

Bartosz Michał ŻMUDA
Wydział Architektury, Politechnika Wrocławska

BRAMA MIEJSKA - WSPÓŁCZESNE PROBLEMY KOMPOZYCYJNE

Streszczenie. Autor próbuje odpowiedzieć na pytanie, czym jest współczesna brama miejska. Szuka granic współczesnych rozmytych przestrzeni miejskich, a w nich miejsc, którymi wymyka się przestrzeń. Podkreśla potrzebę redefinicji pojęcia brama miejska.

THE CITY ARCHWAY (GATEWAY) – MODERN COMPOSITIVE PROBLEMS

Summary. The author tries to answer the question what is a modern city gateway. He searches for boundaries of modern unconstrained city spaces and places where this space escapes. He emphasises that redefinition of the notion of a city gateway is needed

„...katalog kształtów nie ma końca: dopóki każdy kształt nie znajdzie swego miasta, nowe miasta dalej będą się rodziły. Tam, gdzie kształty wyczerpują swe warianty i rozpadają się, zaczyna się koniec miasta...”[1].

Czy można jednoznacznie określić koniec współczesnego miasta? Gdyby przyjąć że tak, co go stanowi, jak odnaleźć granicę miasta, zewnętrzną ścianę współczesnych struktur miejskich i to miejsce, którym wymyka się przestrzeń na zewnątrz - współczesną bramę miejską. Jak przekroczyć bramę prowadzącą do miasta?

Brama (miejska) kojarzy się z mityczną granicą, miejscem znaczącym przekraczanie, wjazd czy wyjazd, wejście i wyjście¹. Pojęcie brama miejska miało najmocniejszą wymowę w odniesieniu do fortyfikacji miast średniowiecznych. Wzmocniona wieżami i bastionami stanowiła, w paśmie umocnień miejskich, ważny element kompozycyjny dla zewnętrznej

¹ Brama może też przywołać na myśl rzecz wyabstrahowaną, która w przestrzeni odczytywana jest nie poprzez tył czy przód, lecz poprzez różne strony-widoki, kształt przestrzenny nadający tożsamość miejscu (...). Granica nie jest tym, co coś kończy, lecz może pojawić się wówczas, kiedy coś jest ograniczone, a tak wyznaczona przestrzeń zostaje spojona lub inaczej skupiona przez jakieś miejsce, które zaczyna być sobą poprzez rzeczy czy rzeczy-budowle. Wydobywanie na jaw miejsc jest równoznaczne z określeniem ich przestrzennego kształtu, z budowaniem, definiowaniem architektonicznej formy. Dzięki tak wyznaczonym miejscom miejska przestrzeń uzyskuje znaczenia. [za:] Misiągiweicz M.: *Siedem bram do Krakowa. Znak jako początek przestrzeni (miasta)*, IPA WA PK pod redakcją D. Kozłowskiego, DjaF, Kraków 2001, s.51.

ściany miasta oraz jednocześnie dla licznych jego wnętrz. Powracające jej widoki powodują chęć dotarcia w jej pobliże, do miejsca, gdzie będzie widziana najpełniej. Przez nią wiodą wszystkie drogi prowadzące do miasta. Wraz z rozbudową fortyfikacji staje się potężnym akcentem w sylwecie miasta. Rozwój broni palnej był powodem likwidacji fortyfikacji miast. Stały się strukturami bezużytecznymi i ograniczającymi rozwój przestrzenny. Większość z nich została rozebrana, część znalazła się we wnętrzu miasta na drogach prowadzących do centrum [14]. Wzrost ruchu kołowego wpłynął na powiększenie sieci drogowej. Brama ustąpiła pola drodze, bądź droga ją wyminęła. Kompozycyjnie pozostała punktem, znakiem historycznej struktury urbanistycznej. Przestała pełnić rolę strażnika. Stopniowe oddalenie granic od centrum poprzez włączenie do miasta śródmieść i terenów sąsiednich wsi² sprawiło, że rolę bramy miejskiej przejęły roгатki³, powstałe przy drogach wjazdowych do miasta. Przestały pełnić swoje funkcje w momencie przesunięcia granic miasta. Późniejszą rolę bram miejskich-znaków pełniły akcenty rzeźbiarskie, słupy graniczne, kapliczki, kopce kamienne, krzyże, sytuowane przy drogach prowadzących do miasta, jak również z dala od niego na wzgórzach.

Wyraźnie widoczny brak zarysowanych krawędzi przestrzeni miasta tworzy przypadkowe strefy graniczne. Jedynie tablice zawieszane na stalowych ramach z nazwą miasta informują o tym, że zaczyna bądź kończy się miasto⁴. Jeżeli jego kompozycję rozumieć jako układ przestrzenny w swej formie bardziej spoisty niż swobodny⁵, jego granica wykracza daleko poza materialną, wymyka się i rozmywa w przestrzeni. Wiele współczesnych miast europejskich zagubiło czytelność struktury miejskiej (m.in. osi, środka). Są przykładami braku kompozycji. Stosowane typologie obszarów miejskich marginalnie traktują kompozycję przestrzeni tych otwartych i tych posiadających w swym obszarze dziedzictwo historyczne. Owe typologie ograniczają się do spełnienia podstawowych

² „...Toteż wskutek tego dążenia parcelują się w miasteczkach coraz częściej owe stare, rozległe sady; na miejscu obszernej posiadłości dawnego mieszczanina powstaje uliczka z drobnymi parcelami. A, że ta przemiana odbywa się zwykle bez uwzględnienia interesów publicznych, bez planu, bez opieki fachowej, tylko w tym celu, aby parcelującemu przyniosła jak największe zyski, powstają uliczki wąskie, źle do słońca położone, baz należyte niwelety, ślepe, nie wiążące się w całość ani z istniejącą siecią ulic, ani nie dające się wciągnąć do przyszłego planu regulacyjnego, jako tako logicznie pomyślanego. [za:]Kühnel A.: *Zasady budowy miast małych i miasteczek*. Księgarnia Polska Bernarda Polonieckiego, Lwów 1918, s.23.

³ Gryglewska A.: *Architektura Wrocławia XIX-XX wieku w twórczości Richarda Plüddemana*, Oficyna Wydawnicza PWR, Wrocław 1999 s.195-197.

⁴ Zdarza się, że zamiast nawiązywać do regionalności czy miejskości bramy te po prostu zasłaniają widok [za:]Patoczka P.: *Ściany i bramy w krajobrazie*, ZGPK, Kraków 2000, s. 139.

⁵ Nie widzimy nigdy elementów jakiegoś spostrzeżenia, ale zawsze całości i to nie takie całości, jakie chcielibyśmy widzieć, ale takie, jakie są dane (...). Wydanie sądu o tym, czy jakaś forma jest spoista czy swobodna oraz czy zajmuje silne czy słabe położenie, może nastąpić tylko przez porównanie (...). Doszukując się form spoistych tam, gdzie są swobodne, zdradzamy istnienie w nas dążności do spoistych uformowań (...), [za:]Żórawski J.: *O budowie formy architektonicznej*. Arkady, Warszawa 1973, s.24-27.

wymogów formalno-prawnych⁶ przy pominięciu aspektów kompozycyjnych odnośnie do nowo powstającego układu przestrzennego i jego współgrania z otoczeniem.

Dzielimy przestrzeń, tworzymy granice, dlatego wszędzie otaczają nas bramy, nie tylko te rzeczywiste, ale także te nierzeczywiste, zmienne w czasie, w przestrzeni, w ruchu. Niezliczone ich odmiany, rodzaje i typy wymykają się ze sztywnych encyklopedycznych granic. Współczesna brama miejska powinna stanowić początek przestrzeni o charakterze miejskim, metropolitalnym⁷. Będąc obiektem architektonicznym (np. budynek bramny, słup graniczny miasta, tablica informacyjna) powinna wyraźnie łączyć różne rodzaje przestrzeni urbanistycznej (m.in. poprzez zmianę skali zabudowy, pojawienie się wysokich elementów obrzeżnych⁸, odbiór zmiany zurbanizowania przestrzeni⁹). Rozbudowujące się miasto potrzebuje współczesnych ram dostosowanych do charakteru miejsca wszędzie tam, gdzie znajduje się jego granica. Jednak ma ona nowy charakter¹⁰. Współczesne bramy do miasta otwartego, w odróżnieniu od miast zamkniętych opasanych koroną murów (w których bramy miejskie były zamykane od zachodu do wschodu słońca i nie wolno było ich otwierać, choćby dostojnicy, którzy przybyli, musieli przed bramą nocować¹¹), mają charakter zapraszający. Jednoznacznie powinny na nowo definiować granice przestrzeni miejskiej w rozmytej strukturze współczesnych miast i stanowić jego wizytówkę.

Wzrost ruchu kołowego zwraca uwagę na rejony węzłów komunikacyjnych jako miejsc charakteryzujących się szczególnymi walorami funkcjonalnymi i przestrzennymi, wynikającymi z usytuowania bezpośrednio przy wjeździe do miast. Z tego względu uzasadnione wydaje się wiązanie współczesnych bram miejskich z systemami komunikacji a nie tylko z granicą miasta. Rejony skrzyżowań i węzłów komunikacyjnych są szczególnie eksponowanymi miejscami o najkorzystniejszej dostępności drogowej¹². W celu regeneracji martwej przestrzeni nad komunikacyjnymi arteriami Kalifornii, Nick Patsouras ogłosił w

⁶ Urzędy gmin, w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wydają na podstawie nowej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego na podstawie zasady kontynuowania. W jej wyniku, przedmieścia stają się strukturą pozbawioną generalnej kompozycji.

⁷ Bramami miejskimi mogą być wydzielone przestrzenie ulic lub ich sekwencje, pierzeje, place. Zabiegu takiego dokonywano wówczas, gdy chodziło o nadanie im specjalnego charakteru, stworzenia wrażenia zamknięcia, podkreślenia kompozycyjnej osi, zaakcentowania miejsc przekraczania granicy dzielącej różne jakości przestrzeni.

⁸ Istnieją miasta w których granice a nie centra wyznaczone są przez wieże. Bramy miejskie i barbakany widoczne z daleka, wyznaczały granice miasta. Obiekty te miały charakter wieżowy albo zawierały w sobie wieże (...). Wydaje się, że wysokie elementy obrzeżne definiują początek miasta i nie zakłócają jego wewnętrznych relacji (...). Wieże, stają się punktem orientacyjnym dla miasta, rodzajem latarni morskiej, orientującej pozycję obserwatora i te umieszczone w jego granicach, jak i te zlokalizowane w pobliżu centrum. [za:] Gajewski P.: *Zapiski myśli o przestrzeni*, ZGPK, Kraków 2001, s.142.

⁹ Im większa prędkość, tym zmniejsza się kąt wyraźnego widzenia. Wprowadzenie stref uspokojonego ruchu oprócz poprawy warunków bezpieczeństwa wpływa na zwiększenie kontrastu pomiędzy nimi a głównymi korytarzami komunikacyjnymi (również wylotowymi) z miasta.

¹⁰ Zagadnienia związane z wpływem środków transportu masowego na percepcję przestrzeni i decyzje kompozycyjne analizuje Wejchert K.: *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa 1984, s.168-176.

¹¹ *Encyklopedia staropolska*, red. Aleksander Brucher, wyd. Trzaska, Evert i Michalski, Warszawa 1939, s.118.

1988 roku konkurs na Los Angeles Gateway. Zwyciężyli nowojorscy architekci Lise Anne Couture i Hani Rashid (grupa Asymptote) projektem Stalowa Chmura [Steel Cloud] – West Coast Gateway, będącym bramą - znakiem postępu rewolucji informatycznej. Ich 500-metrowa struktura przestrzenna ma przecinać ośmiopasmową autostradę. Ten monument w stylu dekonstruktywistycznym zwrócił uwagę na możliwości wykorzystania rozległych, niedostatecznie zagospodarowanych obszarów w mieście zdominowanym przez samochody¹³.

Przy braku granicy i bram zewnętrznych miasta zasadne wydaje się poszukiwanie i nakreślenie ich w jego wnętrzu. Dworce, porty, lotniska to miejsca, w których przekraczamy granicę miasta. Powinny one stanowić jego wizytówki, decydujące o odbiorze przez gościa z zewnątrz. Tutaj styka się on po raz pierwszy z miastem. Kłopotliwością wydaje się ponowne odkrycie tych miejsc w strukturze i kompozycji wewnętrznej miasta i dostosowanie ich do współczesnych wymagań. W Madrycie John Burgee i Philip Johnson zaprojektowali zespół dwóch biurowców, usytuowanych w pobliżu stacji kolejowej Chamartin, na zakończeniu jednej z głównych ulic miasta Paseo de Castellana. Ponieważ miejsce to jest punktem wylotowym dla komunikacji samochodowej i kolejowej łączącej Półwysep Iberyjski z sercem kontynentu, otrzymało ono nazwę Puerta de Europa. Formę bramy tworzą tu dwa nachylone do siebie biurowce, rysując na osi Paseo de Castellana kształt otwartego górną trójkąta. Nie jest to tylko zabawa formą, ale zespolenie kompozycji urbanistycznej konkretnym znakiem architektonicznym. W Krakowie Armando Dal Fabbro, Claudia Battaino i Maria Giulia Montesorri zaproponowali reorganizację terenu wokół lotniska Balice w czytelny system. Dwie wieże, konkludując kompozycję, stają się drogowskazem miasta¹⁴, identyfikują to miejsce, tworzą wizualne i przestrzenne związki z historycznymi wieżami i nowymi znakami miasta. W Diseldorfie architekci Overdiek i Petzinka zaprojektowali budynek biurowy w formie portalu, zlokalizowany nad wjazdem do tunelu pod Renem i jednocześnie markujący wejście do „Parku Architektury”. Formę bramy tworzą tutaj wieże o wysokości 80 metrów, otulone płaszczem podwójnej fasady. Nie są one tylko kaprysem artystycznym, ale kreują nową jakość w mieście. Brama jednocześnie otwiera się na komunikację kołową i spina tereny promenady nad Renem z otaczającą zabudową w spójną przestrzeń miejską. Nie odwraca się tyłem do miasta, jest otwarta i zapraszająca. W tej sytuacji ważne stają się

¹² Projekt Wolkenbügel El Lissitzkiego przy moskiewskich skrzyżowaniach; Rogatki Warszawy autorstwa Konrada Chmielewskiego i Jacka Marzana.

¹³ Projekt ten, obejmujący liczne ekrany do wyświetlania informacji lub filmów, chociaż w mediach przedstawiony jako kaprys, stanowi regenerację martwej przestrzeni nad ponurą arterią (...). (...) konstrukcja linearna (...) miała przecinać ośmiopasmową drogę szybkiego ruchu epizodyczną architekturą inspirowaną maszynierią optyczną, symulatorami, technologiami obserwacji policyjnej i systemami telekomunikacyjnymi. [za:] Jodidio P.: *Nowe formy. Architektura lat dziewięćdziesiątych XX wieku*, MUZA S.A., Warszawa 1998, s. 36-37.

¹⁴ Zagadnienie analizuje [w:] Kucza-Kuczyński K.: *Czwarty wymiar architektury miasta*. Arkady, Warszawa 1982, s.97-109.

pozostałości miejskości (...) lub budowanie enklaw przestrzeni o spoistej formie, pozwalające się objąć wyobraźnią (...). Być może granice miasta mogą określić budowle-znaki, wieże, dla których miejsce znaleziono na peryferiach, przy drogach prowadzących do miasta. W ten sposób wyznaczone miejsce, budowla i droga, stają się – bramą do miasta¹⁵. W Paryżu Johan Otto von Spreckelsen zaprojektował Łuk D'Éfense, usytuowany w nowej dzielnicy finansowej na zachodnim krańcu miasta. Szczególna lokalizacja na zakończeniu osi Luwr-Plac Zgody-Pola Elizejskie-Łuk Triumfalny i gigantyczna otwarta forma tworzą bramę do przestrzeni realnej i uczytelniają oś miasta. Również w Paryżu jedno ze skrzydeł nowego gmachu Ministerstwa Finansów, przecinające sześciopasmową autostradę, nazwane zostało bramą miejską. Projekt Paula Chemetova i Borji Huidobro stanowi analogię do budynków rogatek, wzniesionych wokół Paryża przez Claude-Nicolasa Ledoux. Jej lokalizacja wydaje się dość przypadkowa w strukturze miasta. Czy jesteśmy skazani na „projektowanie spadochronowe”, czyli stawiania obiektów, osiedli, zespołów urbanistycznych, struktur przestrzennych i zrzucania ich na przypadkowe miejsca? Czy zjawisko znikania architektury, kiedy po prostu przestaje być potrzebna, jest nieuniknione? Czy jest jeszcze miejsce na nową typologię¹⁶ wież, bram, muru, międzymurza we współczesnych zdeintegrowanych strukturach miejskich¹⁷?

Istnieje potrzeba redefinicji bram miejskich, wynikająca z tego, co generuje współczesność. Nowe środki komunikacji, nowe typy przestrzeni miejskiej – suburbia, przestrzenie typu the in-between¹⁸, borderlandy, shopping-center¹⁹ i przestrzeń wirtualna tworzą nową jakość w dzisiejszym mieście powiązanych sieciami komunikacyjnymi i teleinformatycznymi - w cybermieście.

¹⁵ [za:] Kozłowski D.: *Siedem bram do Krakowa. Znak jako początek przestrzeni (miasta)*, IPA WA PK pod red. D. Kozłowskiego, DjaF, Kraków 2001, s.15.

¹⁶ Nieskończoność doświadczania i przeżywania świata architektury oznacza też nieskończoność wyzwania się teoretycznych i praktycznych idei. To pozwala traktować architekturę nie jako tamtą historię, lecz jako tę estetycznie otwartą. [za:] Misiągiewicz M.: *Siedem bram do Krakowa. Znak jako początek przestrzeni (miasta)*. IPA WA PK pod red. D. Kozłowskiego, DajF, Kraków 2001, s.52.

¹⁷ Współczesna brama do miasta była przedmiotem studenckiego konkursu organizowanego przez miesięcznik „ARCHITEKTURA-murator”, w październiku 2002 r. Wyniki konkursu określiły studenckie tendencje w kształtowaniu formy i funkcji współczesnej bramy do miasta. Powinna ona pełnić funkcję informacyjną, być punktem, przy którym można się zatrzymać bądź obiektem/miejscem, które można mijać w ruchu. Brama może mieć formę materialną (słup, konstrukcja, element zieleni) albo niematerialną (projekcja laserów, hologramów) lub też być propozycją uporządkowania fragmentu krajobrazu. Brama powinna oddziaływać przez całą dobę lub jej fragment. W każdym przypadku powinna nawiązywać do klimatu miasta, do którego prowadzi, być charakterystyczna i zapamiętywalna.

¹⁸ Pojęcie analizowane [za:] *Przestrzeń, filozofia i architektura. Ośiem rozmów o poznawaniu, produkowaniu i konsumowaniu przestrzeni*, red. E. Rewers, Poznań 1999.

¹⁹ Zagadnienie to opisuje Ghirardo D.: *Architektura po modernizmie*, Wydawnictwo VIA, Toruń 1999, s.171.

Literatura

1. Calvino I.: Niewidzialne miasta. Czytelnik, Warszawa 1975.
2. Dąbrowska-Budziło K.: Treści krajobrazu kulturowego w jego kształtowaniu i ochronie. Zeszyty Naukowe PK, Architektura nr 46, ZGPK, Kraków 2002.
3. Jodidio P.: Nowe formy. Architektura lat dziewięćdziesiątych XX wieku. MUZA S.A., Warszawa 1998.
4. Gajewski P.: Zapisy myśli o przestrzeni. ZGPK, Kraków 2001.
5. Ghirardo D.: Architektura po modernizmie. VIA, Toruń 1999.
6. Krier R.: Architectural Composition. KLETT-COTTA, Stuttgart 1989.
7. Krier R.: Town spaces: contemporary interpretation in traditional urbanism. Birkhäuser-Publishers for Architecture, Basel 2003.
8. Kucza-Kuczyński K.: Czwarty wymiar architektury miasta. Arkady, Warszawa 1982.
9. Lynch K.: A theory of city form Moskwa 1986.
10. Mycielska M.: Architektura, 8/03, s.24-31, Brama do miasta.
11. Patoczka P.: Ściany i bramy w krajobrazie. Monografia PK nr 268, s. Architektura, ZGPK, Kraków 2000.
12. Przestrzeń, filozofia i architektura. Osiem rozmów o poznawaniu, produkowaniu i konsumowaniu przestrzeni, redakcja E. Rewers, Poznań 1999.
13. Siedem bram do Krakowa. Znak jako początek przestrzeni (miasta), IPA WA PK pod redakcją D. Kozłowskiego, DjaF, Kraków 2001.
14. Stübgen J.: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude des Handbuches der Architektur., Vierter Theil. 9. Halb-Band: Der Städtebau, Verlag von Arnold Bergsträsser, Darmstadt 1890, s.180-185, 403-407, 430-438.
15. Wejchert K.: Elementy kompozycji urbanistycznej. Arkady, Warszawa 1984.
16. Żórawski J.: O budowie formy architektonicznej. Arkady, Warszawa 1973.