



AKADEMIA
SZTUK
PIĘKNYCH
W GDAŃSKU

Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku
Wydział Architektury i Wzornictwa

Paulina Drewnowska

POSPACERUJ ZE MNĄ

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

ROZPRAWA DOKTORSKA

Promotor: dr hab. sztuki, dr inż. arch. Jacek Dominiczak,
profesor ASP w Gdańsku
Pracownia Projektowania Wnętrz Miejskich
Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku

Promotor pomocniczy: dr sztuki Tomasz Zmyślony

Nowy Staw - Gdańsk

2019

Spis treści:

ABSTRAKT	3
CZĘŚĆ PIERWSZA	5
WPROWADZENIE	5
1.1 Wstęp	5
1.2 Cel pracy	9
1.3 Pojęcia użyte w rozprawie	10
1.3.1 Homo Ambulans	10
1.3.2 Architektura Dialogiczna	11
1.3.3 Metoda Siatki Miejskiej oraz Kod Tożsamości Lokalnej	13
1.3.4 Wnętrze miejskie oraz sieć wnętrz miejskich	20
CZĘŚĆ DRUGA	21
PROBLEMY BADAWCZE, TEZA, METODA	21
2.1 Temat i problemy badawcze	21
2.1.1 Stan przestrzeni publicznej w małym mieście	22
2.2 Teza	24
2.3 Metoda	25
2.3.1 Metoda fenomenologiczna	25
2.3.2 Relacja dialogiczna w kontekście projektowania	26
2.4 Teorie i stany badań	29
2.4.1 Miasto ogrodów Ebeneзера Howarda (o idei Miasta-Ogrodu)	29
2.4.2 Miasto Promieniste Le Corbusiera (o idei Miasta-Maszyny)	32
2.4.3 Krytyka Miasta-Ogrodu oraz Miasta Promienistego	34
CZĘŚĆ TRZECIA	38
HOMO AMBULANS W MIEŚCIE	38
3.1 Typy Homo Ambulans	38
3.2.1 Typy użytkowe Homo Utens (Człowiek Używający)	41
3.2.1.a Pierwszy typ funkcjonalny: Ten-który-chodzi-pomiędzy	41
3.2.1.b Drugi typ funkcjonalny: Spacerowicz	42
3.2.1.c Trzeci typ funkcjonalny: Turysta	45
3.2.2 Typy pozafunkcjonalne Homo Attentus (Człowieka Uważnego)	46
3.2.2.a Pozafunkcjonalny typ pierwszy: Flâneur	46
3.2.2.b Pozaużytkowy typ drugi: Miejski Pielgrzym	48
3.3 Korelacje typów Homo Ambulans we wnętrzach miejskich	51

3.3.1 Korelacje ogólne i cechy wyróżniające typy	51
3.3.2 Miejski Pielgrzym i Turysta	53
3.3.3 Flâneur i Spacerowicz	55
CZĘŚĆ CZWARTA	58
WĘDRÓWKI	58
4.1 Flâneur	58
4.1.1 Wzorzec miejski dróg Flâneura	60
4.2 Miejski Pielgrzym	63
4.2.1 Pielgrzymowanie w tradycji chrześcijańskiej	64
4.2.2 Historia dróg pielgrzymich	70
4.2.3 Wzorzec miejski dróg Pielgrzyma	71
CZĘŚĆ PIĄTA	73
MAŁOMIEJSKI HOMO ATTENTUS	73
5.1 Flâneur Małego Miasta	73
5.1.1 Małomiejski Flâneur. Próba projektowa	75
5.2 Pielgrzym Małego Miasta	79
5.2.1 Małomiejski Pielgrzym. Próba projektowa	89
5.2.1.1 Pętla Turkusowa	90
5.2.1.2 Pętla Błękitna	96
5.2.1.3 Pętla Granatowa	102
5.2.1.4 Pętla Zielona	108
5.2.1.5 Pętla Ciemnozielona	114
5.2.1.6 Pętla Natury	120
5.3 Wnioski	131
BIBLIOGRAFIA	133
ŹRÓDŁA MAP, PLANÓW, FOTOGRAFII I ILUSTRACJI	137

ABSTRAKT

Celem mojej rozprawy doktorskiej jest próba zaawansowania wiedzy o publicznych wnętrzach niedużego miasta w oparciu o badania mojego rodzinnego miasteczka Nowego Stawu.

W pracy pytam czy możliwe jest zaprojektowanie przestrzeni małych miast w sposób odpowiadający potrzebom pozafunkcyjnych wzorców zachowań, które zwykle pomijane są w procesie projektowania publicznych wnętrz miasteczek. Do typologii *Homo Ambulans*, *Człowieka Chodzącego*, zawierającej w sobie dobrze znaną grupę typologiczną *Homo Utens* (*Człowieka Używającego*) wprowadzam nową grupę: *Homo Attentus* (*Człowieka Uważnego*), w której zestawiam istniejący już w teorii architektury typ *Flâneura*, miejskiego włóczęgi, z nieużywanym dotąd typem *Miejskiego Pielgrzyma*.

W odniesieniu do wnętrz małego miasta ukazuję, że przestrzeń miejska zaprojektowana w oparciu o zrozumienie 1) pozafunkcyjnych zachowań *Homo Attentus* i 2) geometrycznej specyfiki sieci ulicznej małego miasta, może powołać do życia postacie *Małomiejskiego Flâneura* i *Małomiejskiego Pielgrzyma*.

W pracy podejmuje próbę projektową w formie wielu interwencji w przestrzeń publiczną Nowego Stawu, której rezultatem jest ujawnienie systemu wnętrz miejskich umożliwiających odbycie miejskich wędrówek przekraczających formułę jedynie funkcjonalnego charakteru.

Praca ta jest próbą zbudowania nowych odgałęzień architektury dialogicznej zainicjowanych w pracach Jacka Dominiczaka.

ABSTRACT

The goal of my doctoral dissertation is the attempt to advance knowledge on the public interiors in a small town basing the research on Nowy Staw, my hometown.

In my work, I ask a question if it is possible to design the space of small towns in a way that meets the needs of non-functional behavioral patterns, which are usually overlooked in the process of designing the public interior. To the typology of *Homo Ambulance, the Walking Man*, which contains the well-known typological group *Homo Utens (Man Processing)*, I introduce a new group: *Homo Attentus (Man Observing)*, in which I juxtapose already existing in the theory of architecture the *Flâneur* type, the urban vagabond, with the *Urban Pilgrim* type never used before.

In relation to the interiors of a small town, I show that urban space designed on the basis of understanding 1) non-functional behavior of *Homo Attentus* and 2) the geometric character of a small town's street network, can bring to life characters of the *Small Town Flâneur* and the *Small Town Pilgrim*.

In my thesis I attempt to redesign the public space of Nowy Staw in the form of many interventions which result in a revealing system of urban interiors enabling wandering beyond the formula of just functional character.

The dissertation is an attempt to build new branches of dialogue architecture initiated in the works of Jacek Dominiczak.

CZĘŚĆ PIERWSZA

WPROWADZENIE

“(...) spacerowanie w dzisiejszej kulturze stało się jednym ze
sposobów doświadczania miasta (...)”

Dyskursywne i tekstowe reprezentacje współczesnej przestrzeni miejskiej,

Beata Duda (2015)

1.1 Wstęp

Wraz z pojawieniem się w miejskim ruchu aut, tramwajów i autobusów, chodzenie utraciło swój prymat. Jednak to właśnie chodzenie pozwala ludziom najpełniej doświadczyć miasta. Możliwości jakie daje piesze przemieszczanie się wychodzą daleko poza funkcjonalne ramy i mogą odegrać znaczącą rolę w kształtowaniu nie tylko wnętrz miejskich, ale i wnętrza samego człowieka.

Funkcjonalizm przyzwyczaił ludzi do planowania konkretnych celów i oczekiwania konkretnych skutków działania. Wszystko, w mieście i w domu, miało być skonstruowane “po coś”. Architektura utrzymana w tej formule służy do *używania*. Staje się narzędziem, którego używanie przybliża zrealizowanie celu. Jej logiczne oraz przewidywalne wnętrza miejskie są tłem działania *Człowieka Używającego*, *Homo Utens*¹, którego aktywności są zawsze celowe i produktywne. Le Corbusier zaleca formowanie architektury w oparciu o linie proste, które według niego uzdrawiają duszę miejskiego człowieka. Miasto funkcjonalne odrzuca “krzywe” ulice, ponieważ Le Corbusier postrzegał je jako efekt niedbałości, który dodatkowo blokował standaryzację miejskiej przestrzeni². Moim zdaniem ukształtowany w ten sposób obraz miasta funkcjonalnego nie

¹ łac. Homo Utens (z łac. utor, uti - używać, korzystać z czegoś) Człowiek używający. Pojęcie wprowadzam w tej pracy dla określenia osoby reprezentującej funkcjonalne sposoby korzystania z przestrzeni miasta.

² Le Corbusier, *Urbanistyka*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2015, s. 42

proceeds neither to strengthening, nor to the blossoming of the city's potential. It is evident especially in the case of small towns, where the loss of local identity has become an effect of changes supported by slogans of functionality and along with them, the aesthetics of international style. Small towns, wanting to raise their status, copy solutions used in metropolises, not realizing that precisely in small-townness lies their advantage. Moreover, they change their non-conforming character within functional frameworks, fitting public space into generally accepted urban norms, which are not always appropriate for the given interior. An example of such actions is the building of residential blocks on the territory of historical quarters without respecting their historical building lines or random delineation of small towns' boundaries in old street grids and the effect of disturbing their historical geometry.

Architects forgot that in project design we can go beyond what is functional. Jacek Dominiczak points this out on the last pages of his book "Miasto Dialogiczne i inne teksty rozproszone" where he describes the experience of emptiness³, which he experienced in the space projected by Luis Kahn. He wrote about "primal feeling of being here and now", about a feeling that does not fit within the framework of functional architecture.

Of course, one must have awareness of the cause-and-effect chain, which will play out in space, but I believe it should not be the only foundation of creative actions but only one of its foundations. Prioritizing above all else functionality emphasizes the utilitarian character of space, but simultaneously ignores its important artistic aspects.

Therefore, I believe that the city and its urban interior should respond to needs not only resulting from the physicality of man, but also to those, less obvious, being the result of human emotions. I am paying the same attention to non-functional aspects of *using* the city. In this work, my aim is

³ Emptiness not in a functional sense, but emptiness as a space of thanks, from which the possibility of reflection arises.

zaakcentowanie istnienia figur miejskich wędrowców, których zachowania wychodzą poza użytkowe wzorce: to istniejący już w literaturze *Flâneur*⁴ i wprowadzany przez mnie *Miejski Pielgrzym*. Obaj nie zastępują tradycyjnych form miejskich piechurów, a stanowią dopełnienie postaw *Homo Utens* obecnie akceptowanych i uznawanych w projektowaniu miast. *Miejski Pielgrzym* i *Flâneur* to różne postaci, ponieważ reprezentują różne postawy percepcyjne. Obie uosabiają odmienne sytuacje miejskiego spotkania, ale też obie wyrażają humanistyczną idee obecności w przestrzeni miejskiej.

Przedstawiając w niniejszej rozprawie doktorskiej moje rodzinne miasto Nowy Staw zauważam, że odpowiedzią na utratę lokalnej tożsamości niedużych miast może być zwrócenie się ku zrozumieniu pozafunkcyjnych sposobów doświadczania przestrzeni wewnątrz miejskich. Pierwszym krokiem ku takiej humanizacji architektury małego miasta jest przyjęcie przez twórcę-architekta postawy dialogicznej, która nakłania go do odkrycia typologii architektury miasta, jej fenomenu, do przyjęcia z troską i szacunkiem zastanego krajobrazu miejskiego, aby w dialogu z nim tworzyć w miastach prawdziwie lokalne publiczne i wspólne przestrzenie. Narzędziem, którego intencją jest pomóc, jest powstały w następstwie badań nad siatką wewnątrz miejskich Kod Tożsamości Lokalnej⁵.

Drugim kierunkiem moich działań jest odpowiedź na postawione przeze mnie pytanie: czy możliwe jest wędrowanie *Flâneura* oraz *Miejskiego Pielgrzyma* we wnętrzach małego miasta? Uważam, że dzięki dodaniu do małomiejskiej struktury funkcjonalnej pozafunkcyjnych ścieżek, rizomatów⁶ *Flâneura* i pętli

⁴ Pojęcie miejskiego wędrowcy zwanego *Flâneurem* po raz pierwszy pojawia się w literaturze w nieukończonych *Pasażach* autorstwa Waltera Benjamina, inspirowanego się poezją Charles Baudelaire'a.

⁵ Kod Tożsamości Lokalnej jest narzędziem umożliwiającym projektowanie miasta w sposób dialogiczny. Możemy go określić stosując fenomenologiczną metodę Siatek Miejskich, będących teoretycznym odpowiednikiem map mentalnych, czyli ich uproszczoną geometrią.

⁶ Rizomaty - pojęcie, które wprowadzam w celu nazwania sieci ścieżek miejskich, którymi porusza się *Flâneur*. Źródłostów zaczerpnęłam z prac Gilles Deleuze oraz Félix Guattari,

wędrownych *Miejskiego Pielgrzyma*, figury te będą stanowić uzupełnienie aktualnych programów projektowania wnętrz małych miast. Ponadto w ten sposób struktura funkcjonalna zostanie uzupełniona o dbałość o dobre samopoczucie małomiasteczkowych *Homo Ambulans*⁷.

Obydwa kierunki starań mają na celu zaawansowanie wnętrz miejskich w sposób, który otworzy miasto na pozafunkcjonalne sposoby doświadczania miejsc. Spodziewam się, że efektem tych działań będzie poprawa jakości zamieszkiwania w małym miasteczku. Umożliwienie mieszkańcom i odwiedzającym odbycia pieszej wędrówki w wymiarze pozafunkcjonalnym może przyczynić się do doświadczania przez nich różnych stanów dobrego samopoczucia⁸. Może również pomóc w odnalezieniu w sobie *pierwszego człowieka* - idąc za myślą Rousseau⁹ - pierwotnego, prawdziwego, który w naturalny sposób kocha siebie. To podnosi rangę aktu chodzenia, który będzie nie tylko najprostszym sposobem przemieszczania się człowieka, ale stanie się sposobem doskonalenia duchowego.

którzy wprowadzili do teorii języka pojęcie sieci rizomatycznej (z fr. rhizome - kłącze) zobrazowanej przy pomocy kłącza.

⁷ *Homo Ambulans* - Człowiek Chodzący. Pierwszym skojarzeniem *Ambulans* w języku polskim jest ambulans jako karetka pogotowia. Jej nazwa wywodzi się z Francji, gdzie lekarz z czasów Kampanii Napoleońskich Dominique-Jean Larrey jako pierwszy ratował rannych na polu bitwy. Wykorzystywał w tym celu lekki wózek ciągnięty przez konia lub prowadzony przez człowieka. Jednak źródłosłów *Homo Ambulans* upatruję w łacińskim *ambulō, ambulāre*, co oznacza przechadzać się pieszo.

⁸ Pierwszym z nich jest przyjemność, która cechuje się miłymi doznaniem (w akcie chodzenia zależna jest od tego, co napotkamy na swej drodze). Drugą jest radość, która w odróżnieniu od przyjemności wzrasta w momencie powtarzania wędrówki. Kolejną jest pełnia, dzięki której czujemy nasze życie. Czwartą jest szczęście, ponieważ w akcie chodzenia doświadczamy daru pięknej chwili, daru życia. Ostatnim stanem dobrego samopoczucia jest spokój, którego doświadczamy idąc bez uczucia oczekiwania otrzymania czegoś w zamian. (F. Gros, *Filozofia chodzenia*, Warszawa 2015, s.151-198)

⁹Gros Fredric, *Filozofia chodzenia*, Wydawnictwo Czarna Owca, Warszawa 2015, s.75-82

1.2 Cel pracy

Celem mojej rozprawy doktorskiej jest próba zaawansowania badań nad publicznymi wnętrzami niedużego miasta. W pracy stawiam pytanie czy możliwe jest zaprojektowanie przestrzeni małych miast w sposób odpowiadający potrzebom pozafunkcyjnych wzorców zachowań, zwykle pomijanym w procesie projektowania publicznych wnętrz miasteczek. Wprowadzam do języka projektowego figurę *Homo Ambulans*¹⁰, *Człowieka Chodzącego*, zawierającą w sobie dwa typy miejskich piechurów: *Homo Utens*¹¹ (*Człowieka Używającego*) oraz *Homo Attentus*¹² (*Człowieka Uważnego*). W tej ostatniej grupie zestawiam istniejący już w teorii architektury, pozafunkcyjny typ *Flâneura*, miejskiego włóczęgi, z nieużywanym dotąd w terminologii projektowania wnętrz miejskich typem *Miejskiego Pielgrzyma*. Praca ta jest próbą zbudowania nowych odgałęzień architektury dialogicznej.

¹⁰ łac. *Homo Ambulans* (z łac. ambulō, ambulāre - chodzić) - Człowiek Chodzący. Pojęcie te wprowadzam dla określenia postawy człowieka przemieszczającego się pieszo we wnętrzach miejskich (pojęcie rozwinięte w dalszej części pracy)

¹¹ łac. *Homo Utens* (z łac. utor, uti - używać, korzystać z czegoś) Człowiek Używający. Pojęcie to wprowadzam dla określenia postawy człowieka, który podczas pieszego przemieszczania się po mieście kieruje się względami funkcjonalnymi i konsumpcyjnymi (pojęcie rozwinięte w dalszej części pracy). Figura *Homo Utens* zawiera się w zbiorze *Homo Ambulans*

¹² łac. *Homo Attentus* (z łac. attenta, attentum - uważny, baczny, troskliwy) Człowiek Uważny, Refleksyjny. Pojęcie te wprowadzam w tej pracy jako nazwę dla pozafunkcyjnych figur miejskich wędrowców, kierujących się w swej wędrówce względami duchowymi, wychodzącymi poza ramy konsumpcyjne. Figura *Homo Attentus* zawiera się w zbiorze *Homo Ambulans*

1.3 Pojęcia użyte w rozprawie

1.3.1 Homo Ambulans

“Tyle a tyle lat i dni spośród przeznaczonych tobie już upłynęło - dokąd zaszedłeś w świecie? (...) Jak daleko zawędrowałeś?”

Droga człowieka według nauczania chasydów.

Martin Buber (1948)

Jedną z pierwszych, fizycznych aktywności człowieka jest chodzenie. Już od wieku niemowlęcego człowiek ćwiczy swoje ciało by sprostało temu wyzwaniu. Pierwszy krok dziecka to szalenie ważne wydarzenie w jego życiu, natomiast każdy kolejny, już pewniejszy, sprawia, że chodzenie staje się codziennością, tłem dla innych aktywności. W wyniku wrodzonej potrzeby ruchu chodzenie towarzyszy nam przez całe życie. Jest przyjemnością, nie wymaga bogactw, jest dane człowiekowi. Jego dopełnieniem jest zatrzymanie — postój, chwila wytchnienia, nadający chodzeniu sekwencję. Można więc założyć, że człowiek *idzie* życie.

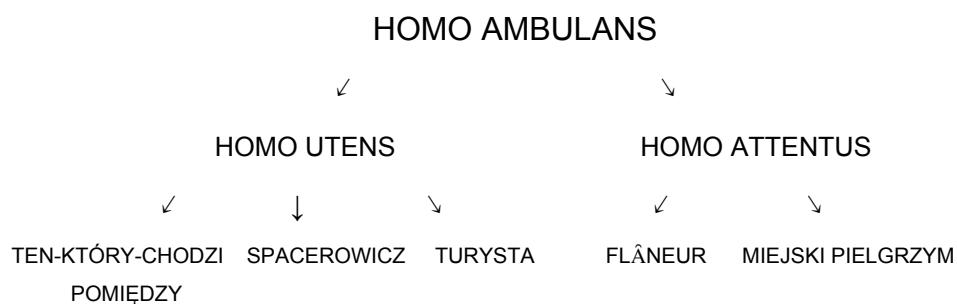
Chodząc możemy najpełniej wyrazić swą autonomię. Jako byt *obdarzony samoświadomością*¹³, człowiek w akcie chodzenia może zarówno uświadomić sobie siebie samego, spotkać drugiego człowieka oraz doświadczyć otaczającego *ich* świata.

W pracy tej opisuję dwie grupy *Homo Ambulans*, które reprezentują dwa typy pieszego przemieszczania się: pierwszy, funkcjonalny, który posiada konkretne, użytkowe założenia oraz drugi, pozafunkcjonalny, którego podtypy reprezentują *Flâneur* oraz opisany przeze mnie *Miejski Pielgrzym*. *Flâneura* oraz *Miejskiego Pielgrzyma* zaliczam to grupy *Homo Attentus*¹⁴, która stanowi uzupełnienie

¹³ E. Fromm, *Mieć czy być*, Poznań 2006, s. 21

¹⁴ łac. *Homo Attentus* (z łac. *attenta*, *attentum* - uważny, bacny, troskliwy) Człowiek uważny, refleksyjny. Pojęcie te wprowadzam w tej pracy jako nazwę dla pozafunkcjonalnych figur miejskich piechurów, zawierających się w zbiorze *Homo*

kategorii *Homo Utens* w zbiorze *Homo Ambulans*.



Skupiając się w niniejszej pracy na *Homo Attentus*, chciałabym podkreślić wagę pozafunkcyjnych sposobów przemierzania wnętrza miejskich. Widzę w nich sposób na odkrycie i przywrócenie wagi lokalnej tożsamości miasta w sensie poznania charakteru miasta i jego systemu wnętrza miejskich.

1.3.2 Architektura Dialogiczna

Kluczową rolę w zrozumieniu Architektury Dialogicznej odgrywa *spotkanie*. Jacek Dominiczak definiuje je jako spotkanie różnych architektur¹⁵ wzajemnie przenikających się wnętrza miejskich: wnętrza architektonicznych i wnętrza urbanistycznych. Dialogiczna relacja występująca pomiędzy nimi daje jeden ciągły system miejski, zbudowany z materii i pustki. Pustka w tym rozumieniu jest przestrzenią *pomiędzy* ścianami oraz murami i to ona jest przestrzenią spotkania różnych architektur.

Ambulans

¹⁵ J. Dominiczak, *Miasto Dialogiczna i inne teksty rozproszone*, Gdańsk 2016, s. 126-127

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Ilustracja 1

"Młode powinno otoczyć opieką stare, szczególnie w sytuacji, gdy *stare* jest słabe i milczące" (Jacek Dominiczak na wykładach) Fotografia autorstwa Joyce

Tennessee pod tytułem *Peter holding William* (1989, część cyklu

"Transformations"), którą Jacek Dominiczak wskazuje na analogie etyki i architektury. Dostęp z dnia 27.03.2019

<https://i.pinimg.com/564x/e9/40/44/e9404432115c580a206b433e0401a097.jpg>

W tym ujęciu krytyczne dla projektanta jest spotkanie projektowanego *nowego* z tym co już *istnieje*. Juliusz Żórawski uważał, że praca architekta jest zawsze kontynuacją, ponieważ pracuje on nad formą miasta¹⁶, która istniała wcześniej.

¹⁶ Juliusz Żórawski, *O budowie formy architektonicznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1973

Według Jacka Dominiczaka sytuacja ta przynależy etyce architektury, w związku z tym potrzebuje szacunku relacji i odpowiedzialności *nowego* względem *starego-istniejącego*, które ma prawo istnieć dalej reprezentując swoją jakość i estetykę. *Nowe* powinno otoczyć opieką *istniejące*, szczególnie w sytuacji, gdy *istniejące* jest *stare*. Wynikiem *dialogicznego spotkania* architektur jest kontynuacja, której pomocnym narzędziem jest opracowany przez Dominiczaka Kod Tożsamości Lokalnej powstały w oparciu o jego Metodę Siatek Miejskich.

1.3.3 Metoda Siatki Miejskiej oraz Kod Tożsamości Lokalnej

Dzięki geometrycznej analizie istniejącej struktury wnętrz miejskich wykonanej przy użyciu Metody Siatki można określić Kod Tożsamości Lokalnej (KTL) danej miejscowości. Jest on narzędziem umożliwiającym planowanie miasta ze zrozumieniem kluczowych elementów jego lokalnej tożsamości. Dokonuje się to poprzez określenie zastanych, przestrzennych cech struktury i architektury wnętrz miejskich. Badania geometrii miasta odwołują się nie tyle do historii, a do zastanych, przestrzennych danych, wynikających z obecnego ukształtowania wnętrz miejskich. KTL może być wykorzystywany przez miejskich projektantów nie tylko jako narzędzie pomagające określić charakter organizacji przestrzennej, lecz jako zbiór wytycznych pomagających im w kreowaniu wyglądu wnętrz miast, który wzmocni miejską lokalną tożsamość. Kod Tożsamości Lokalnej jest punktem wyjścia dla działań twórczych utrzymanych w formule Architektury Dialogicznej¹⁷.

¹⁷J. Dominiczak we wprowadzeniu do *Local Identity Code for Central Fremantle. Source and Design Code*, The City of Fremantle 2007-2008, J. Dominiczak, M. Zawadzka, A. Kiera.

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 1

Nowy Staw. Geometria miasta (linie centralne ulic)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw



Rysunek 2

Nowy Staw. Geometria miasta

Siatka Niebieska (geometryczny wzór siatki ulicznej)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw



Rysunek 3

Nowy Staw. Geometria miasta

Siatka Żółta (geometryczny wzór siatki ulicznej)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 4

Nowy Staw. Geometria miasta

Siatka Czerwona (geometryczny wzór siatki ulicznej)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw



Rysunek 5

Nowy Staw. Geometria miasta

Siatka Zielona- siatka rzeki (geometryczny wzór siatki ulicznej)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw



Rysunek 6

Nowy Staw. Geometria miasta

Siatki Czerwona, Niebieska, Żółta oraz Zielona.

Wzory prostokątne siatek wewnątrz ulicznych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw

1.3.4 Wnętrze miejskie oraz sieć wewnątrz miejskich

Iwona Cała napisała: “Miasto nie istnieje bez architektonicznej formuły przestrzennej. Ta ścisła korelacja pojęć *miasto* i *architektura*, pozwala spojrzeć na strukturę miejską jak na system połączonych wnetrz”¹⁸. Wnętrza te stanowią jeden twór, jedno ciało spajające pustkę i materię, stanowią miasto. Pustka w tym rozumieniu nie jest przestrzenią osamotnienia jak pisał o tym Rudolf Arnheim¹⁹, a jest przestrzenią spotkania.

Wnętrza miejskie są nośnikiem sytuacji dialogicznej w architekturze miasta. Są to trójwymiarowe przestrzenie urbanistyczne i architektoniczne — ulice i place — korytarze i pokoje. Przestrzeń miasta interpretowana jest według tych samych kryteriów co przestrzeń budynków. W tym sensie chodniki i jezdnie są podłogą, nieboskłon sufitem, a fasady budynków miejskimi ścianami. Ściany stanowią ważny element wnętrza miejskiego²⁰, ponieważ odbierane są jako bariery pomiędzy wnetrzami prywatnymi, a wnetrzami publicznymi, do których zaliczamy wszystkie miejsca spotkań mieszkańców: od ulic i placów, po pasáže centrów handlowych i nawy kościołów, które tworzą sekwencję miejsc — sieć wnetrz miasta.

¹⁸ I. Cała, rozprawa doktorska: *W objęciach miasta. Architektura jako emanacja bliskości*. Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku, Gdańsk 2017, s. 49

¹⁹ R. Arnheim, *Dynamika formy architektonicznej*, Łódź 2016, s. 32

²⁰ O roli fasad w tkance miejskiej pisała Monika Zawadzka w rozprawie doktorskiej *Miejsca-zetknięcia-fasad jako zagadnienie spójności i dynamiki formy urbanistycznej*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2013

CZEŚĆ DRUGA

PROBLEMY BADAWCZE, TEZA, METODA

2.1 Temat i problemy badawcze

Wnętrzami miejskimi w rodzinnym miasteczku zajmowałam się w pracy magisterskiej obronionej w 2013 roku²¹. Podczas badań odkryłam Nowy Staw²² jako miasto trzech kultur: ewangelickiej, katolickiej i żydowskiej. W efekcie prac badawczych skupiłam się na trzech miejscach na nowostawskiej mapie, które z perspektywy czasu mogę nazwać *miejskami do zatrzymania*. W pracy doktorskiej koncentruję się na innym wymiarze miejskości. Nie na pojedynczym miejscu, które staje się miejscem zatrzymania, ale na wielu, które mogą stworzyć system umożliwiający wędrowanie wykraczające poza potrzeby funkcjonalne. Charakter powstałego w ten sposób systemu wynika z badań nad percepcją geometrii siatek wewnątrz miejskich Nowego Stawu.

²¹ Praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. ASP Jacka Dominiczaka. Tytuł pracy: Miejski park przy starej synagodze. Małe miasto a przestrzenne relacje międzyludzkie, ASP Gdańsk 2013

²² Nowy Staw położony jest na obszarze Żuław Wiślanych. Miejscość w 1329 roku otrzymała prawa lokacyjne. Było to efektem polityki gospodarczej prowadzonej przez Zakon Krzyżacki na ziemiach Pomorza Gdańskiego. Nowy Staw posiada, rzadko zachowany w północnej Polsce średniowieczny, miejski układ urbanistyczny, który w 1976 roku na mocy Decyzji Urzędu Wojewódzkiego został wpisany do rejestru zabytków. W uzasadnieniu czytamy: *Zespół urbanistyczny Nowego Stawu, z ukształtowaną w średniowieczu siatką ulic, historyczną zabudową rynku i pierzei ulicznych, obiektami monumentalnego budownictwa sakralnego i użyteczności publicznej oraz cennymi elementami krajobrazu (parki, cmentarze, rzeka z jej otoczeniem), podlegają ochronie prawnej jako dobro kultury narodowej.* (Decyzja Urzędu Wojewódzkiego w Elblągu z dnia 20.05.1976r. Nr. rejestru 1/76, s. 4) Ponadto oprócz zachowanego lokacyjnego układu miasta na jego niepowtarzalność wpływają również ciekawe dzieje historyczne miasteczka.

2.1.1 Stan przestrzeni publicznej w małym mieście

W dotychczasowym modelu projektowania miast jednym z najwyższych priorytetów jest wygoda użytkowników. W skali miejskiej rozumiana jest przede wszystkim jako komfortowe i szybkie, najlepiej po prostych drogach, przemieszczanie się w przestrzeni miejskiej. W efekcie tego pojazdy zdominowały ulice wielkich miast, wypierając wolniejsze i wymagające więcej wysiłku sposoby przemieszczania się²³. Współgrało to z kapitalistyczną kulturą, w której powolność jest synonimem zacołania, a błędzenie — stratą cennego czasu.

Obecnie zaobserwowano trend, w którym powolność staje się wyznacznikiem dobrej jakości życia. Coraz częściej wnętrza publiczne wielkich miast projektowane są w sposób zachęcający do chodzenia pieszo. Niestety nadal dzieje się to jedynie w aspekcie funkcjonalnym - chodzenie po mieście ma założony, zaprojektowany cel, co powoduje, że piechur nie ma możliwości zagubienia się w mieście. Le Corbusier, jeden z pomysłodawców współczesnego miasta, uznawał błędzenie za niepotrzebne. Nie widział w nim niczego pozytywnego, wręcz przeciwnie, uważał, że krzywe drogi są pozostałością przypadkowo wytyczonych tak zwanych oślich ścieżek, które z biegiem czasu, przez utrwalenie i przyzwyczajenie, nabrały charakteru głównych tras miejskich²⁴. Wraz z nadejściem Modernizmu krzywe drogi straciły rację bytu. Stąd miasto zaprojektowane przez Le Corbusiera wyprostowało ośle ścieżki, przekształcając je w stworzone do szybkiego ruchu samochodowe arterie. Piechurzy zostali zepchnięci na wąskie chodniki budowane wzdłuż tychże arterii lub na szerokie, otwarte “ciągi piesze”. Nie dawały one jednak swym piechurom ani zaciekawienia urozmaicheniem, ani schronienia w skomplikowanym rysunku trasy.

²³ Komunikacja samochodowa umożliwiła podniesienie jakości życia mieszkańców dając na przykład możliwość zamieszkiwania w domach na tanich gruntach podmiejskich.

²⁴ Le Corbusier, *Urbanistyka*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2015, s. 37-43

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 7

Zestawienie układów przestrzennych sieci ulicznych Wenecji z siecią drogową Brasílii. Na rysunkach zachowano tą samą skalę. Wenecja prezentuje obraz miasta średniowiecznego, natomiast wybudowana w 1960 roku Brasília (projektu Lúcia Costy i Oscara Niemeyera) to obraz miasta modernistycznego. Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Earth

Małe miasteczka, uwikłane w kompleks prowincji, starają się sprostać wyzwaniom jakie stawia im kapitalistyczna kultura, a ta z racji kultu idei wzrostu, ich małość postrzega jako wadę. Stąd tak łatwo mieszkańcy niedużych miast ulegają modnym symbolom nowoczesności. Przede wszystkim chcą, jak mieszkańcy metropolii, używać aut. Nie widzą przy tym pozytywnego potencjału jaki kryje nieduża wielkość miasta. Z drugiej strony istnieje zagrożenie, że sekwencja miejsc ułożona na planie małego miasta może nie być dla pieszego wystarczająco złożona i interesująca, szczególnie w przypadku miejskiego włóczęgi, *Flâneura*, który “przyszedł” do małego miasta z metropolii. **Tu rodzą się pytania — jakiej transformacji potrzebują wnętrza małego miasta by pomieścić w sobie figurę *Flâneura* w jej nowym, małomiejskim wymiarze - *Flâneura Małego Miasta*? Czy znajdują się w miasteczku rytualne trasy dla drugiego miejskiego pozafunkcjonalnego piechura - *Małomiejskiego Pielgrzyma*? Czy i jak małe miasto dla swoich mieszkańców może być miejscem radości eksplorowania i kultywowania przestrzeni miejskiej i w tym sensie stać się alternatywą dla życia w dużym mieście?**

2.2 Teza

Sieć wewnątrz małego miasta zaprojektowana w oparciu o zrozumienie pozafunkcyjnych zachowań *Homo Attentus* może powołać do życia postacie *Flâneura Małego Miasta* i *Pielgrzyma Małego Miasta*.



Rysunek 8

Nowy Staw. Plan miasta figura-tło z zaznaczonym układem wewnątrz miejskich

Kolorem czarnym zaznaczone zostały budynki, kolorem szarym wnętrza publiczne, kolorem białym - miejsca półpubliczne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw

2.3 Metoda

Temat rozprawy doktorskiej porusza zagadnienie pieszego, pozafunkcjonalnego przemieszczania się we wnętrzach **małego** miasta. Przywołana zostaje nieużywana w tym kontekście figura *Flâneura* i powołana przeze mnie figura *Miejskiego Pielgrzyma* — obie jako *Homo Attentus*, pozafunkcjonalne typy *Homo Ambulans*. W rozważaniach odwołuję się do metody fenomenologicznej i dialogicznej relacji, którą Jacek Dominiczak interpretuje jako relację między architekturami wnętrz miejskich.

2.3.1 Metoda fenomenologiczna

Rozpoczynając badania Nowego Stawu związane z pracą magisterską dotykałam zagadnień jego historii, zmian gospodarczo-politycznych oraz obecnej kondycji Nowostawian. Kontynuując analizy Nowego Stawu na etapie studiów doktorskich wychodzę poza tę formułę zwracając się ku metodzie fenomenologicznej Romana Ingardena.

Badając istniejącą architekturę wnętrz miejskich można zbliżyć się do opisu ich fenomenu. Zakłada to wzięcie w nawias historycznego i społecznego kontekstu oraz skupienie się na zmysłowej percepcji przestrzeni *tu i teraz*. Metoda fenomenologiczna hołduje uważności i refleksji, która pomaga ujrzeć istotę rzeczy, tego w jaki sposób dana rzecz się nam jawi. Patrząc przez ten pryzmat na tkankę miejską mogę, idąc za Husserlem poznać jej realność, jej stan rzeczy²⁵. Jednak pierwszym krokiem ku poznaniu jest intencja, która według Ingardena jest podstawą ontologii sztuki. Wychodzi ona *na przeciw*, co jest cechą dialogiczności. Stawia pytania, na które odpowiedzią jest zobaczenie i doświadczenie obrazów *tu i teraz*. Dopiero refleksja przywołuje przeszłość i pamięć a w przypadku miasta pamięć i wiedzę o jego przestrzennej organizacji.

Poszukując przestrzeni dla *Flâneura Małego Miasta* przeprowadzam

²⁵ Husserl uważał, iż należy przyjąć świat takim jakim on nam się zmysłowo, w ten sposób możemy poznać jego fenomen.

analizy geometryczne sieci wewnątrz miejskich małego miasta, rysuję nowostawskie teoretyczne mapy mentalne²⁶ i porównuje je z wybranymi mapami pasażów paryskich, które były tłem wędrówek prototypowego *Flâneura*. Poszukując przestrzeni dla *Pielgrzyma Małego Miasta*, przeanalizowałam również wybrane kalwarie, będące scenami tradycyjnych pieszych peregrynacji na stosunkowo małych obszarach.

2.3.2 Relacja dialogiczna w kontekście projektowania

Jestem przekonana, że współcześnie człowiek coraz mocniej odczuwa kryzys zagubienia, zmienności i natłoku informacji w świecie konsumpcji. Według Teresy Żółkowskiej odpowiedzią na ten kryzys jest dialog. Przypisuje mu ona dwa znaczenia.

Pierwsza interpretacja dialogu określa go jako ułatwiającą współzycie rozmowę. Jest to swego rodzaju niezubożająca dla obydwu stron wymiana informacji²⁷.

Drugie rozumienie dialogu wychodzi poza potoczne definiowanie. Określa ono dialog jako spotkanie Ja z Innym / Ja z Ty, spotkanie będące relacją, w której dochodzi do zmiany Ja na Ty.

Określenie Inny / Ty jest różnie formułowane przez filozofów dialogu. Emmanuel Levinas, filozof dialogu i fenomenolog, postrzega drugiego człowieka jako Drugiego. Uważa, że etyczna relacja Ja-Drugi zobowiązuje Ja do wzięcia odpowiedzialności za Drugiego co jednocześnie ogranicza wolność Ja²⁸. Odpowiedzialność za Drugiego sprawia, że Ja stawia się na miejscu Drugiego, a idąc dalej Ja przyjmuje na siebie zarówno cierpienia jak i miłości Drugiego²⁹.

²⁶ Opracowane przeze mnie siatki wewnątrz miejskich Nowego Stawu są teoretycznymi mapami mentalnymi miasta.

²⁷ T. Żółkowska, *Ja, Ty, Inny - Dialog?*, Studia Edukacyjne nr 28/2013, Wydawnictwo Naukowe UAM, s. 17

²⁸ "Wolność jest natychmiast ograniczana przez jej odpowiedzialność", E. Levinas, *Czas i to co inne*, Warszawa 1999, s. 43

²⁹ "(...) nie będąc zmuszonym wziąć za niego odpowiedzialności; jego odpowiedzialność spada na mnie (...) jestem odpowiedzialny za jego własną odpowiedzialność." E. Levinas *Etyka i nieskończoność*, Kraków 1991, s. 55-56

Kolejny wybitny filozof dialogu, badacz chasydyzmu, Martin Buber w dziele *Problem Człowieka* pisał: (...) *człowiek staje się osobą dopiero w relacji do Ty* (...) ³⁰. W tej relacji/spotkaniu Buber zawsze widzi ukryte znaczenie, które prowadzi do budowania rzeczywistych związków, będących podstawą prawdziwego życiowego spełnienia ³¹. Buber, w odróżnieniu od Levinasa uważa, że Ja ma wybór wejścia w relację z Ty, jednak ta relacja wyboru sprawia, że Ja jednocześnie wybiera i jest wybierane, że *relacja jest wzajemnością* ³² w której Człowiek staje się Ja dzięki Ty.

U wspomnianych filozofów relacja Ja-Drugi odnosi się do osób. Jacek Dominiczak dokonując przełożenia tej relacji na rzeczy materialne, buduje etykę architektury, w której relacja Ja - Drugi zachodzi pomiędzy przedmiotami architektury. W tym rozumieniu relacja dialogiczna jest *spotkaniem* architektur.

W perspektywie architektury dialogicznej można dostrzec wiele płaszczyzn dialogu ponieważ relacje między przedmiotami wyznaczają ³³ złożoną przestrzeń miasta.

Jedna z nich zachodzi pomiędzy twórcą budynku a przestrzenią, w której ten budynek ma zaistnieć (za każdym budynkiem zawsze stoi człowiek, który go stworzył). To dialogiczna postawa architekta, który widzi kontekst, objawia dialogiczność samego dzieła architektury. Otwartość serca i jasne spojrzenie twórcy pozwala dostrzec budynek jako *nowe* otoczone przez zastane, *istniejące* - jako budynek z konkretnym sąsiedztwem, z którym może połączyć go wręcz intymna relacja.

³⁰M. Buber, *Problem Człowieka*, Warszawa 1993, s. 126

³¹M. Buber, *Droga człowieka według nauczania Chasydów*, Warszawa 2004, s. 46

³²M. Buber, *Problem Człowieka*, Warszawa 1993, s. 126

³³R. Arnheim, *Dynamika formy architektonicznej*, Łódź 2005, s. 24

Druga perspektywa spotkania zachodzi u odbiorcy dzieła architektury, który zauważa jego dialogiczność; widzi jego współgranie z otoczeniem. Dzieło architektury nigdy nie może być abstrahowane. Nie jest dziełem malarskim mogącym zaistnieć w tej czy innej galerii, nie jest utworem muzycznym, który rozbrzmiewa w różnych wnętrzach. Dzieło architektury zawsze jest osadzone w pojedynczym i realnym miejscu, jest więc najbardziej realnym z dzieł twórczych człowieka. Doświadczane zmysłowo jest jednocześnie jego wnętrze i jego zewnątrz. Co więcej dzieło architektury jest totalne na tle innych dzieł sztuki, ponieważ człowiek doświadcza go nie tylko emocjonalnie, ale i cieleśnie, wszystkimi zmysłami.

Trzecia perspektywa relacji odnosi się do *spotkania* materii architektonicznych rozumianych jako podmioty *spotkania*. Nie jest to relacja w sensie potocznie rozumianym, ale *dialogiczne współistnienie* w tej samej, danej im na równych zasadach, przestrzeni wewnątrz miejskich. Dzieło może przyjąć (otrzymać od architekta) postawę etyczną wobec otoczenia, wobec drugiej architektury i nie pozostać ślepe na swe architektoniczne sąsiedztwo oraz tożsamość miejsca.

Jakość przestrzeni miejskich wynika z jakości relacji *pomiędzy* tworam architektury. Architektura dialogiczna wymagająca refleksji nad miejskimi relacjami umożliwia głębsze poznanie struktury miejskiej.

W mojej pracy przyjmuję postawę dialogiczną — dążę do tego, by wprowadzane przeze mnie gesty architektoniczne zaistniały we wnętrzach Nowego Stawu w sposób dialogiczny, by uszanowały wyjątkowość architektury oraz pomagały w budowaniu “(...) indywidualnej relacji architektonicznej z każdym tożsamym miejscem, z każdą tożsamą przestrzenią wewnątrz”³⁴. Jednocześnie zauważam, że dialogiczność architektury nie oznacza odrzucenia jej funkcjonalności. Twórca

³⁴J. Dominiczak, <http://www.diaade.org/pracownia-projektowania-wnetrz-miejskich/> (dostęp 05.2017)

może spełniać wymagania użytkowników, kierując się jednocześnie odpowiedzialnością wobec zastanego miejsca i jego odbiorców. Wykorzystując w pracy badania Jacka Dominiczaka proponuję zaawansować sieć nowostawskich wnętrz publicznych. W tym celu posługuję się fenomenologiczną Metodą Siatki Miejskiej. Jest ona punktem wyjścia dla analiz i badań w rozprawie oraz próby projektowej.

2.4 Teorie i stany badań

2.4.1 Miasto ogrodów Ebenezera Howarda (o idei Miasta-Ogrodu)³⁵

W dziewiętnastym wieku na szeroką skalę trwały migracje mieszkańców wsi do przeludnionych już wtedy miejskich aglomeracji. Z jednej strony pogłębiło to rozrost miast, a z drugiej powodowało pustoszenie obszarów wiejskich. Masowa migracja nie gwarantowała polepszenia życia, wręcz przeciwnie, mieszkańcy wsi trafiali z biednego acz czystszyego środowiska, w strukturę niemal równie biedną i pełną społecznej niesprawiedliwości, która nie zapewniała im minimum zdrowego życia. Krytykę tego stanu rzeczy przeprowadził z końcem XIX wieku Ebenezer Howard, brytyjski urzędnik-wizjoner, który nie posiadał architektonicznego wykształcenia, lecz był baczny obserwator miejskich przemian. Stworzył on utopijną wizję Miasta-Ogrodu, której korzenie sięgają platońskiej idei republiki. Widać w niej również nawiązania do Utopii Tomasza Morusa, przedstawiającej wizję idealnego systemu społeczno-gospodarczego³⁶. Howard przysłuchując się obradom parlamentu Westminster, dokładnie zbadał temat problemów dotyczących obywateli dziewiętnastowiecznego Londynu. Nie zgadzał się z ówczesnym poglądem, że przemysłowe miasta Europy są szczytem rozwoju ekonomicznego. Widział w nich obraz postępującej destrukcji społecznej.

³⁵ E. Howard, *Miasta- ogrody jutra*, Gdańsk 2015

³⁶ Tomasz Morus, angielski pisarz i myśliciel żyjący na przełomie XV i XVI wieku. W swym dziele *Utopia (Książeczka zaiste złota i niemniej pożyteczna jak przyjemna o najlepszym ustroju państwa i nieznaney dotąd wyspie Utopii)* opisał wizję idealnego państwa.

Przeanalizował nie tylko ekonomiczny sens tworzenia nowych miast, ale i ich późniejszy, możliwy rozwój i w rezultacie opracował ideę Miasta-Ogrodu. Skupił się przy tym zarówno na układzie użytkowym miasta, jak i na dobrym samopoczuciu jego mieszkańców. Jego rzeczowy osąd ówczesnego stanu struktur miejskich skłonił go do poglądu, iż nieopłacalna jest naprawa istniejących aglomeracji. Howard uważał, że inwestowanie w rozbudowę istniejącej sieci ulicznej jest nieekonomiczne. Stąd przeprowadził on próbę stworzenia Miasta-Ogrodu budowanego od podstaw w krajobrazie określonym mianem “nieskalanego industrializacją”.

Howard przede wszystkim kierował się myślą, że miasto powinno być samowystarczalne. Widział sens w łączeniu funkcji miejskich i wiejskich. Co więcej, uważał, że połączenie “umiłowania (bogatego) życia społecznego” oraz “rozkoszy życia wiejskiego” przyniesie korzyści zarówno ekonomiczne jak i zdrowotne, a w efekcie tego powstanie zdrowa, naturalna i opłacalna przestrzeń życia.

W projektowaniu Miasta-Ogrodu, oprócz haseł łączenia tego co najlepsze posiadają miasto i wieś, Howard dużą rolę przykładał do kompozycji urbanistycznej wewnątrz miejskich. Według niego miasto powinno być zaprojektowane w taki sposób, aby mieszkańcy mogli pieszo, w krótkim czasie, przemieszczać się pomiędzy swoim domem, miejscem pracy oraz administracją miejską. Szczególną uwagę zwrócił na dobro dzieci, których szkoła powinna znajdować się zarówno niedaleko ich domu jak i miejsca pracy ich rodziców. Oznacza to, iż pod koniec XIX wieku, tuż przed gwałtownym rozwojem motoryzacji, nie widziano zupełnie konsekwencji jakie niesło za sobą zintensyfikowanie transportu samochodowego. Nie przewidziano skali zjawiska, które już za kilkanaście lat tak dogłębnie zmieni sposób działania miast. Miasta-Ogrody posiadały co prawda szerokie bulwary i logicznie ułożone sieci wewnątrz miejskich, jednak skupiały się przede wszystkim na pieszych sposobach

przemierzania miasta. Z najdalszego miejsca pokazowego Miasta-Ogrodu do jego centrum mieszkańców miał co najwyżej 550 metrów, czyli dystans, który w XX wieku Jan Gehl ponownie określił jako optymalny dla codziennych sytuacji³⁷. Dawało to obraz miasta zbudowanego na planie koła, gdzie poszczególne warstwy życia społecznego otaczały centralny ogród, na którego granicy stały obiekty użyteczności publicznej — szpital, ratusz, obiekty kultury. Domy mieszkalne znajdowały się pomiędzy parkiem centralnym a obszarami przemysłowymi, które to z kolei otoczone były farmami i ogrodami działkowymi, za którymi znajdowały się strefy zielone Miast-Ogrodów.

Idea Howarda miała zapewnić ludziom harmonijne i zdrowe miejsce dla sprawiedliwego życia. Twórca wykorzystał miasto jako medium utopii. Odpowiednio zaprojektowane, powtarzalne wnętrza Miast-Ogrodów w jego mniemaniu mogły powstać w przysłowiowym polu. Niepowiązanie tożsamościowo z otaczającym krajobrazem miały umożliwić stworzenie systemu wielu Miast-Ogrodów otaczających pierścieniem większe aglomeracje. Systemy wnętrz Howarda przypominają zaprogramowane fraktale, powstające w niemal mechanicznym procesie projektowym.

Idylliczna wersja Howarda zakłada jednak, w odróżnieniu od idei wzorcowego miasta Jamesa Buckingham³⁸, istnienie czynnika ludzkiego wynikającego z natury człowieka. Mimo to obywatel Miasta-Ogrodu miał z góry zaprogramowane i ściśle kontrolowane życie, które nie uwzględniało cech indywidualnych. Przestrzenie miejskie odpowiadały tym potrzebom, które przewidział projektant. Przez to w mieście Howarda nie ma miejsca na nieproduktywne postawy. Życie człowieka rozparcelowano wedle czasu potrzebnego na edukację, pracę oraz odpoczynek — wszystko wedle z góry

³⁷ J. Gehl, *Życie między budynkami*, Kraków 2009, s. 83

³⁸ James S. Buckingham widział źródła upadku społecznego w uzależnieniach, przemocy, wojnie i konkurencji. W przedstawionej przez siebie utopijnej wizji żądał zakazu handlu prochem jako remedium na wojny, a także zakazu handlu używkami jako środek walki z alkoholizmem.

zaplanowanych reguł.

2.4.2 Miasto Promieniste Le Corbusiera (o idei Miasta-Maszyny)³⁹

Potrzeba było zaledwie pół wieku od wydania “Urbanistyki” Le Corbusiera, by nowe obszary miast wybudowane zostały w większości pod wpływem jego funkcjonalnej teorii. To kompletnie odmieniło miasta, które ze średniowiecznych i renesansowych systemów miejskich, nastawionych na piesze przemieszczanie, przeobraziły się w przestrzenie zdominowane przez pojazdy. Zamierzenie było znaczne — podzielone według funkcji obszary miejskie miały zapewnić świetne warunki mieszkaniowe, pracy i wypoczynku oraz drogi do prostego i sprawnego poruszania się autami pomiędzy tymi strefami. Le Corbusier uratował zdrowie fizyczne mieszkańców miast w trakcie Rewolucji Przemysłowej, niestety dopiero po długim czasie oceniono obraz nowego miasta. Po latach zauważono, że w przestrzeniach tych zabrakło troski o społeczno-psychiczne potrzeby człowieka⁴⁰.

Ta idea narodziła się w bardzo trudnym czasie — miasta były przeludnione, prymitywny i brudny przemysł rozwijał się w dotąd niespotykanym tempie, a medycyna i psychologia dostarczały większej ilości informacji na temat funkcjonowania ciała i umysłu człowieka niż wiedza kilku ubiegłych stuleci. Gdyby zabrakło konkretnych działań na polu projektowania i planowania miast trudno wyobrazić sobie kierunek tego trudnego do przewidzenia postępu. Z jednej strony kultura zachodu stała u progu kosmosu, z drugiej strony zwiększał się poziom wyzysku człowieka, jego psychiki i jego ciała, które pozbawiano odpowiednich warunków higienicznych, czystego powietrza, nasłonecznienia i czasu wolnego. Dlatego wizjonerstwo Le Corbusiera było ważne i nie wiem czy na tamtym etapie rozwoju cywilizacji coś innego mogło pomóc bardziej. Może był to konieczny etap rozwoju myśli projektowej, ale to on teraz nakazuje iść dalej.

³⁹ Le Corbusier, *Urbanistyka*, Warszawa 2015

⁴⁰ J. Gehl, *Życie między budynkami*, Kraków 2013, s. 31-37

W latach siedemdziesiątych XX wieku Jan Gehl zauważył, że w funkcjonalnych miastach zabrakło *obecności*, ponieważ idea miejska skupiała się wyłącznie na ficznych i materialnych aspektach projektowania⁴¹. Miasta traktowane od dziesięcioleci jak maszyny do mieszkania pozbawiły ludzi możliwości bycia aktywnymi. Przestrzenie zaprojektowane w sposób mający zapewnić jak najwygodniejsze życie opierały się na komunikacji samochodowej. Zresztą sam Le Corbusier, w swym dziele „Urbanistyka”, dokonując podziału ruchu miejskiego skupiał się przede wszystkim na ruchu kołowym. Odrzucił ulicę, tworząc nowy typ *ciągu kołowego* będący „*maszyną wprawiającą w ruch, narzędziem krążenia*, nowym organem, konstrukcją samą w sobie, absolutnie podstawową, jak gdyby podłużną fabryką”⁴². Takie spojrzenie zaowocowało miastami dla aut, miastami, gdzie najpierw potrzeba jezdni, a dopiero potem chodnika. W takim mieście aktywne jest auto. Człowiek w ruchu jest bierny, nastawiony na wydajność transportu miejskiego. Nie jest ważna droga, ważny jest cel. I czas w jakim do celu się dotrze. W tym samym duchu projektuje się wnętrza mieszkalne — by było prosto, ale funkcjonalnie⁴³, jednak czy taki ma być priorytet życia? Czy to zapewni nam szczęście? Behawioryści uważają, że poczucie szczęścia można zaprogramować⁴⁴. Można wypracować zestaw odpowiednich bodźców, kształtować środowisko zewnętrzne wedle ogólnego schematu tak, by reakcje człowieka były odpowiednie, by człowiek żył w *poczuciu* szczęścia. Czy nie tak sugerował Le Corbusier? Minęło stulecie panowania jego „Urbanistyki” i jakie mamy tego owoce? Czy ludzie są tacy jak przewidywał? Czy zestaw bodźców jakie dostarczają modernistyczne miasta stworzył człowieka, jakiego chciał Le Corbusier? Traktował on człowieka jak element, który ma funkcjonować ściśle według reguł jego miasta, element nie

⁴¹ J. Gehl, *Życie między budynkami*, Kraków 2013, s. 45

⁴² Le Corbusier, *Urbanistyka*, Warszawa 2015, s. 144-145

⁴³ Podobnie jest w projektach jednostek mieszkalnych Le Corbusiera - w imię wolności narzucony został pewien sposób mieszkania. Oczywiście każdy potrzebuje łazienki czy miejsca do spania o odpowiednich gabarytach i nasłonecznieniu, jednak budowanie schematu dobrego dla każdego jest zamysłem utopijnym

⁴⁴ J. Koziński, *Koncepcje psychologiczne człowieka*, Warszawa 1976, s. 54-61

posiadający wewnętrznie działających sił. Jest to wspólne z koncepcją inżynierii behawiorystycznej, która podstaw działania człowieka upatruje w środowisku zewnętrznym mogącym, dzięki odpowiedniemu zestawowi bodźców, modyfikować reakcje człowieka⁴⁵.

Obraz nowego centrum Paryża, który zaprezentowano podczas Międzynarodowej Wystawy Sztuk Dekoracyjnych (1925), przedstawia doskonale miasto funkcji, w którym mamy z góry podyktowany zbiór działań człowieka: jak powinien się poruszać, jak powinien współżyć w społeczeństwie. Istota ludzka sprowadzona została do postaci mającej określoną funkcję. Postrzegana była przez pryzmat swojej użyteczności. Idee Le Corbusiera zostały świetnie zaadaptowane przez skrajne doktryny polityczne kierowane przez dyktatorów takich jak Stalin, Hitler, Mao czy Kim Dzong Un. Wspólną cechą tychże dyktatorów była i jest chęć stworzenia utopii wraz z systemem kontroli. Budowane przez nich miasta były i są tworzone jako narzędzia kontroli. W urbanistycznych ideach Le Corbusiera trudno jest odnaleźć miejsce dla człowieka, który jest *różny*, którego *życie* wychodzi poza ramy wydajnego funkcjonowania. Mechanistyczny model społeczny Le Corbusiera w późniejszym czasie stał się polem krytyki formułowanej przez Jane Jacobs oraz Jana Gehla.

2.4.3 Krytyka Miasta-Ogrodu oraz Miasta Promienistego

Jane Jacobs w “Śmierć i życie wielkich miast amerykańskich” (1961, polskie wydanie 2011) zauważa, że zasady, którymi przy projektowaniu wnętrza miejskich kierują się architekci, urbaniści i decydenci prowadzą miasta ku

⁴⁵W odpowiedzi na koncepcję behawioralną narodziły się teoria psychoanalityczna i psychodynamiczna. Szczególnie koncepcja psychodynamiczna w odróżnieniu od teorii behawiorystycznej podstaw zachowania człowieka nie widzi w środowisku zewnętrznym, a we wnętrzu człowieka, którymi rządzą wewnętrzne potrzeby i popędy. Inżynieria behawiorystyczna (inaczej technologia zachowań) została opracowana przez Burrhusa Frederica Skinnera. Zakładała, że poznając zachowanie człowieka można odpowiednio modyfikować jego zachowanie a w konsekwencji rozwiązywać problemy społeczne, psychologiczne i pedagogiczne J. Koziński, *Koncepcje psychologiczne człowieka*, Warszawa 1976, s. 63-64

upadkowi, ku przestrzeniom *jednolitym* i *ciężkostrawnym*. Ten obraz jest wynikiem królowania trzech potężnych i kuszących teorii miejskich: teorii Le Corbusiera, Decentrystów⁴⁶ i City Beautiful⁴⁷. Jednak punktem wyjścia miejskich problemów jest według Jacobs postrzeganie wnętrz wielkich miast przez pryzmat fantazji o życiu w małym mieście, natomiast małych miast w kategoriach metropolii⁴⁸.

Howard pragnął stworzyć utopię społeczną bazującą na odpowiednio rozmieszczonych obszarach wyodrębnionych funkcji miejskich, budował tym samym aglomeracje w oparciu o cechy małego miasteczka. Poprzez multiplikację chciał stworzyć miejski organizm zaspokajający potrzeby mieszkańców, jednak pominął aspekt życia kulturalnego w wielkich miastach, którego nie sposób przenieść do małego miasta. Co więcej umożliwiała to również wzajemna izolacja promienistych miasteczek. Według Jacobs tworzył miasta “potulnych i pozbawionych własnych planów jednostek”⁴⁹, miast zaspokajających tylko podstawowe potrzeby i to z góry zaprogramowany sposób. Teoria Howarda zachwyliła Decentrystów, którzy pragnęli wtórnego podziału miejskiej populacji, czyli unicestwienia miasta jako wielkiego skupiska ludzi. W swych założeniach postrzegali gęstą siatkę uliczną za marnotrawstwo, a ulicę jako zagrożenie dla bezpieczeństwa człowieka. Przy czym tak samo jak Howard i Le Corbusier uważali, że wszystko w tkance miejskiej ma zostać przemyślane i z góry zaprojektowane przez architekta, że trzeba działać wedle z góry ustalonych zasad.

⁴⁶ Decentryści - grupa urbanistów działająca w Stanach Zjednoczonych od lat 20. dwudziestego wieku. Główni przedstawiciele to Lewis Mumford, Henry Wright, Clarence Stein, Catherine Bauer. Rozwijali na gruncie amerykańskim idee Howarda. Dążyli do decentralizacji oraz zmniejszenia zagęszczenia metropolii. Sformułowali wiele dogmatów urbanistycznych, między innymi, że kwartał zabudowy jest podstawową jednostką w urbanistyce (wcześniej była to ulica), a sama urbanistyka ma dążyć do stworzenia osiedli będących samowystarczalnymi miejscami odosobnienia.

⁴⁷ Ruch City Beautiful narodził się w Stanach Zjednoczonych na przełomie XIX i XX wieku. Jednym z jego głównych przedstawicieli był Daniel Burnham, autor między innymi Dworca kolejowego w Waszyngtonie. Ruch City Beautiful dążył do tworzenia monumentalnych, neoklasycystycznych budynków, które miały upiększyć miasta. Miało to być motorem harmonii oraz sprzyjać budowaniu odpowiedzialnego społeczeństwa.

⁴⁸ J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast amerykańskich*, Warszawa 2011, s. 32.

⁴⁹ J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast amerykańskich*, Warszawa 2011, s. 36.

Jacobs zauważyła jednak, że degeneracja dotyka właśnie te miasta “które z punktu widzenia doktryny urbanistycznej są poprawne”⁵⁰. Co więcej, uważała, że kierowanie się przede wszystkim usprawnieniem ruchu drogowego w mieście oraz ideami *urban renewal*⁵¹ nie jest lekarstwem na rozwiązanie jego problemów. Możliwość uzdrowienia miast widziała w inaczej sformułowanych celach urbanistyki: “stymulowaniu różnorodności, kształtowaniu żywotnych ulic”⁵² czyli tych, których formuła wychodzi poza konsumpcję i utylitaryzm. *Dobre* dla mieszkańców miasto to według niej nie te, które jest *pięknie*, a te, które jest *dobroczynne*. Jacobs podkreśliła tym samym, że szczęśliwe miejskie życie nie sprowadza się tylko do wygodnego i estetycznego połączenia różnych funkcji⁵³. Natomiast Howard, Decentryści i Le Corbusier postrzegali miasto w kategorii zadaniowości ludzkiego życia. Piesze przemieszczanie się traktowali jako narzędzie. Dla Howarda było pozytywnym wyznacznikiem wygodnego życia, a dla Le Corbusiera synonimem dawnych, ciemnych epok. Decentryści w ulicach, miejskich korytarzach widzieli zagrożenie, a nie scenę ludzkich aktywności.

Żadna z tych teorii nie dostrzegała w chodzeniu jego wymiaru głębszego niż utylitarny. Nie widziała sposobu na doświadczanie miasta w pozafunkcjonalnym kontekście, nawet nie zakładała tego kontekstu. Tym samym teorie te nie zauważały potencjału dobra jaki daje pełna aktywności ulica - jednak nie aktywności spowodowanych jedynie ruchem drogowym, ale aktywności wynikających z aktywności i zachowań ludzki. Jacobs uważała, że gęsta siatka ulic, z wyraźnie zaznaczonym podziałem na to co prywatne i to co publiczne, z siatką umożliwiającą różne aktywności, sprzyjać będzie poprawie jakości miasta

⁵⁰ J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast amerykańskich*, Warszawa 2011, s. 25.

⁵¹ Idea *urban renewal* (odnowa miasta) polega na wyburzaniu dzielnic uznanych za niebezpieczne i zdegradowane, a następnie budowaniu w ich miejscu nowych dzielnic opartych na modernistycznych ideach, gdzie przy szerokich, drogowych arteriach powstają skupiska blokowisk. Idea ta panowała w Stanach Zjednoczonych do lat 60. W Europie nadal znajduje zwolenników. Na terenie Polski przykładem takiego działania jest na przykład Młode Miasto budowane na terenach postoczniovych w Gdańsku.

⁵² J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast amerykańskich*, Warszawa 2011, s. 333.

⁵³ J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast amerykańskich*, Warszawa 2011, s. 253-254.

zarówno w aspekcie ekonomicznym jak i społecznym. Podążając za tymi poglądami uważam, że ulica, na której mogą działać zarówno *Homo Utens* jak i *Homo Attentus* ma szansę stać się synonimem dobrej, pełnej miejskości.

CZĘŚĆ TRZECIA

HOMO AMBULANS W MIEŚCIE

Dzisiejsza kultura, reprezentowana przez Jana Gehla, Charlesa Montgomery oraz ruchy ekologiczne, namawia nas do spojrzenia na miasto szerszego niż funkcjonalne. Jednak nadal przyświecają temu praktyczne, utylitarne hasła, które w pieszym przemieszczaniu się widzą przede wszystkim sposób na polepszenie drożności miast.

Uważam, że zarówno funkcjonalne (*Homo Utens*) jak i pozafunkcjonalne (*Homo Attentus*) figury pieszych powinny mieć równe prawa i równy status w przestrzeni miejskiej. Obydwie grupy reprezentują miejskich piechurów, *Homo Ambulans*. W pracy tej próbuję dowieść, że zaistnienie w przestrzeni miast postaci *Homo Attentus* w jego dialogicznym charakterze może rozszerzyć wąsko rozumianą istotę utylitarnej celowości zakodowaną w *Homo Utens*.

3.1 Typy *Homo Ambulans*

Czas Modernizmu przyzwyczaił nas do określania mieszkańców miasta jako użytkowników, jako *Homo Utens*⁵⁴. Ich ścieżki we wnętrzach miejskich podszyte są codzienną rutyną, a same miasto w oczach *Homo Utens* powinno być przewidywalne. Pieszą drogę *Człowieka Używającego* cechuje celowość oraz funkcjonalny charakter. Jest ona w gruncie rzeczy jedynie łącznikiem między użytkowymi miejscami, a jej pokonanie niestety wymaga od użytkownika poświęcenia czasu.

⁵⁴ łac. *Homo Utens* (z łac. utor, uti - używać, korzystać z czegoś) Człowiek Używający, konsumujący życie. Pojęcie te wprowadzam w tej pracy jako nazwę dla funkcjonalnych figur miejskich piechurów, zawierających się w zbiorze *Homo Ambulans*

	Charakterystyka pięciu typów <i>Homo Ambulans</i>				
	Homo Utens			Homo Utens	
	Ten-który-chodzi-pomiędzy	Spacerowicz	Turysta	Flâneur	Miejski Pielgrzym
PRZYCZYNA DROGI	potrzeba załatwienia spraw	potrzeba bycia zdrowym i znanym	potrzeba poznania	chęć obserwacji	chęć medytacji
MIEJSCE	konkretne miejsca: m.in. praca, dom, sklepy, usługi	publiczne promenady	znane miejsca	zakamarki	trasy
CECHY DROGI	efektywność	powolność	celowość	przenikliwość	monotonia
DROGI	szybka droga	bezpieczna droga	ciekawa droga	tajemnicza droga	rytualna droga
FORMA DROGI	pozbawiona swobody i bez ryzyka	istotna w kontekście zdrowotnym	istotna w wyrazie estetycznym i edukacyjnym	umożliwiająca błądzenie i doświadczanie tłumy	powtarzalna, zapętlona
CZAS	szybkość	czas nie gra roli	czas nie gra roli	czas nie gra roli	powolność
ZNAJOMOŚĆ TRASY	trasa jest znana	jest kilka znanych tras sezonowych	trasa jest przewidywalna	niezdecydowana	zaplanowana i powtarzalna
PRZYKŁADY	Student przemierzający trasę dom-uczelnia	Biegacz biegnący bulwarem nadmorskim w Gdyni	Krakus zwiedzający Trójmiasto	Stypendysta ciekawy miasta	Pielgrzym wędrujący po Barcelonie śladami bohaterów <i>Cienia Wiatru Zaffona</i>

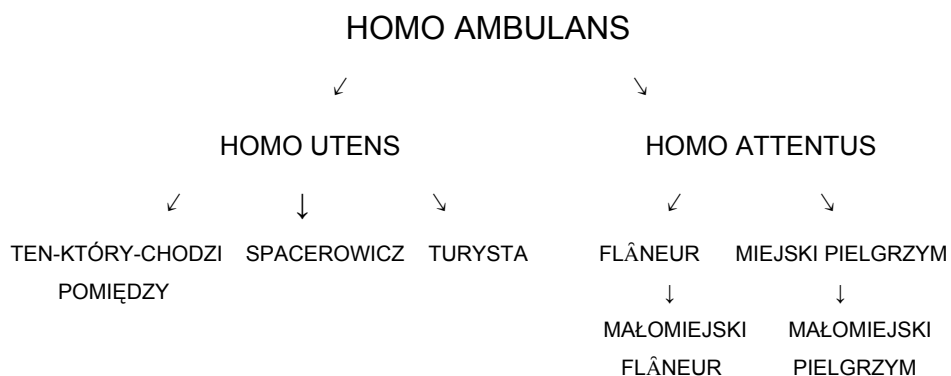
Tabela 1

Charakterystyka pięciu typów *Homo Ambulans*.

Moderniści przez pryzmat *Homo Utens* rozwiązywali problemy nowych mas migrujących do miast. Postrzegali przez ten pryzmat wszystkich ludzi miasta i aby zaspokoić ich potrzeby projektowali założenia najprostsze również geometrycznie. Le Corbusier uważał, że "krzywa ulica to ścieżka dla osłów, prosta ulica to droga dla ludzi". W jego mniemaniu ludzkie miasta to te, w

których wnętrzach piechur przemieszcza się szybko i w konkretnym celu.

Jednak określenie *Homo Utens* nie obejmuje pełnego spektrum miejskich piechurów. Moderniści pominęli pozafunkcjonalne, bazujące na humanistycznych aspektach kultury, formy korzystania z przestrzeni wewnątrz miejskich. Jacek Dominiczak zwraca uwagę, że “Funkcjonalizm (...) zredukował rolę sztuki”: gdyż w projektowaniu miast myśl inżynierska wyparła sztukę, a tym samym wrażliwość, uważność, czułość. W konsekwencji zredukowano modele miejskich piechurów do kilku figur, reprezentujących potrzeby jedynie funkcjonalne⁵⁵. Staram się, więc w niniejszej pracy uzupełnić subiektywnie stworzony obraz miejskich *Homo Utens* o figury pozafunkcjonalne. *Flâneur* i *Miejski Pielgrzym* to postaci Człowieka Uważnego, *Homo Attentus*.



Wśród podzbiorów *Homo Ambulans*, Człowieka Chodzącego we wnętrzach miejskich wyróżniłam dwie główne grup: pierwsza z nich reprezentuje postawy funkcjonalne, druga, stanowiąca dopełnienie pierwszej, reprezentuje postawy pozafunkcjonalne. Do pierwszej grupy, nazwanej przeze mnie *Homo Utens*, Człowiek Używający, zaliczyłam (ze względu na występującą we wszystkich tych

⁵⁵ Przestrzenie publiczne miast, w których można poruszać się pieszo są projektowane przede wszystkim z myślą o przemieszczaniu się pomiędzy środkami transportu/parkingami a punktami usługowo-handlowymi, placówkami edukacyjnymi czy administracyjnymi. Można w takim wypadku wyróżnić charakterystyczne typy tychże miejskich piechurów - uczniowie, nabywcy i konsumenci, petenci miejskich instytucji, turyści, spacerowicze/kuracjusze oraz inne funkcjonalne figury pieszych.

typach celowość drogi uwarunkowaną względami użytkowymi) figury; *Ten-który-chodzi-pomiędzy*, *Spacerowicza* oraz *Turysty*. Do drugiej grupy, którą nazywam *Homo Attentus*, Człowiek Uważny, zaliczam figury; *Flâneura* oraz *Miejskiego Pielgrzyma*, których wędrówka nie ma jednoznacznie funkcjonalnych powodów.

3.2.1 Typy użytkowe Homo Utens (Człowiek Używający)

Homo Utens, Człowiek Używający, kieruje się różnymi względami użytkowymi. Figurę tę łączę z globalnymi megatrendami⁵⁶, które wpływają na obecny obraz nie tylko poszczególnych miast, ale i świata.

Przyczyn, dla których wyrusza w drogę *Homo Utens* należy szukać wśród względów użytkowych — codziennego życia, dbałości o kondycję i zdrowie czy w chęci poznania nowego miejsca.

3.2.1.a Pierwszy typ funkcjonalny: *Ten-który-chodzi-pomiędzy*

Postać *Ten-który-chodzi-pomiędzy* definiuje mieszkańca miasta jako osobę używającą przestrzeni i zasobów miejskich w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb Piramidy Masłowa⁵⁷. *Ten-który-chodzi-pomiędzy* wybierając drogę do celu, decyduje się na tę najprostsza, dzięki której w najkrótszym czasie możliwe jest załatwienie jak największej ilości spraw. Jego droga to codzienna rutyna *dom-praca-dom*. Nie jest dla niego istotny sam sposób przemieszczania się, lecz ważna jest jego efektywność. *Tego-co-chodzi-pomiędzy* nie interesuje sama droga czy jej otoczenie, ale szybkość osiągnięcia celu, po którego zdobyciu równie

⁵⁶ Jonathan Rose do głównych megatrendów zaliczył między innymi masową komunikację elektroniczną, wymagającą coraz to większych zasobów energetycznych, wzrost populacji, urbanizację i globalizację przy jednoczesnym wzroście konsumpcji, nierówności dochodowe, zanik bioróżnorodności, zmiany klimatyczne, a także migrację osób pozbawionych miejsc do życia (zarówno z powodu klęsk naturalnych jak i przemian politycznych) oraz terroryzm. Jonathan F. P. Rose, *Dobrze nastrojone miasto*, Kraków 2019, s.25-26

⁵⁷ Abraham Maslow opracował w połowie XX wieku *Teorię hierarchii potrzeb ludzkich*, zobrazowaną przy pomocy piramidy nazwanej od nazwiska twórcy. U podstawu tejże piramidy leżą potrzeby fizjologiczne, następnie potrzeby bezpieczeństwa, potrzeby przynależności oraz uznania. Na szczycie Maslow umieścił potrzeby samorealizacji w tym m.in. potrzeba piękna, harmonii, wiedzy i rozumienia

szybko może przejść do kolejnego zadania. Pojęciem przywołującym na myśl *Tego-który-chodzi-pomiędzy* jest *mechanistyczny model człowieka*⁵⁸, który traktuje nie tylko miasto, ale i człowieka jak maszynę, mającą do wykonania konkretne zadanie, a której przestrzeń wokół ma w tym jedynie dopomóc.

Ten-który-chodzi-pomiędzy ceni sobie efektywność przemieszczenia się z punktu A do punktu B. Jego droga powinna być prosta. Ten typ piechura nie akceptuje powolności, bo ta grozi bezcelowością. *Ten-który-chodzi-pomiędzy* wypełnia codzienny niepokój powodujący uczucia *napięcia* i *niepełności*⁵⁹. W konsekwencji, jak mówi Horney, nie jest on pewny swojego istnienia. Powolność mogłaby doprowadzić do wyjścia *Tego-który-chodzi-pomiędzy* poza funkcjonalny model korzystania z przestrzeni miasta, a więc pozbawić jego działania celowości. Le Corbusier w opublikowanej w 1927 roku w *Urbanistyce* pisał, że “Miasto stworzone dla prędkości jest stworzone dla sukcesu”. Stąd Miasto Modernistów jest przestrzenią skonstruowaną do mechanicznego używania przestrzeni bez konieczności uważności.

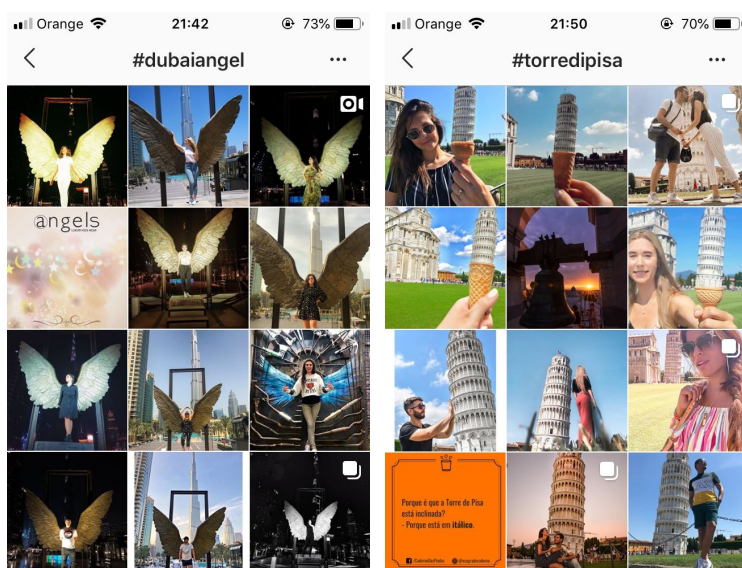
3.2.1.b Drugi typ funkcjonalny: *Spacerowicz*

Według Fredrica Grosa *Spacerowicz* to miejski narcystyczny plotkarz, przechadzający się pośród gwarnych alejek i parkowych ścieżek, w otoczeniu innych *Spacerowiczów*, których podstawowym celem jest zostać zobaczonym, zauważonym. Jego droga jest powolna i służy obserwacji. Można wyróżnić też typ *Spacerowicza-Kuracjusza*, który łączy spacerowanie z potrzebami zdrowotnymi. *Spacerowicze*, niezależnie czy dla wzmocnienia ego czy dobrego samopoczucia fizycznego, mają wytyczone miejsca przypisane ich aktowi chodzenia. Najczęściej można ich spotkać idących promenadą, deptakiem, mołem spacerowym czy parkową aleją.

⁵⁸ Wg. Krzysztofa Lenartowicza historycznie pierwszy model człowieka w badaniach psychologii architektury

⁵⁹ Karen Horney w książce *Neurotyczna osobowość naszych czasów* opisuje nerwice jako symbol XX wieku, jednak w wieku XXI, w środowiskach psychoterapeutycznych nadal zaburzenie te postrzegane jest jako dominujące na tle innych zaburzeń psychicznych

Trasa *Spacerowicza* przypomina kawiarnię, w której można przysiąść by rozkoszować się pyszną kawą i obserwacją. Jest pełna ławeczek i murków, które ułatwiają odbycie towarzyskich spotkań. *Spacerowicz* przechadza się po mieście szukając wygodnych, dobrze prezentujących się miejsc. Obecnie interesującym zjawiskiem są tak zwane *instaplace*, czyli miejsca ciekawie prezentujące się na kwadratowym formacie zdjęć, umieszczanych następnie w aplikacji Instagram⁶⁰ i opatrzonych przy tym interesujący hasztagiem. Można w grupie *Spacerowiczów* wyróżnić specjalną grupę *Instaspacewiczów*, którzy wybierając trasę wędrowki kierują się internetowymi wiadomościami umieszczanymi na portalu Instagram.



Ilustracja 2

Przykłady tak zwanych *instaplace*:

Dubai Angel czyli instalacja Jorge Marin pod tytułem *Wing of Mexico* promująca wizerunek Meksyku w Emiratach Arabskich.

Torre di Pisa czyli Krzywa Wieża w Pizie czyli odchylona od pionu dzwonnica katedralna będąca symbolem Pizy. Dostęp z dnia 25.08.2019

Przemierzając *instaścieżkę* wykonują mnóstwo zdjęć niemal identycznych ze

⁶⁰ Instagram- aplikacja oraz serwis społecznościowy należący do Facebook, umożliwiający publikację zdjęć. Obecnie korzysta z niego ponad miliard użytkowników (dane na rok 2018) Charakterystyczne jest dla niej umieszczanie zdjęć w kwadratowym formacie z oznaczeniem lokalizacji i hasztagiem, czyli słowem poprzedzonym znakiem # , umożliwiającym oznaczanie i kategoryzowanie wiadomości.

zdjęciami innych użytkowników aplikacji. Jedną z cech aplikacji Instagram jest kreowanie idealnego wizerunku. W tym przypadku miejsce opatrzone danym hasztagiem jest tłem kreacji, które dodatkowo może nobilitować danego użytkownika wśród innych osób korzystających z aplikacji. Stąd tak ważne jest, by dane miejsce dobrze prezentowało się w kwadratowym formacie aplikacji.

Innym, ciekawym obecnie rodzajem *Spacerowicza-Kuracjusza* jest *Biegacz*. Ten współczesny typ użytkownika miasta dba nie tylko o swoje zdrowie, ale również o kondycję fizyczną. Trasa *Biegacza* musi spełniać odpowiednie warunki terenowe: powinna być w miarę płaska, oświetlona, a jej nawierzchnia właściwie utwardzona. Na przykład w rankingach trójmiejskich tras *Biegaczy* przeważają ścieżki umożliwiające odbycie biegów rekreacyjnych wśród zieleni (Trójmiejski Park Krajobrazowy, Park Oruński, Park Jelitkowski) jednak na bitumicznej lub brukowej nawierzchni (Park Reagana, Bulwar Nadmorski w Gdyni, trasa od Mola w Sopocie do Mola w Gdyni). *Biegacz* przemierza swoją trasę w umiarkowanym tempie. Początkujący biegnie w ciągu godziny około 7 km, natomiast wytrawny około 12 km i więcej. Wszystko zależy od indywidualnych możliwości *Biegacza* oraz planu treningowego.

Kolejnym przykładem *Spacerowicza* jest *Nowy Rodzic* (*Spacerowicz z małym dzieckiem*). Jego spacer jest nie tylko zdrowym zaleceniem dla dziecka, ale czasem, kiedy może on zregenerować siły i odpocząć psychicznie od nowej, wymagającej relacji. Ten rodzaj *Spacerowicza* pojawił się w XIX wieku, jednak swój rozkwit przeżywa obecnie. Szeroka paleta wózków i chust pozwala mu być *Spacerowiczem*, również w formule *Biegacza* jak i modnego *Instaspacerowicza*. Trasa *Nowego Rodzica*, podobnie jak *Kuracjusza* i *Biegacza* powinna być zaprojektowana tak, by spełniać szereg wymogów. Powinna nie być wystawiona na wiatr i silne promieniowanie słoneczne, jednak powinna być w miarę płaska, pozbawiona nierówności, a jednocześnie dla podopiecznego *Nowego Rodzica* interesująca oraz zaskakująca swą zmiennością.

3.2.1.c Trzeci typ funkcjonalny: *Turysta*

Blanka Brzozowska opisuje *Turystę* jako osobę znajdującą się na granicy swojskości i obcości, jako tego, który znajduje się *nie na miejscu*⁶¹. Z kolei Marc Augé ze względu na brak zaistnienia relacji pomiędzy *Turystą* a tożsamością i historią przemierzanego miasta⁶² porównuje przestrzeń, w której znajduje się współczesny *Turysta* z archetypem nie-miejsca.

Obecnie rozwój transportu, szeroka oferta tanich linii lotniczych oraz dostępność kwater na wynajem⁶³ sprawiają, że turystyka przeżywa gwałtowny rozwój. Internet umożliwił dokładne zaplanowanie podróży. *Turysta* przeglądając wirtualnie cel swej podróży może łatwo, w ciągu kilku godzin, zorganizować daleki wyjazd.

Turysta to postać kogoś kto opuszcza swój dom i udaje się w drogę. Staje się *konsumentem odpoczynku* (Jacek Dominiczak), którego cechuje swoboda obserwacji oraz radość z przebywania w nieznanym miejscu. Podróż *Turysty* odbywa się wedle zaprojektowanych punktów, które mają go ubogacić intelektualnie bądź duchowo. Odwiedzone (albo *odczute*) miejsca mają wywołać w nim doznania estetyczne. Ścieżki *Turysty* można przewidzieć kierując się masowymi upodobaniami. Tu znów internet wyznacza trendy podróży *Turysty* umożliwiające oznaczanie i rankingowanie miejsc. Pomagają w tym popularne aplikacje jak między innymi TripAdvisor⁶⁴ oraz Instagram. Przeglądając się mapom danej miejscowości można dociekać, które miejsca chciałby on odwiedzić. Możemy przyjąć, że porusza się on zgodnie z trasami wyznaczonymi w przewodniku, jednak nie wiemy czy zostanie przy tym zachowana kolejność odwiedzanych miejsc. W efekcie możemy nakreślić opcjonalną sieć wnętrza, które

⁶¹ B. Brzozowska, *Spadkobiercy flâneura. Spacer jako twórczość kulturowa – współczesne reprezentacje*, Łódź 2009 s. 49, 96-114

⁶² B. Brzozowska, *Spadkobiercy flâneura. Spacer jako twórczość kulturowa – współczesne reprezentacje*, Łódź 2009 s. 98-99

⁶³ Ciekawym sposobem wynajmu jest portal Airbnb zrzeszający wynajmujących i najemców z całego świata.

⁶⁴ Serwis i aplikacja umożliwiająca ocenianie, dodawanie opinii oraz przekazywanie informacji o obiektach turystycznych od restauracji i hoteli po atrakcje turystyczne.

mogą znaleźć się na drodze *Turysty* i mogą być dla niego interesujące, jednak nie mamy pewności zachowania ustalonej sekwencji ich zwiedzania.

W niniejszej pracy zakładam iż obecnie pielęgnowane w architekturze postawy miejskich piechurów, *Ten-który-chodzi-pomiędzy* (praca), *Spacerowicza* (zdrowie) i *Turysty* (wypoczynek), reprezentują postawy funkcjonalne nazwane przeze mnie *Homo Utens*. Uzupełniam ich obraz figurami pozafunkcjonalnymi - *Flâneurem*, miejskim włóczęgą, który już na dobre utrwalił się w humanistyce oraz *Miejskim Pielgrzymem*, którego przedstawiam jako figurę równie pozafunkcjonalną.

3.2.2 Typy pozafunkcjonalne *Homo Attentus* (Człowieka Uważnego)

W zbiorze *Homo Ambulans*, *Homo Attentus*, Człowiek Uważny, stanowi dopełnienie *Homo Utens*. Jego wędrówka nie jest podyktowana względami funkcjonalnymi ma bowiem głębszy, duchowy wymiar. *Homo Attentus* odbywając swą wędrówkę stwarza intymną relację z przestrzenią. W kolejnych paragrafach rozwinę temat korelacji pomiędzy poszczególnymi typami.

3.2.2.a Pozafunkcjonalny typ pierwszy: *Flâneur*

Postać *Flâneura* stała już się obiektem dociekań socjologii, antropologii oraz literatury miejskiej. Pojawiła się ona w okresie dziewiętnastowiecznych przemian społeczno-ekonomicznych, kiedy to w następstwie Rewolucji Przemysłowej, metropolie stały się miejscem narodzin kapitalistycznego stylu życia. Postać ta określała miejskiego włóczęgę i uważnego obserwatora społeczno-ekonomicznych przemian, a także świadka początków kapitalistycznej fazy stylu życia⁶⁵. Jako pierwszy postać *Flâneura* opisał Charles Baudelaire w *Kwiatach zła*. Formułę *Flâneura* rozwinął, w nieukończonych *Pasażach*, Walter Benjamin postrzegając ten typ piechura jako przenikliwego obserwatora

⁶⁵ B. Brzozowska, *Spadkobiercy flâneura. Spacer jako twórczość kulturowa – współczesne reprezentacje*, Łódź 2009

miejskiego życia⁶⁶, który z dystansem potrafi ocenić otaczające go miasto. W tym ujęciu osoba chodząca skupia się na obserwacji wewnątrz miejskich przy jednoczesnym doznaniu chwili *tu i teraz*. Jest jednocześnie zapatrzona w siebie, w swoje wnętrze i czujna wobec świata zewnętrznego. Chodzenie *Flâneura* charakteryzuje się brakiem planowania wędrówki czyli oddaniem jej scenariusza niespodziewanemu. Benjamin przyczyn wędrówki *Flâneura* szuka w wiecznej tęsknocie, niezdecydowaniu i niepokojach⁶⁷. Można, więc przypuszczać (za teorią koncepcji psychodynamicznej człowieka⁶⁸), że *Flâneur* kieruje się nieuświadomionymi potrzebami. Jeśli jednak przyjmiemy będące w opozycji do teorii psychodynamicznej, założenia behawiorystów⁶⁹, to przyczyn wędrówki *Flâneura* będziemy szukać w jego reakcjach na bodźce zewnętrzne.

Flâneur błądząc miejskimi uliczkami neguje kapitalistyczną potrzebę konsumpcji czy celowości drogi⁷⁰. Skupia się na przeżywaniu otaczającego go miasta, na kolekcjonowaniu wrażeń z różnych jego rejonów⁷¹.

Do tej pory figura *Flâneura* przypisywana była metropoliom. To one stanowiły obszary wystarczające dla wędrówki *Flâneura*. Benjamin w *Pasażach* opisywał *Flâneura* w kontekście paryskich domów handlowych. Zdarzało się, że *Flâneur* nie musiał opuszczać ich wewnątrz by zatracić się w swojej *flanerie*. Oznacza to, że terytorium flaneurowskiej wędrówki stanowiły zaawansowane siatki pasaży jak i ulic oraz placów miejskich. W połączeniu z wciąż zmieniającym się tłumem sprawiały, że mogła ona nieskończenie trwać we wnętrzach wielkich miast.

⁶⁶ B. Brzozowska, *Spadkobiercy flâneura. Spacer jako twórczość kulturowa – współczesne reprezentacje*, Łódź 2009 s.10-13

⁶⁷ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 471

⁶⁸ Koncepcja psychodynamiczna zakłada, że zachowanie człowieka wynika z wewnętrznych potrzeb i popędów, Jest ona odmienna od teorii behawiorystycznej, która podstawy zachowania człowieka upatruje w środowisku zewnętrznym.

⁶⁹ Zob. Część siódma. Dodatki. 7.2 *Behawiorystyczny model człowieka w projektowaniu modernistycznym*

⁷⁰ "Wyjść wtedy, gdy nic nas do tego nie zmusza, i podążać za głosem natchnienia" E. Jaloux, *Le dernier flâneur* za W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 481

⁷¹ B. Brzozowska, *Spadkobiercy flâneura. Spacer jako twórczość kulturowa – współczesne reprezentacje*, Łódź 2009, s. 76

Stawiam więc istotne pytanie: Czy małe miasto ma wystarczająco dużo przestrzeni by wędrowiec mógł odbyć *flanerie*⁷² w jego wnętrzach? Czy możliwy jest *Flâneur Małego Miasta*? Czy można poprzez zagęszczenie siatki miejskiej na małej powierzchni wywołać wrażenie złożoności wariantowości przestrzeni?

Zagęszczenia siatki miejskiej oraz umożliwienie błędzenia w różnych kierunkach to pierwsze narzędzia ukształtowania miasteczka w sposób umożliwiający wędrowkę *Flâneurowi*. Kolejnym krokiem jest formalne ukształtowanie zagęszczonej siatki poprzez wprowadzenie dominant. Jednak nie dominant, które nakreślał w swoich pracach Kazimierz Wejchert jako charakterystyczne wysokie budynki, wieże czy wielkie założenia parkowe⁷³, ale specyficznych dominant w formie subtelnych architektonicznych interwencji zauważalnych dla wytrawnego obserwatora, jakim jest *Flâneur*.

3.2.2.b Pozaużytkowy typ drugi: *Miejski Pielgrzym*

Miejski Pielgrzym podobnie jak pielgrzym odbywający swą świętą drogę, wędrowkę traktuje jak narzędzie doskonalenia duszy⁷⁴. Tym samym również przekracza funkcjonalne sensy chodzenia.

Kilkukrotnie pielgrzymując pieszo, między innymi na Jasną Górę, osobiście poznałam te aspekty pielgrzymiej wędrowki. W moją drogę starałam się nie zabierać trosk czy historii dnia codziennego. Monotonna powtarzalność wypełniała mój umysł zabierając zmartwienia, a także nudę, ponieważ w ruchu nie ma na nią miejsca. Mozolny obowiązek kolejnego kroku i kolejnego oddechu wyzwalał umysł. Stawał się mantrą, która umożliwiała pojawienie się nowych, cennych wrażeń.

Nazwa pielgrzym pochodzi od łacińskiego *peregrinus*, co oznacza

⁷² *Flanerie* z fr. włóczenie się

⁷³ K. Wejchert, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Warszawa 1984, s. 67

⁷⁴ Victor i Edith Turner uznają pielgrzymowanie za monotony akt chodzenia, przez który człowiek szuka "cielesności tego co duchowe". Droga w tym ujęciu jest rodzajem odnowy wewnętrznej, która jest ściśle połączona z fizycznym trudem, którego doświadcza wędrowiec.

cudzoziemca wędrującego do celu. Najczęściej za pielgrzymą uważamy osobę odbywającą wędrowkę do miejsca kultu wytyczonymi ścieżkami według ściśle ustalonych reguł. W tym wypadku do celu wyrusza się czasem z poczucia winy, czasem z wdzięczności, a czasem z potrzeby rozważania myśli. Dla religijnego pielgrzymy droga jest narzędziem służącym zbliżeniu się do Sacrum i pogłębianiu własnej duchowości. Jego droga, pielgrzymka, może być rozumiana jako rytuał sam w sobie, albo jako dotarcie do celu jak w przypadku wędrowki do Rzymu lub Jerozolimy gdzie, po dojściu do miasta rozpoczyna się kolejna podróż poprzez jego wnętrza (*Via Sacra i Via Dolorosa*).

Istnieją jednak rodzaje pielgrzymowania wychodzące poza religijny schemat. Wędrowanie Arthura Rimbauda, które subiektywnie kojarzę z pielgrzymowaniem, umożliwiało mu odbywanie wewnętrznych dialogów. Dopuszczał on wtedy do siebie myśli, które w codzienności były zakrzyczane i odsunięte. Podczas swych wędrowek poeta poniekąd stawał się podwójny — toczył wewnętrzne dialogi dzięki którym ustępowały jego lęki i napięcia⁷⁵. Mógł doświadczać samotności, jednak nie tej bolesnej, pochodzącej z opuszczenia, ale samotności tworzącej, samotności wypełnionej mantrycznym rytmem kroków i oddechów. W *Marzeniach samotnego wędrowca* Jean-Jacques Rousseau pisał: “szczęście zakłada ruch jednakowy i umiarkowany bez wstrząsów i przerw”. Takie doznanie zapewnia nam chodzenie, które powtarzane staje się rytuałem pielgrzymy. W nim Rimbaud znajduje wytchnienie. Jednak sama czynność może być niewystarczająca. Inaczej niż u *Flâneura* potrzeba wprowadzić w nią przewidywalność, w której pielgrzym znajduje wytchnienie, ponieważ nie grozi mu spotkanie z nieznanym. Tak czynił Friedrich Nietzsche⁷⁶ spacerujący po szwajcarskich wzgórzach, gdzie powtarzał trasy swych wędrowek, czekając na wyłaniający się zza pagórka znany, upragniony widok. W tym kontekście doświadczenie wędrowki nieodzownie łączy się z ideą wiecznego powrotu do

⁷⁵ F. Gross, *Filozofia chodzenia*, Warszawa 2015, s. 58

⁷⁶ F. Nietzsche, *Wiedza radosna*, Warszawa 2005, s. 336

ukochanego miejsca, widoku. Spacer w tym rozumieniu jest „*kulistą formą*”, której celem jest „*zaklinanie wibracje istnieć*”⁷⁷.

Obecne trendy miejskiego wędrowania śladami bohaterów książek i filmów są ciekawą formą współczesnego pielgrzymowania. Zjawisko podążania za filmowymi bohaterami i krajobrazami zyskało nawet osobną nazwę *set-jetting*. Wędrówka wytyczona wyobraźnią twórcy często przeplata realne miejsca z tymi wymyślonymi, jednak dla piechura są one równie interesujące. W mojej uniwersyteckiej pracy magisterskiej pod tytułem „Groombridge Place oraz Basildon Place jako przykład wykorzystania wnętrz oryginalnych przy kreowaniu filmowej rzeczywistości w dziele *Duma i uprzedzenie* w reżyserii Joe Wrighta⁷⁸” opisywałam przykłady wykorzystania na planie filmowym prawdziwych budynków. W ekranizacji użyte zostały oryginalne angielskie posiadłości, z zachowanym wielowiekowym umeblowaniem oraz elementami wyposażenia wnętrz. Po sukcesie filmu od 2005 roku popularne stały się wycieczki szlakiem wnętrz w nim wykorzystanych, między innymi posiadłości Basildon Place i Groombridge Place.

Inspirując się historiami religijnych i artystycznych form pielgrzymowania powołuję w tej pracy figurę *Miejskiego Pielgrzyma*. Postrzegam ją jako jedną z odmian *Homo Attentus*, która stanowi dopełnienie bejnaminowskiego *Flâneura*. *Miejski Pielgrzym* w odróżnieniu od *Flâneura* zna swoją trasę wędrówki. Przyjmuje w swojej miejskiej wędrówce postawę pełną powtarzalnej uważności by poprzez relację z architekturą dokonać swoistej miejskiej medytacji.

Zarówno *Miejski Pielgrzym* jak i *Miejski Flâneur* kojarzony jest bardziej z metropoliami niż małymi miasteczkami ponieważ potrzebują oni stosunkowo długiego dystansu wędrówki. Dlatego stawiam, pytanie: Czy małe miasto pomieści w sobie figurę *Miejskiego Pielgrzyma* w jego małomiasteczkowym odmianie?

⁷⁷ F. Gross, *Filozofia chodzenia*, Warszawa 2015, s. 31

⁷⁸ Pracę magisterską (promotor prof. Stanisław Andrzejewski) obroniłam w 2009 roku na Wydziale Sztuki Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.

Czy możliwe jest zaprojektowanie miasta w taki sposób, by powołać w nim figury zarówno *Flâneura Małego Miasta* jak i *Pielgrzyma Małego Miasta*?

W dalszej części pracy rozwinę związki zachodzące pomiędzy poszczególnymi parami funkcjonalnych i pozafunkcjonalnych figur miejskich wędrowców.

3.3 Korelacje typów *Homo Ambulans* we wnętrzach miejskich

Opiszę teraz korelacje poszczególnych figur miejskich piechurów. Wprowadzony przeze mnie podział na postawy funkcjonalne i pozafunkcjonalne wyróżnia *Tego-który-chodzi-pomiędzy*, *Spacerowicza* oraz *Turystę* dla pierwszej grupy *Homo Utens* oraz *Flâneura* i *Miejskiego Pielgrzyma* dla drugiej *Homo Attentus*.

Pod pojęciem postaw funkcjonalnych rozumiem przede wszystkim te skupione na fizycznych sferach życia człowieka, w których główną rolę gra użyteczność.

Jako postawy pozafunkcjonalne rozumiem te, w których ważniejszą uwagę przywiązuje się nie do fizyczności, a do duchowości człowieka, jego uważności. Stąd wprowadzona nazwa *Homo Attentus*, czyli Człowiek Uważny reprezentuje postawy skupione nie na konsumpcyjnych aspektach życia, a na przeżywaniu świata i w ten sposób na wewnętrznym, duchowym doskonaleniu.

3.3.1 Korelacje ogólne i cechy wyróżniające typy

A. *Ten-który-chodzi-pomiędzy* to postać, która nieustannie, jak wahadło, dochodzi z domu do pracy, z pracy do domu. W języku angielskim określa się ją jako *Commuter*. Cechą specyficzną i wyróżniającą go na tle innych typów *Homo Ambulans* jest potrzeba efektywnego, szybkiego przemieszczania się z punktu do punktu. Forma drogi jest dla niego nieistotna. Dzieli on jednak pewne cechy zarówno z funkcjonalnymi jak i pozafunkcjonalnymi typami miejskich piechurów. Z *Spacerowiczem* i *Miejskim Pielgrzymem* łączy go znajomość fizycznego wyglądu drogi: wie on, którądy powinien iść by osiągnąć cel drogi. Samo posiadanie celu, miejsca

na mapie miasta, do którego idzie kojarzy go z osobą *Turysty* i *Miejskiego Pielgrzyma*. Natomiast potrzeba komfortu samej trasy jest dla niego wspólna z potrzebą fizycznej wygody widocznej u *Spacerowicza*.

- B. Droga dla *Spacerowicza-Kuracjusza* jest środkiem potrzebnym mu do osiągnięcia celu, którym jest chęć poprawy samopoczucia. Dla *Spacerowicza-Kuracjusza* miasto jest swego rodzaju padokiem, na którym dobrze się owy piechur zaprezentuje, padokiem, który będzie odpowiednim tłem dla jego spaceru. Stąd wraz z pojawieniem się *Spacerowicza* w mieście pojawiły się w miejskim krajobrazie promenady. *Spacerowicz* w odróżnieniu od innych *Homo Ambulans* chodzi przede wszystkim zaprojektowanymi drogami. W odróżnieniu od innych piechurów ma kilka bezpiecznych, sezonowych tras. *Spacerowicz-Kuracjusz* nie oczekuje, jak w przypadku *Tego-który-chodzi-pomiędzy*, najefektywniejszej i najszybszej ścieżki. Obraz promenady musi sprostać konkretnym oczekiwaniom; bardzo ważny jest funkcjonalny wygląd ulicy, ilość ławek, rodzaj nawierzchni. Równie ważna jest ogólna prezencja promenady bowiem nie powinna ani nużyć swoimi widokami ani konkurować urodą z samym piechurem. Najlepiej jeśli będzie pełniła rolę miłego dla oka tła, jak to dzieje się w przypadku parkowych alei. Trasa nie może być również zbyt wymagająca fizycznie dla spacerującego, ponieważ jemu/jej musi być przede wszystkim wygodnie. Podobnie jak *Ten-który-chodzi-pomiędzy* kieruje się względami utylitarnymi. Jego “spacery dla zdrowotności”, połączone z baczna obserwacją mieszkańców miasta, przynoszą mu satysfakcję — łączy go poniekąd z figurą *Flâneura*, który satysfakcję czerpie z

obserwacji zarówno ludzi, tłumu jak i samego miasta. Jak nienachalnie wywołać refleksję u *Spacerowicza*? Kluczem wydaje się być tło jego spaceru. Odpowiednio ułożone sekwencje miejsc mogą, poprzez swą monotonię i powtarzalność, umożliwić *Spacerowiczowi* głębsze przeżycie spaceru co w konsekwencji umożliwi mu przeistoczenie w *Homo Attentus*.

- C. *Turysta* jest pewnego rodzaju zaawansowaną figurą *Spacerowicza*, który znajduje się tym razem poza dobrze znanymi mu miejscami. Przemierza on obce ulice i place obserwując przy tym przede wszystkim otoczenie. Jego podróż służy zdobyciu nowych doznań i poszerzeniu wiedzy, czerpie on satysfakcję z bycia w nieznanych mu rewirach. Jeżeli są mu znane, to z reklam, opowieści innych, literatury lub sieci internetowej. Odróżnia go to od *Miejskiego Pielgrzyma*, który odbywając swą wędrówkę, odtwarza rytuał dzięki któremu uważnie zagłębia się w miasto, który poprzez powtarzanie sekwencji doświadcza głębszego “bycia w”, doświadcza oswojenia. Jednak to *Turysta* jest najbliższy miejskim *Homo Attentus*. Może on poruszać się po mieście powoli, z uważnością obserwować nieznane mu zakątki. Jego podróż ma konkretny cel - chce podglądać rekomendowane miejsca, chce je chłonąć by ubogacony powrócić do *swojego* miejsca. Jest mu blisko do figury *Flâneura*, który kolekcjonuje wrażenia, jednak *Flâneur* kieruje się innymi pobudkami — on chce posiąść miasto. *Flâneur* należy do miasta, *Turysta* jest w nim czasowo i towarzyszy mu przy tym konkretny cel — pragnie miasto poznać w jego najbardziej publicznym wydaniu.

3.3.2 Miejski Pielgrzym i Turysta

Przyglądając się różnym postawom *Homo Ambulans* uważam, że najbliżej *Miejskiemu Pielgrzymowi* jest do postaci *Turysty*. Łączy ich pewna znajomość

poszczególnych etapów podróży, ponieważ obaj mogą ją w większym lub mniejszym stopniu zaplanować.

Pielgrzym traktuje swą wędrówkę jako akt medytacji, *Turysta* jako trasę interesujących zabytków. Sama droga pomiędzy poszczególnymi świątyniami jest dla *Turysty* biernym narzędziem osiągnięcia celu, w tym przypadku odwiedzenia kolejnego zabytkowego kościoła. *Pielgrzym* natomiast istotę swojej wędrówki widzi w treści drogi, która ma głęboki wymiar duchowy.

Miejski Pielgrzym i *Turysta* posiadają również wiele wspólnych cech - obaj dążą do doświadczenia konkretnych miejsc. Ich droga opiera się na ciągłym przybliżeniu się do celu. Jednak droga *Pielgrzyma* służy pogłębieniu doświadczenia, natomiast *Turysty* dąży do pojedynczego doświadczenia.

Obaj znają poszczególne etapy swojej podróży. Dla *Miejskiego Pielgrzyma* są to poszczególne stacje peregrynacji, które mają wprowadzić go w odpowiedni nastrój ukoronowany emocjami związanymi z osiągnięciem celu wędrówki. *Turysta* ma natomiast plan podróży, przewodnik zawierający najciekawsze obiekty w danym miejscu.

Droga, która prowadzi obu piechurów może być fizycznie identyczna. Przykładem tego jest Pielgrzymka do Siedmiu Kościołów⁷⁹, która prowadzi wędrowców szlakiem najstarszych i najznamienitszych kościołów w Rzymie. Ta droga ma wymiar duchowy zarówno w kontekście religijnym jak i świeckim.

⁷⁹ Dziękczynna droga pielgrzymów przybywających do Rzymu, zapoczątkowana w XVI wieku przez Świętego Filipa Nereusza. Dostęp z dnia 19.02.2019 roku <https://www.rzym.it/pielgrzymka-do-siedmiu-kosciolow/>



Rysunek 9

Szlak Drogi Siedmiu Kościołów w Rzymie. Dystans łączny 19 km, czas pieszej wędrówki 4 godziny. Kościoły znajdujące się na trasie to: Bazylika św. Piotra (San Pietro), Bazylika św. Pawła za Murami (San Paolo fuori le Mura), Bazylika św. Sebastiana za Murami (San Sebastiano fuori le Mura), Bazylika katedralna Najświętszego Zbawiciela i Świętych Janów na Lateranie (San Giovanni in Laterano), Bazylika św. Krzyża Jerozolimskiego (Santa Croce in Gerusalemme), Bazylika św. Wawrzyńca za Murami (San Lorenzo fuori le Mura), Bazylika Matki Bożej Większej (Santa Maria Maggiore) Źródło: Google Earth dostęp z dnia 30.08.2019

3.3.3 *Flâneur* i *Spacerowicz*

Typem funkcjonalnym, który moim zdaniem ma najwięcej cech wspólnych z *Flâneurem* jest *Spacerowicz*. Obie postaci szukają komfortowych ścieżek, zapewniających miejsca odpoczynku. Dla wygody klientów paryskie pasaże urządzone były niczym *ulice-salony* lub *ulice-galerie*. Benjamin opisywał je jako “salony najpotężniejszych władców”⁸⁰ wypełnione wygodnymi sofami i krzesłami mającymi na celu zapewnienie wytchnienia klientom. *Spacerowicz* również na trasie swej podróży napotyka najróżniejsze udogodnienia. Promenady

⁸⁰ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 84

pełne są ławek oraz innych miejsc gdzie może on zatrzymać się i odpocząć.

Zarówno *Flâneur* jak i *Spacerowicz* swą drogę zaczynają i kończą w dowolnym momencie — to potwierdza czasowość występowania obu postaw. Nie znamy również celu ich podróży — liczy się obecny czas przechadzki. Im intensywniejszy, tym bardziej oszałamiający. Benjamin uważa, że z czasem wędrówka odbiera *Flâneurowi* powierzchowny zachwyt nad witrynami i mijanym tłumem. Przynosi mu natomiast pewnego rodzaju głód ciekawości, który nie może zostać zaspokojony⁸¹. Wyczerpany powraca do swego mieszkania⁸², jednak w momencie ukierunkowania swych kroków do domu przestaje być *Flâneurem*.

Tłem dla obydwu figur jest wnętrze miejskie. Dla *Flâneura* to pełna ludzi metropolia, idealny *sztafaż* jego wędrówek. *Spacerowicz* używa natomiast wnętrz promenad, alei parkowych i mól spacerowych. Te przestrzenie publicznych wnętrz miejskich zapewniają obydwu piechurom wygodę oraz wachlarz doznań wizualnych, który wpływa na ich emocjonalność. Można szukać podobieństwa *Flâneura* i *Spacerowicza* w jego filozoficznej odmianie, jednak niepokój towarzyszący *Flâneurowi* oddziela go *Spacerowicza*. Jako pierwszy zwrócił na to uwagę Aleksander Poe w dziele „Człowiek tłumy”⁸³.

Trzeba jednak podkreślić, że w moim rozumieniu postawa *Homo Attentus* jest postawą czasową. *Miejskim Pielgrzymem* i *Flâneurem* się bywa.

Stąd zakładam, że nie tylko *Turysta* może stać się *Miejskim Pielgrzymem*, a *Flâneurem* nie zostanie tylko *Spacerowicz* — inne figury *Homo Utens* również mogą czasowo stać się *Homo Attentus*. Zakładam, że ta zmienność uzależniona jest w równym stopniu od intencji jak i formy wybranej drogi. Tak więc, ta odpowiednia forma wnętrz miejskich może wpłynąć na czasowe pojawienie się danej postawy w danej przestrzeni.

⁸¹ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 462

⁸² W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 462

⁸³ Cytuję za W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 463

Traktuję figurę *Miejskiego Pielgrzyma* jako uzupełnienie figury *Flâneura* w zbiorze *Homo Attentus*. Obie postawy przypisane są do dużego miasta, miasta o gęstej siatce ulic. W mojej pracy zakładam, że możliwe jest zaprojektowanie wnętrz miejskich małego miasteczka w sposób, który powoła małomiejskie wersje obu wędrowców: *Flâneura Małego Miasta* oraz *Pielgrzyma Małego Miasta*.

CZĘŚĆ CZWARTA

WĘDRÓWKI

4.1 *Flâneur*

Figura *Flâneura* z czasem stała się pojęciem wielowymiarowym⁸⁴. Z biegiem lat pojęcie to ulegało wielu przekształceniom jednak w niniejszej pracy odwołam się do benjaminowskiej figury *Flâneura*, której wzorzec sformułował w lirycznej poezji Baudelaire. Walter Benjamin widział *Flâneura* jako kapitalistycznego zwiadowcę, detektywa, którego sztafażem wędrówek był dom handlowy oraz jego pasaż, łączące w sobie zarówno wnętrze miasta jak i wnętrze mieszkalne.. Pasaże stały się jego *światem w miniaturze*⁸⁵.

Paryskie pasáže narodziły się poprzez potrzebę konsumpcji luksusu. Kusiły nie tylko oferowanymi tekstyliami, ale samą swoją formą — były hołdem dla stali i szkła, hołdem dla postępu oświetlonego gazową latarnią. Z chwilą upowszechnienia w architekturze konstrukcji żelaznych rola architekta-twórcy została podważona, a tym samym rozgorzały “walki między konstruktorem i dekoratorem, między Ecole Polytechnique i Ecole des Beaux Arts”⁸⁶. W efekcie architektura zaczęła oddalać się od sztuki, przemieniając się w konstrukcję inżynierską⁸⁷. Inne zmiany zachodziły jednak na polu architektury wnętrz. Tu inżynieria inspirowała twórczość projektanta, pozwalając na poszerzenie jego kreacji. Przemiany polityczne ukształtują nowego odbiorcę architektury wnętrz, Paryżanina-kapitalistę, który może przenieść osiągnięcia inżynierii do wnętrz mieszkalnych, nadając im indywidualną formę. W tym czasie narodzi się Art

⁸⁴ *Flâneur* jako miejski włóczęga, jako zbieracz śmieci, jako internetowy surfer (zob. B. Brzozowska, *Spadkobiercy flâneura. Spacer jako twórczość kulturowa – współczesne reprezentacje*, Łódź 2009)

⁸⁵ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 67

⁸⁶ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 34

⁸⁷ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 45

Nouveau, ruch artystyczny umiejętnie wykorzystujący możliwości żelaza i betonu przy kształtowaniu niepowtarzalnych wnętrz mieszkalnych⁸⁸. Benjamin widział te nowe przestrzenie jako wnętrza pełne iluzji, perfekcji, a jednocześnie intymności — nazywał je *futerałem dla człowieka prywatnego* (W. Benjamin). To właśnie wnętrza Art Nouveau stają się w jego rozumieniu ostoją, *prztytuliskiem sztuki*.

Nowy obraz wnętrza mieszkalnego wychodzi jednak poza przestrzenie prywatne. Zdobywa paryskie pasaże, tworząc z nich miejskie salony, w których zacierały się granice prywatnych i publicznych wnętrz. *Flâneur*, ich stały bywalec, stał się *uwikłany* w te miejskie przestrzenie. Oswajał je, będą jednocześnie przez nie oswojonym. Benjamin w ten sposób pisze o charakterze jego wędrówki, o *flanerie*: “z jednej strony człowiek, który czuje, że jest obserwowany przez wszystko i wszystkich (...) z drugiej (przyp. autora: jest to) ktoś całkowicie nie do wyśledzenia, ukryty”⁸⁹. Przestrzeń pasaży objawia się *Flâneurowi* jako miejsce przepełnione tłumem a zarazem miejsce prywatne. Benjamin napisał “Paryżanie przekształcają ulicę we wnętrze mieszkalne (...) Pasaż był dla nich (mieszkańców) salonem”.

Paryskie ulice stały się miejscem *obmieszkiwanym*⁹⁰ przez tłum. Miasto mieściło w sobie wzajemnie przenikające się wnętrza wspólne. Jest to bliskie koncepcji architektury wnętrz miejskich, która pokazuje miasto jako system połączonych wnętrz - placów i ulic stających się miejskimi salonami i korytarzami i łączą się z holami, korytarzami i pokojami w budynkach. Ten krajobraz miał potencjalnie zaspokoić flaneurowski głód ciekawości. Jednak *flanerie* nigdy nie nasyci *Flâneura*, bo też nie takiego spełnienia on potrzebuje. Jego wędrówka ma trwać, ma być ciągłym szukaniem, obserwowaniem przepełnionym zaciekawieniem. Co więcej *Flâneur* nie jest zdecydowany i właśnie jego niezdecydowanie staje się stanem dla niego swoistym. System ulic przybliża go do enigmatycznego i utęsknionego celu, jednak nigdy nie pozwoli go *Flâneurowi* dotknąć.

⁸⁸ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 39-40

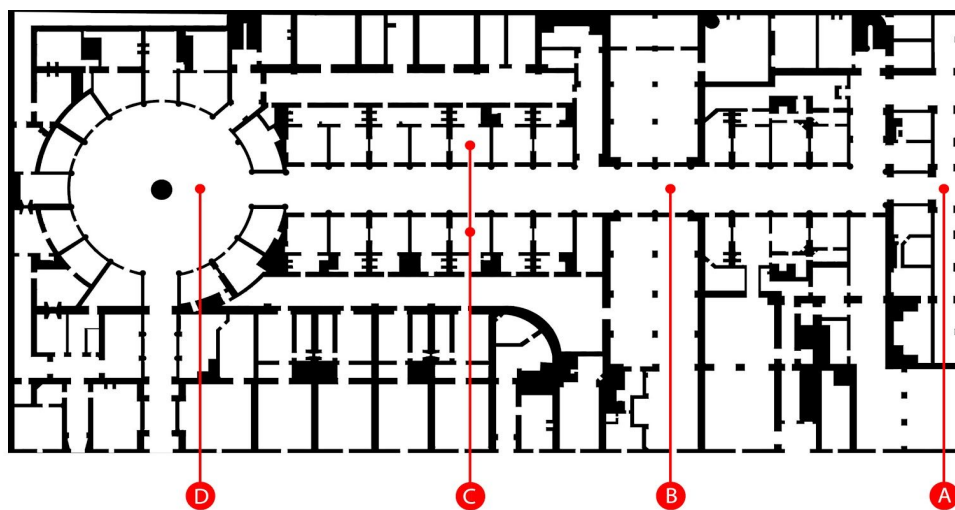
⁸⁹ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 466

⁹⁰ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 470

4.1.1 Wzorzec miejski dróg *Flâneura*

Przestrzeń pasaży paryskich jest skomplikowaną siecią korytarzy i sal. Przy użyciu siatki przestrzennej badam geometrię dwóch dziewiętnastowiecznych, paryskich pasaży: Vivienne oraz Colbert opisywanych przez Benjamina. Analizę przeprowadziłam przy użyciu planów inwentaryzacyjnych Eduard Messow, będących w zbiorach Biblioteki Muzeum Architektury Uniwersytetu Technicznego w Berlinie (Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin) oraz planów pasaży z 1826 roku, obecnie w zbiorach Biblioteki Uniwersytetu Brown w Providence.

Pasaż Vivienne znajduje się przy Rue Vivienne, Rue des Petits-Champs oraz Rue de la Banque. Został wybudowany w 1823 roku według projektu architekta François-Jacques Delannoy. Benjamin nazywał go pasażem *solidnym*. Pasaż Colbert, graniczący z Pasażem Vivienne wzniesiono w 1826 roku w odpowiedzi na ogromny sukces sąsiada. W tamtym czasie oba pasáže stanowiły osobne wnętrza, obecnie jednak połączone są wewnętrznym przejściem.

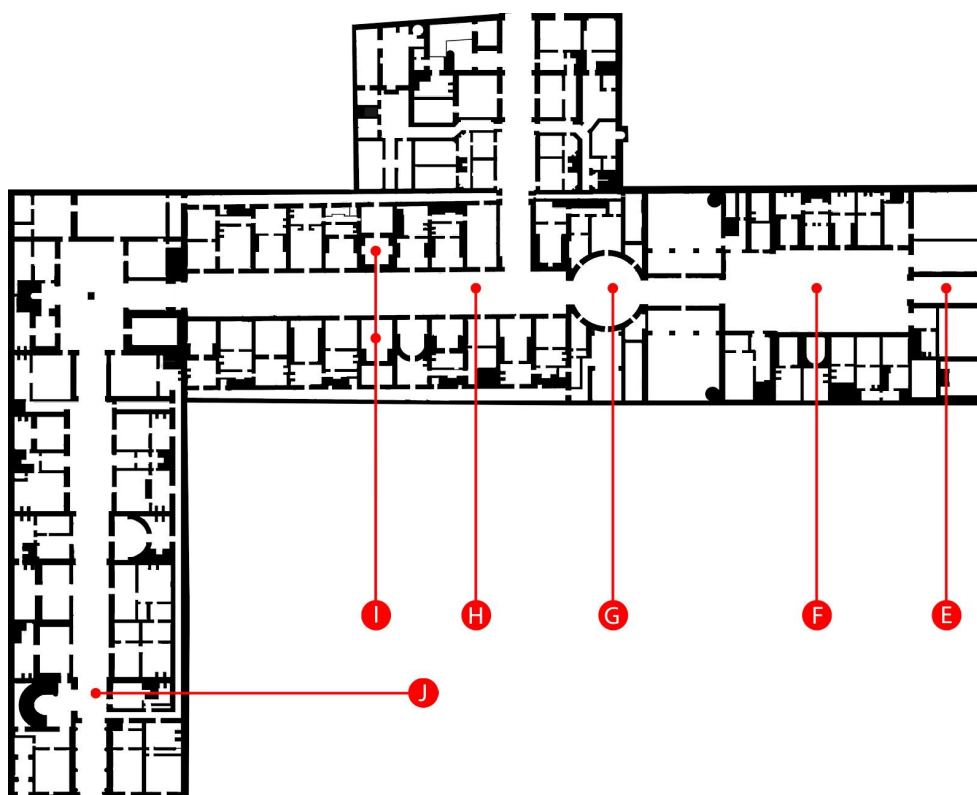


Rysunek 10

Pasaż Colbert w Paryżu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie planów Pasażu Vivienne i Pasażu Colbert ze zbiorów Uniwersytetu Technicznego w Berlinie oraz Uniwersytetu Brown w Providence.

Pasaże swą formą planu przypominają nawy kościelne⁹¹ z rozbudowanym sklepami, których usytuowanie przypomina układ bocznych kaplic. Pasaż Colbert ma układ nawiązujący do katedry. Wchodzimy do pasażu od strony Rue des Petits-Champs wejściem przypominającym *narteks* (A). Idąc dalej widzimy *transept* (B) skrzyżowany z nawą główną, wzdłuż której mamy ciągi arkadowo ułożonych sklepów, jakby kaplic (C). U szczytu nawy prezbiterium zastępuje nakryta kopułą rotunda (D). W centrum rotundy przed laty stał kandelabr, porównywany przez Benjamina z kokosową palmą pośrodku sawanny. Przywołuje to skojarzenia z dzisiejszymi centrami handlowymi. Posiadają one wspólną, otwartą przestrzeń, w której często znajduje się fontanna lub inny akcent dekoracyjny a wzdłuż głównej alei usytuowane zostają sklepy i punkty usług.



Rysunek 11

Pasaż Vivianne w Paryżu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie planów Pasażu Vivienne i Pasażu Colbert ze zbiorów Uniwersytetu Technicznego w Berlinie oraz Uniwersytetu Brown w Providence.

⁹¹ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s. 70

Pasaż Vivienne otula swym skrzydłem Pasaż Colbert. Jego plan przywodzi mi na myśl klasztorne założenie. Wchodząc od strony Rue des Petits-Champs mijamy *narteks* (E), który prowadzi nas do szerszego korytarza (F), przywołującego wspomnienia klasztornych ogrodów. Z nich kierujemy się ku zwężającemu się przejściu, które zaskakuje wędrowca niedużą kopułą (G). Za nią rozciąga się długa nawa (H), wzdłuż której umieszczono po dwóch stronach sklepy, jakby kaplice (I). Dochodząc do końca pasaży odkrywamy, że za zakrętem ma on swoją kontynuację (J). Obustronnie, rytmicznie ułożone sklepy przyciągają barwnymi witrynami. To one kuszą paryskiego *Flâneura*. Witryny sklepowe były najczęściej wykonywane przez artystów. W ten sposób powstał, pisze Benjamin, *krajobraz* który stał się *obsesją równie mocną jak opium*.

Flâneur mógł wędrować prowadzony ciekawością. Interesującym odwzorowaniem jego splątanych ścieżek jest kłacze⁹², którą na potrzeby architektury przejmuję od Gillesa Deleuze i Felixa Guattariego. Ich odkrycie interesuje mnie w kontekście wnętrz miejskich. Deleuze oraz Guattari wprowadzili do teorii języka⁹³ pojęcie sieci rizomatycznej⁹⁴, która formą przypomina kłacze. Wyszczególnili jego sześć cech, między innymi łączność, heterogeniczność i mnogość, które zakładają, że “kłacze może i musi w dowolnym punkcie połączyć się z jakimkolwiek punktem innego kłacza”⁹⁵. Uważali również, że kłacze może zostać przerwane w dowolnym momencie a następnie być kontynuowane, ponieważ to kod a nie naśladownictwo⁹⁶ stanowią o jego wartości. Analizując te cechy można zauważyć podobieństwo między formami językowymi w odniesieniu, do których ta teoria powstała, a formą wędrowek *Flâneur* we wnętrzach miejskich.

⁹² Z teorią kłacza i sieci rizomatycznej zetknęłam się pierwszy raz podczas wykładów profesor Marii Mendel oraz profesora Pawła Szkudlarka w semestrze zimowym i letnim 2015/2016 (Międzywydziałowe Środowiskowe Studia Doktoranckie ASP w Gdańsku).

⁹³ G. Deleuze, F. Guattari, *Tysiąc plateau*, Warszawa 2016, s. 3-44

⁹⁴ Rhizome (fr.) kłacze

⁹⁵ G. Deleuze, F. Guattari, *Tysiąc plateau*, Warszawa 2016, s. 7-8

⁹⁶ G. Deleuze, F. Guattari, *Tysiąc plateau*, Warszawa 2016, s. 11

Przekładając obraz kłacza na plan miejski tworzy się rysunek gęstych sieci wewnątrz umożliwiających nieskończone błądzenie. Obrazuje to system możliwych ścieżek, którymi wędruje *Flâneur*. Widzimy nieskończoną ilość możliwych wersji jego spaceru. W tkance Paryża, poprzez jej wielkość i zagęszczenie, *Flâneur* dysponuje wręcz niepoliczalną ilością alternatywnych dróg. Wędrowkę *Flâneura* charakteryzuje *niezdecydowanie*⁹⁷ i zaciekawienie. Prosta linia ulicy czy łatwość jej przemierzania nie są kryterium wedle którego wędruje *Flâneur*. Jego ścieżkami kieruje *zaciekawienie* miejscami i ich różnorodnością. Mogą one wpłynąć na jego wędrowkę, jednak charakter samej figury *Flâneura* nie daje nam pewności, że będzie on je mijał według z góry ustalonego programu. Możemy założyć, że określone miejsca wzbudzą jego zainteresowanie, jednak druga składowa charakteru jego wędrowki, *zwątpienie*, uniemożliwia przewidzenie obrazu jego drogi. Stąd kształt wędrowki *Flâneura* możemy nanieść na sieć wewnątrz miejskich dopiero po zakończeniu *flanerie*. Zakładam jednak, że można stworzyć system ukształtowany jako kłacze, sieć rizomatyczna wewnątrz miejskich ukształtowany w sposób wzbudzający *zaciekawienie* oraz umożliwiający wystąpienie typowego dla *Flâneura* *wątpienia i niezdecydowania*.

4.2 Miejski Pielgrzym

Rozpatrując różne aspekty ruchu pieszego w mieście przeprowadzam analizę funkcjonalnych i pozafunkcjonalnych figur piechurów. Do postaw pozafunkcjonalnych zaliczam wyżej opisanego *Flâneura* oraz wprowadzoną przeze mnie kategorię *Miejskiego Pielgrzyma*, będącą dopełnieniem typu *Homo Attentus*.

Miejskim Pielgrzymem nazywam osobę wędrującą przez miasto z konkretnym zamiarem, jednak nie kierującą się funkcjonalnym powodem. Jego droga może przypominać pętlę, przez co *Miejski Pielgrzym* może pokonywać wciąż na nowo te same fizyczne odcinki trasy. Trud pielgrzymiej drogi pomaga mu głębiej

⁹⁷ W. Benjamin, *Pasaże*, Kraków 2005, s.471

przeżyć moment osiągnięcia celu wędrówki, a tym samym doświadczyć miasta w jego pozafunkcyjnym wymiarze.

4.2.1 Pielgrzymowanie w tradycji chrześcijańskiej

Pielgrzymowanie w tradycji chrześcijańskiej stało się popularne około czterysta lat po śmierci Jezusa. Wiązało się to z kształtowaniem obrzędowości Kościoła. W 313 roku wydano Edykt Mediolański, który zakończył prześladowania Chrześcijan, natomiast późniejsze ustanowienie przez cesarza Teodozjusza chrześcijaństwa oficjalną religią cesarstwa otworzyło nowe możliwości dla publicznych form kultu religijnego. Wyznawcy Jezusa chcieli przemierzać drogi Jego ziemskiej wędrówki, pragnęli też ujrzeć relikwie Krzyża oraz ewangeliczną Gólgotę, stąd pierwsze peregrynacje prowadziły do Ziemi Świętej.

Na podstawie Ewangelii⁹⁸ i Tradycji⁹⁹ wyznaczono miejsca, które powinien odwiedzić każdy pielgrzym. Jednym z ważniejszych było Wzgórze Czaszki, Gólgota w łacinie nazywane *Calvaria* miejsca ukrzyżowania. Zapoczątkowało to dynamiczny rozwój pielgrzymek do Jerozolimy. Jednak trudna sytuacja polityczno-społeczna na Ziemi Świętej wymusiła tworzenie miejsc kultu w Europie¹⁰⁰.

W XIV wieku w krajobrazie kulturowym Starego Kontynentu zaczynają powstawać założenia architektoniczne inspirowane wydarzeniami Męki Jezusa. Te chrześcijańskie sanktuaria krajobrazowe umożliwiły przemierzanie Ścieżek Zbawiciela bez konieczności odbycia niebezpiecznej wyprawy do Jerozolimy. Narodziny kalwarii związane były również z pojawieniem się nowego nurtu

⁹⁸ Ewangelie - cztery księgi Kanonu Nowego Testamentu, czyli, w Chrześcijaństwie, ksiąg uznanych za autentyczne i napisane pod natchnieniem Boga, *Katechizm Kościoła Katolickiego* 125, 126, 139, PALLOTTINUM 1994.

⁹⁹ Tradycja - całokształt modlitwy, nauki i życia wiarą, które Kościół Chrześcijański otrzymał od Jezusa i apostołów. Jest to jedno z podstawowych pojęć teologicznych, jego autorstwo przypisuje się Apostołom, *Katechizm Kościoła Katolickiego* 75, 83, 95, 96, 1200-1208, PALLOTTINUM 1994.

¹⁰⁰ W 1320 roku zakon Joannitów założył na wyspie Rodos siedmiostacyjną Drogę Krzyżową, następnie Dominikanie na terenie Hiszpanii wzniesli Nową Jerozolimę

pobożności, zwanego *devotio moderna*¹⁰¹. Hołdował on prostej, bardziej realnej nabożności, umożliwiającej sentymentalne i wrażliwe przeżywanie religii. Jedną z formuł tego przeżywania była pielgrzymka zamierzona jako ćwiczenie duchowe, mające umożliwić głębsze przeżywanie Męki Pańskiej. Rozwój *devotio moderna* doprowadził do wznoszenia przy pustelniach ścieżek *Via Dolorosa* (Droga Bolesna). Pierwsza została wyznaczona w 1425 roku na terenie Królestwa Kastylji przez bł. Alvaresa z Kordowy. Zakonnik założył klasztor *Scala Caelia*, w którego pagórkowatej okolicy wyznaczył pielgrzymią trasę. Swoim ukształtowaniem terenu miała ona jak najdokładniej odwzorowywać rzeźbę Jerozolimy. Była to pierwsza próba¹⁰² odtworzenia w krajobrazie systemu jerozolimskich, świętych miejsc obrazujących Mękę Pańską.

Analiza odległości stosowanych w kalwariach według <i>Theatrum Terrae Sanctae</i> (1590), Christian Kruik van Adrichem oraz wynikający z analizy przybliżony czas wędrówki.				
Święte Drogi Jerozolimy				
Nazwa polska	Nazwa łacińska	Ilość przystanków	Czas wędrówki (min)	Długość wędrówki
Via Captivitatis				
Droga pojmania	Via Captivitatis	7 stacji	39,75	2,65 km
		Ogród na Górze Oliwnej		0
		Miejsce pojmania		29,7 m
		Dom Annasza		1009,8 m
		Pałac Kajfasza		245,02 m
		Pałac Piłata		742,5 m
		Pałac Heroda		259,87 m
		Pałac Piłata		356,4 m
				2643,29 m
Via Crucis				
Droga Krzyżowa	Via Crucis	14 stacji	15,00	1 km

¹⁰¹ Z języka łacińskiego nowa pobożność.

¹⁰² <https://www.deon.pl/imiona-swietych/alvarez-alvarez.452> Dostęp z dnia 20.09.2019

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

	Pałac Piłata	0
	Jezus bierze krzyż na ramiona	19,3 m
	Pierwszy upadek	59,43 m
	Spotkanie z Matką	45,443 m
	Szymon Cyrenejczyk	53,163 m
	Dom św. Weroniki	141,963 m
	Brama Sądowa (Drugi upadek)	250,073 m
	Niewiasty jerozolimskie	258,983 m
	Trzeci upadek	119,993 m
	Obnażenie z szat	13,363 m
	Przybicie do krzyża	8,913 m
	Ukrzyżowanie	10,43 m
	Miejsce złożenia ciała	22,263 m
		1003,23 m

Tabela 2

Tabela Miar Jerozolimskich, według których wznoszono kalwarie poza Jerozolimą. Christian Kruiik van Adrichem, *Theatrum Terrae Sanctae*. https://archive.org/details/bub_gb_rbzs5HWVEV8/C/page/n3 (dostęp z dnia 03.03.2019) za E. Bilska-Wodecka, *Kalwarie europejskie (...)* Kraków 2003

Podobny trend tworzenia dróg pielgrzymich pojawił się w północnych Włoszech. W wyniku działania Kontrereformacji objął on nie tylko całą Europę ale i Nowy Świat¹⁰³. Charakteryzował się tworzeniem pielgrzymich szlaków w górskim terenie, od tego czerpie swoją nazwę *sacri monti*, czyli święte wzgórza. Program *sacri monti* wykracza poza historię Męki Pańskiej. Te dróżki pielgrzymie mogą dotyczyć żywotów świętych jak i życia Matki Boskiej.

¹⁰³ E. Bilska-Wodecka, *Kalwarie europejskie. Analiza struktury, typów i genezy*, Kraków 2003

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

Kalwaria w Wejherowie				
Nazwa polska	Nazwa kaszubska	Ilość przystanków	Czas wędrówki (min)	Długość wędrówki
Kalwaria w Wejherowie	Wejrowskô Kalwarëjô	20 stacji	65,40	4,36 km
		Ogród na Górze Oliwnej		0
Miejsce pojmania	29,70 m			
Dom Annasza	1 707,75 m			
Pałac Kajfasza	245,03 m			
Pałac Piłata	742,50 m			
Pałac Heroda	259,88 m			
Pałac Piłata	356,40 m			
Jezus bierze krzyż na ramiona	19,31 m			
Pierwszy upadek	59,40 m			
Spotkanie z Matką	44,55 m			
Szymon Cyrenejczyk	51,98 m			
Dom św. Weroniki	141,82 m			
Brama Sądowa (Drugi upadek)	250,22 m			
Niewiasty jerozolimskie	259,13 m			
Trzeci upadek	120,29 m			
Obnażenie z szat	13,37 m			
Przybicie do krzyża	8,91 m			
Ukrzyżowanie	10,40 m			
Miejsce złożenia ciała	9,65 m			
Grób	31,93 m			
				4 362,19 m

Tabela 3

Tabela prezentująca zastosowanie Miar Jerozolimskich w zbudowanej w XVII wieku Kalwarii w Wejherowie na podstawie projektu o. Roberta z Werden. Porównanie odległości i przybliżonego czasu wędrówki. Kalwaria wzniesiona została pagórkowatym terenie, nawiązującą formą do ukształtowania Jerozolimy. Za E. Biłska-Wodecka, *Kalwarie europejskie (...)* Kraków 2003 oraz dane opracowane z Google Earth (dostęp z dnia 12.01.2019)

Badacze, na przykład Antonio Correta, traktują kompozycje *sacri monti* na równi z kalwariami. Natomiast Elżbieta Bliska-Wodecka uważa, że w pojęciu *sacri monti* prezentującym szersze spektrum tematyczne, mieści się pojęcie kalwarii. W opozycji do tej koncepcji staje Anna Mitkowska. Uważa ona iż, *sacri monti* jest jednym z podtypów kalwarii, jednak oba pojęcia można według badaczki stosować zamiennie¹⁰⁴. W niniejszej pracy zgadzam się z teorią Bliskiej-Wodeckiej, jednak uważam, iż obiekty *sacri monti* od Kalwarii odróżnia przede wszystkim kontekst ich lokalizacji. *Sacri monti* lokowane były w przestrzeni naturalnego krajobrazu, formą terenu nawiązywały do Jerozolimy, jednak forma ta była dziełem natury, a nie człowieka. Kalwarie natomiast mogły, ale nie musiały, kopiować jerozolimskiej rzeźby terenu. Takim przykładem jest Kalwaria w Krzeszowie, którą usytuowano na płaskim terenie. Kalwarie mogły być realizowane w naturalnie pagórkowatym terenie, jednak ich górzysta forma mogła być wynikiem działania człowieka (Kalwaria w Głotowie). Różne jest również usytuowanie kalwarii - mogły znajdować się zarówno w niewielkiej odległości od miasta jak i w obrębie istniejącego sanktuarium (wiele Kalwarii budowano na terenach sanktuariów maryjnych). Mogły także zlokalizowane być w istniejącej tkance miejskiej (Kalwaria w Lubece).

Kalwaria w Krzeszowie			
Nazwa polska	Ilość przystanków	Czas wędrówki (min)	Długość wędrówki
Kalwaria w Krzeszowie	32 (23) stacje	54,00	3,6 km
	Pożegnanie Chrystusa z Marią		
	Wieczernik	Obmycie nóg Apostołom, Ostatnia Wieczerza, Komunia Apostołów	
	Kaplica świętych Schodów		

¹⁰⁴ E. Bliska-Wodecka, *Kalwarie europejskie. Analiza struktury, typów i genezy*, Kraków 2003, s. 20-20 i 90-91

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

	Ogród na Górze Oliwnej (Grotta Narodzenia Pańskiego)		0
	Miejsce pojmania		2,7 m
	Dom Annasza		1009,8 m
	Pałac Kajfasza		245,02 m
	Pałac Piłata	Chrystus przed Piłatem, Biczowanie, Koronowanie cierniem, Ecce Homo , Wydanie Jezusa Żydom	742,5 m
	Pałac Heroda		259,87 m
	Pałac Piłata		444 m
	Jezus bierze krzyż na ramiona		19,3 m
	Pierwszy upadek		59,4 m
	Spotkanie z Matką		45,44 m
	Szymon Cyrenejczyk		5,316 m
	Dom św. Weroniki		141,96 m
	Brama Sądowa (Drugi upadek)		250,07 m
	Niewiasty jerozolimskie		258,98 m
	Trzeci upadek		119,99 m
	Obnażenie z szat		13,36 m
	Przybicie do krzyża		8,91 m
	Ukrzyżowanie		10,4 m
	Miejsce złożenia ciała		22,26 m
	Grób		0,00
			3662,876 m

Tabela 4

Tabela prezentująca zastosowanie Miar Jerozolimskich w zbudowanej w XVII wieku Kalwarii w Krzeszowie przez opata Bernarda Rosę. Kalwaria usytuowana jest na płaskim terenie. Porównanie odległości i przybliżonego czasu wędrówki. Za E. Bilska-Wodecka, *Kalwarie europejskie (...)* Kraków 2003 oraz dane opracowane z Google Earth (dostęp z dnia 08.11.2018)

4.2.2 Historia dróg pielgrzymich

Anna Mitkowska wyróżnia trzy formy relacji pomiędzy strukturą miejską a kalwariami¹⁰⁵.

Pierwszy to układ partnerski, w ramach którego miasto i kalwaria rozwijają się jako dwa osobne założenia kompozycyjne, które funkcjonalnie są ze sobą powiązane. Przykładem takiego rozwiązania jest Kalwaria Zebrzydowska.

Kolejna forma jest reprezentowana przez Kalwarię Pakoską, gdzie kalwaria została wpisana, w 1628 roku, w strukturę istniejącego miasta. Przy wytyczaniu w tkance miejskiej poszczególnych stacji *Via Dolorosa* oraz *Via Captivitatis* ksiądz Wojciech Kęsicki posłużył się miarami jerozolimskimi¹⁰⁶.

Trzecią formą relacji pomiędzy miastem a kalwarią jest układ, w którym miejscowość zostaje podporządkowana założeniu kalwaryjnemu. Poszczególne etapy pielgrzymiej drogi zostają w tym typie nałożone na tkankę miejską lub substancja miejska zostaje przez kalwarię otoczona. Na terenie Polski formę tę reprezentuje Kalwaria Wambierzycka. Warto wspomnieć, iż pierwsza kompozycja kalwaryjna mająca swój początek w tkance miejskiej powstała w 1468 roku w Lubece¹⁰⁷.

Brak możliwości odbycia pielgrzymki do Jerozolimy¹⁰⁸ zaowocował powstaniem w architekturze innej formy pielgrzymiej drogi - Labiryntu zwanego również Miejscem. Labirynty lokowane były we wnętrzach gotyckich katedr. Tworzył je pierścieniowy, kamienny rysunek na posadzce świątyni — największy, o średnicy około 11 metrów, znajduje się w Katedrze Chartres we Francji. Do dzisiejszych

¹⁰⁵ A. Mitkowska, *Kalwarie jako szczególny rodzaj kompozycji przestrzennych*, [w:] Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, 1983, 28, 3, s. 175-192

¹⁰⁶ Karol Kielczyński, *Z przeszłości Pakości : na uczczenie trzechsetletniej rocznicy założenia Kalwarji, 1628-1928*, Pakość 1928, s. 40

¹⁰⁷ Pierwszym punktem Kalwarii Wzgórza Jerozolimskiego koło Lubeki był Ratusz Piłata. Ostatni zwany Golgotą leżał poza miastem, na wzgórzu

¹⁰⁸ Jerozolima w 1244 roku została utracona przez Krzyżowców

czasów przetrwała tradycja odbywania przez pielgrzymów wędrówki na kolanach z zachodu — kierunku symbolizującego zło i grzech — na utożsamiany z Niebiańskim Królestwem wschód. Labirynt uosabiał Drogę Jerozolimską nie tylko w formalny sposób, powtarzając miary jerozolimskie, lecz również w sensie duchowym — obrazował Jerozolimę jako święte miejsce, centrum świata, ściśle związane z ziemskim życiem Zbawiciela.

Nazwa kalwaria nawiązuje od łacińskiego *calvaria* czyli Góra Czaszki (heb. *Golgota*). Jedną z definicji mówi o niej jako o sakralnym założeniu architektonicznym, zbudowanym poza Jerozolimą, a nawiązującym do męki i śmierci Chrystusa. Anna Mitkowska określa kalwarie jako katolickie ogrody pamięci będące prekursorami europejskich założeń krajobrazowo-parkowych¹⁰⁹. Przyglądając się kalwarii przez pryzmat fenomenologii religii można nazwać ją, za Gerardusem van der Leeuw¹¹⁰, miejscem świętym nie wybieranym a odkrywanym. Wytyczenie pielgrzymich ścieżek w miejskim lub naturalnym krajobrazie wzorowanym na pagórkowatym krajobrazie Jerozolimy jest nie tylko zabiegiem uwypuklającym istniejące *genius loci* danego miejsca. To wrażliwe i uważne połączenie wartości duchowych i tego co materialne; ukształtowania terenu, jego roślinność i walorów przyrodniczych lub, w przypadku miasta, układu jego wnętrz miejskich.

4.2.3 Wzorzec miejski dróg *Pielgrzyma*

W moich rozważaniach chodzi mi o odkrycie istoty kalwarii wychodzące poza system religii chrześcijańskiej oraz oderwanie się od jej historycznego kontekstu. Pozwala to spojrzeć na te krajobrazowe sanktuaria w wymiarze dużo szerszym niż chrześcijańskim.

W tej perspektywie piechur przemierzający pielgrzymie dróżki staje się

¹⁰⁹A. Mitkowska, *Kalwarie jako szczególny rodzaj kompozycji przestrzennych*, [w:] *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, 1983, 28, 3 s. 175-192

¹¹⁰Cytuję za E. Bilska-Wodecka, *Kalwarie europejskie (...)* s. 28 (G. van der Leeuw, *Fenomenologia religii*, Warszawa 1997, s. 347-355)

duchowym wędrowcem doświadczającym przestrzeni. Jego wędrówka jest aktem intymnego dialogu z przestrzenią.

Drogę pielgrzyma charakteryzuje *pewność* oraz *rozumienie* wędrówki. Peregrynacje mają ściśle ustalony plan drogi. Pielgrzym osiąga swój cel poruszając się zgodnie z wytyczonymi ścieżkami. Jego droga jest rytuałem, który nie jest objęty kryterium łatwości czy kryterium prostego układu dróg. W kalwariach, by zachować zgodność z miarami jerozolimskim, wędrowcy często nakładali drogi między poszczególnymi przystankami mając w zasięgu wzroku kolejną stację. Daje to obraz pielgrzymiej drogi układem przypominającej spiralę. I gdy *Flâneura*, prowadzi *zaciekawienie*, *Pielgrzyma* prowadzi *pewności* oraz *świadomość* wyboru z góry ustalonej drogi.

Uważam, że nowe, pozafunkcjonalne spojrzenie na projektowanie pieszych tras w mieście może być na wielu płaszczyznach analogiczne do przestrzennych idei miejskich kalwarii. Wprowadzam figurę *Miejskiego Pielgrzyma* jako pozafunkcjonalną figurę miejskiego wędrowcy *Homo Attentus*. *Miejski Pielgrzym* porusza się ścieżkami subtelnie wytyczonymi w istniejącej siatce miejskiej. Odnosząc się jednocześnie do formy Miejsca-Labiryntu stosowane przeze mnie gesty architektoniczne pojawiać się będą nie tylko w układzie wnętrz miejskich, ale również jako rysunek na ich posadzce.

CZĘŚĆ PIĄTA

MAŁOMIEJSKI HOMO ATTENTUS

5.1 *Flâneur* Małego Miasta

Gdy fragment Bourse, II Dzielnicy Paryża, gdzie znajdują się Pasaże Vivienne i Colbert, które były miejscem wędrówek *Flâneura* porównuję, z fragmentem Nowego Stawu rozważam możliwość i charakter odbycia *flanerie* jakie daje geometria obu miast. Paryż wraz ze swymi pasażami jest niezaprzeczalnie ojczyzną benjaminowskiego *Flâneura*. To właśnie zagęszczenie siatki ulicznej, które kontynuowane jest w gęstej siatce pasaży przyciągało *Flâneura*. Przenikanie się wewnątrz miejskich sprawiało, że *Flâneur* mógł płynnie wędrować pomiędzy wnętrzami architektonicznymi a wnętrzami urbanistycznymi.

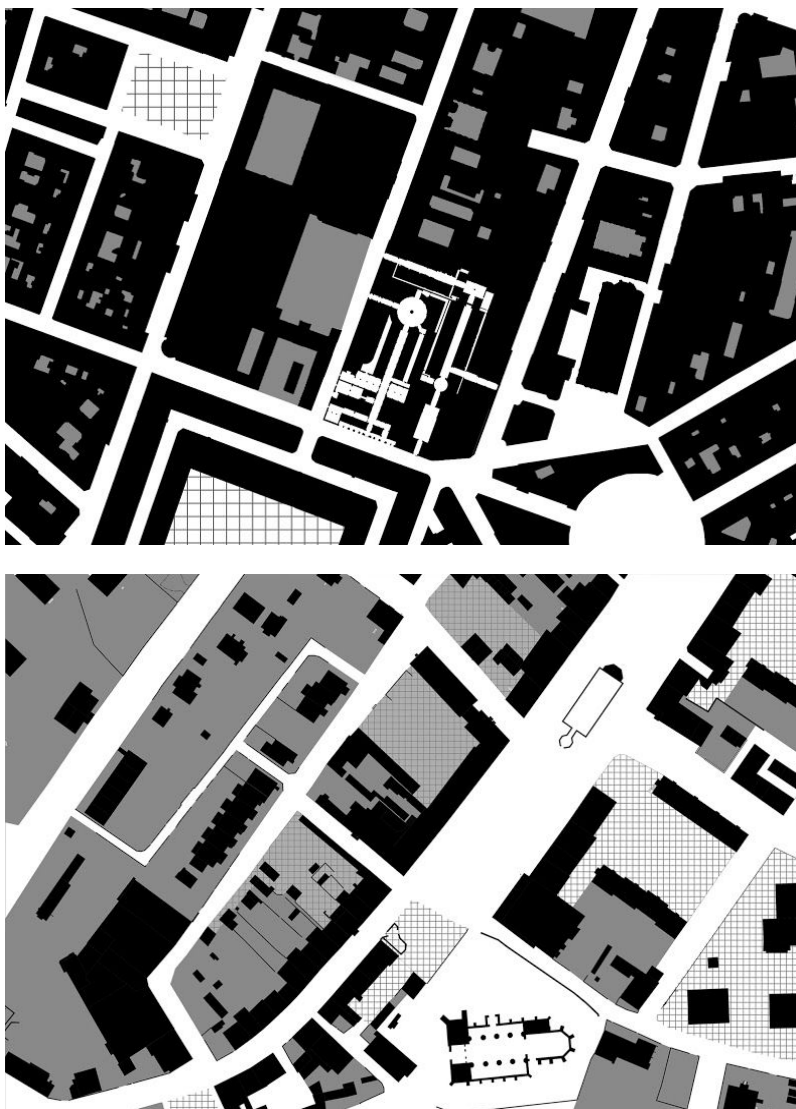
	Pasaż Colbert	Pasaż Vivanne	Paryż Bourse	Nowy Staw - obecna	Nowy Staw - projektowana
Średnia szerokość ulicy/korytarza	3,2 m	4,2 m	8,3 m	11,5 m	6,8 m
Uśredniona długość (między przecznicami)	30,1 m	41,3 m	65,5 m	107,5 m	60,6 m
Przybliżony stosunek długości do szerokości	1:9	1:10	1:8	1:9	1:9

Tabela 5

Wynik analiz sieci ulicznej Nowego Stawu, dzielnicy Bours (Paryż) oraz wybranych pasaży (Colbert i Vivianne).

Obszar Nowego Stawu położony w opisanych przeze mnie Siatce Niebieskiej, Siatce Żółtej i Siatce Czerwonej ma zbliżony stosunek długości do szerokości ulic jak analizowana dzielnica Paryża (Paryż Bourse) oraz wnętrza Pasaży Colbert i Vivianne. Analizowana część wewnątrz miejskich Nowego Stawu ma identyczny

stosunek szerokości do długości jak wnętrza Pasażu Colbert. Projektowane zaawansowanie układu wnętrz miejskich przewidujący zagęszczenie siatki ulic nie zmieni jego proporcji. Miasteczko zyska więcej węższych, krótkich uliczek. Powstaną w ten sposób interesujące zakamarki kuszące piechura by zatracił się w wędrownie nowostawskimi uliczkami.



Rysunek 12

Porównanie zagęszczenia fragmentu II Dzielnicy Paryża (z zaznaczonymi przestrzeniami wnętrz miejskich obejmującymi pasaże Vivianne i Colbert) oraz fragmentu Nowego Stawu. Opracowanie własne na podstawie: www.cadmapper.com Dostęp na dzień 10.01.2019

5.1.1 Małomiejski Flâneur. Próba projektowa

W Nowym Stawie główny plac śródmiejski (którego części nazwano Rynek Kościuszki i Rynek Pułaskiego) stanowi centralne wnętrze miejskie miasteczka. Jego podłużny układ, którego stosunek szerokości do długości wynosi 1:5,5¹¹¹, podobny jest do wydłużonych korytarzy pasaży.



Ilustracja 3

Kadry nowostawskich wędrówek- ulica Grunwaldzka, ulica Mickiewicza, Rynek Pułaskiego.

Wizja lokalna, opracowanie własne.

Wnętrza nowostawskiego placu śródmiejskiego posiadają podobną formułę przestrzenną jak wnętrza paryskich pasaży. Ich ortogonalna geometria przypomina *nieprzerwany obszar intensywności (...), który rozwija się i unika wszelkiej orientacji (...) na zewnętrzny cel*¹¹². Plac rynkowy otoczony jest szczytowymi domami przyrynkowymi, w których parterach znajdują się do dzisiaj sklepy i punkty usługowe. Przypomina to korytarze pasaży z rytmicznie

¹¹¹ P. Musiaka, *Przemiany morfologiczne małego miasta na przykładzie Nowego Stawu*, Studia z Geografii Politycznej i Historycznej tom 6 (2017), Łódź 2017, s. 81-82

¹¹² G. Deleuze i F. Guattari *Tysiąc plateau*, Bęc Zmiana, Warszawa 2016, s. 25

ułożonymi butikami. Forma wnętrza śródmiejskiego głównego placu Nowego Stawu umożliwia pierwsze zaistnienie *Flâneura Małego Miasta*.



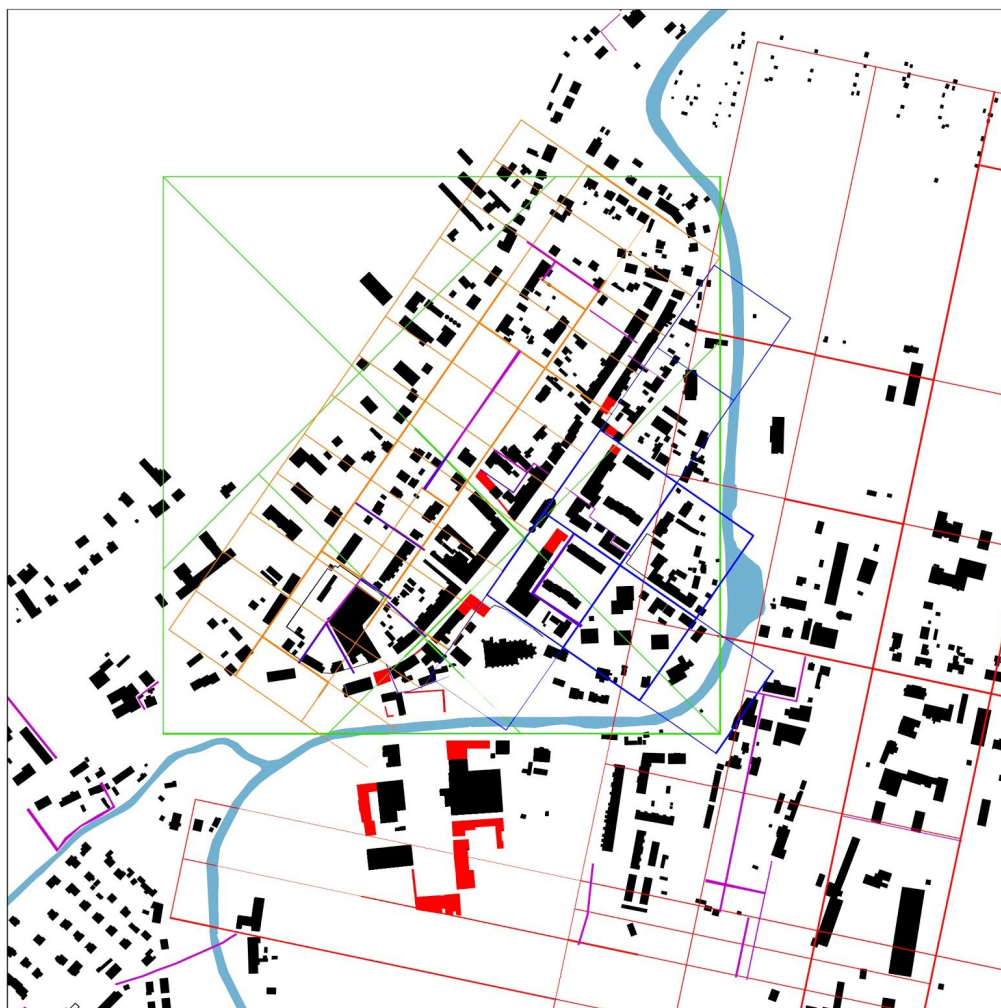
Rysunek 13

Złożenie wszystkich siatek wewnątrz miejskich Nowego Stawu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

Poszukiwania flaneurowskich ścieżek w siatce Nowego Stawu rozpoczęłam od narysowania siatek wewnątrz miejskich miasteczka, będących jego teoretycznymi mapami mentalnymi. Jednocześnie przeprowadziłam ankiety badawcze oparte na wizjach przeprowadzonych przez lokalnych piechurów. Pozwoliło mi to nakreślić aktualnie możliwe drogi włóczęgi.

Następnie w oparciu o opracowane regularnych siatek wewnątrz miejskich (Siatka Niebieska, Siatka Żółta, Siatka Zielona i Siatka Czerwona) zagęściłam uliczną sieć miasteczka stosując metodę *dopełniania* lub *odejmowania* formy w strukturze miasta.



Rysunek 14

Zagęszczona siatka wewnątrz miejskich Nowego Stawu wraz z uzupełnieniem pierzei (budynki czerwone) Linie fioletowe - odejmowanie, linie różowe - dopełnianie

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw

W efekcie stworzyłam subtelne interwencje projektowe w formie dyskretnych *szczelin* na granicach działek oraz miejskich nieużytkach przebiegających w geometrii prototypów siatek geometrycznych miasta. Powstają

one w dwojaki sposób uzależniony od konkretnej sytuacji architektonicznej.

Pierwszy odbywa się poprzez *dopełnianie*. Polega on na tworzeniu nowych miejskich korytarzy poprzez dobudowanie wewnętrznych ścian biegnących wzdłuż granic działek lub w ich bliskim sąsiedztwie. Wykorzystuje tu również istniejące mury graniczne. Przykładem takiego gestu projektowego jest *szczelina* ulokowana na Siatce Żółtej między ulicą Stwosza i ulicą Kopernika.

Drugi sposób zagęszczania odbywa się poprzez *odejmowanie*. Polega on na “uszczerbieniu” pasów ziemi wzdłuż granic działek lub wyburzaniu powojennych, modernistycznych plomb usytuowanych w liniach siatek geometrycznych. Zabiegi te, poprzez zagęszczenie możliwych przejść, uczynią miasto możliwym do odbycia *flânerie*. W efekcie w Nowym Stawie powstają zakamarki i połączenia *zaciekawiające* piechurą. Te interwencje projektowe sprawiają, że *Homo Utens* będzie mógł przeistoczyć się w pozafunkcjonalnego wędrowca — *Małomiejskiego Flâneura*.



Ilustracja 4

Kadry nowostawskich wędrówek- ulica Mickiewicza.

Wizja lokalna, opracowanie własne.

Ponadto *Małomiejski Flâneur* znajdzie na swej drodze wędrówki łagodne gesty projektowe, które pojawiać się będą czasowo pod wpływem deszczu¹¹³. Te subtelne detale będą intrygować wędrowców swą czasowością, a ich ulotność sprawi, że nigdy nie będzie miało się pewności odkrycia wszystkich ingerencji.



Ilustracja 5

Kadry nowostawskich wędrówek- Rynek Pułaskiego.

Wizja lokalna, opracowanie własne.

5.2 *Pielgrzym Małego Miasta*

Wykorzystując ideę kalwarii wpisanej w miejską tkanę, projektuję w Nowym Stawie *Drogę Miejskiego Pielgrzyma* współtworzoną przez istniejącą substancję miejską. Zaplanowanie przeze mnie nowych ścieżek dla *Miejskiego Pielgrzyma* w Nowym Stawie jest próbą projektową mającą na celu ukazanie możliwości powołania do życia w przestrzeni małego miasta pozafunkcjonalnej

¹¹³ Zabieg projektowy polegać będzie na użyciu na posadzce materiału kamiennego (na przykład granitu), który odpowiednio zaimpregnowany będzie ujawniał rysunek pod wpływem deszczu.

figury *Homo Attentus*, w tym wypadku *Pielgrzyma Małego Miasta*.

W roku 2017 przeprowadziłam w Nowym Stawie dwie ankiety badawcze¹¹⁴ mające na celu zbadanie zachowań miejskich piechurów; zarówno mieszkańców Nowego Stawu jak i osób spoza miasta.



Rysunek 15

Nowy Staw. Rysunkowy efekt ankiet badawczych przeprowadzonych w 2017 roku. Kolorowe linie obrazują szlaki, którymi chodzili ankietowani. Punkty oznaczają miejsca, w których ankietujący zastanawiali się nad kierunkiem dalszej wędrówki.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw oraz przeprowadzonych ankiet

¹¹⁴ W grupie ankietowanych znalazło się 23 osoby, odbyto natomiast 30 wędrówek.

Pierwsza ankieta przeprowadzona została na grupie mieszkańców. Każdy badany miał za zadanie samotnie odbyć trzy główne, typowe dla swoich aktywności, drogi po mieście. Następnie na przygotowanych mapach uczestnicy zaznaczali przebyte trasy oraz określali ich charakter. Dwie trzecie miało charakter *Homo Utens*, jedna trzecia charakter mieszany - *Homo Utens* oraz *Homo Attentus*. Żaden z ankietowanych nie przejawiał wyłącznie cech *Homo Attentus*. Uśredniony czas wynosił 32 minuty, natomiast uśredniony dystans między węzłami to 2.19 km.

Druga ankieta została przeprowadzona na grupie mieszanej. Uczestniczyli w niej zarówno mieszkańcy Nowego Stawu jak i osoby nieznające topografii miasta. Każdy z uczestników zaopatrzony został w aplikację umożliwiającą sprawdzanie jego trasy na GPS. Pierwszym etapem ankiety było samotne chodzenie po Nowym Stawie (z włączoną aplikacją).

Następnie na przygotowanych wydrukach map każdy z uczestników oznaczał przybliżoną drogę jaką odbył oraz w załączonej do ankiety tabeli wpisywał punkty w miejskim krajobrazie, które go zainteresowały oraz te, w których zastanawiał się nad dalszym kierunkiem drogi.

Opis analizy materiałów. Pierwszym krokiem ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców i przyjezdnych było porównanie rzeczywiście odbytej drogi z tą subiektywnie odtworzoną na mapie. Drugim krokiem było zestawienie miejsc uznanych przez piechurów za interesujące oraz tych, w których następowało podjęcie decyzji o dalszym kierunku trasy. Następnie samodzielnie przeprowadziłam wizję lokalną miasteczka, analizując ewentualne warianty drogi. Otrzymane informacje przeniosłam na mapę miasta.

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

Wyniki ankiety badawczej przeprowadzonej na terenie Nowego Stawu				
Siatka	Forma silna siatki ulicznej	Węzeł-miejsce zastanowienia	Interesujący element wnętrza miejskiego	Wybór projektanta
Siatka Czerwona	ulica Obrońców Westerplatte	skrzyżowanie z ul. Bankową	murowane ogrodzenie przy skrzyżowaniu	
		skrzyżowanie z ul. Bema	park przy Urzędzie Miasta	WĘZEŁ - park przy Urzędzie Miasta
		skrzyżowanie z ul. Słowackiego	teren zielony przy skrzyżowaniu ul. Słowackiego i Westerplatte	WĘZEŁ - teren zielony przy skrzyżowaniu ul. Słowackiego i Westerplatte
	ulica Sportowa	przejście kolejowe na wysokości kompleksu Zespołu Służb Ratowniczych	skrzyżowanie torów kolejowych z ulicą	
	ulica Bankowa	plac Stacja Paliw	plac	
	ulica Kolejowa	przejście pomiędzy budynkami dawnego Dworca PKP	budynek dawnego Dworca PKP	
	ulica Słowackiego	budynki mieszkalne (nr 16) na granicy terenu dawnej Cukrowni	interesujące fasady przedwojennych domów	
		ciąg fasad budynków mieszkalnych granicy terenu dawnej Cukrowni	linie fasad bloków mieszkalnych	
Siatka Niebieska	ulica Obrońców Westerplatte	most na rzece Świętej	rzeka Święta	WĘZEŁ - most na rzece Święta
		skrzyżowanie między ul. Grunwaldzką a Zwycięstwa	przedwojenne, ceglane budynki	
		skrzyżowanie z ul. Powstańców	mur przy ulicy	WĘZEŁ - skrzyżowanie z ul. Powstańców

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

	Ulica Zwycięstwa	odnoga ul. Zwycięstwa z zabudową jednorodzinną	przesmyk z widokiem na rzekę Świętą	
		ścieżka między punktowcami między ul. Zwycięstwa, Powstańców a Obrońców Westerplatte	zadrzewienie z ławkami	
		skrzyżowanie z ul. Powstańców	Plebania i ceglany budynek na przeciwko bramy na teren przy Kolegiacie	WĘZEŁ LUSTRZANY 1 - skrzyżowanie ulicy Zwycięstwa i Powstańców
	Ulica Grunwaldzka	skrzyżowanie z ul. Powstańców	plac na styku zabudowy przedwojennej i powojennej	WĘZEŁ LUSTRZANY 1 - skrzyżowanie ulicy Grunwaldzka i Powstańców
Styk siatki Niebieskiej i Żółtej	Ulica Obrońców Westerplatte	styk Rynków Kościuszki i Pułaskiego	dawny Kościół Ewangelicki	WĘZEŁ - styk Rynków i ulicy Obrońców Westerplatte
	Rynek Kościuszki	Rynek Kościuszki pn	Wieża dawnego Kościoła Ewangelickiego	WĘZEŁ LUSTRZANY 2 - Rynek Kościuszki przed wieżą
		Rynek Kościuszki wsch	przedwojenna fasada wschodnia Rynku	
		Rynek Kościuszki pd	brama na teren przy Kolegiacie	
	Rynek Pułaskiego	Rynek Pułaskiego pd	Prezbiterium dawnego Kościoła Ewangelickiego	WĘZEŁ LUSTRZANY 2 - Rynek Pułaskiego z prezbiterium
		Rynek Pułaskiego pn	pn fasada Rynku	
Siatka Żółta	Ulica Grunwaldzka	odcinek z widokiem na rzekę i boisko	panorama rzeki	
		skrzyżowanie z odnogą ul. Grunwaldzkiej	most dla pieszych	WĘZEŁ LUSTRZANY 7 - most piesz na rzece Święta

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

	Plac przy Kolegiacie	Plac przy Kolegiacie	Budynek dawnej Plebanii	
	Rynek Kościuszki	Skwer na Rynku Kościuszki	Ściana boczna budynku na pd boku rynku	
		skrzyżowanie z ul. Mickiewicza	skwer przy Rynku, otwarcie na rynek	WĘZEL LUSTRZANY 3 - Rynek Kościuszki z ulicą Mickiewicza i ulicą gospodarczą
	Rynek Pułaskiego	skrzyżowanie z ul. Witosa	wąska ulica z otwarcia rynku, ceglany dom	WĘZEL LUSTRZANY 3 - Rynek Pułaskiego z ulicą Witosa i ulicą gospodarczą
	ulica Jana Pawła II	styk Rynków Kościuszki i Pułaskiego	ceglana fasada z rzeźbą Diany	
		skrzyżowanie z ul. Kopernika	Budynek Domu Kultury	WĘZEL - ulica Jana Pawła II i ulica Kopernika
		skrzyżowanie z ul. Gdańską	Dom Secesyjny, Park	WĘZEL - ulica Jana Pawła II i ulica Gdańska
	ulica Kopernika	skrzyżowanie z ul. Witosa	zakole ulicy Witosa	WĘZEL LUSTRZANY 4 - ulica Kopernika i ulica Witosa
		ul. Kopernik na wysokości dawnej szkoły podstawowej	brama prowadząca na podwórze dawnej szkoły	
		skrzyżowanie na granicy z Parkiem (pn ulica gospodarcza)	widok na Park	WĘZEL LUSTRZANY 5 - ulica Kopernika z pn ulicą gospodarczą
		skrzyżowanie pd ulicy gospodarczej	fasada garaży	WĘZEL LUSTRZANY 5 - ulica Kopernika z pd ulicą gospodarczą
		skrzyżowanie z ul. Mickiewicza	budynek dawnej Słodowni	WĘZEL LUSTRZANY 4 - ulica Kopernika z ulicą Mickiewicza

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

	ulica Gdańska	skrzyżowanie z ul. Mickiewicza	budynek z płaskorzeźbami	WĘZEL LUSTRZANY 6 - ulica Gdańska z ulicą Mickiewicza
		skrzyżowanie z ul. Wiejską	budynek techniczny z herbem miasta	
		skrzyżowanie z ul. Jana Pawła II	Pomnik w parku, strefa z ławkami	
		skrzyżowanie z ul. Witosa	zakole ulicy Witosa	WĘZEL LUSTRZANY 6 - ulica Gdańska z ulicą Witosa
		skrzyżowanie z ulicą gospodarczą	Dom podcieniowy	
Siatka Zielona	Pokrywa się z elementami powyższych analiz			Zawiera wszystkie węzły oprócz WĘZŁA - park przy Urzędzie Miasta

Tabela 6

Zestawienie wyników ankiet badawczych oraz decyzji projektowych autora.

Zestawiając wyniki ankiet badawczych, wizji lokalnej oraz studiów geometrii Nowego Stawu odkrywam, że miasto posiada geometryczną oś symetrii, dzięki której można podzielić je symetrycznie na dwa, równo zagęszczone obszary. Oś ta przebiega centralnie przez mocną formę Siatki Niebieskiej by następnie na południowym-wschodzie przejść pod kątem w Siatkę Czerwoną, a w kierunku północno-zachodnim bieć równolegle z liniami Siatki Żółtej.



Rysunek 16

Nowy Staw. Geometria wnętrza miasta z zaznaczonymi węzłami *osi miasta* (kolor zielony) oraz węzłami *lustrzanymi* (kolor czerwony).

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw

Węzły 2 leżą na granicy Siatki Niebieskiej i Żółtej, która przebiega w osi placu rynkowego. *Oś miasta* przebiegająca przez Siatkę Niebieską i Żółtą usytuowana jest pod kątem niemalże 45 stopni względem koryta rzeki wpisanego w Siatkę Zieloną.

Porównując wyniki badań nad siatkami wnętrza miejskich oraz wyniki ankiet badawczych wyznaczyłam w Nowym Stawie miejsca położone na *osi*

miasta, które określam mianem *węzłów osi miasta*. Analizując obszar symetrii znajdujący się w zakolu rzeki zauważam, że nie tylko siatka ulic, ale i odnalezione *węzły*, układają się symetrycznie względem siebie. Te pary węzłów nazywam *węzłami lustrzanymi*. Poprzez sformułowanie *lustrzane* rozumiem nie bliźniacze, ale powstałe w wyniku przeniesienia pewnych cech jednego wnętrza miejskiego na drugie. W efekcie powstaje zespół powtórzeń będących ze sobą w relacji, powtórzeń “tożsamych”.

Na rysunku numer 16 przedstawiony został zidentyfikowany układ *węzłów lustrzanych* ułożonych na siatkach miejskich.

- Siatka Niebieska (węzeł 1, 2 i 7 + dwa węzły osi miasta)
- Siatka Żółta (węzeł 3, 4, 5, 6 + dwa węzły osi miasta)
- Siatka Czerwona (dwa węzły osi miasta)

Przy pomocy osi miasta, *węzłów lustrzanych* i *węzłów osi miasta* wyznaczam cztery pętle *Drogi Pielgrzyma*, a następnie formułuję dwie dodatkowe pętle: pierwszą obejmującą nowoprojektowany rynek na terenie dawnej Cukrowni (nazywany przeze mnie Rynkiem Cukrowym) oraz drugą biegnącą wzdłuż nabrzeża rzeki Świętej (*Pętla Natury*).

<i>Droga Pielgrzymia w Nowym Stawie</i>		
Nazwa pętli	Dystans	Węzły
Pętla Błękitna	0,5 km	WĘZŁ styk Rynków i ulicy Obrońców Westerplatte WĘZŁY LUSTRZANE 2 południowy obszar Rynku Pułaskiego oraz północny obszar Rynku Kościuszki WĘZŁY LUSTRZANE 3 północny obszar Rynku Pułaskiego oraz południowy obszar Rynku Kościuszki
Pętla Granatowa	2 km	WĘZŁ ulica Jana Pawła II i ulica Kopernika WĘZŁ skrzyżowanie z ul. Powstańców i ul. Obrońców Westerplatte WĘZŁY LUSTRZANE 1 skrzyżowanie z ul. Powstańców z Grunwaldzką oraz ul. Powstańców z

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

		Zwycięstwa WĘZŁY LUSTRZANE 3 północny obszar Rynku Pułaskiego oraz południowy obszar Rynku Kościuszki WĘZŁY LUSTRZANE 4 ul. Kopernika i ul. Witos oraz ul. Kopernika z ul. Mickiewicza WĘZŁY LUSTRZANE 5 ulica Kopernika z północną ulicą gospodarczą oraz ulica Kopernika z południową ulicą gospodarczą WĘZŁY LUSTRZANE 7 północny most pieszki i południowy most na rzece Świętej
Pętla Zielona	2 km	WĘZŁ ulica Jana Pawła II i ulica Gdańska WĘZŁ most na rzece Świętej WĘZŁY LUSTRZANE 1 skrzyżowanie z ul. Powstańców z Grunwaldzką oraz ul. Powstańców z Zwycięstwa WĘZŁY LUSTRZANE. 4 ul. Kopernika i ul. Witos oraz ul. Kopernika z ul. Mickiewicza WĘZŁY LUSTRZANE 5 ulica Kopernika z północną ulicą gospodarczą oraz ulica Kopernika z południową ulicą gospodarczą WĘZŁY LUSTRZANE 7 północny most pieszki i południowy most na rzece Świętej
Pętla Ciemnozielona	2,5 km	WĘZŁ ulica Jana Pawła II i ulica Gdańska WĘZŁY LUSTRZANE 4 ul. Kopernika i ul. Witos oraz ul. Kopernika z ul. Mickiewicza WĘZŁY LUSTRZANE 6 ul. Gdańska i ul. Witos oraz ul. Gdańska i ul. Mickiewicza WĘZŁY LUSTRZANE 7 północny most pieszki i południowy most na rzece Świętej
Pętla Turkusowa	0,5 km	WĘZŁ LUSTRZANY 7 południowy most na rzece Świętej
Pętla Natury	1,6 km	WĘZŁ most na rzece Świętej WĘZŁY LUSTRZANE 7 północny most pieszki i południowy most na rzece Świętej

Tabela 7

Droga Pielgrzymia z wyszczególnieniem projektowanych pętli składowych.

5.2.1 *Małomiejski Pielgrzym. Próba projektowa*

Próba projektową w mojej pracy jest wyznaczenie obszarów rizomatycznych wędrówek *Flâneura Małego Miasta* i pętli wędrownych *Pielgrzyma Małego Miasta*.

Pracę nad próbą projektową rozpoczęłam od przeprowadzenia analizy geometrycznej miasta. Po wyznaczeniu czterech siatek geometrii miasta (Siatka Niebieska, Siatka Żółta, Siatka Czerwona i Siatka Zielona) rozpoznałam, że miasto posiada oś symetrii. Szczególnie uwidacznia się to na Siatce Niebieskiej i Siatce Zielonej, czyli siatce rzeki. Jednocześnie przeprowadziłam ankiety badawcze wśród mieszkańców i przyjezdnych. W ich trakcie, ankietowani mieli określić interesujące miejsca i miejsca, w których zastanawiali się nad dalszym kierunkiem drogi. W efekcie powstała mapa punktów (węzłów), które naniosłam na mapę Nowego Stawu. Po nałożeniu punktów rozpoznałam, że w większości są one lustrzanymi parami, których oś symetrii pokrywa się z osią symetrii miasta. Wiele z nich znajdowało się na przecięciach wcześniej wyznaczonych siatek geometrycznych. Z puli punktów wyznaczyłam więc siedem par węzłów i nazwałam je *węzłami lustrzanymi*. Odkrycie to było podstawą zaprojektowania pętli wędrownych *Pielgrzyma Małego Miasta*. Pierwszą pętlę poprowadziłam łącząc pary skrajnych punktów lustrzanych na Siatce Żółtej oraz wykorzystując geometrię Siatki Czerwonej w prawobrzeżnym obszarze miasteczka. Kolejne wyznaczałam wedle tej samej metody, kierując się zasadą łączenia lustrzanych węzłów w pary. W ten sposób powstały cztery pętle: Błękitna, Granatowa, Zielona i Ciemnozielona. Pętlę Turkusową wyznaczyłam w efekcie zaprojektowania Placu Cukrowego na terenie dawnej cukrowni. W obszarze tym znalazła się zaprojektowany węzeł lustrzany mostu pieszego. Dodatkowo projektuję nowostawski bulwar jako Pętlę Natury, również symetryczną względem osi miasta. Traktuję ją jako dopełnienie programu żuławskiego miasteczka. Wyznaczając obszary widoczności pętli wędrownych *Pielgrzyma*

Małego Miasta, zwróciłam uwagę, że zbliżone do nich obszary stanowić mogą obszary rizomatycznych eksploracji *Flâneura Małego Miasta*.

Wprowadzam także interwencje projektowe na posadzce miasta w punktach umiejscowienia *węzłów lustrzanych* i *węzłów osi miasta*. Zakładam, że ujawniałyby się one pod wpływem wody, np. deszczu dzięki odpowiedniej impregnacji miejskiej posadzki.

5.2.1.1 Pętla Turkusowa

Pętla Turkusowa mierzy około 250 metrów i znajduje się w południowym obszarze Siatki Zielonej, będącej siatką rzeki Świętej. W siatkę tą wpisane są budynki pocukrownicze oraz orientowana Kolegiata. Projektowana pętla przebiega w obszarze proponowanego, nowego placu rynkowego (plac nazywam Rynkiem/Placem Cukrowym), który lokuję po obu brzegach rzeki pomiędzy budynkami dawnej cukrowni. Nowy rynek położony jest niemalże prostopadle do Kolegiaty. Jego wnętrze przecina rzeka Święta. W miejscu tym został zaprojektowany przez mnie *węzeł lustrzany* (7 *węzeł lustrzany*) w formie zespołu pieszych mostów na rzece Świętej¹¹⁵. Węzeł ten łączy park przy Kolegiacie z Rynkiem Cukrowym i rozszerza przez to możliwości pieszego przemieszczania się, włączając obszar prawobrzeżny Nowego Stawu w obszar wędrówek *Małomiejskiego Pielgrzyma* i *Małomiejskiego Flâneura*. W efekcie tego gestu projektowego Kolegiata dotychczas stojąca na uboczu stanie się łącznikiem pomiędzy istniejącym rynkiem śródmiejskim a nowoprojektowanym Rynkiem Cukrowym. Szerokość projektowanego rynku jest przybliżona do szerokości istniejącego placu śródmiejskiego (nowy plac rynkowy: 50 metrów, stary plac rynkowy: 45 metrów), natomiast długość nowego rynku jest przybliżoną długością połowy śródmiejskiego placu rynkowego, czyli długości Rynku Kościuszki lub długości Rynku Pułaskiego (ma długość około 240 metrów).

¹¹⁵ Rzeka Święta jest prawym dopływem Szkarpawy. Na odcinku od Nowego Dworu Gdańskiego nosi nazwę Tuga.



Rysunek 17/1

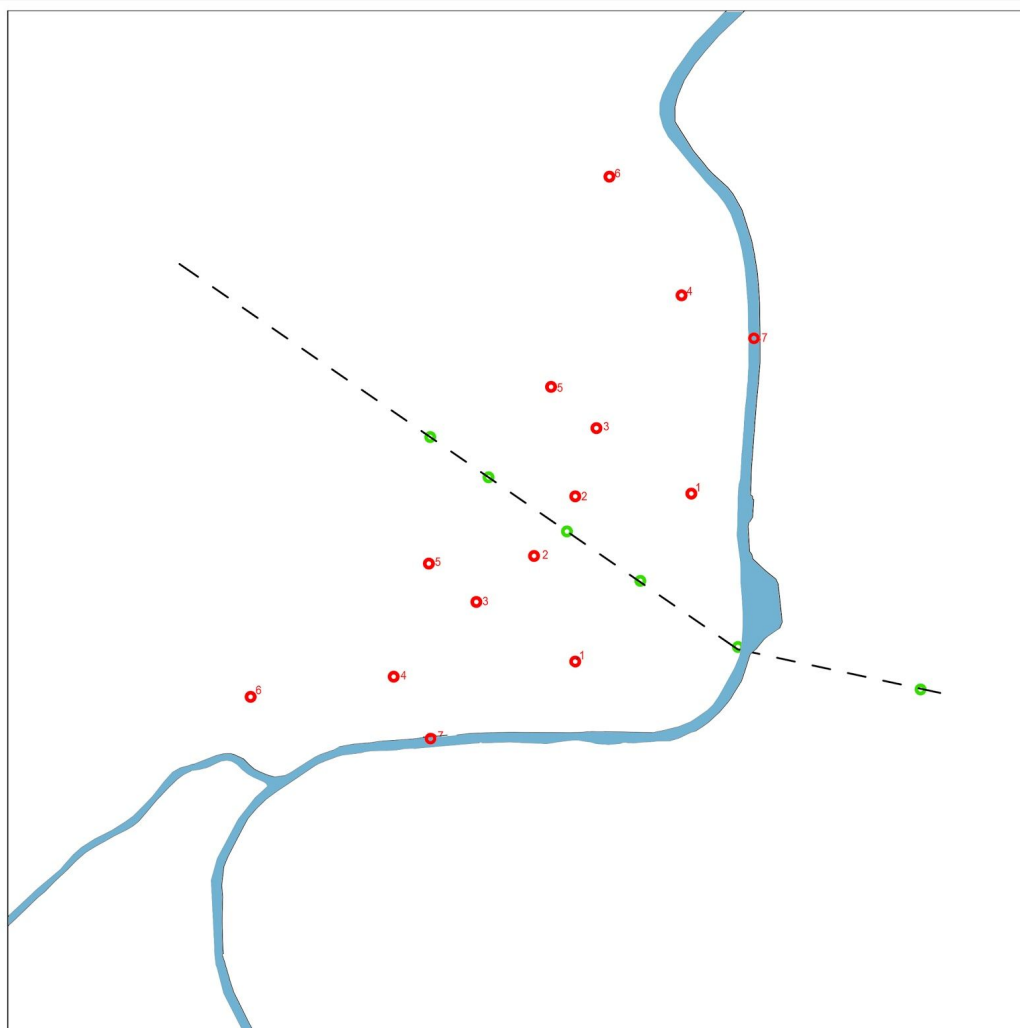
Nowy Staw. Opis *Pętli Turkusowej*.

Rysunek bazowy.

Plan miasta figura-tło. Geometria miasta (Siatka Niebieska, Czerwona, Żółta i Zielona).

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



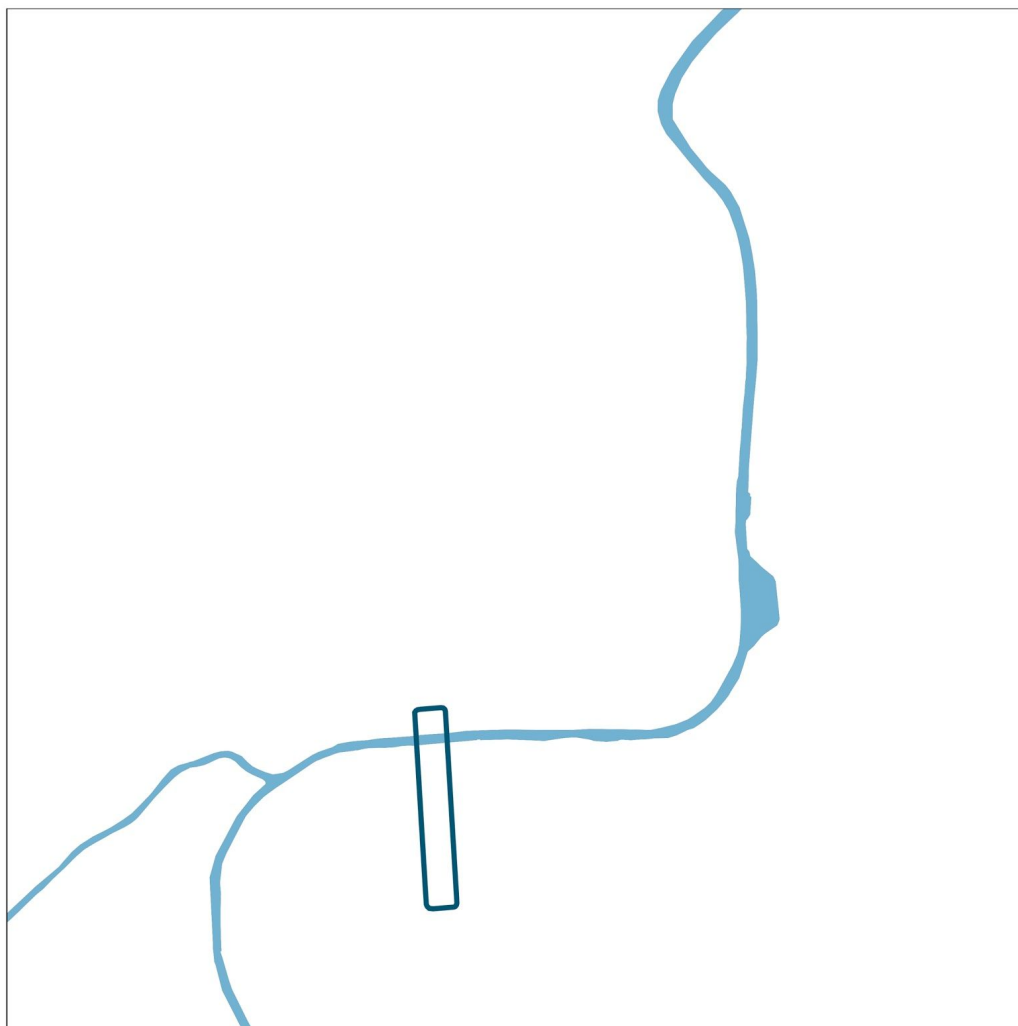
Rysunek 17/2

Nowy Staw.

Kalka pierwsza.

Oś miasta oraz węzły lustrzane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 17/3

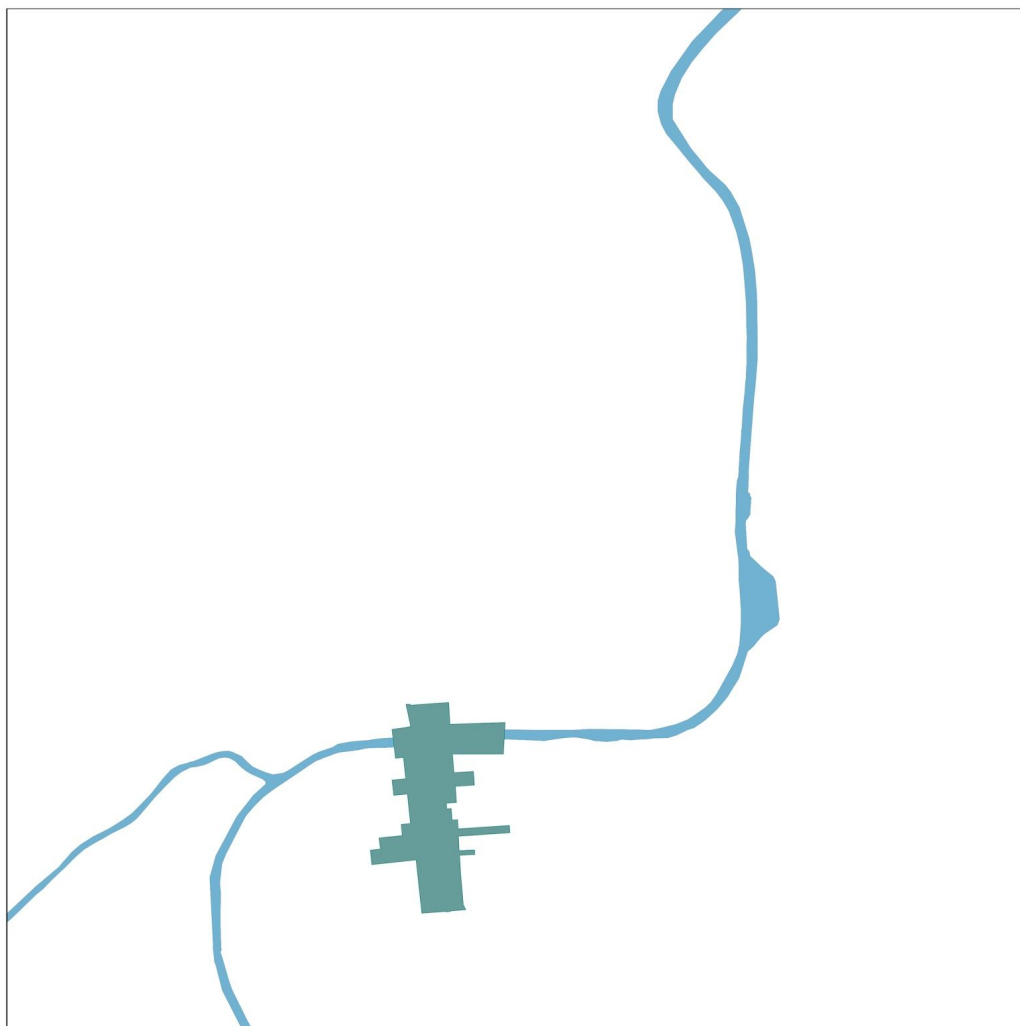
Nowy Staw. Przebieg *Pętli Turkusowej*.

Kalka druga.

Droga Małomiejskiego Pielgrzyma.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 17/4

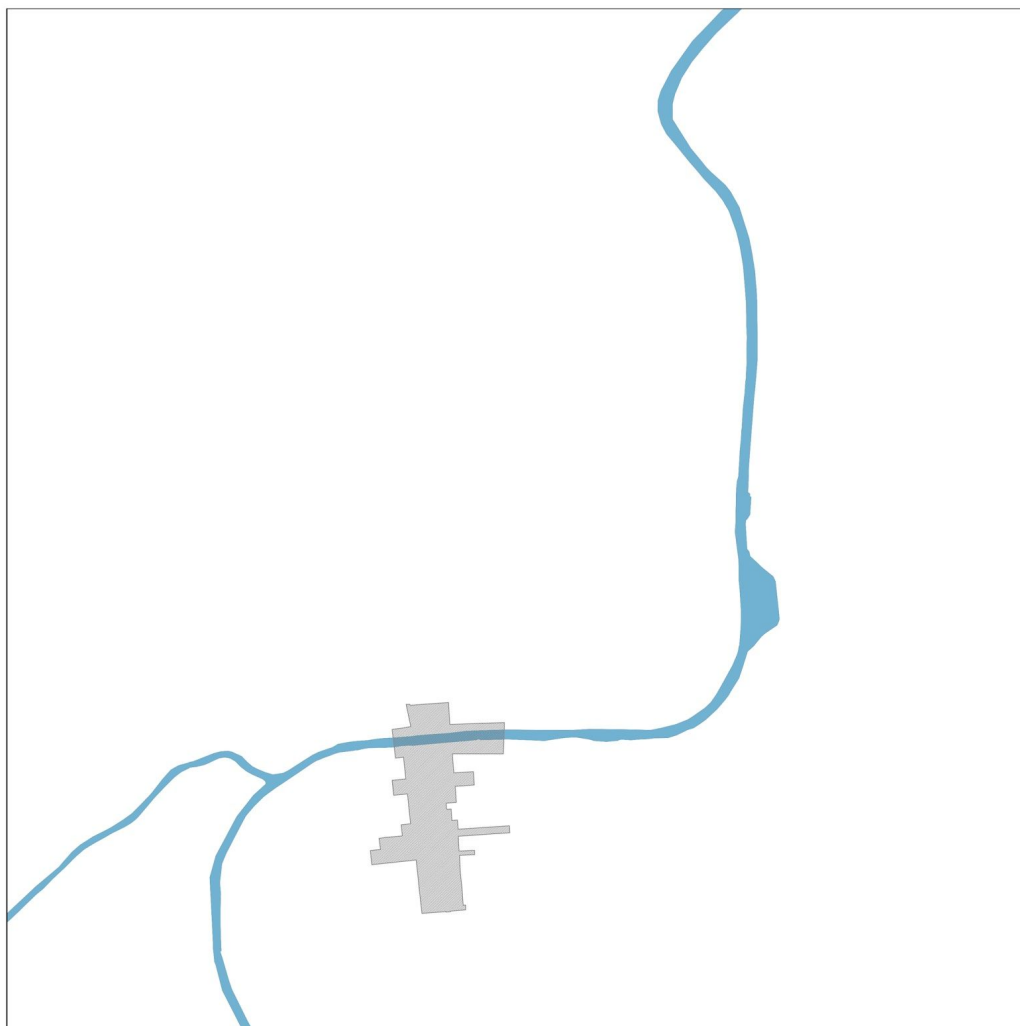
Nowy Staw. Opis *Pętli Turkusowej*.

Kalka trzecia.

Potencjalny zakres widoczności Pielgrzyma Małego Miasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 17/5

Nowy Staw. Opis *Pętli Turkusowej*.

Kalka czwarta.

Strefa eksploracji *Małomiejskiego Flâneura*.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

5.2.1.2 Pętla Błękitna

Pętla Błękitna mierzy około pół kilometra i obejmuje obszar na styku Siatki Niebieskiej i Siatki Żółtej. Zawiera dwie pary węzłów *lustrzanych* (węzły *lustrzane 2 i 3*) oraz jeden węzeł *osi miasta* czyli w efekcie pięć subtelnych interwencji. Ciekawe jest, że skrajne węzły *lustrzane* placu rynkowego znajdują się na osi dawnej arterii komunikacyjnej, która przebiegała ulicą Mickiewicza oraz wzdłuż zachodniej pierzei obecnych Rynków, a następnie miała swą kontynuację w osi ulicy Wita Stwosza¹¹⁶. Natomiast węzeł *osi miasta* umiejscowiony jest w centralnej linii Siatki Niebieskiej będąc jednocześnie osią silnej formy tej siatki, nieopodal jej styku z Siatką Żółtą.

Obecnie plac rynkowy ma zakłóconą ciągłość linii fasad, spowodowaną brakiem budynków w jego pierzei. Puste przestrzenie zaburzają jednostajną wędrówkę, stąd moją decyzją projektową jest domykanie linii pierzei rynku poprzez zabudowanie obecnych, wolnych obszarów. Scali to obszar *Pętli Błękitnej* tworząc jednostajny, rytmiczny sztafaż wędrówki.

¹¹⁶ P. Musiaka, *Przemiany morfologiczne małego miasta na przykładzie Nowego Stawu*, Studia z Geografii Politycznej i Historycznej tom 6 (2017), Łódź 2017, s. 82



Rysunek 18/1

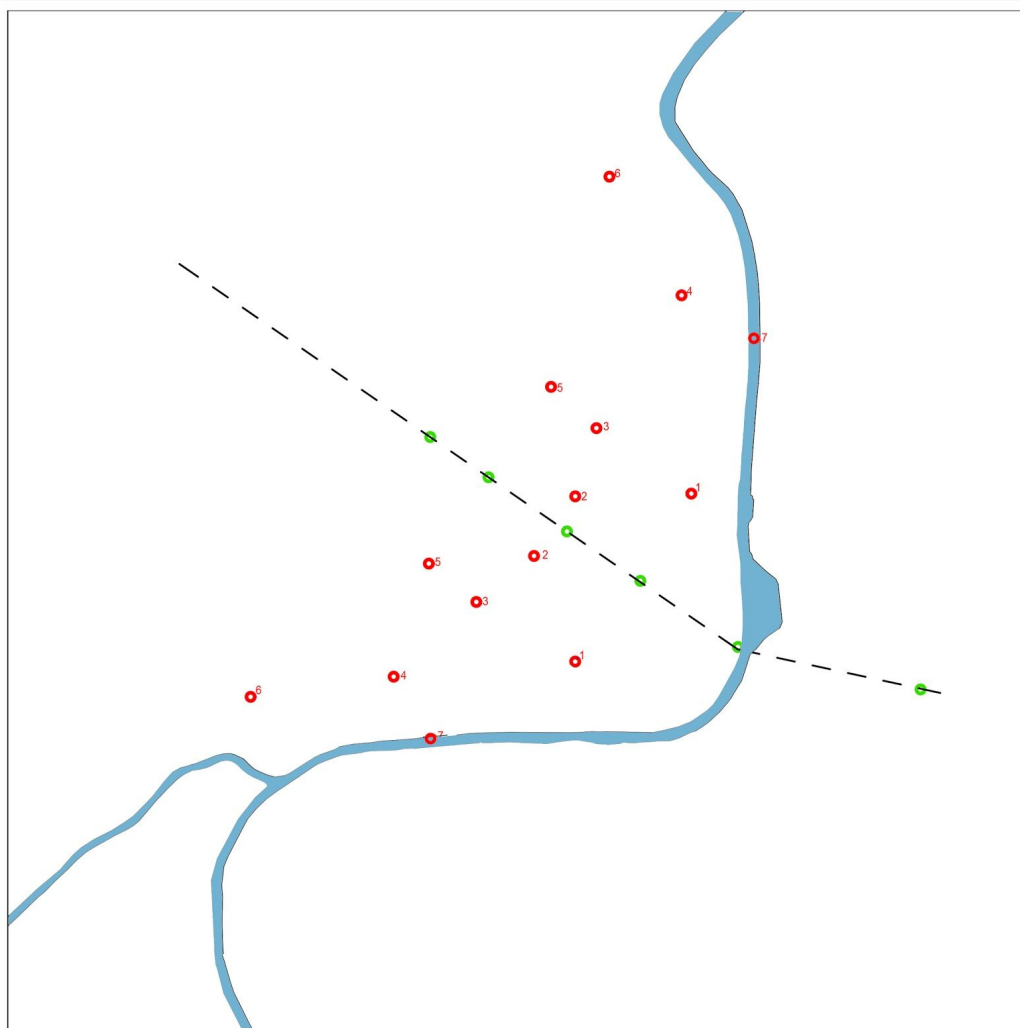
Nowy Staw. Opis *Pętli Błękitnej*.

Rysunek bazowy.

Plan miasta figura-tło. Geometria miasta (Siatka Niebieska, Czerwona, Żółta i Zielona)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 18/2

Nowy Staw. Opis *Pętli Błękitnej*.

Kalka pierwsza.

Oś miasta oraz węzły lustrzane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 18/3

Nowy Staw. Opis *Pętli Błękitnej*.

Kalka druga.

Droga Małomiejskiego Pielgrzyma.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 18/4

Nowy Staw. Opis *Pętli Błękitnej*.

Kalka trzecia.

Potencjalny zakres widoczności Pielgrzyma Małego Miasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 18/5

Nowy Staw. Opis *Pętli Błękitnej*.

Kalka czwarta.

Strefa eksploracji Małomiejskiego Flâneura.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

5.2.1.3 Pętla Granatowa

Pętla Granatowa liczy około 2 km i w swej centralnej części obejmuje styk Siatek: Niebieskiej i Żółtej. Prawa część *Pętli Granatowej* pokrywa się z liniami Siatki Niebieskiej natomiast lewa z liniami Siatki Żółtej. Górny fragment *Pętli Granatowej* przebiega na krańcu Siatki Żółtej, kontynuując linię styku tej siatki z Siatką Niebieską. Dolny fragment pętli jest nieregularny i przebiega w obszarze nabrzeża rzeki Świętej. Na trasie *Pętli Granatowej* znajdują się dwa węzły osi miasta położone symetrycznie po obu stronach placu rynkowego: węzeł ulicy Jana Pawła II i ulicy Kopernika oraz węzeł ulicy Obrońców Westerplatte i ul. Powstańców. Ponadto na trasie wędrówki mamy pięć par węzłów lustrzanych co daje w sumie dwanaście interwencji projektowych. Ciekawym jest, że lokalizacja skrajnych węzłów lustrzanych (węzły lustrzane 4) na Siatce Żółtej pokrywa się z umiejscowieniem dawnych bram miejskich. Dążąc do harmonijnego rysunku fasad mijanych podczas wędrówki, wprowadzam wypełnienia pustych obszarów między kamienicami. Ten zabieg wycisza obszar wędrówki pomagając piechurowi w skupieniu.



Rysunek 19/1

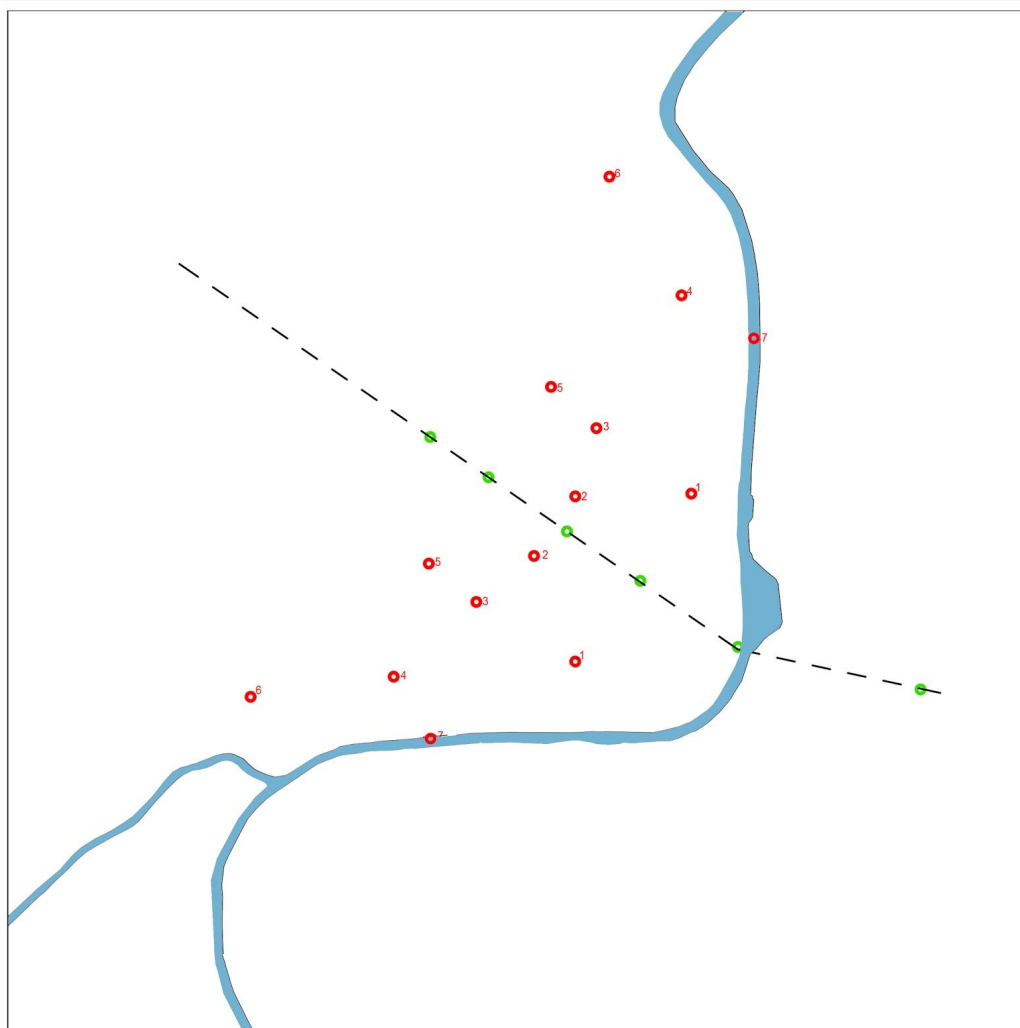
Nowy Staw. Opis *Pętli Granatowej*.

Rysunek bazowy.

Plan miasta figura-tło. Geometria miasta (Siatka Niebieska, Czerwona, Żółta i Zielona).

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



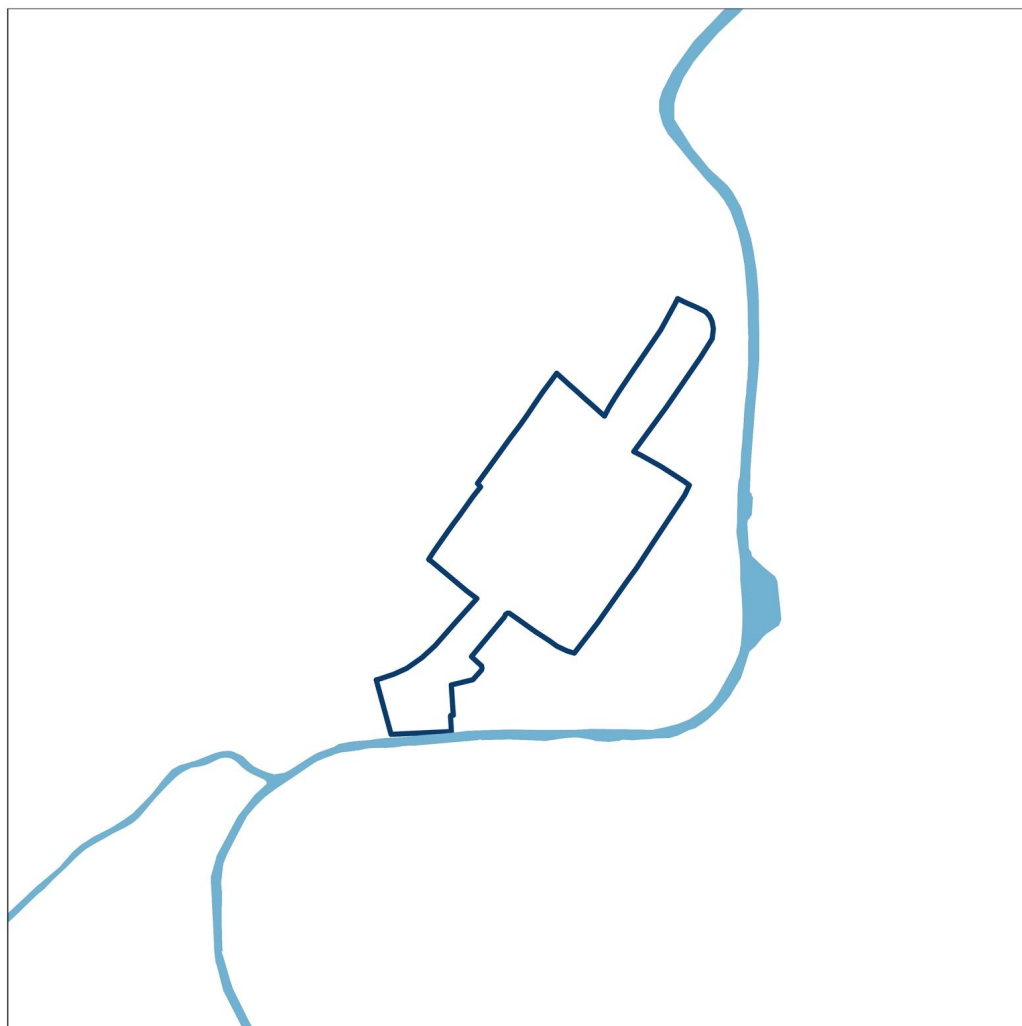
Rysunek 19/2

Nowy Staw. Opis *Pętli Błękitnej*.

Kalka pierwsza.

Oś miasta oraz węzły lustrzane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 19/3

Nowy Staw. Opis *Pętli Granatowej*.

Kalka druga.

Droga Małomiejskiego Pielgrzyma.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 19/4

Nowy Staw. Opis *Pętli Granatowej*.

Kalka trzecia.

Potencjalny zakres widoczności Pielgrzyma Małego Miasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 19/5

Nowy Staw. Opis *Pętli Granatowej*.

Kalka czwarta.

Strefa eksploracji Małomiejskiego Flâneura.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

5.2.1.4 Pętla Zielona

Czwarta pętla - *Pętlą Zieloną* liczy w przybliżeniu 2 km. Zawiera w sobie silną formę Siatki Niebieskiej oraz przebiega po części Siatki Żółtej. Co ciekawe pętla ta pokrywa się z obszarem miasta lokacyjnego, osady towarzyszącej a także z obszarem granicznym Nyskiej Wsi oraz wchodzącej w jej obszar przedlokacyjnej osady targowej. Na trasie *Pętli Zielonej* znajdują się dwa węzły *osi miasta* oraz cztery pary węzłów *lustrzanych* co daje w sumie dziesięć interwencji. Pętla ta przebiega po terenach zielonych okalających Kolegiatę, a następnie na obszarze pocukrowniczym przecina nowoprojektowany Plac Cukrowy.

Na wysokości północnego fragmentu ulicy Kopernika przeprowadzam dodatkową interwencję projektową w formie odkształcenia (linia przerywana) ścieżki *Pętli Zielonej*, która poprzez kontynuację linii ulicy gospodarczej (Kopernika-Stwosza) łączy się z ulicą Gdańską. Zabieg ten pokrywa się z geometrią Siatki Żółtej i wynikającym z niej zagęszczeniem sieci miejskiej, które urozmaica wędrówkę *Małomiejskiemu Flaneurowi*. Lustrzanym odbiciem tego zabiegu jest poprowadzenie nowej, umownej ścieżki na granicy prywatnych działek przy ulicy Gdańskiej 30 i Gdańskiej 32. Bez tej deformacji *Pętla Zielona* liczy 1,6 km.

POSPACERUJ ZE MNĄ.

Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 20/1

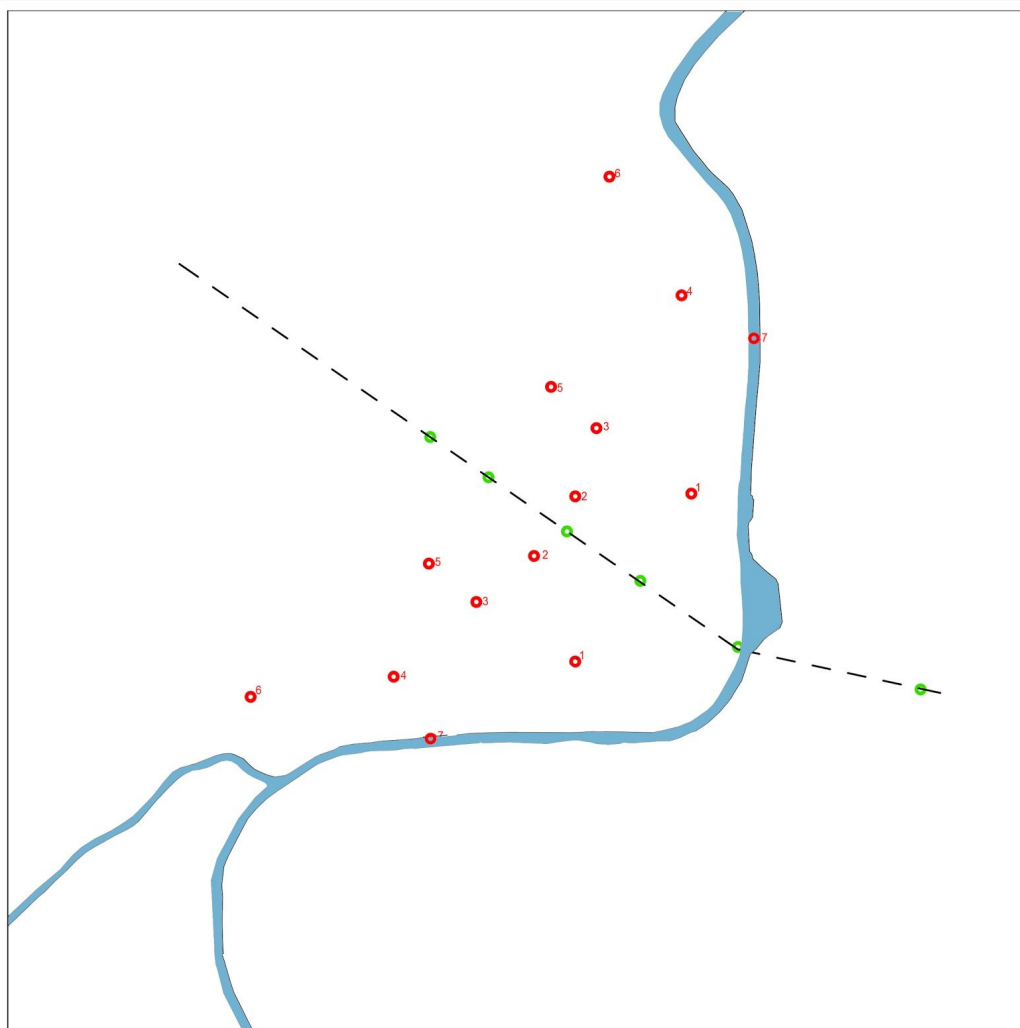
Nowy Staw. *Opis Pętli Zielonej.*

Rysunek bazowy.

Plan miasta figura-tło. Geometria miasta (Siatka Niebieska, Czerwona, Żółta i Zielona)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



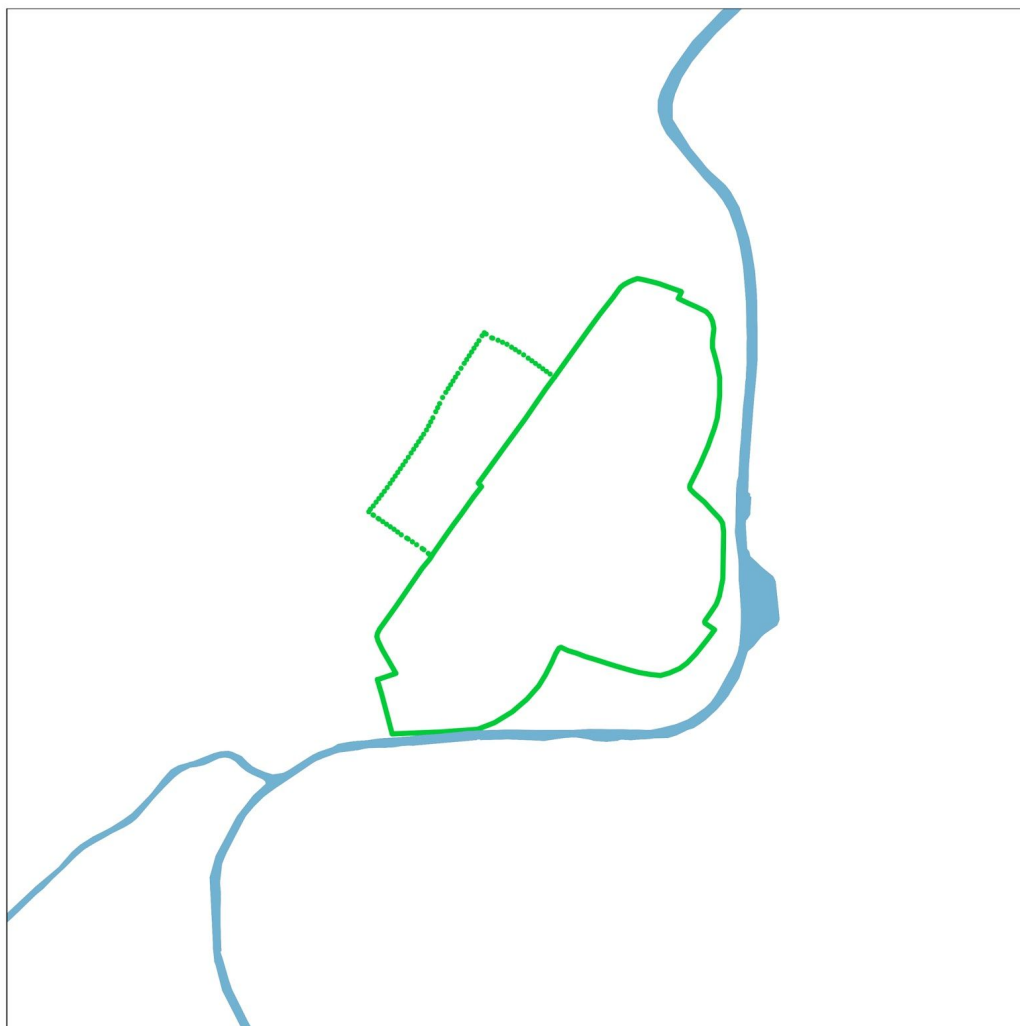
Rysunek 20/2

Nowy Staw. Opis *Pętli Zielonej*.

Kalka pierwsza.

Oś miasta oraz węzły lustrzane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 20/3

Nowy Staw. Opis *Pętli Zielonej*.

Kalka druga.

Droga Małomiejskiego Pielgrzyma.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 20/4

Nowy Staw. Opis *Pętli Zielonej*.

Kalka trzecia.

Potencjalny zakres widoczności Pielgrzyma Małego Miasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 20/5

Nowy Staw. Opis *Pętli Zielona*.

Kalka czwarta.

Strefa eksploracji Małomiejskiego Flâneura.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

5.2.1.5 Pętla Ciemnozielona

Pętla Ciemnozielona liczy w przybliżeniu 2,5 km. Jako jedyna obejmuje cztery siatki geometryczne. Pętla ta ma swoją kontynuację w prawobrzeżnej części miasta, gdzie ciekawie układa się na Siatce Czerwonej biegnąc po liniach jej podziałów. Najdłuższy bok pętli przebiega wzdłuż Siatki Żółtej, natomiast Siatka Niebieska zawarta jest wewnątrz omawianej pętli.

Na trasie *Pętli Ciemnozielonej* znajduje się jeden *węzeł osi miasta* oraz trzy pary *węzłów lustrzanych* czyli razem siedem interwencji. Podobnie jak *Pętla Granatowa* i *Pętla Zielona* zawiera zaprojektowany *węzeł lustrzany* - zespół pieszych mostów na rzece Świętej¹¹⁷ łączący park przy Kolegiacie z terenami pocukrowniczymi. Przebieg tej pętli pokrywa się z obszarem przedlokacyjnej osady targowej, trzynastowiecznego miasta lokacyjnego, osady towarzyszącej oraz częściowo z obszarem Nyskiej Wsi¹¹⁸ i prawobrzeżnym fragmentem miasta. Należy zauważyć, że Siatka Niebieska, mimo, że znajduje się na lewobrzeżnym obszarze miasta, ma swoją kontynuację w układzie budynków przy zakolu rzeki w prawobrzeżnej części miasta wzdłuż, której przebiega fragment *Pętli Ciemnozielonej*.

¹¹⁷ Rzeka Święta jest prawym dopływem Szkarpany. Na odcinku od Nowego Dworu Gdańskiego nosi nazwę Tuga.

¹¹⁸ P. Musiaka, *Przemiany morfologiczne małego miasta na przykładzie Nowego Stawu*, Studia z Geografii Politycznej i Historycznej tom 6 (2017), Łódź 2017, s. 71–105



Rysunek 21/1

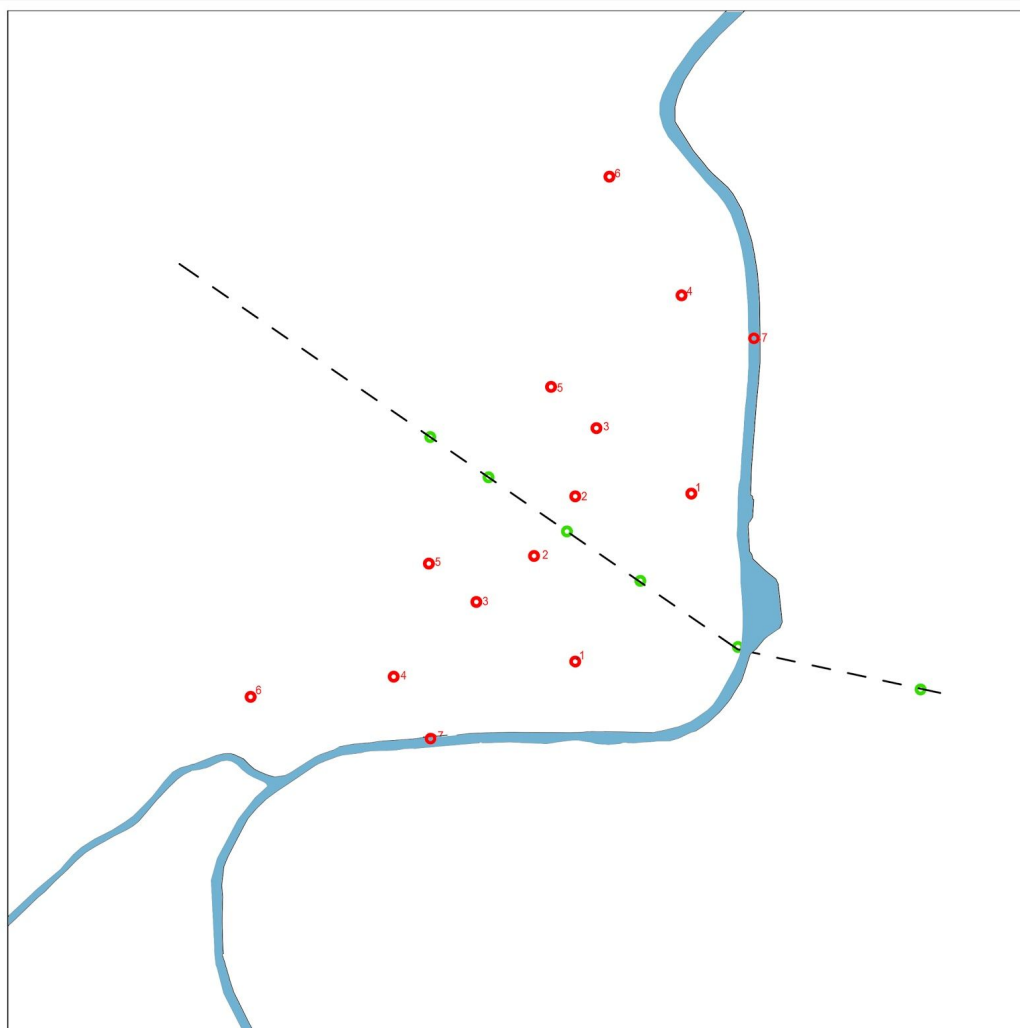
Nowy Staw. Opis *Pętli Ciemnozielonej*.

Rysunek bazowy.

Plan miasta figura-tło. Geometria miasta (Siatka Niebieska, Czerwona, Żółta i Zielona)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



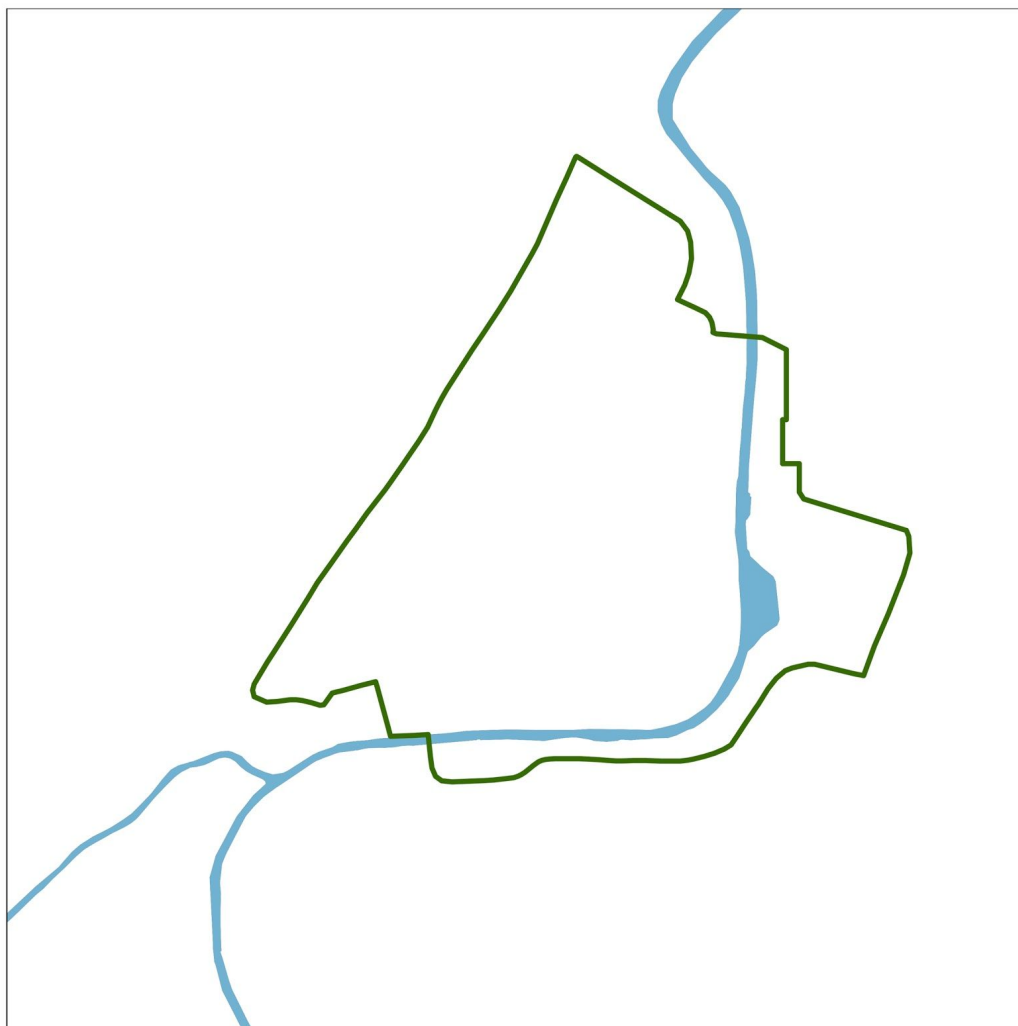
Rysunek 21/ 2

Nowy Staw. Opis *Pętli Ciemnozielonej*.

Kalka pierwsza.

Oś miasta oraz węzły lustrzane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 21/3

Nowy Staw. Opis *Pętli Ciemnozielonej*.

Kalka druga.

Droga Małomiejskiego Pielgrzyma.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 21/4

Nowy Staw. Opis *Pętli Ciemnozielonej*.

Kalka trzecia.

Potencjalny zakres widoczności Pielgrzyma Małego Miasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 18/5

Nowy Staw. Opis *Pętli Ciemnozielonej*.

Kalka czwarta.

Strefa eksploracji Małomiejskiego Flâneura.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

5.2.1.6 Pętla Natury

Pętla Natury liczy około 1,6 km. Przybliżona oś symetrii tej pętli pokrywa się z *osią symetrii miasta* tak samo jak w przypadku Pętli Błękitnej, Granatowej, Zielonej i Ciemnozielonej. Zawiera parę *węzłów lustrzanych*: pieszy most w północnej części rzeki Świętej i projektowany zespół mostów w jej południowej części. Pętla ta uzupełnia program Nowego Stawu o nadrzeczny deptak, będący brakującym elementem krajobrazu żuławskiego miasteczka. Zwrócenie się ku wodzie jest intuicyjnym gestem projektowym na Żuławach. Jeszcze siedemdziesiąt lat temu w Nowym Stawie funkcjonowały porty rzeczne.

Ingerencja projektowa przewiduje wykorzystanie naturalnych materiałów. Deptak przyjmuje formę drewnianych trapów, które częściowo znajdują się na stałym lądzie a częściowo zawieszone są ponad taflą wody. Umożliwia to bezpośredni kontakt z rzeką, obecnie niedostępną dla piechurów. Trapy na wysokościach prywatnych działek osłonięte zostaną elementami żywej architektury wykonanymi z wierzby energetycznej. Zabieg ten zapewni prywatność mieszkańcom nabrzeża jak również nakieruje zainteresowanie piechurów na krajobraz żuławskiej rzeki.



Rysunek 22/1

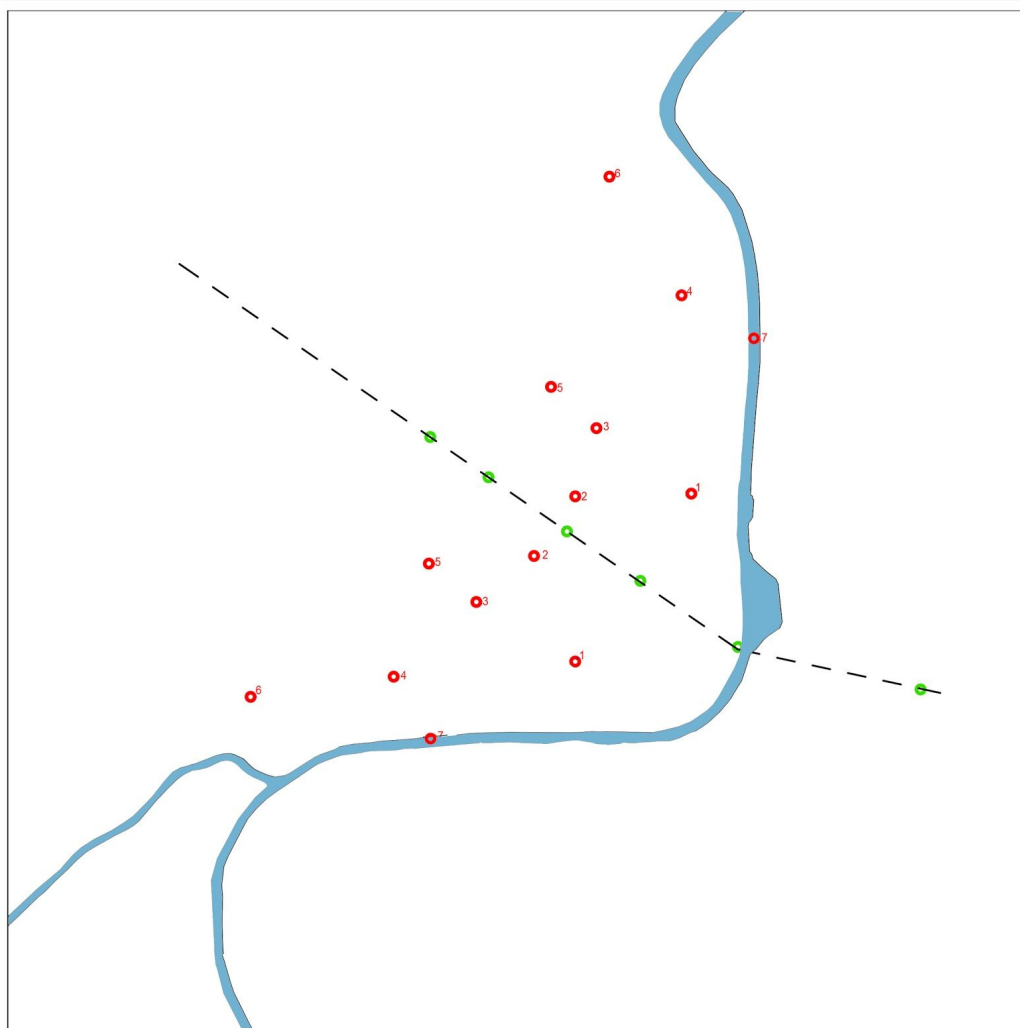
Nowy Staw. Opis *Pętli Natury*.

Rysunek bazowy.

Plan miasta figura-tło. Geometria miasta (Siatka Niebieska, Czerwona, Żółta i Zielona)

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 22/2

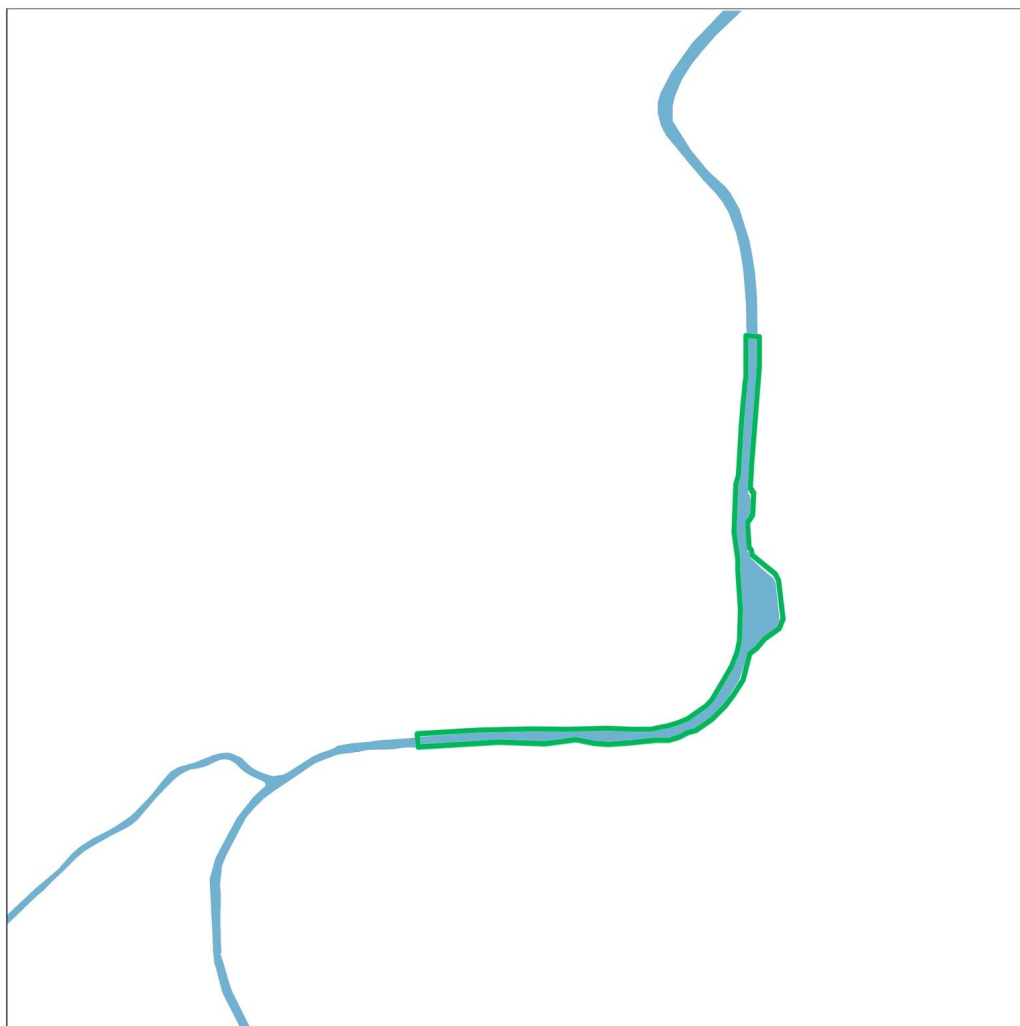
Nowy Staw. Opis *Pętli Natury*.

Kalka pierwsza.

Oś miasta oraz węzły lustrzane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 22/3

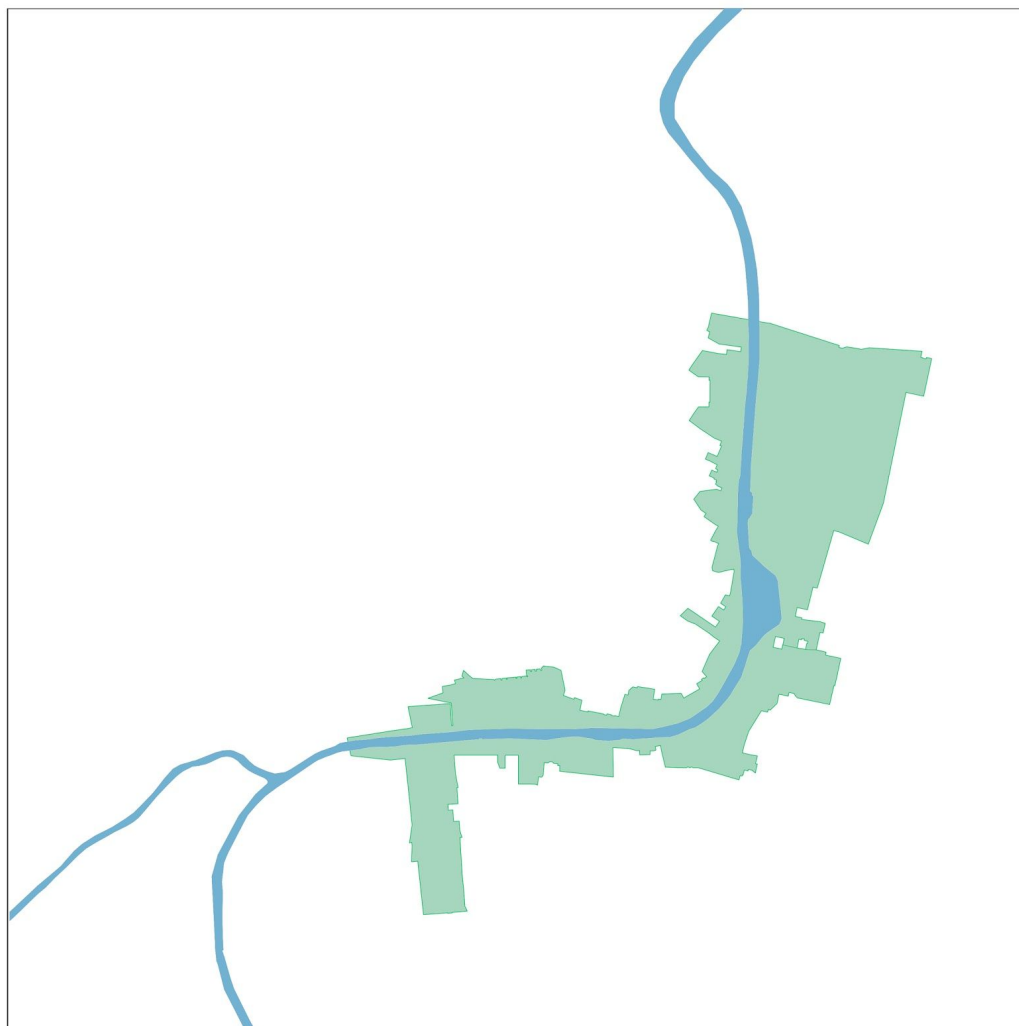
Nowy Staw. Opis *Pętli Natury*.

Kalka druga.

Droga Małomiejskiego Pielgrzyma.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 22/4

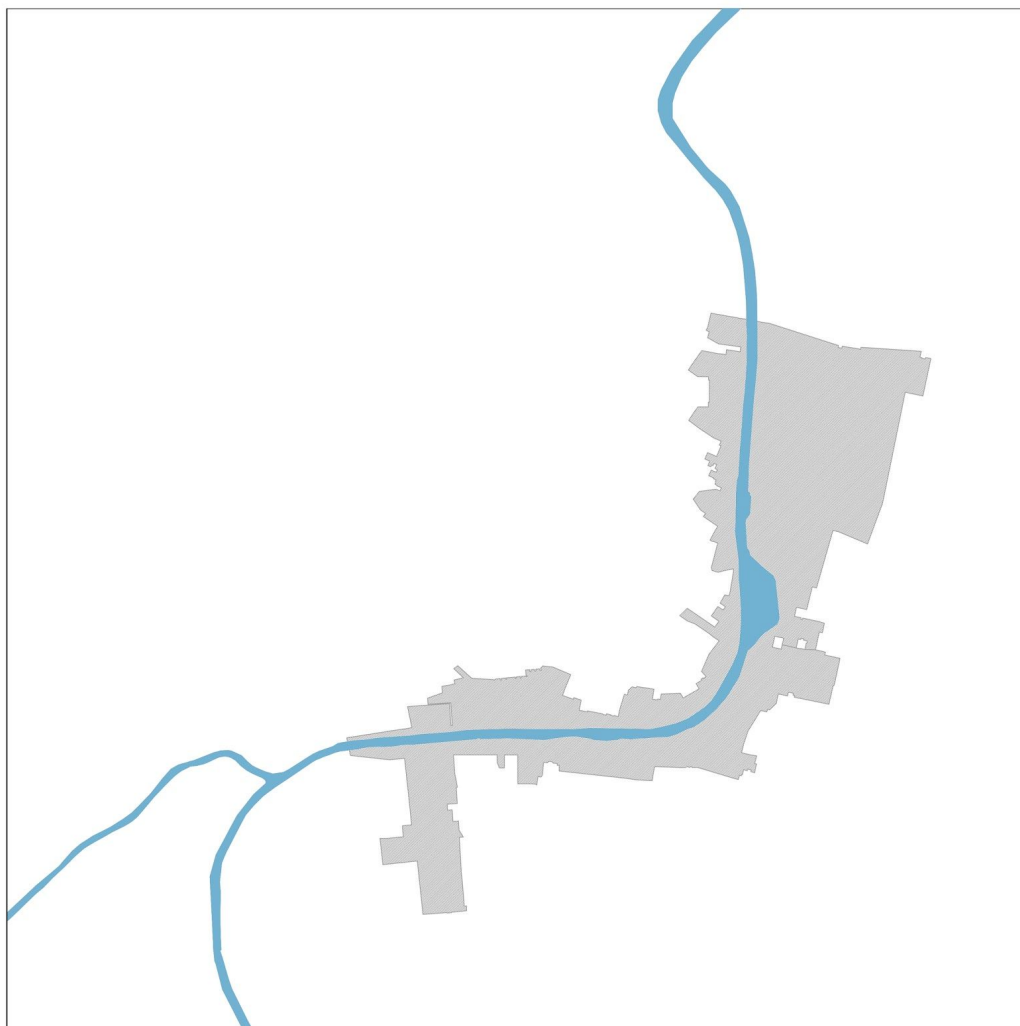
Nowy Staw. Opis *Pętli Natury*.

Kalka trzecia.

Potencjalny zakres widoczności Pielgrzyma Małego Miasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.



Rysunek 22/5

Nowy Staw. Opis *Pętli Natury*.

Kalka czwarta.

Strefa eksploracji Małomiejskiego Flâneura.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

Droga Pielgrzymia (analiza odległości)			
Nazwa pętli	Ilość przystanków	Czas wędrówki (min)	Długość wędrówki
Pętla Natury	WĘZEL LUSTRZANY 7 południowy zespół mostów pieszych na rzece Świętej	12 minut (bez postojów)	start
	WĘZEL most na rzece Świętej		150 m
	WĘZEL LUSTRZANY 7 północny most pieszy na rzece Świętej		240 m
	WĘZEL most na rzece Świętej		220 m
	WĘZEL LUSTRZANY 7 południowy zespół mostów pieszych na rzece Świętej		160 m
SUMA			770 m
ZAOKRĄGLONE DO			800 m
Pętla Turkusowa	WĘZEL LUSTRZANY 7 południowy zespół mostów pieszych na rzece Świętej	4 minuty (bez postojów)	start
	WĘZEL LUSTRZANY 7 południowy zespół mostów pieszych na rzece Świętej		250 m
SUMA			250 m
ZAOKRĄGLONE DO			250 m
Pętla Ciemnozielona	WĘZEL ulica Jana Pawła II i ulica Gdańska	38 minut (bez postojów)	start
	WĘZEL LUSTRZANY 6 ul. Gdańska i ul. Mickiewicza		370 m
	WĘZEL LUSTRZANY 4 ul. Kopernika i ul. Mickiewicza		180 m
	WĘZEL LUSTRZANY 7 południowy most pieszy na rzece Świętej		130 m
	WĘZEL LUSTRZANY 7 północny most pieszy na rzece Świętej		1130 m
	WĘZEL LUSTRZANY 4 ul. Kopernika i ul. Witos		120 m
	WĘZEL LUSTRZANY 6 ul. Gdańska i ul. Witosa		230 m
	WĘZEL ulica Jana Pawła II i ulica Gdańska		370 m

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

SUMA			2530 m
ZAOKRĄGLONE DO			2500 m
Pętla Zielona	WĘZŁ ulica Jana Pawła II i ulica Gdańska	30 minut (bez postojów)	start
	WĘZŁ LUSTRZANY 5 ulica Kopernika z południową ulicą gospodarczą		210 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 4 skrzyżowanie ul. Kopernika i ul. Mickiewicza		160 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 7 południowy most pieszy na rzece Świętej		130 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 1 skrzyżowanie ul. Powstańców z ul. Zwycięstwa		220 m
	WĘZŁ most na rzece Świętej		190 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 1 skrzyżowanie z ul. Powstańców z ul. Grunwaldzką		180 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 7 północny most pieszy na rzece Świętej		210 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 4 skrzyżowanie ul. Kopernika i ul. Witos		120 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 5 ulica Kopernika z północną ulicą gospodarczą		200 m
	WĘZŁ ulica Jana Pawła II i ulica Gdańska		240 m
	SUMA		
ZAOKRĄGLONE DO			1900 m
Pętla Granatowa	WĘZŁ ulica Jana Pawła II i ulica Kopernika	30 minut (bez postojów)	start
	WĘZŁ LUSTRZANY 5 ulica Kopernika z południową ulicą gospodarczą		120 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 3 południowy obszar Rynku Kościuszki		70 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 4 skrzyżowanie ul. Kopernika i ul. Mickiewicza		130 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 7 południowy most pieszy na rzece Świętej		130 m
	WĘZŁ LUSTRZANY 3		170 m

POSPACERUJ ZE MNĄ.
Homo Ambulans we wnętrzach małego miasta.

	południowy obszar Rynku Kościuszki		
	WĘZEL LUSTRZANY 1 skrzyżowanie ul. Powstańców z ul. Zwycięstwa		110 m
	WĘZEL skrzyżowanie z ul. Powstańców i ul. Obrońców Westerplatte		120 m
	WĘZEL LUSTRZANY 1 skrzyżowanie z ul. Powstańców z ul. Grunwaldzką		120 m
	WĘZEL LUSTRZANY 3 północny obszar Rynku Pułaskiego		90 m
	WĘZEL LUSTRZANY 7 północny most pieszy na rzece Świętej		190 m
	WĘZEL LUSTRZANY 4 skrzyżowanie ul. Kopernika i ul. Witos		100 m
	WĘZEL LUSTRZANY 3 północny obszar Rynku Pułaskiego		190 m
	WĘZEL LUSTRZANY 5 ulica Kopernika z północną ulicą gospodarczą		100 m
	WĘZEL ulica Jana Pawła II i ulica Kopernika		140 m
	SUMA		
ZAOKRĄGLONE DO			1800 m
Pętla Błękitna	WĘZEL styk Rynków i ulicy Obrońców Westerplatte	8 minut (bez postojów)	start
	WĘZEL LUSTRZANY 2 północny obszar Rynku Kościuszki		40 m
	WĘZEL LUSTRZANY 3 południowy obszar Rynku Kościuszki		90 m
	WĘZEL LUSTRZANY 3 północny obszar Rynku Pułaskiego		260 m
	WĘZEL LUSTRZANY 2 południowy obszar Rynku Pułaskiego		90 m
	WĘZEL styk Rynków i ulicy Obrońców Westerplatte		40 m
SUMA			520 m
ZAOKRĄGLONE DO			500 m

Tabela 7. Pętla Drogi Pielgrzymiej



Rysunek 23

Nowy Staw. Nałożenie Pętli Pielgrzymich (Droga Pielgrzymia) z ich możliwą widocznością oraz oznaczeniem węzłów lustrzanych i węzłów osi miasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.



Rysunek 24

Nowy Staw. Nałożenie obszarów eksploracji *Małomiejskiego Flâneura* wynikających z zaprojektowanej Drogi Pielgrzymiej oraz zagęszczenie ulicznej sieci miasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy miasta Nowy Staw.

5.3 Wnioski

Do terminologii miejskiej wprowadzam typologię *Homo Ambulans*¹¹⁹, miejskiego piechura posiadającego dwie formuły: funkcjonalną *Homo Utens* oraz pozafunkcjonalną *Homo Attentus*. W grupie piechurów funkcjonalnych wyróżniam trzy wybrane figury: *Ten-który-chodzi-pomiędzy*, *Spacerowicza* i *Turystę*. Natomiast w grupie nazwanej przeze mnie *Homo Attentus* zawieram *Miejskiego Flâneura* oraz stworzoną przeze mnie postać *Miejskiego Pielgrzyma*.

Teza mojej pracy zakładała, że odpowiednie zaprojektowanie geometrii miasta może zachęcać do zaistnienia w jego wnętrzach figury miejskiego piechura nie tylko w formule użytkowej, *Homo Utens*, a również pozaużytkowej *Homo Attentus*.

Celem mojej pracy było stworzenie systemu wnętrz miejskich umożliwiających odbycie wędrowki przekraczającej formułę jedynie funkcjonalnego charakteru. Dokonuje tego poprzez ingerencje projektowe sprzyjające pojawieniu się w nowostawskich wnętrzach figury *Flâneura* i *Miejskiego Pielgrzyma* w ich małomiasteczkowym wymiarze.

Próba projektowa, powstała w wyniku prac nad geometrią wnętrz miejskich opartych o Metodę Siatek Jacka Dominiczaka jest nową warstwą dla koncepcji przestrzeni publicznych miasteczka i zawiera dwie formuły projektowe. Pierwsza dotyczy *Flâneura Małego Miasta* i obejmuje zespół architektonicznych gestów projektowych, których zadaniem jest zagęszczenie siatki miejskich korytarzy. Powstaje w ten sposób zaawansowany, możliwy obszar eksploracji Nowego Stawu umożliwiający zaistnienie w miasteczku figury *Małomiasteczkowego Flâneura*.

Druga, dotycząca *Pielgrzyma Małego Miasta* zawiera wytyczenia tras

¹¹⁹ *Homo Ambulans* - Człowiek Chodzący. Pierwszym skojarzeniem *Ambulans* w języku polskim jest ambulans, jako karetka pogotowia. Jej nazwa wywodzi się z Francji, gdzie lekarz z czasów Kampanii Napoleońskich, Dominique-Jean Larrey jako pierwszy ratował rannych na polu bitwy. Wykorzystywał w tym celu lekki wózek, zaprzęgnięty w konia lub prowadzony przez człowieka. Jednak źródłosłów *Homo Ambulans* upatruję w łacińskim *ambulō, ambulāre*, co oznacza przechadzać się pieszo.

małomiejskiego pielgrzymowania pokazując nowe rozwiązania projektowe dla Nowego Stawu.

Proponując nowy, pozafunkcyjny sposób korzystania z nowostawskich przestrzeni zakładam, że miasto będzie atrakcyjniejsze zarówno dla mieszkańców jak i przyjezdnych. Miasteczko stanie się wyjątkową przestrzenią do “bycia w” a nie jedynie przemieszczania się “od-do”.

Nowostawski piechur *Homo Attentus* będzie miał szansę doświadczyć pewności istnienia¹²⁰. Pewności, a nie tylko nadziei na trwanie w świecie, ponieważ to dzięki chodzeniu ma on możliwość dyskretnego doświadczenia ludzkiej kruchości, człowieczeństwa, trwania i przemijania.

¹²⁰ Federic Grosa pisał “Człowiek, który idzie przez cały dzień, wieczorem zyskuje pewność”.

BIBLIOGRAFIA

- Arnheim Rudolf**, *Dynamika formy architektonicznej*, 1987, Łódź 2016
- Baran Bogdan**, *Filozofia dialogu*, Kraków 1991
- Bell Paul, Greene Thomas, Fisher Jeffrey, Baum Andrew**, *Psychologia środowiskowa*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2004,
- Benjamin Walter**, *Pasaże*, Kraków 2005
- Bilska - Wodecka Elżbieta**, *Kalwarie Europejskie. Analiza struktury, typów i genezy*, Kraków 2003
- Błaszczuk Andrzej**, *Zarys historii miasta i Kolegiaty Żuławskiej w Nowym Stawie*, Nowy Staw 2002,
- de Botton Alain**, *Architektura szczęścia*, Czuły Barbarzyńca Press, Warszawa 2010,
- Brzezińskiej Anny Weronika**, *Żuławy, oswajanie krajobrazu kulturowego*, Wydawnictwo Jasne, Poznań – Pruszc Gdański 2011 (praca zbiorową pod redakcją),
- Brzozowska Blanka**, *Spadkobiercy flâneura. Spacer jako twórczość kulturowa – współczesne reprezentacje*, Łódź 2009,
- Buber Martin**, *Droga człowieka według nauczania chasydów*, Warszawa 2004,
- Buber Martin**, *Ja i Ty. Wybór pism filozoficznych*, Warszawa 1992,
- Buber Martin**, *Problem człowieka*, Warszawa 1992,
- Buber Martin**, *Obraz dobra i zła*, Gliwice 2017,
- Cała Iwona**, *Praca doktorska: W objęciach miasta. Architektura jako emanacja bliskości*. Wydział Architektury i Wzornictwa, Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku, Gdańsk 2017
- Chrudzimski Arkadiusz**, *Teoria intencjonalności Romana Ingardena*, Edukacja Filozoficzna, 25 (1998), 249-262, źródło: http://www.roman-ingarden.phils.uj.edu.pl/pliki/arkadiusz_chrudzimski_teorja_intencjonalnosc.pdf (data dostępu 15.07.2018)
- Le Corbusier**, *W stronę architektury*, Warszawa 2012

Le Corbusier, *Urbanistyka*, Warszawa 2015

Deleuze Gilles i Guattari Felix, *Tysiąc plateau*, Bęc Zmiana, Warszawa 2016

Dominiczak Jacek, *Architektura Dotyku*, cykl *Miasto Dialogiczne*, część 10, Architektura, nr 07/2003,

Dominiczak Jacek, *Dotyk i pieśczoć: subtelne terytoria architektury dialogicznej*, [w:] "Co to jest architektura? Antologia", red. Adam Budak, tom 2, Wydawnictwo Muzeum Manggha 2008,

Dominiczak Jacek, *Mały manifest diaade*, Gdańsk 2007, źródło: <http://www.diaade.org/o-diaade> (data dostępu 11.2016),

Dominiczak Jacek, *Miasto Dialogiczne i inne teksty rozproszone*, Gdańsk 2016,

Dominiczak Jacek, Zawadzka Monika, Agnieszka Kiera *Local Identity Code for Central Fremantle. Source and Design Code*, The City of Fremantle 2007-2008,

Duda Beata, *Praca doktorska: Dyskursywne i tekstowe reprezentacje współczesnej przestrzeni miejskiej*. Instytut Filologii Polskiej, Wydział filologiczny, Uniwersytet Śląski, Katowice 2015

Eliade Mircea, *Sacrum, mit, historia*. Wybór esejów, PIW

Filiks Fabian, *Koncepcja mocy u Gerardusa van der Leeuwa*, [w:] Kwartalnik Opolski 2011, 1, źródło: http://otpn.uni.opole.pl/wp-content/uploads/KO_2011_1_141-154-FiliksF.pdf (data dostępu 1.07.2018)

Fromm Erich, *O sztuce kochania*, Rebis Poznań 2016,

Fromm Erich, *Być czy mieć*, Rebis Poznań 2017,

Gehl Jan, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM 2013,

Gropius Walter, *Pełnia architektury*, Kraków 2014

Gros Fredric, *Filozofia chodzenia*, Wydawnictwo Czarna Owca, Warszawa 2015

Hall Edward, *Ukryty wymiar*, Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza S.A. 2003,

Howard Ebenezer, *Miasta – ogrody jutra*, IKM Gdańsk, Fundacja Centrum

Architektury, Warszawa 2015,

Koch Wilfried, *Style w architekturze*, Warszawa 2005

Koolhaas Rem, *Deliryczny nowy Jork. Retroaktywny manifest dla Manhattanu*, Wydawnictwo Karakter, Kraków 2013,

Koolhaas Rem, *Śmieciowa przestrzeń*, Warszawa 2017

Kopij Kamil, *Auctoritas et dignitas: studium prestiżu i propagandy w okresie późnej Republiki Rzymskiej na przykładzie rodu Pompejuszy (gens Pompeia Magna) w świetle źródeł archeologicznych i pisanych*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków 2015

Korczak Andrzej, *Porządek wśród mitów według Mircei Eliadego*, [w:] IDEA – Studia nad strukturą i rozwojem pojęć filozoficznych XXVI, Białystok 2014

Kozielecki Józef, *Koncepcje psychologiczne człowieka*, Warszawa 1976

Kusiak Joanna, **Świątkowska Bogna**, *Miasto – Źródło. Architektura i programowanie zmysłów*. Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana, Warszawa 2013 (praca zbiorowa pod redakcją),

Lenartowicz Krzysztof, *O psychologii architektury. Próba inwentaryzacji badań, zakres przedmiotowy i wpływ na architekturę*, Politechnika Krakowska im. T. Kościuszki, Kraków 1992,

Lenartowicz Krzysztof, *Słownik psychologii architektury. Podręcznik dla studentów architektury*. Politechnika Krakowska im. T. Kościuszki Katedra Architektury Środowiskowej A25 WAPK, Kraków 2010,

Levinas Emmanuel, *Całość i nieskończoność. Esej o zewnętrznosci*, Wydawnictwo Naukowe PWN 2014,

Lynch David, *Obraz miasta*, Archivolta, Kraków 2011,

Marcel Gabriel, *Homo Viator*, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1959

Mitkowska Anna, *Kalwarie europejskie jako pielgrzymkowe ogrody pamięci*, [w:] Architektura. Czasopismo techniczne, A-2/2012 zeszyt 7, rok 109. Politechnika Krakowska

Montgomery Charles, *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie zmieniając*

nasze miasta. Wysoki Zamek, Kraków 2015,

Morcy Janusz Cyprian, *Sztuka w służbie „geografii zbawienia” — uwagi o projekcie i początkach budowy kalwarii plenerowej w Szarogrodzie na Podolu*, [w:] ROCZNIKI KULTUROZNAWCZE Tom VIII, numer 4 – 2017 źródło: DOI: <http://dx.doi.org/10.18290/rkult.2017.8.4-7> (data dostępu 6.2018)

Pallasmaa Juhani, *Oczy skóry. Architektura i zmysły*, Instytut Architektury, Kraków 2012,

Pallasmaa Juhani, *Myśląca dłoń*, Instytut Architektury, Kraków 2015,

Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wydawnictwo Karakter, Kraków 2015,

Rozmarynowska Katarzyna, *Ogrody odchodzące...?*, Gdańsk 2017

Rutkowski Krzysztof, *Paryskie pasáže*, Gdańsk 1995

Rybczyński Witold, *Jak działa architektura. Przybornik humanisty*, Wydawnictwo Karakter, Kraków 2014,

de Saint-Exupéry Antoine, *Twierdza*, Muza SA, Warszawa 2006,

Tischner Józef, *Etyka a historia. Wykłady*, Wydawnictwo Instytut Myśli Józefa Tischnera, Kraków 2008,

Tischner Józef, *Myślenie według wartości*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2005,

Turner Edith i Victor, *Obraz i pielgrzymka w kulturze chrześcijańskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2009,

Wejchert Kazimierz, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa 1984,

Wejchert Kazimierz, Adamczewska-Wejchert Hanna, *Małe miasta. Problemy urbanistyczne stale aktualne*. Arkady, Warszawa 1986,

Wodziński Cezary, *Przechadzki po ogrodach. Traktat Gorgiasza. Utopia EUdaimonii*, Warszawa 2016

Włodarczyk Janusz A., *Okolo architektury*, Wydawnictwo Politechniki Białostockiej, Białystok 2003,

Zumthor Peter, *Myślenie architekturą*, Wydawnictwo Karakter, Kraków 2010.

ŹRÓDŁA MAP, PLANÓW, FOTOGRAFII I ILUSTRACJI

Mapy historyczne Nowego Stawu: Archiwum Państwowe w Malborku

Mapy Nowego Stawu do celów badawczych: Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Malborku

Plan Pasażu Vivienne i Pasażu Colbert do celów badawczych: Uniwersytet Techniczny w Berlinie (źródło <https://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/> data dostępu 6.2018) oraz Uniwersytet Brown w Providence (źródło https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Galleries_Colbert_and_Vivienne_-_ground_floor_plan,_1826.jpg data dostępu 5.2018)

Zasoby Google Earth (Nowy Staw, Paryż, Wenecja, Rzym, Brasilia)