

Daniel Ogrodnik
METAMORFOZY WĘZŁÓW
STRUKTURY PRZESTRZENNEJ TURYN

WSTĘP

Metamorfozy przestrzeni to proces szczególnie związany z krystalizowaniem węzłów struktury metropolitalnej. Węzły te posiadają potencjał centrotwórczy, ponieważ są skupiskami funkcji, cech, zabudowy, aktywności, czy też głównych przestrzeni publicznych miasta. Będąc zwornikiem szeregu rodzajów powiązań z otoczeniem, pełnią rolę integrującą w kompozycji pozostałych składników struktury przestrzennej, czyli tkanki miejskiej, sieci transportu, systemu zieleni i przestrzeni otwartych (Lynch, s. 84–90; Zuziak, s. 54–57). Węzły struktury metropolitalnej wraz z geometrią głównych kierunków kompozycji tej struktury stanowią kod tożsamości urbanistycznej miasta i matrycę policentrycznej konfiguracji jego przestrzeni. W teorii społeczeństwa sieciowego węzły to miejsca, gdzie lokalność łączy się z siecią „przestrzeni przepływów”. Ich uprzywilejowaną pozycję określają cechy charakterystyczne tych lokalizacji, które powodują, że koncentrują się tam najbardziej aktywne i wyspecyfikowane funkcje (Castells, s. 412–414).

W węzłach struktury przestrzennej zakorzeniona jest tożsamość urbanistyczna i architektoniczna miasta – stanowią one zapis uwarunkowań i konceptów historycznego rozwoju oraz współczesnych tendencji czasu globalnego społeczeństwa i gospodarki poprzemysłowej. Ich planowanie, budowa i przekształcenia stanowią pole dla szczególnie intensywnych procesów negocjowania interesów publicznych i prywatnych, koordynowania potrzeb technicznych i idei kompozycyjnych, łączenia formy z treścią.

W tym kontekście warto zwrócić uwagę na metamorfozy przestrzeni Turynu. Plany i projekty urbanistycznych interwencji są godnymi analizy przykładami konsekwentnej kontynuacji i logicznego rozwoju najbardziej charakterystycznych cech struktury przestrzennej tego miasta.

GENEZA STRUKTURY PRZESTRZENNEJ W ZARYSIE

Turyn zlokalizowano w dolinie rzeki Po, od wschodu zamkniętej wzgórzem Monte dei Cappucini, od zachodu masywem Alp. Od 1559 roku jest stolicą regionu Piemont, w latach 1861–65 był stolicą Zjednoczonego Królestwa Włoch. Od drugiej połowy XIX w. postępuje tu industrializacja napędzana przemysłem motoryzacyjnym (koncern FIAT). Miasto pozostaje siedzibą elit i najważniejszym ośrodkiem kulturalnym w kraju, o rosnącym znaczeniu turystycznym, jest czwartym co do wielkości miastem Włoch, skupiającym branżę zaawansowanego technologicznie przemysłu.

Morfologię tkanki urbanistycznej turyńskie stare miasto zawdzięcza konsekwencji jego planistów w kontynuowaniu założeń regulacji nadanej w czasach obozu rzymskiego (rzymska *decumanus* jest do dziś jedną z głównych ulic śródmieścia – Via Garibaldi). W średniowieczu ugruntowała się ortogonalna siatka ulic, lecz zmienił się punkt ciężkości – zanikł antyczny węzeł struktury, czyli skrzyżowanie *cardo* i *decumanus*, a ośrodek władzy przesunął się na wschód

w rejon bramy wschodniej (Porta Destra), gdzie od strony rzeki Po usytuowano zamek. Pozostałe bramy utrzymały swą węzłową funkcję.

W XVII i XVIII wieku trzykrotnie rozszerzono granice miasta, dodając nowe dzielnice i przedłużając mury obronne. Lokalizowano nowe bramy miejskie, które przejmowały od bram rzymskich rolę węzłów struktury. W każdej z nowych dzielnic zakładano plac publiczny, którego cechy węzłowe rozwijały się adekwatnie do uwarunkowań lokalizacyjnych: Piazza San Carlo – na osi pomiędzy zamkiem i placem zamkowym a nowymi bramami do miasta, Piazza Carlo Emanuele II – w środku ciężkości nowych terenów zabudowy, Piazza Savoia – na styku istniejącej i nowej struktury.

Miasto barokowe (koniec XVIII w.) nadal zawierało się wewnątrz fortyfikacji, które pełniły rolę granicy celno-podatkowej. Pomiedzy bramami a podmiejskimi rezydencjami arystokracji krystalizowały się osie kompozycyjno-funkcjonalne. Później nadano im formę reprezentacyjnych alei miejskich i stały się szkieletem kompozycji struktury przestrzennej miasta.

Na początku XIX w., w czasach Republiki Włoskiej, przeprowadzono rozbiórkę większości budowli fortyfikacyjnych i do granic miasta włączono przedmieścia. Wyznaczono również kwartały do wypełnienia zabudową i wytyczono obwodnicę, która zdefiniowała nowe granice miasta. Zaplanowano kilka ważnych placów o funkcji węzłowej, łączących starą i nową strukturę przestrzenną. Piazza Repubblica, usytuowany na skrzyżowaniu osi N-S oraz obwodnicy miasta (oś E-W), przyjął rolę nowej bramy do miasta od strony północnej (droga do Mediolanu). Podobnie tereny Ogrodów Króla (dziś plac dworca Porta Nuova) stanowiły punkt spotkania się dróg prowadzących do miasta z południa i krzyżujących się w tym miejscu z obwodnicą. Kompozycja placu Piazza Vittorio Veneto, jako wnętrza otwartego na wzgórze i bulwary rzeki z zamknięciem widokowym na kościele Gran Madre di Dio, nadaje mu funkcję zwornika integrującego miasto na dwóch brzegach rzeki.

W XIX wieku Turyn zyskiwał cechy miasta przemysłowego. Urbanizacja postępowała wzdłuż traktów transportowych prowadzących z centrum do fabryk, zakładanych przez rosnący kapitał prywatny najpierw przy brzegach rzek, a później w pobliżu linii i dworców kolejowych. Tkanika miejska krystalizowała się na bazie nowych koncentracji funkcji miastotwórczych i wzdłuż utrwalającej się siatki ulic, w sposób niezależny od historycznej struktury miasta. Generował się bardziej nieregularny i nieplanowany układ przestrzenny, charakteryzujący się promieniastą geometrią, która była czymś zupełnie nowym w krajobrazie miasta.

Gospodarka Turynu przetrwała I wojnę światową dzięki przemysłowi stalowemu i motoryzacyjnemu. Po II wojnie światowej koncern FIAT stał się głównym potentatem i siłą napędową rozwoju miasta, przyciągając rzesze imigrantów z południa i powodując tym narastanie problemów społecznych. Wraz z rozbudową systemów infrastruktury następowało intensyfikowanie procesu urbanizacji. Strukturalną oś N-S umocniła lokalizacja dużych zespołów przemysłowych na południu (Fiat Mirafiori) i północy miasta.

METAMORFOZY PRZESTRZENI MIASTA POPRZEMYSŁOWEGO

W latach 60. XX w. Turyn był już prawdziwą metropolią (ponad milion mieszkańców) i jednym z największych ośrodków przemysłowych we Włoszech. W latach 70. ubiegłego wieku sytuacja finansowa Fiata zaczęła się pogarszać. W 1980 roku firma ogłosiła program restrukturyzacji.

Turyń zaczął być postrzegany jako poprzemysłowe miasto bez perspektyw na przyszłość. Impulsem do zmian była decyzja właścicieli Fiata w sprawie ożywienia opuszczonych budynków fabryki Lingotto poprzez ich adaptację na wielofunkcyjne centrum komercyjne (gdzie powstały: galeria handlowa, kino, kawiarnie, hotel, budynki uniwersyteckie i studencki hostel oraz centrum konferencyjne z audytorium; autorem tej adaptacji jest Renzo Piano). Prawdziwa metamorfoza miała jednak dopiero nastąpić.

Lata 90. przyniosły zmianę profilu przedsiębiorstw motoryzacyjnych oraz wzrost znaczenia sektora usługowego, co spowodowało powolny spadek zatrudnienia i liczby mieszkańców. Restrukturyzacja gospodarki uwolniła spod działalności przemysłowej ogromne obszary, które razem z odzyskanymi terenami wojskowymi ustanowiły nowy potencjał rozwoju miasta. Uchwalony w 1995 roku ogólny plan zagospodarowania przestrzennego miasta (Piano Regolatore Generale) określił, w jaki sposób Turyń powinien poradzić sobie z poprzemysłowym dziedzictwem. Plan zapoczątkował proces rewitalizacji oraz kilka wielkich projektów, których celem było przede wszystkim wzmocnienie struktury przestrzennej miasta. Podzielono ją na obszary działań według określonej problematyki. W obszarze historycznego centrum jednym z efektywnych działań wzmocniających strukturę jest rewitalizacja sekwencji wnętrz urbanistycznych Piazzetta Reale – Piazza Castello – Piazza San Carlo – Piazza Carlo Felice (plac dworca Porta Nuova). Jest to znakomity przykład komponowania przestrzeni śródmiejskiej, sprzężenia miejsc o znaczeniu symbolicznym i użytecznym (plac reprezentacyjny, ulica handlowa, plac dworcowy), tworzących główny i symboliczny węzeł struktury miasta.¹ Układ ten był rozwijany poprzez dodawanie elementów w kolejnych historycznych etapach rozwoju miasta. Równie interesującym przykładem metamorfozy węzła struktury przestrzennej była przebudowa Piazza Repubblica – największego targu miejskiego w Europie.

W obszarach rewitalizacji poza historycznym centrum zaplanowano „osie przebudowy”: kilka strategicznych projektów o liniowej geometrii granic. Jednym z pierwszych przedsięwzięć była przebudowa bulwarów rzeki Po we wschodniej części miasta. Projekt dotyczył w szczególności najbardziej reprezentacyjnego fragmentu w rejonie starego miasta. Ten odcinek był strategiczny dla ożywienia i powiązania struktury przestrzennej śródmieścia po obu stronach rzeki.

Realizowane jest zakrojone na szeroką skalę przedsięwzięcie pod nazwą Spina Centrale („centralny kręgosłup”). Jego ideą jest wielka zmiana w strukturze miasta. W latach 90. rozpoczęto przenoszenie dwunastokilometrowego odcinka linii kolejowej pod ziemię. W uwolnionej przestrzeni powstaje reprezentacyjna arteria miejska w formie alei, która usprawnia system drogowy, a przede wszystkim ułatwia integrację tkanki śródmiejskiej. Wzdłuż tej alei wyznaczono cztery obszary rewitalizacji terenów poprzemysłowych nazywanych, odpowiednio, od Spina 1 do Spina 4. W efekcie przebudowy każdego z obszarów powstaną nowe węzły struktury przestrzennej, głównie za sprawą:

- przyjęcia zróżnicowanego programu funkcjonalnego, w tym o znaczeniu metropolitalnym (m. in. rozbudowa Politechniki, budowa siedzib globalnych firm i obiektów branży zaawansowanych technologii),

¹ Dworzec Porta Nuova stanowi południowe zamknięcie głównej ulicy handlowej, mieszczącej luksusowe sklepy i budynki publiczne, która prowadzi do serca miasta, czyli placu przy zamku i pałacu królewskim. W środku tej kompozycji znajduje się jeden z najbardziej prestiżowych salonów miejskich: Plac San Carlo, z wieloma kawiarniami i restauracjami.

- zdefiniowania granic obszarów w sposób odpowiedni dla zintegrowania nowej struktury z istniejącym otoczeniem,
- zlokalizowania przestrzeni o charakterze publicznym, które zwiążą nowe struktury wewnątrz i z otoczeniem, oraz połączenia ich z siecią terenów zieleni publicznej (w szczególności obszar Spina 3),
- zintegrowania funkcji centrotwórczych z węzłami transportu zbiorowego (obszary Spina 2, 3, 4),
- usytuowania obiektów charakterystycznych (np. dominant) lub rozwiązania przestrzeni o szczególnym wyrazie, które zdefiniują indywidualny charakter poszczególnych fragmentów nowej struktury miasta.

Na etapie planowania znajdują się projekty strategiczne „Corso Marche” i „Barriera c’entro”. Oba przypadki bazują na zintegrowaniu przedsięwzięć infrastrukturalnych usprawniających sieci transportowe z inwestycjami kubaturowymi na terenach zdegradowanych oraz rozwojem przestrzeni publicznych i terenów zieleni urządzonej. W schemacie nawiązującym do „Spina Centrale” osadzona jest idea liniowo-punktowego projektu „Corso Marche”², łączącego dzielnicę na kierunku N-S wzdłuż zachodnich krańców śródmieścia. Osią kompozycji projektu jest intermodalna trasa transportowa, w której przekroju zaplanowano podziemną linię kolei z przystankami, drogę szybkiego ruchu oraz naziemną ulicę miejską. Celem tych inwestycji jest poprawa warunków mobilności w tej części miasta oraz w skali regionalnej. Ponadto nowa arteria miejska łączy Królewski Park Reggia di Venaria na północy z parkiem Palazzina di Caccia di Stupinigi na południu. Projekty kubaturowe koncentrują się w obszarach węzłowych na przecięciach nowej osi strukturalnej z istniejącymi systemami struktury i konfiguracjami jej elementów. Dotyczą transformacji terenów przemysłowych na wielofunkcyjne zespoły zabudowy z uwzględnieniem funkcji mieszkaniowej oraz zieleni publicznej. Przykładem może być projekt „Piazza Mirafiori” (dawne zakłady FIAT Mirafiori) lub projekt „Alenia”.

Projekt „Barriera c’entro” łączy rozwój infrastruktury i tkanki zabudowy w celu wzmocnienia efektów strukturalnych synergicznego oddziaływania poszczególnych inwestycji. Obejmuje on budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego i centrum miejskiego, drugiej linii metra, dwukilometrowego parku nad linią metra oraz zagospodarowanie terenów kolejowych. Mottem strategicznych założeń projektu jest: 1. unikać projektów niepowiązanych, niezależnych, nie zintegrowanych wzajemnie (np. oddzielne parkingi, przystanek, przestrzeń publiczna); 2. skupiać się na czytelnej wizji tego, jak miejsca te będą wyglądać i funkcjonować; 3. starać się nie marnować przestrzeni, nie projektować oddzielenie, bez koordynacji.

Położony na osi Wielkiego Bulwaru Spina Centrale, dworzec Rebaudengo stanie się jednym z najważniejszych elementów struktury metropolitalnej (tworząc węzeł kluczowy dla mobilności i dostępności w skali metropolitalnej i lokalnej, obejmujący kolej, metro i połączenie z lotniskiem Caselle), a jego otoczenie zyska potencjał rozwoju funkcji centrotwórczych (główna brama do miasta od strony północnej). Obszary w otoczeniu nowych przystanków

² Podobnie jak w przypadku „Spina Centrale”, wyróżnić tu można inwestycje linowe: infrastruktura transportowa oraz punktowe: zagospodarowanie terenów zdegradowanych, skonfigurowane według tzw. „schematu naszyjnika” (nawiązanie do geometrii powiązania ognisk przebudowy inwestycjami liniowymi).

podziemnej linii metra oraz łączący je, planowany w miejscu likwidowanej linii kolejowej, szeroki bulwar staną się głównym katalizatorem urbanistycznym zmian mających na celu zintegrowanie i ożywienie północnych rejonów na granicy śródmieścia. Celem projektu jest integracja struktury, poprawa dostępności, koncentracja aktywności w rejonie przystanków. W odróżnieniu od pierwszej linii metra, która była budowana, by obsłużyć już funkcjonujące koncentracje, rola planowanej drugiej linii jest kompletnie inna: powinna umożliwić proces koncentrowania w północnej części miasta. Nowe skupienia aktywności w rejonie przystanków mają być dostosowane profilem usług do ich oddziaływania w skali całego miasta, jak i potencjału wynikającego z dostępności; powinny również pociągnąć za sobą przebudowę ich otoczenia. Ta „oś aktywizacji” wiąże również obszary wielkich projektów rewitalizacji terenów zdegradowanych, przede wszystkim byłej stacji Vanchiglia, gdzie planuje się zespół wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Ponadto budowa bulwaru ma na celu powiązanie systemu terenów zieleni poprzez spięcie dwóch parków rzecznych.

PODSUMOWANIE

W analizowanych dokumentach planistycznych rozwój miasta i metropolii w najbliższej przyszłości podbudowuje się następującymi założeniami i postulatami:

- miasto kompaktowe: należy wykorzystać tereny zdegradowane do utrzymania odpowiedniej intensywności zwartej tkanki miejskiej oraz poprawić dostępność transportową,
- tkanka miejska: budowa nowych koncentracji jest okazją do poprawy i porządkowania tkanki miejskiej poprzez nadawanie hierarchii miejscom centrotwórczym,
- przebudowę kluczowych fragmentów, takich jak otoczenie dworców, postrzega się jako okazję do budowy łączników struktury urbanistycznej z jej zewnętrznym kontekstem poprzez rozwiązywanie krawędzi urbanistycznych, relacji widokowych, powiązań z systemami zieleni otwartej (wiązanie struktury skoncentrowanej z terenami zieleni otwartej),
- wieloskalarność przedsięwzięć: należy wiązać projekty o różnych skalach, o różnym zasięgu oddziaływania (od lokalnych po metropolitalne),
- „budowanie miejsc”: wielkie projekty infrastrukturalne oraz o znaczeniu metropolitalnym muszą być prowadzone również w celu kreowania nowych charakterystycznych przestrzeni miejskich, które będą wpisane w lokalne uwarunkowania i kontekst,
- „lokalne zasoby”: projekty powinny uwzględniać istniejące morfologiczne i strukturalne zasoby, włączając je w nowe struktury,
- nowe inwestycje porządkujące strukturę powinny uwzględniać powiązania z szerszym środowiskiem,
- tworzenie systemów parków metropolitalnych, systemów parków rzecznych jest bardzo istotnym kierunkiem rozwoju metropolii.

Czy w efekcie realizacji projektów strategicznych nastąpi zmiana w kompozycji struktury przestrzennej miasta? W czasach rewolucji przemysłowej fabryki stanowiły ogniska aktywizacji i były magnesami koncentrującymi zabudowę – po okresie degradacji te węzły mogą stać się na nowo ważnymi ogniwami w strukturze przestrzennej miasta. W miejscach o najlepszej dostępności transportowej, w punktach kompozycyjnie uzasadnionych, w obszarach o wyraźnym

potencjale aktywizującym i centrotwórczym (miastotwórczym) zaplanowano koncentracje zabudowy i funkcji oraz rozwiązania przestrzeni miejskich kreujące węzły struktury przestrzennej. Węzły te przyjmują program o znaczeniu metropolitalnym i lokalnym (miejskim), a jego proporcje są uzależnione od pozycji danego węzła w hierarchii.

Projekt Spina Centrale wzmocni tradycyjną oś N-S i skryształizuje kilka węzłów struktury przestrzennej. Rozpatrując je razem z inwestycjami towarzyszącymi budowie drugiej linii metra oraz funkcjonującym centrum Lingotto, można zarysować pierścień utworzony z nowych węzłów na krawędzi śródmieścia. Kolejny pierścień znaczyć będą węzły na przecięciach planowanej miejskiej arterii Corso Marche z osiami promieniście rozchodzącymi się z centrum miasta. W rozmieszczeniu węzłów o charakterze śródmiejskim i znaczeniu metropolitalnym odczytać można nawiązanie do logiki geometrii modelu rastrowo-promienistego miasta – węzły te lokalizowane są na styku śródmieścia i głównych pasm intensyfikowania i integrowania tkanki zabudowy oraz ich przecięciach z ciągami systemu zieleni.

WNIOSKI

Geometria struktury przestrzennej miasta Turyn odzwierciedla kolejne fazy jego rozwoju. Rozbudowę planowano konsekwentnie, nawiązując do modułów siatki ulic, głównych osi kompozycyjnych (Słodczyk, s. 231–232). Ukształtowana historycznie geometria głównych przestrzeni publicznych do dziś stanowi kręgosłup struktury przestrzennej śródmieścia. Przesuwaniu granic miasta (przebudowa murów obronnych), a następnie rozwojowi przedmieść i włączeniu ich w strukturę miasta (powstanie śródmieścia), towarzyszyły zmiany formy, lokalizacji, roli węzłów struktury (przesunięcia bram do miasta, nowe place, zmiana osi integrujących). Kompozycyjnie „mocne” układy w postaci punktów węzłowych połączonych osiami (np. bramy miasta i rezydencje podmiejskie) ustanowiły kręgosłup struktury przestrzennej. Miasto rozwijało się we wskazanych kierunkach, wzdłuż wyznaczonych osi rozwoju, które były logicznie wyprowadzane i łączyły uzasadnione punkty w otoczeniu. Koncentracje miejsc pracy w okresie industrializacji były mocnymi magnesami, w kierunku których postępowało osadnictwo, podobnie jak mocne kierunki pomiędzy koncentracjami miejskimi przyciągały zabudowę (ulice: Corso Francia, Corso Regina Margherita). Niektóre węzły tej struktury, ustanowione wieki temu, adaptowane do zmieniających się warunków, nadal pełnią swą rolę, w różnym stopniu zmieniając swoją pozycję w hierarchii. Część z nich „wymazano” z planu miasta, zastępując je odpowiednimi obiektami w innych lokalizacjach. Węzły struktury ewoluują – zmieniają pozycje w hierarchii, przyjmują nowe funkcje, zostają zredukowane lub zlikwidowane w efekcie przebudowy systemów strukturalnych. Przykładem tego procesu jest zmiana roli dworca Porta Nuova, który po przebudowie systemu kolejowego stracił swoją pozycję na rzecz dworca Porta Susa, który z racji przelotowej funkcji przejmie obsługę pociągów wszystkich relacji i zasięgów.

Strategiczne projekty przebudowy urbanistycznej mają na celu m.in. porządkowanie struktury przestrzennej poprzez wzmocnienie istniejących lub potencjalnych węzłów tej struktury i są powiązane z planowanymi inwestycjami w zakresie rozwoju oraz integracji sieci transportu zbiorowego. Projekty te mają na celu umacnianie istniejących i czytelnych cech kompozycji struktury przestrzennej, takich jak główne osie strukturalne oraz istniejące węzły. Są również

okazją do lokalizacji potrzebnych funkcji, które powinny być rozwijane poza śródmieściem, w najlepiej dostępnych miejscach, tworząc nowe ośrodki w węzłach struktury na styku śródmieścia i głównych pasm rozwoju tkanki miejskiej.

Przedstawione projekty miejskie łączą inwestycje infrastrukturalne o liniowym charakterze (budowa lub przebudowa odcinków linii kolejowych, tras obwodnicowych, ulic miejskich, linii metra) z pakietami projektów skupionymi w obszarach wymagających interwencji. Efektywności procesów przebudowy prowadzonych zarówno liniowo jak i punktowo dowodzi realizacja projektu Spina Centrale. Należy podkreślić, że bardzo istotnym w przeobrażeniu Turynu z miasta poprzemysłowego w miejscowość atrakcyjną turystycznie było bardzo rozsądne planowanie, poprzedzone licznymi konsultacjami społecznymi, w których władze miasta ustalały z mieszkańcami wspólną wizję jego przyszłości (Róg).

BIBLIOGRAFIA

Castells M. *Spółczesność sieci*. PWN, Warszawa 2008.

Lynch K. *Obraz miasta*. Wyd. Archiwolta, Kraków 2011.

Słodczyk J. *Historia planowania i budowy miast*. Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2012.

Zuziak Z. *O tożsamości urbanistyki*. Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008.

An international competition for designing the future of north Turin. Materiały konkursowe przygotowane przez Urban Center Metropolitan Torino. URL: www.urbancenter.to.it.

Degiani S. *Storia dell'Evoluzione Urbanistica di Torino*.

URL: <http://pl.scribd.com/doc/125861000/Storia-dell-Evoluzione-Urbanistica-di-Torino>

Materiały informacyjne i koncepcyjne przygotowywane przez Urban Center Metropolitan Torino. URL: www.urbancenter.to.it

Róg L. *Czego może nauczyć nas Turyn? Pomysłowej rewitalizacji*. URL: http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,36743,9540572,Czego_moze_nauczyc_nas_Turyn__Pomyslowej_rewitalizacji.html#ixzz2RNiGHZr