



## PYTAJĄC O LUDZKIE MIASTO – OSIEM RAD JANE JACOBS

### 1. Sytuacja społeczna a architektoniczne wyzwania

Miastom przyglądać można się od różnych stron.

Można patrzeć na nie oczami socjologa, ekonomisty, demografa, kartografa, historyka, architekta, religioznawcy, kulturoznawcy, statystyka, artyści, a nawet filozofa...

Można zatem badać je ze względu na ilość mieszkańców, wielkość powierzchni zabudowy czy też wysokość najwyższych budowli. Można też podejść do zadania historycznie i na przykład dochodzić, jakie były przyczyny tego, że ludzie uznali, iż lepiej żyć blisko siebie niż w rozproszeniu. Można też opisywać specyfikę miast indyjskich<sup>1</sup>, inkaskich lub arabskich<sup>2</sup>, a potem zestawiać je i porównywać z europejskimi. Można też zastanawiać się, na ile obyczaj, siła oraz charakter związków rodzinnych i grupowych (etnicznych, narodowych) ma

wpływ na kształt zabudowy i realizowane przez miasto funkcje. Można także patrzeć na miasta okiem artysty i zachwycać się ich kolorystyką oraz niezwykłymi kształtami budynków (banków, siedzib korporacji, gmachów użyteczności publicznej, budynków mieszkalnych). Idąc tym tropem, można zachwycać się niezwykłością waterfrontu Nowego Jorku, Chicago czy też Szanghaju. Można też zastanawiać się, na przykład, czy siatki ulic Brugii albo Wenecji, czy też regularne ciągi komunikacyjne Brasili (nakreślone wprawną ręką Oscara Niemeyera, przy wsparciu ręki Lucio Costy) – są bardziej funkcjonalne? A może też uznać, że chodzi tu bardziej o piękno niż o funkcjonalność i je badać?

Myślę jednak, iż najważniejsze, bo leżące u podstaw tych wszystkich „spojrzeń” jest przyglądanie się miastom z perspektywy ich mieszkańców i jednocześnie ich najważniejszych użytkowników. Pytania, jakie należałoby przy takim podejściu postawić, wiążą się z charakterem bycia człowieka w mieście. Zacząć należałoby zatem od pytania o to, czym dla mieszkającego w nim

<sup>1</sup> M. Lamparska, *Miasto indyjskie czy modernistyczne? Atrakcyjność turystyczna Chandigarah w Indiach*, „Acta Geographica Silesiana” 2016, t. 21, s. 51–62.

<sup>2</sup> M. Pinker, *Mitologizacja, propaganda czy zapis dziejów? O zakładaniu miast arabsko-muzułmańskich*, Warszawa 2017.

człowieka jest jego miasto – wygodną sypialnią, prawdziwym domem, „maszyną do mieszkania”...

Zacznę od krótkiego przypomnienia. Przełomowy czas w rozwoju miast związany jest z przemianami technicznymi<sup>3</sup> i społeczno-ekonomicznymi, jakie miały miejsce w XIX wieku<sup>4</sup>. Wtedy to, na skutek dużego przyrostu naturalnego i bardziej wydajnych metod uprawy roli, wielu dotychczasowych mieszkańców wsi musiało je opuścić i udać się do miast w poszukiwaniu pracy i nowego życia. Nie znajdowali w nich jednak przyjaznej przystani. Bardzo ciężko było i o pracę, i o przyzwoite miejsce do zamieszkania.

Warunki życia robotników w XIX wiecznych miastach i osadach przemysłowych były złe<sup>5</sup>. Niewielkie izby (często na poddaszu lub w piwnicy) musiały wystarczyć całym rodzinom. Brak było bieżącej wody, kanalizacji, ogrzewania. Okna często były tak usytuowane, że wpadało przez nie niewiele słonecznego światła. Doskwierała bliskość fabryk emitujących smrodliwe zapachy oraz hałas i dym z pobliskich kominów. To tylko niektóre elementy rzeczywistości życia w miastach przemysłowych w drugiej połowie XIX wieku<sup>6</sup>. Opisy warunków życia robotniczych rodzin można znaleźć w wielu

powieściach dotyczących tych czasów.<sup>7</sup> Jeszcze bardziej wymownego świadectwa warunków życia w ówczesnych miastach przemysłowych dostarczają fotografie wykonane przez Jacoba Riisa<sup>8</sup> i Lewisa Hine’a<sup>9</sup>.

Wśród tych, którzy próbowali wpłynąć na zmianę tej sytuacji,<sup>10</sup> byli nie tylko działacze społeczni<sup>11</sup>, ale także i architekci. Pragnieniem pomocy a nawet radykalnej zmiany sytuacji robotników – poprzez wprowadzeniem tańszych, bardziej zdrowych, estetyczniejszych rozwiązań architektonicznych – uzasadniali potrzebę rewolucyjnych zmian w dziedzinie projektowania i budowania domów tacy architekci, jak Le Corbusier, Walter Gropius i Tony Garnier, Ebenezer Howard, Clarence Perry...

Dla przykładu wspomnę tu tylko krótko o dwóch z nich. Jeden jest autorem koncepcji miasta-ogrodu, a drugi miasta promiennego.

## 2. Miasta idealne

Ebenezer Howard, sam w młodości pracując w różnych miejscach i w różnych zawodach, poznał trudy życia i robotników fabrycznych, i robotników rolnych. Chcąc zrozumieć, a z czasem zmienić ich sytuację, zaczął się intensywnie kształcić.

<sup>3</sup> W. O. Henderson, *The industrialization of Europe, 1780–1914*, New York 1969. O techniczno-naukowej stronie tych procesów pisał z kolei Vaclav Smil w: *Energia i cywilizacja. Tak tworzy się historia*, tłum. J. Sugiero, Gliwice 2022.

<sup>4</sup> Dotyczy to w pierwszym rzędzie miast leżących w okręgach przemysłowych. Czynnikiem miastotwórczym był też rozwój administracji, choć dotyczyło to tylko stolic (P. Kubicki, *Wynajdywanie miejscowości*, Kraków 2016, s. 158–159).

<sup>5</sup> J. Long, *Rural-Urban Migration and Socioeconomic Mobility in Victorian Britain*, „Journal of Economic History” 2005, No. 1, s. 1–35; D. Baines, *Migration in a Mature Economy Emigration and Internal Migration in England and Wales 1861–1900*, Cambridge 1986.

<sup>6</sup> E. Szczotok, *Kościół a kwestia robotnicza w XIX wieku*, „Śląskie Studia Historyczno-Teologiczne” 1981, t. 14, s. 175–196.

<sup>7</sup> W. Reymont, *Ziemia obiecana*, Warszawa 1899 i A. Dygasiński, *Upośledzeni i wybrani*, Warszawa 1887.

<sup>8</sup> J. A. Riis, *How the Other Half Lives – Studies Among the Tenements of New York*, New York 1890.

<sup>9</sup> L. W. Hine, P. Walther, *America at Work*, Köln 2018.

<sup>10</sup> Mam tu na myśli osiedla budowane z myślą o robotnikach przez socjalistów, takich jak Robert Owen (Nowa Harmonia) i Charles Fourier (Falanster), oraz osiedla patronackie fundowane przez wielkich fabrykantów. Przykładem tych ostatnich może być osiedle przy fabryce tekstylnej Scheiblera w Łodzi i Nikiszowiec w Katowicach. Miały one dwa główne cele – zapewnić robotnikom i ich rodzinom znośniejsze warunki życia oraz związać ich z fabryką.

<sup>11</sup> Można tu dla przykładu wymienić takich działaczy jak Robert Owen, Henri de Saint-Simon, Karol Marks, Frédéric Le Play, Adrien Albert Marie de Mun, ks. Emanuel Ketteler, ks. Adolf Kolping.

Uważnie przyglądał się życiu, i jako obywatel, i jako pisarz sądowy, i jako dziennikarz. Także dużo czytał. Zaowocowało to w 1902 roku wydaniem książki „Miasta-ogrody jutra”<sup>12</sup>. Zaproponował w niej wprowadzenie nowych rozwiązań urbanistycznych, których zrealizowanie w dużym zakresie powinno, jego zdaniem, zmienić dotychczasowy sposób życia robotników, bo to ich przede wszystkim widział jako mieszkańców miast-ogrodów.

Ebeznard Howard przeanalizował wady i zalety mieszkania na wsi oraz w mieście. Wyniki badań zestawiał na diagramie „Trzy magnesy” zamieszczonym we wspomnianej książce. Z jego analiz wynikało, że wieś nie oferuje zbyt wielu miejsc pracy oraz sposobności do intensywnego życia towarzyskiego. Dłuższy jest tu także dzień pracy i brak jest infrastruktury technicznej. Oferuje ona za to piękne krajobrazy oraz wolne od smogów i pyłów powietrze, a także związaną z tym możliwość wypoczynku. Stwierdził też, że w mieście istnieje wiele więcej możliwości znalezienia pracy oraz rozwijania bogatego życia towarzyskiego, więcej jest też rozrywek. Zdaniem Howarda nową jakością do miejskiego życia wnoszą oświetlone nocą ulice (zauważył to w 1902 roku). Nie bez znaczenie są też wyższe zarobki. Minusem miasta są natomiast wyższe koszty życia, ciasnota mieszkaniowa, oddalenie od przyrody, niezdrowy klimat oraz duża anonimowość<sup>13</sup>.

By poprawić życie mieszczan, Ebeznard Howard zaproponował powołanie do istnienia nowego tworu, miasta-wsi. Miałoby ono łączyć zalety obu, oraz pozbawione byłoby

ich ujemnych cech. Urbaniście-samoukowi chodziło o odciążenie zatłoczonych centrów tradycyjnych miast. W miastach realizowanych według jego projektu przemysł i inne uciążliwe rodzaje działalności (jak na przykład warsztaty naprawcze, magazyny, składy, bazy transportowe) proponował rozlokować dalej, poza sferą mieszkalną.

Tak zaprojektowane miasto miałyby liczyć około 32 000 mieszkańców<sup>14</sup>. Stosunek powierzchni obszarów zabudowanych do zielonych (tu wliczał także otaczające miasto pola uprawne i lasy) miałyby wynosić 1 do 4. Najważniejszym miejscem satelickiego miasta miałyby być park centralny (mający być odpowiednikiem średniowiecznego rynku) i zlokalizowane wokół niego budynki publiczne, takie jak ratusz, teatr, biblioteka, szpital, muzeum, galeria, sala koncertowa. Centrum, koncentrycznie, miałyby obiegać pięć alei. Szczególne znaczenie miałyby mieć aleja piąta, przy której planował zlokalizować obiekty o charakterze rekreacyjnym oraz kościoły i szkoły. A przy alei pierwszej, czyli najbardziej zewnętrznej, znajdowałyby się zakłady produkcyjne oraz warsztaty naprawcze, składy, bazy transportowe. Poszczególne części miasta miałyby być ze sobą połączone za pomocą dróg utwardzonych oraz kolei (obwodowej).

Pod względem finansowym i zarządczym, tak zaprojektowane miasto miałyby być samowystarczalne. Powołana przez członków spółdzielnia sfinansowałaby koszty budowy, a po jej zakończeniu, powinna zadbać o utrzymanie infrastruktury technicznej i o właściwy stan budynków mieszkalnych.

<sup>12</sup> E. Howard, *Miasta-ogrody jutra*, tłum. M. Trykozko, Warszawa–Gdańsk 2015.

<sup>13</sup> Tamże, s. 31–34.

<sup>14</sup> Faktyczni mieszkańcy to 30 000 osób, a 2 000 to rolnicy zamieszkujący i uprawiający otaczające miasto pola (por. tamże, s. 42).

Do jej zadań należeć miałyby także troska o dobre relacje społeczne<sup>15</sup>. Dodać należy, iż Howard wierzył, iż współpraca przy budowie miasta-ogrodu, a potem przy jego rozwoju spowoduje zadzierzgnięcie bliskich więzi pomiędzy mieszkańcami<sup>16</sup>.

Także dla Le Corbusiera, bardzo zdolnego samouka w dziedzinie architektury<sup>17</sup>, chęć radykalnej poprawy warunków życia robotników (i nie tylko ich) w mieście, miała korzenie społeczne.

W „Karcie Ateńskiej”, której był pomysłodawcą i głównym autorem, zawarta jest krytyka stanu ówczesnych miast, opis przyczyn tej sytuacji oraz zalecenia dotyczące działań, które należy podjąć, aby ludzie mogli żyć w lepszych warunkach<sup>18</sup>. Autorzy tej publikacji opowiadali się za odejściem od tradycyjnej, zwartej struktury zabudowy oraz postulowali podział miasta na oddzielone od siebie pasami zieleni obszary funkcjonalne. Chodziło o to, by strefa mieszkalna była odseparowana od strefy przemysłowej oraz usługowo-administracyjnej. Uważali,

że rozszerzenie się na skutek takich rozwiązań obszaru miejskiego, nie będzie powodowało utrudnień w przemieszczaniu się, gdyż wszystkie strefy będą ze sobą skomunikowane przy pomocy szybkich dróg. Rozluźnienie zabudowy poprzez pasy zieleni dotyczyć miało nie tylko poszczególnych stref, ale także poszczególnych budynków.

W sporządzonym przez Le Corbusiera w 1925 roku „Planie Voisin” – będącym projektem przebudowy prawobrzeżnego Paryża – wskazane są też kierunki w jakich powinny następować zmiany struktury miast Zachodu. Architekt zaproponował, by wyburzyć ciasną zabudowę paryskich dzielnic Marais oraz Saint Gervais i na ich miejscu pobudować osiemnaście sześćdziesięciopiętrowych wieżowców (z których okien roztaczać się miał rozległy widok na okolicę) wzniesionych na planie krzyża oraz kilkadziesiąt niższych budynków łamanych pod kątem prostym. W projekcie, miasto przecinała droga szybkiego ruchu z bezkolidyjnymi skrzyżowaniami. Między domami i drogami projektował posadzić w dużej ilości drzewa i krzewy.

Zawarte w Karcie Ateńskiej postulaty (mocno powiązane z głównymi ideami Planu Voisin) silnie wpłynęły na sposób budowania miast po drugiej wojnie światowej w Europie i w Ameryce.

Le Corbusier uważał, iż wybudowanie mądrze zaprojektowanych domów, a w konsekwencji i miast, przyniesie pozytywne rezultaty w dziedzinie międzyludzkich relacji oraz społecznych zachowań. Nie dojdzie, do możliwego w sytuacji wielkiej krzywdy, społecznego buntu<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Za zrealizowane według tego projektu miasta uważa się na przykład Letchworth i Welwyn Garden City w pobliżu Londynu oraz dzielnicę Sztokholmu, Enskede. A na polskim gruncie do idei Howarda nawiązują podwarszawskie miejscowości takie jak Józefów, Podkowa Leśna oraz Komorów.

<sup>16</sup> Zauważa to też Dorota Leśniak-Rychlak, *Nigdy nie należy być zbyt realistą*, w: Ebeznard Howard, *Miasta-ogrody jutra*, dz. cyt., s. 21–22.

<sup>17</sup> Nazywał się naprawdę Charles-Édouard Jeanneret-Gris (1887–1965), urodził się w Szwajcarii, ale prawie całe dorosłe życie spędził we Francji. Był samoukiem, który nigdy nie zdobył formalnego architektonicznego wykształcenia. Uczył się jedynie w szkole artystycznej w La-Chaux-de-Fonds i praktykował u takich architektów jak Josef Hoffman, Peter Behrens, Auguste Perret, Tony Garnier. Odbył też wiele podróży studyjnych do miast włoskich, niemieckich i bałkańskich.

<sup>18</sup> *Karta Ateńska* została opublikowana w 1943 roku, ale zawarte w niej treści były wypracowane przez IV Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej (CIAM) w 1933 w Atenach. Pierwsze polskie tłumaczenie Karty (1956) miało nie w pełni oficjalny charakter. Było drukiem wewnętrznym Koła Naukowego Wydziału Architektury Wnętrz ASP w Warszawie. Oficjalne wyszło dopiero w 2017 roku (*Karta Ateńska*, tłum. K. Szeronos, T. Swoboda, Warszawa 2017).

<sup>19</sup> Le Corbusier, „Architektura albo rewolucja”, w: tenże, *W stronę architektury*, tłum. T. Swoboda, Warszawa 2012, s. 289–309.

Postulowane przez Kartę Ateńską zalecenia – konstrukcja domu oparta na betonowych słupach, wolny plan umożliwiający swobodną aranżację wnętrza, wolna fasada, tzn. niezależna od konstrukcji budynku, wstęgowe okna oraz płaski dach – zastosował przy budowie „jednostki mieszkalnej” w Marsylii. I co równie ważne, przy jego rozplanowaniu – to jest przy ustalaniu wielkości i wysokości pomieszczeń, wysokości i wielkości okien, rozkładu i kształtu korytarzy – brał pod uwagę rozpoznane wymiary fizyczne (patrz koncepcja Modulora) oraz potrzeby człowieka.

W tym siedemnasto-kondygnacyjnym budynku mogło zamieszkać ponad półtora tysiąca osób. Mieszkania (było ich 337 różnej wielkości) w większości były dwupoziomowe i tak zaprojektowane, że nawet w tych mniejszych znalazło się miejsce na różnofunkcyjne pokoje<sup>20</sup>.

Przez wielkie okna oraz z balkonów można obserwować morze, pobliskie góry oraz otaczające budynek drzewa. Z daleka przypomniał on trochę wielki transatlantyk (komin i zabudowania dachowe miały charakterystyczne kształty) sunący po zielonym oceanie. „Jednostka mieszkalna” została tak zaprojektowana, by być w dużym stopniu (jak okręt na morzu) samowystarczalna.

Mieszkaniec, w zasięg krótkiego spaceru po korytarzach i schodach, miał sklepy, punkty usługowe (pralnia, fryzjer, usługi kosmetyczne), restauracje, pocztę, kino, przedszkole i klub. Były one zlokalizowane wzdłuż znajdującego się w środku „jednostki” ciągu „ulicznego”<sup>21</sup>. Na dachu był

basen, letnie kino i miejsce do ćwiczeń. Na parterze, na środku budynku usytuował Le Corbusier wejście. Na wyższe piętra można dostać się schodami lub windą. Corbusier tak zaprojektował budynek, że poziome korytarze znajdują się na co trzecim piętrze. Taki układ ciągów komunikacyjnych miał „skłaniać” do częstszych minięć, a tym samym dostarczać pretekstu do nawiązania sąsiedzkich znajomości.

Dla bardzo wielu projektów „jednostka marsylska” stanowiła wzorcowy przykład, jak należy nowoczesnie budować. Na deskach i makietach urbanisty – wzorowane (w większym lub mniejszym stopniu) na „jednostce mieszkalnej”<sup>22</sup> budynki – zestawiali w różnorakie układy przestrzenne, a wykonawcy według ich projektów wznosili tzw. „nowoczesne osiedla”.

W latach 1952–1955, w Saint Louis, na 23-hektarowej działce, oczyszczonej z rozpadających się domów i slamsów, postawiono osiedle 33 jedenasto-kondygnacyjnych budynków. Zaprojektował je, kierując się zaleceniami Karty Ateńskiej, początkujący wówczas architekt Minoru Yamasaki<sup>23</sup>. W 1972 roku mieszkańców przesiedlono i 15 lipca tegoż roku budynki wysadzono w powietrze, potem teren uprzętnięto.

działalności z powodu nieopłacalności. Funkcjonowanie ich byłoby opłacalne, gdyby obsługiwałyby więcej klientów. A oznaczałoby więcej domów mieszkalnych w pobliżu. Współcześnie w budynku funkcjonują lokale gastronomiczne, bo obsługują nie tylko mieszkańców, ale także licznie przybywających tu zwiedzających (dziś to obiekt uznany ministerialnie za zabytek) oraz gości zlokalizowanego na trzecim piętrze hotelu.

<sup>20</sup> W mieszkaniach poszczególne pomieszczenia płynnie przechodzą jedno w drugie, jadalnia w kuchnię, salon w korytarz, salon w łazienkę. Niewiele było w nich drzwi.

<sup>21</sup> Dodać należy, iż większość z tych placówek handlowo-usługowych musiała dość szybko zaprzestać

<sup>22</sup> Dodać warto, iż prawie dokładne kopie jednostki mieszkalnej z Marsylii powstały w trzech innych miastach Francji (Nantes-Rezé [1955], Briey [1960] oraz w Firminy [1967]) i jedna w Niemczech (Berlin-Westend [1957]).

<sup>23</sup> Minoru Yamasaki (1912–1986) to jeden z najwybitniejszych architektów modernistycznych. Autor kilkudziesięciu śmiałych projektów, wśród nich są World Trade Center w Nowym Jorku oraz Rainier Tower w Seattle. Osiedle Pruitt-Igou w Saint Louis było jego pierwszym większym projektem.

Podobny los spotkał powstałe w latach sześćdziesiątych w Amsterdamie, modernistyczne osiedle Bijlmermeer. Rozebrano je w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. Na początku XXI wieku w tym miejscu pobudowano zespół jedno- i dwu-piętrowych szeregowców z mini-ogródkami od frontu<sup>24</sup>.

### 3. Miasto na ludzką miarę według Jane Jacobs

Kiedy Jane Jacobs pisała „The Death and Life of Great American Cities”<sup>25</sup>, w Saint Louis bloki zaprojektowane przez Minoru Yamasaki’ego jeszcze stały, ale zjawiska które doprowadzić miały wkrótce do decyzji o zburzeniu Pruitt-Igoe i jeszcze kilku innych osiedli, już były dziennikarce znane<sup>26</sup>.

Według Jane Jacobs być mieszkańcem miasta, to znaczy praktykować w jego przestrzeniach spacer, przechadzki, włączenie, gapiostwo, wyjścia nie tylko po zakupy ale i do kina, teatru, filharmonii. Wiąza się z tym także spotkania z bliższymi i dalszymi znajomymi w kawiarniach, barach, restauracjach. Częścią miejskiego życia jest też udział w wiecach, marszach i innych ulicznych evantach...

Z praktykowania życia w mieście – była nie tylko dziennikarką i działaczką miejską, ale również matką, żoną i mieszkanką nowojorskiej dzielnicy Greenwich Village – wyrastała jej wiedza o mieście żyjącym. Według niej, nie chęć przyciągnięcia jak największej liczby turystów, powinna być priorytetem przy projektowaniu. Turyści przybywają do interesującego ich miasta

na krótki (jedno lub najwyżej kilkudniowy) czas. Poszukają w nim nowych doznań i chwilowych zaciekawień. Jej zdaniem, w „mieście dla ludzi”<sup>27</sup> nie powinno chodzić głównie o oryginalny wygląd miasta z lotu ptaka, ani nie o porażający swym ogromem i niezwykłością wieżowców waterfront. Miasto dla ludzi nie jest też obszarem dla niczym nieskrępowanej twórczości modernistycznych architektów. To jest architektów, którym wydaje się, iż potrafią przy desce kreślarskiej zadekretować najważniejsze sposoby życia w przestrzeniach między budynkami<sup>28</sup>. Zdaniem Jane Jacobs próby zrealizowania tego marzenia w praktyce, pokazują że nie tędy droga. Koniec marzeń o doskonałym osiedlu (albo i mieście) przychodzi w momencie, kiedy się je wybuduje. W artykule „Śródmieścia są dla ludzi” nowojorska dziennikarka napisała:

„Owładnięci marzeniem o porządku architekci, urbaniści oraz biznesmeni fascynują się makietami i widokami miasta z lotu ptaka. Takie podejście do rzeczywistości nie trafia w sedno sprawy, a oprócz tego – niestety – znamionuje dominujący obecnie sposób myślenia o projektowaniu: najważniejsze są budynki, a nadrzędnym celem jest całkowita przemiana miasta, która dopasuje je do abstrakcyjnej wizji tego, jakie powinno być ono z punktu widzenia logiki. Czyja to jednak logika? Ta, na której oparte są wymienione tu projekty, jest logiką zapatrzonych w samych siebie dzieciaków, które bawiąc się efektownymi klockami, wykrzykują raz po raz: ‘Popatrzcie, co zbudowałem!’

<sup>24</sup> G. Helleman, F. Wassenberg, *The Renewal of What Was Tomorrow’s Idealistic City. Amsterdam’s Bijlmermeer High-rise*, „Cities” 2004, Vol. 21, No. 1, s. 3–17.

<sup>25</sup> J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961.

<sup>26</sup> J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, tłum. Ł. Mojsak, Warszawa 2014, s. 93.

<sup>27</sup> Tę kwestię 49 lat później, Jan Gehl kontynuował myślą Jane Jacobs, uczynił centralnym zagadnieniem swojej pracy *Cities for people* [Washington 2010] (po polsku: *Miasta dla ludzi*, tłum. Sz. Nogalski, Kraków 2014).

<sup>28</sup> Zobacz też: J. Gehl, *Życie między budynkami*, tłum. M. A. Urbańska, Kraków 2013.

Taką właśnie postawę pielęgnują amerykańskie szkoły architektury i wzornictwa<sup>29</sup>.

Jane Jacobs jest zdania, że nie istnieje żadna odgórna, to znaczy ponadludzka logika, która mogłaby być narzucana miastu. To mieszczanie, poprzez praktyki takiego a nie innego sposobu życia tworzą logiki miejskiego życia. Według niej należy zacząć od obserwacji sposobów praktykowania miejskich ulic, placów, podwórek, parków przez ich codziennych lub prawie codziennych, użytkowników. A następnie do tych praktyk dostosowywać decyzje administracyjne oraz projekty ulepszenia (a nawet przebudowy) miast.

Sama Jane Jacobs, w oparciu o prowadzone przez siebie obserwacje miejskich przestrzeni – Nowego Jorku (gdzie mieszkała), ale także innych amerykańskich miast, takich jak na przykład Pittsburgh, Filadelfia, Baltimore, Boston, Chicago – sformułowała 8 zaleceń odnośnie tego, jak kształtować miasta na ludzką skalę. Dotyczą one przede wszystkim tych kwestii, które mają wpływ na to, jak miasto funkcjonuje, a zatem jaki styl życia realizują mieszkańcy. Dlatego Jane Jacobs zajmuje się przede wszystkim ulicą, a w szczególności jej geometrią (kształt i granice, chodniki, siatka ulic) i sposobami funkcjonowania (wielofunkcyjność i dwuzmianowość), a także parkami i suburbią.

1. Z punktu widzenia mieszkańców, najważniejsze w mieście są ulice. One stanowią nie tylko korytarze transportu towarów i pracowników (urzędników, robotników, uczniów, studentów, usługodawców i usługobiorców...) między miejscami ich

zamieszkania i pracy. Ulice są także przestrzenią, gdzie realizuje się swoista wspólnota mieszczan. Według dziennikarki miasto nie jest prostą sumą jednostek (i ich działań) oraz budynków (zarówno mieszkalnych, jak i fabrycznych). O tym, czym jest miasto, stanowi w dużej mierze to, co rozgrywa się na ulicach. Jane Jacobs uważa, że te z pozoru chaotyczne i wydawałoby się niepowiązane ze sobą ludzkie aktywności są *de facto* tworzącym się prawie samoistnie miejskim współbyciem. Przebieg i kształt tego miejskiego procesu współdziałania i współdziałania Jane Jacobs obserwowała na jednej z ulic Greenwich Village. Analizę i wnikliwy opis „baletu na Hudson Street” zamieściła na stronach swojej najgłośniejszej książki<sup>30</sup>.

Bezpieczeństwo jest podstawowym warunkiem tego, by ulica mogła być takim „klejem” (i w rezultacie kwintesencją) miejskości. Skonstruowanie i utrzymanie go, tylko w pewnym stopniu jest zasługą służb porządkowych. Według nowojorskiej dziennikarki (i badaczki w jednej osobie), jeszcze ważniejsze są tu trzy inne kwestie – postawa mieszkańców i użytkowników ulicy, jej oświetlenie po zmroku<sup>31</sup> oraz jej (tj. ulicy) „konstrukcja”. Według Jane Jacobs ulicę należy tak projektować, by jej granica nie była rozmyta. Dlatego krawędzi ulicy nie powinny stanowić rozległe trawniki czy inne zieleńce. Kraniec powinien być wyraźny i rozpoznawalny. Ulica to przestrzeń publiczna. W przypadku przyulicznego ogródka czy też trawnika, ta klasyfikacja nie jest już taka jednoznaczna. Gdy granicę

<sup>29</sup> J. Jacobs, „Śródmiście jest dla ludzi”, tłum. W. Kasperski, w: *taż, Wielkie i małe plany. Zbiór krótkich tekstów*, Warszawa 2017, s. 128.

<sup>30</sup> J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, dz. cyt., s. 68–72.

<sup>31</sup> *Tamże*, s. 59.

ulicy stanowią ściany domów, to wówczas przestrzeń odpowiedzialności uczestników miejskiej wspólnoty jest wyraźnie wskazana, bo wyodrębniona. Użytkownicy ulicy tylko w pewnym sensie są anonimowi. Według Jane Jacob, ulica przez bardzo wiele osób – i tych z nią związanych (poprzez zamieszkiwanie albo pracę przy niej) i tych, którzy tylko się nią przemierzają – jest obserwowana. Zdecydowanie najczęściej nie jest to obserwacja zamierzona, realizuje się ona (jako „obserwacja kątem oka” albo jako „cochwilowe zerkanie”) przy okazji wykonywania innych czynności, czy to zawodowych, czy to domowych. Ci pokątni obserwatorzy (tak ich określimy), gdy nie zauważają niczego niebezpiecznego, nie interweniują. Gdy pojawia się coś groźnego – mieszkańcy wychodzą ze swoich pomieszczeń i przystępują do działania<sup>32</sup>. Na potwierdzenie tej tezy dziennikarka przytacza wiele przykładów. Krąg „mimowolnych” (zostanemy przy tej nazwie) obserwatorów powiększa się, gdy budynki wznoszone są wzdłuż ulicy, to znaczny dłuższy ściana domu tworzy jej krawędź.

2. Według Jane Jacobs ulica powinna być wielofunkcyjna, bo to sprzyja miejskiemu życiu<sup>33</sup>. Sklepy i sklepiki różnych branż, punkty oferujące szeroką gamę usług, lokale gastronomiczne różnego typu – wszystkie one sprawiają, że mieszkaniowiec wychodząc z domu załatwić jedną sprawę lub kupić jedną rzecz, „przy okazji”

kupi bądź załatwi coś jeszcze. Robi coś jeszcze „przy okazji”, bo dopiero po wyjściu z domu konstatuje, że coś jeszcze potrzebuje, że coś jeszcze może mu się przydać, albo z kimś jeszcze mógłby się spotkać i porozmawiać. Im dłużej przebywa poza domem, tym dłużej uczestniczy w życiu ulicy i miasta. To on przebywając na niej, gwarantuje bezpieczeństwo innym, a inni przebywając w podobnym obszarze i z podobnych powodów, gwarantują bezpieczeństwo jemu. Według badaczki „uczęszczana ulica to najpewniej ulica bezpieczna. Ulica opustoszała to zwykle ulica niebezpieczna”<sup>34</sup>. Opisany tu „udział” w życiu ulicy sprzyja powiększaniu grona znajomych, i takich na dystans, i takich znaczne bliższych<sup>35</sup>. Stymulująco na miejskie życie (i na wykorzystanie tkwiącego w nim potencjału) wpływa to, gdy w obrębie ulicy, obok placówek funkcjonujących cały dzień (np. sklepy), istnieją też takie, których profil działania nakierowany jest na różne pory dnia (np. piekarnie, teatry, szkoły, urzędy).

3. Jane Jacobs uważa, iż na funkcjonowanie miasta źle wpływa istnienie w nim rozległych rejonów wydzielonych, takich jak na przykład zwarte kompleksy biurowców, kampusy uniwersyteckie oraz wielkie kompleksy szpitalne<sup>36</sup>. Ludzie

<sup>32</sup> Takiego sposobu zaprowadzania bezpieczeństwa nie mogą zapewnić windy pełniące, według Jacobs, rolę pionowych ulic w wysokościowcach zaprojektowanych przez Le Corbusiera w Planie Voison (tamże, s. 60).

<sup>33</sup> Jane Jacobs była przeciwna propagowanemu przez modernistów podziałowi miasta na monofunkcyjne sfery (tamże, s. 157–164).

<sup>34</sup> Tamże, s. 52.

<sup>35</sup> Pisze Jane Jacobs „Kiedy na Hudson Street widzisz tę samą osobę trzy czy cztery razy, to zaczynasz się witać skinieniem głowy. To prawie jak początek znajomości, rzecz jasna znajomości publicznej” (tamże, s. 72). A Jan Gehl uważa, że obecność i aktywność jednych ludzi na ulicy, motywuje do wyjścia i działania innych. Tą konstatację wyraził w następujący sposób: „«Coś się dzieje, bo coś się dzieje, bo coś się dzieje». Druga formuła brzmi: «nic się nie dzieje, bo nie się nie dzieje»” (J. Gehl, *Życie między budynkami*, dz. cyt., s.75).

<sup>36</sup> Pod pewnymi względami podobna sytuacja ma miejsce na grodzonych osiedlach.



związani z tymi miejscami, to jest urzędnicy, studenci, personel medyczny, rodziny pacjentów, ożywiają je tylko przez część dnia. Popołudniami (i nocami też) są one puste lub prawie puste, i dlatego niebezpieczne. A i za dnia – poza podstawową działalnością – tam się niewiele dzieje. Nie funkcjonują ani sklepy, ani warsztaty usługowe. Z lokali gastronomicznych działają tylko bufety, inne lokale nie są w stanie się utrzymać z powodu ograniczonego kręgu konsumentów. Są to „smutne miejsca” i dlatego Jane Jacobs zaleca, by unikać budowania takich monofunkcyjnych kompleksów, a zadania, jakie one miałyby realizować, lokalizować w miejscach, które są lepiej wpisane w siatkę miejską. Postulat ten jest zgodny z opisanymi już zaleceniami, by blisko siebie (a nie w odrębnych kwartałach) były realizowane różne funkcje (na przykład konsumpcyjne, rozrywkowe, czytelnicze [biblioteki], usługowe, naukowe). Takie rozwiązanie sprawia, że realizujące je placówki wspierają się zarówno w aspekcie ekonomicznym, jak i społecznym.<sup>37</sup> Wysokość zysku decyduje o kontynuacji bądź zaniechaniu działalności każdego niedotowanego przedsięwzięcia. Tego nie przemysłał i nie uwzględnił na przykład Le Corbusier, projektując „jednostkę mieszkalną”. Wkrótce po oddaniu jej do eksploatacji większość tamtejszych placówek handlowych i usługowych zamknęła swoje podwoje. Podobnie, zdaniem dziennikarki, niemiasotwórczo działa, postulowany przez Le Corbusiera i „Kartę Ateńską”<sup>38</sup> pomysł podziału miasta na sektory – mieszkaniowy,

przemysłowo-magazynowy, handlowo-usługowy oraz kulturalno-rozrywkowy. Temu rozwiązaniu stawia trzy zarzuty. Pierwszy podobny jest do omówionego powyżej. Monofunkcyjność sprawia, że w poszczególnych sektorach aktywność jego mieszkańców lub użytkowników realizowana jest jedynie w wąskim, zadekretowanym odgórnie, zakresie. To powoduje, że w niektórych porach dnia są one nudne, by nie powiedzieć martwe<sup>39</sup>. I przez to mniej bezpieczne. Drugi zarzut wiąże się z sytuacją, gdy człowiek chce zrealizować coś, co wymaga przeniesienia się do innego sektora. Musi wówczas skorzystać z drogi szybkiego ruchu, ewentualnie odbyć długi marsz (on nie jest miasotwórczy). Te sposoby przemieszczania się nie tworzą tego co, wyżej opisywałem jako „miasotwórczy klej”. Jane Jacobs pisze, iż sektorowanie „pustoszy miasta”<sup>40</sup>. Dla mieszkańców suburbiów dużych miast konieczność przemieszczania się wiąże się z wielogodzinnymi dojazdami z pracy i do pracy<sup>41</sup>. Dziennikarka uważa (i to jest trzeci zarzut), że tak projektowane miasta (inspiracja miastem-ogrodem) są matriarchalne. Jej zdaniem, obecność obojga rodziców jest ważna w procesie wychowywania dzieci. Dlatego „praca i handel muszą przenikać się z zabudową mieszkaniową, aby mężczyźni (...) mogli być obecni w codziennym życiu dzieci”<sup>42</sup>.

<sup>39</sup> W przypadku osiedli, sektorowanie sprawia, że przez znaczną część dnia są one opustoszałe, a przez to jest w nich niebezpiecznie. Mało jest też sklepów, bo małe są obroty. Ożywają w porze powrotów z pracy (J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, dz. cyt., s. 403–414).

<sup>40</sup> Tamże, s. 22.

<sup>41</sup> Pisała o tym też Joanna Rakowska, *Codziennie dojazdy do pracy jako ekonomiczne kryterium rządowych kwalifikacji i delimitacji obszarów*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2014, nr 3, s. 46–59.

<sup>42</sup> J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, dz. cyt., s. 100.

<sup>37</sup> J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, dz. cyt., s. 32.

<sup>38</sup> Le Corbusier, *Karta Ateńska*, dz. cyt., s. 203–229.

4. W mieście bardzo ważne są chodniki. Według badaczki jest to nie tylko trasa, po której mieszkańcy muszą się przemieścić z miejsca na miejsce, ale także obszar na którym, ludzie zatrzymują się, przystają, rozmawiają, gapią się. Według niej, chodnik jest ważny także dla dzieci. Parki oraz place zabaw i zieleńce między blokami na osiedlach nie są najlepszymi miejscami dla ciekawych świata i pełnych inwencji dzieci. Dziennikarka uważa, że są to miejsca mało inspirujące, kreujące sztuczny świat, a w dodatku bardzo często niebezpieczne. Na poparcie tych twierdzeń przytacza wiele przykładów z życia amerykańskich miast<sup>43</sup>. Zapewnienie tam bezpieczeństwa wymagałoby zatrudnienia wielu osób (opłacanych z kasy miasta) do nadzoru i opieki. Zdaniem dziennikarki stały pobyt dzieci w takich miejscach bardzo ogranicza ich przyrodzoną inwencję i ciekawość. W rezultacie dzieci i tak szukałyby sposobów na wymknięcie się do prawdziwszego świata.

Uczęszczane chodniki są – według Jane Jacobs, dziennikarki i matki – świetnym miejscem do dobrej zabawy połączonej z poznawaniem rzeczywistego świata<sup>44</sup>. Uważa ona, że już kilkuletnie dzieci, mogą bawić się, wałęsać i nabywać pojęcia o życiu miasta<sup>45</sup>. Oczywiście, istnieją chodniki, które z racji usytuowania albo szerokości do zabawy się nie nadają. Te właściwsze

charakteryzują się znaczną szerokością (dziennikarka pisze nawet o 9 metrach<sup>46</sup>) i stałą obecnością ludzi. Są przy nich sklepy, punkty usługowe oraz inne miejsca miejsko-istotne. Takie chodniki stanowią szkołę życia dla dzieci. Uczą się tu świat dorosłych i pod okiem tych dorosłych, którzy przy tym chodniku pracują lub akurat po nim przechodzą. Są dwa warunki realizacji takiego sposobu wchodzenia młodych ludzi w świat. Dorośli wykazują się poczuciem odpowiedzialności, nie tylko za własny kawałek świata, ale i za świat bliskiego otoczenia. Oraz, nie ma nic niestosownego w sytuacji, gdy sąsiad bądź nawet zwykły przechodzień zwraca uwagę nieswojemu dziecku.

5. Jane Jacobs nie jest przeciwko parkom, ale zauważa, iż nie należy przeceniać ich roli w mieście. Parki w niewielkim stopniu wpływają na eliminację CO<sub>2</sub>. Potrzebny jest ponad jeden hektar lasu, by wchłonąć to, co wprowadzają do atmosfery przy wydychaniu i ogrzewaniu 4 osoby. Ponadto, dziennikarka zauważa, że rozległe parki i ogrodowe dzielnice zwiększają odległości, jakie pokonać muszą samochody przywożące pracowników z domów do pracy w mieście<sup>47</sup>. Samochody docierające do wielkich i średnich miast z odległych przedmieść emitują olbrzymie ilości zanieczyszczeń.

Parki, które zdaniem dziennikarki służą miastu, nie mogą być zbyt duże. Powinny być wkomponowane w sieć miejskich ulic, bo otoczenie budynkami zapewnia im większe bezpieczeństwo, czego nie można powiedzieć o parkach

<sup>43</sup> Za jeden z wielu przykładów służy opis sytuacji na osiedlu Pruitt-Igoe w Saint Louis. A pisze to autorka w 1960 roku, czyli krótko po jego wybudowaniu i na 12 lat przed wysadzeniem go w powietrze (tamże, s. 93).

<sup>44</sup> Jane Jacobs, inaczej niż Clarence Perry w książce *Housing for the Mechanic Age*, New York 1939, postrzega ulicę jako ważny i w miarę bezpieczny składnik miejskiej rzeczywistości.

<sup>45</sup> J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, dz. cyt., s. 91–96.

<sup>46</sup> Tamże, s. 103.

<sup>47</sup> Tamże, s. 106.

usytuowanym na skraju miasta. Ponadto parki powinny cechować się także czytelną strukturą alejek, urozmaiconą (ale nieprzytłaczającą swym ogromem) roślinnością oraz miejscem na oddolne inicjatywy grup mieszkańców. Chodzi o działania, które wprowadzają trochę mniej dostojną atmosferę do parków. Chodzi o zgodę na występy formalnych i nieformalnych grup teatralnych, zespołów muzycznych, na spotkania przyjaciół przy ognisku, a w zimie na wylanie wody na lokalne lodowisko.

6. Jane Jacobs uważa, że życiu miejskiemu sprzyja gęsta siatka ulic. Wówczas kwartały domów są nie za duże, a ich boki są stosunkowo krótkie. Gdy róg ulicy jest w zasięgu wzroku, poszukujący czegoś (usługi, towaru...) nie ma trudności z krótkim spacerem, i sprawdzeniem, czy tego, co poszukuje, nie ma tuż za rogiem. Przy takiej strukturze miasta bardzo ważny i atrakcyjny jest róg kwartału<sup>48</sup>. Każdy, kto czegoś szuka, musi go minąć, a jeśli się bardzo nie spieszy, to może wejść do funkcjonującej tam placówki i coś nabyć.

7. Nie trzeba dodawać, iż Jane Jacobs przeciwna jest dużej liczbie samochodów w mieście. Budowanie nowych parkingów, poszerzanie dróg – to nie są skuteczne sposoby na rozwiązanie samochodowych problemów miast. Jest wręcz przeciwnie, im więcej stworzy się okazji do korzystania z aut, tym więcej ich wjedzie. Ponadto, poszerzanie dróg, budowa parkingów, podobnie jak popieranie rozrastania się suburbiów przyczynia się

do wydłużania dróg dojazdu tym, którzy bezdyskusyjnie muszą samochodem dojeżdżać oraz dostawcom i służbom. Utrapieniem miast są martwe rejony, to znaczy obszary, gdzie za murami lub płotami schowane są magazyny, zajezdnie ciężkich samochodów, stacje benzynowe, tory kolejowe, zamknięte kompleksy biurowe. Dziennikarka określa je jako „Wielką Zarzę Nijakości”<sup>49</sup>.

Przejście albo nawet przejazd rowerem wzdłuż nich, nie dostarcza mieszkańcom żadnej satysfakcji. Receptą na to jest budowanie zwartych miast, gdzie funkcje są przemieszane. Tu starczy nie za długi spacer, by zrealizować to, co się zamierzyło. Dziennikarka niejednokrotnie obserwowała, że do takich obszarów przyjeżdżali ludzie samochodami (albo komunikacją publiczną), ale po nich woleli przemieszczać się na piechotę.

8. Z tych też racji Jane Jacobs źle myśli o suburbiach. To sypialnie pozbawione życia ulicznego, czasem nawet chodników. To rejony, gdzie po wszystko (nawet przysłowiową bułkę), trzeba jeździć samochodem.<sup>50</sup>

#### 4. Budowanie miejskości

Miasto, o jakim pisała Jane Jacobs i o jakie walczyła między innymi z Robertem Mosesem<sup>51</sup> i jego urzędnikami, nie ma być najnowocześniejsze i najbardziej olśniewające. Ma być miastem na ludzką miarę.

<sup>48</sup> Tamże, s. 164.

<sup>49</sup> Tamże, s. 244.

<sup>50</sup> Pisał o tym obszernie Kenneth T. Jackson w książce *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, New York–Oxford 1985, a w odniesieniu do Dolnego Śląska Katarzyna Kajdaneck, *Suburbanizacja po polsku*, Kraków 2012.

<sup>51</sup> R. A. Cairo, *The Power Broker. Robert Moses and the Fall of New York*, New York 2019.

Z praktykowania miejskiego życia i troski o dobro wspólne wyrosły jej artykuły i książki wytyczające kierunki myślenia o nowoczesnym, ale i ludzkim mieście.

Postulowane przez Jane Jacobs sposoby budowania i projektowania miejskich przestrzeni mają silne piętno społeczne. Choć o samych budynkach pod kątem rozwiązań architektonicznych niewiele pisała, to doskonale rozumiała, że nie są one (tj. budynki) wartością samoistną. Stanowią one ważny element większej całości. Sposób ich „współbycia” decyduje o kształcie przestrzeni miejskich. A w nich niezwykle ważną rolę pełni dobrze zaprojektowana i „zopiekowana” ulica.<sup>52</sup> Było dla niej też oczywiste, że domy w mieście to ani nie noclegownie dla robotników, ani nie sypialnie dla lepiej sytuowanych. W jej ujęciu praca i miejsca pracy (drobne i średnie firmy, ale także większość zakładów przemysłowych) nie mogą być przeciw miastu, a tym bardziej przeciw jego mieszkańcom. Opowiadała się za tym, by niektóre (mniej uciążliwe) firmy wprojektowywać w tkankę miasta, tak by razem powstała dynamiczna całość. Nie identyfikowała się z takim modelem życia, który mocno separuje pracę od życia rodzinnego. Praca nie jest wbrew człowiekowi, a z człowiekiem i dla człowieka. Myślę, że w ten sposób należy rozumieć – współcześnie budzące zdziwienie (a nawet protest) – jej oczekiwania, by uczynić miasta bardziej promysłowymi oraz by chodniki uczynić dla dzieci miejscem nie tyle zabaw, ale nauki życia. Takie postulaty

wiążą się z odpowiedzialnością. Dzięki pracy mężczyzn w pobliżu domu, ojcowie będą bliżej dzieci. Czas dotarcia do domu z pracy będzie krótszy i więcej czasu będą mogli spędzić z dziećmi, a dzieci będą mogły (przynajmniej czasami) zobaczyć ojca (matkę) przy pracy. A danie dzieciom prawa do przebywania na miejskich chodnikach, nie tylko otwiera im większe pole dla ich inwencji i stwarza im okazję do penetracji miejskich przestrzeni, ale także zmusza do myślenia o konsekwencjach własnych działań. Z drugiej strony, wymusza na dorosłych – w imię ludzkiej solidarności i odpowiedzialności – do wyjścia poza własny interes. Chęć zarobienia nie powinna zwalniać od troski i odpowiedzialności za obszar i ludzi (dzieci to też ludzie) znajdujących się w bliskim otoczeniu. Zachodzi związek między tym, w jakim otoczeniu żyje człowiek, a tym kim się staje. Przebywanie w przyjaznej przestrzeni sprzyja zakorzenieniu<sup>53</sup>. Miasto jest nasze, mieszkańców, nie przez górnolotne deklaracje na transparentach i w gazetach, ale przez codzienne praktykowanie tego. Przez współodpowiedzialność za dobro wspólne. A to nie tylko własne biznesy, domy, ulice, podwórza, ale także ludzie. Dzieci najefektywniej uczą się życia przez przykład i (w pewnym zakresie) naśladowanie dobrych wzorców.

Jane Jacobs pisała o miastach dla ludzi jej współczesnych i dla tych którzy dorosną wkrótce. Ani miasto, ani dom nie są „maszyną do mieszkania”. Miasto stanowi ludzki świat, który jest częścią ludzkiego losu.

<sup>52</sup> Kształt i rolę ulicy w mieście, Jane Jacobs postrzega zdecydowanie inaczej niż autorzy *Karty Ateńskiej* (zob. Le Corbusier, *Karta Ateńska*, dz. cyt., s. 159–179).

<sup>53</sup> Z. Dymarski, „Miejskość i budowanie tożsamości człowieka. Polskie doświadczenia”, w: tenże, *Człowiek i miasto. Gdańszczenie między starą a nową tożsamością*, Gdańsk 2017, s. 9–31 oraz M. Dymnicka, T. Rozwadowski, *Miasto w reżimie konsumpcji*, „Estetyka i Krytyka” 2008–2009, nr 15–16, s. 27–40.

## Bibliografia

- Baines D., *Migration in a Mature Economy Emigration and Internal Migration in England and Wales 1861–1900*, Cambridge 1986.
- Cairo R. A., *The Power Broker. Robert Moses and the Fall of New York*, New York 2019.
- Dygasiński A., *Uposledzeni i wybrani*, Warszawa 1887.
- Dymarski Z., *Miejskość i budowanie tożsamości człowieka. Polskie doświadczenia*, w: Z. Dymarski, *Człowiek i miasto. Gdańszczanie między starą a nową tożsamością*, Gdańsk 2017, s. 9–31.
- Dymnicka M., Rozwadowski T., *Miasto w reżimie konsumpcji*, „Estetyka i Krytyka” 2008–2009, nr 15–16, s. 27–40.
- Gehl J., *Cities for people*, Washington 2010.
- Gehl J., *Życie między budynkami*, tłum. M. A. Urbańska, Kraków 2013.
- Gehl J., *Miasta dla ludzi*, tłum. Sz. Nogalski, Kraków 2014.
- Helleman G., Wassenberg F., *The Renewal of What Was Tomorrow's Idealistic City. Amsterdam's Bijlmermeer High-rise*, *Cities* 2004, Vol. 21, No. 1, s. 3–17.
- Henderson W. O., *The industrialization of Europe 1780–1914*, New York 1969.
- Hine L. W., Walther P., *America at Work*, Köln 2018.
- Howard E., *Miasta-ogrody jutra*, tłum. M. Trykozko, Warszawa–Gdańsk 2015.
- Jackson K. T., *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, New York–Oxford 1985.
- Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961.
- Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, tłum. Ł. Mojsak, Warszawa 2014.
- Jacobs J., *Śródmieście jest dla ludzi*, tłum. W. Kasperski, w: *taż*, *Wielkie i małe plany. Zbiór krótkich tekstów*, Warszawa 2017, s. 127–144.
- Kajdanek K., *Suburbanizacja po polsku*, Kraków 2012.
- Kubicki P., *Wynajdywanie miejskości*, Kraków 2016.
- Lamparska M., *Miasto indyjskie czy modernistyczne? Atrakcyjność turystyczna Chandigarh w Indiach*, „Acta Geographica Silesiana” 2016, t. 21, s. 51–62.
- Le Corbusier, *Architektura albo rewolucja*, w: *tenże*, *W stronę architektury*, tłum. T. Swoboda, Warszawa 2012, s. 289–309.
- Le Corbusier, *Karta Ateńska*, tłum. K. Szeronos, T. Swoboda, Warszawa 2017.
- Leśniak-Rychlak D., *Nigdy nie należy być zbyt realistą*, w: E. Howard, *Miasta-ogrody jutra*, tłum. M. Trykozko, Warszawa–Gdańsk 2015, s. 7–24.
- Long J., *Rural-Urban Migration and Socio-economic Mobility in Victorian Britain*, „Journal of Economic History” 2005, No. 1, s. 1–35.
- Perry C., *Housing for the Mechanic Age*, New York 1939.
- Pinker M., *Mitologizacja, propaganda czy zapis dziejów? O zakładaniu miast arabsko-muzułmańskich*, Warszawa 2017.
- Rakowska J., *Codziennie dojazdy do pracy jako ekonomiczne kryterium rządowych kwalifikacji i delimitacji obszarów*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2014, nr 3, s. 46–59.
- Reymont W., *Ziemia obiecana*, Warszawa 1899.
- Riis J. A., *How the Other Half Lives – Studies Among the Tenements of New York*, New York 1890.
- Smil V., *Energia i cywilizacja. Tak tworzy się historia*, tłum. J. Sugiero, Gliwice 2022.
- Szczotok E., *Kościół a kwestia robotnicza w XIX wieku*, „Śląskie Studia Historyczno-Teologiczne” 1981, t. 14, s. 175–196.

## Pytając o ludzkie miasto – osiem rad Jane Jacobs

### Abstrakt

Autor uważa, że przy badaniu miast najważniejsze są kryteria, które biorą pod uwagę potrzeby oraz oczekiwania ich mieszkańców i zarazem ich najważniejszych użytkowników. Ebenezer Howard i Le Corbusier sądzili, że można z góry, według jednego pomysłu, wymyślić, zaprojektować i urządzić miasto. Klęski ich projektów wykazały błędność takiego podejścia. Według Jane Jacobs obserwacja miejskiego życia i praktykowanie go, to najlepszy punkt wyjścia do wypracowania kryteriów oceny miasta. Takie podejście prowadzi do docenienia roli chodnika, nieśpiesznej ulicy, pierzowej zabudowy oraz wielofunkcyjności kwartałów. Ich właściwe funkcjonowanie stymuluje rodzenie się więzi sąsiedzkich i towarzyskich. Sprawia, że miasto staje się ludzkim miastem.

**Słowa kluczowe:** miasto dla ludzi, Jane Jacobs, Le Corbusier, Ebenezer Howard, miasto idealne, praktyki miejskie, miejska różnorodność, chodnik miejski

**ZBYSZEK DYMARSKI** – adiunkt w Instytucie Badań nad Kulturą Uniwersytetu Gdańskiego.

Absolwent Politechniki Gdańskiej, Papieskiej Akademii Teologicznej w Krakowie oraz Wyższej Szkoły Komunikacji Społecznej w Gdyni.

Prowadzi badania z dziedziny antropologii filozoficznej, filozofii i antropologii religii, antropologii miasta. Kieruje Pracownią Antropologii i Filozofii Miasta Europejskiego. Jest prezesem Pomorskiego Towarzystwa

## Asking about a Human City – Eight Pieces of Advice by Jane Jacobs

### Abstract

According to the author the most important criteria of evaluating cities are those that take into account the needs and expectations of their inhabitants, who are their most important users. Ebenezer Howard and Le Corbusier thought that it was possible to invent, design and arrange a city in advance, according to a single idea. The failures of their projects demonstrated the fallacy of this approach. According to Jane Jacobs, observing urban life and practicing it is the best starting point for developing criteria for evaluation of the city. This approach leads to an appreciation of the role of the pavement, a leisurely street, frontage buildings and the multifunctionality of quarters. Their proper functioning stimulates the development of neighbourly and social bonds. It makes the city a human city.

**Key words:** city for people, Jane Jacobs, Le Corbusier, Ebenezer Howard, ideal city, urban practices, urban diversity, city pavement

Filozoficzno-Teologicznego oraz zastępcą redaktora naczelnego „Karto-Teki Gdańskiej”. Jest także członkiem zarządu sopockiej Fundacji na Rzecz Badań Interdyscyplinarnych. Opublikował między innymi: *Dwugłós o złu. Ze studiów nad myślą Józefa i Tischnera i Leszka Kołakowskiego* (2009) oraz [redaktor naukowy] *Człowiek i miasto. Gdańszczanie między starą a nową tożsamością* (2017) i *Człowiek i miasto. Gdańsk i inne przestrzenie* (2021). Adres e-mail: zby-szek.dymarski@ug.edu.pl