HISTORY OF ARCHITECTURE

HISTORIA ARCHITEKTURY

Received: 31st March 2025
Revised: 1st August 2025
Accepted: 11th September 2025

TEKA KOMISJI URBANISTYKI I ARCHITEKTURY
O/PAN W KRAKOWIE
URBANISM AND ARCHITECTURE FILES
OF THE POLISH ACADEMY OF SCIENCES
KRAKÓW BRANCH
TOM LIII/2025 PL e-ISSN 2450-0038
pp. 403–431 PL ISSN 0079-3450
DOI: https://doi.org/10.24425/tkuia.2025.157384

TOMASZ KRYSTKOWSKI
DSc PhD Eng.
Lodz University of Technology
Institute of Architecture and Urban Planning
Faculty of Civil Engineering, Architecture and Environmental Engineering
e-mail: tomasz.krystkowski@p.lodz.pl
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-5619-2457

DIFFERENT FACES OF MODERNISM ON THE EXAMPLE OF THE 1960S COMPETITION FOR THE CITY CENTRE OF ŁÓDŹ

RÓŻNE OBLICZA MODERNIZMU NA PRZYKŁADZIE KONKURSU NA CENTRUM ŁODZI Z LAT 60. XX WIEKU

ABSTRACT

The purpose of this article is to present selected works from the SARP competition for the centre of Łódź from the 1960s. The competition marked a significant time frame, serving as a kind of beginning for the construction of the new city centre of Łódź. Although all the competition projects were created in the spirit of Modernism, the design solutions proposed by the architects clearly differed from each other.

The article is an analysis of archival projects accessed through in-depth research covering a range of different sources (including archives, literature, studies, and industry and daily press).

The article presents the way of thinking about the city by contemporary architects and urban planners. It also emphasizes that Modernism was not a homogeneous trend, and within its framework, projects could be created that were on the one hand similar, but on the other hand very diverse.

Keywords: post-war Modernism, modernist reconstruction, new city centre of Łódź, architecture and urban planning of Łódź

STRESZCZENIE

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie wybranych prac z konkursu SARP na centrum Łodzi z lat 60. XX wieku. Konkurs wyznaczył ważny moment w rozwoju miasta, stając się swego rodzaju początkiem budowy nowego centrum Łodzi. Chociaż wszystkie projekty konkursowe powstały w duchu modernizmu, to zaproponowane przez architektów rozwiązania projektowe wyraźnie się między sobą różniły.

Artykuł stanowi analizę archiwalnych projektów, do których uzyskano dostęp w ramach pogłębionej kwerendy obejmującej szereg różnych źródeł (między innymi archiwa, literaturę, opracowania i prasę branżową oraz codzienną).

Artykuł przybliża sposób myślenia o mieście ówczesnych architektów i urbanistów. Podkreśla też, że modernizm nie był jednorodnym trendem — w jego ramach powstawać mogły projekty z jednej strony podobne, z drugiej natomiast bardzo zróżnicowane.

Słowa kluczowe: powojenny modernizm, modernistyczna przebudowa, nowe centrum Łodzi, architektura i urbanistyka Łodzi

© 2025. The Authors. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives License (CC BY-NC-ND 4.0 PL) https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/), which permits use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the article is properly cited, the use is non-commercial, and no modifications or adaptations are made.

1. INTRODUCTION

The SARP competition no. 366 of 1964 for the city centre of Łódź constitutes a clear time caesura for the transformation of of the Łódź city centre. Although at least a few visions or projects concerning the transformation of this part of the city had been created earlier, the 'nests' of new development in the vicinity of the intersection of Piotrkowska Street and the W–Z route (the route of Mickiewicza and Piłsudskiego avenues — formerly Główna Street) and the Fabryczna railway station created in later years are a consequence of the decisions made as a result of the above-mentioned competition. It was the post-competition study carried out in 1966–1967 at the Municipal Urban Planning Office (MPU) that not only defined the development areas, but also the size of the individual elements of the centre's programme and its spatial layout (Samujłło, 1973). The choice of development areas itself was primarily due to the easy availability of land (mainly single plots of land intended for development, rather than whole blocks) (Wiśniewski, 1974), and not necessarily for compositional reasons. These sites were areas of initiated but 'unfinished' urbanisation. Their development was quite chaotic, and in many fragments the architectural forms of the buildings and their standard were more in keeping with a small rather than a large city. In the space of a dozen years or so, parts of the inner city were radically transformed and their character completely changed. The changes initiated at the end of the 1960s still have consequences today.

1.1. Aims of the work

The purpose of this article is to present selected works/proposals from the SARP competition for the centre of Łódź. Some of the concepts had a significant impact on the projects that were created shortly thereafter and were subsequently implemented. Although all the competition works fit into the modernist trend prevailing at that time, each of them presents unique proposals of a very diverse nature. Based on them, it is evident that post-war Modernism was not homogeneous, and under this term, solutions resulting from very different ways of thinking of contemporary architects and urban planners can be hidden. The discussed works are a testimony of past times. Despite common features, they also show different ways of thinking about the city and its space.

Although it might seem that the results and consequences of the competition for the centre of Łódź were already thoroughly discussed in earlier years, perhaps a re-examination of the proposed solutions from a several-decade perspective may contribute to a deeper discussion about Modernism. Modernism, which, contrary to appearances, was not the same.

1.2. Methods

The following article was based on diverse archival materials (primarily architectural and urban planning studies), which were accessed through in-depth research. This included visits to archives (SARP archive, The Archives of Modern Records (AAN), State Archives in Łódź (APŁ) and the City of Łódź Archive (AUMŁ)). Supplementing the above are materials from trade journals such as 'Miasto' and 'Architektura', as well as information from the local press, especially the daily 'Głos Robotniczy', 'Dziennik Łódzki', and the weekly 'Odgłosy'. As additional sources of information, publications developed by the Polish Urbanists Association (TUP), the Association of Polish Architects (SARP), the Warsaw Institute of Urban Planning and Architecture (IUA) and the private collection of architect Andrzej Herburt (AAH) should be mentioned.

1.3. Scope of the work

The time frame essentially covers the 1960s. However, there are references to earlier and later periods, including the present. The territorial area constitutes a fragment of the so-called current Historical Urban Core (Strefa Wielkomiejska) of Łódź, considered the most valuable area of the city (Urząd Miasta Łodzi, 2012), especially its fragment referred to in the 1960s as the 'red square' (the area contained between streets Zielona–Narutowicza, Sterlinga–Targowa and Główna [currently Piłsudskiego Avenue]–Mickiewicza, and Kościuszki Avenue).

1.4. Literature review

Post-war architecture and urban planning in Łódź have been attracting increasing interest from researchers for at least several years. Publications cover the phenomenon as a whole or its selected threads. The most important works include those by P. Gryglewski, R. Wróbel, and A. Ucińska (Gryglewski, Wróbel, and Ucińska, 2009), A. Sumorok (Sumorok, 2010), and finally B. Ciarkowski and K. Stefański (Ciarkowski, 2016, 2017, 2018; Stefański and Ciarkowski, 2018), in which the threads concerning the city centre area are outlined in a rather general way or constitute a fragment of a broader whole.

The issues of the city centre area itself have been discussed in at least several other publications. The vision of the city centre from the interwar period is presented by J. Jagla and K. Stefański (Jagla and Stefański, 2014). In the case of the competition for

the city centre of Łódź, the most important materials include post-competition studies and articles (Budlewski, 1965; Przegalińska-Krüger, 1965; Metody kształtowania centrum…, 1966; Sobolewski, 1967, 1977) that describe in detail the solutions proposed by the project teams or later works describing the implementation problems of the city centre (Zwierko, 1973; Nowak and Wiśniewski, 1974; Wiśniewski, 1974). Various forms of the reconstruction of Łódź's city centre are also covered in the pages of the *Atlas historyczny miasta Łodzi* (Krystkowski, 2022a), while a detailed study presenting visions and projects concerning this area constitutes a chapter of a doctoral dissertation strictly concerning the city centre area of Łódź (Krystkowski, 2022b). Additionally, an analysis of changes in the perception and functionality of Łódź's city centre in the context of urban and social transformations is presented in an article by M. Włodarczyk (Włodarczyk, 2024).

2. COMPETITION FOR THE CITY CENTRE OF ŁÓDŹ

2.1. Historical context

Apart from the area of destruction covering the ghetto, the spatial structure of Łódź after the end of the Second World War was almost the same as before the war. The city did not have a clearly distinguished area in its fabric that could be called a city centre. However, it is known that this role was played by a short section of Piotrkowska Street, between the intersections of Narutowicza and Tuwima Streets, which in the interwar period was described *as the proper downtown of* Łódź *already bearing clear features of a* city. *This extremely lively section was a large commercial district rich in large stores and warehouses, banking houses, banks, and administrative and commercial offices of many industrial enterprises from* Łódź *and even from outside the city* (Dylik, 1939, p. 102).

Although attempts were made to organize city urban space in the interwar period, as described by J. Olenderek (2004), this period was too short for the effects of the measures taken at that time to become clearly visible. After several years of work, in 1935, a city development plan was approved (various versions of it, developed by W. Michalski and later by T. Tołwiński, presented a number of interesting urban planning solutions for various parts of the city, including its centre; APŁ, no date), and projects to transform various parts of Łódź's city centre were developed (e.g., plans for the foreground of the Łódź-Fabryczna railway station from 1919 and 1920; Jagla and Stefański, 2014), several architectural and urban planning competitions were announced and finalized (e.g., competitions for the construction of a new town hall building at Wolności Square (1927), the Municipal Theatre (1924), the People's House on Dąbrowskiego Square (1926), the development of Dąbrowskiego Square and the design of the Łódź Voivodeship Office building (1938), the plan of development for the district near the Łódź-Fabryczna railway station in Łódź (1932) and the idea of a 'city of offices' emerged — a district concentrating public buildings (late 1920s); Holcgreber, 1930, p. 319). Several distinctive public buildings were also constructed (e.g. the courthouse on Dąbrowskiego Square and the Marshal J. Piłsudski Memorial House — the current seat of the Łódź Culture Centre (ŁDK)).

Despite the valuable initiatives mentioned above, the authorities in Łódź at that time considered grassroots work to be more important, thanks to which many residents were provided with access to basic services and technical infrastructure. Therefore, there was still a lack of a part of the city that would concentrate buildings distinguished in terms of architecture and function, or carefully designed urban spaces, such as squares or streets.

Of course, there were objects in Łódź that positively stood out from their neighbours and housed various institutions. However, unlike cities of similar size, there were few of them. Often, the location of buildings in the urban space and their immediate surroundings left much to be desired. Large areas of the city were built with buildings of the traditional form of urban tenement houses. However, this type of development was often irregular, and densely built-up spaces were accompanied by contrasting voids. These types of spatial dissonances made it difficult to clearly define what type of area we were dealing with — an urban or peripheral structure.

The existing spatial structure of Łódź also did not meet the requirements of the new, post-war reality. As it was believed at the time, its flaw *was the lack of a city centre that would become the centre of political life, concentrate the most important public utility buildings, which by their design and monumentality would determine the composition of the city and its skyline. The current layout of Piotrkowska Street does not fulfil this task. With its multi-kilometre length, it does not have a square suitable for mass gatherings, and the small spacing of buildings, determining the width of the street, does not allow for the development of a scale of political demonstrations appropriate for a city of half a million people* (Łyczewski, 1951, p. 9).

The post-war period was a time of rebuilding entire cities or reconstructing significant parts of them. In many cases, war damage provided an opportunity

to put into practice, on a large scale, the modernist principles set out in the 1930s in the Athens Charter and promoted by architects associated with CIAM. Bombed and largely destroyed cities such as Rotterdam, Dresden, Coventry, Berlin and Warsaw often became testing grounds for 'modern' solutions (Gould and Gould, 2016; Racoń-Leja, 2019; Galusek and Wiśniewski, 2024). Loose development, zoning of functions, access to light, air and recreational areas, separation of pedestrian and car traffic, and strengthening the role of transport became the basic principles in the processes of reconstruction, construction of new cities and redevelopment of existing ones (including those undamaged or less affected by war).

Although we are talking about Modernism, from the very beginning this term covered a number of different trends (e.g., Constructivism, Expressionism, Rationalism, Functionalism, Minimalism). In the 1950s, apart from widespread enthusiasm for new architecture and urban planning, doubts and criticism of Rationalism and Functionalism began to emerge among CIAM architects, which resulted in the dissolution of CIAM in 1959. Late Modernism gave rise to major trends such as Brutalism (emphasising the importance of space, construction, the expression of the materials used, but also the needs of users), Structuralism (finding the right relationship between the building's structure and its social structure, and relating architectural design to the traditions of the place and archetypal forms) and Metabolism (hierarchical structures resembling trees or fractals).

Modernism also took on various local forms, such as Socialist Modernism (Miłobędzki, 1994) or Scandinavian Modernism in Europe. The former is characteristic of the former Eastern Bloc countries, which remained within the sphere of influence of the USSR. The latter is characteristic of northern European countries, where simple architectural forms were 'softened' by the use of natural materials. In addition, some of the urban layouts implemented there drew on both E. Howard's idea of garden-cities (in the context of direct access to nature) and Modernism (architecture), such as the Finnish Tapiola, which is an example of a 'forest city' (Finnish: *metsäkaupunki*, Hautamäki and Donner, 2022, p. 252).

The idea of a garden city was not the only one that was eagerly used. In addition to obvious references to Le Corbusier's models of urban planning (the Plan Voisin or the Radiant City), urban designs emerging at that time were also inspired by the concepts of linear cities (A. Sorya y Mata, N. A. Milutin), neighbourhood units (C. Perry) and satellite settlements located around a large city (R. Unwin).

One of the most famous examples of a model solution for public commercial space, which also forms the heart of a newly created city centre, is the Lijnbaan service complex in Rotterdam, built between 1949 and 1953. This project inspired other European cities (including Warsaw's Ściana Wschodnia, built between 1958 and 1969; Marciniak, 2018, p. 61). It was also here that pedestrian and vehicular traffic were clearly separated for the first time. Despite initial enthusiasm, the design of the Rotterdam city centre did not meet the expectations of residents and was already being criticised in the 1960s. It failed to create a vibrant urban area, which was due, among other things, to the zoning of functions and the fragmentation of public spaces by transport barriers (Racoń-Leja, 2019, pp. 186–188, 192). Centres that were not destroyed during the war were also transformed.

The historic part of Stockholm underwent radical reconstruction (Swedish: *Norrmalmsreglerin-gen*, Barczyk, 2019), which lasted from the 1950s to the 1970s and was criticised in later years for its uncompromising approach to historical heritage. In Poland, similar measures were taken in Katowice and Poznań, among other cities. The project in the *industrial capital of Poland* (1959–1974) is considered by some to be *a unique project on a national scale, for which it is difficult to find a comparison due to its complexity, consistency in implementation, richness of solutions and diversity of forms used* (Gzowska, 2015, p. 47; Cymer, 2019, p. 226). The Poznań project (1965–1972) is much more modest, but also extremely characteristic, where, especially in the context of architecture, one can find inspiration from the already mentioned Stockholm (Marciniak, 2018, p. 67). In both cases, parts of the historic buildings were also demolished, although not on the same scale as in the Swedish capital.

It was in this multi-layered context that plans for the transformation of the centre of Łódź were born.

2.2. City centre, city or downtown?

According to post-war planning assumptions, the city centre was to be separated from a larger fragment of Łódź's downtown. However, the definition of downtown and city centre areas was not obvious right after the war. The concepts of 'city centre' and 'downtown' were also not entirely clear. These terms were not unequivocally defined for more than two post-war decades. They were often used interchangeably, referring to one as the other (for example, C. Jaworski, head of the Łódź Municipal Urban Planning Office, described the downtown area as the city centre and the city centre as downtown, presenting

the assumptions of the *General Spatial Development Plan of Łódź* in 'Miasto' in 1961) (Jaworski, 1961). Sometimes only the term 'downtown' was used in reference to the central areas of the city.

Although one of the goals of the SARP competition No. 366 for the city centre of Łódź (1964) was *to develop a concept for the spatial formation of the city centre against the backdrop of Łódź's downtown* (Metody kształtowania centrum…, 1966, p. 5), which would suggest that both terms were clearly defined, this was not the case in reality. This is evidenced by the statements of the authors of the works created as part of the competition and other architects and urban planners participating in the discussion during the post-competition conference organized by the Łódź branch of TUP and the SARP branch, who used both terms interchangeably, which was problematic. As S. Juchnowicz, one of the co-authors of the competition work, pointed out in his speech during the post-competition conference, *significant difficulties in developing methods for designing* (city centres) *and conducting discussions on urban centres are posed by conceptual and methodological gaps. For example, the term city centre, so often used in everyday language, does not simultaneously specify in research and design works what area it actually refers to, what its scope is*. (Metody kształtowania centrum…, 1966, p. 113).

Some architects and urban planners used the term 'city' when referring to the downtown area or city centre, which further complicated the terminological confusion. The term was also often used in the daily press, which described the progress of the design and construction of parts of the new centre of Łódź (writing, for example, about the '*city*' (district) of Łódź', 'typical metropolitan *city*', 'downtown *city*', '*city* skyscrapers' or 'real *city*') (Włodkowski, 1965; Samujłło, 1967; AP, 1969; Zwierko, 1969; Bąbiński, 1970; m. m., 1973).

The extent of the areas defined by the terms downtown and city centre (*city*) varied depending on the study. Their size also differed. Ultimately, in the first post-war *General Spatial Development Plan of the city of Łódź; the directional plan for 1980*, the downtown area was defined as an area of approximately 990 hectares, contained between today's Ogrodowa–Północna (north), Kopcińskiego–Przędzalniana (east), Milionowa–Czerwona–Wróblewskiego (south), and Żeromskiego–Łąkowa–Żeligowskiego (west) streets. On the other hand, the future city centre areas were indicated as the already mentioned quadrilateral, the so-called 'red square' (Ill. 1) (Jaworski, 1961, pp. 16–17).

By the time of the competition for the city centre of Łódź was announced, at least several studies had been prepared concerning the transformation of significant parts of its city centre. The most important ones include, for example, the Socialist-Realist plans for the reconstruction and creation of a city central square from the first half of the 1950s (Łódź w walce i pracy, 1954), the concept of a central square and the 'Śródmieście I' housing complex located on Kościuszki Avenue by T. Herburt (AAH, no date) from the late 1950s (approx. 1957–1958), and the study 'Łódź — a study of the redevelopment of downtown residential districts', containing two variants ('minimum alternative' and 'maximum alternative') of the possible redevelopment of several Łódź blocks, carried out in 1957–1958 at the Institute of Urban Planning and Architecture (AAN, no date; Kowalski et al.; Maliszowa, 1959; Nowakowski et al., 1963). After the competition, several more projects were developed, including studies on the 'nests' of the new city centre of Łódź, including conceptual and implementation designs for 'nests' on Główna Street (AUMŁ, no date a; 'Z pracowni…', 1973b; Zwierko, 1973) and at the Łódź-Fabryczna railway station (AUMŁ, no date b; Zwierko, 1973). In addition, conceptual designs for the Centrum-Wschód area were created (A.P., 1972; Sobierajska, 1972; 'Z pracowni…', 1973a).

The projects varied in terms of their territorial scope, level of detail and degree of planned spatial transformation. Some of them covered a larger area (several or a dozen blocks), some single blocks or only their fragments. Some were study works presenting possible solutions or suggestions for transformations. Others were more concrete implementation projects, some of which had several versions (some differed in details, others in fundamental elements that influenced the perception of the entire concept). Some of them remained only visions on paper, others materialized, not without influence on the way the space functions or the current image of the city. Almost all of them were most influenced by the modernist trend. And although in the 1970s there was a clear revaluation regarding the way of designing and the approach to treating Łódź's heritage, modernist ideals had the greatest impact on how the 'nests' of the new city centre of Łódź were designed and then implemented.

2.3. Projects from the SARP competition for the city centre of Łódź

The future new city centre of Łódź was to be created in the area of the 'red square'. This area was also the subject of the SARP Competition No. 366 from 1964. The common feature of all the competition works was uncompromisingness, assuming

a huge scale of transformations of the centre area and a radical change in its character. The new face that the centre was to have was clearly defined by the criteria according to which the works carried out as part of the competition concerning this area of Łódź were evaluated. According to them, the scale of the proposed city centre was to be *appropriate for a 1.5 million agglomeration,* and the desired character of the place was defined as 'humanistic' and 'individualized (unique)' (Bryzek, 1966, p. 45). Describing the 'humanistic' character, it was emphasized that *the subject is a human being, that we strive to meet his needs both material and spiritual* [...]. *Certainly, the humanistic character of the centre is one that takes into account the aspirations and needs of its user to the greatest extent, both the 'model citizen' in the future, and — based on observations of existing downtowns resulting from ecological research — characteristic aspirations and needs* (Bryzek, 1966, p. 46). The 'individualized' character was largely dependent on the two previous features. As emphasized, *the distinction of the architectural expression of the city centre's objects in relation to similar ones in the rest of the city — and increases their relative scale and corresponds to the natural desires of feeling the 'otherness' of the city centre's facilities. We also understood this criterion as the need — probably obvious — for individuality, the uniqueness of the character of the city centre 'X' in relation to the city centre of other cities. The specificity of the city centre of most Polish cities is already generally crystallized, even by the presence of such or other characteristic objects, historical complexes, etc. — Łódź, on the other hand, is still waiting for its symbol* [...] (Bryzek, 1966, p. 46).

According to the designers' assumptions, the future city centre was to be an attractive and friendly place for residents. All the works assumed the implementation of a rich and diverse functional program to meet their varied needs. At the same time, however, it was assumed that residential buildings would be significantly reduced or almost completely eliminated from the city centre area (the concepts assumed leaving small fragments inhabited by 2–27 thousand residents) (Budlewski, 1965, pp. 19 and 21; Bryzek, 1966, p. 42). The new centre was to see a significant expansion of the transportation system, including the creation of a number of modern transport solutions.

All the competition proposals assumed the creation of a spatial layout distinctly different from the rest of Łódź's downtown. This is also true for proposal 05 (Kraków team: W. Cęckiewicz, Z. Gądek, S. Juchnowicz, A. Skoczek, Z. Wyrostek, J. Knapówna, R. Gajdeczka-Wójcik, M. Barbacki, Z. Haupt, T. Moździerz) (III prize, Ill. 2). Unlike other competition proposals, the spatial layout proposed in it was hierarchical and legible, which was noted in the post-competition study. *Proposal 05, in turn, is distinguished by the particular clarity of its three-element layout, whose legibility from every point of reference, including the city's skyline, is undoubtedly ensured. The authors' thesis on operating space depending on the speed of the recipient's movement is noteworthy here. A characteristic feature of this work is the use of a strong contrast in the spatial composition. This applies to both the oppositions between the three basic elements of the composition (medium zone development — greenery — the accent of a multifunctional complex) and the internal architectural contrasts between the strongly individualized low and high elements of this centre, solved with great architectural passion* (Bryzek, 1966, p. 45).

Three main strips of new buildings were visible in their entirety, built along three main axes. Two in the north-south direction (the axis defined between Sienkiewicza and Kilińskiego streets and the current Knychalskiego Street) and one in the east–west direction (the axis defined between the sequence of Składowa and Traugutta streets and Narutowicza Street). The directions of the axes, their ends, and the places where they intersected were emphasized by appropriately shaped buildings. The culmination point of the entire layout was a square, most likely constituting the forecourt of the main city railway station and the central PKS bus station, created in the area located to the northwest of the intersection of Kilińskiego Street with the extension of Moniuszki Street. Its location and the way it was built up (surrounded by the tallest buildings) may indicate that the square was seen as the main public space of the city centre. From the square, two strips emphasized by lower but elongated buildings also departed. The first of them led south to Główna Street. Its end was also accentuated by taller buildings. The second, in the western direction, led to Piotrkowska street, and in the eastern direction — to the current Knychalskiego street. From the east and west, the perspective of the strip was closed by fairly high, elongated 'panel' buildings. The character of the proposed development is shown in Ill. 3. The monumental buildings resemble the brutalist structures of London's Barbican Centre, whose main spaces are enclosed by lower, horizontally shaped buildings, while the whole is enriched by slender skyscrapers.

Another element of the discussed work worth mentioning is that it took into account the then-emerging building of the National (Grand) Theatre.

This work was the only one to consider this fact, which was also noted by the jury. The building located on the square closed the visual perspective of one of the previously mentioned strips of new development, constituting its northern end. It is worth noting that, unlike other competition works, the project proposed preserving a fairly large area of the downtown without radical transformations.

Evaluating the compositional qualities of the work, it was written *that it is characterized by great inventiveness in the overall issues related to spatial organization as well as the unity of the concept*. (*Konkurs nr 366 na centrum Łodzi*, no date). Attention was also drawn to the fact that *extreme contrasts reach the scale of dissonance, consciously directed differentiation of the type and degree of tensions can be read both in the overall spatial composition and in its fragments. The silence of greenery is adjacent to the explosion of decisive forms of skyscrapers, through a canyon with attractive forms of buildings we pass to a relatively small square, over which the high masses of buildings dominate in close proximity, overwhelming the viewer — the whole creates a complicated, rich, and surprising machinery of forms in every detail*. However, this way of building space raised doubts among the jury. Although it was recognized that *the character of the 'City Centre' is metropolitan and highly unique, the dramatization of effects seems to be too far-reaching* (*Konkurs nr 366 na centrum Łodzi*, no date) and *is not suitable for everyday coexistence* (Bryzek, 1966, pp. 46–47).

The compositional layouts of the projects that received two equal second prizes were met with much greater favour — proposal 08 (Warsaw team: B. [Bogdan] Wyporek, J. Gapiński, A. Jędraszko, B. Kuś, K. Łubieński, J. Skrzypczak, B. [Barbara] Wyporek, J. Dumnicki) (Ill. 4) and proposal 06 (Łódź team: W. Bald, K. Bald, A. Zwierko, A. Śliwiński) (Ill. 5). The 'artistic concept' of the former was described *as harmonious composition of forms in repeating layouts. The greenery and its penetration into the open enclosures of the lower zone of development, from which rhythmically arranged accents of tall buildings emerge, facilitate the creation of a layout with great spaciousness and readability, whose compositional range is not limited to the strict city centre* (Bryzek, 1966, p. 45).

In this project, two distinct but differently formed perpendicular strips of new buildings can be distinguished. One is situated along Kościuszki Avenue (the area between Zielona, Narutowicza, Sienkiewicza, and Główna streets) and the other along Główna Street (the area between Sienkiewicza, Nawrot, and Targowa streets). The first strip consisted of three similarly formed parts, whose axes in the east-west direction were the sequences of Zamenhofa–Nawrot, Struga–Tuwima, and 6 Sierpnia–Traugutta streets. Their spatial structure was built by lower pavilions accompanied by higher objects — cuboids of varying sizes situated in the north-south direction. The individual parts were separated by green wedges. The structure of the second strip differed from the first in that similar height objects were not accompanied by lower pavilions. The space around them remained rather empty.

In the entire layout of the proposed city centre, a large green area stood out, largely continuing the existing Sienkiewicza Park, contained in the area between Narutowicza, Kilińskiego, Nawrot, and Sienkiewicza streets. This concept, with its scale and uncompromising nature, may resemble Le Corbusier's Plan Voisin on the one hand, and on the other, with its clear division into functional zones (commerce, services, greenery, parking zones), refers to functionalist principles and the model of space shaping (pedestrian passages enclosed by lower pavilions and accompanied by taller buildings) initiated during the reconstruction of Rotterdam (the previously mentioned Lijnbaan complex).

In the second design (proposal 06), evaluating its 'artistic concept', attention was drawn to the fact that *the great diversity of architectural forms finds its counterpart in similar differentiation of enclosures composition. These tendencies, with an equal inclination to form enclosed spaces, reduce the spaciousness and readability of the whole* (Bryzek, 1966, p. 45). While in the case of proposal 08, certain elements of composition or readability of the proposed spatial layout of the city centre can indeed be found, in the case of proposal 06, there was rather chaos resulting from many random 'combinations' of various types of forms. The authors proposed placing new skyscrapers and pavilions among the remnants of the existing fabric, e.g., in the vicinity of exposed courtyards of tenement houses or exposed gable walls, resulting from the 'opening' of blocks. Such solutions would cause numerous spatial dissonances, as seen in Ill. 5 and Ill. 6. Although in the entire proposed 'layout', two longitudinal 'enclosures' strung along Nawrot and Tuwima Streets were slightly outlined, their enclosure was so inconsistent that it would be difficult to treat them as a carefully planned compositional layout. It is also difficult to assign this work to a specific trend of late Modernism.

In the proposed solutions for the spatial layout in both projects, it is also difficult to find a 'humanized

character' or 'intimate atmosphere' that the competition jury saw in them (regarding the spatial organization in the case of proposal 08, the jury wrote: *Accurate selection of the scale of assumptions and humanized atmosphere in the plastic layout*, while in the case of proposal 06: *Internal local spatial solutions developed with great culture, maintained in an intimate atmosphere*; (*Konkurs nr 366 na centrum Łodzi*, no date)). This happens especially when we realize the scale of the proposed transformations, and thus the scale of urban enclosures visible in the concept models. These would reach dimensions of at least several dozen by several hundred meters in many places. Additionally, these spaces would rather not be places intended for pedestrians, but ones where large expanses of planned parking lots were mainly to be found. Such solutions were present in both discussed projects. In proposal 06, this concerns the 'enclosure' along Nawrot Street, while in proposal 08, the enclosures strung along the sequences of Zamenhofa-Nawrot, Struga-Tuwima, and 6 Sierpnia-Traugutta streets. Many of the solutions contained in the competition works (especially proposal 06) regarding the way of composing or equipping the space were used in two 'nest' implementations — the area at Główna Street and the area near the Fabryczny railway station (which should not be surprising, as they were carried out by almost the same architects).

Issues related to transport played a very important role in the vast majority of the discussed projects. All the concepts assumed a significant development of transport infrastructure in the area of the future city centre. This concerned not only the development of existing types and forms of transport but also the introduction of new transport solutions that had not previously existed in Łódź. In some cases, the architects' proposals may cause astonishment, as they assumed, for example, the creation of a monorail network or helicopter stations (respectively in proposal 02 [Łódź team, J. Sadowski, H. Wachowiak, J. Wyżnikiewicz, K. Karski, Z. Nowak] and proposal 04 [Wrocław team, L. Dąbrowski, S. Malessa, J. Pudełko, T. Zipser, G. Alexewicz]). And although bold solutions regarding the transport service of the city centre were present in many studies, these were certainly among the most original. According to the designers' assumptions, the transport infrastructure was to have a very clear and readable hierarchy — from supra-local transit roads to local intra-block pedestrian routes.

Among the competition works, transport issues played the most important role in proposal 07 (Warsaw team: S. Sobolewski, H. Grabowska, B. Kasperski, T. Kowalski, B. [Bożena] Maliszowa, J. Safuta, L. Tomaszewski, B. [Bolesław] Malisz [consultation]). This concept can be seen as inspired by the idea of a linear city or O. Hansen's Linear Continuous System, in which a linear transport system played an important role (LSC was a development in urban planning theory of the structuralist concept of space organisation in his Theory of Open Form; Bizio, 2010, pp. 67–68). The solutions included in the project were also an attempt to revise the transport system contained in the city's general plan. Here too, unlike other studies, the area of the future city centre was located in a different place and took on a different shape. An elongated rectangle (a strip measuring approximately 0.6 × 2.4 km) was contained between Tuwima-Struga, Żeligowskiego, Zielona-Narutowicza streets and the planned extension of Targowa street connecting with Uniwersytecka street. Such a location and shape of the city centre were the result of the assumptions adopted by the author team. The architects thought that *the choice of city centre site in the central area should take into account the impact of:*

- *the cross-city railway line, which should facilitate access to the city centre for residents of the agglomeration and from further areas,*
- *the location in relation to the main N–S axis of the city (Kościuszki Avenue),*
- *the expansion of the city to the west and east,*
- *the consequences of the city's development in directions different from those previously dominant* [latitudinal layout instead of the previously meridional layout] (Sobolewski, 1977, pp. 357–358).

The proposed city centre strip, divided into four sectors measuring approximately 0.6 × 0.6 km, was strung along a strong *transport bundle situated along Narutowicza and Zielona Streets* (Sobolewski, 1977, p. 358) (solution diagrams in Ill. 7). This 'transport bundle' consisted of an arterial road and three different types of rail transport *at different speeds*, which were to include:

- suburban railway or metro with station spacing of 1200–1500 m,
- tram with station spacing of 600 m,
- long-distance railway with one station in the middle of the strip (Sobolewski, 1977, p. 358) (on the fragment of Zielona Street between its intersections with Piotrkowska Street and Kościuszki Avenue, almost exactly in the same place where the Łódź-Śródmieście railway station is currently being built on the cross-city line).

The adopted solutions were to ensure efficient transport service for the city centre area, with an average distance to stations of 300 m and a walking time of about 4 minutes (Sobolewski, 1977, p. 358).

These types of transport proposals did not remain without influence on the proposed spatial form of the city centre. The mentioned 'transport bundle' would be clearly visible in its space (Ill. 8). It would form a 'canyon' accumulating rail transport routes and road arteries with a system of ramps located at existing intersections and connecting individual levels of the terrain ('0' and '−1'). An example of how this solution could look in reality can be the fragment of the Łódź W–Z route rebuilt a few years ago on its section between Żeromskiego and Kilińskiego Streets.

At the same time, however, a particularly important place in the entire project received more careful spatial development. This place was the planned square bounded by Zielona, Piotrkowska, 6 Sierpnia Streets, and Kościuszki Avenue (Ill. 9). Under it, there was to be a long-distance railway stop, and on its surface, a tram stop running on an overpass along Kościuszki Avenue. The whole was surrounded by buildings (although with 'views' left into the 'transport bundle' running under it), including higher structures with geometric, minimalist and repetitive forms. These types of solutions clearly indicate the importance of this place.

Rail infrastructure also played an important role in other competition works, where different corridors for the cross-city line were proposed (in works 02, 04, and 06, it was the A. Struga and Tuwima Street corridor, and in proposal 05 — the 6 Sierpnia and Traugutta Street corridor). In none of them did its route have such a clear impact on the spatial layout of the city centre area, and the locations of the stops were not visually emphasized. At the same time, the development of other forms of rail transport (rapid urban rail or metro, trams) was also planned.

In all the works, significant development of road infrastructure was also assumed, which was to ensure convenient connections between the city centre area and the surrounding districts. Wide road arteries and complex junctions were to be accompanied by numerous parking complexes. For the project teams, the accessibility of the city centre was primarily important, while the form of the transport arteries seemed to be of secondary importance.

Although the authors of the works mentioned meeting the needs of residents, at the same time, little attention was paid to public spaces. Only in two competition works was the public and social significance of Piotrkowska Street recognized. In proposal 02 of the Łódź team, it was considered *necessary to include Piotrkowska Street as one of the main elements of the city Center's composition, both for emotional and functional reasons*. Its traditional role *as a set of functions and a characteristic spatial individual* was also noted (Metody kształtowania centrum…, 1966, pp. 58–59). In proposal 04 of the Wrocław team, it was proposed to transform it into a pedestrian zone, freed from vehicular traffic and changed into *the main pedestrian route surrounded by commerce, gastronomy, and buildings concentrating various interests of Łódź residents* (Metody kształtowania centrum…, 1966, s. 71), which could replicate solutions known from Rotterdam. This type of transformation of the function of the most important street in Łódź was intended to *specially emphasize the significance of Piotrkowska Street, based on the history and tradition of the city* (Metody kształtowania centrum…, 1966, s. 71).

Particularly the last proposal deserves recognition. It should be remembered that at that time, Łódź did not have a single public space in the city centre that was truly intended for pedestrians, serving gatherings and related user activities. The only 'traditionally' shaped square in Łódź (Wolności Square, which was already outside the planned city centre area) was primarily a transport space, similar to Piotrkowska Street itself.

3. SUMMARY AND CONCLUSIONS

The competition works presented in the article were very diverse. The way in which space was constructed differed, with some of them having a very clear urban composition, others presenting more free-flowing spatial arrangements, and some of the concepts being primarily subordinated to the transport system. There were also different approaches to the historical structure of the city, the zoning of individual functions and detailed transport solutions (the main assumptions of the projects are presented in Tab. 1.). Although not explicitly, the works reveal solutions characteristic of various modernist trends (e.g., Functionalism, the idea of linear cities or even Brutalism).

Although, according to the designers' assumptions, the future city centre was to be an attractive and user-friendly place, in reality there was little chance of this happening, as the solutions adopted by the architects were contrary to how user-friendly urban spaces should be designed. The biggest drawbacks of some of the designs include:

1. Lack of a clear composition of the overall design and hierarchy of its individual elements;
2. Large scale and lack of intimacy in most spaces, as well as a lack of clear boundaries between spaces;
3. Random relationships between new and old buildings (spatial dissonance);

4. Ignoring the context and its existing values (historical structure);
5. The dominance of the transport function.

Most of the above-mentioned features characterise the 'nest' areas developed in subsequent years on Główna Street (rebuilt into the W–Z route) and at the Łódź-Fabryczna railway station. To this day, the fragmentary nature of their implementation and the spatial dissonance between the new and old buildings (especially the random connections between new and old structures) or undeveloped, empty areas along transport arteries are striking. Large-scale urban planning assumptions proved difficult to implement. Their designs were changed many times. Construction took years, which meant that the solutions contained in them became outdated and proved unsuitable for the changing needs of citizens. They were also often criticised during their implementation.

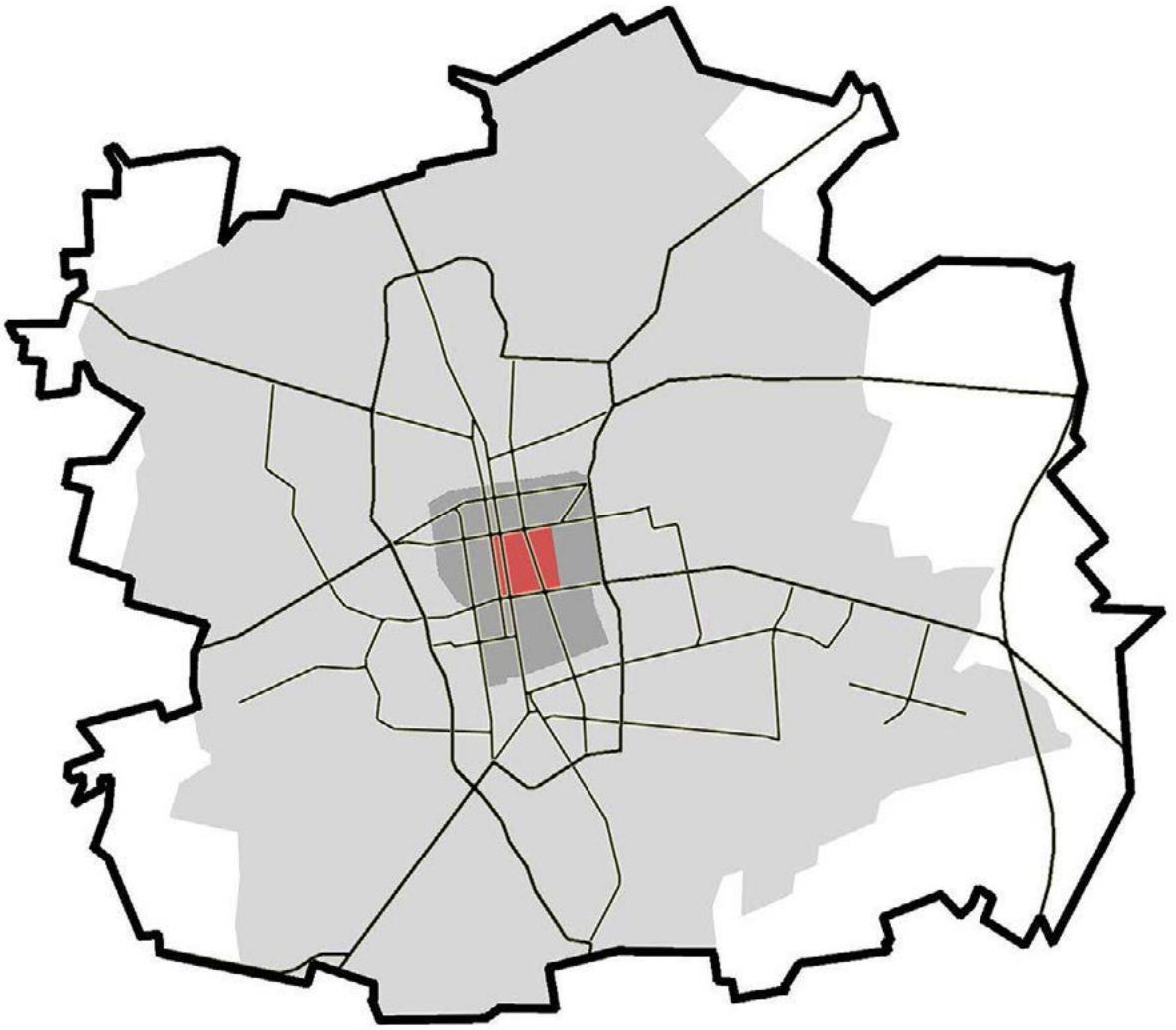
Unlike their counterparts in other cities, such as the Ściana Wschodnia in Warsaw, the city centre in Katowice, or in the context of their original plans, these areas were never completed. The final result was far from the expectations of residents and the designers' assumptions. However, apart from renovating the facades of individual buildings, no attempts were ever made to transform the complexes in order to improve the unfavourable situation (as was done, for example, in Rotterdam) or to integrate them more harmoniously into the existing city structure. Thus, it can be said that the consequences of the decisions made in the 1960s and 1970s are still being felt today.

Tab. 1. Main features of the competition projects.

Proposal number	Compositional and functional layout	Public Spaces	Transport System	Approach to heritage and relations between old and new buildings	Face of modernism
05	– three distinct compositional axes emphasized by appropriately shaped buildings; – large scale; – functional zoning	– probably accompanying the main compositional axes and at their intersections; – clearly emphasized by new buildings	– highly developed; – prominent road intersections on the outskirts of the central area	– significant demolition of the historic structure; – incorporation of the Grand Theatre building into the composition of the new building; – probably clear boundaries between the new and old structures	– the layout and scale of the spaces located along the main axes and the sketches of the proposed architecture may resemble Brutalist designs
06	– the entire development lacks a clear spatial composition; – clearly defined functional zoning	– probably planned, however, in a randomly shaped environment (e.g. in the immediate vicinity of random remnants of old buildings)	– highly developed road system; – road intersections on the outskirts of the planned centre	– significant demolition of historic fabric; – very random relationships; – new buildings situated randomly; – 'exposure' of the rear of existing properties; – exposure of side walls	– concept difficult to classify unambiguously

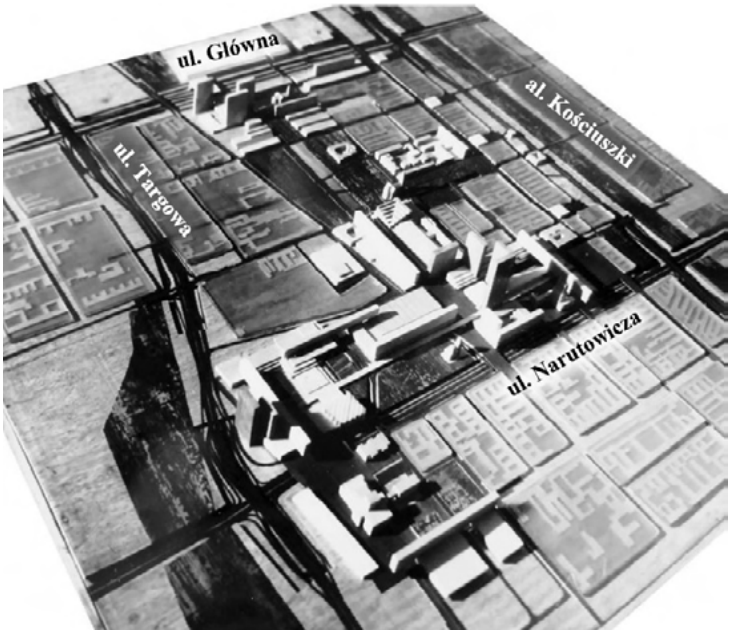
Proposal number	Compositional and functional layout	Public Spaces	Transport System	Approach to heritage and relations between old and new buildings	Face of modernism
07	– the entire concept is based on a ‘transport bundle’ forming its main axis; – the centre is located in a different place than in the case of the rest of the works; – zoning of functions	– a clearly enclosed square at the intersection of Piotrkowska Street and the ‘transport bundle’; – a system of pedestrian passages separated from traffic	– a highly developed ‘transport bundle’ (long-distance and regional railways, trams, local streets and thoroughfares), which is the main element of the entire concept	– significant demolition (in the immediate vicinity of the ‘transport bundle’; – probably clear boundaries between the new and old structures	– the uncompromising nature of the concept, its scale and the composition of the whole may resemble Le Corbusier’s models; – the way in which smaller-scale fragments are designed may, in turn, resemble Rotterdam’s Lijjbaan
08	– the whole consists of three clear strips connected to each other; – large scale of the layout; – clear zoning of functions	– probably accompanying lower pavilions; – pedestrian passages separated from vehicular traffic	– highly developed; – separation of pedestrian and car traffic; – large parking complexes in the vicinity of streets serving individual strands	– probably almost complete demolition of the existing historical structure	– the concept can be seen as inspired by the idea of a linear city or LSC; – likely geometric and minimalist architecture

Source: own elaboration.



Ill. 1. The area of the Śródmieście (dark grey colour) and the centre (‘red square’) according to the General Spatial Development Plan of the City of Łódź; directional plan for 1980. The light grey colour marks the then (1960s) area of the city. A black thick line marks the contemporary boundaries of Łódź, while thinner lines mark the main streets and road arteries (contemporary). Source: original work

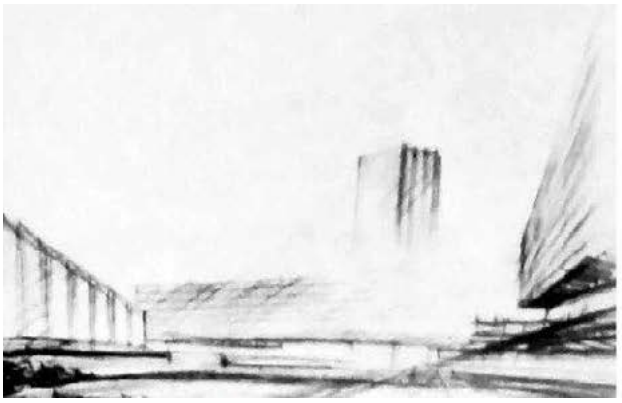
Il. 1. Obszar śródmieścia (kolor ciemnoszary) i centrum („czerwony kwadrat”) według Ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi; planu kierunkowego na rok 1980. Kolorem jasnoszarym oznaczono ówczesny (z lat 60. XX wieku) obszar miasta. Czarną grubą linią oznaczono współczesne granice Łodzi, natomiast cieńszymi liniami główne ulice i arterie drogowe (współczesne). Źródło: opracowanie własne.

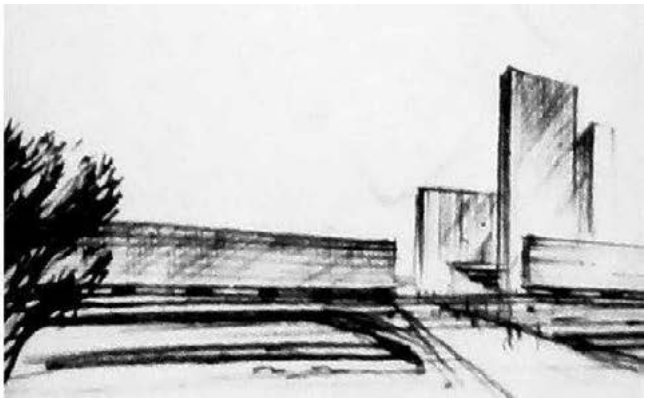


Ill. 2. Proposal 05. Strips of new buildings located along the clear main compositional axes of the site and at their intersection and ends. At the bottom, in the middle, the building of the National (Grand) Theater is visible.

Il. 2. Praca 05. Pasma nowej zabudowy zlokalizowane wzdłuż wyraźnych głównych osi kompozycyjnych założenia oraz w miejscu ich przecięcia się i krańców. U dołu, pośrodku, widoczny gmach Teatru Narodowego (Wielkiego).

Source/Źródło: Archiwum SARP, sygn. 3/5199.

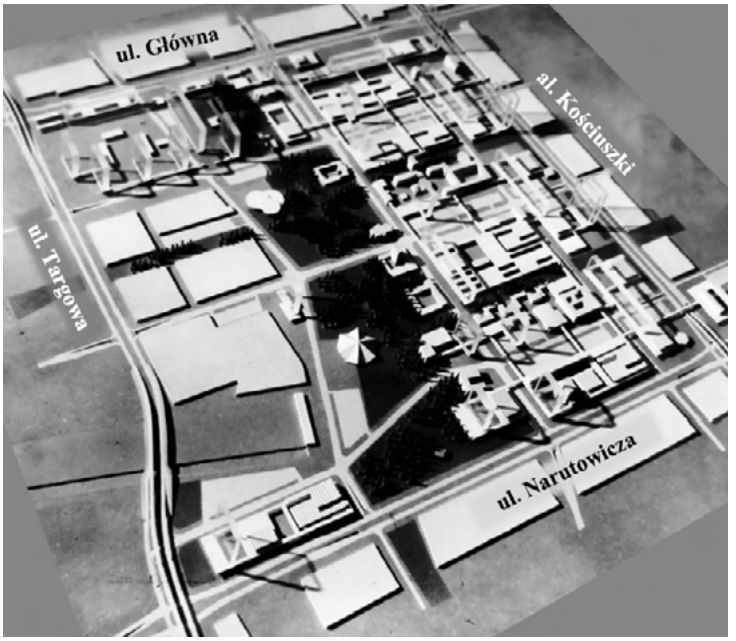




Ill. 3. Proposal 05. Sketches showing the character of the new development.

Il. 3. Praca 05. Szkice ukazujące charakter nowej zabudowy.

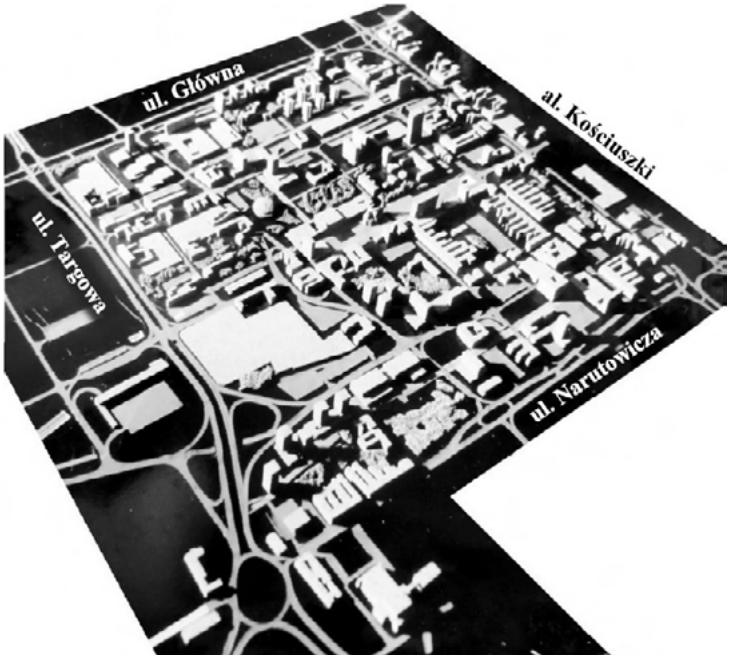
Source/Źródło: Archiwum SARP, sygn. 3/5199.



Ill. 4. Proposal 08. Strips of 'repeating layouts' visible on the model, separated by green wedges and street routes.

Il. 4. Praca 08. Widoczne na makiecie pasma „układów powtarzających się", oddzielone klinami zieleni oraz ciągami ulicznymi.

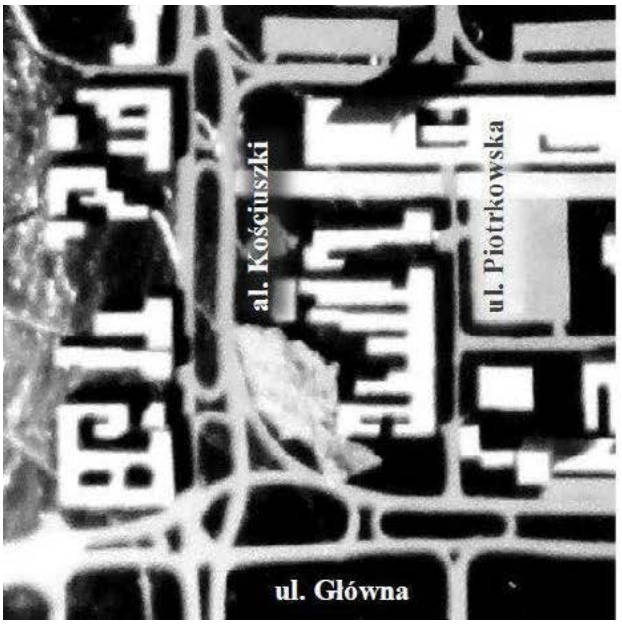
Source/Źródło: Archiwum SARP, sygn. 3/5199.



Ill. 5. Proposal 06. Visible ‘openings’ of existing blocks and new buildings randomly placed among the remains of the old fabric.

Il. 5. Praca 06. Widoczne „otwarcia” istniejących kwartałów i nowe obiekty przypadkowo rozmieszczone wśród pozostałości starej tkanki.

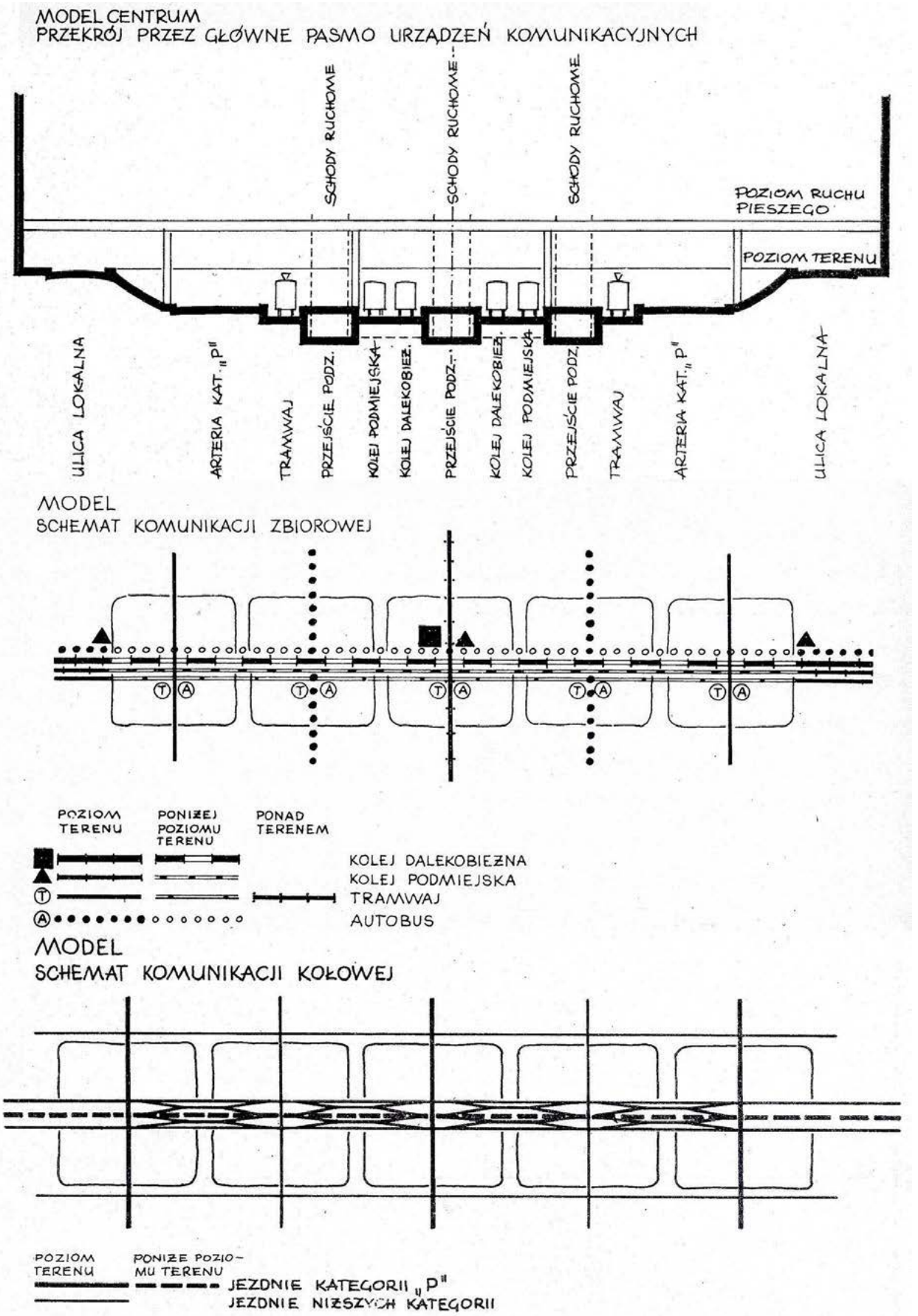
Source/Źródło: Archiwum SARP, sygn. 3/5199.



Ill. 6. Parts of proposal 06. On the left, the area of the intersection of Kosciuszki Avenue and Główna Street, on the right, the area of the intersection of Narutowicza Street and the reconstructed Targowa Street. In both cases, the ambiguous ‘spilling over’ spaces accompanying road junctions or the junctions of new and old buildings (including the ‘openings’ of the backs of existing properties) are visible.

Il. 6. Fragmenty pracy 06. Po lewej stronie okolica skrzyżowania alei Kościuszki z ulicą Główną, po prawej okolica skrzyżowania ulicy Narutowicza i przebudowanej Targowej. W obu przypadkach widoczne niejednoznaczne, „rozlewające się” przestrzenie towarzyszące węzłom drogowym czy styki nowej i starej zabudowy (w tym „otwarcia” tyłów istniejących posesji).

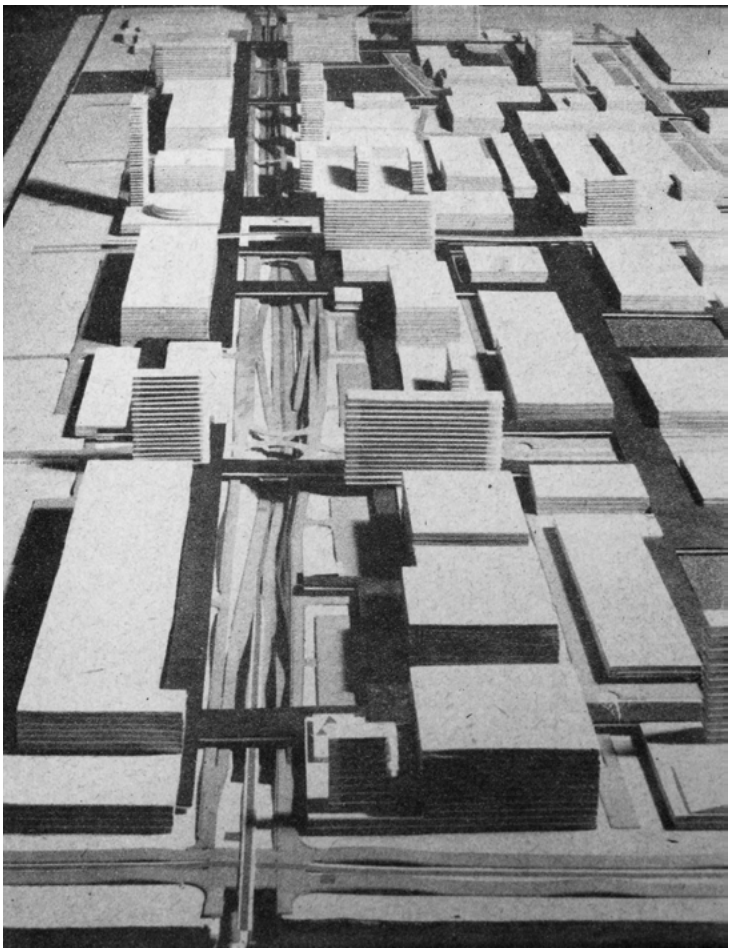
Source/Źródło: Archiwum SARP, sygn. 3/5199.



Ill. 7. ‘Transport bundle’ diagrams.

Il. 7. Schematy „wiązki komunikacyjnej”.

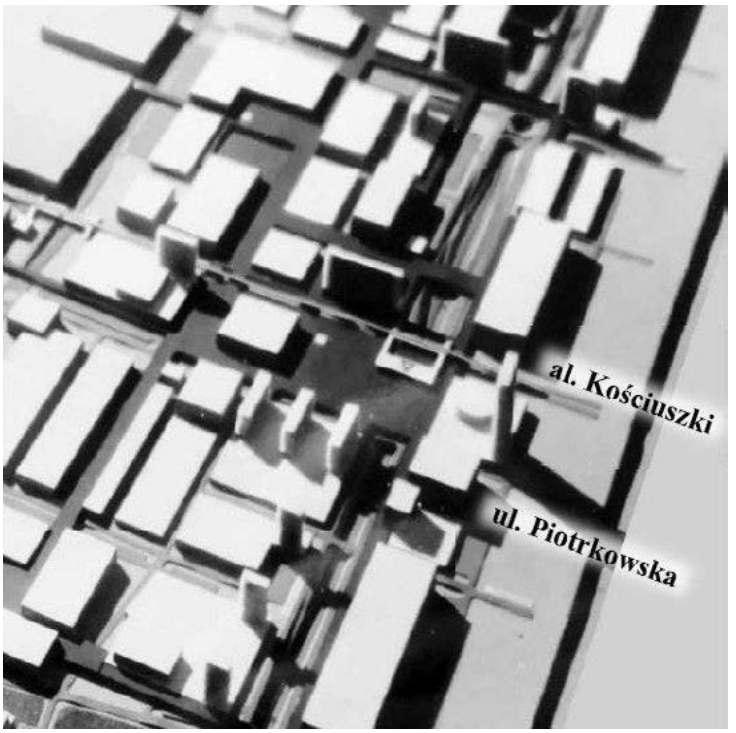
Source/Źródło: Sobolewski, 1967, pp. 75–77.



Ill. 8. Proposal 07. The illustration shows the ‘transport bundle’, which was to be formed by the string of Narutowicza and Zielona streets (view from west to east).

Il. 8. Praca 07. Na ilustracji widoczna „wiązka komunikacyjna”, którą tworzyć miał ciąg ulic Narutowicza i Zielonej (widok z zachodu na wschód).

Source/Źródło: Sobolewski, 1967), p. 81.



Ill. 9. Proposal 07. A visible fragment of the proposal, showing the square under which the long-distance railway stop was to be located, and on its surface a tram stop running on an overpass along Kościuszki Avenue; also visible are higher structures emphasizing the importance of the whole.

Il. 9. Praca 07. Widoczny fragment koncepcji przestawiający plac, pod którym znaleźć się miał przystanek kolei dalekobieżnej, a na jego powierzchni przystanek tramwaju przebiegającego na estakadzie wzdłuż alei Kościuszki; widoczne też wyższe obiekty podkreślające rangę całości.

Source/Źródło: Archiwum SARP, sygn. 3/5199.

1. WPROWADZENIE

Konkurs SARP nr 366 z 1964 roku na centrum Łodzi stanowił istotny moment przełomowy dla przekształceń łódzkiego śródmieścia. Chociaż wcześniej powstało co najmniej kilka wizji czy projektów dotyczących przekształceń tego fragmentu miasta, to jednak powstałe w latach późniejszych „gniazda" nowej zabudowy w sąsiedztwie skrzyżowania ulicy Piotrkowskiej i trasy W-Z (ciągu alei Mickiewicza i Piłsudskiego — dawnej ulicy Głównej) oraz dworca Fabrycznego są konsekwencją decyzji, które zapadły w wyniku wspomnianego konkursu. To właśnie pokonkursowe opracowanie wykonane w latach 1966–1967 w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej (MPU) nie tylko określiło rejony inwestycyjne, ale też wielkości poszczególnych elementów programu centrum i jego układ przestrzenny (Samujłło, 1973). Sam wybór obszarów realizacyjnych wynikał przede wszystkim z powodu łatwej dostępności terenów (głównie pojedynczych działek przewidzianych pod inwestycje, a nie całych kwartałów) (Wiśniewski, 1974), niekoniecznie zaś ze względów kompozycyjnych. Miejsca te były obszarami rozpoczętej, ale „niedokończonej" urbanizacji. Ich zagospodarowanie było dość chaotyczne, a na wielu fragmentach architektoniczne formy zabudowy i jej standard bardziej odpowiadały niewielkiemu niż dużemu miastu. W ciągu kilkunastu lat fragmenty śródmieścia uległy radykalnym przemianom, zupełnie też zmienił się ich charakter. Zapoczątkowane pod koniec lat 60. XX wieku zmiany mają swoje konsekwencje do dnia dzisiejszego.

1.1. Cele pracy

Celem niniejszego artykułu jest przybliżenie wybranych prac z konkursu SARP na centrum Łodzi. Część koncepcji miała istotny wpływ na projekty, które powstały niedługo później i były następnie realizowane. Chociaż wszystkie konkursowe prace wpisują się w obowiązujący w tamtym okresie nurt modernizmu, to jednocześnie każda z nich przedstawia unikalne propozycje o bardzo zróżnicowanym charakterze. Na ich podstawie widać, że powojenny modernizm nie był jednorodny, a pod pojęciem tym mogą kryć się rozwiązania będące wynikiem bardzo różnych sposobów myślenia ówczesnych architektów i urbanistów. Omawiane prace stanowią świadectwo minionych czasów. Pomimo cech wspólnych, ukazują też różne sposoby myślenia o mieście i jego przestrzeni.

Może się wydawać, że rezultaty i konsekwencje konkursu na centrum Łodzi zostały już w latach wcześniejszych szczegółowo omówione, być może jednak ponowne przyjrzenie się, z kilkudziesięcioletniej perspektywy, proponowanym w pracach rozwiązaniom będzie stanowić przyczynek do głębszej dyskusji o modernizmie. Modernizmie, który wbrew pozorom nie był taki sam.

1.2. Metody

Poniższy artykuł powstał w oparciu o zróżnicowane materiały archiwalne (przede wszystkim opracowania architektoniczno-urbanistyczne), do których dostęp uzyskano w ramach pogłębionej kwerendy. Obejmowała ona między innymi wizyty w archiwach (archiwum SARP, archiwum Akt Nowych (AAN), Archiwum Państwowe w Łodzi (APŁ) czy archiwum Urzędu Miasta Łodzi (AUMŁ). Uzupełnienie powyższych stanowią materiały pochodzące z pism branżowych, takich jak „Miasto" czy „Architektura", a także informacje z lokalnej prasy, zwłaszcza z codziennego „Głosu Robotniczego", „Dziennika Łódzkiego" oraz tygodnika „Odgłosy". Jako kolejne źródła informacji posłużyły wydawnictwa opracowywane na przykład przez Towarzystwo Urbanistów Polskich (TUP), Stowarzyszenie Architektów Polskich (SARP) czy warszawski Instytut Urbanistyki i Architektury (IUA), a także zbiory prywatne architekta A. Herburta (AAH).

1.3. Zakres

Zakres czasowy zasadniczo obejmuje lata 60. XX wieku. Występują jednak nawiązania do okresów wcześniejszych i późniejszych, w tym do teraźniejszości. Obszar terytorialny stanowi fragment tak zwanej obecnej Strefy Wielkomiejskiej Łodzi, uznawanej za najcenniejszy obszar miasta (Urząd Miasta Łodzi, 2012), szczególnie zaś jej fragment określany w latach 60. XX wieku jako „czerwony kwadrat" (obszar zawarty pomiędzy ulicami Zieloną–Narutowicza, Sterlinga–Targową, Główną (obecna al. Piłsudskiego) – Mickiewicza oraz al. Kościuszki).

1.4. Przegląd literatury

Powojenna architektura i urbanistyka Łodzi już od co najmniej kilku lat cieszy się coraz większym zainteresowaniem badaczy. Publikacje dotyczą ogółu zjawiska lub jego wybranych wątków. Jako najważniejsze wskazać można między innymi prace P. Gryglewskiego, R. Wróbla i A. Ucińskiej (2009), A. Sumorok (2010) czy wreszcie B. Ciarkowskiego i K. Stefańskiego (Ciarkowski, 2016, 2017, 2018; Stefański, Ciarkowski, 2018), w których kwestie dotyczące obszaru centrum zarysowane są w sposób dość ogólny lub też stanowią fragment szerszej całości.

Problematyka samego obszaru centrum omawiana była w co najmniej kilku innych publikacjach.

Wizję centrum z okresu międzywojnia przedstawiają J. Jagla i K. Stefański (2014). W przypadku konkursu na centrum Łodzi do najważniejszych materiałów zaliczyć trzeba opracowania i artykuły pokonkursowe (Budlewski, 1965; Przegalińska-Krüger, 1965; *Metody kształtowania centrum*…, 1966; Sobolewski, 1967, 1977), które w sposób szczegółowy opisują rozwiązania proponowane przez zespoły projektowe. Ważne są także prace późniejsze, opisujące problemy realizacyjne centrum (Zwierko, 1973; Nowak, Wiśniewski, 1974; Wiśniewski, 1974). Różnym formom przebudowy śródmieścia Łodzi poświęcone są też karty *Atlasu historycznego miasta Łodzi* (Krystkowski, 2022a), zaś szczegółowe studium przedstawiające wizje i projekty dotyczące tego obszaru stanowi rozdział pracy doktorskiej, dotyczący stricte obszaru centrum Łodzi (Krystkowski, 2022b). Z kolei analizę zmian w postrzeganiu i funkcjonalności centrum Łodzi w kontekście przemian urbanistycznych i społecznych przedstawia w swoim artykule M. Włodarczyk (2024).

2. KONKURS NA CENTRUM ŁODZI

2.1. Kontekst historyczny

Poza obszarem zniszczeń obejmujących treny getta, struktura przestrzenna Łodzi, po zakończeniu II wojny światowej, była niemal taka sama, jak przed jej rozpoczęciem. Miasto nie posiadało wyraźnie wyróżniającego się w jego tkance obszaru, który można by określić mianem centrum. Wiadomo jednak, że taką rolę pełnił niedługi fragment ulicy Piotrkowskiej, pomiędzy przecznicami ulic Narutowicza i Tuwima, o którym w międzywojniu pisano, że *jest to właściwe śródmieście Łodzi noszące już wyraźne cechy 'city'. Niesłychanie ożywiony odcinek ten — to dzielnica wielkohandlowa, obfitująca w wielkie sklepy i składy, domy bankowe, banki oraz biura administracyjne i handlowe wielu przedsiębiorstw przemysłowych łódzkich a nawet zamiejscowych* (Dylik, 1939, s. 102).

Chociaż w międzywojniu podejmowano próby porządkowania miejskiej przestrzeni, o czym pisze między innymi J. Olenderek (2004), to był to okres zbyt krótki, żeby efekty wykonywanych wtedy działań stały się widoczne w sposób wyraźny. Po kilku latach pracy, w 1935 roku, uchwalony został plan regulacyjny miasta — różne jego wersje, opracowane przez W. Michalskiego, a później T. Tołwińskiego, prezentowały szereg ciekawych rozwiązań urbanistycznych dotyczących różnych fragmentów miasta, w tym jego centrum (APŁ, brak daty). Powstawały projekty przekształceń różnych fragmentów łódzkiego śródmieścia, na przykład plany ukształtowania przedpola dworca Fabrycznego z lat 1919 i 1920) (Jagla, Stefański, 2014). Ogłoszonych i rozstrzygniętych zostało kilka konkursów architektonicznych i urbanistycznych, na przykład na budowę nowego gmachu ratusza przy placu Wolności (1927 rok), Teatru Miejskiego (1924 rok), Domu Ludowego na placu Dąbrowskiego (1926 rok), zagospodarowanie placu Dąbrowskiego oraz projekt gmachu Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego (1938 rok), opracowanie planu dzielnicy przy dworcu kolejowym Łódź Fabryczna w Łodzi (1932 rok). Pojawiła się idea „miasta urzędów", czyli dzielnicy skupiającej gmachy publiczne (koniec lat 20. XX wieku) (Holcgreber, 1930, s. 319). Zrealizowano też kilka charakterystycznych gmachów o publicznym charakterze, na przykład gmach sądu przy placu Dąbrowskiego czy Dom-Pomnik im. Marszałka J. Piłsudskiego, który obecnie jest siedzibą Łódzkiego Domu Kultury (ŁDK).

Pomimo wspomnianych wyżej wartościowych inicjatyw, dla ówczesnych władz Łodzi ważniejsza była praca u podstaw, dzięki której wielu mieszkańcom zapewniono dostęp do podstawowych usług oraz elementów infrastruktury technicznej. Ciągle więc brakowało fragmentu miasta, który skupiałby wyróżniające się pod względem architektury i funkcji budynki czy starannie ukształtowane przestrzenie miejskie, jak place czy ulice. Oczywiście istniały w Łodzi obiekty, które pozytywnie wyróżniały się na tle sąsiedniej zabudowy i mieściły różnego rodzaju instytucje. W odróżnieniu do miast podobnej wielkości było ich jednak niewiele. Często też usytuowanie gmachów w przestrzeni miejskiej oraz najbliższe ich otoczenie nie spełniało oczekiwań. Znaczne obszary miasta zabudowane były budynkami o tradycyjnej formie miejskiej kamienicy. Niejednokrotnie jednak była to zabudowa nieregularna, a przestrzeniom mocno zabudowanym towarzyszyły kontrastujące z nimi pustki. Tego rodzaju dysonanse przestrzenne mocno utrudniały jednoznaczne określenie, z jakiego rodzaju obszarem mamy do czynienia — strukturą miejską czy peryferyjną.

Istniejąca struktura przestrzenna Łodzi nie spełniała też wymagań nowej, powojennej rzeczywistości. Jak wtedy uważano, jej wadą był *brak centrum, które stałoby się ośrodkiem życia politycznego, skupiałoby najważniejsze budynki użyteczności publicznej, które swoim założeniem i monumentalnością decydowałyby o kompozycji miasta i jego sylwetce. Obecne założenie ulicy Piotrkowskiej nie spełnia tego zadania. Przy swej wielokilometrowej długości nie posiada placu nadającego się na miejsce zebrań masowych, a mały rozstaw budynków, wyznaczający szerokość ulicy, nie pozwala na rozwinięcie właści-*

wej miastu półmiljonowemu, skali demonstracji politycznych (Łyczewski, 1951, s. 9).

Czasy powojenne były okresem odbudowy całych miast lub przebudowy ich znacznych fragmentów. W wielu przypadkach zniszczenia wojenne dawały szansę na zastosowanie w praktyce i na wielką skalę modernistycznych postulatów spisanych w latach 30. w Karcie Ateńskiej i propagowanych przez środowisko architektów związanych z CIAM. Zbombardowane i w ogromnym stopniu zniszczone miasta, jak Rotterdam, Drezno, Coventry, Berlin czy Warszawa, niejednokrotnie stawały się poligonem doświadczalnym dla „nowoczesnych" rozwiązań (Gould, Gould, 2016; Racoń-Leja, 2019; Galusek, Wiśniewski, 2024). Rozluźniona zabudowa, strefowanie funkcji, dostęp do światła, powietrza i terenów rekreacyjnych, separacja ruchu pieszego od samochodowego i wzmocnienie roli transportu, stały się podstawowymi pryncypiami w procesach odbudowy, budowy nowych i przebudowy istniejących miast (w tym tych niezniszczonych lub w mniejszym stopniu dotkniętych działaniami wojennymi).

Chociaż mowa o modernizmie, to pod pojęciem tym od samego początku krył się szereg różniących się od siebie nurtów (na przykład konstruktywizm, ekspresjonizm, racjonalizm, funkcjonalizm, minimalizm). W latach 50., oprócz powszechnego entuzjazmu dla nowej architektury i urbanistyki, wśród architektów CIAM zaczęły też pojawiać się wątpliwości oraz krytyka wobec racjonalizmu i funkcjonalizmu, czego konsekwencją było rozwiązanie CIAMu w 1959 roku. Z późnego modernizmu wyodrębniły się główne nurty w postaci brutalizmu (podkreślenie znaczenia przestrzeni, konstrukcji, ekspresji użytego materiału, ale też potrzeb użytkowników), strukturalizmu (znalezienie właściwej relacji pomiędzy strukturą budowlaną obiektu i jego strukturą społeczną oraz odniesienie projektowania architektonicznego do tradycji miejsca i form archetypicznych) czy metabolizmu (hierarchiczne struktury przypominające drzewa lub fraktale).

Modernizm przybierał też różne lokalne odmiany, w przypadku Europy, takie jak na przykład socmodernizm (Miłobędzki, 1994) czy modernizm skandynawski. Pierwszy z nich jest charakterystyczny dla krajów dawnego bloku wschodniego, pozostających w orbicie wpływów ZSRR. Drugi z kolei dla państw północnej Europy, w których proste architektoniczne formy „zmiękczano" stosowaniem naturalnych materiałów. Dodatkowo niektóre z realizowanych tam układów urbanistycznych czerpały zarówno z idei miast ogrodów E. Howarda (w kontekście bezpośredniego dostępu do natury) i modernizmu (architektura), jak na przykład fińska Tapiola, będąca przykładem „leśnego miasta" (fin. *metsäkaupunki*) (Hautamäki, Donner, 2022, s. 252).

Idea miasta ogrodu nie była jedyną, z której chętnie korzystano. Oprócz oczywistych odwołań do corbusierowskich modeli planowania miast (plan Voisin czy miasto promienne), w powstających w tamtym czasie projektach urbanistycznych doszukiwać się można inspiracji koncepcjami miast liniowych (A. Sorya y Mata, N. A. Milutin), jednostek sąsiedzkich (C. Perry) czy osiedli satelitarnych rozmieszczonych wokół dużego miasta (R. Unwin).

Jednym z najbardziej znanych przykładów modelowego rozwiązania publicznej przestrzeni handlowej, stanowiącym jednocześnie serce tworzonego od nowa centrum miasta, jest kompleks usługowy Lijnbaan w Rotterdamie zbudowany w latach 1949–1953. Realizacja ta stała się inspiracją dla innych miast europejskich (w tym warszawskiej Ściany Wschodniej, zbudowanej w latach 1958–1969 (Marciniak, 2018, s. 61)). Tutaj też po raz pierwszy wyraźnie oddzielono ruch pieszy od kołowego. Pomimo początkowego entuzjazmu projekt centrum Rotterdamu nie spełniał oczekiwań mieszkańców i był krytykowany już w latach 60. Nie udało się stworzyć tętniącego życiem obszaru miasta, co było spowodowane między innymi strefowaniem funkcji czy rozerwaniem przestrzeni publicznych barierami komunikacyjnymi (Racoń-Leja, 2019, s. 186–188, 192).

Przekształcane były też ośrodki niezniszczone podczas wojny. Radykalnej przebudowy doczekała się historyczna część Sztokholmu (szw. *Norrmalmsregleringen*) (Barczyk, 2019), trwająca od lat 50. do 70., krytykowana w latach późniejszych między innymi za bezkompromisowe podejście względem historycznej spuścizny.

W Polsce podobne działania dotyczyły między innymi Katowic i Poznania. Realizacja nowego centrum w „przemysłowej stolicy Polski" (1959–1974) przez niektórych uznawana jest jako *wyjątkowa inwestycja w skali całego kraju, dla której trudno jest znaleźć porównanie, ze względu na jej kompleksowość, konsekwencję w realizacji, bogactwo rozwiązań i różnorodność użytych form* (Gzowska, 2015, s. 47, cyt. za: Cymer, 2019, s. 226). Znacznie skromniejsza, ale też niezwykle charakterystyczna, jest realizacja poznańska (1965–1972), gdzie — zwłaszcza w kontekście architektury — doszukiwać się można inspiracji ze wspomnianego już Sztokholmu (Marciniak, 2018, s. 67). W obu przypadkach również wyburzone zostały fragmenty historycznej zabudowy, chociaż nie w takiej skali, jak w szwedzkiej stolicy.

W takim wielowątkowym kontekście rodziły się plany przekształceń centrum Łodzi.

2.2. Centrum, *city* czy śródmieście?

Według powojennych założeń planistycznych centrum miało dopiero zostać wyodrębnione z większego fragmentu łódzkiego śródmieścia. Samo jednak określenie terenów śródmieścia i centrum nie było tuż po wojnie oczywiste. Nie do końca oczywiste były też same pojęcia „centrum" i „śródmieście". Terminy te jeszcze przez ponad dwie powojenne dekady nie były jednoznacznie zdefiniowane. Stosowano je niejednokrotnie zamiennie, określając jedno mianem drugiego (przykładowo C. Jaworski, kierownik łódzkiej Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, określając jako centrum obszar śródmieścia, a śródmieście jako centrum, opisywał oba obszary, między innymi przedstawiając założenia Ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego Łodzi na łamach „Miasta" w 1961 roku) (Jaworski, 1961). Niekiedy zaś używano tylko terminu śródmieście w odniesieniu do centralnych obszarów miasta.

I chociaż jednym z celów konkursu SARP nr 366 na centrum Łodzi (1964 rok) było *opracowanie koncepcji ukształtowania przestrzennego centrum na tle śródmieścia Łodzi* (*Metody kształtowania centrum…*, 1966, s. 5), co sugerowałoby, że oba pojęcia były jasno zdefiniowane, to w rzeczywistości tak nie było. Świadczą o tym chociażby wypowiedzi autorów prac wykonanych w ramach konkursu oraz innych architektów i urbanistów biorących udział w dyskusji w ramach pokonkursowej konferencji zorganizowanej przez łódzkie koło TUP i oddział SARP, którzy obu terminów używali zamiennie, co bywało problematyczne. Jak wskazywał w swojej wypowiedzi podczas pokonkursowej konferencji S. Juchnowicz, jeden ze współautorów konkursowej pracy, *znaczną trudność w rozwijaniu metod projektowania* (centrum miasta) *i prowadzenia dyskusji na temat centrów miejskich stanowią braki pojęciowe i metodologiczne, i tak na przykład centrum miasta, określenie tak często używane w języku codziennym, w badaniach i pracach projektowych nie precyzuje jednocześnie, o jaki właściwie obszar chodzi, jaki jest jego zasięg*. (…) (*Metody kształtowania centrum…*, 1966, s. 113).

Niektórzy z architektów i urbanistów, określając obszar śródmieścia lub centrum, stosowali pojęcie *city*, co jeszcze bardziej komplikowało terminologiczne zamieszanie. Terminu tego chętnie też używano w prasie codziennej, w której opisywano postępy projektowania i budowy fragmentów nowego centrum Łodzi, pisząc na przykład o łódzkiej (dzielnicy) *'city'*, *typowym wielkomiejskim 'city'*, śródmiejskim *'city'*, *wieżowcach 'city'* czy *'city' z prawdziwego zdarzenia* (Włodkowski, 1965; Samujłło, 1967; AP, 1969; Zwierko, 1969; Bąbiński, 1970; m. m., 1973).

Zasięg obszarów określanych terminami śródmieścia i centrum (*city*) był różny, w zależności od opracowania. Różna była też ich wielkość. Ostatecznie, w pierwszym obowiązującym powojennym Ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi, planie kierunkowym na rok 1980, jako śródmieście określono obszar o powierzchni ok. 990 ha, zawarty pomiędzy dzisiejszymi ulicami Ogrodową–Północną (północ), Kopcińskiego–Przędzalnianą (wschód), Milionową–Czerwoną–Wróblewskiego (południe) i Żeromskiego–Łąkową–Żeligowskiego (zachód). Z kolei jako tereny przyszłego centrum wskazano wspomniany już czworobok, tak zwany „czerwony kwadrat" (Il. 1) (Jaworski, 1961, s. 16–17).

Do momentu ogłoszenia konkursu na centrum Łodzi powstało co najmniej kilka opracowań dotyczących przekształceń znacznych fragmentów jej śródmieścia. Do najważniejszych należą na przykład: socrealistyczne plany przebudowy i utworzenia centralnego placu miasta z pierwszej połowy lat 50. (Łódź w walce i pracy, 1954), koncepcja placu centralnego i zespołu mieszkaniowego „Śródmieście I", położonego przy alei Kościuszki, autorstwa T. Herburta (AAH, brak daty), z końca lat 50. (ok. 1957–1958) czy praca Łódź — studium przebudowy śródmiejskich dzielnic mieszkaniowych, zawierająca dwa warianty („alternatywę minimalną" i „alternatywę maksymalną") możliwej przebudowy kilku łódzkich kwartałów, wykonana w latach 1957–1958 w Instytucie Urbanistyki i Architektury (AAN, brak daty; Kowalski i in.; Maliszowa, 1959; Nowakowski i in., 1963). Po konkursie powstało kilka kolejnych projektów, między innymi opracowania dotyczące obszarów „gniazdowych" nowego centrum Łodzi, w tym projekty koncepcyjne i realizacyjne „gniazd" przy ulicy Głównej (AUMŁ, brak daty a; *Z pracowni...*, 1973b; Zwierko, 1973) oraz przy dworcu Fabrycznym (AUMŁ, brak daty b; Zwierko, 1973). Oprócz wyżej wspomnianych, powstawały także projekty koncepcyjne obszaru Centrum-Wschód (A.P., 1972; Sobierajska, 1972; *Z pracowni…*, 1973a.

W projektach różny był zasięg terytorialny, stopień szczegółowości czy stopień planowanych przekształceń przestrzennych. Część z nich obejmowała swoim zasięgiem większy obszar (kilka lub kilkanaście kwartałów), część pojedyncze kwartały lub tylko ich fragmenty. Niektóre stanowiły prace studialne przedstawiające możliwe rozwiązania czy sugestie przekształceń. Inne były z kolei bardziej konkretnymi projektami realizacyjnymi, z których część posiadała kilka wersji (niektóre różniły się szczegółami, inne zasadniczymi elementami, które wpływały na odbiór całości założenia). Część z nich

została tylko wizjami na papierze, inne zmaterializowały się, nie pozostając bez wpływu na sposób funkcjonowania przestrzeni czy dzisiejszy obraz miasta. Niemal na wszystkie największy wpływ miał nurt modernistyczny. I chociaż w latach 70. XX wieku doszło do wyraźnego przewartościowania dotyczącego sposobu projektowania oraz podejścia do traktowania łódzkiej spuścizny, to jednak modernistyczne ideały w największym stopniu oddziaływały na to, w jaki sposób projektowano, a następnie realizowano „gniazda" nowego centrum Łodzi.

2.3. Projekty z konkursu SARP na centrum Łodzi

Przyszłe, nowe centrum Łodzi powstać miało na obszarze „czerwonego kwadratu", który był także przedmiotem Konkursu SARP nr 366 z 1964 roku. Cechą wspólną wszystkich konkursowych prac była bezkompromisowość, zakładająca ogromną skalę przeobrażeń obszaru centrum oraz radykalną zmianę jego charakteru. Nowe oblicze, jakie posiadać miało centrum, w sposób wyraźny określały kryteria, według których oceniano prace wykonane w ramach konkursu dotyczącego tego obszaru Łodzi. Według nich skala proponowanego centrum miała być *właściwa dla 1,5-milionowej aglomeracji*, zaś pożądany charakter miejsca określono mianem „humanistycznego" i „zindywidualizowanego (unikalnego)" (Bryzek, 1966, s. 45). Opisując „humanistyczny" charakter podkreślano, że: *przedmiotem jest człowiek, że dążymy do zaspokojenia jego potrzeb tak materialnych, jak i duchowych* (…). *Na pewno charakter humanistyczny centrum to taki, który uwzględnia w najszerszej mierze dążenia i potrzeby jego użytkownika, zarówno „wzorcowy model" idealnego obywatela w przyszłości, jak i — na podstawie obserwacji istniejących śródmieść wynikające z badań ekologicznych charakterystyczne dążenia i potrzeby* (Bryzek, 1966, s. 46). „Zindywidualizowany" charakter, w dużym stopniu zależny był od dwóch wcześniejszych cech. Jak podkreślano: *wyodrębnienie wyrazu architektonicznego obiektów centrum w stosunku do podobnych w pozostałej części miasta — i zwiększa ich względną skalę i odpowiada naturalnym pragnieniom odczuwania „inności" urządzeń centrum. Kryterium to rozumieliśmy również jako potrzebę — chyba oczywistą — indywidualności, niepowtarzalności charakteru centrum miasta „X" w stosunku do centrum innych miast. Specyfika centrum większości miast polskich jest już na ogół skrystalizowana, choćby przez obecność takich czy innych charakterystycznych obiektów, zespołów zabytkowych itp. — Łódź natomiast czeka jeszcze na swój symbol* (…) (Bryzek, 1966, s. 46).

Według założeń projektantów przyszłe centrum miało być miejscem atrakcyjnym i przyjaznym mieszkańcom. We wszystkich pracach zakładano realizację bogatego i zróżnicowanego programu funkcjonalnego, w celu zaspokojenia ich zróżnicowanych potrzeb. Jednocześnie zakładano jednak znaczne ograniczenie lub prawie całkowitą eliminację z obszaru centrum zabudowy mieszkaniowej (koncepcje zakładały pozostawienie jej niewielkich fragmentów, zamieszkiwanych przez 2–27 tys. mieszkańców) (Budlewski, 1965, s. 19, 21; Bryzek, 1966, s. 42). Nowe centrum miało się także doczekać znacznej rozbudowy systemu transportowego, w tym powstania szeregu nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych.

Wszystkie konkursowe propozycje zakładały stworzenie układu przestrzennego wyraźnie innego od reszty łódzkiego śródmieścia. Nie inaczej jest z pracą 05 zespołu krakowskiego w składzie: W. Cęckiewicz, Z. Gądek, S. Juchnowicz, A. Skoczek, Z. Wyrostek, J. Knapówna, R. Gajdeczka-Wójcik, M. Barbacki, Z. Haupt, T. Moździerz, który otrzymał III nagrodę (Il. 2). W odróżnieniu od innych konkursowych propozycji, układ przestrzenny w niej zaproponowany był zhierarchizowany i czytelny, na co zwrócono uwagę w pokonkursowym opracowaniu.

Projekt 05 z kolei odznacza się szczególną przejrzystością swego trójelementowego układu, którego czytelność z każdego punktu odniesienia, z sylwetą miasta łącznie, jest bez wątpliwości zapewniona. Zasługuje tu na uwagę teza autorów operowania przestrzenią w zależności od szybkości poruszania się odbiorcy wrażeń. Charakterystyczną cechę tej pracy stanowi posługiwanie się w kompozycji przestrzennej zdecydowanym kontrastem. Dotyczy to zarówno przeciwstawień pomiędzy trzema podstawowymi elementami kompozycji (zabudowa średniej strefy — zieleń — akcent wielofunkcyjnego zespołu), jak i wewnętrznych skontrastowań architektonicznych pomiędzy silnie zindywidualizowanymi niskimi i wysokimi elementami tego rozwiązanego z dużą pasją architektoniczną ośrodka (Bryzek, 1966, s. 45).

W całości widoczne były trzy główne pasma nowej zabudowy, zbudowane wzdłuż trzech głównych osi. Dwa w kierunku północ-południe (oś wyznaczona między ulicami Sienkiewicza i Kilińskiego oraz obecnej ulicy Knychalskiego) i jedno w relacji wschód-zachód (oś wyznaczona pomiędzy ciągiem ulic Składowej i Traugutta a Narutowicza). Kierunki osi, ich krańce oraz miejsca ich przecięcia się zostały podkreślone odpowiednio formowaną zabudową. Miejscem kulminacyjnym całości układu był plac, najprawdopodobniej stanowiący

przedpole głównego miejskiego przystanku kolejowego i śródmiejskiego dworca PKS, utworzony na obszarze położonym po północno-zachodniej stronie skrzyżowania ulicy Kilińskiego z przedłużeniem Moniuszki. Jego usytuowanie oraz sposób obudowy (otoczony był najwyższym obiektami), świadczyć mogą o tym, że plac widziano jako główną przestrzeń publiczną centrum. Od placu odchodziły też dwa pasma podkreślone niższymi, ale podłużnymi budynkami. Pierwsze z nich prowadziło na południe, do ulicy Głównej. Jego kraniec również zaakcentowany został wyższą zabudową. Drugie, w kierunku zachodnim, prowadziło do ulicy Piotrkowskiej, we wschodnim natomiast — do obecnej ulicy Knychalskiego. Od wschodu i zachodu perspektywy pasma zamykały dość wysokie, podłużne „deskowce". Charakter proponowanej zabudowy oddaje il. 3. Monumentalne gmachy przypominają brutalistyczne obiekty londyńskiego Barbican Centre, którego główne przestrzenie ograniczone są niższymi, horyzontalnie ukształtowanymi obiektami, natomiast całość wzbogacają smukłe wysokościowce.

Kolejnym elementem omawianej pracy, o którym warto wspomnieć, jest to, że uwzględniono w niej powstający wtedy gmach Teatru Narodowego (Wielkiego). Praca ta jako jedyna uwzględniała ten fakt, na co zwróciło też uwagę jury. Usytuowany na placu budynek zamykał perspektywę widokową jednego ze wspomnianych wcześniej pasm nowej zabudowy, stanowiąc jego północny kraniec. Warto podkreślić, że w przeciwieństwie do innych konkursowych prac, w projekcie proponowano zachowanie dość dużego obszaru śródmieścia bez radykalnych przekształceń.

Oceniając walory kompozycyjne pracy pisano, że *cechuje* (ją) *duża inwencja w całokształcie zagadnień związanych z organizacją przestrzenną, jak i jedność koncepcji*. (…) (Konkurs nr 366 na centrum Łodzi, brak daty). Zwracano też uwagę, że: *skrajne kontrasty dochodzą do skali dysonansu, świadomie reżyserowane różnicowanie rodzaju i stopnia napięć da się odczytać i w całości kompozycji przestrzennej i w jej fragmentach. Cisza zieleni sąsiaduje z wybuchem zdecydowanych form wieżowców, kanionem o atrakcyjnych formach obudowy przechodzimy na względnie niewielki plac, nad którym dominują w bezpośredniej bliskości przytłaczające widza wysokie ich bryły — całość tworzy skomplikowaną, bogatą i zaskakującą każdym szczegółem maszynerię form*. Taki sposób budowy przestrzeni budził jednak wątpliwości jury. Chociaż uznano, że *charakter „Centrum" jest wielkomiejski i wybitnie unikalny*, (to) *dramatyzowanie efektów wydaje się zbyt daleko posunięte* (Konkurs nr 366 na centrum Łodzi, brak daty) i *nie nadaje się do współżycia na co dzień* (Bryzek, 1966, s. 46–47).

Z dużo większą przychylnością spotkały się za to „układy kompozycyjne" projektów, które otrzymały dwie równorzędne II nagrody. Są to: praca 08 zespołu warszawskiego w składzie: B. (Bogdan) Wyporek, J. Gapiński, A. Jędraszko, B. Kuś, K. Łubieński, J. Skrzypczak, B. (Barbara) Wyporek, J. Dumnicki (il. 4) oraz praca 06 zespołu łódzkiego w składzie: W. Bald, K. Bald, A. Zwierko, A. Śliwiński (il. 5). O „koncepcji plastycznej" pierwszej z nich pisano, że: *polega na harmonijnym komponowaniu form w układach powtarzających się. Zieleń i jej przenikanie do otwartych wnętrz niższej strefy zabudowy, z której wyrastają rytmicznie rozmieszczone akcenty budynków wysokich, ułatwia stworzenie układu o dużej przestrzenności i czytelności, którego zasięg kompozycyjny nie ogranicza się do ścisłego centrum* (Bryzek, 1966, s. 45).

W projekcie tym wyróżnić można dwa wyraźne, ale różnie uformowane, prostopadłe do siebie pasma nowej zabudowy. Jedno usytuowane wzdłuż alei Kościuszki (obszar pomiędzy ulicami Zieloną, Narutowicza, Sienkiewicza i Główną) i drugie — wzdłuż ulicy Głównej (obszar pomiędzy ulicami Sienkiewicza, Nawrot i Targową).

Pierwsze z pasm składało się z trzech podobnie do siebie uformowanych części, których osie w kierunku wschód-zachód stanowiły ciągi ulic Zamenhofa–Nawrot, Struga–Tuwima oraz 6 Sierpnia–Traugutta. Ich strukturę przestrzenną budowały niższe pawilony, którym towarzyszyły wyższe obiekty — sytuowane w kierunku północ-południe prostopadłościany o zróżnicowanych gabarytach. Poszczególne części były od siebie oddzielone klinami zieleni. Struktura drugiego z pasm różniła się od pierwszego tym, że podobnym obiektom wysokościowym nie towarzyszyły niższe pawilony. Przestrzeń wokół nich pozostawała raczej pusta.

Koncepcja ta, swoją skalą i bezkompromisowością, z jednej strony przypominać może corbusierowską koncepcję Plan Voisin, z drugiej zaś, z jej wyraźnym podziałem na strefy funkcjonalne (handel, usługi, zieleń, strefy przeznaczone na parkingi), odwołuje się do funkcjonalistycznych pryncypiów oraz modelu kształtowania przestrzeni (pasaże piesze obudowane niższymi pawilonami i towarzyszącymi im wyższymi obiektami) zapoczątkowanego podczas odbudowy Rotterdamu (wspomniany już kompleks Lijnbaan).

W całości układu proponowanego centrum wyraźnie wyróżniał się też rozległy obszar zielony, stanowiący w dużym stopniu kontynuację istniejącego parku Sienkiewicza, zawarty w obszarze

pomiędzy ulicami Narutowicza, Kilińskiego, Nawrot i Sienkiewicza.

W drugim projekcie (praca 06), oceniając jego „koncepcję plastyczną", zwracano uwagę na to, że *duże zróżnicowanie form architektonicznych znajduje swój odpowiednik w podobnym różnicowaniu kompozycji wnętrz. Te tendencje, przy równoznacznej skłonności do formowania wnętrz zamkniętych zmniejszają przestrzenność i czytelność całości* (Bryzek, 1966, s. 45). O ile w przypadku pracy 08 faktycznie można doszukać się pewnych elementów kompozycji czy czytelności proponowanego układu przestrzennego centrum, tak w przypadku pracy 06 widoczny był raczej chaos wynikający z wielu przypadkowych „zestawień" różnego rodzaju brył. Autorzy proponowali rozmieszczenie nowych wieżowców i pawilonów wśród pozostałości istniejącej tkanki, na przykład w sąsiedztwie odsłoniętych podwórzy kamienic czy eksponowanych ścian szczytowych, będących wynikiem „otwierania" kwartałów. Tego rodzaju rozwiązania powodowałyby powstanie licznych dysonansów przestrzennych, co widoczne jest na il. 5 i il. 6. Chociaż w całości proponowanego „układu" lekko zarysowały się dwa podłużne „wnętrza" nanizane na ulice Nawrot i Tuwima, to ich obudowa była na tyle niespójna, że trudno byłoby je traktować jako starannie zaplanowany układ kompozycyjny. Pracę tę trudno też przyporządkować do konkretnego nurtu późnego modernizmu.

W proponowanych w obu projektach rozwiązaniach dotyczących układu przestrzennego trudno też doszukać się „zhumanizowanego charakteru" czy „kameralnego nastroju", które dostrzegło w nich konkursowe jury. O organizacji przestrzennej w przypadku pracy 08 jury napisało: *Trafny dobór skali założeń oraz zhumanizowanego nastroju w układzie plastycznym*, natomiast w przypadku pracy 06: *Wewnętrzne lokalne rozwiązania przestrzenne opracowane z dużą kulturą, utrzymane w kameralnym nastroju* (Konkurs nr 366 na centrum Łodzi, brak daty). Dzieje się tak zwłaszcza wtedy, kiedy uświadomimy sobie skalę proponowanych przekształceń, a tym samym skalę wnętrz urbanistycznych widocznych na modelach koncepcji. Te w wielu miejscach osiągałyby wymiary minimum kilkudziesięciu na kilkaset metrów. Dodatkowo przestrzenie te raczej nie byłyby miejscami przeznaczonymi dla pieszych, lecz takimi, w których głównie znaleźć się miały planowane wielkie połacie parkingów. Tego rodzaju rozwiązania występowały w obu omawianych projektach. W pracy 06 dotyczy to „wnętrza" wzdłuż ulicy Nawrot, natomiast w pracy 08 — wnętrz nanizanych na ciągi ulic Zamenhofa–Nawrot, Struga–Tuwima oraz 6 Sierpnia–Traugutta. Wiele z zawartych w konkursowych pracach rozwiązań (zwłaszcza pracy 06), dotyczących sposobu komponowania czy wyposażania przestrzeni, zostało wykorzystanych w dwóch realizacjach „gniazdowych" — obszarze przy ulicy Głównej oraz w pobliżu dworca Fabrycznego (co nie powinno dziwić, gdyż były one wykonane przez niemal tych samych architektów).

Zagadnienia związane z komunikacją odgrywały bardzo ważną rolę w zdecydowanej większości omawianych projektów. We wszystkich koncepcjach zakładano zdecydowany rozwój infrastruktury transportowej na obszarze przyszłego centrum. Dotyczyło to nie tylko rozwoju istniejących rodzajów i form transportu, lecz także wprowadzania nowych rozwiązań komunikacyjnych, dotychczas w Łodzi niewystępujących. W niektórych przypadkach propozycje architektów mogą powodować zdumienie, gdyż zakładano na przykład powstanie sieci kolei jednoszynowej czy też dworców dla helikopterów (odpowiednio w pracy 02 zespołu łódzkiego w składzie: J. Sadowski, H. Wachowiak, J. Wyżnikiewicz, K. Karski, Z. Nowak oraz w pracy 04 zespołu wrocławskiego w składzie: L. Dąbrowski, S. Malessa, J. Pudełko, T. Zipser, G. Alexewicz). I chociaż śmiałe rozwiązania dotyczące obsługi komunikacyjnej centrum obecne były w wielu opracowaniach, dwa wyżej wymienione z pewnością należały do najoryginalniejszych. Według założeń projektantów infrastruktura transportowa posiadać miała bardzo wyraźną i czytelną hierarchię — od ponadlokalnych dróg przelotowych, do lokalnych wewnątrzkwartałowych ciągów pieszych.

Spośród prac konkursowych zagadnienia komunikacyjne odegrały najistotniejszą rolę w pracy 07 zespołu warszawskiego w składzie: S. Sobolewski, H. Grabowska, B. Kasperski, T. Kowalski, B. (Bożena) Maliszowa, J. Safuta, L. Tomaszewski, B. (Bolesław) Malisz (konsultacja)). W koncepcji tej można doszukiwać się pewnych inspiracji ideą miasta liniowego czy Linearnym Systemem Ciągłym O. Hansena, w których to liniowy system komunikacyjny odgrywał istotną rolę (LSC był rozwinięciem w teorii urbanistycznej strukturalistycznej koncepcji sposobu organizacji przestrzeni Teorii Formy Otwartej jego autorstwa (Bizio, 2010, s. 67–68)). Zawarte w projekcie rozwiązania stanowiły też próbę rewizji systemu transportowego zawartego w planie ogólnym miasta. Tutaj też, w odróżnieniu do innych opracowań, obszar przyszłego centrum został zlokalizowany w innym miejscu i przybrał inny kształt. Wydłużony prostokąt (pasmo o wymiarach około 0,6 × 2,4 km) zawarto pomiędzy ulicami Tuwima–Struga, Żeligowskiego, Zieloną–Narutowicza i planowanym przedłużeniem Targowej, łączącym się

z ulicą Uniwersytecką. Taka lokalizacja oraz kształt centrum były wynikiem przyjętych przez zespół autorski założeń. Architekci sądzili, że *przy wyborze terenów centrum na obszarze centralnym należy uwzględnić wpływ:*

- *kolei średnicowej, która powinna ułatwić mieszkańcom aglomeracji i z dalszych obszarów dojazd do centrum,*
- *położenia względem głównej osi N-S miasta (aleja Kościuszki),*
- *miasta na zachodzie i wschodzie,*
- *konsekwencji wystąpienia w rozwoju miasta odmiennych kierunków od dotychczas dominujących* (układ równoleżnikowy zamiast dotychczasowego południkowego) (Sobolewski, 1977, s. 357–358).

Proponowane przez nich pasmo centrum podzielone na cztery sektory o wymiarach około 0,6 × 0,6 km, nanizane zostało na *silną wiązkę komunikacyjną usytuowaną wzdłuż ulic Narutowicza i Zielonej* (Sobolewski, 1977, s. 358) (schematy rozwiązania na il. 7). Owa „wiązka komunikacyjna" składała się z arterii drogowej oraz trzech rożnych rodzajów transportu szynowego *o różnych szybkościach*, do których należeć miały:

- kolej podmiejska lub metro o rozstawie przystanków 1200–1500 m,
- tramwaj o rozstawie przystanków 600 m,
- kolej dalekobieżna o jednym przystanku w środku pasma (Sobolewski, 1977, s. 358) (na fragmencie ulicy Zielonej, pomiędzy jej skrzyżowaniami z ulicą Piotrkowską oraz aleją Kościuszki, czyli niemal idealnie w tym samym miejscu, w którym obecnie powstaje przystanek kolejowy Łódź-Śródmieście na realizowanej linii średnicowej).

Przyjęte rozwiązania miały zapewnić sprawną obsługę komunikacyjną obszaru centrum, przy średniej odległości do przystanków wynoszącej 300 m i czasie dojścia wynoszącym około 4 minuty (Sobolewski, 1977, s. 358).

Tego rodzaju propozycje komunikacyjne nie pozostały bez wpływu na proponowaną formę przestrzenną centrum. Wspomniana „wiązka komunikacyjna" byłaby wyraźnie widoczna w jego przestrzeni (il. 8). Stanowiłaby „wąwóz" kumulujący szlaki komunikacji torowej i arterii drogowej z systemem ramp zlokalizowanych przy istniejących przecznicach i łączących poszczególne poziomy terenu („0" i „-1"). Jako przykład tego, jak rozwiązanie to mogłoby wyglądać w rzeczywistości, posłużyć może fragment przebudowanej kilka lat temu łódzkiej trasy W-Z na jej odcinku pomiędzy ulicami Żeromskiego a Kilińskiego.

Jednocześnie jednak miejsce szczególnie istotne w całości projektu doczekało się staranniejszego przestrzennego opracowania. Mowa tu o planowanym placu ograniczonym ulicami Zieloną, Piotrkowską, 6 Sierpnia i aleją Kościuszki (il. 9). Pod nim znajdować się miał przystanek kolei dalekobieżnej, a na jego powierzchni przystanek tramwaju przebiegającego na estakadzie wzdłuż alei Kościuszki. Całość otoczona została zabudową (chociaż z pozostawionymi „wglądami" w przebiegającą pod nim „wiązkę komunikacyjną"), w tym wyższymi obiektami o zgeometryzowanych, minimalistycznych i powtarzalnych formach. Tego rodzaju rozwiązania wskazują wyraźnie na ważną rangę tego miejsca.

Infrastruktura kolejowa odgrywała też istotną rolę w innych konkursowych opracowaniach, w których proponowano na przykład inne korytarze dla linii średnicowej (w pracach 02, 04 czy 06 był to ciąg ulic A. Struga i Tuwima, a w pracy 05 — ciąg ulic 6 Sierpnia i Traugutta). W żadnej z nich jej przebieg nie miał jednak tak wyraźnego wpływu na układ przestrzenny obszaru centrum, a same miejsca lokalizacji przystanków nie były wizualnie podkreślane. Jednocześnie planowano też rozwój innych form transportu szynowego (szybka kolej miejska lub metro, tramwaje).

We wszystkich pracach zakładano też znaczny rozwój infrastruktury drogowej, która zapewniać miała dogodne połączenie obszaru centrum z otaczającymi go dzielnicami. Szerokim arteriom drogowym i skomplikowanym węzłom towarzyszyć miały liczne zespoły parkingów. Dla zespołów projektowych istotna była przede wszystkim dostępność komunikacyjna centrum, zaś sama forma arterii komunikacyjnych, wydaje się, że miała znaczenie drugorzędne.

Chociaż autorzy prac wspominali o zaspokojeniu potrzeb mieszkańców, to jednocześnie niewiele uwagi poświęcono przestrzeniom publicznym. Jedynie w dwóch pracach konkursowych dostrzeżono publiczne i społeczne znaczenie ulicy Piotrkowskiej.

W pracy 02 łódzkiego zespołu uznano *za konieczne wciągnięcie ulicy Piotrkowskiej, jako jednego z głównych elementów kompozycji Centrum, zarówno ze względów emocjonalnych, jak i funkcjonalnych*. Zauważono też jej tradycyjną rolę *jako zespołu funkcji i charakterystycznego indywiduum przestrzennego* (*Metody kształtowania centrum…*, 1966, s. 58–59). W pracy 04 zespołu wrocławskiego postulowano przekształcenie jej w deptak, uwolniony od ruchu kołowego i zmieniony *na główny ciąg pieszy obudowany handlem, gastronomią i gmachami koncentrującymi różne zainteresowania mieszkańców Łodzi* (*Metody kształtowania centrum…*, 1966,

s. 71), co też mogło powielać rozwiązania znane z Rotterdamu. Tego rodzaju przekształcenie funkcji najważniejszej łódzkiej ulicy miało *specjalnie podkreślić charakterystyczne dla Łodzi, oparte na historii i tradycji miasta, znaczenie ulicy Piotrkowskiej* (*Metody kształtowania centrum…*, 1966, s. 71).

Szczególnie ostatnia z propozycji zasługuje na uznanie. Należy podkreślić, że w tamtym czasie Łódź nie posiadała w obszarze centrum ani jednej przestrzeni o charakterze publicznym z prawdziwego zdarzenia, przeznaczonej przede wszystkim dla pieszych, służącej zgromadzeniom i związanymi z tym aktywnościami użytkowników. Jedyny „tradycyjnie" ukształtowany łódzki plac (plac Wolności, który zresztą znajdował się już poza obszarem planowanego centrum) był przede wszystkim przestrzenią o charakterze komunikacyjnym, podobnie zresztą jak sama ulica Piotrkowska.

3. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Przedstawione w artykule prace konkursowe były bardzo zróżnicowane. Różnił się sposób budowania przestrzeni, gdzie część z nich miała bardzo wyraźną kompozycję urbanistyczną, inne prezentowały swobodniejsze układy przestrzenne, a niektóre z koncepcji były natomiast podporządkowane przede wszystkim układowi komunikacyjnemu. Różne było też podejście względem historycznej struktury miasta, strefowania poszczególnych funkcji czy szczegółowych rozwiązań transportowych (główne założenia projektów przedstawione są w Tabeli 1). W pracach, chociaż nie wprost, można doszukiwać się rozwiązań charakterystycznych dla różnych nurtów modernizmu (na przykład funkcjonalizmu, idei miast liniowych czy nawet brutalizmu).

Chociaż, według założeń projektantów, przyszłe centrum miało być miejscem atrakcyjnym i przyjaznym mieszkańcom, to w rzeczywistości raczej nie było to prawdopodobne, gdyż przyjęte przez architektów rozwiązania były zaprzeczeniem tego, jak należy projektować przyjazne przestrzenie miejskie. Jako największe wady niektórych projektów wskazać można:

1. Brak czytelnej kompozycji całości założeń i hierarchii poszczególnych jej elementów;
2. Wielką skalę i brak kameralności większości przestrzeni oraz brak czytelnych granic pomiędzy przestrzeniami;
3. Przypadkowe relacje pomiędzy nowymi a starymi obiektami (dysonanse przestrzenne);
4. Ignorowanie kontekstu i jego istniejących wartości (historyczna struktura);
5. Dominację funkcji komunikacyjnej.

Większość z wymienionych wyżej cech charakteryzuje zrealizowane w kolejnych latach obszary „gniazdowe" przy ulicy Głównej (przebudowanej w trasę W-Z) oraz przy dworcu Fabrycznym. Do dzisiaj razi fragmentaryczność ich realizacji oraz dysonanse przestrzenne pomiędzy nową a starą zabudową (szczególnie przypadkowe styki nowych i starych obiektów) czy niezagospodarowane, puste obszary wzdłuż arterii komunikacyjnych. Wielkoskalowe założenia urbanistyczne okazały się trudne do realizacji. Ich projekty były wielokrotnie zmieniane. Budowa trwała latami, przez co rozwiązania w nich zawarte zdążyły się zdezaktualizować i okazały się nieprzystosowane do zmieniających się potrzeb mieszkańców. Niejednokrotnie były też krytykowane równolegle z ich realizacją.

W przeciwieństwie do odpowiedników w innych miastach, na przykład Ściany Wschodniej w Warszawie, centrum w Katowicach czy w kontekście ich pierwotnych planów, obszary te nigdy nie zostały ukończone. Uzyskany efekt końcowy znacznie odbiegał od oczekiwań mieszkańców oraz założeń projektantów. Poza remontami fasad pojedynczych budynków nigdy jednak nie podjęto prób przekształcenia kompleksów w celu poprawienia niekorzystnej sytuacji (co zrobiono na przykład w Rotterdamie) czy bardziej harmonijnego włączenia w istniejącą wcześniej strukturę miasta. Tym samym można powiedzieć, że konsekwencje podjętych w latach 60. i 70. XX wieku decyzji odczuwamy do dnia dzisiejszego.

Tab. 1. Charakterystyka głównych założeń projektów konkursowych.

Numer pracy	Układ kompozycyjny i funkcjonalny	Przestrzenie publiczne	System transportowy	Stosunek do dziedzictwa oraz relacje pomiędzy starą a nową zabudową	Oblicze modernizmu
05	– trzy wyraźne osie kompozycyjne podkreślone odpowiednio kształtowaną zabudową; – duża skala; – strefowanie funkcji	– prawdopodobnie towarzyszące głównym osiom kompozycyjnym i w miejscu ich skrzyżowań; – wyraźnie podkreślone nową zabudową	– mocno rozbudowany; – wyraźne węzły drogowe na obrzeżach obszaru centrum	– znaczne wyburzenia historycznej struktury; – włączenie w układ kompozycyjny gmachu budowanego Teatru Wielkiego; – prawdopodobnie czytelne granice pomiędzy nową a starą strukturą	– sposób i skala przestrzeni zlokalizowanych wzdłuż głównych osi oraz szkice proponowanej architektury mogą przypominać brutalistyczne założenia
06	– w całości założenia brak wyraźnej kompozycji przestrzennej; – wyraźne strefowanie funkcji	– prawdopodobnie planowane jednak w przypadkowo kształtowanym otoczeniu (np. w bezpośrednim sąsiedztwie przypadkowych pozostałości starej zabudowy)	– mocno rozbudowany układ drogowy; – węzły drogowe na obrzeżach obszaru planowanego centrum	– znaczne wyburzenia historycznej tkanki; – relacje bardzo przypadkowe; – nowe obiekty sytuowane w sposób przypadkowy; – „odsłanianie" tyłów istniejących posesji; – ekspozycja ścian szczytowych	– koncepcja trudna do jednoznacznej klasyfikacji
07	– całość założenia oparta na „wiązce komunikacyjnej" stanowiącej jego główną oś; – centrum zlokalizowane w innym miejscu niż w przypadku reszty prac; – strefowanie funkcji	– wyraźnie obudowany plac przy skrzyżowaniu ulicy Piotrkowskiej z „wiązką komunikacyjną"; – system odseparowanych od ruchu kołowego pasaży pieszych	– silnie rozbudowany, stanowiący główny element całej koncepcji — „wiązka komunikacyjna" (kolej dalekobieżna, regionalna, tramwaj, ulice, lokale i arterie drogowe)	– znaczne wyburzenia (w bezpośrednim sąsiedztwie „wiązki komunikacyjnej"; – prawdopodobnie wyraźne granice pomiędzy nową a starą strukturą	– bezkompromisowość koncepcji, jej skala oraz sposób kompozycji całości mogą przypominać corbusierowskie wzorce; – sposób rozwiązania fragmentów w mniejszej skali może z kolei przypominać rotterdamski Lijjbaan

Numer pracy	Układ kompozycyjny i funkcjonalny	Przestrzenie publiczne	System transportowy	Stosunek do dziedzictwa oraz relacje pomiędzy starą a nową zabudową	Oblicze modernizmu
08	– całość składająca się z trzech wyraźnych pasm połączonych ze sobą; – duża skala założenia; – wyraźne strefowanie funkcji	– prawdopodobnie towarzyszące niższym pawilonom; – pasaże piesze odseparowane od ruchu kołowego	– mocno rozbudowany; – separacja ruchu pieszego od samochodowego; – duże zespoły parkingów w sąsiedztwie ulic obsługujących poszczególne pasma	– prawdopodobnie niemal całkowite wyburzenia istniejącej historycznej struktury	– w koncepcji można doszukiwać się inspiracji ideą miasta liniowego czy LSC; prawdopodobna architektura zgeometryzowana i minimalistyczna w formie

Źródło: opracowanie własne.

REFERENCES

Archival sources:

AAH (no date), Private collection of the architect Andrzej Herburt.

AAN (no date), Reference number 406, 407, 408, The Archives of Modern Records, Warszawa.

A.P. (1972), 'Łódź – lat osiemdziesiątych', *Dziennik Łódzki*, (19), p. 5.

A.P. (1969), 'Drugi wieżowiec *city*', *Dziennik Łódzki*, p. 6.

APŁ (no date), Reference number 39/609/0/0/PRN.81.4/1, 39/609/0/0/PRN.81.4/2, 39/609/0/0/PRN.88.6. State Archives, Łódź.

AUMŁ (no date a), Reference number 4/1192/84, folder 4/84, 4/1265/3, folder 4/3, 4/1265/4, folder 4/4, 4/1265/14, folder 4/14, 4/1265/15, folder 4/15, 4/1265/18, folder 4/18, 4/1265/60, folder 4/60, 4/1265/61, folder 4/61, 4/1265/63, folder 4/63, 4/1265/64, folder 4/64, 4/1265/67, folder 4/67, 4/1265/69, folder 4/69, City of Łódź Archive, Łódź.

AUMŁ (no date b), Reference number 4/1408/21, folder 4/21, 4/1408/23/25, folder 4/23/25, 4/1408/24, folder 4/24, 4/1408/25, folder 4/25, 4/1408/26, folder 4/26, 4/1408/27, folder 4/27, 4/1425/19, folder 4/19, 4/1425/20, folder 4/20, 4/1425/23, folder 4/23, 4/1425/24, fol-der 4/24, City of Łódź Archive, Łódź.

Bąbiński, J. (1970), 'Narodziny Centrum', *Odgłosy*, pp. 1, 4.

Barczyk, Z. (2019), *Walec nowoczesności sunie przez Sztokholm*. Available at: https://www.strefa.se/2019/07/03/walec-nowoczesnosci-sunie-przez-sztokholm/ (accessed: 21.07.2025).

Bizio, K. (2010), 'Nowa struktura. Ewolucja strukturalizmu holenderskiego', *Przestrzeń i forma*, 14.

Bryzek, W. (1966), 'Wybrane zagadnienia z zakresu kształtowania układu przestrzennego centrum miasta' [in:] Bald, K., Karski, K., Poklewska, J. (eds), *Metody kształtowania centrum w planach miast (na przykładzie konkursu łódzkiego)*, Warszawa: Towarzystwo Urbanistów Polskich, pp. 29–47.

Budlewski, E. (1965), 'Konkurs na Centrum m. Łodzi', *Miasto*, (8), pp. 16–23.

Ciarkowski, B. (2016), *Łódź, która nie powstała*, 1st ed., Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy.

Ciarkowski, B. (2017), *Odcienie szarości. Architekci i polityka PRL-u*, 1st ed., Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

Ciarkowski, B. (2018), *Miastoprojektanci. Łódzcy architekci w czasach PRL-u*, 1st ed., Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy.

Cymer, A. (2019), *Architektura w Polsce 1945–1989*, 2nd ed., Warszawa: Fundacja Centrum Architektury, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki.

Dylik, J. (1939), *Łódź i okolice: przewodnik geograficzny*, Łódź: Zarząd Miejski.

Galusek, Ł., Wiśniewski, M. (2024), *Socmodernizm. Architektura w Europie Środkowej czasu zimnej wojny*, Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury.

Gould, J., Gould, C. (2016), *Coventry. The making of a modern city 1939–73*, Swindon: Historic England.

Gryglewski, P., Wróbel, R., Ucińska, A. (2009), *Łódzkie budynki 1945–1970*, Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy.

Gzowska, A. (2015), 'Nowe szaty króla. Przebudowa centrum Katowic a *socjalizm z ludzką twarzą*' [in:] *Miasto (Post)Socjalistyczne. Przestrzeń Władzy*, II, Kraków, pp. 47–57.

Hautamäki, R., Donner, J. (2022), 'Modern living in a forest – landscape architecture of Finnish forest suburbs in the 1940s–1960s', *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 104(3), pp. 250–268. Available at: https://doi.org/10.1080/04353684.2021.1989320 (accessed: 14.09.2025).

'Inkorporacja terenów i plany regulacyjne m. Łodzi' (1930), Holcgreber, J. (ed.) [in:] *Księga pamiątkowa dziesięciolecia Samorządu Miasta Łodzi: 1919–1929*, Łódź: Nakładem Magistratu Łódzkiego, pp. 300–331.

Jagla, J., Stefański, K. (2014), 'Łódź – miasto idealne? Historia pewnej utopii', *TECHNE/TEXNH – Pismo Łódzkich Historyków Sztuki*, (4), pp. 50–61.

Jaworski, C. (1961), 'Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego Łodzi', *Miasto*, (3), pp. 14–23.

Konkurs nr 366 na centrum Łodzi (no date), Archiwum SARP, teczka konkursowa, sygn. 3/5199.

Krystkowski, T. (2022a), 'Formy przebudowy śródmieścia Łodzi' [in:] *Atlas historyczny miasta Łodzi*, Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe, pp. 372–376.

Krystkowski, T. (2022b), *Studium zaniedbań w kształtowaniu centralnych przestrzeni Łodzi w kontekście powojennych wizji i projektów urbanistycznych z lat 1945–1989*, Łódź: Politechnika Łódzka. Available at: http://dx.doi.org/10.13140/RG.2.2.25491.76327 (accessed: 14.09.2025).

Łódź w walce i pracy (1954), Łódź: Wydawnictwo Łódzkiego Komitetu Frontu Narodowego.

Łyczewski, A. (1951), 'Plan przebudowy dzielnicy Bałuty', *Miasto*, 12, pp. 9–15.

m. m. (1973), 'Łódź roku 1980', *Głos Robotniczy*, 16–17, pp. 1–2.

Maliszowa, B. (1959), 'Studium przebudowy fragmentu śródmieścia Łodzi', *Miasto*, 8, pp. 2–7.

Marciniak, P. (2018), *Konteksty i modernizacje. Studia z dziejów architektury i urbanistyki w PRL*, Poznań: Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej.

Metody kształtowania centrum w planach miast (na przykładzie konkursu łódzkiego) (1966), Bald, K., Karski, K., Poklewska, J. (eds) Warszawa: Towarzystwo Urbanistów Polskich.

Miłobędzki, A. (1994), *Architektura ziem Polski*, Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury.

Nowak, Z., Wiśniewski, M. (1974), 'Główne problemy planowania śródmieścia Łodzi', *Miasto*, 12, pp. 7–13.

Nowakowski, M. et al. (1963), *Przebudowa miast. Studium przebudowy śródmiejskich dzielnic mieszkaniowych na przykładnie m. Łodzi oraz studium przebudowy zespołów mieszkaniowych w Białymstoku*, Warszawa: Ośrodek Informacji Technicznej i Ekonomicznej w Budownictwie.

Olenderek, J. (2004), ‘Proces kształtowania przestrzeni w Łodzi II Rzeczypospolitej a awans administracyjny miasta’, *Zeszyty Naukowe*, 925, *Rozprawy Naukowe*, 325.

Przegalińska-Krüger, H. (1965), ‘Konkurs na centrum Łodzi’, *Architektura*, 6, pp. 235–245.

Racoń-Leja, K. (2019), *Miasto i wojna: wpływ II wojny światowej na przekształcenia struktury przestrzennej i współczesną kondycję urbanistyczną wybranych miast europejskich*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.

Samujłło, J. (1967), ‘Jakie ma być centrum Łodzi?’, *Głos Robotniczy*, 14 January, p. 4.

Samujłło, J. (1973), ‘Szansa łódzkiej aglomeracji’, *Architektura*, 5/6, pp. 186–189.

Sobierajska, K. (1972), ‘Operacja *Centrum*’, *Głos Robotniczy*, 20 January, p. 3.

Sobolewski, S. (1967), ‘Wybrane problemy urbanistycznego projektowania centralnych ośrodków usługowych układów osadniczych o dużym zaludnieniu’, *Śródmieścia : dotychczasowe procesy, dalsze możliwości* (149), pp. 15–95.

Sobolewski, S. (1977), ‘Z problemów przebudowy centrum Łodzi’ [in:] *Przeszłość a jutro miasta. Szkice urbanistyczne*, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, pp. 351–362.

Stefański, K., Ciarkowski, B. (2018), *Modernizm w architekturze Łodzi XX wieku*, 1st ed., Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy.

Strategia przestrzennego rozwoju Łodzi 2020+, załącznik do uchwały nr LV/1146/13 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 16 stycznia 2013 r. (2012), Urząd Miasta Łodzi. Available at: https://uml.lodz.pl/files/public/dla_mieszkanca/strategia_miasta/Uchwala_ws._strategii_rozwoju_przestrzennego_.pdf (accessed: 10.01.2025)

Sumorok, A. (2010), *Architektura i urbanistyka Łodzi okresu realizmu socjalistycznego*, Warszawa: Wydawnictwo Neriton.

Wiśniewski, M. (1974), ‘Planowanie i realizacja centrum Łodzi’ [in:] *Ogólnopolska Konferencja Towarzystwa Urbanistów Polskich „Gospodarka przestrzenna w regionie na przykładzie regionu łódzkiego”*, Łódź.

Włodarczyk, M. (2024), ‘Exploring Łódź’s city centre – from the origins to modern times’, *Architectus*, 3(79), pp. 75–84. Available at: https://doi.org/10.37190/arc240308 (accessed: 14.09.2025).

Włodkowski, L. (1965), ‘Czerwony kwadrat’, *Głos Robotniczy*, 23 April, p. 3.

‘Z pracowni architektów Krystyny Greger, Zdzisława Lipskiego, Andrzeja Owczarka i Jakuba Wujka. Centrum Wschód’ (1973a), *Architektura*, 5/6, pp. 194–195.

‘Z pracowni architektów Krystyny Greger, Zdzisława Lipskiego, Andrzeja Owczarka i Jakuba Wujka. Metoda przekształcania centrum Łodzi. Opracowanie studialne 1972 r.’ (1973b), *Architektura*, 5/6, pp. 192–193.

Zwierko, A. (1969), ‘Głos ma projektant *City*’, *Dziennik Łódzki*, 25 February, p. 3.

Zwierko, A. (1973), ‘Pierwszy etap budowy centrum Łodzi’, *Architektura*, 5/6, pp. 190–191.