelazna była tą nowością, która w sposób pośredni wpłynęła na rozwój urbanistyczny miast. Był to wpływ poważny i długofalowy, choć sam z siebie nie doprowadzał do powstawania konkretnych realizacji formalnych. Dworce stawały się punktami krystalizacyjnymi planu miasta, wokół nich narastała zabudowa mieszkaniowa, hotelowa, a także przemysłowa. Jeśli był zlokalizowany blisko jądra miejskiego, wówczas prowadziło to do zamienienia drogi prowadzącej do zabudowań kolei w miejskie *corso*. Kariera ul. Marszałkowskiej mogła nie być aż tak oszałamiająca, gdyby nie dworzec kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, a centrum Pragi z cerkwią św. Marii Magdaleny byłoby mniej prestiżowe, gdyby nie dworzec kolei petersburskiej prowadzącej do i ze stolicy imperium. Bardziej oddalone dworce, np. we Lwowie, Lublinie czy Toruniu (pierwszy dworzec ulokowany był po drugiej stronie Wisły) mniej wpływały na wspomniany rozwój. Niezależnie jednak od tego wokół dworca tworzyła się nieraz specjalna dzielnica dworcowa, z nową zabudową, parkiem dworcowym, a także niekiedy z zabudowaniami osady pracowników kolei (jeśli w mieście były warsztaty naprawcze). Przykładem będą tu dwie dzielnice w Bydgoszczy – Friedrich-Stadt i Elisabeth-Stadt, które sprawiły, że rozwój miasta poszedł w kierunku północnym, ku dworcowi²⁷. Innym przykładem może być Nowy

26 Na ich temat: H. Kozińska-Witt, *Zasypanie Starej Wisły i powstanie Plant Dietlowskich w Krakowie: początek integracji dzielnic o różnym charakterze wyznaniowo-społecznym?*, [w:] *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Przestrzeń publiczna...*, s. 239-256.

27 I. Jastrzębska-Puzowska, *Od miasteczka do metropolii: rozwój architektoniczny i urbanistyczny Bydgoszczy w latach 1850-1920*, Toruń 2006, s. 30.

Sącz. Miasto zapewniło współfinansowanie infrastruktury drogowej prowadzącej do dworca. W 1876 r. rada miejska zleciła stworzenie ulicy Sobieskiego obsadzonej niemal czterystoma sadzonkami drzew²⁸. Rozwój całego miasta zaczął ciężać ku południu, ku dworcowi.

4. Fortece i tereny poforteczne a urbanistyka

Wiek XIX był okresem przemian w geografii twierdz i umocnień, a czynnik militarny w tym czasie był dużo bardziej istotny i wpływający na rozwój miast niż obecnie. Gdyby nie potencjał finansowy miast imperia nie miałyby szans na utrzymanie kilkuset tysięcy armii, co było konieczne w okresie szalonego wyścigu zbrojeń w końcu XIX w.²⁹. Wojsko wpływało na rozwój urbanistyczny na kilka sposobów. Po pierwsze kompleksy koszar wpływały na rozwój przestrzenny samą swą skalą. Był to wpływ złożony, gdyż z jednej strony przyspieszały rozwój przestrzenny niewielkich ośrodków, rozszerzając obręb zabudowy miejskiej. Z drugiej strony koszary mogły blokować rozwój miasta, jeśli były połączone z polami ćwiczeń, jak to było na południe i północny zachód od granic Warszawy, gdzie Mokotowskie Pole Wojenne i Powązkowskie Pole Wojenne uniemożliwiały rozrost przedmieść. Jeśli były to mniejsze kompleksy, ich wpływ na miasto był nieduży. Przykładem może być Lwów, gdzie główne austriackie koszary tworzone były w dawnych budowlach sakralnych u podnóża Wysokiego Zamku, przy ul. Gródeckiej biegnącej do dworca (zachowane do dziś koszary Ferdynanda), a koszary piechoty zlokalizowane były na południe od parku Stryjskiego (Kilińskiego). Żadne z nich nie blokowały rozwoju miasta, były bowiem mocno rozproszone lub położone poza strefą zwartej zabudowy. Koszary mogły za to przynieść szanse na rozwój gospodarczy małych ośrodków, np. miasteczek Królestwa Polskiego³⁰, a także dodatkowe dochody dla magistratów miast

28 Z. Beiersdorf, B. Krasnowolski, *Przekształcenia urbanistyczne, architektura i sztuka*, [w:] *Dzieje miasta Nowego Sącza...*, s. 495-586 (tu: s. 505).

29 Na temat militarnego czynnika w miastach por. A. Łupienko, *Military aspects in the spatial development of the Polish cities in the nineteenth century*, „Acta Poloniae Historica” 2016, nr 114, s. 255-290.

30 W badanych przez Mariusza Kulika: Ostrowi Mazowieckiej, Mińsku Mazowieckim, Zambrowie, Przasnyszu, Włodawie, Białej Podlaskiej; M. Kulik, *Rosyjskie koszary wojskowe a rozwój miast Królestwa Polskiego w XIX wieku*, [w:] *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne*

galicyjskich czy pruskich, które traktowały budowę koszar jak inwestowanie majątku miejskiego.

Dla urbanistyki najważniejszym wpływem była przebudowa miast, które wyznaczono na twierdze. Historia fortyfikacji miast i ich defortyfikacji ciągnie się od wieków, a pierwszy nowożytny nurt defortyfikowania miast miał miejsce we Francji czasów Ludwika XIV³¹. Badany region zachodniej części dawnej Rzeczypospolitej stał się miejscem rywalizacji trzech imperiów, nic więc dziwnego, że duża część miast była tu fortyfikowana. Do rangi symbolicznej urosły miasta-twierdze: Poznań i Toruń w części niemieckiej, Warszawa i Dęblin w Królestwie oraz Kraków i Przemyśl w Galicji. Najważniejszym skutkiem opasania części z tych miast fortyfikacjami typu poligonalnego, a potem rozproszonymi fortami (połączonymi z rozluźnieniem gorsetu tych pierwszych) był dośrodkowy rozwój tkanki miejskiej (ograniczenie zabudowy na esplanadach fortec). Wojsko budowało przy tym tzw. drogi rokadowe oraz drogi dośrodkowe, które stawały się kośćcem późniejszej sieci drogowej rozrastających się miast w okresie po zlikwidowaniu ograniczeń fortecznych³². Fortece te jeszcze przed I wojną światową były stopniowo likwidowane jako nienadążające za rozwojem technik wojennych.

Niełatwo jest ocenić ten wpływ. Z początku w trzech największych ze wspomnianych miast (Poznaniu, Warszawie, Krakowie) wciąż było sporo rezerw terenów budowlanych, jednak w końcu ostatniej dekady XIX w. w Poznaniu i Krakowie (a w Warszawie w końcu następnej dekady) tych rezerw już nie było i gęstość zaludnienia bardzo wzrosła. Pozostaje sprawą dyskusyjną, na ile była to sytuacja katastrofalna, szczególnie w Warszawie, gdzie forty broniły terenu w obrębie dawnych wałów Lubomirskiego (później poszerzonego), czyli w sumie sporego obszaru. Czy gęstość zabudowy np. dzielnicy północnej (do 1862 r. rewiru żydowskiego) byłaby luźniejsza, gdyby nie forty? Wszak wpływ na nią miały nie tyle forty, co cytadela postawiona w pierwszej połowie XIX w. W nieco mniejszych ośrodkach istnienie twier-

i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815-1914, red. M. Getka-Kenig, A. Łupienko, Warszawa 2017, s. 129-146.

31 Dobrym przewodnikiem po procesie (de)fortyfikacji (także we Francji) jest: Y. Mintzker, *The Defortification of the German City, 1689-1866*, Cambridge 2012.

32 A. Chwalba, *Festung Krakau. Kraków w cieniu twierdzy: 1850-1914*, Kraków 2022, s. 252-257.

dzy mogło wręcz być siłą napędową rozwoju ekonomicznego miasta jak wynika np. z ostatnich badań Przemysła³³. W Krakowie z kolei, mieście średniej wielkości (przekroczyło sto tysięcy mieszkańców po inkorporacji sąsiednich gmin), twierdza była pewnym atutem rozwojowym, rodzajem „inwestora zastępczego” w trudnych czasach³⁴. Najważniejsze było jednak to, że pas fortyfikacji uniemożliwiał większe przebudowy urbanistyczne i sprawił, że omówiona przeze mnie wyżej przebudowa centrów miast z pierwszej połowy XIX w. pozostała czynnikiem dominującym w urbanistyce tego czasu³⁵. Dodatkowo układ urbanistyczny bliskich przedmieść pozostawał bez zmian z powodu ograniczeń fortecznych, projekty ich przebudowy w nowoczesnym duchu mogły być urzeczywistnione dopiero po likwidacji ograniczeń i rzeczywiście w kilku przypadkach do tego doszło, przykładem rozbudowa dzielnicy willowej Sołacz w Poznaniu. Warszawa czekała na taki rozwój do okresu po 1916 r. Przez to wszystko wiek XIX nie stał się złotą epoką działalności urbanistycznej.

Defortyfikacja przyniosła jednak nowe przykłady interesujących urbanistycznie układów formalnych do centrów kilku miast. Łukasz Bugalski dokonał analizy i porównania wybranych z nich³⁶, biorąc pod uwagę także defortyfikacje z okresu początku XIX w. Za najbardziej udaną uznał zburzenie murów krakowskich z inspiracji władz austriackich i utworzenie Plant, które utrzymały się jako ważna i coraz bardziej reprezentacyjna przestrzeń zielona wokół centrum miasta lokacyjnego. We Lwowie zburzenie nowożytnych murów miejskich przez Austriaków po 1777 r. przyniosło miastu nowe ciągi spacerowe, podkreślone zadrzewieniem tzw. Wałów Górnych (później Gubernatorskich) jeszcze w XVIII w. oraz tzw. Wałów Dolnych (później Hetmańskich) w latach 20. XIX w. Oba te ciągi zieleni, połączone od południa kilkoma zadrzewionymi placami (Mariackim, Halickim, Bernardyńskim), stanowiły atrakcyjny przykład nowej urbanistyki defortyfikacyjnej. I choć nie objęły one nigdy całego okręgu miasta, patrzono na nie jak

33 Spadek znaczenia twierdzy od 1916 r. łączył się ze spowolnieniem rozwoju miasta, J. E. Fahey, *Przemysł, Poland: A Multiethnic City During and After a Fortress, 1867-1939*, West Lafayette, 2023.

34 Jak to ujął A. Chwalba, dz. cyt., s. 415 i passim.

35 W Warszawie były nim projekty urbanistyczne jeszcze z XVIII w.

36 Ł. Bugalski, *Planty, promenady, ringi: śródmiejskie założenia pierścieniowe Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa*, Gdańsk 2020.

na lokalny reprezentacyjny przykład „ringu lwowskiego”, na wzór wiedeński. Trzeba jednak pamiętać o tym, że przestrzeń ta powstała pół wieku przed jej wiedeńskim rzekomym wzorcem. Wały jako elegancki element urbanistyczny powstały także w Stanisławowie³⁷.

Najnowocześniejszą formą defortyfikacji było stworzenie zielonej przestrzeni wokół zachodniej i południowej granicy Poznania w początku XX w. Umożliwiła to decyzja cesarska, by zamiast miastotwierdzy Poznań stał się cesarskim miastem rezydencjonalnym, a tereny poforteczne – dotąd trzymane żelazną dłońią władz wojskowych – przekazać bezpłatnie miastu. Decyzja ta była związana z tzw. *Hebungspolitik*, czyli polityką podniesienia cywilizacyjnego miasta, by stało się ono atrakcyjne dla niemieckich mieszkańców, uciekających raczej niż napływających do Poznania w tym czasie. Tereny zielone projektował najważniejszy XIX-wieczny teoretyk urbanistyki w Niemczech, Joseph Stübben, osławiony projektem zagospodarowania pofortecznych terenów w Kolonii w 1881 r.³⁸.

5. Tereny zielone jako element urbanistyczny

Potrzeba terenów zielonych w obrębie miast ma dawną proweniencję. Prywatne ogrody były niezbędnym składnikiem przestrzeni zabudowanej od starożytności, a zieleń dla użytku wspólnego to wynalazek XVII w. Oddanie do użytku publicznego Ogrodów Luksemburskich czy ogrodów Palais Royal w Paryżu dzieli od powstania pierwszego ogrodu publicznego w Warszawie aż – a może tylko – stulecie (część Ogrodu Saskiego otworzono dla mieszkańców miasta jeszcze za Augusta II w 1727 r.). Akcja zakładania nowych ogrodów miejskich badanego czasu łączyła motywacje zdrowotne (zieleń jako panaceum na zagrożenie zdrowotne mas zamieszkujących miasta³⁹) z towarzyskimi, a także z potrzebą ozdoby miasta, co nie było bez znaczenia, bo pozwalało ściągnąć do tych ośrodków nowych, bogatych mieszkańców.

37 K. Broński, dz. cyt., s. 235, 238; por. też A. W. Inlender, *Przewodnik ilustrowany po c.k. austriackich kolejach państwowych*, Wiedeń [1892], s. 56.

38 O szczegółach tej inicjatywy pisze m.in. Z. Pałat w: *Architektura a polityka: gloryfikacja Prus i niemieckiej misji cywilizacyjnej w Poznaniu na początku XX wieku*, Poznań 2012.

39 C. A. O'Reilly, *The Greening of the City. Urban Parks and Public Leisure, 1840-1939, Londyn*, 2021, s. 3-7.

Pierwsze parki miejskie w Królestwie zaprowadzili Prusacy. W Łęczycy zaraz po trzecim zaborze powstał prawdopodobnie pierwszy z nich⁴⁰. Bardziej znana jest inwestycja w Kaliszu, gdzie władze pruskie zaadaptowały ogrody jezuickie na miejskiej wyspie na Prośnie na cele miejskiego ogrodu, który w ciągu XIX w. rozwinął się w jeden z bardziej ciekawych parków⁴¹. Więcej tych tzw. „przechadzek” zrealizowano w Królestwie Kongresowym po 1815 r. Lokowano je blisko centrum miasta, w miejscach, które znajdowały się w posiadaniu gmin miejskich lub które można było łatwo wykupić. Pojawiały się nieraz przy głównych drogach prowadzących do rynku. Przykładem może być Radom, który jako pierwszy otrzymał taki zieleniec w 1820 r.⁴² W Kielcach, mieście mającym stanowić centrum nowego okręgu górniczego, urządzono spory ogród miejski wzdłuż regulowanego strumienia Silnica (były plany stworzenia całej dzielnicy spacerowej od miasta do skał Kadzielnia, nie doszło to jednak do skutku)⁴³. W Galicji na ogrody przeznaczano nieduże przestrzenie, które nieraz już wcześniej były terenami zielonymi. Nie było tu odgórnej polityki ich zakładania. Przykładem są dwa ogrody lwowskie, tzw. pojezuicki, założony na przez jezuitów, a w 1799 r. wykupiony od miasta przez prywatnego przedsiębiorcę, a także ogród Jabłonowski, otwarty dla publiczności przez właścicieli w początku XIX w.⁴⁴

W XIX w. stało się jasne, że większe parki (jak zaczęto nazywać ogrody miejskie) mogły być lokowane na obrzeżach miast, gdzie łatwiej było pozyskać ziemię. Jak się spojrzy na plany Łodzi lub Krakowa początku XX w., to łatwo zauważyć, że największe założenia zielone mogły powstać na zewnątrz centrum. Park Krakowski i stopniowo rozwijany park Jordana ulokowane były przy linii dawnych krakowskich fortyfikacji (później linii kolei obwodowej), a w Łodzi centralne parki otwarte dla publiczności (poczynając od parku Źródlika powstałego

40 W. Puget, *Łęczycza. Przemiany urbanistyczne centrum miasta i rozwój infrastruktury od końca XVIII wieku*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1990, t. 35, z. 1-2, s. 27-63 (tu: s. 36).

41 Jego losy opisał M. Górzyński, *Dziewiętnastowieczny Park Miejski w Kaliszu: ogród cywilizacji*, Kalisz 2019.

42 W. Kalinowski, dz. cyt., s. 121.

43 J. Pazdur, *Dzieje Kielc do 1863 roku*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1967, s. 200-202.

44 M. Prokopowych, *Habsburg Lemberg. Architecture, Public Space, and Politics in the Galician Capital, 1772-1914*, West Lafayette 2008, s. 159-160; J. Białynia Chołodecki, *Z przeszłości gmachów wojskowych we Lwowie*, Lwów 1929, s. 20.

na początku lat 40. XIX w.) były niewielkie⁴⁵. Naprawdę duży park udało się zaprojektować poza centrum, na terenie lasów miejskich (dziś jest to park im. J. Poniatowskiego)⁴⁶. Park Skaryszewski w Warszawie z kolei powstał na podmokłych terenach położonych poza obrębem ówczesnej zabudowy. W XIX w. nie istniał jeszcze ideał „klinów zieleni” w badanych miastach, jednak idea wprowadzania zieleni do miasta była niezmiennie ważnym wątkiem myślenia urbanistycznego w XIX w.

Podsumowanie

Wiek XIX był okresem narodzin urbanistyki pojmowanej jako dużo bardziej społecznie ukierunkowanej i uwrażliwionej sztuki budowy i rozbudowy miast, niż to miało miejsce w sztuce ich budowy okresu renesansu bądź baroku. Rozwijano prawo budowlane, pojawiła się idea przymusowego wykupu parceli (istotne narzędzie urbanisty⁴⁷) oraz pojawiły się zaczątki funkcjonalnego strefowania miasta. Prymat Niemiec sprawił, że najnowocześniejsze podejście do urbanistyki istniało w zaborze niemieckim, tu też najszersza była recepcja pierwszych podręczników budowy miast (Reinharda Baumeistra i Josepha Stübgena). W Galicji z kolei należy wskazać na dobroczynne oddziaływanie samorządu w kwestii kierowania polityką budowlaną. Miasta takie jak Lwów i Kraków miały własne prawo budowlane (choć kwestia planów regulacyjnych pozostała przeważnie niezafatwiona). Z Austrii przy tym płynął wpływ pism Camilla Sittego (krytyka urbanistyki „prostych linii”), a potem Otto Wagnera (modernistyczna krytyka miasta XIX w.). W Królestwie Polskim, pozbawionym samorządu, także rozwijała się urbanistyka. W kwestii wielkich osiągnięć w walce z zacoowaniem miast można dodać, że i w drugiej połowie XIX w. kontynu-

45 Piękny park Helenów był wówczas parkiem prywatnym.

46 O parkach łódzkich m. in. *Parki Łodzi*, red. J. Mowszowicz, Łódź 1962.

47 Dobrym tego przykładem jest niemiecka ustawa o liniach zabudowy, która przynosiła taką możliwość, a to w celu regulacji przebiegu pierzei ulicznych, także w historycznych częściach miast, o tzw. *Fluchtliniengesetz* pisał J. Rodriguez-Lores np. w zbiorowym tomie: *Stadt-Umbau: die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, red. G. Fehl, J. Rodriguez-Lores, Bazylea 1995.

owana była polityka regulacji miast oraz pojawiła się nawet w końcu wieku praktyka strefowania miasta pod kątem lokowania przemysłu⁴⁸.

Wiek ten nie stał się jednak złotym wiekiem urbanistyki. Za taki uchodzi XX w., z licznymi radykalnymi wizjami przebudowy miast oraz z okrutnymi wojnami, które przyczyniły się do ruiny ośrodków miejskich, co z kolei jest zawsze wielką szansą dla urbanisty. XIX w. też miał takie swoje „szanse”: wojny (zaczynając od napoleońskich), wystąpienia mieszczan (czego skutkiem było np. bombardowanie Lwowa w 1848 r.) i pożary centrów miast, np. Krakowa w 1850 r., Stanisławowa w 1868 r. i Nowego Sącza w 1894 r., by ograniczyć się do przykładu Galicji. Te wydarzenia przynosiły szansę na przebudowę już dojrzałych ośrodków. Miasta ostatnich dekad XIX w. to nie tylko liczne slumsy robotnicze, ale i piękno ulic, liczne klomby zieleni i zadrzewione bulwary, reprezentacyjne pomniki i ozdobne fasady domów. Ta dbałość o detale i zielen miejską była istotnym osiągnięciem, które pozwoliło przybliżyć obraz miast Europy Środkowej do miast francuskich czy niemieckich. Warto więc dokonać rehabilitacji tego okresu, w którym nie tylko narodziło się wielkie miasto i spowodowało ogromny kryzys (zdrowotny, ideowy, cywilizacyjny), ale narodziły się idee urbanistyczne, których celem było ujarznienie tego nowego niebezpieczeństwa. Europa Środkowa miała swoje Paryże na taką skalę, na jaką to było możliwe.

48 Rehabilitacji urbanistyki Królestwa doby postyczniowej dokonuje obecnie M. Górzyński, por. choćby: *Papierowa metropolia? Projekty regulacyjne dla Warszawy na przełomie XIX i XX wieku: rekonesans badawczy*, [w:] *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Przestrzeń publiczna...*, s. 333-381.

Bibliografia

1. *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815-1914*, red. M. Getka-Kenig, A. Łupienko, Warszawa 2017.
2. *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Przestrzeń publiczna w miastach ziem polskich w długim dziewiętnastym wieku*, red. A. Łupienko, A. Zabłocka-Kos, Warszawa 2019.
3. Bugalski Ł., *Planty, promenady, ringi: śródmiejskie założenia pierścieniowe Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa*, Gdańsk 2020.
4. Chwałba A., *Festung Krakau. Kraków w cieniu twierdzy: 1850-1914*, Kraków 2022.
5. *Częstochowa. Dzieje miasta i klasztoru jasnogórskiego. W okresie niewoli 1793-1918*, t. 2, red. R. Kołodziejczyk, Częstochowa 2005.
6. Drejer J., *Pruska urbanistyka w Płocku – znaczenie historyczne i aktualne zagrożenia*, [w:] *Retablissement: preußische Stadtbaukunst in Polen und Deutschland [Urbanistyka pruska w Polsce i w Niemczech]*, red. Ch. Baier i in., Berlin 2016, s. 234-261.
7. Drexler I., *Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej*, Lwów 1916.
8. Dumala K., *Przemiany przestrzenne miast i rozwój osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869*, Wrocław 1974.
9. Fahey J. E., *Przemysł, Poland. A Multiethnic City During and After a Fortress, 1867-1939*, West Lafayette 2023.
10. Feliński R., *Budowa miast*, Lwów 1916.
11. Górzyński M., *Dziewiętnastowieczny Park Miejski w Kaliszu: ogród cywilizacji*, Kalisz 2019.
12. Harouel J.-L., *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIIIe siècle*, Paryż 1993.
13. Jastrzębska-Puzowska I., *Od miasteczka do metropolii: rozwój architektoniczny i urbanistyczny Bydgoszczy w latach 1850-1920*, Toruń 2006.
14. Kostof S., *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*, Londyn 2001.
15. Łupienko A., *Military aspects in the spatial development of the Polish cities in the nineteenth century*, „Acta Poloniae Historica” 2016, nr 114, s. 255-290.
16. Łupienko A., *Przestrzeń publiczna Warszawy w I połowie XIX wieku*, Warszawa 2012.
17. Łupienko A., *Urban Public Gardens in the Kingdom of Poland and Galicia in the First Half of the 19th Century*, [w:] *A City Entertains Itself – From the Middle Ages to 1848. Prague as the Centre of Cultural Life*, red. O. Fejtová, M. Maříková, J. Pešek, Praga 2021, s. 261-280.
18. Mintzker Y., *The Defortification of the German City, 1689-1866*, Cambridge 2012.
19. O'Reilly C. A., *The Greening of the City. Urban Parks and Public Leisure, 1840-1939*, Londyn 2021.
20. Ostrowska-Kębłowska Z., *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780-1880*, Poznań 2009.
21. Ostrowski W., *Świetna karta z dziejów planowania w Polsce, 1815-1830*, Warszawa 1949.
22. Pałat Z., *Architektura a polityka: gloryfikacja Prus i niemieckiej misji cywilizacyjnej w Poznaniu na początku XX wieku*, Poznań 2012.

23. Pawłowski K. K., *Urbanistyka „à la française”. Tysiąc lat doświadczeń i europejskich innowacji, dopełnienie obrazu, t. 2, Francja nowożytna: od narodzin absolutyzmu do epoki oświecenia*, Kraków 2017.
24. Rynkowska A., *Ulica Piotrkowska*, Łódź 1970.
25. *Stadt-Umbau: die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, red. G. Fehl, J. Rodriguez-Lores, Bazylea 1995.
26. Szczypiorski A., *Plan regulacyjny Pragi i Nowy Zjazd Feliksa Pancera*, „Rocznik Warszawski” 1964, t. 5, s. 101-122.
27. Szmelter A., *Początki urbanistyki współczesnej. Doświadczenia zagraniczne a środowisko warszawskich urbanistów przełomu XIX i XX w.*, Warszawa 2019.
28. Szwankowski E., *Ulice i place Warszawy*, Warszawa 1963.
29. Tołwiński T., *Urbanistyka, t. 1, Budowa miasta w przeszłości*, Warszawa 1934.
30. *Urbanistyka „à la française”. Tysiąc lat doświadczeń i europejskich innowacji – dopełnienie obrazu, t. 3, Od Wielkiej Rewolucji po nowe tysiąclecie: wiek XIX, epoka pragmatyzmu*, red. M. Wiśniewski, W. Wiśniewska, Kraków 2018.