

2.2.3. Proces kształtowania się nowoczesnej urbanistyki

W drugiej połowie długiego XIX wieku, na skutek gwałtownej industrializacji i urbanizacji następuje skokowy wzrost populacji miast europejskich, któremu towarzyszą rewolucyjne zmiany społeczno-kulturalne⁶⁴. W konsekwencji tych procesów czynnik militarny – który był do tej pory głównym powodem defortyfikacji miast Europy Środkowej – nabiera drugorzędного znaczenia. Nowe uwarunkowania nie tylko wymuszają przyspieszenie przejścia miast od struktury zamkniętej do struktury otwartej, ale też wykształcenie zupełnie nowej praktyki i teorii, którą określić można mianem nowoczesnej urbanistyki. Powstającym w tym czasie założeniom pierścieniowym przestano nadawać formę zielonej otuliny zespołów średniejskich bądź staromiejskich. Na miejscu dawnych linii fortyfikacji zaczęły powstawać nowe, reprezentacyjne centra miast, swoiste rozszerzenie ich historycznych rdzeni. Równy wytyczane ulice miejskie, wysadzone szpalerami drzew, tworzyły główne ciągi komunikacyjne miast, wzdłuż których wznoszono najokazalsze gmachy publiczne i kamienice najbogatszych mieszczan. Założenia pierścieniowe okazały się tym samym największym osiągnięciem nowoczesnej urbanistyki drugiej połowy długiego XIX wieku i bardzo często są czytelne w strukturze urbanistycznej wielu miast europejskich do dnia dzisiejszego.

Tak wyraźna zmiana możliwa była tylko dzięki ustanowieniu nowych wzorców dla powstających w tym czasie założeń pierścieniowych. W tym kontekście Thomas Hall przedstawia studium przekształceń kilkunastu stolic europejskich⁶⁵, które dokonać się miały w ciągu zaledwie trzech początkowych dekad drugiej połowy długiego XIX wieku (1850–1880). Właśnie te wielkie projekty położyły fundament pod proces kształtowania się nowoczesnej urbanistyki (Hall 1997 (1986), s. 3). Kluczowe znaczenia miała tu oczywiście wspomniana już Wielka Przebudowa Paryża (1852–1870), jednak to realizacja wiedeńskiej Ringstrasse (1857–1890) miała mieć decydujący wpływ na kształt założeń pierścieniowych, które powstały na obszarze Europy Środkowej w drugiej połowie długiego XIX wieku (ilustracje 5–10). Ciekawy w tym kontekście okazał się również udział wspomnianego już Petera Josepha Lenné w przeprowadzonym w 1858 roku konkursie na

64 Jak zauważa Thomas Hall, przekształcenia, jakie zachodzą w tym czasie (przede wszystkim pomiędzy 1850 a 1880 rokiem) uznać należy za następstwa rewolucji przemysłowej (Hall 1997 (1986), s. 12). Proces ten rozpoczyna się już pod koniec XVIII wieku w Anglii, jednak na samym kontynencie wskazać raczej należy dopiero na lata dwudzieste XIX wieku w Belgii, drugą połowę wieku na obszarze Niemiec i koniec wieku w krajach nordyckich (Hall 1997 (1986), s. 48).

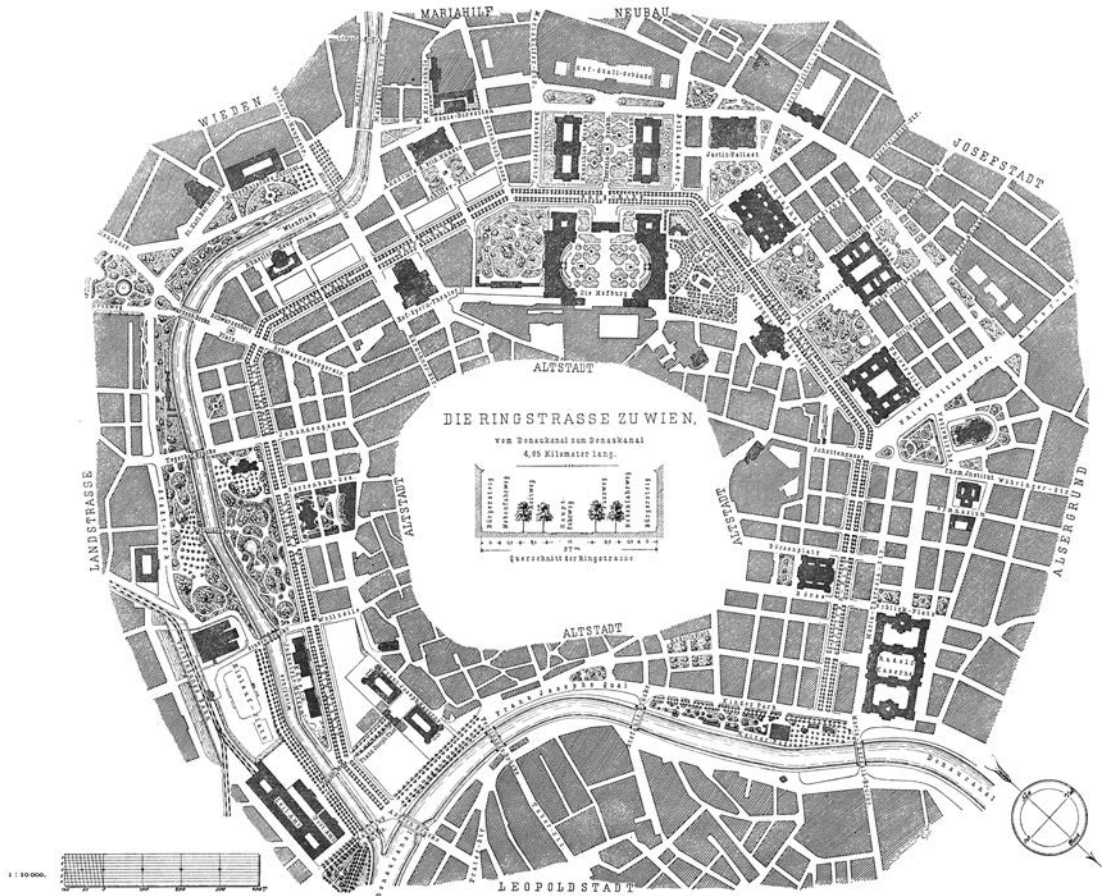
65 Studium to obejmuje Amsterdam, Ateny, Barcelonę, Berlin, Brukselę, Budapeszt, Christianię (dziś Oslo), Kopenhagę, Helsinki, Londyn, Madryt, Paryż, Rzym, Sztokholm i Wiedeń.

projekt tego założenia. Tuż przed końcem swojej kariery Lenné zaproponował dla wiedeńskiej Ringstrasse rozwiązanie typowe dla mijającej już epoki założeń parkowych – oczywiście, projekt ten został odrzucony przez jury konkursu.

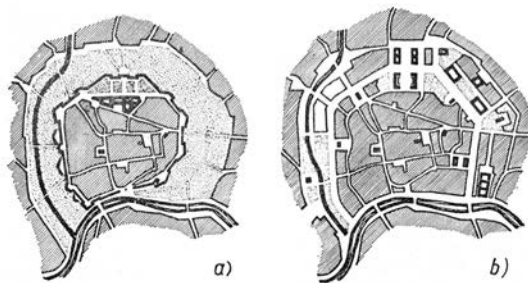
Warto też podkreślić, że zarówno realizacja paryska, jak i wiedeńska przeprowadzone zostały pod wpływem Wiosny Ludów roku 1848 oraz przyspieszającego procesu industrializacji miast europejskich. Ekonomiczne podstawy tych projektów bezpośrednio powiązane były więc z powstaniem nowych instytucji finansowych i koncepcją długu publicznego. Jak podkreśla David Harvey – szczególnie w kontekście haussmannizacji Paryża – wielkie inwestycje publiczne, zaraz obok potrzeby prowadzenia działań wojennych, stymulować miały gospodarkę krajową, zapewniając aprobatę dla jego władz (Harvey 2008, s. 25–29).

W 1704 roku w Wiedniu została wytyczona nowa linia fortyfikacji, znana jako Linienwall. Obejmowała ona nie tylko jego zespół śródmiejski – Innerstadt – ale też jego przedmieścia (ilustracja 11). Dawne fortyfikacje miejskie pozostały jednak nienaruszone wewnątrz nowych granic miasta (Ashworth 1991, s. 171). Proces ich defortyfikacji rozpoczął się dopiero ponad 150 lat później wraz z decyzją cesarza Franciszka Józefa I wydaną w 1857 roku. Już w kolejnym roku przeprowadzono konkurs na projekt urbanistyczny założenia, a otwarcie pierwszych odcinków nowej Ringstrasse nastąpiło kilka lat później, w roku 1865. Prace nad zagospodarowaniem tego obszaru trwały jednak aż do 1890 roku. Na tę wysoce reprezentacyjną przestrzeń miejską, stanowiącą najważniejszy rys urbanistyczny stolicy Cesarstwa Austro-Węgierskiego, składają się dwa ciągi bulwarów: wewnętrzny, pełniący rolę reprezentacyjnej przestrzeni publicznej, oraz zewnętrzny, funkcjonujący raczej jako ciąg komunikacyjny. Na całej długości założenia wzniesiono wiele monumentalnych gmachów publicznych, takich jak Opera (1861–1869), Nowy Ratusz (1872–1883), Parlament (1874–1883), Uniwersytet Wiedeński (1877–1884) oraz bliźniacze Muzeum Historii Sztuki (1872–1891) i Muzeum Historii Naturalnej (1871–1891), a także wiele innych. Co ciekawe, przedsięwzięcie zamierzano częściowo sfinansować, sprzedając najbogatszym mieszczanom grunty pod budowę kamienic w tej prestiżowej lokalizacji⁶⁶. Choć sam wiedeński Ring nie ma już charakteru ściśle parkowego, na jego obszarze założono kilka parków, takich jak chociażby Stadtpark, Volksgarten czy Burggarten.

66 Dziś zwraca się szczególną uwagę na fakt, że realizacja wiedeńskiego Ringstrasse miała charakter ściśle wielkomiejski i przeznaczona była przede wszystkim dla najwyższej klasy społecznej. Co ciekawe, zastąpiła ona obszar dawnego glacis (przedstoku), który miał mieć charakter wysoce demokratyczny. Świadczą o tym chociażby rysunki z połowy długiego XIX wieku przedstawiające to miejsce jako obszar rozrywki bogatych mieszczan, ale równocześnie miejsce, gdzie biedniejsi mieszkańcy paść mogli swoje kozy. Jak łatwo się domyślić, dla tych drugich nie było już miejsca na nowym Ringstrasse.



Handbuch der Architektur. IV. p.



ilustracje 5 i 6: Plan wiedeńskiej Ringstrasse według Hermana Josepha Stübbena (1890 (1980), s. 252–253) dopełniony schematami autorstwa Władysława Czarneckiego (1965, s. 307), przedstawiającymi skalę zmiany przeprowadzonej na skutek defortyfikacji miasta



ilustracje 7 i 8: Rysunki koncepcyjne
Otto Wagnera przedstawiające projekt
wiedeńskiej Ringstrasse