

PLANOWANIE KRAJOBRAZU FILADELFI W LATACH 1682–2003

Radomir Nowakowski

Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy
Department of Urban and Spatial Planning, UTP University of Science and Technology
e-mail: radomir.nowakowski@utp.edu.pl

Streszczenie. Proces rodzenia się i dojrzenia nowoczesnego modelu planowania miast osiągnął szczególną intensywność i wyrazistość zjawisk w miastach amerykańskich. Miastem, gdzie proces ten jest szczególnie wyraźny, jest Filadelfia. Artykuł przybliża i analizuje poszczególne etapy planowania krajobrazu Filadelfii, od momentu jej założenia do czasów współczesnych. Na przestrzeni 330 lat obserwujemy zmienne koleje losów struktury przestrzennej miasta. Jednak przez cały ten okres przebijają się idee i próby odwrócenia chaotycznych i niekorzystnych sił wzrostu i ukierunkowania ich na działania systemowe, oparte na równoważeniu czynników rozwoju. Realizacja tej koncepcji rozwoju wprowadza Filadelfię na drogę procesów sterowalnych. Artykuł wskazuje, że zmiana taka możliwa była dzięki jednoczesnemu spełnieniu wielu warunków. Spośród nich najważniejsze to: zachowanie ciągłości procesu planistycznego, śmiała wizja kierunku przekształceń i konsekwencja w jej realizowaniu oraz uspołecznienie całego procesu. Dziś proces planowania krajobrazu Filadelfii jest zjawiskiem dojrzałym na tyle, by móc przeciwstawiać się współczesnym, niekorzystnym dla rozwoju miasta zjawiskom i przynosić realne korzyści jej mieszkańcom.

Słowa kluczowe: planowanie krajobrazu, planowanie Filadelfii, proces planowania, planowanie miast, miasta amerykańskie

„your city (Philadelphia) is the farthest advanced in the country”¹
Frederick Law Olmstead Jr., 1910 r.

¹ „[...] *twoje miasto jest najbardziej zaawansowanym w rozwoju miastem Ameryki*” uwaga ta skierowana do burmistrza Filadelfii Johna E. Reyburna (1907–1911), dotyczyła dwóch aspektów. Po pierwsze realizowania zasad ruchu City Beautiful sformułowanych w odniesieniu do najważniejszego projektu tego nurtu, czyli McMillan Plan for Washington, D.C. z 1901–1902 r., takich jak: 1) Centralizacja usług i funkcji pokrewnych taka ,by możliwa była hierarchizacja struktury przestrzennej. 2) Utworzenie czytelnego i dobrze funkcjonującego centrum miasta. 3) Zmiana standardów urbanistycznych zmierzających do poprawy warunków życia, szczególnie w dzielnicach mieszkaniowych. 4) Podkreślenie indywidualności krajobrazu miasta przez wydobycie jego walorów widokowych. 5) Uznanie projektowania całych zespołów urbanistycznych jako ważniejsze ze względów funkcjonalnych i estetycznych niż projektowanie pojedynczych budynków. 6) Wykorzystywanie podobnych elementów wystroju ulic do tworzenia

WPROWADZENIE

Planowanie krajobrazu jest organicznie związane z pojęciem planowania, u podstaw którego leży zasada wykorzystywania lokalnego potencjału miejsca, we wszystkich jego aspektach, a więc warunków zarówno przyrodniczych, technicznych, gospodarczych, funkcjonalnych, jak i społecznych i kulturalnych, m.in. estetycznych. Łączy ono w ten sposób zagadnienia ochrony krajobrazu, wartości przyrodniczych, kulturowych, kształtowania prawidłowych struktur morfologicznych zespołów osadniczych z zagadnieniami stymulowania wzrostu gospodarczego². To nowoczesne pojęcie planowania, które nie faworyzuje żadnego z tych aspektów, a w szczególności aspektu wzrostu gospodarczego, jest coraz częściej doceniane jako alternatywa rozwoju dla miast epoki poprzemysłowej, wkraczających w epokę globalizmu. Jest ono wynikiem trwającego od poł. XIX w. procesu dojrzewania tej idei, które zapoczątkowano w miastach Stanów Zjednoczonych.

Jednym z takich miast jest Filadelfia. Jej rozwój w ciągu ponad 300 lat obrazuje proces planowania, który ujawnia jednocześnie swoje mocne i słabe strony. Mamy tu bowiem do czynienia jednocześnie z przykładami wspaniałych i twórczych idei wybiegających daleko naprzód, ale także patologii wynikającej z dominacji czynnika ekonomicznego i zaniedbań w obszarze planowania. Przykład Filadelfii pokazuje, jak trudny jest to proces. Ścieranie się koncepcji planistycznych z rzeczywistością gospodarczą i społeczną przynosi różne efekty. Jednak determinacja władz miejskich oraz inicjatywa społeczna sprawiają, że proces ten nie ustaje i mimo trudności nie traci swojego podstawowego wymiaru – ciągłości. I tak okresy wzmożonych działań przekształcających są poprzedzone często wieloletnimi okresami przygotowawczymi, podczas których prowadzone są studia, badania, konsultacje. Pozwalają one określić zakres przyszłych działań.

siatki podobnych wnętrz miejskich, charakterystycznych dla danego miasta. 7) Zintegrowanie i zhierarchizowanie systemu komunikacji regionalnej. 8) Traktowanie miejskich przestrzeni otwartych jako ważnego elementu struktury sprzyjającego rekreacji nie tylko biernej ale i czynnej. 9) Ochrona historycznych elementów struktury urbanistycznej. 10) Wprowadzenie uporządkowanych zapisów umożliwiających określenie warunków, na których można wprowadzać do istniejącej struktury nowe elementy taki jak: zakłady produkcyjne czy wieżowce, aby zminimalizować konflikty funkcjonalno-przestrzenne. (Por. P. Pregill, N. Volkman, *Landscapes In History*, New York 1999, s. 585–586). W praktyce najbardziej widocznymi przejawami stosowania tych zasad były systemy osi diagonalnych nałożony na układ prostokątny, lokalizacja monumentalnych budynków administracyjnych w ważnych i eksponowanych przez układ miejscach, oraz tworzenie miejskiego systemu terenów otwartych zgodnie z warunkami naturalnymi (Por. A. Garvin, *The American City*, 2002, s. 84–85). Po drugie F.L. Olmsted Jr. zwrócił uwagę na bardzo istotny, prekursorsko rozwinięty aspekt uspołecznienia procesu planistycznego w Filadelfii.

² Por. L.T. Dąbrowski, *Projektowanie regionalne*, 1977, s. 167–168.

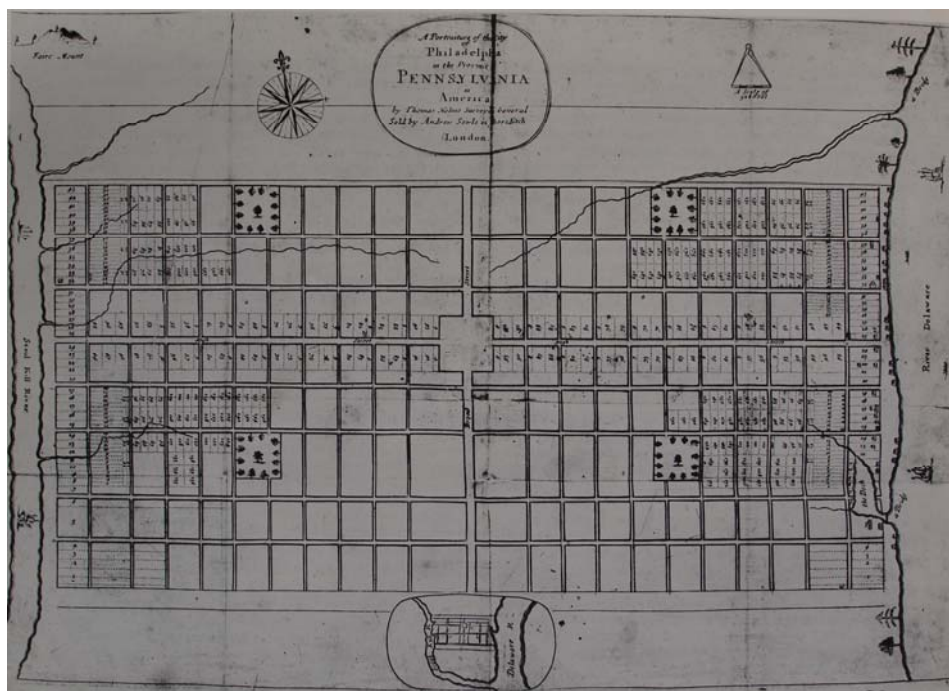
POCZĄTKI PROCESU

Powstanie Filadelfii od początku jest wynikiem strategicznego planowania w skali regionu. Początek miasta, jego regionu i późniejszego stanu Pensylwania, wiąże się z przyznaniem przez króla angielskiego Karola II Williamowi Pennowi prawa do założenia kolonii w okolicach przyszłej Filadelfii w 1681 r. Pierwotny zasięg kolonii objęto całościowym planem koncepcyjnym, w którym zaznaczono strategiczne elementy kompozycji w skali regionu. Są to na południu – rzeka Delaware (element graniczny i otwarta droga do oceanu), prostopadłe do niego i centralnie w stosunku do obszaru regionu rzeka Schuylkill (główna oś zbiorcza całego regionu) oraz węzeł miejski Filadelfia w ramionach obydwu rzek. Miasto z założenia miało pełnić rolę ośrodka centralnego dla całego regionu (ryc. 1).



Ryc. 1. Pierwotny zasięg kolonii objęty całościowym planem ujawnia strategiczne elementy kompozycji w skali regionu: rzekę Delaware i rzekę Schuylkill. Filadelfia łączy te dwa elementy. Plan z 1720 r. [Reps J.W., *The Making of Urban America*, New Jersey 1965]

Fig. 1. The original range of the colony, covered by the overall plan, reveals strategic elements of the composition in the region: the Delaware river and the Schuylkill river. Philadelphia combines these two elements. 1720 Plan [Reps. J.W., *The Making of Urban America*, New Jersey 1965]



Ryc. 2. Plan Filadelfii z 1682 r. [Reps J.W., *The Making of Urban America*, New Jersey 1965]

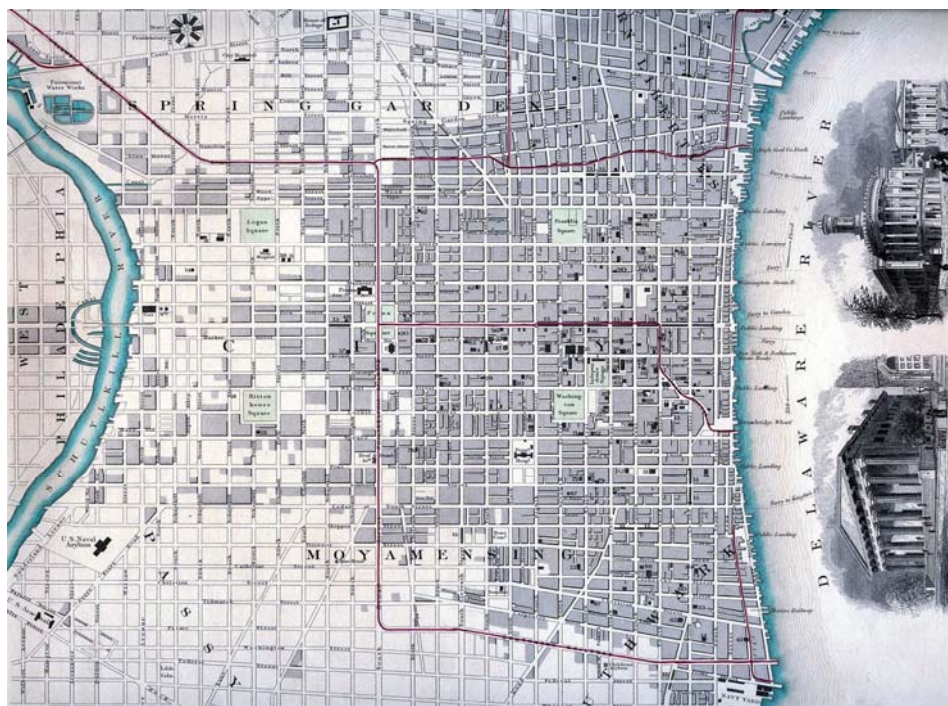
Fig. 2. Fig. 2. The plan of Philadelphia from 1682 [Reps J.W., *The Making of Urban America*, New Jersey 1965]

Filadelfia, założona od podstaw przez Williama Penna w 1682 r. według planu sporządzonego przez Thomasa Holme'a i opublikowanego w 1683 r.³, była pierwszym dużym miastem Ameryki opartym na układzie ortogonalnym⁴. T. Holme zaproponował dla całego układu prostokąt o proporcjach boków 3,2 na 1,6 km i ulokował go w największym miejscu pomiędzy dwoma rzekami odległymi zaledwie o 3,2 km, potężną Delaware⁵ oraz mniejszą Schuylkill. Wnętrze układu wypełniono jednorodnym podziałem na kwartały o wymiarach 144,5 × 152 m. Kwartały były jednak zbyt duże, by uchronić się przed rozdrobnieniem na zbyt długie i wąskie paski poszczególnych parceli, i jednocześnie zbyt małe, by stanowiły odrębne sektory – dzielnice miasta. Jedynym elementem wzbogacającym ten ubogi układ były cztery publiczne zadrzewione place, o powierzchni 3,2374 ha każdy, podkreślające cztery sektory miasta (ryc. 2). Układ nie przewidywał zróżnicowania i hierarchii w systemie ulic, tak charakterystycznego dla dynamiki i konkurencyjności obowiązujących w miastach han-

³ J. A. Gallery, *The planning of center city Philadelphia: from William Penn to the present*, 2007, s. 10.

⁴ Por. S. Kostof, *The city shaped*, 1991, s. 145.

⁵ Szerokość jej nurtu na wysokości centrum miasta to około 700 m.



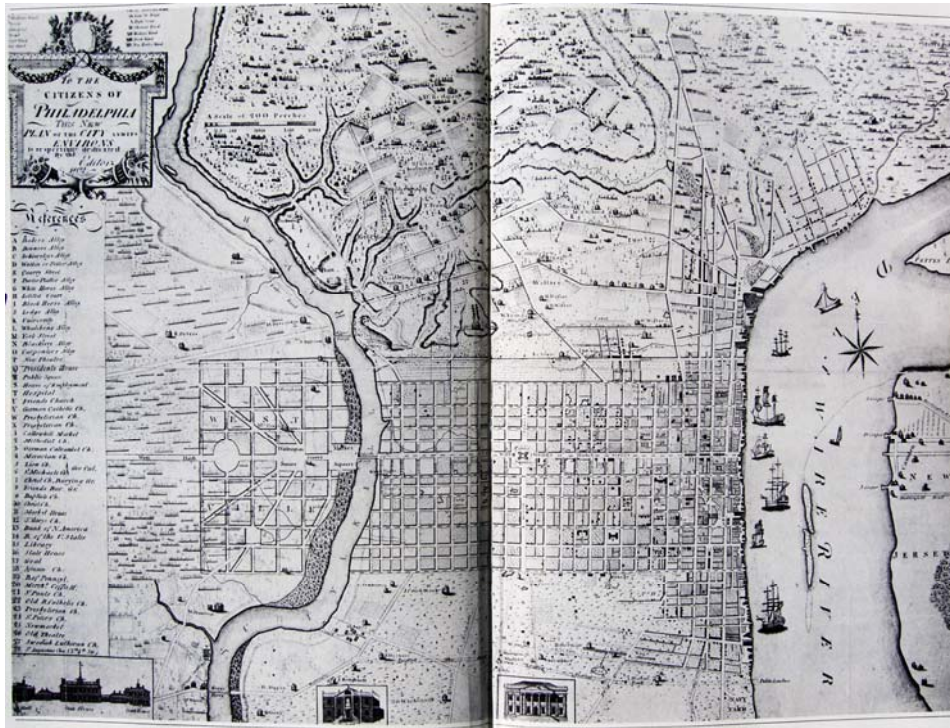
Ryc. 3. Dopiero budowa City Hall (1871–1901) w centrum układu i celowe przesuwanie środka ciężkości miasta na zachód w głąb układu przerwało niekorzystne chaotyczne procesy rozlewania się struktury miejskiej wzdłuż brzegów rzeki Delaware [http://www.phillyh2o.org]

Fig. 3. It was only the construction of City Hall (1871–1901) in the center of the system and deliberately moving the center of gravity of the city into west that stopped chaotic process of urban sprawl along the banks of the Delaware River [http://www.phillyh2o.org]

dłowych. Wszystkie ulice miały po 15 m szerokości. Jedynie odstępstwo od reguły stanowiły dwie szerokie na 30 m ulice o układzie północ – południe Broad Street i wschód – zachód Market Street, przecinające się w połowie długości i wyznaczające w miejscu przecięcia centralny plac publiczny o powierzchni 4,5 ha, miejsce na przyszłe obiekty o funkcjach publicznych. Przy tych ulicach zlokalizowane były sklepy, które stanowiły ekonomiczną podstawę rozwoju miasta⁶. Rozwój miasta nie postępował jednak zgodnie z zamierzeniami twórców planu w kierunku zachodnim, prostopadłym do rzeki Delaware, lecz koncentrował się wzdłuż rzeki Delaware (ryc. 3). Mimo iż tendencja ta trwała do połowy XIX w., to już w 1802 r. przedstawiono koncepcję dalszego rozwoju miasta w kierunku zachodnim, przekraczając rzekę Schuylkill i włączając ją wraz z wyznaczonymi na jej zachodnim brzegu terenami zielonymi do miasta (ryc. 4). Pierwszym obiektem miejskim po zachodniej stronie układu miejskiego nad rzeką Schuylkill była zapora wybudowana w 1812 r. i ujęcie wody dla mia-

⁶ Por. S. Moholy-Nagy, *Matrix of man*, 1968, s. 235.

sta oraz w konsekwencji wyznaczone w 1928 r. powyżej zapory tereny ochronne dla ujęcia wody (ryc. 5). Jednak dopiero budowa City Hall w latach 1871–1901 w centrum całego układu i celowe przesuwanie środka ciężkości miasta w głąb układu przerwało niekorzystne, chaotyczne procesy rozlewania się struktury miejskiej wzdłuż brzegu rzeki Delaware i wskazało przyszły – zgodny zresztą z pierwotnym planem – zachodni kierunek rozwoju miasta.

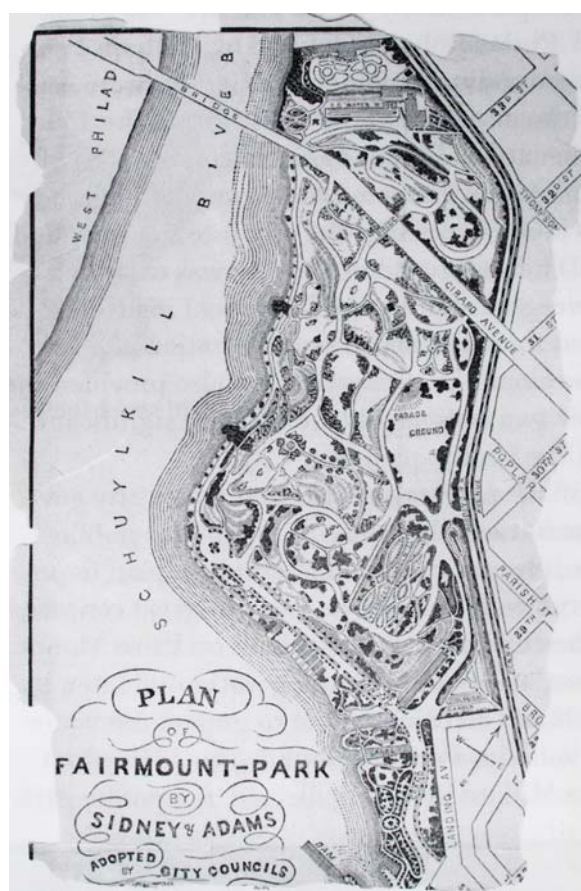


Ryc. 4. Już na początku XIX w. wskazano zachodni kierunek rozwoju miasta, obejmujący zachodni brzeg rzeki Schuylkill. Plan z 1802 r. wprowadza również osie diagonalne do układu prostokątnego, niestety idea ta nie została wykorzystana w okresie najwaźniejszego wzrostu w latach 1870–1930 [Reps J.W., *The Making of Urban America*, New Jersey 1965]

Fig. 4. At the beginning of the nineteenth century the direction of western development of the city, was indicated including the western bank of the Schuylkill River. The plan of 1802 also introduces a diagonal axis to the rectangular system, unfortunately this idea has not been used during the biggest growth in the years 1870–1930 [Reps J.W., *The Making of Urban America*, New Jersey 1965]

Od początku powstania Filadelfii najważniejszym elementem inspirującym jej rozwój jest osadzenie całego układu w lokalnym systemie hydrograficznym. System ten składa się z rzeki Delaware, która jest ponad regionalnym odbiornikiem wód i ze względu na swoją szerokość i pochodzenie geologiczne stanowi naturalną granicę pomiędzy makroregionami geograficznymi. Drugim elementem jest rzeka Schuylkill będąca kolektorem zbiorczym dla zlewni wód swojego regionu i zasilająca rzeką Delaware jako lewobrzeżny dopływ. Układ ten został

wykorzystany w celach gospodarczych dopiero w XIX w., kiedy to zaczęto eksploatować potencjał surowcowy całego regionu i eksportować go. Granica obszaru zlewni rzeki Schuylkill wyznacza jednocześnie granice krystalizującego się silnego regionu gospodarczego. Obszarem kumulującym cały wysięk gospodarczy i rosnący potencjał tożsamościowy regionu jest obszar ujścia rzeki Schuylkill do Delaware, na obszarze Filadelfii. I stanowi on najbardziej unerwiony fragment miasta i całego regionu. Warto zwrócić uwagę, że pierwotny plan zakładał wykorzystanie obydwu rzek. Początkowo rzeki Delaware, jednak w miarę rozwoju regionu i konsekwentnego rozwoju miasta również rzeki Schuylkill.



Ryc. 5. Fairmount Park obejmuje pierwotnie tylko tereny po wschodniej stronie rzeki Schuylkill. Plan z 1859 r. [Gallery J. A., *The planning of center city Philadelphia: from William Penn to the present*, Philadelphia 2007]

Fig. 5. Originally The Fairmount Park includes only areas on the east side of the Schuylkill River. Plan of 1859 [Gallery J. A., *The planning of center city Philadelphia: from William Penn to the present*, Philadelphia 2007]



THE BANKS OF THE SCHUYLKILL, SOUTH FROM WALNUT STREET. THE RAILROADS COULD BE LEFT WHERE THEY ARE, THE EMBANKMENTS BEING CONSTRUCTED OVER THEM. RAILROADS RUN UNDER THE EMBANKMENTS OF THE SEINE AND OF THE THAMES.

Ryc. 6. Okres dominacji czynnika wzrostu gospodarczo-ekonomicznego zawsze ujawnia się lekceważeniem przyrodniczych podstaw egzystencji człowieka – nabrzeża rzeki Schuylkill [<http://www.phillyskyline.com>]

Fig. 6. The period for economic growth factor always reveals a disregard for the natural basis of human existence – the riverbank Schuylkill [<http://www.phillyskyline.com>]

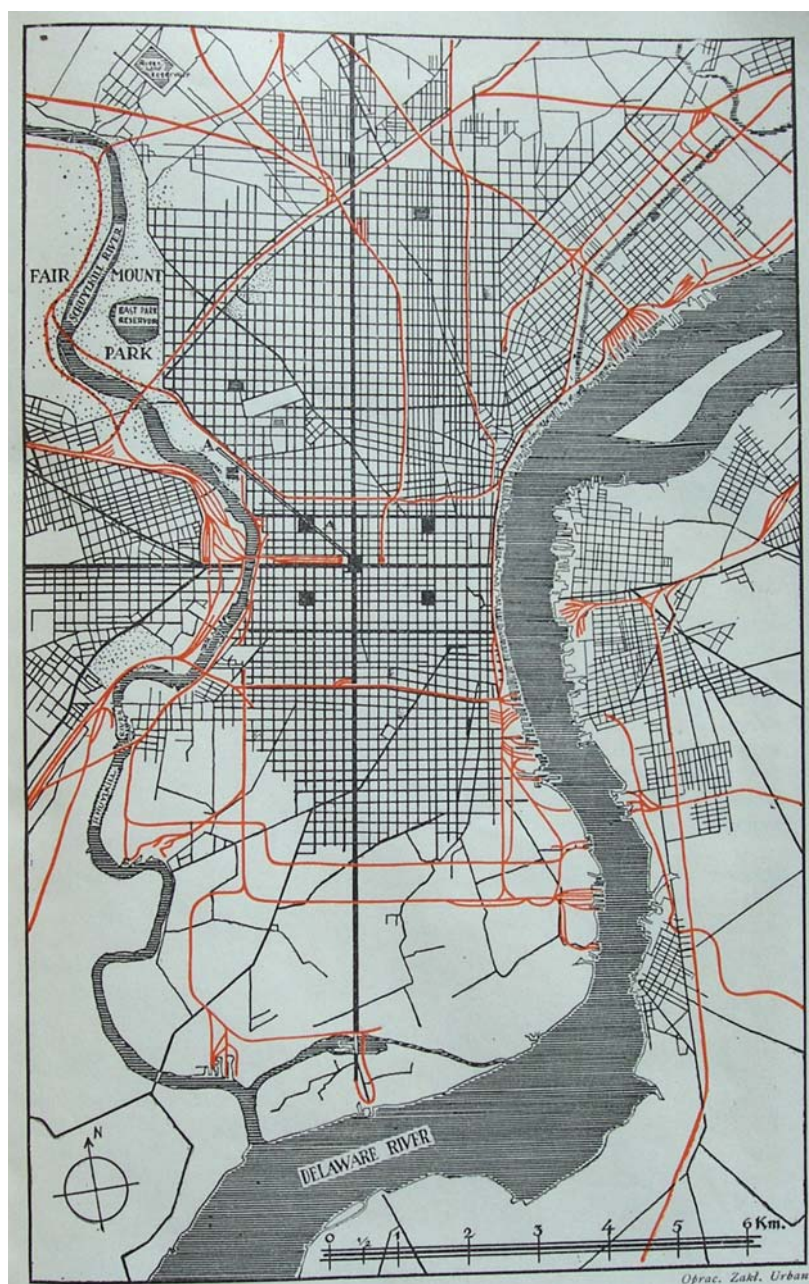
W XIX w. obszar zlewni rzeki Schuylkill staje się jednym z najbardziej uprzemysłowionych regionów świata. Zawdzięczał to zasobom żyznych gleb oraz pokładom węgla. Rzeka Schuylkill wraz z systemem kanałów była jednym z większych tego typu arterii transportowych w okresie rewolucji przemysłowej. Przewożono tędy węgiel, produkty rolne i przemysłowe regionu do portu w Filadelfii⁷. Miejski odcinek rzeki stał się miejscem ogromnego przyspieszenia inwestycyjnego. Powstają liczne nabrzeża przeładunkowe, pirsy, fabryki, magazyny, elewatory zbożowe, składy węgla oraz rafinerie (ryc. 6). Wszystkie te elementy są skupione wzdłuż rzeki na długości 6,5 km⁸.

Od połowy XIX w. na skutek znacznego wzrostu liczby mieszkańców miasto zaczyna przeprowadzać znaczące zmiany administracyjno-gospodarcze, które po 1854 r. wywołują przyspieszenie gospodarcze i ekspansję miasta na zachód⁹

⁷ *Living with the river. Schuylkill River National & State Heritage Area. Final Management Plan and Environmental Impact Statement*, 2003, s. 9.

⁸ Por. R. F. Weigley, *Philadelphia a 300 year history*, 1982, s. 483.

⁹ J.A. Gallery, *The planning...*, op.cit., s. 16–19.



Ryc. 7. Gwałtowny przyrost liczby mieszkańców w latach 1870–1930 z 674 do 195 tys. spowodował ogromny schematyczny rozrost struktury miejskiej. Jedynym elementem łamiącym ten schemat jest oś parkway. Zwraca uwagę rozbudowany system transportu kolejowego [Tołwińska T., *Urbanistyka*, t. II, Warszawa 1948, s. 109]

Fig. 7. The rapid growth of the number of inhabitants in the period of 1870–1930 from 674 to 195 thousand was caused by huge growth of the urban structure. The only element of breaking this pattern of is the axis parkway. The extensive system of rail transport draws attention [Tołwińska T., *Urbanistyka*, t. II, Warszawa 1948, s. 109]

(ryc. 7). Wobec tych zmian szybko zaczęto doceniać rolę terenów otwartych nie tylko jako ochronę ujęcia wody, ale także jako możliwość odpoczynku dla mieszkańców przeludnionych dzielnic przemysłowego miasta. Odpowiedzią na to nowe zapotrzebowanie były rozwijające się wokół terenów ochronnych ujęcia wody, otwarte tereny podmiejskie o charakterze rekreacyjnym, przekształcone w 1855 r. w Fairmount Park¹⁰.

POCZĄTKI NOWOCZESNEGO PLANOWANIA

Inicjatywa z 1855 r. założenia Fairmount Park była pierwszym aktem planowania miasta od momentu jego założenia. Zespół inżynierów skupiony w The Fairmount Park Commission, powstałym w 1868 r., w celu powiększenia i rozwoju już istniejącego parku, objęcia nim obydwu brzegów rzeki Schuylkill¹¹ oraz wprowadzania do miasta od strony zaplecza regionalnego otwartych terenów podmiejskich (ryc. 8), był *de facto* zespołem planistów wkraczających w epokę nowoczesnego planowania miast¹². Zespół ten na początku lat 70. XIX w. przedstawił koncepcję systemu promienistych osi komunikacyjnych mających związać – jak to zauważono – rozbite na odrębne fragmenty miasto¹³. Niestety realizacja tej idei wymagałaby zbyt dużych nakładów, dlatego nie powiodła się. Filadelfia dostrzegła zbyt późno ułomności prostego, ortogonalnego planu. Brak arterii, które odciążałyby i usprawniały układ prostokątny wewnętrzny, skutecznie przeszkodził miastu w osiągnięciu statusu portu o światowej randze, do którego miasto aspirowało, będąc w tym okresie najważniejszym portem Ameryki¹⁴.

Pokłosiem tej koncepcji jest zaledwie jedna promienista arteria, słynny parkway, realizowany w latach 1917–1922 według koncepcji francuskiego architekta krajobrazu i planisty Jacquesa Grebera. Założenie to początkowo miało być łącznikiem komunikacyjnym pomiędzy centralnym obszarem miasta z terenami

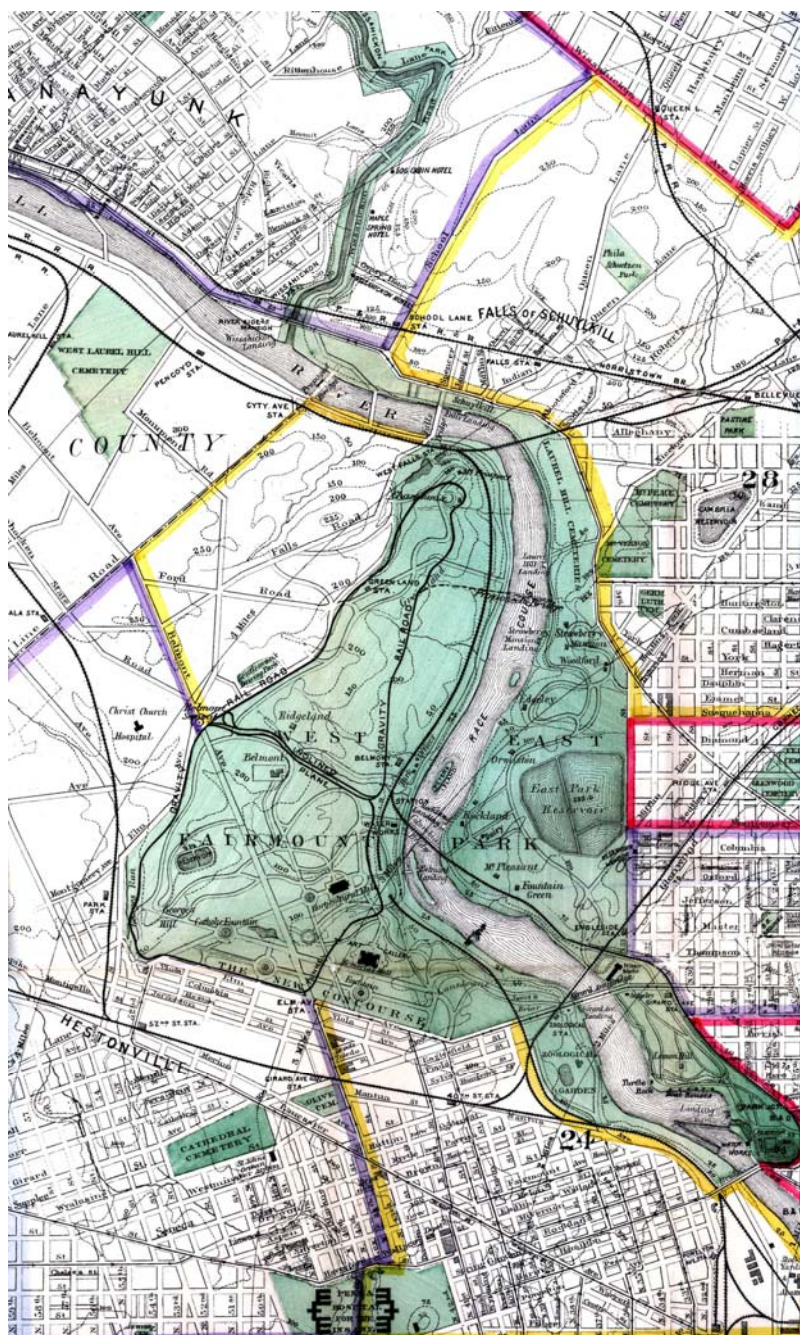
¹⁰ Filadelfia w 1812 r. staje się pierwszym w USA i drugim na świecie miastem, które w ramach usług publicznych zobowiązało się dostarczać uzdatnioną do spożycia wodę mieszkańcom miasta. Fairmount Water Works to budowane w okresie 1812–1872 r. obiekty zapory, publiczne ujęcie oraz stacja uzdatniania wody (zakończyła pracę w 1911 r.). Powyżej zapory, wzdłuż spiętrzenia w celu ochrony ujęcia wody w 1855 r. utworzono na terenie wykupionym przez Fairmount Park Commission obszar z zakazem inwestowania. Z czasem obszar ten został przekształcony w The Fairmount Park, w wyniku konsekwentnego powiększania stał się największym miejskim systemem parkowy w kraju o powierzchni 3643 ha (9000 acres).

¹¹ Pierwsze w Ameryce wewnątrz miejskie założenie krajobrazowe, na długości ok. 6,5 km (4 mil) wzdłuż rzeki, obejmowało obydwie brzegi rzeki podporządkowując jej całą kompozycję. Miejsce pierwszej w Ameryce wystawy światowej w 1876 r. Por. W.H.E. Peets, *The American...*, op.cit., s. 98–99.

¹² J. A. Gallery, *The planning...*, op.cit., s. 17–18.

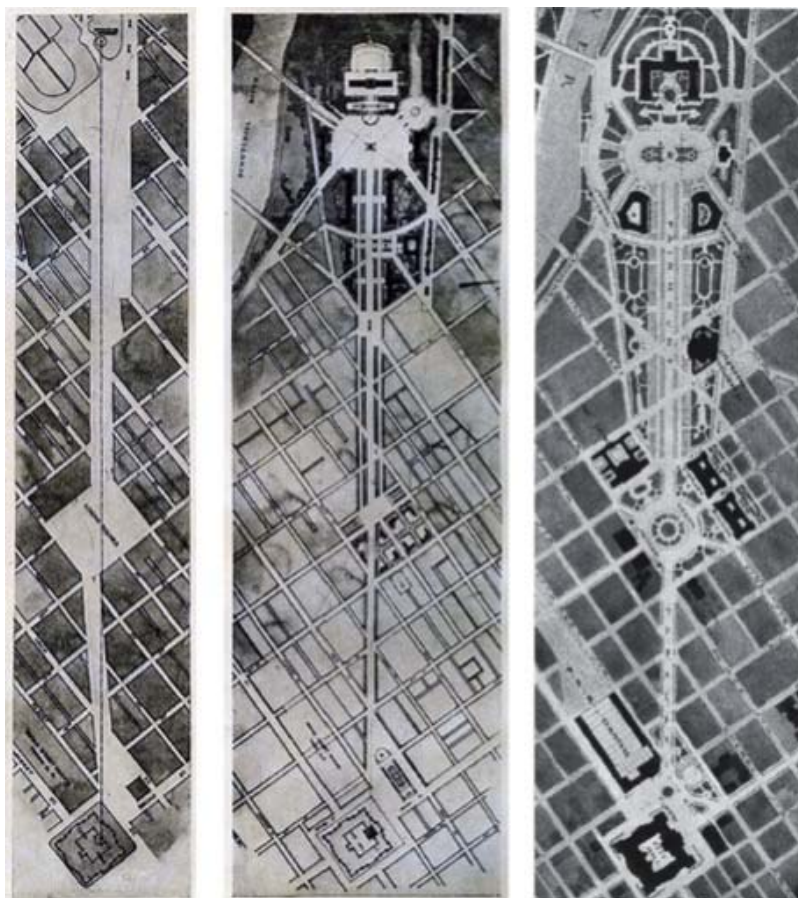
¹³ *Ibidem*, s. 20.

¹⁴ Por. A. E. Morris, *History of urban form before the industrial revolutions*, 1979, s. 267.



Ryc. 8. Rozwijający się Fairmount Park z czasem obejmuje obydwie brzozy rzeki Schuylkill i staje się największym w Ameryce (3643 ha) miejskim systemem terenów otwartych [<http://www.phillyh2o.org>]

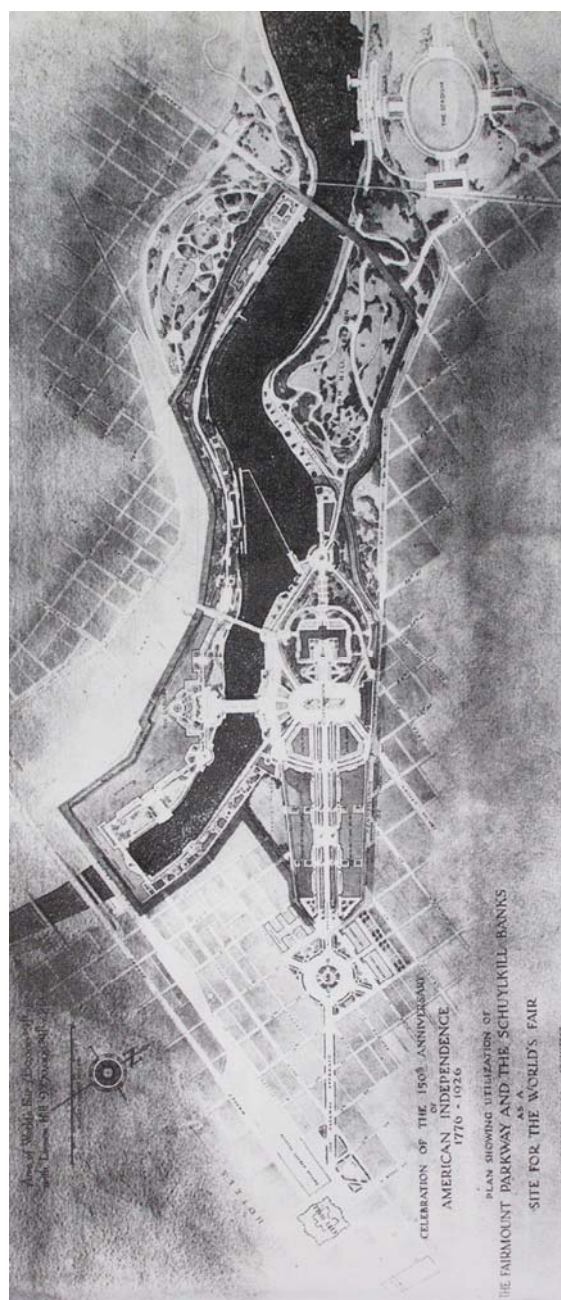
Fig. 8. Developing with the time Fairmount Park covers both banks of the river Schuylkill, and becomes the largest in America (3643 ha) urban open space system [<http://www.phillyh2o.org>]



Ryc. 9. Koncepcja osi diagonalnej łączącej City Hall z terenami Fairmount Park na północy dojrzała, początkowo miała być tylko łącznikiem komunikacyjnym jednak w miarę dyskusji (1902–1917) dostrzeżono szersze możliwości i większe korzyści, jakie może przynieść jej rozbudowa
[\[http://museumwithoutwallsaudio.org\]](http://museumwithoutwallsaudio.org)

Fig. 9. The concept of a diagonal axis connecting the City Hall with areas in the north of Fairmount Park matured, initially supposed to be only communication link but as the discussion (1902–1917) noticed more opportunities and greater benefits that might bring its buildings
[\[http://museumwithoutwallsaudio.org\]](http://museumwithoutwallsaudio.org)

Fairmount Park wzdłuż osi promienistej wyprowadzonej z City Hall. Koncepcja ta m.in. w wyniku współpracy podmiotów prywatnych z władzami miasta zaczęła się rozwijać (ryc. 9, 10). Pojawiło się zapotrzebowanie ze strony bogatych inwestorów na dobrze wyeksponowany obiekt służący ekspozycji prywatnych kolekcji sztuki. Doskonale z punktu widzenia kompozycji okazało się być miejsce, w którym projektowana oś dochodzi do rzeki. Silne zaakcentowanie tego miejsca sprawiło, że oś parkway została zdefiniowana jako zamknięte wnętrze miejskie, jej początkiem był City Hall, a zamknięciem budynek Museum of Art



Ryc. 10. W latach 1917–1922 dochodzi do realizacji potężnego miejskiego założenia krajobrazowego Parkway. Plan z 1924 r. [Gallery J. A., *The planning of center city Philadelphia: from William Penn to the present*, Philadelphia 2007]

Fig. 10. Between 1917–1922 comes to the realization of a powerful urban landscape assumptions Parkway Plan of 1924 [Gallery J. A., *The planning of center city Philadelphia: from William Penn to the present*, Philadelphia 2007]



Ryc. 11. Widok z cokołu Art Museum w kierunku City Hall, szczegółowe studia widoczności pozwoliły wprowadzić zapisy do planu wyznaczające strefy zabudowy i ograniczające jej wysokość, co uchroniło ten widok przed chaotyczną zabudową

Fig. 11. View from the the pedestal of the Art Museum, toward City Hall. Detailed studies of visibility allowed to introduce records into plan that designate the zone of building development and reduce their height, which protects the view before the chaotic building development



Ryc. 12. Rozległe wnętrze parkway – na pierwszym planie Logan Square, w głębi klasyczne formy Art Museum, w tle rzeka Schuylkill i rozległe tereny Fairmount Park [<http://www.phillyskyline.com>]

Fig. 12. Extensive interior of parkway – in the foreground Logan Square, in the depths the classical forms of Art Museum, in the background the Schuylkill River and vast areas of Fairmount Park. [<http://www.phillyskyline.com>]

o klasycznych formach z monumentalnym cokołem w postaci wysokich schodów. Tak określona oś parkway nie tylko umożliwiała związek widokowy oraz funkcjonalny centrum z odległymi terenami rekreacyjnymi nad rzeką Schuylkill, ale sama rozwija obszar centralny miasta (ryc. 11). Wprowadzając do niego rozległą przestrzeń sprawia, że jednorodny, pozbawiony elementów zróżnicowania układ pierwotny zyskuje dominantę i silny element krystalizujący cały układ w postaci wnętrza o charakterze reprezentacyjnym i rekreacyjnym (ryc. 12).

Wieloletni trwający od 1902 do 1922, konsekwentny proces planistyczny powstawania tego założenia miejskiego – jak również jego ideowe przesłanki są wspaniałym i jednym z największych osiągnięć w historii planowania przestrzennego miast amerykańskich. Po raz pierwszy doszło do współpracy pomiędzy reprezentantami interesu prywatnego a władzami miasta. W ten sposób zrodziła się koncepcja partycypacji różnych grup interesów w procesie planowania miast¹⁵, charakterystyczna dla przebudowy miast amerykańskich w XX w. Jest to początek transformacji, dużego już na przełomie XIX i XX w., miasta¹⁶ w konkurencyjną i sprawnie działającą metropolię XXI w.

OKRES ŚMIĄŁYCH IDEI 1920–1930

W 1909 r. powstaje Committee on Comprehensive Plans w celu upowszechniania idei ruchu City Beautiful. W 1911 r. komitet ogłasza raport, w którym wskazuje kierunki dalszych przekształceń o szerokim zakresie i są to:

- doprowadzenie do realizacji założenia parkway;
- wzbogacenia przestrzeni publicznej Fairmount Park o obiekty takie jak sala koncertowa, miejski stadion sportowy;
- ochrona terenów doliny strumienia Wissahickon na północ od Fairmount Park wraz z terenami przyległymi o bogatej spuściznie historycznej, jako miejskich terenów otwartych parkowych;
- przebudowa i upiększenie pirsów wzdłuż nabrzeży rzecznych.

Ponad to w raporcie wskazano na konieczność dalszego prowadzenia w sposób ciągły i długotrwały prac nad planami na przyszłość. W wyniku kontynuacji prac Committee w 1915 r. uzupełnia listę zadań, dopisując do nich:

- wyznaczenie pętli obwodnicowej dla centrum przez poszerzenie Race St., Locust St., 16th St. i 8th St.,
- opracowanie spójnego systemu zapisów ograniczających wysokości budynków i wyznaczenie trzech stref o zróżnicowanych możliwościach zabudowy,
- organizowanie fundowanych przez miasto publicznych odczytów oraz wprowadzenie specjalnego programu edukacji dzieci w szkołach miejskich,

¹⁵ Por. J. A. Gallery, *The planning...*, op.cit., s. 25.

¹⁶ Filadelfia osiąga w 1900 r. liczbę 1 290 000 mieszkańców, a w 1950 r. przekracza liczbę 2 mln. Por. Russell F. Weigley, *Philadelphia a 300-year history*, 1982, s. 488, 668.

wykorzystując specjalne podręczniki oraz filmy poświęcone problematyce planowania miast¹⁷.

W efekcie w 1919 r. władze miasta oraz grono polityków zgodnie uchwalili City Charter (Kartę Miejską), która powoływała Zoning Commission (komisja do wyznaczenia stref o określonych standardach zabudowy) oraz City Planning Commission (Miejska Komisję Planowania). Pierwsza z nich została uformowana szybko, natomiast druga częściowo po 10 latach, a dopiero po 23 latach została obsadzona profesjonalnymi planistami. Mimo tych braków lata 20. XX w. to okres wzmożonej działalności budowlanej. Powstają m.in. Delaware River Bridge, system kolei podziemnej, a w 1923 r. w celu wyeksponowania budynku Independence Hall zostaje wyburzony cały kwartał zabudowy.



Ryc. 13. Węzeł komunikacyjno-transportowy 30th Street Station na zachodnim brzegu rzeki Schuylkill
[<http://www.phillyskyline.com>]

Fig. 13. Communication Knot 30th Street Station on the west bank of the Schuylkill river
[<http://www.phillyskyline.com>]

¹⁷ J.A. Gallery, *The planning...*, op.cit., s. 26–27.

W latach 1924–1928 zostają określone śmiało i aktualne jeszcze w latach 50. koncepcje przebudowy istniejącej struktury oraz związanej z tym budowy nowych obiektów a wśród nich:

- budowa nowego dworca kolejowego przy 30th Street, po drugiej stronie rzeki Schuylkill, (zrealizowana w 1934 r.) wraz z budynkiem Poczty Głównej (ryc. 13);
- budowa katedry Kościoła Episkopalnego przy Logan Square przy osi parkway;
- budowa centrum konferencyjnego w rejonie Museum of Art;
- budowa nowego miejskiego stadionu w południowej części miasta;
- zburzenie dworca kolejowego przy Broad Street (zrealizowane w 1952 r.) oraz budowa nowego podziemnego dworca przy 16th i Market street;
- poszerzenie osi Filbert Street na wschód od City Hall w kierunku rzeki Schuylkill i nowego dworca przy 30th Street i nadanie jej roli bulwaru;
- przebudowa zachodniego brzegu rzeki Schuylkill na odcinku od Fairmount Water Works do South Street;
- wzmocnienie węzła kolei podziemnej przy Market Street pod City Hall oraz budowa podziemnego pasażu pieszego wzdłuż Market Street łączącego dworce przy 15th i 13th¹⁸.

Najbardziej jednak widocznym znakiem nowych czasów i nowej dynamiki przekształceń były liczne drapacze chmur, powstające w centrum. To one, jako świadectwo potęgi zmian, przyczyniły się bezpośrednio do utworzenia w 1929 r. powołanej w 1919 r. City Planning Commission. Końcowym akordem okresu śmiałych i dalekosiężnych wizji była dojrzewająca w latach 1928–1932 koncepcja zwrócenia się w kierunku najstarszej i zapomnianej części miasta na wschód od Broad Street. Wraz z rozwojem zachodnich części miasta, przesunięciem i rozwojem nowego centrum oraz rozwojem terenów rekreacyjnych, zamożna ludność klasy średniej przeniosła się na zachód, wschód natomiast zdominowali licznie napływający do miasta emigranci. Podjęto zatem działania zmierzające do poprawy warunków życia – jak to określono – *plain people* (zwykłych ludzi). Sporządzono plan, w którym wskazano:

- konieczność ochrony obiektów historycznych w rejonie Independence Hall;
- likwidację przez wyburzenie zabudowy slumsowej w tym rejonie;
- budowę nowych dwukondygnacyjnych budynków mieszkalnych¹⁹.

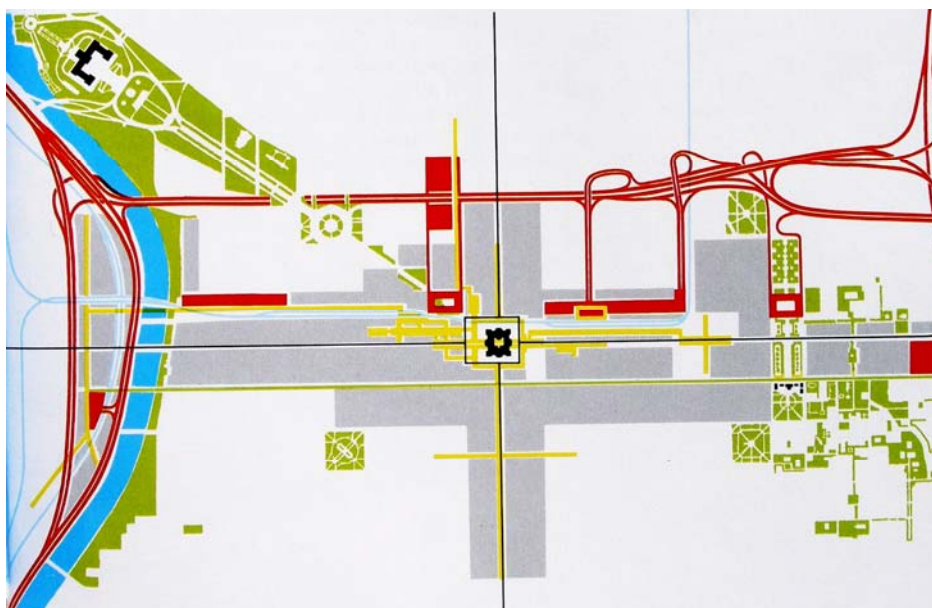
Idee te nie doczekały się realizacji w tym okresie, wskazały jednak na coraz istotniejsze problemy socjalne oraz na konieczność podjęcia działań rewolucyjnych w stosunku do zagrożonej dewastacją najstarszej – zabytkowej części miasta.

¹⁸ J.A. Gallery, *The planning...*, op.cit., s. 28.

¹⁹ Ibidem, s. 30.

OKRES REALIZACJI 1960–

Po wielkim kryzysie lat 30. XX w. nastąpił okres zaangażowania Stanów Zjednoczonych w II wojnę światową. Dopiero lata 50. to okres odradzania się i kształtowania nowego systemu planowania. W 1954 r. administracja miejska przedstawiła pierwszą usystematyzowaną propozycję odnowy miasta koncentrującą się na odrodzeniu zaniedbanych dzielnic i nadaniu im nowej jakości. Jest to początek ścierania się dwóch różnych podejść do problemów miasta – podejścia planistycznego, skupionego na podejmowaniu problemów w skali całego miasta i koncentrującego się na zdecydowanej przebudowie centrum reprezentowanego przez Planning Commission, oraz strategii bardziej zachowawczej, koncentrującej się na odnowie poszczególnych dzielnic, szczególnie wschodnich, reprezentowanej przez Redevelopment Authority. Mimo początkowo dużych różnic obydwa środowiska doszły do konsensusu, wspólnie uznając Center City za obszar, w którym koncentrują się najważniejsze problemy miasta.



Ryc. 14. Zintegrowany system komunikacji regionalnej i miejskiej we wszystkich jej aspektach, tj. kołowej, szynowej i pieszej wraz z systemem parkingów strategicznych daje podstawę do dalszego rozwoju centrum – 1973 r. [Bacon E.N., *Design of cities*, New York 1976, s. 271]

Fig. 14. Regional and city transportation system is integrated in all its aspects such as: car traffic, rail, pedestrian with strategic parking system that provides a basis for the further development of the center – 1973 [Bacon E.N., *Design of cities*, New York 1976, s. 271]

W 1963 r. powstaje *The Plan for Center City*, usystematyzowany zbiór propozycji mających służyć pobudzeniu wzrostu gospodarczego, z których wyłania się całościowa koncepcja przebudowy centrum (ryc. 14). Składają się na nią:

– wskazania w zakresie ogólnych warunków niezbędnych do rozwoju działalności gospodarczych, takich jak: rozwój infrastruktury, w tym zapewnienia dostępności komunikacyjnej i transportowej we wszystkich aspektach drogi szybkiego ruchu jako obwodnicy okrążającej centrum wraz z systemem parkingów i garaży oraz zapewnieniem miejsc parkingowych;

– wskazania dotyczące ukierunkowania strategii rozwoju na trzy sektory, tj.: tworzenia konkurencyjnych ram przestrzenno-funkcjonalnych dla nowego rynku miejsc pracy; systemu handlu i usług o zasięgu regionalnym, który dzięki szerokiej ofercie będzie stabilizował centrum; rozwoju turystyki na bazie rozrywki i kultury²⁰.

W ramach tej strategii określono wytyczne dla rozwoju przestrzennego m.in.:

– zmiany standardów ilościowych i jakościowych zwiększających ilość i poprawiających jakość przestrzeni publicznych, m.in. przez wprowadzenie obowiązku projektowania takich przestrzeni przy nowo powstających obiektach, ograniczenie precyzyjnie wysokości zabudowy, narzucenie wysokich standardów wyposażenia ulic;

– ochrona widoku City Hall z różnych kierunków oraz kształtowanie całościowej panoramy zewnętrznej przez wyznaczenie stref dla budynków wysokich;

– utrzymywanie wysokich standardów przestrzeni publicznych przez wprowadzenie zapisów regulujących takie elementy jak: krajobraz ulicy, detal architektoniczny, plakaty reklamowe, małe obiekty handlowe, zewnętrzne ogródki kawiarniane, oznakowanie i elementy systemów informacyjnych, elementy wystroju (rzeźby itp.);

– zapewnienie ochrony dziedzictwa historycznego, włączenia go w nowoczesne struktury przestrzenne, wykorzystanie jego potencjału do pobudzenia ekonomicznego i jako element edukacji społecznej²¹.

Z kolei plan określił pięć obszarów strategicznych²², gdzie wytyczne ogólne będą uszczegóławiane i realizowane, są to:

1. Market West District (ryc. 15):

– budowa węzła centralnego z zabudową o najwyższej intensywności, usprawnienie komunikacji kolei podziemnej oraz indywidualnej, zachowanie wysokich standardów wystroju architektonicznego, usprawnienie układu komunikacji pieszej wewnątrz obszaru oraz połączeń z sąsiadującymi placami i parkami oraz ukończenie Schuylkill River Park;

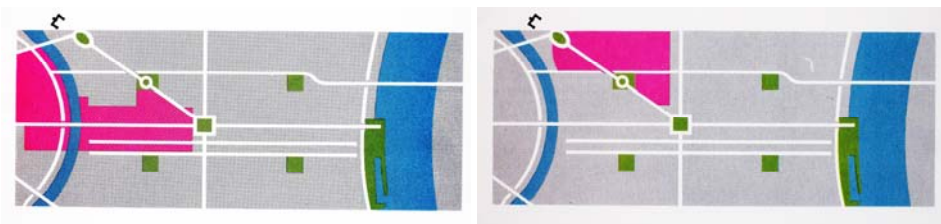
– maksymalne wykorzystanie potencjału obszaru węzła kolejowego 30th Street Station przez usprawnienie komunikacji wewnątrz węzła oraz poprawa dostępu do niego; poprawa jakości przestrzeni wzdłuż nabrzeży,

– przekształcenie Chestnut Street w handlowy pasaż pieszy i wypracować wzdłuż Chestnut Street korytarz buforowy pomiędzy obszarem centralnym o najwyższej intensywności a obszarami mieszkaniowymi na południe.

²⁰ Por. Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, 1988, s. 27–58.

²¹ Por. *Ibidem*, s. 65–92.

²² Por. *Ibidem*, s. 95–139.



Ryc. 15. Market West District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Ryc. 16. Parkway North District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Fig. 15. Market West District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Fig. 16. Parkway North District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

2. Parkway North District (ryc. 16):

- wzmocnienie walorów przestrzenno-funkcjonalnych terenów Logan Square i Benjamin Franklin Parkway oraz wykorzystanie ich w równoważeniu środowiska sąsiadujących dzielnic przez poprawę pieszych powiązań komunikacyjnych z tymi dzielnicami;

- rozwijanie centralnej dzielnicy mieszkaniowej Franklin Town w bliskości parkway oraz Center City;

- budowa nowego parku oraz bulwaru Franklin Town Boulevard jako głównych elementów identyfikujących nową dzielnicę;

3. Center City East District (ryc. 17):

- rozwój Market Street jako silnej osi przez wprowadzenie ulicznych usług hotelowych, handlowych i biurowych, budowa centrum kongresowego na północ od Market Street oraz obszaru o dominującej funkcji rozrywkowej na południe od Market Street;

- zachowanie indywidualnego charakteru Chinatown oraz wskazanie możliwości jej rozwoju na północ od Vine Street;

- wypracowanie bramy wjazdowej do miasta od strony Benjamin Franklin Bridge przez ochronę widoku City Hall.

4. Broad Street District (ryc. 18):

- odrestaurowanie City Hall oraz Penn Square jako najważniejszego wnętrza miejskiego, renowacja budynków tworzących to wnętrze, wprowadzenie do City Hall ogólnodostępnych usług (muzeum, biblioteka);

- wzmocnienie węzła centralnego wzdłuż Broad Street przez umożliwienie wprowadzenia mieszanej funkcji w tym funkcji mieszkalnej na końcach wskazanego odcinka ulicy, wysokie standardy w stosunku do wystroju architektonicznego oraz przestrzeni publicznej tj: chodniki, skwery, parkingi.

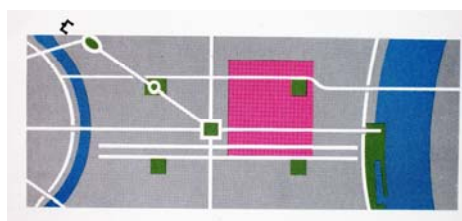
5. Delaware Riverfront District (ryc. 19):

- budowa centralnego rejonu nabrzeża rzeki Delaware tzw. Penns Landing jako głównej atrakcji turystycznej, a w nim plac Great Plaza o amfiteatralnym

układzie z otwarciem na port i rzeką, sprzyjający organizacji imprez masowych wraz z zapleczem handlowo-usługowym;

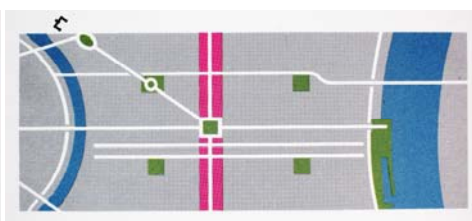
– budowa muzeum poświęconego związkom miasta i regionu z morzem oraz bulwarów rekreacyjnych wzdłuż rzeki Delaware ze szczególnym uwzględnieniem walorów widokowych w kierunku rzeki;

– budowa dzielnicy mieszkaniowej wzdłuż rzeki Delaware;



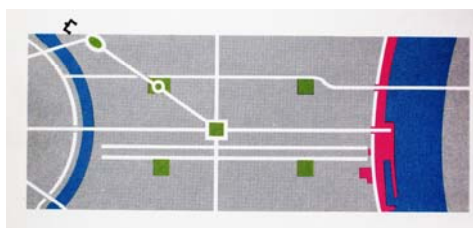
Ryc. 17. Center City East District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Fig. 17. Center City East District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]



Ryc. 18. Broad Street District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Fig. 18. Broad Street District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]



Ryc. 19. Delaware Riverfront District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Fig. 19. Delaware Riverfront District [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Istotnym elementem kształtowania City Center jest próba rozwiązania problemu mieszkaniowego. Rozwiązaniem tym są wskazane w planie dzielnice mieszkaniowe, które pozostają w bezpośrednim sąsiedztwie i w zasięgu pieszej dostępności do centrum. Waleń ten pozwala na lepszą organizację czasu i znacznie poprawia komfort życia, ale również obniża koszty indywidualne, jak również koszty budżetu miasta. Twórcy *The Plan for Center City* z dużym wyczućiem przewidzieli wzrastającą rolę tego zagadnienia w następnych dekadach, wskazując kilka najważniejszych obszarów mieszkaniowych. Wskazane dzielnice mają różny charakter ze względu na rodzaj zabudowy i oferują zróżnicowany

standard, jednak posiadają walor kameralności i indywidualnej tożsamości²³. Wszystkie dzielnice są określone przez związki przestrzenno-funkcjonalne z czterema wyznaczonymi w pierwotnym planie placami. I tak z placem:

- Rittenhouse Square związana jest dzielnicą Rittenhouse/Center City West;
- Logan Square – dzielnice Franklin Town/Benjamin Franklin Parkway;
- Franklin Square – dzielnice Chinatown i Old City;
- Washington Square – dzielnice Washington Square West i Society Hill.

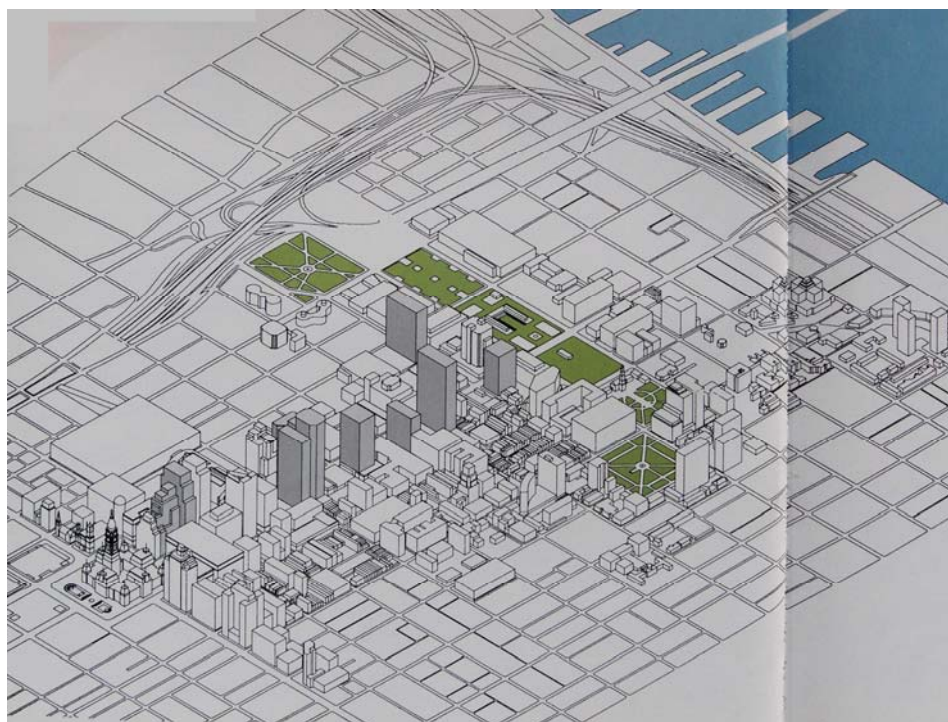
Ponadto plan wyznacza duży zespół terenów otwartych, na który składają się: park otaczający Independence Hall od południowego wschodu oraz rozległa przestrzeń o charakterze reprezentacyjno-rekreacyjnym na północ od Independence Hall, łącząc w ten sposób Franklin Square z Washington Square i tworząc zieloną przeciwwagę dla terenów zachodnich związanych z Benjamin Franklin Parkway po wschodniej stronie centrum.



Ryc. 20. Zachodnia część Center City jest zdominowana przez wysokościowce, które dochodzą do rzeki Schuylkill i zaczynają ją przekraczać oraz przez założenie parkway, które skutecznie równoważy intensywność zabudowy w centrum [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Fig. 20. The western part of Center City is dominated by skyscrapers that reach the Schuylkill River and begin to exceed it. The parkway and the assumption effectively balances the intensity of the building downtown [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

²³ Spośród wielkich miast amerykańskich Filadelfia jest pod tym względem nielicznym wyjątkiem. Por. *Ibidem*, s. 143.



Ryc. 21. Tereny otwarte utworzone na trzech kwartałach na północ od Independence Hall łączą Franklin Square na północy z Washington Square na południu tworząc rdzeń kompozycyjny dla całej wschodniej części Center City [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Fig. 21. Open areas formed on three quarters north of Independent Hall connects Franklin Square to the north with Washington Square on the south. It creates compositional core for the entire eastern part of City Center [Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988]

Wskazania *The Plan for Center City* w sposób czytelny nawiązują do pierwotnego układu miasta i rozwijają go, wykorzystując również koncepcje prezentowane już w latach 20. XX w. Jest to bezprecedensowy, ze względu na ogromną skalę zamierzeń, plan przebudowy centrum miasta (pierwsza wersja opublikowana w 1960 r.) opartą na głównej osi historycznej Market Street²⁴. Jednocześnie jest to kolejny etap konsekwentnie kontrolowanego procesu przesuwania środka ciężkości miasta wraz z jego rozwojem ze wschodu na zachód. Koncepcja nowego centrum (Center City) – na zachód od City Hall (ryc. 20), dzięki bliskości systemu terenów otwartych Park Way, Fairmount Park, Schuylkill River Park oraz intermodalnego węzła komunikacyjnego 30-th Street Station (po

²⁴ Najbardziej dojrzała, spośród wielu koncepcji dotyczących przebudowy miast amerykańskich, formuła tzw. Comprehensive Plan, odnosiła się do całego procesu planowania we wszystkich jego aspektach, skalach i na wszystkich etapach. Por. A. Garvin, *The American city*, 2002, s. 528–529.

drugiej stronie rzeki), włącza w swoją strukturę rzekę Schuylkill i wyznacza jej rolę zwornika przyrodniczo-kulturowego zarówno w skali śródmieścia Filadelfii, jak i w skali całego regionu miejskiego. Kolejnym atutem tego przesunięcia jest odciążenie i umożliwienie ponownego rozwoju najstarszej, wschodniej części miasta. Koncepcję tę oparto na strategii rewaloryzacji zespołów historycznych i ukierunkowano na dalsze równoważenie zgodnie z jego drobnoziarnistą, historycznie ugruntowaną strukturę przestrzenno-funkcjonalną, kameralną skalę oraz najważniejszy dla historii Stanów Zjednoczonych zespół przestrzenny koncentrujący się wokół Independence Hall (ryc. 21).

W wyniku realizacji założeń tego planu otworzyły się potencjalne możliwości rozwoju nabrzeży rzeki Schuylkill, co z czasem pozwoliłoby na włączenia w strukturę miasta kontekstu regionalnego, wynikającego z nowych strategii rozwoju miasta. W latach 90. XX w. w rozwoju ekonomicznym położono nacisk na wzmocnienie miejskiego potencjału dla rozwoju przemysłu turystycznego²⁵, bazującego zawsze na odmienności miejsca, zjawiskach kulturowych związanych z konkretną lokalizacją oraz jakością przestrzeni. Potencjał samego miasta należało zatem wzbogacić o kontekst regionalny. Pomostem w powiązaniu tych wartości okazała się rzeka Schuylkill. W ten sposób wyznaczono następny konsekwentny w stosunku do pierwotnych założeń etap rozwoju miasta.

NOWE WYZWANIA

Po upadku przemysłu cały system hydrograficzny zlewni rzeki Schuylkill stał się miejscem spektakularnych działań zmierzających do odzyskania zasobów środowiskowych obszaru zlewni, w tym poprawie jakości wody; odradzania się i budowania nowoczesnych lokalnych społeczności z wykorzystaniem potencjału przestrzenno-kulturowego, a także dla rozwoju rekreacji plenerowej.

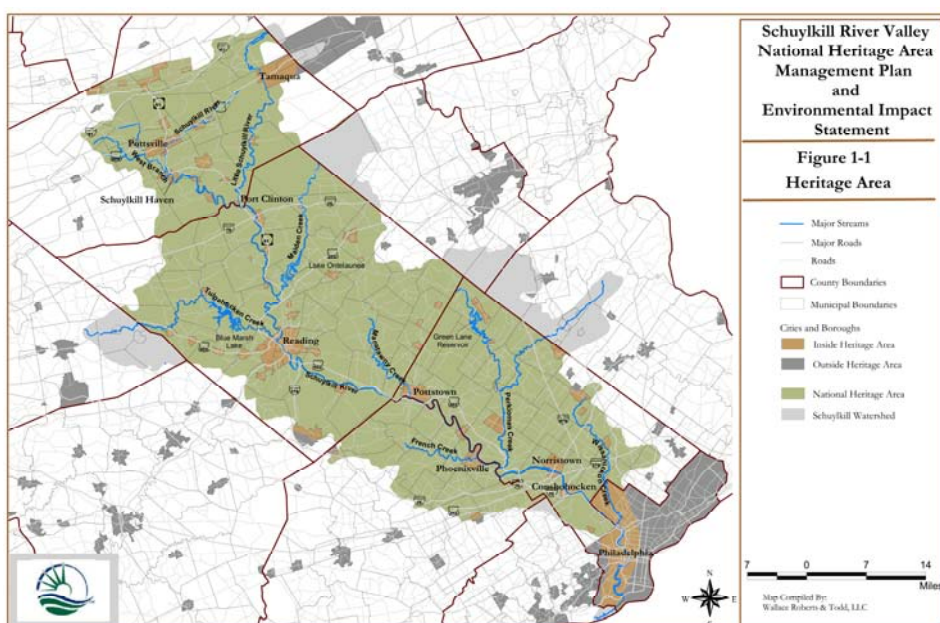
Obszar zlewni rzeki zamieszkuje około 3,2 mln mieszkańców i szczyti się dużym potencjałem zasobów środowiskowo-kulturowych. W 1995 r. administracja stanowa (Commonwealth of Pennsylvania), korzystając z ustawy o stanowych parkach kulturowych (State Heritage Parks Program), tworzy strategię rozwoju dla obszaru kulturowego zlewni²⁶ rzeki Schuylkill (Schuylkill Heritage Corridor Management Action Plan). W 2000 r. Kongres US (United States Congress) ustanawia Schuylkill River Valley National Heritage Area i określa cele strategiczne dla całego obszaru. Są to: ochrona i badania nad wartościami tkwiącymi w zasobach przyrodniczych oraz historyczno-kulturowych związanych

²⁵ Por. J.A. Gallery, *The planning...*, op.cit., s. 43.

²⁶ Znaczenie i rolę pojęcia obszaru zlewni w badaniach nad regionalizmem architektoniczno-krajobrazowym jako determinanty dla określenia granic regionu wykorzystuje w badaniach m.in. Zbigniew Myczkowski Por. *Region kulturowy rzeki na przykładzie doliny Prądnika*, [w:] *Karta Kulturowa Rzeki*, 1993, oraz Henryk Stawicki, Por. *Ochrona dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego doliny rzeki kamiennej*, [w:] *Karta Kulturowa Rzeki*, 1993.

z przemysłową tradycją doliny rzeki Schuylkill, a także rozwój regionu oparty na tych wartościach.

Dokument ten stał się podstawą do budowania strategii w celu promowania obszaru jako odrębnego regionu, podnoszenia jakości życia, równoważenia rozwoju ekonomicznego uwzględniającego ochronę spuścizny historycznej regionu²⁷ (ryc. 22). Największym wyzwaniem w realizacji tego programu był odcinek ujścia rzeki na wysokości południowej części Filadelfii²⁸.



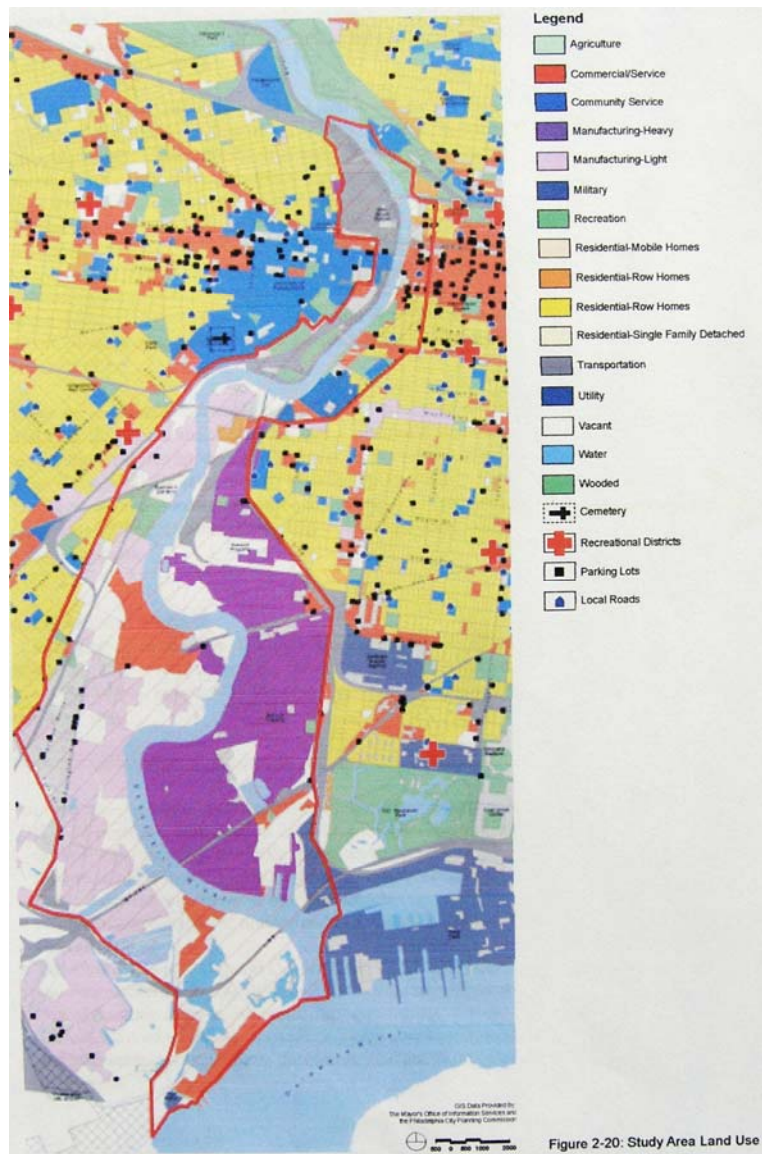
Ryc. 22. Region dorzecza rzeki Schuylkill w wyniku inicjatyw społecznych został ustanowiony prawnie jako Schuylkill River Valley National Heritage Area (Narodowy Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Schuylkill), co dało początek zintegrowanym procesom rewitalizacji w skali całego regionu rzeki Schuylkill [Schuylkill River National & State Heritage Area, *Schuylkill River Heritage Towns & Tours Programm*]

Fig. 22. As a result of social initiatives Schuylkill river basin has been legally established as the Schuylkill River Valley National Heritage Area, which gave rise to the integrated revitalization processes across the Schuylkill River region [Schuylkill River National & State Heritage Area, *Schuylkill River Heritage Towns & Tours Programm*]

Mimo że typowe naturalne atuty ukształtowania terenu, takie jak rzeka płynąca przez centrum dużego miasta, są coraz częściej postrzegane jako ogromny kapitał przestrzenno-kulturowy i stają się obszarami dużego zainteresowania

²⁷ Por. *Living with the river. Schuylkill River National & State Heritage Area. Final Management Plan and Environmental Impact Statement*, Philadelphia 2003, s. 9–10.

²⁸ Program Schuylkill River Valley National Heritage Area obejmuje obszar ponad 1700 mil kw. wzdłuż rzeki na odcinku ponad 200 km i został podzielony na 5 obszarów wzdłuż rzeki. Jednym z nich jest obszar w granicach miasta Filadelfii.



Ryc. 23. Analiza zagospodarowania południowych fragmentów miasta ujawnia dramatyczne patologie dezintegracyjne tych części miasta pogłębiające się systematycznie w miarę upadania przemysłu. Obszar objętym *The Tidal Schuylkill River Master Plan* znajdują się w centrum tych obszarów, stanowi ich naturalny zwornik i jako taki właśnie w wyniku przekształceń ma szansę na wywołanie złożonych procesów integracji wewnętrznej tych fragmentów metropolii [The Schuylkill River Development Corporation, *The Tidal Schuylkill River Master Plan*, Philadelphia 2003]

Fig. 23. Analysis of the southern parts of the city development reveals dramatic disintegration of the this parts of the city which is connected with falling of the industry. Area covered *The Tidal Schuylkill River Master Plan* can be found in the center of it. It is the natural keystone and as a result of the transformation has a chance to call the complex processes of internal integration of these fragments of metropolis [The Schuylkill River Development Corporation, *The Tidal Schuylkill River Master Plan*, Philadelphia 2003]



Ryc. 24. Koncepcja przestrzenna obejmująca cały obszar objęty *The Tidal Schuylkill River Master Plan* ze wskazaniem najważniejszych inwestycji [The Schuylkill River Development Corporation, *The Tidal Schuylkill River Master Plan*, Philadelphia 2003]

Fig. 24. The spatial concept covering the whole area with *The Tidal Schuylkill River Master Plan* with the indication of the most important investments [The Schuylkill River Development Corporation, *The Tidal Schuylkill River Master Plan*, Philadelphia 2003]

społecznego na różnych szczeblach, potencjał terenów wzdłuż końcowego odcinka rzeki Schuylkill w Filadelfii pozostawał poza ich zainteresowaniem. Tereny te, stanowiące historycznie ukształtowany kierunek rozwoju miasta, w znacznej mierze są terenami zagrożonymi powodziowo. Płynące z tego niebezpieczeństwo, a także znaczny stopień degradacji terenów przemysłowych wzdłuż tego odcinka rzeki doprowadził do wyłączenia ze struktury miasta tych terenów, zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i w świadomości mieszkańców, a sama rzeka zyskała miano *hidden river* (ukryta rzeka). Analiza zagospodarowania południowych fragmentów miasta ujawnia dramatyczne patologie dezintegracyjne tych części miasta pogłębiające się systematycznie w miarę upadania przemysłu (ryc. 23).

Przełamanie tego stereotypu, wypracowanie wizji i jednocześnie określenie długo okresowej strategii było dużym wyzwaniem. W 2003 r. został przyjęty interdyscyplinarny i wieloetapowy plan rozwoju dla tego obszaru pod nazwą *The Tidal Schuylkill River Master Plan*²⁹. Obszar objęty planem znajduje się w centrum terenów zdegradowanych, stanowi ich naturalny zwornik i jako taki właśnie w wyniku przekształceń jest wskazywany jako początek dla złożonych procesów integracji wewnętrznej tych fragmentów metropolii (ryc. 24).

Obszar objęty opracowaniem *The Tidal³⁰ Schuylkill River Master Plan* rozciąga się na długości 12,8 km od Fairmount Water Works na północy, aż do ujścia rzeki Shuylkill do rzeki Delaware. Na odcinku tym rzeka pięciokrotnie zmienia kierunek pod kątem 90°, co znacząco wpływa na jej indywidualny charakter. Granice opracowania obejmują tereny o powierzchni (4126 acr) 1670 ha, (nie wliczając w to powierzchni rzeki i kanałów, które zajmują dodatkowo 227,8 ha), zlokalizowane po obydwu brzegach rzeki w sposób zachowujący zasadę ciągłości przestrzennej. Obszar ten został podzielony na trzy strefy:

- Upper reach: od spiętrzenia Fairmount Water Works do South Street Bridge – odcinek śródmiejski,
- Middle reach: od South Street Bridge do Passyunk Avenue,
- Lower reach: od Passyunk Avenue do rzeki Delaware.

Proces realizacji założeń *The Tidal Schuylkill River Master Plan* ma potrwać do 2017 r.

PODSUMOWANIE

Planowanie krajobrazu obserwowane i analizowane na przykładzie Filadelfii na przestrzeni 330 lat może być pouczające i użyteczne dla praktyki planistycz-

²⁹ Por. The Schuylkill River Development Corporation, *The Tidal Schuylkill River Master Plan*, Philadelphia 2003.

³⁰ Określenie „tidal” odnosi się do charakterystyki rzeki, u ujścia której poziom wody podnosi się i opada wraz z przyływem i odpływem. U ujścia występuje zatem zjawisko cofki, które poniżej Filadelfii wywołuje podnoszenie się poziomu rzeki Delaware do 1,8 m.

nej w innych miastach. Jak żadne inne miasto Ameryki, Filadelfia planuje i przekształca swoją strukturę, nadając tym działaniom znamiona procesu kontrolowanego. W wyniku kilkusetletniej działalności wypracowuje model postępowania, który konsekwentnie rozwija. Najważniejsze zasady tego modelu, które można zaobserwować przez cały okres rozwoju przestrzennego Filadelfii to:

- świadomość konieczności ciągłego przekształcania struktury miejskiej i dostosowywania jej do zmieniających się warunków;
- dostrzeganie wzajemnych zależności zarówno w warstwie przestrzenno-funkcjonalnej powiązanej z pragmatyzmem gospodarczym, jak i w warstwie społeczno-środowiskowej;
- uwzględnianie szerokiego kontekstu regionalnego;
- odważna, kompleksowa wizja przekształceń;
- etapowanie przedsięwzięć;
- uspołecznienie procesu planistycznego;

Dzięki stosowaniu tych zasad, Filadelfia skutecznie kontroluje procesy wzrostu. Przekształcając najważniejsze ogniwa struktury miejskiej, buduje przestrzenne ramy dla w znacznej mierze samoczynnych procesów wzrostu i kierunkuje je, począwszy od systemu infrastruktury ujęcia i uzdatniania wody dla miasta;

- wyznacza nowe centrum i wznosi tam monumentalny budynek City Hall;
- buduje system parków metropolitalnych Fairmount Park powyżej ujęcia wody;
- wprowadza do centrum założenie parkway, które wieloaspektowo oddziałuje na całą strukturę miejską i jej mieszkańców:
 - a) indywidualizuje krajobraz miasta;
 - b) skala założenia wymusza kompleksowe działania integracyjne w obszarze infrastruktury;
 - c) podkreśla wysoką rangę przestrzeni i obiektów, które znajdują się w strefie jego oddziaływania;
 - d) podnosi rangę centralnego rejonu przez rozluźnienie przestrzeni centrum oraz możliwość lepszej ekspozycji City Hall;
 - e) poprawę warunków życia przez wprowadzenie możliwości rekreacji w kontakcie z zielenią, światłem i powietrzem;
 - f) walory przestrzenne sprzyjają integracji społecznej;
 - g) umożliwia kadrowanie dalekich widoków i wzbogacania przestrzeni centrum przez ich zapożyczanie,
 - h) pozwoliło wypracować mechanizmy ekonomiczne, społeczne i administracyjne umożliwiające przeprowadzenie takiej inwestycji;
 - i) jest powodem do dumy dla całej społeczności czym wzmacnia tożsamość mieszkańców z miasta.
- buduje wewnętrzny system kolei podziemnej,
- przesuwa główny węzeł transportowo-komunikacyjny na drugą stronę rzeki Schuylkill;
- przystępuje do kompleksowej przebudowy centrum miasta;

– przystępuje do przebudowy terenów po przemysłowych wzdłuż rzeki Schuylkill, wyznaczając im rolę osi dla przyszłych przekształceń dzielnic południowych.

W ten sposób stosowane w praktyce planistycznej zasady określają nowoczesny model procesu planowania krajobrazu miejskiego. Jego pozorną słabością jest długotrwałość procesu, konieczność uwzględniania różnych, często sprzecznych stanowisk i szukania kompromisów, oraz zmienność okoliczności zewnętrznych. Zbliży to jednak ten proces do zasad rozwoju organicznego, wynikającego z sił odśrodkowych społeczności miejskiej zdeterminowanej do przeprowadzania zmian i w ten sposób mającego szansę spełniania realnych i ugruntowanych oczekiwań. Taki proces oprócz zmian funkcjonalno-przestrzennych niesie – i może to właśnie jest najważniejsze – dojrzewanie społeczeństwa w jego wewnętrznej integracji i wspólnej odpowiedzialności za swoje losy związane z określonym miejscem. W ten sposób miasto realizuje jedno z podstawowych zadań – sprzyja rozwojowi społeczności lokalnej.

PIŚMIENNICTWO

- Dąbrowski L.T., 1977. *Projektowanie regionalne*, Warszawa.
- Gallery J.A., 2007. *The planning of center city Philadelphia: from William Penn to the present*, Philadelphia.
- Garvin A., 2002. *The American city*, New York.
<http://www.phillyhistory.org>
- Hegemann W., Peets E., 2008. *The American Vitruvius: An architects handbook of civic art*, New York.
- Kostof S., 1991. *The city shaped*, Boston–Toronto–London.
- Living with the river. Schuylkill River, Schuylkill River National & State Heritage Area. Final Management Plan and Environmental Impact Statement*, Philadelphia 2003.
- Moholy-Nagy S., 1968. *Matrix of man*, New York–Washington–London.
- Morris A.E., 1979. *History of urban form before the industrial revolutions*, New York.
- Myczkowski Z., 1993. *Region kulturowy rzeki na przykładzie doliny Prądnika*, [w:] *Karta Kulturowa Rzeki*, Katowice.
- Philadelphia City Planning Commission, 1988. *The Plan for Center City*, Philadelphia.
- Pregill P., Volkman N., 1999. *Landscapes in history*, New York.
- Stawicki H., 1993. *Ochrona dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego doliny rzeki Kamiennej*, [w:] *Karta Kulturowa Rzeki*, Katowice
- The Schuylkill River Development Corporation, 2003. *The Tidal Schuylkill River Master Plan*, Philadelphia.
- Weigley R.F., 1982. *Philadelphia a 300-year history*, New York–London.

ŹRÓDŁA ILUSTRACJI

1. Wykonane przez autora.
2. Reps J.W., *The Making of Urban America*, New Jersey 1965, s. 162, 166, 265,
3. <http://www.phillyh2o.org>

4. Gallery J. A., *The planning of center city Philadelphia: from William Penn to the present*, Philadelphia 2007, s. 18, 51, 42
5. <http://www.phillyskyline.com>
6. Tolwińska T., *Urbanistyka, t. II*, Warszawa 1948, s. 109.
7. <http://museumwithoutwallsaudio.org>
8. Bacon E.N., *Design of cities*, New York 1976, s. 271.
9. Philadelphia City Planning Commission, *The Plan for Center City*, Philadelphia 1988, s. 98, 127, 109, 116, 132, 28–29, 30–31.
10. Schuylkill River National & State Heritage Area, *Schuylkill River Heritage Towns & Tours Programm*.
11. The Schuylkill River Development Corporation, *The Tidal Schuylkill River Master Plan*, Philadelphia 2003.

PLANNING THE LANDSCAPE OF PHILADELPHIA IN YEARS 1682–2003

Abstract. The process of birth and maturation of modern urban planning reached its special intensity and clarity of phenomena in American cities. The city where this process is particularly noticeable is Philadelphia. The article introduces and analyzes the various stages of planning the landscape of Philadelphia, from its foundation to the present day. Within the space of 330 years the vicissitudes of fate of the spatial structure of the city have been observed. However, throughout the whole period break through ideas and attempts to reverse the chaotic and negative forces of growth and to direct them at system operations, based on balancing of the factors of development. The realization of this concept implements the development of Philadelphia onto the route of manageable processes. The article suggests that such a change was possible thanks to the simultaneous fulfillment of many conditions. The most important of them are: the continuity of the planning process, daring vision of the direction of transformation and consistency in its implementation and socialization of the entire process. Today, the landscape planning process of Philadelphia is an enough mature phenomenon to be able to stand up to today's phenomena, disadvantageous to the development of the city and bring real benefits to its residents.

Key words: landscape planning, planning Philadelphia, planning process, urban planning, American cities