



Ogólnopolska konferencja naukowa
Kalisz, 9–10 czerwca 2022

TRASOWANIE MIASTA

Samochodowe arterie komunikacyjne a urbanistyczne otoczenie zabytkowe dawniej, dziś i jutro

Organizatorzy: Ośrodek Badań Regionalnych Akademii Kaliskiej im. Prezydenta Wojciechowskiego w Kaliszu, Pracownia Historii Sztuki i Kultury Artystycznej Kaliskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk. Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego: dr Makary Górzyński, OBR AK

Patronat honorowy: po opracowaniu programu obrad Organizatorzy planują wystąpienie do Prezydenta Miasta Kalisza i Towarzystwa Urbanistów Polskich

Komitet Naukowy:

Prof. Hanna Grzeszczuk-Brendel (Politechnika Poznańska)
Prof. Danuta Kłosek-Kozłowska (Politechnika Warszawska)
Prof. Piotr Marciniak (Politechnika Poznańska)
Prof. Maciej Nowak (Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie)
Dr Izabela Rącka (Akademia Kaliska)
Prof. Jan Salm (Politechnika Łódzka)
Prof. Krzysztof Walczak (Akademia Kaliska, Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk)
Prof. Jacek Wesółowski (Politechnika Łódzka)

Projekt logotypu: Lidia Łyszczak

Miejsce i forma obrad: Kalisz, Collegium Novum Akademii Kaliskiej im. Prezydenta S. Wojciechowskiego w Kaliszu, a także workshop terenowy w Kaliszu

Organizatorzy przewidują konferencję stacjonarną w Kaliszu. W razie wystąpienia zagrożeń epidemiologicznych i stosownych ograniczeń prawnych, sesja zostanie zorganizowana zdalnie na platformie Zoom lub MS Teams.

Data: 9-10 czerwca 2022.

Język obrad: polski

Założenia programowe

Punktem wyjścia naszej koncepcji konferencyjnej jest specyficzne „trasowanie” przestrzeni miasta Kalisza w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku, opisywane, postulowane i forsowane nieraz na łamach „Ziemi Kaliskiej”, wiodącego pisma lokalnego i regionalnego. W poświęconych nowym drogom artykułach operowano takimi pojęciami jak „arterie”, „krwioobieg miasta”, „przepustowość”, czy też „zawalidrogi”. I choć język tego rodzaju wywodzi się z oświeceniowych debat o zadaniach regulacji i sanitarizacji miast europejskich, to w XX-wiecznych realiach nabiera on nowych znaczeń wskutek rewolucji motoryzacyjnej. Wynalazek samochodu, a także fordyzm i taylorizm w produkcji przemysłowej i zarządzaniu – zrewolucjonizowały dostępność komunikacyjną, postrzeganie czasu i przestrzeni, indywidualne style konsumpcji i wrażliwości oraz kształt przepływów gospodarczych i kulturowych na wielu poziomach życia społeczeństw XX i XX wieku. I nadal rewolucjonizują, co widać dobrze w polskich realiach ostatnich lat.

Wpływ motoryzacji indywidualnej oraz transportu samochodowego na zarządzanie miastami, w tym teorię i praktykę urbanistyczną, wydają się być klasycznymi tematami historii urbanizacji w XX wieku. Samochód, automobil – od początkowych zachwytów i ciekawości – szybko zaczął budzić niepokój miejskiej, szczególnie wielkomiejskich obserwatorów i mediów, mnożących doniesienia o katastrofach, wypadkach, chaosie panującym na ulicach. Wrażenie zamętu i przeciążenia miasta wskutek postępów motoryzacji wykorzystał w klasycznych tekstach urbanistycznych Le Corbusier, posługując się wycinkami z paryskiej prasy dla zobrazowania kontekstu swoich rewolucyjnych, anulujących tradycyjne typologie przestrzenne, koncepcji z *Planu Voisin*.

Samochody na ulicach miast I połowy XX wieku szybko stały się swoistym medium nowoczesności i katalizatorami rewolucyjnych koncepcji, podkopujących dotychczasowe hierarchie miejskiej topografii, uznane za przestarzałe. Dla zaskakująco różnorodnych środowisk i planistów ruch samochodowy zdawał się obnażać wszystko, co w istniejących miastach i ich połączeniach nie przystawało do nowych, technologicznie zorientowanych koncepcji życia społecznego, gospodarki i kultury.

Arteria dla samochodów, trasa szybkiego ruchu, trasa przelotowa – to fascynujące tematy urbanistyki XX wieku. Zadziwiają, fascynują, przerażają efekty planowania, które tak sugestywnie pokazywała wielka diorama General Motors na wystawie światowej 1939 roku (Norman Bel Geddes – *Futurama*) – Ameryka przyszłości z autostradami i aglomeracjami wieżowców pośród estakad. Separacja ruchu, przepustowość, przelotowość, bezkolizyjność; podróż samochodem jako optymalizacja, pokaz sprawności. Szybki przejazd przez miasto jako dowód sprawnego zarządzania, planowania, mechanizmu miasta, naukowości założeń, obliczeń i sensu wysiłków. Przebudowa, modernizacja, usprawnienie – przebijanie, „trasowanie” miasta. W tym miasta dawnego, historycznego – samochód, asfalt i zabytki na deskach kreślarskich i w rzeczywistości.

Wertując roczniki „Ziemi Kaliskiej”, podobnie jak i setek innych pism regionalnych czy krajowych z połowy i drugiej połowy XX wieku, natkniemy się więc na polemiczne teksty i dezyderaty miejskiego trasowania. Wyburzania, czyszczenia, przebijania i odkorkowywania. Nawoływania o asfaltowe trasy, wielopasmowość, obwodnice i śródmiejskie arterie szybkiego ruchu, które „rozwiążą problemy miasta”. Różne „zawalidrogi”, w tym zabytkowe z naszego punktu widzenia budowle – stanowiły w śmiało rysowanym planie połączeń i tras niechcianą rzeczywistość. Od „oczyszczenia” zabytków z otoczenia i ich odsłonięcia przed oczami publiczności – a może właśnie, przed oczami-kadrami kierowców i pasażerów, z wiaduktów oglądających rekonstrukcje gotyckich czy nowożytnych budowli – możemy dojść do bardziej wysublimowanych teatrów życia miejskiego, związanych z samochodami (Maciej Nowicki, koncepcja nowego centrum Warszawy, 1945).

W obszarze badawczym „trasowania” miasta znajdziemy bowiem najróżniejsze zagadnienia, dla których jedną z ram wspólnych jest właśnie kwestia dziedzictwa i historii w kontekście jego nowych arterii, przeznaczonych dla samochodów, a projektowanych i budowanych w wieku XX w ośrodkach środkowoeuropejskich.

Zapraszamy Państwa do nadsyłania propozycji 20-minutowych referatów, dotyczących jednego lub kilku z poniższych zagadnień, odnoszących się do zasugerowanej powyżej sytuacji historycznej. Interesuje nas przemyślenie sposobów projektowania systemów komunikacji samochodowej w miastach historycznych, zarówno w ich centrach, śródmieściach, jak i w obrębie przedmieść zabytkowych, nierzadko bezpowrotnie przekształconych w toku automobilowych rewolucji. Szczególną uwagę zwracamy na aspekt współczesnej istotności celów, kierunków i sposobów realizacji takich projektów. Interesuje nas bowiem historyczne przemyślenie współczesnych problemów konserwatorskich, wywołanych „trasowaniem” miast i pożądanę z punktu widzenia ochrony dóbr kultury kierunki przekształcania wpływów samochodu na miasto historyczne.

Główne zagadnienia tematyczne konferencji:

- W jaki sposób projektowanie arterii komunikacji samochodowej łączono z polityką urbanistycznej sanacji i przekształcenia rejonów zabytkowych? Jak wyglądały relacje między tymi elementami? Czy postrzegano je w kategoriach szans czy zagrożeń?
- Wpływ budowy arterii komunikacyjnych, szczególnie obwodnic śródmiejskich, przebieg, tras i parkingów, na postrzeganie walorów przestrzeni zabytkowych – między modernizacją a aktualizacją; samochód i masowa turystyka miejska; samochód i konsumpcja przestrzeni zabytkowych; samochód i postrzeganie przestrzeni, panoram, kadrowanie widoków i węzłów, dominant; wpływ motoryzacji na funkcjonowanie miasta zabytkowego w teorii i praktyce urbanistycznej; szanse, zagrożenia w przebudowie zespołów zabytkowych, ale też skutki „trasowania” dzielnic XIX-wiecznych;
- Jakie były związki projektów tras, arterii i innej infrastruktury samochodowej z kwestiami historyczności, dawności miast? Jak komunikację i arterie wpisywano w nowe funkcje, role i sensory istnienia substancji zabytkowych? W ich promocję i kreację?
- Jakie są współczesne trendy i standardy w zakresie polityki konserwatorskiej w zakresie wpływu komunikacji samochodowej na zabytku urbanistyczne? Jakie wnioski z sytuacji historycznych mogą ułatwić planowanie przekształceń przestrzeni zdegradowanych przez operacje „trasowania” w przeszłości?

NADSYŁANIE ZGŁOSZEŃ

Zapraszamy do składania propozycji 20-minutowych referatów **w terminie do 10 lutego 2022**. W tym celu prosimy o wypełnienie załączonej karty zgłoszenia, z abstraktem do 250-słów i krótkim biogramem, zawierającym adres korespondencyjny, e-mail, numer telefonu i afiliację.

Prosimy o nadsyłanie zgłoszeń na adres:

kaliszconference2022@gmail.com

Preferujemy zgłoszenia e-mailowe w formatach DOC/DOCX, ODT lub RTF.

Pocztą:

Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk
62-800 Kalisz, Plac św. Józefa 2-4
z dopiskiem „Konferencja kaliska 2022”.

TERMINARZ, SZCZEGÓŁY

Wystąpienia zostaną wybrane spośród nadesłanych abstraktów w drodze selekcji merytorycznej, przeprowadzonej przez Komitet Organizacyjny przy konsultacji z Komitetem Naukowym.

Organizatorzy powiadomią o przyjęciu do czynnego udziału w konferencji do **10 lutego 2022 roku**.

Publikacja problemowa (monografia naukowa) po symposium jest wstępnie planowana do opracowania w latach 2022-2023 na podstawie referatów i dyskusji.

Udział w konferencji jest płatny. Opłata konferencyjna w wysokości **275 zł** pokryje koszty materiałów konferencyjnych oraz wyżywienia uczestników, w tym uroczystej kolacji. Organizatorzy zapewniają pomoc w rezerwacji tanich noclegów w Kaliszu, korzystając z gościnności hotelu akademickiego WPA UAM w kompleksie Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (Wydział Pedagogiczno-Artystyczny).

Zapraszamy na oficjalną platformę informacyjną konferencji:
<http://kaliszconference2022.wordpress.com/>

W imieniu Komitetu Organizacyjnego konferencji kaliskiej 2022
Makary Górzyński, OBR AK, KTPN

Sekretarz konferencji:
Sylwia Szydłowska, MOZK i KTPN
kaliszconference2022@gmail.com