

**Małgorzata Rogowska**

Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu

## **KARTA ATEŃSKA JAKO PRÓBA OKREŚLENIA ZASAD NOWOCZESNEJ URBANISTYKI I JEJ WPŁYW NA KSZTAŁT PRZESTRZENI MIAST POLSKICH XX W.**

### **1. Wstęp**

Celem referatu jest próba przedstawienia jednej z pierwszych koncepcji nowoczesnej urbanistyki początku XX w., która stała się ówczesnie podstawą przestrzennego planowania miast i wywarła istotny wpływ na krajobraz współczesnych miast, również polskich. Problemy zabudowy, rozwiązania kwestii mieszkaniowej oraz funkcjonalnej miast mają wciąż szczególne znaczenie w związku z coraz większą dynamiką ich rozwoju, przekształceniem struktury przestrzennej, a także postępującym znacznym napływem ludności na tereny zurbanizowane.

Jeszcze do pierwszej rewolucji przemysłowej tempo wzrostu liczby ludności miejskiej było powolne, a miasta zajmowały stosunkowo niewielką powierzchnię. Charakteryzowały je mały potencjał demograficzny<sup>1</sup>, rozbudowane funkcje obronne, jedność miejsca pracy i mieszkania oraz niska zabudowa [Regulski 1985, s. 118-124].

Okres rewolucji przemysłowej zapoczątkował nowy, bardzo istotny etap w procesie rozwoju urbanistyki. Pojawienie się nowej, ściśle przemysłowej funkcji miasta oraz silne zapotrzebowanie na zasób siły roboczej wywołały żywiołowy, nienormowany rozwój zabudowy miejskiej. Potęgująca się gęstość zaludnienia oraz wzrastające znaczenie układów komunikacyjnych decydowały o rozwoju i planowaniu przestrzeni miejskiej. Wówczas podstawowym problemem urbanistyki był problem zabudowy wielkomiejskiej, odpowiadającej potrzebom masowego budownictwa mieszkaniowego, standardowego, a zarazem zgodnego z programami społecznymi.

---

<sup>1</sup> Jeszcze na początku XIX w. w Europie były zaledwie 22 miasta o zaludnieniu powyżej 100 tys. mieszkańców, Londyn liczył mniej niż 1 mln mieszkańców.

Obecnie kwestie zabudowy miejskiej są również szeroko dyskutowane, gdyż w miarę wzrostu poziomu rozwoju gospodarczego państw nie ustają procesy urbanizacji i migracji ludności do miast. Przyczyna tych zjawisk tkwi w powstawaniu nowych centrów produkcji i usług na terenie miast, a także w koncentracji na ich terenie miejsc pracy i zamieszkania ludności. Postępującemu, nieuchronnemu wzrostowi aglomeracji miejskich towarzyszy degradacja środowiska naturalnego, chaotyczna zabudowa podmiejska, rozciągająca się przede wszystkim wzdłuż głównych dróg łączących centrum aglomeracji ze strefą otaczającą oraz znaczne zaniedbania w rozbudowie infrastruktury technicznej i społecznej. To wszystko powoduje wiele uciążliwości w codziennym życiu coraz większej liczby mieszkańców miast. Prawidłowy i harmonijny ich rozwój jest jednak warunkiem poprawy jakości życia ludności tam zamieszkałej, a także pełniejszego wykorzystania zlokalizowanego i powiększającego się potencjału produkcyjnego i naukowego.

O wzrastającym znaczeniu struktury przestrzennej miast w codziennym życiu jego mieszkańców świadczy również to, że próby jego jednoznacznego określenia są podejmowane przez wielu teoretyków, architektów, urbanistów. Na przestrzeni wieków różnie było formułowane to, co według ówczesnych stanowiło walory użyteczności i estetyki miasta.

## 2. Koncepcje zawarte w Karcie ateńskiej

Jedną z pierwszych organizacji międzynarodowych, która podjęła się krytyki swartych, sztywnych struktur miejskich na początku XX w., był Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej<sup>2</sup>, skupiający awangardowych architektów, malarzy, rzeźbiarzy, teoretyków. Punktem wyjścia prac podejmowanych przez CIAM stało się mieszkalnictwo, które już w pierwszym manifestie z 1928 r. (Deklaracji z La Sarraz) związane programowo z problematyką zagospodarowania przestrzennego miast i wsi. Przyjęte wówczas cele i zadania CIAM to „pracowanie nad stworzeniem takiego środowiska fizycznego, które by zaspokoiło materialne i emocjonalne potrzeby człowieka i stymulowało jego duchowy rozwój” [Syrkus 1984, s. 203].

Efektom IV Kongresu CIAM, który odbył się w 1933 r., była Karta ateńska. Zawarto w niej poglądy uczestników CIAM na temat ówczesnego stanu miast, postulaty ich przebudowy i rozbudowy, zwrócono uwagę na groźne skutki społeczne istniejącego chaosu wielkich miast oraz podkreślono konieczność uwzględniania w planach zagospodarowania przestrzennego zasad funkcjonalizmu.

Koncepcje zawarte w Karcie są obecnie przedmiotem krytyki, lecz ów manifest koncepcji modernistycznych i funkcjonalnych bez wątpienia wniósł bardzo wiele do współczesnej urbanistyki i architektury. Był jednym z pierwszych dokumentów wyznaczających nowe zadania dla urbanistyki i jednym z pierwszych, który wska-

<sup>2</sup> Les Congrès Internationaux de l'Architecture Moderne (w skrócie: CIAM).

zywał na potrzebę formułowania planów określających ściśle rozwój poszczególnych dzielnic, miast, regionów. Planowanie przestrzenne było przez autorów postrzegane jako płaszczyzna scalająca wzajemne stosunki między miejscem zamieszkania, pracy, wypoczynku i komunikacji. Miasto rozpatrywano z punktu widzenia regionu jako element podlegający jego wpływom. Planowanie ograniczone do zasięgu samego miasta postulowano zastąpić planowaniem regionalnym. Nawoływano do stworzenia dla każdego miasta programu planowania przestrzennego oraz podstaw prawnych jego realizacji. Program powinien opierać się na szczegółowych analizach, przeprowadzonych przez specjalistów, przewidywać etapowanie rozwoju miasta w przestrzeni i w czasie oraz zapewnić harmonizację warunków przyrodniczych, gospodarczych i społecznych [Syrkus 1984, s. 247]. Trzeba przyznać, że jak na okres, w którym powstała Karta, były to koncepcje bardzo nowatorskie.

Punktem wyjścia rozważań uczestników Kongresu było założenie, że nieograniczony wadliwy rozwój miast współczesnych powinien być zahamowany. Do takich wniosków udało się dojść po przeanalizowaniu planów 33 miast<sup>3</sup> z 16 krajów, przedstawionych w tej samej skali i z ujednoliconym znakowaniem [Syrkus 1984, s. 239]. W karcie stwierdzono, że stosowana ówczasie zabudowa ulic nie stwarza warunków do odpowiedniego nasłonecznienia mieszkań. Proponowano określić minimum nasłonecznienia mieszkań, aby nawet w zimie zapewnić mieszkańcom odpowiedni czas nasłonecznienia. Uczestnicy Kongresu uważali, że gęstość zaludnienia w dzielnicach XIX-wiecznej ekspansji przemysłowej jest nadmierna<sup>4</sup> oraz że rozrost miast pochłania stopniowo tereny zielone i niezabudowane. Aby zapobiec krytycznej ocenie warunków mieszkaniowych XIX-wiecznych miast, zaproponowano w Karcie postulaty lokalizowania dzielnic mieszkaniowych na terenach uprzywilejowanych pod względem klimatu, ilości zieleni oraz nasłonecznienia. Nawoływano do wykorzystania możliwości nowoczesnej nauki i techniki do budowania luźno rozstawionych wysokich budynków mieszkalnych, co umożliwiłoby „uwolnienie gruntów miejskich”, które mogłyby być wykorzystane jako tereny zielone (parki, place zabaw) [Syrkus 1984, s. 243]. Miały być one umiejscowione w bliskiej odległości od terenów przeznaczonych do mieszkania, a tym samym łatwiej dostępne dla większej rzeszy mieszkańców, niż było to ówczasie możliwe. Proponowano zagospodarować obszary naturalne, takie jak rzeki i lasy występujące na obrzeżach miast, w sposób umożliwiający mieszkańcom wypoczynek. Ponieważ rozważania uczestników Kongresu dotyczyły w dużej mierze grup ludności nie mających wysokiego statusu społecznego, przeto w celu umożliwienia szerszego zaspokojenia potrzeb społecznych kładziono duży nacisk na obniżenie kosztów budowy miesz-

<sup>3</sup> Wśród nich znalazły się: Amsterdam, Ateny, Baltimore, Barcelona, Berlin, Bruksela, Budapeszt, Detroit, Frankfurt n. Menem, Genewa, Haga, Londyn, Los Angeles, Madryt, Praga, Oslo, Paryż, Rzym, Warszawa, Zagrzeb i inne.

<sup>4</sup> Dokładnie oszacowano gęstość zaludnienia na 1025 mieszkańców/1 ha.

kań. Z tego więc powodu m.in. rezygnowano z kosztownych elewacji i frontów oraz podejmowano działania w kierunku promocji żelbetonu jako podstawowego surowca budowlanego.

Członkowie CIAM postrzegali kwestie miejsc pracy jako nieumiejętnie umiejscowione, niezgodnie z ich funkcjami. Widoczny był wówczas w większych miastach brak odpowiednich połączeń komunikacyjnych między dzielnicami mieszkaniowymi a miejscem pracy mieszkańców, co pociągało za sobą nieproporcjonalnie długie dojazdy do pracy. Dlatego też należało, zgodnie z treścią Karty, zredukować do minimum odległość między miejscem pracy a miejscem zamieszkania. Dzielnice pracy proponowano oddzielić szerokimi pasami zieleni, które miały neutralizować negatywny wpływ terenów przemysłowych. Dzielnice pracy, handlu i mieszkania powinny być ponadto dogodnie połączone. Sieć komunikacyjna w miastach powinna być przebudowana, ponieważ nie spełniała już w zadowalającym stopniu swojego przeznaczenia. Przyczyniała się do zatłoczenia ulic, co stanowiło rosnące zagrożenie dla mieszkańców. Ulice powinny być różnicowane w zależności od pełnionych funkcji i prędkości środków transportu na: dzielnicowe, arterie komunikacyjne oraz drogi o wielkim natężeniu ruchu. Postulowano ponadto wprowadzanie skrzyżowań bezkolizyjnych oraz odseparowanie ruchu pieszego od ruchu kołowego.

Stan chaosu, który można było zaobserwować w analizowanych przez CIAM miastach, nie odpowiadał biologicznym i fizjologicznym potrzebom ludności w nich żyjących [Congress... 1946]. Stan ten był wynikiem kumulacji interesów prywatnych od początku epoki uprzemysłowienia, dlatego też zdaniem niektórych czołowych członków tej organizacji, m.in. organizacji Le Corbusier, powinny być one podporządkowane interesom i potrzebom ogółu mieszkańców. Dopuszczał on wprawdzie istnienie własności prywatnej, lecz cele społeczne uznawał za najistotniejsze.

Karta dotarła do szerszego grona odbiorców dopiero kilka lat później, po jej opublikowaniu<sup>5</sup>. Wówczas doświadczenia w dziedzinie budowy miast były znacznie większe niż w roku 1933. Niewątpliwie była ona dokumentem postępowym. W połowie XX w. rozpoczął się etap intensywnego wprowadzania w życie koncepcji modernistycznych, czasem w unowocześnionej formie.

### **3. Wpływ koncepcji zawartych w Karcie ateńskiej na kształt przestrzeni miast polskich XX w.**

Koncepcje zawarte w Karcie spotkały się z entuzjastycznym przyjęciem szczególnie w Europie. Również w Polsce, stojącej wobec konieczności odbudowy zniszczeń po II wojnie światowej, koncepcje te wzbudziły znaczne zainteresowa-

<sup>5</sup> Została wydana w języku francuskim przez Le Corbusiera w 1943 r. Znana jest również inna wersja, podsumowująca ustalenia kongresu, zwana Kartą urbanistyczną, opracowana w języku angielskim przez J.L. Seta, wydana w 1942 r.

nie, gdyż proponowały zabudowę tanią, prostą w formie, możliwą do szybkiej realizacji. Dodatkowo na powodzenie koncepcji zawartych w Karcie wpływ miały niewątpliwie burzliwy rozwój nauki i techniki, który udostępnił ludzkości nieznanie poprzednio możliwości rozwoju, a także zjawisko „eksplozji demograficznej” po 1945 r. Realizowano je zwłaszcza tam, gdzie ustrój polityczny i gospodarczy pozwalał na daleko posuniętą kontrolę rozwoju miasta, a więc głównie w państwach socjalistycznych i krajach o dużej randze i tradycji planowania urbanistycznego [Czepczyński 1999, s. 58].

Organizacją postępowych architektów z lewicy społecznej, rozwijającą postulaty sformułowane w Karcie ateńskiej, była w Polsce grupa „Praesens”, współdziałająca z Towarzystwem Reformy Mieszkaniowej, Warszawską Spółdzielnią Mieszkaniową i Towarzystwem Osiedli Robotniczych. W 1947 r. ukazało się w Warszawie pierwsze polskie wydanie Karty ateńskiej, przetłumaczone z języka francuskiego przez Krystynę Szeronos. Zadaniem stojącym wówczas przed architektami i urbanistami była odbudowa zniszczeń wojennych oraz zaspokojenie „głodu mieszkaniowego”, występującego w większych miastach, głównie w stolicy. Działalność grupy „Praesens” była, wskutek braku środków finansowych, realizowana głównie na rzecz zamożniejszej warstwy ludności, niemniej jednak jej znaczenie dla rozwoju współczesnej polskiej myśli urbanistycznej było bardzo duże [Malisz 1991, s. 27].

Realizacja postulatów ujętych w Karcie ateńskiej, dotyczących planu miasta jako całości, była stosunkowo trudna w miastach już istniejących, dlatego podjęto próby stworzenia opracowań teoretycznych. Jedną z takich prac była *Warszawa funkcjonalna*, autorstwa J.O. Chmielewskiego i S. Syrkusa, prezentowana wstępnie na IV Kongresie CIAM. Jej ideą była dekoncentracja ówczesnego zbyt zagęszczonego miasta na obszar całego regionu Warszawy. Plan był oparty na koncepcji podziału obszaru regionu warszawskiego oraz wyznaczeniu na tej podstawie zróżnicowanych funkcji: mieszkaniowej, przemysłowej, handlowej, tranzytowej czy stołecznej, jakie miały pełnić poszczególne tereny w skali regionu, a nawet w skali całego kraju [Leśniak 1985, s. 27].

Pod wpływem tych koncepcji budownictwo mieszkaniowe w Polsce po II wojnie światowej miało niemal wyłącznie formę osiedli. Typowe dla polskiego budownictwa mieszkaniowego okresu powojennego, zwłaszcza od początku lat sześćdziesiątych, było wielorodzinne budownictwo osiedlowe z wykorzystaniem technologii wielkopłytywowej<sup>6</sup> [Gaczek, Rykiel 1999, s. 31]. Każde miasto miało swoją „socjalistyczną” dzielnicę, składającą się właśnie z powojennego osiedla lub grupy osiedli. W tradycyjną strukturę miasta wprowadzono kompleks wielkich osiedli mieszkaniowych dla pracowników zakładów przemysłowych. Rozbudowa

---

<sup>6</sup> Zdecydowanie mniejsze znaczenie w strukturze zaspokajania potrzeb mieszkaniowych miało budownictwo jednorodzinne, które rozwijało się głównie na zewnątrz granic administracyjnych dużych miast.

nowych osiedli często postępowała tak daleko, że następowało rozbitcie starej struktury urbanistycznej i jej wchłonięcie przez nowy styl budownictwa. Występowało to m.in. w Tarnobrzegu, Puławach, Płocku, Bełchatowie, Koninie. Jedyne większe miasta, takie jak Kraków czy Częstochowa, nie zniszczone w czasie wojny, o silnych tradycjach kulturowych i historycznych, nie dały się zdominować przez socjalistyczne dzielnice [Węclawowicz 2002, s. 70]. Nie tylko w Polsce, ale także w pozostałych państwach socjalistycznych projektowane osiedla były, zgodnie z założeniami Le Corbusiera, własnością spółdzielni mieszkaniowych.

Najbardziej typowym miastem socjalistycznym były Tychy<sup>7</sup>, stworzone niemal od podstaw w okresie realnego socjalizmu. Pod koniec lat osiemdziesiątych, u schyłku socrealizmu, miasto to było oceniane przez jednych jako urbanistyczny cud świata, a przez innych jako betonowe slumsy [Węclawowicz 2003, s. 139]. Było to miasto, podczas którego budowy posłużono się – wbrew zapewnieniom planistów i polityków o wznoszeniu nowego miasta socjalistycznego – ideologią modernizmu, zwłaszcza zaś Karty ateńskiej. Budowę nowego miasta Tychy rozpoczęto w 1950 r. według projektu K. Wejcherta i H. Adamczewskiej. O takim wyborze zdecydowały względy lokalizacyjne, a ponieważ był to teren nieznacznie oddalony od Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, miał on stanowić specyficzną formę „sypialni” dla klasy robotników i górników. Istotnym atutem było również posiadanie przez Skarb Państwa znacznych obszarów, co redukowało liczbę koniecznych zakupów ziemi pod budowę. W początkowej fazie istnienia Tychów spełniały one funkcję mieszkaniową i wypoczynkową. Miejscem pracy mieszkańców był GOP, lecz niedostatki w sieci transportowej i komunikacyjnej spowodowały przyspieszoną industrializację miasta. Przemysł powstający od początku lat sześćdziesiątych lokowano zgodnie z założeniami Karty na peryferiach miast. Nie zmniejszyło to liczby dojazdów, lecz wydatnie zmniejszyło czas ich trwania [Szczepański 1991, s. 39-40].

Pierwsze, raczej powierzchowne ataki na modernizm pojawiły się ze strony przedstawicieli realizmu socjalistycznego w Polsce dość wcześnie, w deklaracji Krajowej Partyjnej Narady Architektów z 1949 r. W deklaracji tej potępia się „wpływy schematyzmu urbanistycznej doktryny corbusierowskiej” [Kachniarz 1991, s. 102]. W istocie hasła te miały charakter raczej ideowy niż rzeczowy. W hasłach socrealizmu bowiem powtarzano w zasadzie humanistyczne założenia modernizmu. Konsekwencje Karty ocenił B. Jałowiecki, a przybliżył M.S. Szczepański w następujący sposób: „Nowy wspaniały świat miejski, obiecany przez proroków spod znaku Karty ateńskiej [...], zmaterializował się w postaci amorficznych obszarów zurbanizowanych, w które przekształciły się dawne miasta, w postaci wielkich zespołów mieszkaniowych oddalonych od miejsc pracy i źle po-

---

<sup>7</sup> Do innych realizacji socrealizmu można zaliczyć pl. Centralny w Nowej Hucie, pl. Kościuszki we Wrocławiu.

wiązanych z nimi siecią transportu, w postaci prefabrykowanej, zuniformizowanej, monotonnej architektury bez duszy. Nic więc dziwnego, że ta odgórnie przeprowadzona rewolucja urbanistyczna musiała wywołać reakcje niechęci i buntu. Ponieważ nie zdały egzaminu teoretyczne schematy, należy zwrócić się ku człowiekowi, starając się odkryć, jak postrzega on, wartościuje i adaptuje przestrzeń, aby na podstawie ujawnionych ludzkich wyobrażeń i zwerbalizowanych potrzeb następnie ją kształtować” [Szczepański 1991, s. 37].

Wydaje się więc, że jedną z głównych przyczyn załamania koncepcji modernizmu było pomijanie kwestii związanych z preferencjami społecznymi. Również w wypadku Tychów preferencje mieszkańców w blokowiskach ludzi wywierały niewielki wpływ na kształt miasta. Planowanie przestrzenne pozostawało więc zgodne głównie z wizją planistów i architektów oraz władz państwowych [Kochanowski 1996, s. 18]. To oni zadecydowali, że przestrzeń miasta będzie się dzielić na dzielnice mieszkalne składające się z bloków urbanistycznych, oznaczonych kolejnymi literami alfabetu [Szczepański 1991, s. 41]. Wydaje się, że to właśnie niedostrzeżenie przez modernistów elementu socjologicznego prowadziło w rezultacie do produkowania niemal w przemysłowy sposób zbioru blokowisk, w których niemożliwe było wytwarzanie takich wartości, jak: więź społeczna, sąsiedztwo, poczucie przynależności do miasta. Członkowie CIAM ponadto narzucili urbanistyce stosowanie z góry określonych form w postaci liczby mieszkańców na 1 ha, wysokości mieszkań, okien, powierzchni pomieszczeń. Te sztywne normy przyjęli także projektanci Tychów, początkowo określając liczbę mieszkańców, jaka będzie docelowo zamieszkiwać miasto, nie biorąc pod uwagę tego, że z czasem będzie się ono rozwijać. Karta ateńska, będąca pionierskim projektem nowoczesnej urbanistyki, odwołująca się do idei miasta-ogrodu, pomimo wszystkich „plusów”, jakie wniosła do współczesnej urbanistyki, rozpoczęła długotrwały proces destrukcji miasta i wszystkich jego estetycznych atrybutów. Z pewnością przykład Tychów, a także innych miast polskich, zbudowanych na podstawie modelu modernistycznego, dobrze ilustruje ową destrukcję.

W podsumowaniu można podzielić kolejne dziesięciolecia w Polsce na kilka etapów planowania przestrzennego, w odniesieniu do realizacji założeń modernistycznych i odejścia od nich. Lata sześćdziesiąte były powrotem do koncepcji modernizmu w jego najbardziej pierwotnej formie, lata siedemdziesiąte na skutek boomu inwestycyjnego to etap budowy wielkich zespołów mieszkaniowych, przewidzianych dla kilkudziesięciu tysięcy mieszkańców. Można przyjąć, że to właśnie w tym okresie nastąpiło ostateczne rozbitcie struktury przestrzennej polskich miast, pogłębiły się chaos i nieład przestrzenny, z którymi grupa CIAM próbowała uparcie walczyć jeszcze na początku stulecia. Budownictwo mieszkaniowe spychano coraz bardziej na peryferia miast, podczas gdy tereny śródmieścia pozostawały źle bądź wcale niezabudowane. Z kolei lata osiemdziesiąte cechuje całkowite zamieszanie, przewartościowanie dotychczasowych pojęć, zakwestionowanie modernistycznych dogmatów, poszukiwanie nowych koncepcji [Jałowiecki 1991, s. 151-153].

## 4. Zakończenie

Karta ateńska stanowiła próbę sformułowania zasad budowy „miasta funkcjonalnego”, aktualnych w pewnym stopniu również obecnie. Poruszała sprawy zapewne niedoceniane w latach trzydziestych XX w., takie jak: potrzeba starannych studiów analitycznych poprzedzających sporządzenie planu urbanistycznego, łączne rozważanie spraw miasta i jego regionu, konieczność rewizji dotychczasowych zasad projektowania sieci dróg miejskich i podmiejskich. W całym dokumencie prezentowano jednak tylko czysto użytkowe podejście do planowania przestrzennego, pomijając w nim takie aspekty, jak estetyka czy kwestie społeczne. W Karcie ateńskiej przeprowadzono krytyczną analizę stanu zagospodarowania ówczesnych miast. W ciągu następných kilkadziesiąt lat analiza stanu rzeczywistego oraz jego różnorodnych konsekwencji społecznych została w znacznym stopniu pogłębiona. Powstało wiele nowych teorii i projektów, dotyczących problematyki miasta i jego przestrzennej zabudowy. Przez lata również miasta niejednokrotnie zmieniały swoje oblicze, pojawiały się nowe bariery i problemy związane z ich funkcjonowaniem i rozwojem. Rezolucja z 1933 r. nie była w stanie ich przewidzieć.

Pomimo całej krytyki, która począwszy od połowy XX w. jest skierowana w stronę postulatów Karty ateńskiej, odegrała ona niewątpliwie ogromną rolę w kształtowaniu przestrzeni nie tylko polskich, lecz również europejskich i światowych miast. Jej głównym wytworem, wciąż dominującym w krajobrazie miast, są olbrzymie blokowiska, na których estetyce wychowały się dwa pokolenia Polaków. Struktura miast polskich, kształtowana kilkadziesiąt lat głównie przez idee modernizmu w mniej lub bardziej zmodyfikowanej formie jest obecnie bardzo mocno rozczłonkowana. Przestrzenne rozdzielanie funkcji miasta na miejsca wypoczynku, pracy, mieszkania i komunikacji, a także ukształtowana w epoce socjalizmu stosunkowa łatwość w pozyskiwaniu gruntów i praktycznie nieliczenie się z ich ceną rynkową, są przyczyną takiego stanu rzeczy. W strukturach ówczesnych miast łatwo też zauważyć obszary wolne, omijane przez masowe budownictwo mieszkaniowe. Strefowanie miast, tak nowatorskie i społecznie poprawne w oczach uczestników IV Kongresu CIAM, jest jednak jedną z przyczyn kryzysu miast. Gruntowne oddzielenie miejsc pracy i zamieszkania wywołało gigantyczne potrzeby transportowe, zmieniło zupełnie czasoprzestrzenny rytm codziennego życia jego mieszkańców, wpłynęło na życie rodzinne, więzi międzypokoleniowe, wywołało liczne zjawiska patologii społecznej, spowodowało wreszcie ogromny wzrost kosztów budowy miast i ich funkcjonowania. Modernizmowi i głoszonym przezeń postulatami można zarzucić, że budowane na wielką skalę nowe dzielnice i obiekty nie wniosły do krajobrazu zbyt wielu wartości estetycznych. Forma wielkich osiedli mieszkaniowych była bowiem ograniczona kosztami oraz wymogami technologii wielkopłytowej. Przy braku odpowiednich nakładów i zabiegów konserwatorskich dewastacji uległa mieszczańska zabudowa XIX-wieczna miast polskich.



Ewolucja miast w Polsce (zwłaszcza tych wybudowanych w formie olbrzymich blokowisk, modernistycznych form architektonicznych), a także ich przekształcenia będą trwały jeszcze prawdopodobnie przez kilka dekad. Polska urbanistyka bowiem pozostała przez długi okres pod wpływem doktryn modernizmu, funkcjonalizmu i socrealizmu. Gruntowna przebudowa socjalistycznych blokowisk również zwiększy koszty modernizacji miast w skali niemożliwej, wydaje się, do pokrycia obecnie. W sferze nowych form kształtowania miasta istotną rolę odgrywają obecnie zasady rozwoju zrównoważonego bądź ekorozwoju. W nich upatruje się obecnie szansy na zmianę jakościową miast, na kompleksową modernizację przestrzeni, a także na rozwiązanie problemu spuścizny modernizmu i Karty ateńskiej.

Przedstawione rozważania dotyczące postulatów Karty ateńskiej z 1933 r. oraz jej wpływu na kształt przestrzeni miast polskich XX w. stanowią jedynie zarys problemu. Mogą być nie tylko punktem wyjścia do dalszej analizy struktury przestrzennej miast, braków w tej strukturze, ale także załączkiem do poszukiwania nowych, lepszych rozwiązań w tej dziedzinie.

## Literatura

1. Congress Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), *The Athens Charter 1933*, tłumaczenie z języka francuskiego J. Tyrwhitt, The Library of the Graduate School of Design, Harvard University, Paris 1946, dostępne na stronie internetowej: [http://www.getty.edu/conservation/research\\_resources/charters/charter04.html](http://www.getty.edu/conservation/research_resources/charters/charter04.html), grudzień 2004.
2. Czepczyński M., *Rozwój i upadek koncepcji osiedli blokowych*, Biuletyn KPZK PAN 1999, z. 190, Warszawa.
3. Gaczek W.M., Rykiel Z., *Nowe lokalizacje mieszkaniowe w przestrzeni miasta*, Biuletyn KPZK PAN 1999, z. 190, Warszawa.
4. Jałowiecki B., *Dylematy planowania przestrzennego*, Biuletyn KPZK PAN 1991, z. 152, Warszawa.
5. Kachniarz T., *Koncepcje polskiej urbanistyki*, Biuletyn KPZK PAN 1991, z. 152, Warszawa.
6. Kochanowski M., *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*, Biuletyn KPZK PAN 1996, z. 175, Warszawa.
7. Leśniak J., *Planowanie przestrzenne*, PWN, Warszawa 1985.
8. Malisz B., *Próba podsumowania ankiety „Przemiany i rozwój planowania miast i urbanistyki w Polsce”*, Biuletyn KPZK PAN 1991, z. 152, Warszawa.
9. Reguński J. (red.), *Planowanie przestrzenne*, PWE, Warszawa 1985.
10. Syrkus H., *Spoleczne cele urbanizacji. Człowiek i środowisko*, PWN, Warszawa 1984.
11. Szczepański M.S., *„Miasto socjalistyczne” i świat społeczny jego mieszkańców*, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego Uniwersytetu warszawskiego, Warszawa 1991.
12. Węclawowicz G., *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
13. Węclawowicz G., *Geografia społeczna miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003.

**THE ATHENS CHARTER AS AN ATTEMPT  
TO CREATE NEW URBANS' POSTULATES  
AND ITS ROLE IN POLISH URBAN SPACE IN 20<sup>TH</sup> CENTURY**

**Summary**

The article describes the one of new urban conceptions of the beginning of the 20<sup>th</sup> Century and influence on the Polish urban space. Cities are constantly changing, the dwelling needs are increasing in connection with arriving of more and more new inhabitants to the urban areas. The vision of the 20<sup>th</sup> century town-planners and be the background to begin new analysis and searching the most important issues that designate an ideal city.