

ANALECTA
ARCHAEOLOGICA
RESSOVIENSIA



Institute of Archaeology Rzeszów University

RZESZÓW 2012

VOLUME 7



ARCHAEOLOGY IN A TOWN
A TOWN IN ARCHAEOLOGY

A N A L E C T A
ARCHAEOLOGICA
RESSOVIENSIA

ARCHAEOLOGY IN A TOWN,
A TOWN IN ARCHAEOLOGY

Archeologia w mieście,
miasto w archeologii

INSTITUTE OF ARCHAEOLOGY RZESZÓW UNIVERSITY

A N A L E C T A
ARCHAEOLOGICA
RESSOVIENSIA

VOLUME 7

ARCHAEOLOGY IN A TOWN,
A TOWN IN ARCHAEOLOGY

Archeologia w mieście,
miasto w archeologii

Rzeszów 2012

Editor

Sławomir Kadrow
slawekkadrow@gmail.com

Editorial Secretary

Magdalena Rzucek
magda@archeologia.rzeszow.pl

Volume editor

Andrzej Rozwałka

Editorial Council

Sylwester Czopek, Eduard Droberjar, Michał Parczewski,
Aleksandr Sytnyk, Alexandra Krenn-Leeb

Volume reviewers

Dr. Mikola Kryvaltsevich – Institute of History,
National Academy of Sciences, Minsk, Belarus
Prof. Jerzy Piekalski – Institute of Archaeology, Wrocław University, Wrocław, Poland
Prof. Włodzimierz Rączkowski – Institute of Prehistory,
Adam Mickiewicz University, Poznań, Poland
Prof. Petr Sommer – Institute of Archaeology,
Academy of Sciences of CR, Prague, Czech Republic

English proofreading

Dave Cowley

Photo on the cover

Reconstruction of the layout of the dense housing in phase 5
(junction of Dominikańska and Jezuicka Streets in Lublin)
D. Bednarski and J. Tkaczyk

Cover Design

Piotr Wislocki (Mitel)

ISSN 2084-4409

Typesetting and Printing

Mitel

The publications was financed by the
Fundacja Rzeszowskiego Ośrodka Archeologicznego

Abstracts of articles from *Analecta Archaeologica Ressoviensia* are published
in the Central European Journal of Social Sciences and Humanities

Editor's Address

Institute of Archaeology Rzeszów University
Hoffmanowej 8 Street, 35-016 Rzeszów, Poland
e-mail: iarch@univ.rzeszow.pl
Home page: www.archeologia.rzeszow.pl

Contents / Spis treści

Editorial / Od Redakcji	9/10
--------------------------------------	------

Articles / Artykuły

Andrzej Rozwałka

Archaeology in a town, a town in archaeology. Selected issues of archaeological research of historical towns	13
--	----

Archeologia w mieście, miasto w archeologii. Wybrane zagadnienia badań archeologicznych w miastach historycznych	20
--	----

Anna Zalewska

The city as a "promise of ever new discoveries" in the context of <i>re-socialized</i> archaeology and through the prism of <i>second degree</i> archaeology	25
--	----

Miasto jako „obietnica zawsze nowych odkryć” w kontekście archeologii postrzeganej jako dyscyplina skazana na re-socjalizację i z perspektywy archeologii drugiego stopnia	49
--	----

Jan Frolík

Archaeological examination of medieval towns in Bohemia (An overview by an archaeologist)	67
---	----

Badania archeologiczne średniowiecznych miast w Czechach (spojzrenie archeologa)	95
--	----

Milan Sýkora

The transformation of the town Chomutov, its command post, fortifications and castle in the Middle Ages and the early Modern period	111
---	-----

Przemiany miasta Chomutova, komendy, fortyfikacji oraz zamku w średniowieczu i na początku czasów nowożytnych	164
---	-----

Emil Zaitz

The settlement of Kraków before the settlement charter	187
--	-----

Przedlokacyjne osadnictwo na terenie Krakowa	244
--	-----

Zbigniew Pianowski

Some remarks on early medieval churches in Kraków	271
---	-----

Uwagi na temat wczesnośredniowiecznych kościołów aglomeracji krakowskiej	290
--	-----

Jolanta Rodzoś

- The geographical foundations of cultural identity in contemporary Lublin 305
- Geograficzne podstawy tożsamości kulturowej współczesnego Lublina 322

Jacek Tkaczyk

- Building plots under the Old Theatre in Lublin: an example of late medieval and modern building development 333
- Analiza rozwoju zabudowy miejskiej w późnym średniowieczu i nowożytności na przykładzie parcel pod Teatrem Starym w Lublinie 355

Tomasz Dzieńkowski

- Das mittelalterliche Chełm im Lichte archäologischer Quellen 371
- Średniowieczny ośrodek chełmski w świetle źródeł archeologicznych 434

Paweł Lis, Katarzyna Pisarek

- The urban development of Kazimierz Dolny in the Middle Ages from documentary and archaeological sources 459
- Rozwój przestrzeni miejskiej Kazimierza Dolnego w średniowieczu w świetle źródeł pisanych i źródeł archeologicznych 483

Marek Florek

- Rudnik on the San: spatial arrangement and changes in town topography from the mid-sixteenth to late nineteenth century 497
- Rudnik nad Sanem. Układ przestrzenny i przemiany topografii miasta od połowy XVI do końca XIX wieku 519

Rafał Niedźwiadek

- The historical development of Końskowola 531
- Kształtowanie przestrzeni miejskiej w Końskowoli 565

Tomasz Mazecki, Marta Woźniak

- Franziskanerinnen im Stadtraum von Zamość im 17. Jh., im Lichte der archäologisch- historisch- kartographischen Forschungen 585
- Franciszki w przestrzeni miejskiej XVII-wiecznego Zamościa w świetle badań archeologiczno-historyczno-kartograficznych 601

Reviews / Recenzje**Tadeusz Malinowski**

- (rec.): Alina Jaszewska (red.): Wicina. Katalog zabytków metalowych 611

Chronicle / Kronika

**The 80th birthday celebration of Jadwiga Teodorowicz-Czerpińska
80 rocznica urodzin Jadwigi Teodorowicz-Czerepińskiej**

Grażyna Michalska, Jacek Studziński

Mrs Jadzia – that sounds proud!	623
Pani Jadzia – to brzmi dumnie!	630

Jan Gurba

An interview of Jadwiga Teodorowicz- Czerpińska by Dr Jan Gurba	633
Wywiad doc. Jana Gurby z Jubilatką – Jadwigą Teodorowicz-Czerepińską	637

Editorial

The seventh volume of this periodical develops two trends seen in a number of earlier volumes of *Analecta Archaeologica Ressorviena*. One trend is to focus on themes and this volume, entitled *Archaeology in a town, a town in archaeology*, addresses the archaeology of medieval and early modern towns. This theme originated at the conference “Towns of Lublin Land in the Middle Ages and Early Modern period. Problems and Research Perspectives“, which was held at MCSU in Lublin, 6–7 December 2007. Our volume presents this topic in a broader geographical context.

The second trend is the attempt to reflect the problems of urban archaeology as a subject of interdisciplinary studies. The predominant archaeological perspective is complemented by articles reflecting on the theory of archaeology of “the second degree”, cultural anthropology, geography, history and urban planning.

This volume also contains contributions celebrating the 80th birthday of eminent art historian Jadwiga Teodorowicz-Czerepińska, a researcher of urban planning and the urbanisation of Podkarpacie and Lublin areas.

Sławomir Kadrow
Andrzej Rozwałka

Od Redakcji

Siódmy tom naszego pisma kontynuuje dwie tendencje, których początki widoczne są w kilku poprzednio wydanych tomach *Analecta Archaeologica Ressoviensia*. Jedną z nich jest skupianie się na wybranych zagadnieniach tematycznych. Niniejszy tom zatytułowany *Archaeology in a town, a town in archaeology* koncentruje się na archeologii miast średniowiecznych i wczesnonowożytnych. Idea ta narodziła się na konferencji „Miasta Lubelszczyzny w średniowieczu i okresie wczesnonowożytnym. Problemy i perspektywy badawcze”, która odbyła się na UMCS w Lublinie w dniach 6–7 grudnia 2007 r. W naszym tomie nadano jej szerszy terytorialnie wymiar.

Druga ze wspomnianych tendencji przejawia się w próbie odzwierciedlenia problemów archeologii miasta jako przedmiotu studiów interdyscyplinarnych. Dominująca perspektywa archeologiczna uzupełniona jest w publikowanych artykułach o refleksje z zakresu teorii archeologii „drugiego stopnia”, antropologii kulturowej, geografii, historii i urbanistyki.

Tom zawiera również część kronikarską poświęconą jubileuszowi 80-lecia urodzin wybitnej historyk sztuki Jadwigi Teodorowicz-Czerepińskiej, badaczki urbanistyki i urbanizacji terenów Podkarpacia i Lubelszczyzny.

Sławomir Kadrow
Andrzej Rozwałka

ARTICLES / ARTYKUŁY

Jolanta Rodzoś*

The geographical foundations of cultural identity in contemporary Lublin

ABSTRACT

J. Rodzoś 2012, The geographical foundations of cultural identity in contemporary Lublin. *Analecta Archaeologica Ressoiviensia* 7, 305–332

A city's identity should be understood in terms of a set of characteristic features that distinguish it from any other city and underscore its uniqueness. Such unique identity is defined by several factors such as urban landscape, architecture, natural environment, economy and public life. Uniqueness can be achieved either through unmistakable landmarks and phenomena, or through a peculiar combination of objects, not necessarily unique in themselves. Uniqueness may be reflected in the city's physiognomy, its urban landscape, the specific character of individual sights, as well as people's awareness, their behaviour and different systems of values. Determining the city's identity is a long-term, historic process. In the case of Lublin, the geographical conditions that shape the city's cultural identity are very characteristic. The dynamic landscape and the presence of three river valleys have resulted in a specific spatial display and urban planning. This concerns both older and newer districts. Said conditions are all reflected in Lublin's urban landscape, green areas arrangement, transport routes, and many other elements. The city is located in a peripheral, agricultural region, which translates into social structure, different systems of values of the city's inhabitants, as well as into the city's economy, which inextricably linked with the agricultural character of the Lubelszczyzna region.

Keywords: Lublin, cultural identity, geographical foundations, historic process, urban landscape, urbanization

Received: 20.03.2012; Revised: 22.08.2012; Accepted: 16.12.2012

Introduction

The processes of globalization and accompanying cultural homogenisation in contemporary society shine a new light on individuality and cultural variability. On the one hand the importance of identities can be seen in various initiatives to preserve local traditions while, on the other, we see the creation of new unique values. Urban areas are especially exposed to homogenisation. Constant urban development, the high mobility of inhabitants and the overall openness of this environment to innovation make the city the focusing lens of globalization. In this context urban identity is a very current problem, finding expression in contemporary urban studies as well as in practical fields

* Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej UMCS, Pracownia Dydaktyki Geografii, ul. Kraśnicka 2cd, 20-718 Lublin, jolanta.rodzos@gmail.com

such as urban planning and the organization of new spaces and in the revitalization of old complexes.

The identity of the city is not easily defined – open to multiple meanings and interpretations.

It is defined in such terms as specificity, autonomy, individuality, originality, inrepeatability, and uniqueness. None of these is fully sufficient, because identity also includes the realm of human sensation. In fact, the identity of the city is an agglomeration of such characteristics, which allow for unambiguous identification by giving the city a certain clarity making it easy to differentiate from other urban areas (Gyrkovich 2007, 111). At the same time, by the use of individual space it attaches the human being to a place, giving the sense of life here and now, not elsewhere (Madurowicz 2007, 103).

Urban space is made up of many components, all of which contribute to the image of the city. Therefore, it can be assumed that the cultural identity of urban space is the total value resulting from the specifics of architectural and urban spheres, as well as social, economic and cultural characteristics. As for the elements that determine the identity of the city, important roles are played by factors such as city planning, architectural characteristics, demographic, ethnic and religious structures, the value systems of inhabitants, and the health and complexity of the economy. Further important factors that shape a view of the city are the cultural institutions, such as theatres, galleries and libraries.

The identity of the city is a reflection of all the events and processes that occur in it. These are recorded both in the urban fabric and in the spiritual climate of the city. At the same time, since the city is spatially diverse and consists of many historically formed landscape units, its overall image consisting of the identity of each of them. However, the most important is the nature of the areas most frequently used and experienced by people. Such identity carriers are especially the dominant parts of the landscape, such as elevated places which attract attention.

The cultural identity of the city is shaped over the course of the whole historical process. A modern city image is a synthesis of all the generations that built the city, the result of their value systems and technological capabilities as well as objective factors, such as history and geographic location. In sociology and urban planning, the city is often referred to as a palimpsest, in the sense of a manuscript that has

been reworked many times, with rubbing out and changes (Kaczmarek 2002,140), and in some cases leaving the older content visible. Using this metaphor, we can see that the landscape of the modern city, even though the most recent structures may be the most evident, the traces left by the past are also clear and they exert an important influence on the character of space. Here, it is also worth mentioning the several factors that have influenced the city at various stages of its development. Due to the preserved physical fabric and the spiritual traces of the past, we may see the impact of these factors, even if they do not seem to be important for the present organization of space.

One of the factors shaping the city is geographic location. This can be understood in two ways: firstly as topographical location – a particular place in space, a specific geological structure, landscape, and climatic, hydrographic and soil (micro scale) conditions; and secondly the location in the country and region – in relation to political borders, the capital of the country, transport routes, relative to other elements of the settlement network (macro scale). This paper explores the influence of the topographic location of Lublin on the city.

The geographic environment of Lublin

Lublin is located on the border between the different sub-regions of the Lublin Upland. According to Maruszczak (1964) within the borders of the modern city there are three major geomorphological units: the Nałęczów Plateau; the Bełżyce Plateau; and the Łuszczów Plateau (Fig. 1). In the classification of physical geography by Kondracki and Rychling (2000), the Łuszczów Plateau is referred to by them as the Świdnik Plateau within a fourth identified sub-region, the Giełczew Rise. These units are identified on the basis of their different lithological substratum and topography.

The underlying solid geology of the city is relatively homogenous, comprising a several hundred meter thick layer of Cretaceous carbonate rocks (Harasimiuk, Henkiel 1982, 59–64). The variability of the landscape is due to surface formations and drift geology. On the Nałęczów Plateau, the carbonate rocks are covered by several meters of loess, and is characterised by altitudes of 190–220 m above sea level cut by many deep dry valleys some 20–30m in depth, occurring at an average density of almost 2.5 km/km². The average slope in this part of the city is

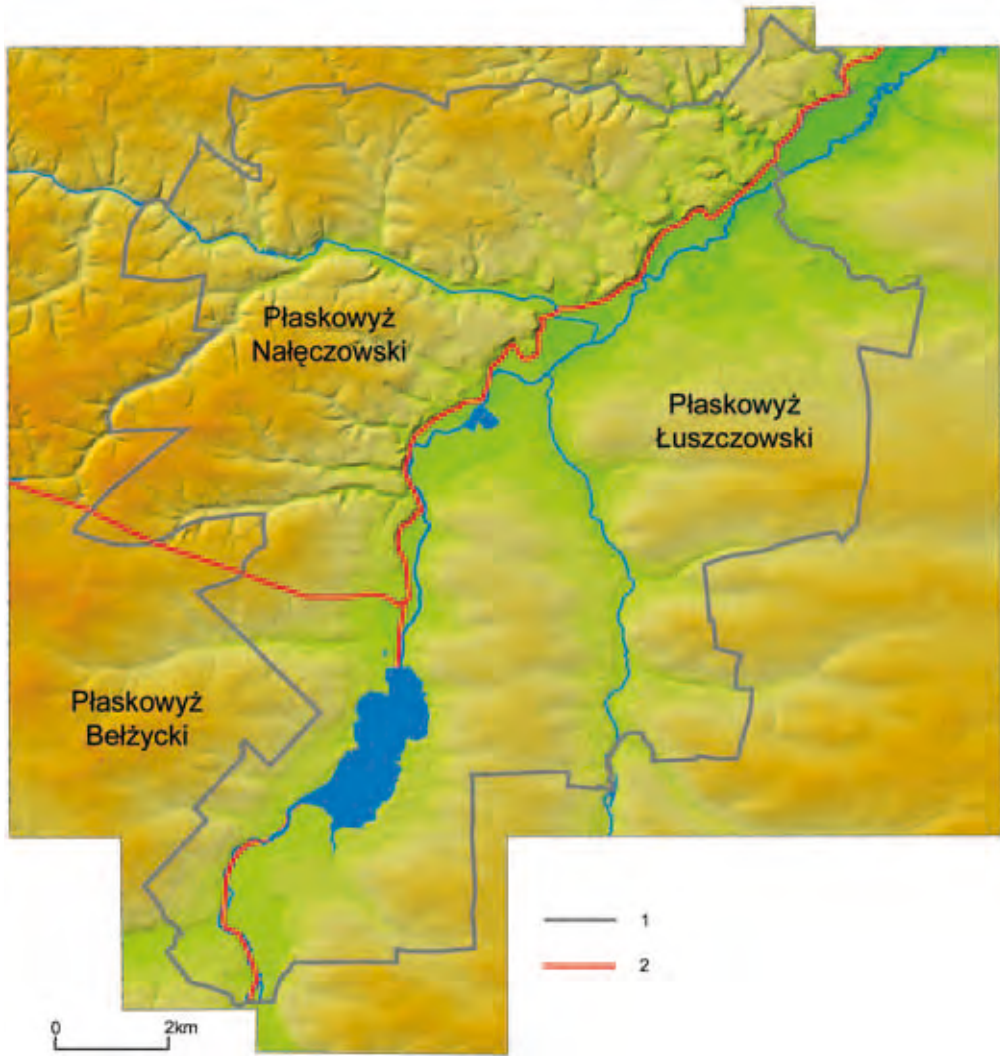


Fig. 1. Relief diversity in Lublin area. 1 – Lublin city boundaries; 2 – boundaries of geomorphological regions

Ryc. 1. Zróźnicowanie rzeźby na obszarze Lublina. 1 – granice administracyjne Lublina; 2 – granice regionów geomorfologicznych

more than 5%, and the valley walls reach almost 45% (Rodzoś *et al.* 2005, 38). The edge of the loess cover is marked by the valley of the Bystrzyca River on the eastern edge of the Nałęczów Plateau.

On the Bełżyce Plateau and Łuszczów Plateau there is a thin layer of Pleistocene silty and sandy formations directly on the Cretaceous

rocks, and sometimes marl and chalk marl appear on the surface. Here, the altitude is 190–200 m above sea level, and is characterised by plain and flat-topped hills. The average slope on the Bełżyce Plateau is 2.6% and 2.2% on the Łuszczów Plateau with the maximum slope of the surface 18.5% and 28.1% respectively (Rodzoś *et al.* 2005, 38).

Location of the medieval city and its spatial arrangement

Medieval Lublin was located on the Nałęczów Plateau. Important settlement units of that period, which have been uncovered in the present town, were developed on the loess hills beside the river valleys (Rozwałka *et al.* 2006, 39). Such a location was also occupied by the settlement which became Lublin. The character of this place had a strong influence on the arrangement of space and subsequent spatial developmental. The most important features were:

- the location on the eastern edge of the loess plateau;
- the confluence of the Bystrzyca and Czechówka river valleys;
- the variability of topography above the valley floor (from several to 20 m).

The loess cover in Lublin is cut by a network of dry erosion and denudation valleys dividing the surface into a number of different sized plateaus. The headland where Lublin developed was divided by such valleys from both the Bystrzyca and Czechówka Rivers. The area was split into segments by cuttings in the loess and these marked the boundaries of spatial development of the settlement and are the cause of variations from a regular urban layout.

The oldest settlement occupied the northeast of the headland, bounded on the west by a gully cut along the line of Rybna and Żłota streets (Rozwałka *et al.* 2006, 135–148). The next boundary within the developing city was defined by the next gully along the line of the current Królewska and Lubartowska streets, which flattens out near the Kraków Gate. These were a natural part of the thirteenth-century defences of Lublin. During the following century a western extension of the city walls was built adapting their course. The remaining part was built along the sides of the valleys of the Bystrzyca and Czechówka Rivers (Cieślak *et al.* 1976, 46). Gates were strategic locations within the walls: the Grodzka Gate lying at the narrowest point of the loess headland facing Zamkowe Hill; and the Kraków Gate, the most im-

portant gate, located at the opposite end of the town, along the axis of the flat-topped hill, between the divided areas surrounding the settlement from the west. The streets between those two points became the framework of the urban space.

The urban layout of medieval Lublin was based on the typical arrangement for this period of a chessboard plan, with exceptions caused by specific topography (Rozwałka *et al.* 2006, 135–148). Narrowing of the flat-topped hill to the east and the dry valleys are the main factors for the trapezoidal shape of the market, giving some streets a curving course and creating some irregular shaped plots. The small size of the hill certainly influenced the small size of the main square through the need to save space (Fig. 2).

The medieval urban layout of Lublin has been preserved to the present day. Although wars and other disasters have destroyed origi-



Fig. 2. Urban arrangement of the Old Town determined by topographical conditions. 1 – green areas; 2 – residential build-up areas

Ryc. 2. Układ urbanistyczny Starego Miasta na tle warunków topograficznych. 1 – tereny zielone; 2 – zabudowa mieszkaniowa

nal buildings, the spatial layout has been preserved. Both the unusual shape of the old town, compared to a hand fan or an amphora, as well as the unique layout of the streets are today characteristic identifying features of Lublin.

The Old Town as part of the identity of modern Lublin

Within the city walls medieval Lublin occupied an area of seven hectares (Cieślak *et al.* 1976, 46). The isolated nature of the hill where the city was located did not allow for free expansion of the city borders as it developed, while the lack of internal space limited possibilities for functional changes. In the sixteenth century, a period of intense trade, because of the limitations on space the organization of the city became dysfunctional and it was not able to take advantage of potential development opportunities arising from its role as a large trade centre. There were difficulties with providing space for free running of large quantities of goods and easy access to the city (Szczygieł 1974, 41). Therefore, despite formal restrictions, trade (which was the most important source of income together with the support for the merchants) already took place outside the city walls in the mid-sixteenth century, on the outskirts called Krakowskie Przedmieście. As a result, city life moved beyond the boundaries of medieval Lublin, a process that continued in later centuries. The modern city centre was located on the western edge of the old city, along Krakowskie Przedmieście street laid out in the seventeenth century (Gmiterek 2007, 36). Here, mansions, palaces and official buildings were being built, and almost all wealthy residents of the city lived there (Mencel 1965a, 202). The isolation of the old town of Lublin was intensified by a reconstruction of the transport system in the early nineteenth century. The routes, which were strategic for an urban organism, such as Lubartowski, Zamojski and Warszawski, bypassed the oldest part of the city and created the basis for a new urban unit focussed on Krakowskie Przedmieście (Mencel 1965a, 202). According to H. Gawarecki and Cz. Gawdzik (1966, 50) the specific location of the medieval town would not allow the city to adopt new functions in the later stages of development. Effectively marginalised, the Old Town did not then play a great social or economic role in Lublin.

Today, the Old Town has mainly historical value for residents. The oldest part of the city is a document of its history. The ongoing regen-



Fig. 3. Green areas arrangement as set against the landscape
Ryc. 3. Rozmieszczenie terenów zielonych na tle rzeźby terenu

eration is having a positive effect as renovated buildings are becoming public places, available to all residents. On the other hand, their functions are too one-sided, because they have mainly been transformed into restaurants or small art and craft galleries. Thus the Old Town is not a broad cultural centre for Lublin, and its position remains peripheral. The significant slopes and tightly packed buildings along the line of the old city walls are still a barrier to transport. Easy access to the

rest of the city is only possible on the west side through the Kraków Gate. The Old Town is not frequented by the average citizen much, remaining beyond daily paths of life. In the minds of city inhabitants it does not take a leading role, it is not the conceptual centre, nor is it an important symbol of the city. While the Kraków Gate is such a symbol, strictly speaking it is the western façade as seen from Krakowskie Przedmieście that acts as a symbol (i.e. viewed from outside the Old Town).

The peripheral location of the Old Town, adjacent to a broad and marshy valley, has ensured that, despite intensive urbanization, large areas close by have not been built on. This is why there is a very attractive panorama on the eastern side, dominated by the castle, Dominican church and the Cathedral, accompanied by towers. The elevated old town provides a positive symbol of Lublin, giving the observer a sense of stability and continuity of history.

The transport network in the light of natural conditions

The contemporary transport network in Lublin is very complex, and its layout is the result of centuries of history. Each stage of development enriched the existing road network adding new roads and implementing new technology. As the greatest development took place in the second half of the twentieth century, the vast majority of streets date from that period. However, the framework of the road network was designed on the basis of the old transport routes associated with earlier stages of city development.

Indeed, the most enduring element is a section of the early medieval trade route between the Baltic Sea and the Black Sea, running along the Czechówka valley, which divides into northeast and southeast branches after crossing the Bystrzyca River. It corresponds to the streets of Północna-Biernackiego-Ruska-Kalinowszczyzna and to the east of the Bystrzyca, Turystyczna and Mełgiewska streets. The current road system has also preserved the branch of the Black Sea route toward Sandomierz and Kraków, which corresponds to the contemporary streets of Narutowicza and Dolna Marii Panny. The analysis of the spatial arrangement of the Middle Ages reconstructed from archaeological and historical research (Rozwałka *et al.* 2006, fig. 53) indicates that the course of the old roads was shaped by two environ-

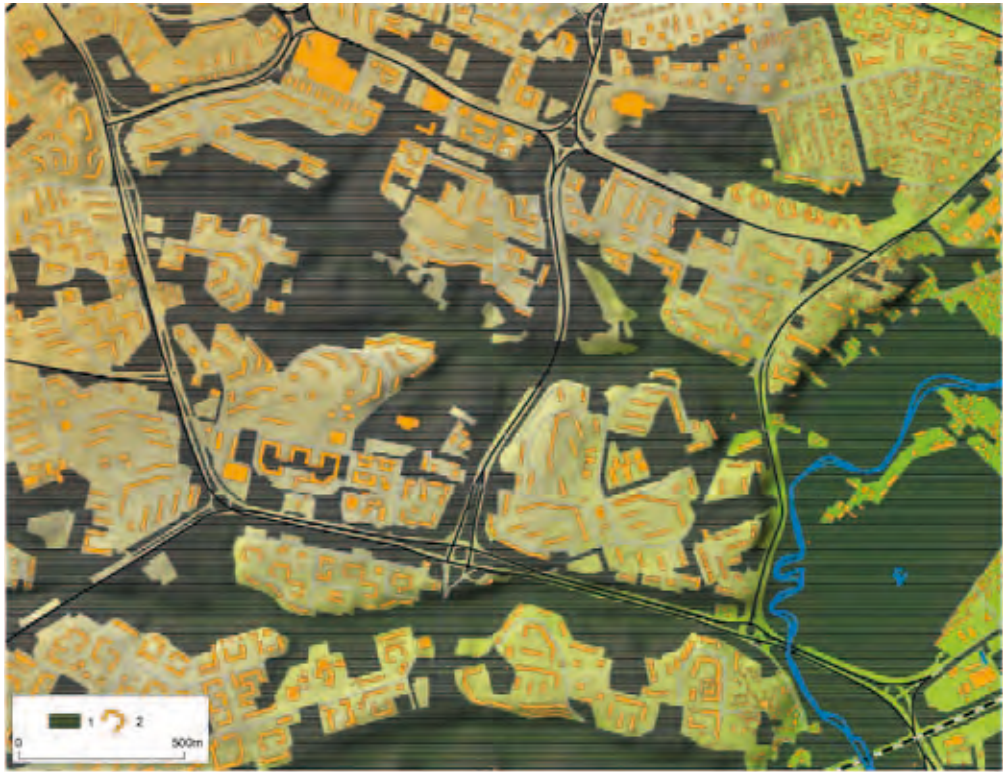


Fig. 4. Relief as the basis for urban planning in relation to contemporary housing estates. 1 – green areas; 2 – residential build-up areas

Ryc. 4. Rzeźba terenu jako podstawa kompozycji przestrzennej współczesnych osiedli mieszkaniowych. 1 – tereny zielone; 2 – zabudowa mieszkaniowa

mental features: a system of river valleys and their width. The routes were guided along the valleys, mostly on the floodplain terrace or on the crest of the valley side. Narrow points in valleys were used to cross the rivers. On the Czechówka River, there was a crossing point between the Staromiejskie hill and Czwartek hill, and on the Bystrica River the crossing was near the present Kalinowszczyzna district.

These routes were the foundations of road network development in Lublin in the next centuries. For subsequent developments, topographical factors also played an equally important role. For a city with such a diverse landscape, lying at the confluence of three river valleys, the possibilities to freely develop a transport network were limited.

Many of the roads refer to the courses of river valleys, so the overall street grid system can be described as radiating, with the central

point at the junction of the Bystrzyca and Czechówka river valleys (Fig. 5). Strategic places for access between the right-side and left-side districts are the narrow points of the Bystrzyca valley where bridges could be built. A characteristic feature of the transport system on the Nałęczów Plateau is the adaptation of the main streets to the structure of the landscape. On the high loess slopes of the Czechówka and Bystrzyca river valleys, the streets use dry gullies, created by erosion and denudation, which extend to the river valleys. A characteristic feature of these streets, which can be especially experienced in the winter, are significant steepness of slope at the edge of the loess area.

The landscape was also a factor taken into account in the course of the railway construction in Lublin. This was run along the right edge of the Bystrzyca valley. At the time of rail road construction (1877) the lands where it was planned did not belong administratively to Lublin. The city located on the left side of the Bystrzyca valley had only two bridges connecting the right-side, one of which lay on the eastern edge of the built-up area (i.e. Kalinowszczyzna near the present Mełgiewska street). This suggested constructional difficulties and because of these problems, the design across the diverse landforms of the Nałęczów Plateau was rejected (Wilgatowie 1954, 81). The low surface of the flat area turned out to be more suitable for the railway.

Features of the natural environment as factors of the functional and spatial structure of modern Lublin

The specific location of the medieval town had an impact on the development of Lublin. It defined the directions of spatial expansion and to some extent also determined the course of socio-economic processes. To the end of the nineteenth century the city developed within the Nałęczów Plateau. The most convenient direction for development was to the west, where the flat-topped loess hill becomes wider (within the medieval town situated on its edge). The area to the west of the city walls called Krakowskie Przedmieście gained importance from the sixteenth century and has become the formal centre. On the other hand, the urban structure was poorly integrated with the settlement units of Przedmieście Czwartek, Kalinowszczyzna and Sierakowszczyzna on the other side of the Czechówka River. Until the end of the eighteenth century they developed as para-urban units outside

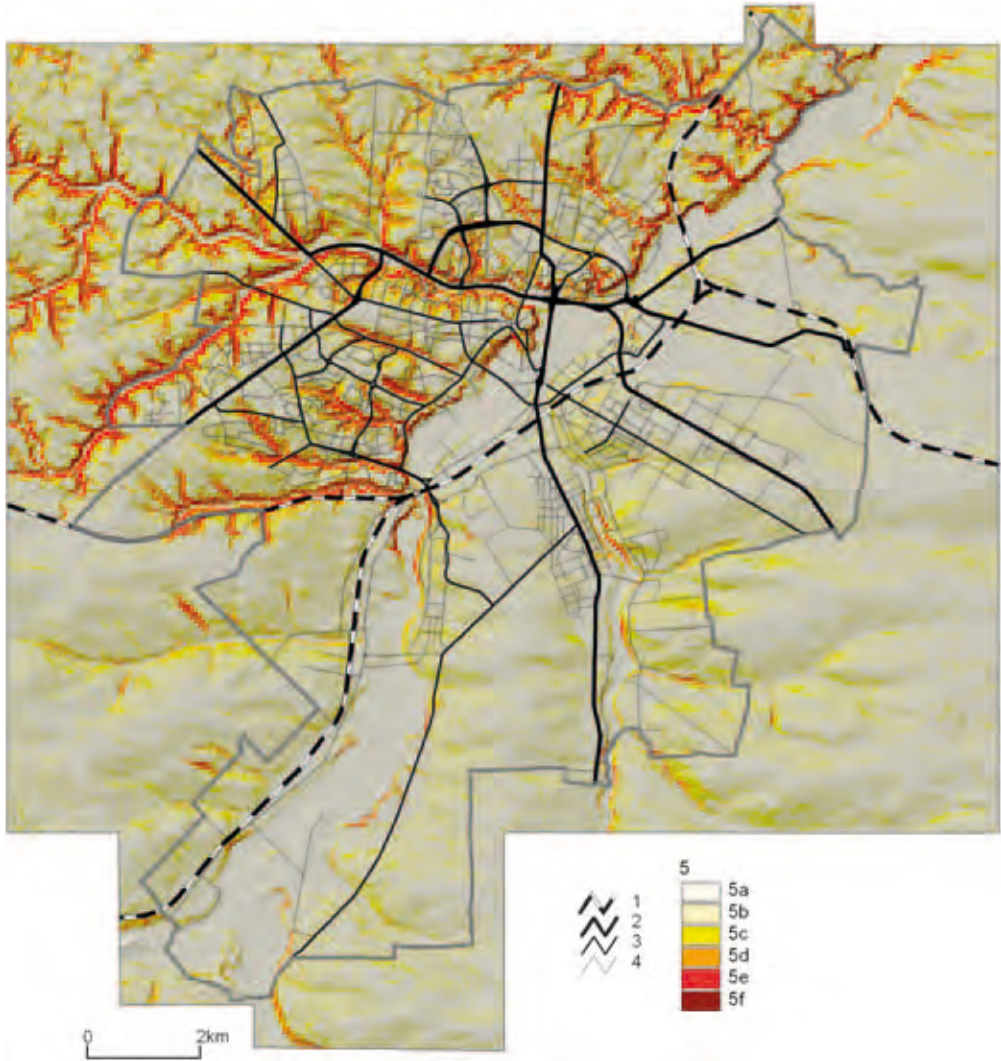


Fig. 5. Lublin transport network against the slopes. 1 – railway; 2 – major arterial roads; 3 – major inner city streets; 4 – other streets; 5 – slopes (%): 5a – 0–2, 5b – 2–5, 5c – 5–8, 5d – 8–12, 5e – 12–25, 5f – > 25

Ryc. 5. Sieć komunikacyjna Lublina na tle spadków terenu. 1 – linia kolejowa; 2 – główne trasy przełotowe; 3 – główne ulice wewnętrzne; 4 – pozostałe ulice; 5 – klasy spadków (%): 5a – 0–2, 5b – 2–5, 5c – 5–8, 5d – 8–12, 5e – 12–25, 5f – > 25

Lublin jurisdiction. They were connected to the city in 1791 (Cieślak *et al.* 1976, 95). The Czechówka Valley was an obstacle to integration, even though it was only 150–350 m across.

The process of urban consolidation with the settlements on the Łuszczów Plateau, such as Bronowice, Tatory and Dziesiąta, was particularly difficult and lengthy. They were functionally connected with the city only at the end of the nineteenth century, and administratively in 1916 (Kierek 1965, 258). The Bystrzyca valley was the barrier in this case at over 1000 m across in the area of the Staromiejskie Hill and a wet valley floor where it was difficult to build transport infrastructure.

The Nałęczów Plateau, especially its western part, was the main residential area in the twentieth century. Several districts such as LSM, Czuby, Węglin, Konstantynów and Sławinek were being developed. In the areas to the north of the Czechówka valley it is necessary to mention Czechów and Kalinowszczyzna. The Łuszczów Plateau in the southern part of the city became an industrialised area due to the course of the rail road. Factors supporting this district were its closeness to the river as a source of water needed in the production process and large reserves of free space. In addition, already in the interwar period residential areas for workers were being built near the industrial factories. Particularly intensively used were the areas along the Czerniejówka and Bystrzyca Rivers. The residential area of the Łuszczów Plateau is similar to the extent of industrial space, respectively at 13% and 10% of the total area (Rodzoś *et al.* 2005, 40).

As mentioned above, natural environmental features were one of the factors influencing the structure of green, open, areas in Lublin. The landforms have become an element in defining green zones within the built-up area, as such areas mainly occur in zones unsuitable or difficult for the construction industry, such as the bottom of the river valleys and dry valleys and their steep sides (Fig. 3). Since these forms are linear and interrelated, a characteristic feature of Lublin is the presence of a network of ecological corridors. They are important not only for the migration of plants and animals but also for air quality. The main corridor is the Bystrzyca valley that crosses the city from southwest to northeast. Another element of great importance is the presence of a forest complex near the south-western outskirts of the city, the “green lungs of Lublin”, which oxygenates the city. Two other river valleys flow into the centre of the city: the Czechówka from the west and Czerniejówka from the south, with a series of dry valleys extending towards the edges of Lublin.

Undeveloped parts of the river valleys are occupied primarily by natural and semi-natural grass and rush plants. Slightly drier areas are used for allotments and sports facilities. The Ludowy Park, the largest in Lublin, is situated in the Bystrzyca Valley. However, despite interesting architectural ideas for development, this area has been degraded owing to its wet nature, while the Czechówka valley is partly linked with the Botanical Garden and Lublin Museum of Rural Life.

Dry valleys on the loess left side of the city have played a very important role in the organization of greenery within housing estates. As obstacles to construction these areas have remained open. Some of them, such as the so-called “na Czubach” gully has been laid out for recreation and others are covered by semi-wild plants. Nevertheless, they are biologically active areas.

Due to the highly diverse landforms in many areas of the city, the urban planning and architecture of Lublin have remained unique. The network of dry valleys cutting the Nałęczów Plateau provide the framework for laying out housing estates and it is also a foundation for the spatial design of particular units (Fig. 4). Since the density of the valleys is relatively great, housing estates designed around them are small, which is beneficial for internal social and spatial cohesion. The grid street plan, layout and type of buildings explicitly refer to the morphology of the plateaus. Due to the uniqueness of diverse landforms, each urban complex has its individual character. The boundaries between housing estates determined by the valleys are at the same time easy to read and have a natural character.

Housing units located on the loess part of Lublin have their own physiographic identity, their own *genius loci*. They are regarded by citizens as the most attractive parts of the city. They also enjoy a good reputation among urban planning professionals, including non-Polish specialists (Dylewski 2005, 30). What is more, they provide a good example of the creative use of terrain as a basis for individualization of urban landscape.

Owing to the large topographic variability in Lublin, a characteristic feature is the presence of vast panoramas and distant perspectives. Numerous hills let you see distant landscape areas. From many points of the city it is possible to observe the historic skyline of the Old Town. Through this natural visibility, it is fixed in the minds of many people and has become a symbol of the city. Positive impressions are also

provided by the extensive valley forms viewed from the slopes or from flyovers and bridges. These provide enclaves of open space, breaking the heavy urban landscape, and bringing an element of lightness. These long-range perspectives give people a sense of freedom. At the same time they are an important feature for the promotion of the city landscape. The presence of many viewpoints where beautiful views can be seen is a positive factor in the assessment of a city.

Summary

In the urban space of Lublin there is a very clear relationship between the characteristics of the natural environment and the character of the cultural space. The natural environment was one of the key factors shaping the face of the city. This impact has been reflected at every stage of development and it manifests itself in many parts of the modern spatial organization. Due to the specific characteristics of the natural substratum, the city is regarded positively for its urban and architectural uniqueness. This is worth remembering in the light of present research looking for determinants of the identity of our city and attempts to create a “Lublin brand”. Basing this identity solely on the cultural domain, understood as art, entertainment and recreation cannot produce the desired results, as this sphere of Lublin does not constitute a strong base. On the other hand, it is possible to take advantage of the landscape potential of the city, which is the result of a peculiar character of natural environment and historical processes.

Lublin has large reserves of open space as a result of highly diverse landforms and wet river valleys. Many of these areas are in the central districts of the city, adjacent to the historical urban core. However, there is a dangerous tendency to urbanise such spaces by the development of structures that are apparent symbols of progress, such as large exhibition halls, shopping and administration centres. What is more, increasing technological capabilities allow existing environmental barriers to be overcome, raising the real prospect of building on areas such as the bottom of river valleys, with random structures that will change forever places that are environmentally and historically valuable.

In the struggle for cultural identity in Lublin it is necessary to improve the quality of space, especially public spaces, experienced by the general population as well as more obviously cultural activities. The

river valleys are areas that should acquire a new significance. Occurring so far as spatial barriers, they should become elements integrating the city, both in terms of landscape and society. Arranging them as recreational areas, using both natural and historical values, they might help to change the image of Lublin and its perception by its citizens. Such a spatial arrangement would maintain the tradition of the place. For centuries, water bodies have been an integral part of the river valleys of Lublin. At the beginning of the twentieth century the Bystrzyca valley used to have the character of a recreational park.

A unique land formation favours the creation of attractive spatial layouts, for example the Botanical Garden MCSU and Lublin Museum of Rural Life. The varied terrain has become the basis for creating a unique landscape, and both places are popular with citizens due to their attractiveness. Indeed, they are gradually taking over the functions of the city's parks, providing further evidence of the need for well-organised public spaces.

The uniqueness of the urban space of Lublin to a large extent has resulted from the specificity of the natural conditions. However, the present situation is primarily a result of a necessity to adapt to their specific factors, an unintended effect of human activities. This trend may be continued but with a focus on purposeful and creative use of individual attributes. This should be treated as a material, and as a tool for improving the quality of urban space. The quality of space in the context of urban identity seems to be more and more important. A city that uses its natural advantages is a well arranged city that should be popular with citizens and investors. Moreover, it should be noted that aesthetic order is becoming an increasingly important criterion for action in the modern world.

References

- Cieślak F., Gawarecki H. and Stankowa M. (eds.). 1976. *Lublin w dokumencie 1317–1967*. Lublin.
- Dylewski R. 2005. Wiedzieć, by wiedzieć. *Scriptores* 29, 23–38.
- Gawarecki H. and Gawdzik Cz. 1966: Zwiedzanie miasta. *Lublin. Przewodnik*. Lublin, 50–126.
- Gmiterek H. 2007. Lublin przed i po „potopie”. In M. Harasimuik, D.Kociuba and P. Dymmel (eds.), *Plany i widoki Lublina XVII–XXI wiek*. Lublin, 34–50.
- Gyurkchovich J. 2007. Miejskość miasta. *Czasopismo Techniczne* 2(A), 105–118.

- Harasimiuk M. and Henkiel A. 1982. *Objaśnienia do szczegółowej mapy geologicznej Polski. Arkusz Lublin (749)*. Warszawa.
- Kaczmarek S. 2002. Kultura przestrzeni miejskiej Łodzi. In E. Orłowska (ed.), *Kultura jako przedmiot badań geograficznych*. Wrocław, 137–152.
- Kierek A. 1965. Rozwój Lublina w latach 1864–1914. *Dzieje Lublina 1*. Lublin, 257–300.
- Kondracki J. and Richling A. 2000. Regiony fizycznogeograficzne Polski. In J. Kondracki, *Geografia regionalna Polski*. Warszawa.
- Madurowicz M. 2007. *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*. Warszawa.
- Maruszczak H. 1964. *Regiony geomorfologiczne województwa lubelskiego. Rękopis mapy*. Lublin.
- Mencel T. 1965. Lublin przedkapitalistyczny. *Dzieje Lublina 1*. Lublin, 99–217.
- Rodzoś J., Gawrysiak L. and Bochra A. 2005. Rzeźba terenu a organizacja przestrzeni miejskiej Lublina. *Annales UMCS (B)* 40(2), 35–45.
- Rozwałka A., Niedźwiadek R. and Stasiak M. 2006. *Lublin wczesnośredniowieczny*. Warszawa.
- Wilgatowie K. and T. 1954. Położenie i rozwój Lublina. *Przewodnik V Ogólnopolskiego Zjazdu PTG*. Lublin, 67–85.

Jolanta Rodzoś

Geograficzne podstawy tożsamości kulturowej współczesnego Lublina

Wprowadzenie

W związku z postępującymi procesami globalizacji i towarzyszącą im unifikacją kulturową, w dzisiejszym świecie znaczenia nabiera to co indywidualne i odmienne. Potrzeba odrębności w stosunku do innych widoczna jest w nasileniu różnorodnych inicjatyw na rzecz zachowania tradycji lokalnych z jednej strony i kreowania nowych unikalnych wartości, z drugiej. Typem przestrzeni szczególnie narażonej na unifikację jest przestrzeń miejska. Stały rozrost miast, duża mobilność mieszkańców oraz ogólna podatność tego środowiska na innowacje sprawiają, że miasta stają się soczewką ogniskującą wszelkie przejawy globalizacji. W tym kontekście niezwykle aktualny staje się problem tożsamości miast. Odnajduje to swój wyraz zarówno we współczesnej problematyce badań miejskich, jak i w sferze praktycznej, w zakresie planowania i organizacji nowych fragmentów przestrzeni oraz rewitalizacji starych zespołów.

Tożsamość miasta jest pojęciem o dużej pojemności znaczeniowej, otwartym i nie do końca określonym. Definiowana bywa poprzez takie terminy jak: specyfika, odrębność, indywidualność, oryginalność, niepowtarzalność, czy wyjątkowość. Żaden z nich nie jest tu w pełni wystarczający, bo tożsamość miejsca obejmuje również sferę doznań człowieka. Tożsamość miasta to bowiem zespół takich cech, które nadając miastu pewnej wyrazistości pozwalają na jednoznaczną jego identyfikację i łatwe wyróżnienie go spośród innych (Gyrkovich 2007, 111), a jednocześnie zaś poprzez indywidualizację przestrzeni przywiązują człowieka do miejsca, nadają sens jego życia tu i teraz, nie gdzie indziej (Madurowicz 2007, 103).

Przestrzeń miejska jest przestrzenią złożoną z wielu elementów i każdy z nich współdecyduje o obrazie miasta. Dlatego można przyjąć, że tożsamość kulturowa przestrzeni miejskiej jest wartością sumaryczną, wynikającą ze specyfiki zarówno sfery architektoniczno-urbanistycznej, jak i społecznej, gospodarczej oraz kulturalnej. Wśród elementów decydujących o tożsamości miasta ważną rolę odgrywają takie cechy jak: rozplanowanie miasta, cechy architektury, struktura demograficzna, etniczna, religijna, systemy wartości mieszkańców, ich style życia, a także charakter gospodarki w mieście – jej poziom i struktura gałęziowa. Do ważnych czynników kształtujących swoisty obraz miasta należy również aktywność jego instytucji kulturalnych – teatrów, galerii, bibliotek, itp.

Tożsamość miasta jest odzwierciedleniem wszystkich zjawisk i procesów, które w nim zachodzą. Zapisana jest zarówno w tkance materialnej, jak

i w klimacie duchowym miasta. Jednocześnie ponieważ miasto jest zróżnicowane przestrzennie i składa się z wielu historycznie ukształtowanych jednostek krajobrazowych, na jego ogólny wizerunek składa się tożsamość każdej z nich. Największe znaczenie ma jednak charakter obszarów najczęściej uczęszczanych i doświadczanych przez człowieka. Nośnikami tożsamości są zwłaszcza dominanty krajobrazowe, czyli obiekty wyeksponowane, przyciągające uwagę odbiorcy.

Tożsamość kulturowa miasta jest kształtowana w całym procesie dziejowym. Współczesny wizerunek przestrzeni jest syntezą pracy wszystkich pokoleń budujących miasto, wypadkową ich systemów wartości i możliwości technologicznych a także czynników obiektywnych – historii i położenia geograficznego. Miasto bardzo często w socjologii i w urbanistyce porównywane jest do palimpsestu, czyli używanego w starożytności pergaminu wielokrotnego użytku (Kaczmarek 2002, 140). Każdy nowy zapis na tego typu pergaminie odbywał się po wytarciu treści wcześniejszych. Ich ślady jednak pozostawały i widoczne były w nowym dokumencie. Wykorzystując to porównanie można powiedzieć, że w krajobrazie współczesnego miasta, choć najbardziej uwidacznia się współczesność, to wyraźne są też ślady przeszłości i w sposób istotny mogą stanowić one o charakterze przestrzeni. Ważny w tym momencie wydaje się również fakt, że o charakterze miasta na poszczególnych etapach jego rozwoju decydowało szereg czynników. Ponieważ przetrwały materialne i duchowe ślady przeszłości, przetrwał również wpływ tych czynników, nawet jeśli dla obecnej organizacji przestrzeni niektóre z nich nie wydają się już istotne.

Jednym z czynników kształtujących miasto jest położenie geograficzne. Może być ono rozumiane w dwojaki sposób: jako położenie topograficzne – w konkretnym miejscu przestrzeni, o określonej budowie geologicznej, rzeźbie, warunkach klimatycznych, hydrograficznych i glebowych (skala mikro) oraz jako położenie w państwie i regionie – w stosunku do granic politycznych, stolicy państwa, szlaków komunikacyjnych, względem innych elementów sieci osadniczej (skala makro). W niniejszym opracowaniu rozważane będą konsekwencje położenia topograficznego Lublina.

Specyfika środowiska geograficznego Lublina

Lublin jest miastem położonym na pograniczu różnych subregionów Wyżyny Lubelskiej. Według Maruszczaka (1964), w granicach współczesnego miasta występują trzy zasadnicze jednostki geomorfologiczne: Płaskowyż Nałęczowski, Płaskowyż Bełżycki i Płaskowyż Łuszczowski (Ryc. 1). W podziale fizycznogeograficznym Kondrackiego, Rychlinga (2000) ta ostatnia jednostka nosi nazwę Płaskowyżu Świdnickiego, a w jej obrębie wyróżniany jest czwarty subregion – Wyniosłość Giełczewska. Podstawą wyodrębniania tych jednostek jest zróżnicowanie litologiczne podłoża i rzeźba terenu.

Głębsze podłoże geologiczne całego miasta jest w miarę jednorodne – stanowi je miąższa na kilkaset metrów warstwa skał węglanowych wieku kredowego (Harasimiuk, Henkiel 1982, 59–64). Elementem odpowiedzialnym za zróżnicowanie rzeźby są utwory powierzchniowe. W obrębie Płaskowyżu Nałęczowskiego na skałach węglanowych zalega kilkunastometrowa warstwa lessu, w związku z czym obszar ten osiąga wysokości bezwzględne 190–220 m n.p.m. i jest porożcinany siecią suchych, głębokich do 20–30 m dolin. Ich średnia gęstość wynosi tu niemal 2,5 km/km². Średnie spadki w tej części miasta przekraczają 5% a na zboczach dolin osiągają wartości niemal 45% (Rodzoś *et al.* 2005, 38). Granicę pokrywy lessowej wyznacza dolina Bystrzycy. Jest to jednocześnie wschodnia krawędź całego Płaskowyżu Nałęczowskiego.

Na Płaskowyżu Bełżyckim i Płaskowyżu Łuszczowskim bezpośrednio na skałach kredowych zalega cienka warstwa plejstocenijskich utworów piaszczysto-pylastych, a niekiedy na powierzchni odsłaniają się margle i opoki kredowe. Wysokości bezwzględne sięgają tu 190–200 m n.p.m. Obszar posiada charakter równinnej i słabo rozciętej wierzchowiny. Średnie spadki na Płaskowyżu Bełżyckim wynoszą 2,6%, a na Płaskowyżu Łuszczowskim 2,2%, a maksymalne nachylenia powierzchni odpowiednio: 18,5% i 28,1% (Rodzoś *et al.* 2005, 38).

Lokalizacja miasta średniowiecznego a organizacja jego przestrzeni

Średniowieczny Lublin ulokował się w obrębie Płaskowyżu Nałęczowskiego. Ważne jednostki osadnicze tego okresu jakie zlokalizowano na terenie obecnego miasta rozwinęły się w obrębie wzniesień lessowych, w bezpośrednim sąsiedztwie dolin rzecznych (Rozwałka *et al.* 2006, 39). Takie usytuowanie miała również osada, która bezpośrednio przekształciła się w organizm miejski. Charakter miejsca, które dla niej wybrano miał duży wpływ na jej organizację przestrzeni oraz kierunki rozwoju przestrzennego. Najważniejsze okazały się następujące cechy:

- położenie na wschodnim krańcu wysoczyzny lessowej,
- w widłach dwóch dolin rzecznych: Bystrzycy i Czechówki,
- na wysokości od kilku do 20 m ponad dnem tych dolin.

Pokrywa lessowa na terenie Lublina porożcinana jest siecią suchych dolin erozyjno-denuwacyjnych dzielących powierzchnię płaskowyżu na szereg różnej wielkości wysoczyzn. Również cypel, na którym rozwinęło się miasto lokacyjne rozcięty był takimi dolinami. Występowały one zarówno od strony doliny Bystrzycy, jak i Czechówki. Wcinając się półkuliście w powierzchnię lessową dzieliły cypel na pewne segmenty i wyznaczały osadzie granice jej rozwoju przestrzennego oraz wymuszały odstępstwa od regularnego układu urbanistycznego.

Najstarsza osada zajęła N-E część cypla, ograniczoną od zachodu pierwszym wcięciem wąwozowym na linii ulic Rybnej i Żłotej (Rozwałka *et al.* 2006,

135–148). Kolejną granicę dla rozrastającego się miasta wyznaczyły następne rozcięcia, na linii obecnej ulicy Królewskiej i Lubartowskiej wypływające się w pobliżu Bramy Krakowskiej. Stanowiły one naturalny element systemu obronnego XIII-wiecznego Lublina. W następnym stuleciu w dostosowaniu do ich przebiegu wzniesiony został zachodni fragment murów miejskich. Pozostała ich część wybudowana została wzdłuż skarpy doliny Bystrzycy i Czechówki (Cieślak *et al.* 1976, 46). Strategicznymi miejscami w obrębie murów były bramy: Grodzka, zlokalizowana w najwęższym miejscu cypla lessowego, skierowana ku Wzgórzcu Zamkowemu i Krakowska – najważniejsza brama wjazdowa, położona na przeciwnym krańcu miasta, na osi wierzchowiny, pomiędzy rozcięciami terenu okalającymi osadę od zachodu. Ulice łączące te dwa punkty stały się osnową kompozycji przestrzennej miasta.

Układ urbanistyczny średniowiecznego Lublina powstał w oparciu o typowy dla tego okresu plan szachownicowy, z odstępstwami wynikającym ze specyficznego układu topograficznego wzgórza. (Rozwałka *et al.* 2006, 135–148). Związanie się wierzchowiny ku wschodowi i występowanie suchych dolin rozcinających jej powierzchnię – to czynniki w dużej mierze odpowiedzialne za przyjęcie trapezowatego kształtu rynku, nadanie części ulic półkolistego przebiegu oraz nieregularność działek parcelacyjnych. Niewielkie rozmiary wzgórza przesądziły z pewnością natomiast o niezbyt dużej powierzchni głównego placu miasta oraz oszczędności wolnych przestrzeni (Ryc. 2).

Układ urbanistyczny średniowiecznego Lublina zachowany został do czasów obecnych. Choć wojny i inne klęski nawiedzające Lublin zniszczyły oryginalną zabudowę, cechy kompozycji przestrzennej zostały zachowane. Zarówno nietypowy kształt Starego Miasta, porównywany do wachlarza lub amfory, jak i niepowtarzalny układ ulic należą dziś do charakterystycznych elementów Lublina, stanowią jego swoisty znak identyfikacyjny.

Stare Miasto jako element tożsamości współczesnego Lublina

Średniowieczny Lublin w granicach zakreślonych przebiegiem murów miejskich miał powierzchnię 7 ha (Cieślak *et al.* 1976, 46). Wyizolowany charakter wzgórza, na którym ulokowało się miasto nie pozwalał na swobodne poszerzanie granic miasta, wraz z jego rozwojem. Brak wewnętrznych rezerw przestrzeni ograniczał z kolei możliwości przemian funkcjonalnych. W XVI wieku, w okresie intensywnego handlu, z powodu ograniczeń przestrzennych miasto stało się niewydolne organizacyjnie, nie było w stanie wykorzystać potencjalnych możliwości rozwojowych, wynikających z funkcji dużego ośrodka handlowego. Pojawiły się wówczas trudności z zabezpieczeniem miejsca do swobodnych obrotów wielkimi ilościami towarów oraz dojazdu zainteresowanych do miasta (Szczygieł 1974, 41). Dlatego, pomimo formalnych ograniczeń, już w połowie XVI wieku handel, który wraz z obsługą kupców był najważniejszym źródłem dochodów, odbywał się poza murami miasta,

na przedmieściu zwanym Krakowskim. W efekcie, życie miejskie przeniosło się poza granice Lublina średniowiecznego. Ten proces był podtrzymywany również w wiekach późniejszych. Centrum miasta nowożytnego ulokowało się właśnie na zachodnim przedpolu starówki, wokół wytrasowanej w XVII wieku ulicy Krakowskie Przedmieście (Gmiterek 2007, 36). To przede wszystkim tutaj budowano dwory, pałace, gmachy urzędowe, to tutaj mieszkali niemal wszyscy bogatsi mieszkańcy miasta (Mencel 1965a, 202). Izolację Starego Miasta wzmogła przebudowa układu komunikacyjnego Lublina, której dokonano na początku XIX wieku. Strategiczne dla organizmu miejskiego trakty: lubartowski, zamojski i warszawski omijały tę najstarszą część i stworzyły podstawy układu urbanistycznego nowej jednostki, skoncentrowanej wokół Krakowskiego Przedmieścia (Mencel 1965a, 202). Zdaniem H. Gawareckiego i C. Gawdzika (1966, 50) specyficzne położenie miasta średniowiecznego nie pozwoliło na przyjęcie przez niego nowych funkcji na dalszych etapach rozwoju. Pozostając na uboczu, nie odegrało ono większej ani w życiu społecznym, ani gospodarczym Lublina.

Dla współczesnych mieszkańców Stare Miasto posiada wartość przede wszystkim historyczną. Jest najstarszą częścią miasta, stanowi dokument jego dziejów. Postępująca rewitalizacja przestrzeni korzystnie wpływa na zainteresowanie tym miejscem. Remontowane kamienice przybierają charakter miejsc publicznych, dostępnych dla ogółu mieszkańców. Ich funkcje są jednak zbyt jednostronne, przekształcają się one bowiem głównie w obiekty gastronomiczne oraz kameralne galerie sztuki. Stare Miasto nie stanowi więc wszechstronnego centrum kulturalnego Lublina. Poza tym jego położenie nadal ma charakter peryferyjny. Znaczna wysokość skarpy i szczelna zabudowa na linii dawnych murów obronnych w dalszym ciągu stanowią swoistą barierę komunikacyjną. Swobodna łączność z pozostałą częścią miasta występuje tylko od strony zachodniej, poprzez Bramę Krakowską. Stare Miasto występuje poza strefą częstego kontaktu przeciętnego mieszkańca, poza dziennymi ścieżkami jego życia. W świadomości mieszkańców nie zajmuje więc pierwszoplanowej roli, nie stanowi centrum mentalnego, nie skupia najważniejszych symboli miasta. Symbolem jest natomiast Brama Krakowska, a ściślej – jej zachodnia fasada, wyeksponowana od strony Krakowskiego Przedmieścia.

Peryferyjne położenie Starego Miasta, w sąsiedztwie rozległej i podmokłej zarazem doliny rzecznej sprawiło, że mimo intensywnie przebiegających procesów urbanizacji, duże fragmenty jego bliskiego przedpola nie zostały zabudowane. Od strony wschodniej odsłania się więc niezwykle atrakcyjna panorama. Dominują w niej wznoszące się ponad otoczenie sylwetki zamku, bazyliki oo. Dominikanów oraz archikatedry wraz z towarzyszącymi im wieżami. Wyeksponowana starówka przyjmuje funkcję pozytywnego symbolu Lublina, daje obserwatorowi poczucie trwałości i ciągłości historii.

Specyfika sieci komunikacyjnej na tle warunków przyrodniczych

Współczesna sieć komunikacyjna Lublina jest bardzo złożona, a jej układ jest efektem wielowiekowej historii miasta. Każdy etap rozwoju przestrzennego miasta wzbogacał istniejącą siatkę drogową o nowe odcinki i nowe rozwiązania technologiczne. Ponieważ największy rozrost Lublina miał miejsce w drugiej połowie XX wieku, zdecydowana większość ulic pochodzi z tego właśnie okresu. Szkielet sieci drogowej tworzą jednak stare trakty komunikacyjne, związane z wcześniejszymi etapami rozwoju miasta.

Najtrwalszym elementem okazuje się odcinek wczesnośredniowiecznego szlaku handlowego Morze Bałtyckie-Morze Czarne, biegnącego wzdłuż doliny Czechówki, rozwidlającego się po przekroczeniu Bystrzycy w kierunku N-E i S-E. Odpowiadają mu ulice: Północna-Biernackiego-Ruska-Kalinowszczyzna, a na wschód od Bystrzycy: ul. Turystyczna i ul. Mełgiewska. W dzisiejszym układzie dróg zachowała się również odnoga szlaku czarnomorskiego w kierunku Sandomierza i Krakowa, której odpowiada dzisiejsza ul. Narutowicza i ul. Dolna Marii Panny. Analiza układu przestrzennego Lublina z okresu średniowiecza zrekonstruowanego na podstawie badań archeologicznych i historycznych (Rozwałka *et al.* 2006, ryc. 53) wskazuje, że o przebiegu tych starych dróg na obszarze Lublina zadecydowały dwie cechy środowiska: układ dolin rzecznych i ich szerokość. Wymienione szlaki poprowadzone zostały wzdłuż dolin, najczęściej po terasie nadzalewowej lub po powierzchni wysoczyzny ale w pobliżu jej krawędzi. Do przeprawy przez rzeki wykorzystane zostały naturalne zwężenia dolin. Na Czechówce takie miejsce występowało pomiędzy wzgórzem Staromiejskim a wzgórzem Czwartek, na Bystrzycy natomiast w pobliżu obecnej dzielnicy Kalinowszczyzna.

Opisane trakty stanowiły zręby rozwijającej się w kolejnych wiekach sieci dróg Lublina. Dla jej następnych elementów warunki topograficzne odegrały równie ważną rolę. W mieście o tak silnie urzeźbionej powierzchni, w obrębie którego zbiegają się trzy doliny rzeczne możliwości swobodnego rozwoju sieci komunikacyjnej były ograniczone.

Znaczna część dróg nawiązuje do przebiegu dolin rzecznych, dlatego ogólny układ siatki ulic określić można jako promienisty, z punktem centralnym ulokowanym u zbiegu dolin Bystrzycy i Czechówki (Ryc. 5). Strategicznymi miejscami dla komunikacji pomiędzy dzielnicami prawo- i lewobrzeżnymi są zwężenia doliny Bystrzycy, w miejscu których wybudowane zostały mosty. Charakterystyczną cechą układu komunikacyjnego części miasta położonej w obrębie Płaskowyżu Nałęczowskiego jest dostosowanie układu głównych ulic do przebiegu form terenu. W obrębie wysokich, nadbudowanych lesssem zboczy doliny Bystrzycy i Czechówki, ulice wykorzystują suche rozcięcia erozyjno-denudacyjne uchodzące do dolin rzecznych. Cechą charakterystyczną tych ulic, dotkliwie odczuwaną zwłaszcza w okresie zimowym są znaczne spadki w strefie krawędzi lessowych.

Ukształtowanie terenu było czynnikiem warunkującym także przebieg linii kolejowej na terenie Lublina. Poprowadzono ją wzdłuż prawego zbocza

doliny Bystrzycy. W momencie budowy kolei (1877), tereny przez które biegła nie należały administracyjnie do Lublina. Miasto ulokowane po lewej stronie doliny Bystrzycy posiadało wówczas tylko dwa połączenia mostowe z obszarem prawobrzeżnym, z czego jedno występowało na wschodnich krańcach terenów zabudowanych, tj. na Kalinowszczyźnie (okolice obecnej ul. Mełgiewskiej). Pozwalało to przewidywać wystąpienie problemów komunikacyjnych. Mimo tych ograniczeń, odrzucono projekt poprowadzenia kolei przez silnie urzeźbione obszary Płaskowyżu Nałęczowskiego (Wilgatowie 1954, 81). Niskie powierzchnie zrównań okazały się bardziej odpowiednie do tego celu.

Cechy środowiska przyrodniczego jako czynnik struktury funkcjonalno-przestrzennej współczesnego Lublina

Specyficzne położenie średniowiecznego miasta zaważyło na rozwoju Lublina. Wyzaczyło kierunki ekspansji przestrzennej a w pewnym stopniu określiło również przebieg procesów społeczno-gospodarczych. Miasto do końca XIX wieku rozwijało się w obrębie Płaskowyżu Nałęczowskiego. Najbardziej dogodnym okazał się kierunek zachodni, ponieważ w tę stronę rozszerzała się wierzchowina lessowa, na cyplu której usadowiło się średniowieczne miasto. Obszar położony na zachód od murów miejskich zwany Krakowskim Przedmieściem zyskując na znaczeniu już od XVI wieku, z czasem stał się formalnym centrum miasta. Z organizmem miejskim słabo zintegrowane były natomiast jednostki osadnicze usytuowane po drugiej stronie Czechówki: Przedmieście Czwartek, Kalinowszczyzna i Sierakowszczyzna. Do końca XVIII wieku rozwijały się jako wyłączone spod jurysdykcji lubelskiej organizmy para-miejskie. Do miasta przyłączone zostały w roku 1791 (Cieślak *et al.* 1976, 95). Dolina Czechówki, mimo że rozległa zaledwie na 150–350 m, stanowiła istotną przeszkodę przestrzenną.

Szczególnie trudny i długotrwały był proces konsolidacji miasta z osadami Płaskowyżu Łuszczowskiego, takimi jak: Bronowice, Tatary i Dziesiąta. Funkcjonalnie połączone zostały z miastem dopiero pod koniec XIX wieku, a administracyjnie w roku 1916 (Kierek 1965, 258). Barię stanowiła dolina Bystrzycy, szeroka w okolicy Wzgórza Staromiejskiego na ponad 1000 m, o dnie podmokłym i trudnym do budowy linii komunikacyjnych.

Płaskowyż Nałęczowski, a zwłaszcza jego zachodnia część pozostała głównym obszarem lokalizacji osiedli mieszkaniowych również w wieku XX. To tutaj rozwinęły się takie dzielnice, jak LSM, Czuby, Węglin, Konstantynów, Sławinek. Na północ od doliny Czechówki powstał Czechów i Kalinowszczyzna. Płaskowyż Łuszczowski stał się natomiast obszarem lokalizacji przemysłu. Rozwój funkcji przemysłowej w południowej części miasta uwarunkowany został przebiegiem linii kolejowej. Czynniki wspomagające to bliskość rzeki jako źródła wody potrzebnej w procesie produkcji oraz duże rezerwy wolnych przestrzeni. W pobliżu zakładów przemysłowych już w okresie międzywojennym powstały robotnicze osiedla mieszkaniowe. Szczególnie

intensywnie wykorzystane zostały tereny wzdłuż doliny Czerniejówki i Bystrzycy. Powierzchnia zabudowy mieszkaniowej w obrębie Płaskowyżu Łuszczowskiego porównywalna jest jednak z wielkością powierzchni przemysłowych (odpowiednio: 13% i 10% ogólnego areалу) (Rodzoś *et al.* 2005, 40).

Cechy środowiska przyrodniczego były jednym z czynników kształtujących strukturę terenów zielonych w Lublinie. Rzeźba terenu stała się elementem wyznaczającym strefy zieleni na obszarze zwartej zabudowy. Zieleń występuje przede wszystkim w miejscach nieprzydatnych lub trudnych dla budownictwa, jak dna dolin rzecznych i suchych dolin erozyjno-denudacyjnych oraz ich strome zbocza (Ryc. 3). Ponieważ formy te mają charakter liniowy i tworzą system wzajemnie powiązanych ze sobą elementów, cechą charakterystyczną Lublina jest występowanie zrębów sieci korytarzy ekologicznych. Mają one pozytywne znaczenie dla migracji roślin i zwierząt ale także dla transmisji powietrza. Najważniejszym korytarzem jest dolina Bystrzycy przecinająca całe miasto z południowego zachodu na północ-wschód. Faktem o dużym znaczeniu jest występowanie w jej sąsiedztwie na południowo-zachodnim krańcu miasta kompleksów leśnych stanowiących „zielone płuca Lublina”. Dolina ta jest więc korytarzem natleniającym miasto. W centralnej części miasta uchodzą do niej dwie inne doliny rzeczne: Cechówki od zachodu i Czerniejówki od południa, a także szereg suchych dolin erozyjno-denudacyjnych skierowanych ku obrzeżom Lublina.

Niezagospodarowane fragmenty dolin rzecznych zajęte są przede wszystkim przez naturalną i seminaturalną roślinność trawiastą i szuwarową. Mniej podmokłe tereny przeznaczone zostały na ogródki działkowe oraz obiekty sportowe. W dolinie Bystrzycy zlokalizowany został największy park Lublina – Park Ludowy. Pomimo interesujących założeń architektonicznych, ze względu na podmokłość terenu uległ degradacji przyrodniczej. Natomiast z doliną Cechówki częściowo związany jest Ogród Botaniczny oraz Muzeum Wsi Lubelskiej.

Suche doliny występujące w lewobrzeżnej, lessowej części miasta odegrały duże znaczenie dla organizacji zieleni osiedlowej i międzyosiedlowej. Stanowiąc barierą dla budownictwa pozostały terenami otwartymi. Część z nich, jak tzw. wąwóz na Czubach zagospodarowano rekreacyjnie, inne porasta półdzika roślinność. Niezależnie od tego można zaliczyć je do powierzchni czynnych biologicznie.

Dzięki silnemu urzeźbieniu znacznej części miasta, urbanistyka i architektura Lublina nosi znamiona niepowtarzalności. Sieć suchych dolin rozcinających powierzchnię Płaskowyżu Nałęczowskiego stanowi podstawę podziału osiedlowego i jednocześnie osnowę kompozycji przestrzennej poszczególnych jednostek (Ryc. 4). Ponieważ gęstość dolin jest stosunkowo duża, wyznaczone przez nie osiedla są niewielkie powierzchniowo, co korzystnie wpływa na wewnętrzną spójność, zarówno w sensie urbanistycznym, jak i społecznym. Siatka ulic, układ i typ zabudowy wyraźnie nawiązują do kształtu wysoczyzn i warunków morfologicznych w ich obrębie. Ze względu na niepowtarzalność form rzeźby każdy zespół urbanistyczny ma indywidu-

alny charakter. Granice między poszczególnymi osiedlami wyznaczone przez doliny są przy tym bardzo czytelne i mają naturalny charakter.

Jednostki mieszkaniowe lessowej części Lublina mają swoją tożsamość fizjonomiczną, swoje *genius loci*. Przez mieszkańców uznawane są najbardziej atrakcyjne fragmenty miasta. Cieszą się również uznaniem wśród profesjonalistów w zakresie urbanistyki, w tym także spoza Polski (Dylewski 2005, 30). Stanowią dobry przykład twórczego wykorzystania rzeźby terenu jako podstawy indywidualizacji krajobrazu miejskiego.

Dzięki dużym deniwelacjom na terenie Lublina, charakterystyczną cechą tego miasta jest występowanie rozległych panoram i dalekich perspektyw. Liczne wzniesienia pozwalają widzieć krajobraz odległych dzielnic. Z wielu punktów miasta widoczna jest między innymi zabytkowa sylweta Starego Miasta. Poprzez swoją naturalną ekspozycję utrwała się w świadomości wielu mieszkańców i staje się dla nich symbolem miasta. Pozytywnych wrażeń dostarczają również rozległe formy dolinne oglądane ze skarpy lub z towarzyszących im wiaduktów i mostów. Stanowią one enklawy wolnej przestrzeni, rozbijają ciężką zabudowę miasta, wprowadzają do niej element lekkości. Te dalekie perspektywy dają człowiekowi poczucie swobody. Jednocześnie jest to ważna cecha w kontekście promocji wartości krajobrazowych miasta. Występowanie miejsc ekspozycji czynnej, z których rozlegają się piękne widoki jest czynnikiem sprzyjającym pozytywnej ocenie miasta.

Podsumowanie

W przestrzeni miejskiej Lublina bardzo wyraźnie widać związek pomiędzy cechami środowiska przyrodniczego a charakterem przestrzeni kulturowej. Środowisko przyrodnicze było jednym z istotnych czynników kształtujących oblicze miasta. Ten wpływ zaznaczył się na każdym etapie rozwoju miasta i uzewnętrznia się w wielu elementach współczesnej organizacji przestrzeni. Dzięki specyfice podłoża przyrodniczego miasto zyskało pozytywnie ocenianą niepowtarzalność urbanistyczno-architektoniczną. Warto o tym pamiętać w kontekście współczesnych poszukiwań wyznaczników tożsamości naszego miasta i podejmowania prób kształtowania „marki Lublin”. Oparcie tych działań wyłącznie o sferę kultury rozumianej jako działalność artystycznej, rozrywkowej i sportowej może nie przynieść oczekiwanych rezultatów. Ta sfera w przypadku Lublina nie stanowi mocnej podstawy. Można natomiast wykorzystać potencjał krajobrazowy miasta, będący rezultatem swoistego charakteru środowiska przyrodniczego i procesów historycznych.

Lublin posiada duże rezerwy przestrzeni wynikające z silnego urzeźbienia terenu i podmokłości dolin rzecznych. Duża część tych obszarów występuje w centralnych dzielnicach miasta, w sąsiedztwie historycznego zespołu urbanistycznego. Jednocześnie istnieje niebezpieczna tendencja metropolizacji przestrzeni polegająca na wzbogacaniu miasta w obiekty będące pozornymi symbolami rozwoju, jakimi wielkokubaturowe hale wystawiennicze, centra

handlowe i administracyjne. Możliwości technologiczne doby współczesnej pozwalają pokonać przy tym dotychczasowe bariery środowiskowe. Realna staje się perspektywa zabudowy np. dna dolin rzecznych obiektami przypadkowymi, które bezpowrotnie zmieniają charakter miejsc cennych przyrodniczo i historycznie.

W procesie walki o tożsamość kulturową Lublina, oprócz działań na rzecz samej kultury, należałoby wzmocnić jakość przestrzeni, zwłaszcza przestrzeni publicznych, doświadczanych przez ogół mieszkańców. Obszarem, który powinien uzyskać nowe znaczenia są doliny rzeczne. Występujące dotychczas w roli bariery przestrzennej powinny stać się elementami integrującymi miasto, zarówno w sensie krajobrazowym, jak i społecznym. Urządzenie ich jako obszarów rekreacyjnych, wykorzystujących zarówno walory przyrodnicze, jak historyczne, zmieniłoby wizerunek Lublina i jego odbiór przez mieszkańców. Takie urządzenie przestrzeni byłoby zgodne z tradycją miejsca. Przez całe wieki zbiorniki wodne były nieodłącznym elementem dolin rzecznych Lublina. W początkach XX wieku w fragment doliny Bystrzycy miał charakter parku rekreacyjnego.

Specyficzne ukształtowanie terenu sprzyja tworzeniu atrakcyjnych kompozycji przestrzennych. Dowodem tego może być sposób urządzenia Ogrodu Botanicznego UMCS oraz Muzeum Wsi Lubelskiej. Urozmaiconą rzeźba terenu stała się w ich przypadku podstawą wykreowania niepowtarzalnego krajobrazu. Obydwa miejsca ze względu na swą atrakcyjność cieszą się dużym uznaniem mieszkańców i przejmują pomału funkcje parków miejskich. Stanowi to jednocześnie dowód na istnienie zapotrzebowania na dobrze urządzone przestrzeń publiczną.

Niepowtarzalność przestrzeni miejskiej Lublina w dużej mierze wynika ze swoistości warunków naturalnych. Obecny efekt to przede wszystkim jednak wynik konieczności dostosowywania się do ich specyfiki, niezamierzony efekt działań człowieka. Ten kierunek można kontynuować ale z nastawieniem na celowe i twórcze wykorzystanie indywidualności natury, traktowanie jej jako tworzywa, jako narzędzia podnoszenia jakości przestrzeni miejskiej. Jakość przestrzeni w kontekście problemu tożsamości miasta wydaje się mieć coraz większe znaczenie. Miasto wykorzystujące swoje walory przyrodnicze to miasto dobrze urządzone, które może zyskać przychyłność mieszkańców i inwestorów. Ład estetyczny, zaznaczyć należy, we współczesnym świecie staje się coraz ważniejszym kryterium działań.

