

Brazylijskie nauki dla Krakowa

Andrzej Jajszczyk*

2008-11-13, ostatnia aktualizacja 2008-11-13 19:26

Gdybyśmy lepiej znali i rozumieli doświadczenia innych, moglibyśmy uniknąć w Krakowie wielu błędów.



Główne skrzyżowanie w Brasílii
Fot. Andrzej Jajszczyk



Węzeł Mogilski w Krakowie
Fot. Tomasz Wiech / AG



Centrum Manaus
Fot. Andrzej Jajszczyk

Wydawałoby się, że Brazylia jest krajem tak różniącym się od Polski, zarówno pod względem klimatu, wielkości, potencjału ludnościowego, kultury, zupełnie innej tradycji historycznej, jak i temperamentu mieszkańców, że tamtejsze doświadczenia są dla nas zupełnie nieprzydatne. A jednak w czasie kilku moich podróży do tego pięknego i pełnego kontrastów kraju nie mogłem oprzeć się wrażeniu, że i tam możemy się czegoś nauczyć, co będzie pożyteczne dla Krakowa. Być może wynika to stąd, że Polsce bliżej w poziomie rozwoju, również mentalnego, do Brazylii niż do krajów, z którymi tak lubimy się porównywać, jak Niemcy, Francja czy Wielka Brytania.

Potęga planowania

Często dyskutujemy w naszym mieście o roli planowania urbanistycznego w jego rozwoju. Brazylia dostarcza nam tu znakomitych przykładów. Stolica kraju, Brasilia, została zbudowana w krótkim czasie na zupełnym bezludziu jako próba stworzenia miast idealnego. Projekt miasta, który przygotował 50 lat temu brazylijski architekt i urbanista Lucio Costa, zakładał, że powstanie miasto dla około pół miliona mieszkańców, piękne i przyjazne. Plan Brasilii przypomina samolot bądź ptaka, gdzie w osi pionowej usytuowano główne budynki publiczne, a skrzydła stanowią miejsce dla osiedli mieszkaniowych. Funkcje poszczególnych elementów, w tym komunikacji, handlu oraz terenów zielonych i rekreacyjnych, zostały starannie przemyślane. Na przykład w każdym z obszarów mieszkaniowych zaplanowano lokalne centra z parkami, sklepami, restauracjami i kafejkami. Aby wypić filiżankę kawy, nie trzeba koniecznie jechać do centrum miasta, jak to często zdarza się w Krakowie. Do tego dochodzi dobra i ciekawa architektura, której najbardziej znanym twórcą jest również Brazylijczyk — Oscar Niemeyer. Zaletą zrealizowanych projektów jest unikanie historyzowania i odważne użycie stali, szkła i betonu. Z zazdrością patrzyłem na piękne nowoczesne kościoły, jak katedra projektu Niemeyera czy prosty w konstrukcji kościół św. Jana Bosko (*Dom Bosco*), ze wspianymi współczesnymi witrażami. Ale jednak, moim zdaniem, całość Brasilii jest totalną klęską. Jest to po prostu miasto dla samochodów, a nie dla ludzi.

Wszystko dla kierowców

Koniec lat 50. to masowy rozwój motoryzacji, przynajmniej w krajach z gospodarką rynkową. Wcześniejsze doświadczenia Stanów Zjednoczonych uwzględnił Costa w projekcie miasta. W głównej pionowej osi umieścił autostradę o sześciu pasach ruchu w każdą stronę. Szybkie trasy poprzeczne, a szczególnie ta obsługująca „skrzydła” z osiedlami mieszkaniowymi, są powiązane z osią bezkolizyjnymi węzłami. Efektowne estakady wyglądają pięknie z samolotu bądź okolicznych wieżowców. Główne skrzyżowanie miasta jako żywo przypomina nasz węzeł Mogiński. Tu również na dolnym poziomie umieszczono przystanki komunikacji miejskiej. I, podobnie jak w Krakowie, węzeł ten bardziej dzieli i rozbija, niż łączy poszczególne części miasta. Wydawać by się mogło, że przynajmniej kierowcy są zadowoleni. Nic takiego! Dwunastopasmowa autostrada jest w godzinach szczytu totalnie zakorkowana, co przerabiałem również na własnej skórze. Nie pomagają liczne trasy dla pieszych bezkolizyjnie przecinające trasy samochodowe — odległości w mieście planowanym dla pojazdów są po prostu zbyt duże. Nieco lepiej jest wzdłuż jedynej linii metra łączącej centrum z osiedlami mieszkaniowymi. Problemy ma złagodzić planowana obecnie sieć dróg rowerowych o łącznej długości 600 kilometrów.

Precz z zaściankiem!

Brasilia jest kwintesencją dążenia kraju do szybkiej modernizacji i pokazania światu swego znaczenia i nowoczesności. To dążenie odbiło się też na starszych miastach tego najbardziej ludnego kraju Ameryki Łacińskiej. Zaniedbano zupełnie utrzymanie starych kolonialnych dzielnic, a pod hasłami walki z zaściankiem, czy skansenem, zaczęły wśród nich rosnąć liczne wieżowce, szpecące obecnie historyczne centra wielu brazylijskich miast. Niewiele pomaga teraz staranna renowacja pięknych domów stojących wokół *Teatro Amazonas* — słynnej opery w Manaus, gdy każdy widok psują tandetne fallusy. Atmosfera miasta została bezpowrotnie stracona, a turyści traktują Manaus głównie jako punkt tranzytowy w podróży do Amazonii. Gdy pragną urokliwych nastrojów starego miasta, wybierają raczej Salvador de Bahia — pierwszą stolicę portugalskiej Brazylii. To miasto miało dużo więcej szczęścia. Lokalne władze zapobiegły psuciu osi widokowych historycznej części miasta, a także chaotycznemu zabudowywaniu pięknych wybrzeży oceanu. Teraz, po renowacji, salvadorska starówka, znajdująca się podobnie jak Kraków na liście UNESCO, przyciąga tłumy turystów.

Święte prawo własności

Krakowskich zwolenników świętego prawa własności, postulujących, by właściciel mógł budować na swojej działce, co mu się żywnie podoba, chętnie wysłałbym do największego miasta Brazylii, kilkunastomilionowego Sao Paulo. To jedno z najszpetniejszych i najgorszych do życia miast świata. Zabudowane bez ładu i składu, z fatalną komunikacją i kiepskimi przestrzeniami publicznymi. Poznałem przebywającego w Brazylii amerykańskiego eksperta od komunikacji miejskiej, który na zlecenie władz Sao Paulo usiłuje poprawić komunikację w tym mieście. Ciekawie opowiadał, jak brak wizji i jakiegokolwiek perspektywicznego planowania doprowadził do komunikacyjnego koszmaru i do paraliżu całej metropolii.

Skutki niedostatecznie kontrolowanego prawa własności widać też świetnie w Rio de Janeiro. Udało się co prawda utrzymać linię zabudowy wzdłuż najpiękniejszych plaż świata, ale zapomniano o ograniczeniach wysokości, a także wymaganiach dotyczących na przykład jakości używanych do budowy materiałów. W wyniku tego nad pięknymi plażami sterczą szpetne i tandetne budynki. Lepiej poradzono sobie w Rio z obszarami położonymi dalej od oceanu. Powstało kilka interesujących architektonicznie budynków publicznych czy wspaniały park. Nieźle wyglądają też drogi. Długi tunel samochodowy pod górą przecinającą śródmieście ogromnie usprawnił komunikację. Nam też przydałby się taki tunel pod wzgórzem bł. Bronisławy. Warto również pamiętać, że Rio de Janeiro to także fawele — dzielnice nędzy zabudowywane nawet nie na podstawie świętego prawa własności, a po prostu prawem kaduka.

Brazylijskie tempo

Kraków może pozazdrościć Brazylijczykom tempa planowania i budowy. Główne budynki i układ urbanistyczny nowej stolicy kraju zrealizowano w ciągu czterech lat od chwili ustalenia lokalizacji! A skala trudności nie da się porównać z tym, co mamy teraz w Krakowie. Wystarczy wspomnieć, że w początkowym etapie budowy Brasilii wszystkie materiały budowlane transportowano samolotami z powodu braku jakichkolwiek dróg. Krytycy inicjatora budowy prezydenta Juscelino Kubitschka zarzucali mu bezsensowne zadłużenie kraju na ten, jak twierdzono, zbyt ambitny projekt. Ale wbrew powszechnym obawom zadłużenie zostało nadspodziewanie szybko spłacone dzięki ogromnemu rozwojowi całego obszaru, którego impulsem była budowa miasta. Warto o tym pamiętać, gdy podważa się w

Krakowie zasadność każdej większej inwestycji infrastrukturalnej, jak budowa trasy Pychowickiej czy metra. Oczywiście wielkie tempo ma swoją cenę. Pewnie niektóre rzeczy dałoby się zrobić lepiej i taniej, zarówno w Brasilii, jak i w przypadku trzech mostów powstałych w Krakowie w czasie kadencji prezydenta Gołasia (w tym ostatnim przypadku należy pamiętać, że inwestycje w dużej mierze przygotowała poprzednia ekipa prezydenta Lassoty). Najgorsze są jednak zaniechania i ogólna niemożność, która opanowała Kraków w ostatnich latach.

* * *

Brazylijskie przykłady wyraźnie pokazują, że nie da się zbudować pięknego i przyjaznego dla mieszkańców miasta bez starannego planowania, a także rygorystycznego egzekwowania przyjętych wcześniej ustaleń. Żywiłowe powstawanie i rozbudowa miast prowadzi wyłącznie do chaosu, czego smutnym przykładem jest Sao Paulo czy, niestety, sporo nowych fragmentów Krakowa.

Doświadczenia Brasilii wskazują jednocześnie na banalną prawdę, że nie każdy plan jest dobry. Po raz kolejny sprawdzają się miasta, w których nie wszystko podporządkowano samochodom, istnieje dobra komunikacja publiczna, w centrach przyjemnie jest chodzić piechotą, a estakady i wielopoziomowe skrzyżowania znajdują się tam, gdzie być powinny, czyli na obrzeżach i trasach wylotowych. Szkoda, że ci, którzy podejmowali decyzje (lub, co gorsza, nie podejmowali żadnych) dotyczące rozwoju Krakowa, zbyt rzadko przyglądali się doświadczeniom innych.

Prof. Andrzej Jajszczyk pracuje w Katedrze Telekomunikacji AGH