



© 2021 by the author(s). This is an open access article licensed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).



pages: 31 - 39

„DOWÓD OSOBISTY” MIASTA

Katarzyna Słuchocka

Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, ul. Prof. J. Rychlewskiego 2, 61-131 Poznań

E-mail: katarzyna.sluchocka@put.poznan.pl, ORCID: 0000-0002-0492-2761

DOI: 10.24427/aea-2021-vol13-no3-03

PERSONAL PROOF OF THE CITY

Abstract

Human as a species is very similar to each other but it is also a separate, individual phenomenon. The city was created to resemble it. Treated as living tissue, it can harmoniously develop and follow its identity, constituting an autonomous phenomenon despite many similarities. The article deals with the problem of identifying cities on the basis of their similarities in the structure and quality of architectural and urban spaces. The article aims to distinguish the important, original compositional elements and to indicate universal factors determining the identity of the city. As a result, the characteristics of the city were discussed, while allowing for the creation of a matrix that would allow for proper recognition of the structure of a given city and proper development. The whole discussion was embedded in the framework of the applied observational, heuristic, and case study method, the aim of which is to find the right answer and confirm the main assumptions.

Streszczenie

Człowiek jako gatunek charakteryzuje się dużą jednorodnością, stanowi jednak odrębne, indywidualne zjawisko. Miasto stworzył na swoje potrzeby i na podobieństwo żywego organizmu, dlatego traktowane jak żywa tkanka, może rozwijać się w sposób harmonijny i zgodnie ze swoją tożsamością, stanowiąc, mimo wielu podobieństw, autonomiczne zjawisko. W artykule poruszono problem identyfikacji miast, uwzględniając ich podobieństwa znajdowane w strukturze i jakości przestrzeni architektonicznych oraz urbanistycznych. Celem artykułu jest wyodrębnienie autorskiego zestawu istotnych elementów kompozycyjnych definiujących tożsamość miasta. W rezultacie omówione zostają, budujące charakter, cechy miasta, pozwalające jednocześnie na stworzenie matrycy, umożliwiającej właściwe rozpoznanie struktury danego miasta i wspierającej jego prawidłowy rozwój. Całość dywagacji osadzona została w ramach zastosowanej metody obserwacyjnej, heurystycznej oraz case study, których celem jest znalezienie właściwej odpowiedzi i potwierdzenia założeń głównych.

Keywords: the main plot of the city; urban organism; information carrier

Słowa kluczowe: wątek główny miasta; organizm miasta; nośnik informacji

WPROWADZENIE

Miasto jest przestrzenią, która powinna być odbierana jako *utilitas*, *firmitas*, *venustas* (użyteczność, trwałość, piękno). Struktura taka budzi naszą sympatię, może respekt, z pewnością daje poczucie pewności i stabilności. Jest zrozumiała, w konsekwencji bezpieczna. To swoiste poczucie pewności, potwierdzenie faktu: jestem w kontekście, moim kontekstem jest miasto. Po prostu jest zawsze, podobnie jak ja - odrębna jednostka, mająca swoje w nim miejsce.

Konstrukcja organizmu ludzkiego stanowi od lat niezgłębiony obszar badań naukowych, referatów, dociekań, temat jest odnajdywany w publikacjach naukowych, czasopiśmie, monografiach. W swoim układzie wydaje się tworzyć całość doskonałą, funkcjonującą mimo wielu wad genetycznych, wynikających z wpływów szkodliwych czynników środowiska, mutacji, skutków wypadków. Organizm w sposób doskonały próbuje wyjść z każdej opresji. Ta wręcz

niezrozumiała siła woli, chęć trwania i życia, mimo przeszkód determinuje nawet najsłabsze jednostki do egzystencji.

Miasto jako struktura ma podobny rodowód. Trwa, rozwija się, walczy z chorobami cywilizacyjnymi, ze skutkami decyzji, wpływem historii. Rodzi się, kwitnie i starzeje. Nie umiera jednak, lecz służy kolejnym pokoleniom swoją kształtowaną i nabudowywaną przez lata tkanką. Warto zwrócić uwagę na zawarte w pracy R. Senneta, idee Harveya, które miały znaczący wpływ na zmianę oczekiwań i planów związanych z urbanistyką. Wysnuwa on z wiedzy o układzie oddechowym i krwiobiegu nowe poglądy na temat zdrowia publicznego, które architekci wdrażali w swoje projekty w epoce oświecenia. *„Pragnęli stworzyć takie miasto, gdzie można swobodnie się poruszać i oddychać, miasto złożone z tętnic i z żył, którymi ludzie płyną niczym zdrowe krwinki”* [R. Sennet 1996, s. 207]. O ścisłym związku mówi także J. Łapińska: *„Przestrzeń miejska powstaje w relacji z ciałem. Dynamizm miasta tworzą mieszkańcy, ich energia życiowa i instynkty podtrzymujące życie”* [J. Łapińska 2017, s. 154], jak i P. Zumthor, pisząc o kontekście naszej egzystencji, że: *„pozostaje w wyjątkowo ścisłym związku z życiem”, będąc „oprawą i tłem dla przemijającego życia, wrażliwym naczyniem dla rytmu kroków po podłodze, dla skupienia przy pracy, dla ciszy snu”* [P. Zumthor 2020, s. 12].

Porównując kompozycje urbanistyczne miast i definiując ich różnice, znajdujemy głównie pozornie podobne elementy składowe krystalizujące tkankę miasta: place, ulice, pierzeje, mniej i bardziej zwarta zabudowa, detal. Wydawałoby się, że miasto, to miasto. Biorąc jednak pod uwagę wielopostaciowość typów miast, poczynawszy od przemysłowych, przez historyczne, turystyczne, rekreacyjne, handlowe, bankowo-biurowe, skończywszy na akademickich, niezależnie od warunków geograficznych, przyrodniczych, powiązań historycznych w jakich się znalazły, czytelna staje się ich odmienność. Charakterystyczną dla danego miasta tożsamość rozpoznać można poddając analizie porównawczej wielkość powierzchni i gęstość zabudowy, przeważające funkcje, dominujący koloryt, rytm. Trudno wskazać zrównoważoną strukturę, nasyconą poszczególnymi składowymi w ilościowo przybliżony sposób. Omawiając modelowe miasto zazwyczaj posilkujemy się najbardziej ewidentnymi dla niego cechami. Wyznaczają one, sprzężony z jego tożsamością, wątek główny miasta. Niezależnie od przypisanych cech konstytuuje się wiodąca sylweta miasta w aspekcie odbioru wrażeniowego i doświadczeń fizycznych, będąca kwintesencją specyfikacji wiodących danych. Dariusz Grzonka w swoim opracowaniu odnosi się do miasta, jako sieci, *„w której punktami orientacyjnymi*

stają się znaki wizualne ułatwiające nie tylko lokalizowanie samego siebie w określonej przestrzeni, ale również przekaz tegoż doświadczenia” [D. Grzonka 2017, s. 11]. Interesujące spojrzenie na zagadnienie prezentuje P. Kletowski, stawiając miasto w roli bohatera filmu, mówiąc, że *„kino jest sztuką miejską, miastem się żywi”* [P. Kletowski 2017, s. 53]. Miejska tematyka, obrazująca w danym kadrze konkretny charakter miasta, kreuje atmosferę konkretnych gatunków filmowych, nadając im swoisty znaczeniowy, ikoniczny rys. Yi-Fu Tuan [1998], jako wartości przestrzenne miasta uznaje intymne doświadczenie ludzkiego ciała, gdzie ciało określa osie postrzegania i odmierza egzystencjonalne dystanse [E.T. Hall 2005]. Znajduje to potwierdzenie w słowach J. Pallasmaa, mówiącego o doświadczaniu przestrzeni architektonicznych, budujących kompleksowość urbanistyczną, w sposób zbliżony do *„niemal intymnego kontaktu ciała ze światem”* [J. Pallasmaa 2012, s. 72]. Przywołując wybrane miasto z pamięci zdarzeń, w których uczestniczyliśmy, percypując wszystkimi zmysłami, *„oddychamy atmosferą tego miejsca, słyszymy należące do niego dźwięki, czujemy, jak są one odbijane przez niewidoczne domy za nami”* [S.E. Rasmussen 1999, s. 40]. Odnosząc się do miasta, jak do żywego organizmu, przestrzeni tętniącej, można także znaleźć analogię do teorii głoszonej przez H. Spencera, gdzie w nurcie refleksji nad społeczeństwem i socjologii ewolucyjnej, znajdował analogię między organizmem biologicznym a społeczeństwem.

1. MIASTO – ORGANIZM ŻYWY

W obecnym niepohamowanym biegu wydarzeń dnia codziennego, w pośpiechu podejmowanych decyzji, w erze błyskawicznego przepływu informacji człowiek narażony jest na utratę poczucia tożsamości i własnej wartości. Często gubi się w sensie spraw oczywistych, nie nadążając za postępami techniki. Zjawiska te często są przyczyną frustracji, poczucia bezradności, agresji, mogą prowadzić do depresji. Pogoń „za samym sobą” dezaktualizuje stare prawdy, wyznacza im miejsce w tej mniej ważnej przeszłości. Szybkie tempo wymaga wyeliminowania zbędnych działań, długich rozmów. Skróty myślowe równoznaczne są ze skróconymi formami wypowiedzi. To zaś rodzi oszczędność czasu, który jednak nie zostaje wykorzystywany dla zaspokojenia kontaktu z drugim człowiekiem, na konwersację, na luźną wymianę poglądów. Czas ten przeznaczany jest na realizację następnego szybkiego założenia, które znów powinno być wykonane w błyskawicznym tempie. Sytuacja zaczyna się powtarzać: szybkie tempo wymaga wyeliminowania zbędnych działań, generując schematyzację zachowań.

Generalizując, można uznać, że tak rysuje się pokolenie ludzi młodych, ambitnych, szukających najlepszego miejsca dla siebie. Pokolenie Y i Z egzystuje w świecie kreowanym na swoje potrzeby, w świecie jednolitym, coraz bardziej uniformizowanym, anonimowym. Anonimowość pozwala na poruszanie się w szybszym tempie – bez zbędnych wyjaśnień, spotkań, bez, wydawałoby się, straty czasu. Panująca obecnie sytuacja pandemiczna na świecie nie pomaga w nawiązywaniu kontaktów, otwieraniu się na drugiego człowieka, a wręcz przeciwnie, pogłębia dystans społeczny, przyczyniając się do zwiększenia poziomu populacyjnych alienacji. Wydawać by się mogło, że tożsamość samych siebie, a tym bardziej miejsca, przestaje być potrzebna. Podążając za słowami R. Lombardi, zajmującego się badaniem postaw społecznych: *„Żyjemy w czasach, które umożliwiają nam interakcje na odległość i zapewniają technologię, dzięki której możemy nieprzerwanie prowadzić badania i kontynuować doświadczenie psychoanalityczne. Sposobność utrzymania łączności z analizantami w nietypowych miejscach – domach, biurach, pojazdach – wprowadza do nich jednocześnie kontekst analityczny”* [R. Lombardi 2020]. Daje to możliwość bliższego oglądu potęgujących się problemów. Zahamowanie procesu nieustannej degradacji poziomu ludzkiej egzystencji leży w interesie nas samych. Istotnym elementem mogącym w dużym stopniu przyczynić się do poprawy sytuacji jest uświadomienie sobie możliwości dostrzegania zjawisk oczywistych, sytuacji uznawanych za banalne, postrzegania miejsc czy przedmiotów w sposób nieoczywisty. Odkrywanie już odkrytego, lecz w sposób zgodny z realnymi potrzebami człowieka.

Przekładając problem na obszar przestrzeni miejskiej: istotnym zadaniem jest podtrzymanie oraz eksponowanie charakteru ulicy jako elementu tożsamości z danym fragmentem miasta. Zwrócenie szczególnej uwagi na rejony tkanki miejskiej, dające mieszkańcom i przyjezdnym pretekst oraz odpowiednie warunki na wyciszenie się czy wyabstrahowanie z chaosu dnia codziennego przez dostarczanie odpowiedniej ilości bodźców zastępczych, pomocne będą w skupieniu uwagi na tożsamości, na pogłębianiu świadomości związanej z jakością i charakterem kontekstu przestrzennego.

Tożsamość miasta można rozpoznać rozpatrując cechy charakterystyczne – wątek główny, na który składają się poszczególne wartości, budujące jego strukturę. W żywym organizmie, do którego niezaprzeczalnie można porównać miasto, istotną rolę odgrywa krew, a grupa krwi jest wyznacznikiem jej cech indywidualnych. Podobnie rozpatrywać można układ komunikacyjny, który oceniany pod kątem jakości skła-

dowej siatki ulic, mówi o fizjonomii czy wyznacza profil danego miasta. Komunikacja jest warunkiem egzystencji istoty żywej. Wysyłanie impulsów informujących o potrzebach, brakach, pozytywach, negatywach, zawierające konkretne treści przekazywanego sygnału, implementują nowe dane do wiadomości podmiotu, umożliwiając podjęcie decyzji i działania. Językiem komunikacji werbalnej jest słowo, w języku ciała, to gest, mimika, zapach, smak, kolor. Komunikacja to kod – zbiór sygnałów zrozumiały dla adresata i odbiorcy. Komunikacja, to łączność między bliższymi lub dalszymi miejscami utrzymywana za pomocą różnych środków. W organizmie człowieka, oprócz funkcji transportowej przez stałe ciśnienie wywierane na ściany naczyń krwionośnych, krew spełnia także funkcje podporowe, odpowiada za utrzymanie równowagi, reguluje. Niemalże analogicznie, komunikację w mieście, między kwartałami, dzielnicami, rejonami, umożliwia ulica. Warunkuje egzystencję żywego tworu, jakim określić można miasto. Jest nośnikiem życia, energii lub, w przypadku procesów związanych z suburbanizacją, prowadzi do obniżenia aktywności i rangi przestrzeni. Jest niezbędnym warunkiem istnienia i funkcjonowania miast, bowiem powstawały dzięki wykorzystaniu możliwości komunikacji: na skrzyżowaniach dróg i przy przeprawach rzecznych.

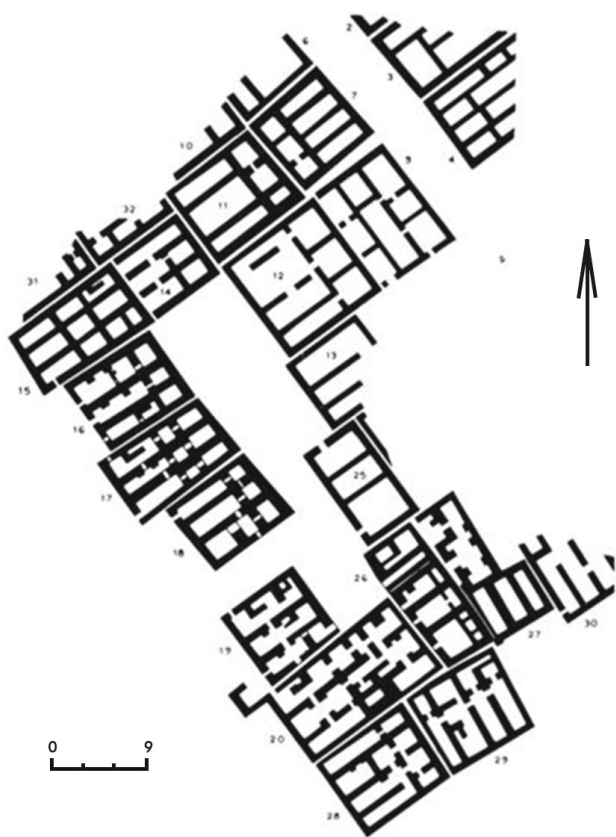
1. 1. Miasto - ulica

W układzie miejskim ulica stanowi podstawowy element jego struktury przestrzennej. W sposób zaskakująco harmonijny pełni sprzeczne funkcje, dzieli i łączy, otwiera i ogranicza, wyznacza i gubi. Funkcja ulicy jest ściśle powiązana z jej charakterem, przykładowo: trasa szybkiego ruchu, „deptak”, uliczka dojazdowa, staromiejska, osiedlowa, a „*doświadczenie ulicy jest kształtowane przez relacje między pieszymi i pojazdami*” [D. Sudjic 2017, s. 87].

Analizując schemat przykładowego miasta i porównując z układem krwionośnym człowieka, znajdujemy analogie przywołujące podobieństwa podstawowych elementów kompozycyjnych - ulice i place - do sieci naczyń krwionośnych. Serce, tętnice, aorty, żyłki, tętniczki, naczynia włosowate, stanowią obraz ruchu miejskiego, kierowanego ulicami i dającego życie każdej przestrzeni zurbanizowanej.

Badania prowadzone na podstawie czternaście odsłoniętych warstw rozwojowych w obrębie Çatalhöyük (osada sprzed 5800 p.n.e.), o czym piszą w swoich pracach naukowych A. Marciniak i A. Klimowicz oraz J. Hordecki [A. Marciniak, A. Klimowicz 2013, s. 177-196; J. Hordecki 2020], na stanowiskach archeologicznego neolitu, położonego na południowy wschód od miasta Konya w Anatolii w centralnej Turcji,

umożliwiły odtworzenie drogi ewolucji, jaka dokonała się w obrębie osady. Na ich podstawie stwierdzono, że między budynkami nie pozostawiano wolnej przestrzeni. Do mieszkań schodzono z płaskich dachów. Później zaczęto pozostawiać niewielką przestrzeń między domami, co dawało możliwość dojścia do budynków w poziomie parteru. W taki sposób dokonał się „wynalazek” komunikacji – załazek ulicy. Bardzo przemyślane wydają się być również struktury osady Bouqras: owalny, prehistoryczny, neolityczny Tell, o powierzchni około 5 hektarów (540 000 stóp kwadratowych), położony około 35 kilometrów od Deir ez-Zor w Syrii, nad środkowym Eufratem z II warstwy (ok. 6000 r. p.n.e.), [P. MMG Akkermans i G.M. Schwartz 2005]. O jego istnieniu świadczy sztuczny topograficzny kopiec, uformowany z warstwy zanieczyszczeń, z nagromadzonych przez pokolenia śmieci, ludzi będących założycielami osady i mieszkających tam. Zachowały się długie fragmenty ulic oraz podział terenu. Drogi wytyczają trasy ruchu w mieście, prowadzone między dużymi domami o regularnych formach. W układzie osady istotną rolę odgrywa też plac o uformowanych pierzejach. Można uznać, że od tego momentu problem komunikacji zaistniał samodzielnie, jako system „krwioobiegu” organizmu którym jest osada – miasto.



Ryc./Fig. 1. Plan zabudowy o stoku południowo-zachodnim, osada Bouqras./ Plan of buildings on southwestern slope, Bouqras settlement; źródło/source: van Zeist W., Waterbolk-Van Rooijen W. 1985

Siatka ulic każdego miasta nakreśla przepływ ruchu oraz stanowi zbiór informacji o jego natężeniu i najbardziej uczęszczanych kierunkach. Jest także przypisanym danemu miastu identyfikatorem, pomocnym przy rozpoznawaniu przestrzeni i definiowaniu właściwości miejsca. W swoim rysunku oddaje specyfikę urbanistycznego zapisu, nierzadko będąc samodzielną, kompozycyjną doskonałością, która przez dynamikę układu, osie, place i pojedyncze powiązania (ulice) przypomina misternie tkaną conceptualną notację. Ten żywy układ stanowi element budujący tożsamość i kształtujący opinię o mieście. Świadomość wartości wskazanej funkcji pomocna może być przy wytyczaniu tras mieszkańcom w sposób ułatwiający kontakt z celem. Optymalizacja możliwa jest w dwóch wariantach: a) czas pokonywania trasy lub b) nakierowanie na siatkę powiązanych ważnych punktów. Pierwszy przypadek (a) dotyczy zminimalizowania okresu pokonywania danego fragmentu przestrzeni miejskiej. Pozostawienie człowiekowi swobody wyboru pozwala na ukształtowanie dróg o najbardziej potrzebnych kontekstowi połączeniach – tzw. skrótów. Przykładem są działania podejmowane np. w Skandynawii, na obszarach osiedli miejskich. Pieszkie ścieżki wytyczane są na podstawie wydeptanych w śniegu szlaków, gwarantując najszybsze połączenie między konkretnymi punktami. Najszybszymi, czyli omijającymi każdy zbędny przystanek. Natomiast drugi przypadek (b) pomocny jest w naprowadzaniu na konkretny cel lub liniowo powiązaną sieć cennych dla miasta punktów handlowych czy gospodarczych. W ten sposób możliwe jest nakierowanie właśnie na podrzędne cele lub skierowanie uwagi na elementy niedostrzegane w trakcie szybkiego pokonywania trasy. Kształt siatki ulic może być informacją o rozmieszczeniu wartościowych elementów miasta, w którym bogactwo rysunku linii ulicy odzwierciedla zawartość tzw. podrzędnych celów, będących koniecznym dla spotęgowania przeżyć wewnętrznych, zatrzymanym w pamięci kadrem.

zbędny przystanek ⇔ podrzędny cel

Zjawisko zwrotnego mechanizmu rozpoznawania układu komunikacyjnego, opierającego się na świadomości jego anatomicznej struktury, gruntuje tożsamość miasta i społeczności miejskiej, a także kształtuje obraz miasta i opinię o nim.

„Zbędny przystanek” to, inaczej pojmowany przez mieszkańców, a inaczej przez zwiedzających, punkt wyróżniający się z kontekstu tkanki miejskiej. O jego wartości decydują czynniki jakości architektonicznej, historycznej, kulturowej czy handlowej. Kierowanie wspomnianej siatki ulic na wyznaczone punk-

ty, niezależnie od ich rozmiarów i powierzchni w skali kontekstu, determinuje wzbogacenie krzywej wrażeń o z góry założone elementy. Do tzw. przystanków zaliczyć możemy pomniki, skwery, miejsca szczególnego wypoczynku, fragmenty połączonego biegu rzeki z miastem, ale także dominanty architektoniczne, istotne punkty kulturalne czy handlowe. Prowadzenie na tzw. zbędne przystanki daje odbiorcy możliwość zwiększenia poziomu doznań emocjonalnych, jednoznacznie powiązanych z pozytywnym kreowaniem opinii o przestrzeni miejskiej. Zbędne przystanki, czy inaczej podrzędne cele, stanowią istotne punkty zaliczane do cech charakterystycznych, figurujących w opisie danych „dowodu osobistego” miasta. Wyrażają budowane latami emocjonalne konteksty i są ewidentnym dowodem powiązania z konkretną przestrzenią. Ulica zatem jako główny czynnik nadający i podkreślający tożsamość miasta, stanowi istotę układu urbanistycznego przedmiotowego miasta, jest komunikacją w *grze planszowej*, mieszczącej się, nazwanej i opisanej w granicach każdego miasta.

Zjawisko rozpoznawania i kreacji „zbędnego przystanku” analogicznie wykorzystać można do formułowania negatywnych opinii o mieście. Nie jest to jednak przedmiotem opracowania.

1.2. Miasto – rynek - ulica

Serce miasta stanowi rynek. Jako centralny plac miejscowości, wytyczany od początku średniowiecza i charakterystyczny dla urbanistyki miast europejskich

do XIX wieku, był swoistym centrum i przestrzenią wymiany handlowej. Wokół niego toczyło się życie miejskie, zbiegały się drogi prowadzące do miasta i lokalizowano przy nim siedzibę władz miejskich (ratusz), a w bliskiej odległości główną świątynię miasta. Różnorodność ich form świadczyć może o charakterystycznej topografii terenu, bądź wskazaniach prawnych na mocy których lokowano miasta. Zdefiniować możemy formę trójkąta, przykładowo: Rynek Kościuszki w Białymstoku, rynki w Jaworznie, Brodnicy, Łowiczu lub rozszerzającej się ulicy: Chojnow, Środa Śląska, Niemodlin, czy też symetrycznych rynków wielokątnych, np. sześciokątny rynek w Krynkach, ośmiokątny rynek Nowego Miasta w Łodzi, Stary Rynek w Poznaniu to typowy plan czworokąta, z właściwymi jemu zabudowaniami: sukienice, waga, a także pręgierz i studnia (Ryc. 2, a) i b)).

Niezależnie od przyjętej formy, znajdujące się w obrębie placu ratusz, sąd, targ uznać można za punkty scalające mieszkańców z miejscem. Ich forma z kolei, związana z powierzchnią i charakterem przestrzeni, zależna jest od ogólnej struktury miasta, jego wielkości i liczby mieszkańców, które wyznaczają przewodnią funkcję, stanowią swoiste odniesienie do wątku głównego miasta. Połączenia doprowadzające i odprowadzające z danego miejsca i w konkretne miejsce - tętnice i aorty - spełniają swoje konkretne zadania jako strefy komunikacyjne. Kierują społeczność ruchem pieszym, rowerowym, kołowym, także szynowym, by doprowadzić mieszkańców do wyzna-



Ryc. 2. Plan miasta Poznania

a) w przededniu lokacji, wg Z. Kaczmarczyka; b) plan miasta w murach i osad podmiejskich, wg Z. Zielińskiego, źródło: K. Malinowski 1956.

Fig. 2. Plan of the city of Poznań a) on the eve of the location; according to Z. Kaczmarczyk;

b) city plan within the walls and suburban settlements; according to Z. Zieliński; source: K. Malinowski 1956



Ryc. 3. Miasto Poznań: **a)** plan z lat 1875-1895; źródło: strona internetowa, poz. 24; **b)** syntetyczny zapis planu miasta Poznania z lat 1875-1895; źródło: rys. autorki

Fig. 3. City of Poznań, **a)** plan from 1875-1895; source: www source, pos. 24; **b)** a synthetic record of the plan of the city of Poznań from 1875-1895; source: drawing by the author.

czonych przez władze miejskie, obiektów uznawanych za ważne historycznie, handlowo czy kulturowo. Należąca siatka linii rysunek dynamiki miasta, jak układ linii papilarnych człowieka, tworzący się już w czasie trwania życia płodowego. Wzory linii papilarnych: pętlicowe, wirowe i łukowe są świadectwem tożsamości jednostki. Wykorzystywane w biometrii dla odróżniania od siebie istot żywych, na podstawie badania ich fizycznych i behawioralnych cech, znajdują zastosowanie, jako jedna z wielu metod biometrycznych, nie tylko w kryminalistyce, ale w zagadnieniach związanych z szeroko pojętym bezpieczeństwem [J. Stolarek 2008]. Kształtujący się latami urbanistyczny obraz wybranego miasta, porównywany do żywego organizmu, wpisuje się w jego wątek główny i stanowi nośnik informacji o mieście. Jest także czynnikiem biorącym udział w regulacji stref bezpieczeństwa miasta, rozpatrywanych na płaszczyznach logistyki komunikacyjnej (Ryc. 3, a) i b)).

Sprawne funkcjonowanie architektoniczno-urbanistycznego krwioobiegu wpływa na jakość, tempo i charakter życia mieszkańców. Adekwatnie do rozłożenia kolejnych w układzie dróg prowadzących: żyły, tętniczki i naczynia włosowate, łatwo wyodrębnić sieć połączeń rejonowych, dzielnicowych oraz osiedlowych. Linia ich prowadzenia jest również elementem oceny wartości miejsc postrzeganych w trakcie pokonywania trasy w obrębie modelowego miasta. Warte świadomej ekspozycji i kontemplacji ważne punkty, rozlokowane przy wyznaczonej trasie, wzbogacają obraz miasta i podnoszą jego rangę. Kontrolowany proces ewaluacji korzystnie wpływa na całościową ocenę miasta pod kątem popularności, gospodarności, ilości miejsc pracy, możliwości rekreacyjnych i edukacyjnych. Przekłada się na infrastrukturę w mieście, otwierając nowe miejsca pracy, kultury, nauki. Zyskuje infrastruktura – handel, gastronomia, turystyka.

Świadomość kontrolowanej regulacji sieci ulic w mieście jest potwierdzeniem kreatywnego planowania, zgodnego z założeniami zrównoważonego rozwoju, uwzględniającego model współczesnej konsumpcji, wykazujący troskę o potrzeby konsumpcyjne bieżących i przyszłych pokoleń [T. Zalega 2015, s. 3-26]. Świadczy o dbałości o plany rozwoju miasta, komfort egzystencji mieszkańców i przyjezdnych oraz dbałość o wizerunek zewnętrzny miasta. Jest niezbędnym warunkiem służącym określeniu tożsamości danego miasta.

Przykładem może być znamiona dla miasta Poznania siatka uliczek jego starej części, a także rysunek ulic dojazdowych, czy głównych arterii komunikacyjnych „przecinających” tkankę miejską w sposób ukierunkowany i często bezwzględny. Zauważalna jest gradacja wielkości oraz zasięgu komunikacyjnego, wyznaczającego obszar penetracji przestrzennej, tym samym hierarchizacja ważności, wynikająca z modelu społecznego oraz jednostki, zamieszkujących dane kwartały.

układ linii papilarnych ⇔ układ siatki ulic



Ryc. 4/ Fig. 4. Elementy identyfikacji, **a)** linie papilarne - „ślad daktoloskopijne - Szkoła Policji w Pile” - Data publikacji 18.05.2011, dostęp: 18.12.2021 / fingerprints - „fingerprint traces - Police School in Pila” - Publication date 18.05.2011, access: 18.12.2021 http://pila.szkolapolicji.gov.pl/dokumenty/zalaczniki/301/301-3900_g.jpg, **b)** schemat miasta - (linie) / diagram of the city (lines)- opracowanie własne / source: author

Ważniejsze komponenty - cechy charakterystyczne, klasyfikowane jako dane, znajdujące miejsce w „dowodzie osobistym” miasta: linie papilarne, czyli charakter siatki ulic, z pewnością stanowią czynniki identyfikacji, ułatwiające rozpoznanie wskazanej przestrzeni miejskiej. W graficznym zapisie układy siatki ulic oraz układ linii papilarnych odbierane są jako zmierzające do głównego punktu / obszaru modelowej strefy (Ryc. 4, a) i b)). Budują rozpoznawalny obraz miasta, niezależnie od jego wielkości. Mimo podobieństw w założeniach urbanistycznych, wynikających z głównych wytycznych projektowych znamienych dla danej epoki, posiadają indywidualne cechy związane z konkretną przestrzenią, będąc jednocześnie czynnikiem odpowiedzialnym za identyfikację.

Prezentowany schemat miasta Poznania (Ryc. 4. b) w transformacji liniowej implikuje skojarzenia z naprowadzającym do centralnego punktu (tu rynek główny) ciągłym, kierunkowo traktowanym, syntetycznym w zapisie, szlakiem, wchodzącym w skład sieci ulic miasta. Poddane analizie schematu liniowego zapisy urbanistyki wybranych miast tworzyć będą analogiczne dla ich struktury, charakterystyczne obrazy, wariantowo definiujące strukturę miasta.



PODSUMOWANIE

Prezentowane w opracowaniu wyniki badań, bazujące na obserwacji i analizie struktury wybranych miast (w tym w szczególności skupionych na Poznaniu – case study) stanowią uzasadnienie przyjętych założeń, związanych z wyodrębnianiem autorskich elementów kompozycyjnych i uniwersalnych czynników, służących definiowaniu tożsamości miasta. Obrazują strukturalną ewolucję obecnych układów kompozycyjno-urbanistycznych miast jako istotne elementy identyfikacji przestrzeni miejskiej. Wywodząc się z ogólnego zbioru kompozycyjnych elementów składowych pozwalają na systematyzację informacji, przypisywanych do cech organizmu żywego, stanowiąc o wyjątkowości i budując charakter i cechy miasta. W konsekwencji możliwe jest stworzenie matrycy, składającej się z identyfikatorów – komponentów „dowodu osobistego” danego miasta (układ komunikacyjny miasta – siatka ulic, oraz serce miasta – główny plac w mieście), która umożliwi właściwe rozpoznanie struktury danego miasta i jego prawidłowy rozwój. Istotną rolę w rozpoznawaniu specyfiki danego miasta-wątku głównego miasta odgrywają wskazane elementy, takie jak: „zbędny przystanek” (podrzędny cel) oraz linie papilarne w schemacie liniowym układu urbanistycznego (charakter siatki ulic), ułatwiające charakterystykę obrazową, wariantowo definiującą strukturę danego miasta. Polityka gospodarcza miasta, uwzględniająca świadomie kontrolowaną regulację sieci ulic w mieście, z podkreśleniem serca miasta – głównego elementu krystalizującego przestrzeń, jest potwierdzeniem kreatywnego planowania, zgodnego z założeniami zrównoważonego rozwoju, w trosce o komfort egzystencji mieszkańców i przyjezdnych oraz wizerunek zewnętrzny miasta, implikując tym samym pogłębianie tożsamości jednostki i społeczności danego miasta.

Obserwacje i badania prowadzono w odniesieniu do strukturalnego układu kompozycyjnego wybranych przestrzeni miejskich, pozyskując wnioski dla określonej grupy danych. Rozszerzając zakres obszaru badawczego przewiduje się różnice w analogii układów kompozycyjnych, rejestrowanych w zapisie rysunkowym, co sugeruje konieczność kontynuacji podjętych działań i zwiększenie pozyskiwanego materiału, celem pogłębienia zasobów danych wyjściowych.

LITERATURA

1. **Grzonka D. (2017)**, *Antropologia miasta – miasto jako teatr, miasto jako sieć: impresyjny zarys tematyki*, Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków.
2. **Hall E. T. (2005)**, *Ukryty wymiar*, Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza SA, Warszawa.
3. **Kletowski P. (2017)**, *Przestrzeń miasta – przestrzeń tożsamości. Wizerunek miasta, i jego mieszkańców w kinie światowym*, Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków.
4. **Łapińska J. (2017)**, *W poszukiwaniu cienia*, Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków, 154.
5. **Malinowski K. (red.) (1956)**, *Dziesięć Wieków Poznania*, t. 1, *Dzieje społeczno-gospodarcze*, Wyd. Sztuka, Warszawa.
6. **Marciniak A. Klimowicz A. (2013)**, *Archeologia pradziejowa wschodniego Śródziemnomorza na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu*, „Folia Praehistorica Posnaniensia” 18, Instytut prahistorii, Poznań.
7. **Pallasmaa J. (2015)**, *Myśląca dłoń – Egzystencja i ucieleśniona mądrość w architekturze*, Instytut Architektury, Kraków.
8. **Pallasmaa J. (2012)**, *Oczy skóry – Architektura i zmysły*, Instytut Architektury, Kraków.
9. **Rasmussen S.E. (1999)**, *Odczuwanie architektury*, Wydawnictwo Murator, Warszawa.
10. **Rewers E. (2005)**, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Wyd. Universitas, Kraków.
11. **Sennet R. (1996)**, *Ciało i kamień. Człowiek i miasto w cywilizacji Zachodu*, Wyd. Marabut, Gdańsk.
12. **Sudjic D. (2017)**, *Język miast*, Wyd. Karakter, Kraków.
13. **Sudjic D. (2013)**, *Język rzeczy. Dizajn i luksus, moda i sztuka*, Wyd. Karakter, Kraków.
14. **Tuan Yi – Fu, (1998)**, *Przestrzeń i miejsce*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Łódź.
15. **Zumthor P. (2010)**, *Myślenie architekturą*, Karakter, Kraków.

STRONY INTERNETOWE

1. **Akkermans P. MMG, Schwartz G. M. (2005)**, *The archaeology of Syria: from complex hunter-gatherers to early urban societies (c. 16,000-300 BC)*, Vol. 79, Cambridge University Press, Cambridge, <https://www.cambridge.org/core/journals/antiquity/article/abs/peter-mm-g-akker-mans-glenn-m-schwartz-the-archaeology-of-syria-from-complex-huntergatherers-to-early-urban-societies-c-16000300-bc-xviii467-pages-196-figures-9-tables-2003-cambridge-cambridge-university-press-0521792304-hardback-80-us110-0521796660-paperback-30-us40/1A8DEDEF806594A4B7DDFA CCA2F80795> [dostęp: 11.10.2020].
2. **Encyklopedia Filozofii Stanforda Herberta Spencera** <https://plato.stanford.edu/entries/spencer/> [dostęp: 13.09.2021].
3. **Herbert Spencer (1820-1903)**, *Alvin Wee*, University Scholars Programme, National University of Singapore <https://victorianweb.org/philosophy/spencer/spencer.html> [dostęp: 12.09.2021].
4. **Hordecki J. (2020)**, *Osadnictwo z epoki żelaza i okresu hellenistycznego w Çatalhöyük w kontekście regionalnym Środkowej Anatolii*, <https://repozytorium.amu.edu.pl/handle/10593/25800> [dostęp: 29.04.2021].

5. **Lombardi R. (2017)**, <http://ptpp.pl/wp-content/uploads/2020/10/Lombardi-Koronawirus-dystans-spo%C5%82eczny-i-cia%C5%82o-w-psychoanalizie.pdf> [dostęp: 29.04.2021].
6. **Stolarek J. (2008)**, *Identyfikacja użytkownika na podstawie analizy linii papilarnych*, Wydział Fizyki Technicznej, Informatyki i Matematyki Stosowanej, Łódź http://ics.p.lodz.pl/~stolarek/_media/pl:research:stolarek_praca_magisterska.pdf [dostęp: 04.05.2021].
7. **Van Zeist W., Waterbolk-Van-Rooijen W. (1985)**, *The Palaeobotany of Tell Bouqras, Eastern Syria*, Paleorient, 11-2, 131-147, https://www.persee.fr/doc/paleo_0153-9345_1985_num_11_2_4371 [dostęp: 29.04.2021].
8. **Zalega T. (2015)**, Zrównoważony rozwój a zrównoważona konsumpcja - wybrane aspekty, 4 (13),
9. BazEkon <http://bazekon.icm.edu.pl/bazekon/element/bwmeta1.element.ekon-element-000171406299> [dostęp: 04.05.2021].
10. <http://igrek.amzp.pl/result.php?cmd=pt&locsys=1&uni=-743333&box=0.0001&hideempty=on> [dostęp: 29.04.2021].