

Andrzej Gruszecki

Udział społeczeństwa w rewaloryzacji Starego Portu w Montrealu

Ochrona Zabytków 36/3-4 (142-143), 178-183

1983

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

When discussing chosen examples of the modernization of the old housing substance, the author describes the background and conditions allowing thus the Readers to visualize a scope, nature and effect of the work. Just to illustrate this: housing construction, specific for Göteborg, consists as a rule of three-storeyed buildings, in which only the ground floor is brick while upper floors are in wood. The preservation and maintenance of these buildings, their functional transformations and equipment with all modern facilities was the task that required the application of modern technical and material means and, in the first place, a reliability of performance. The author could see this kind of modernization work in housing estates in Landal, Kungsladugard and Hag. Quite a specific town for modernization work is also West Berlin, the population of which is getting down. A characteristic feature is a predominance of modernization problems of old housing substance over other problems such as modern construction and communal management. On the other hand, the problem of modernization of flats in old houses in East Berlin draws much attention, which, i.e., finds its reflection in annual and long-

-term building plans. The reason is very simple: only 30% of flats in Berlin are in houses built after 1945 and have a satisfactory standard. For the purpose of planning repair and construction work as well as modernization the following very simple scale of marks has been adopted in G.D.R. to classify a technical condition: very good, good, poor up to liquidation. Modernization work has also been divided into four categories depending on the age of the building. It is planned to develop all kinds of modernization work to a maximum extent, done by users themselves and with the help of house administration and conservation services.

According to the author, the examples quoted confirm the rightness of the thesis on the participation of the society in modernization work. However in order to secure a proper execution of the work it is necessary, first and foremost, to create an adequate technical and material base and to have it properly organized. Apart from that, the problem of relations between housing resources and reserves and a scope of a modernization campaign undertaken should also be examined in detail.

ANDRZEJ GRUSZECKI

UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W REWALORYZACJI STAREGO PORTU W MONTREALU *

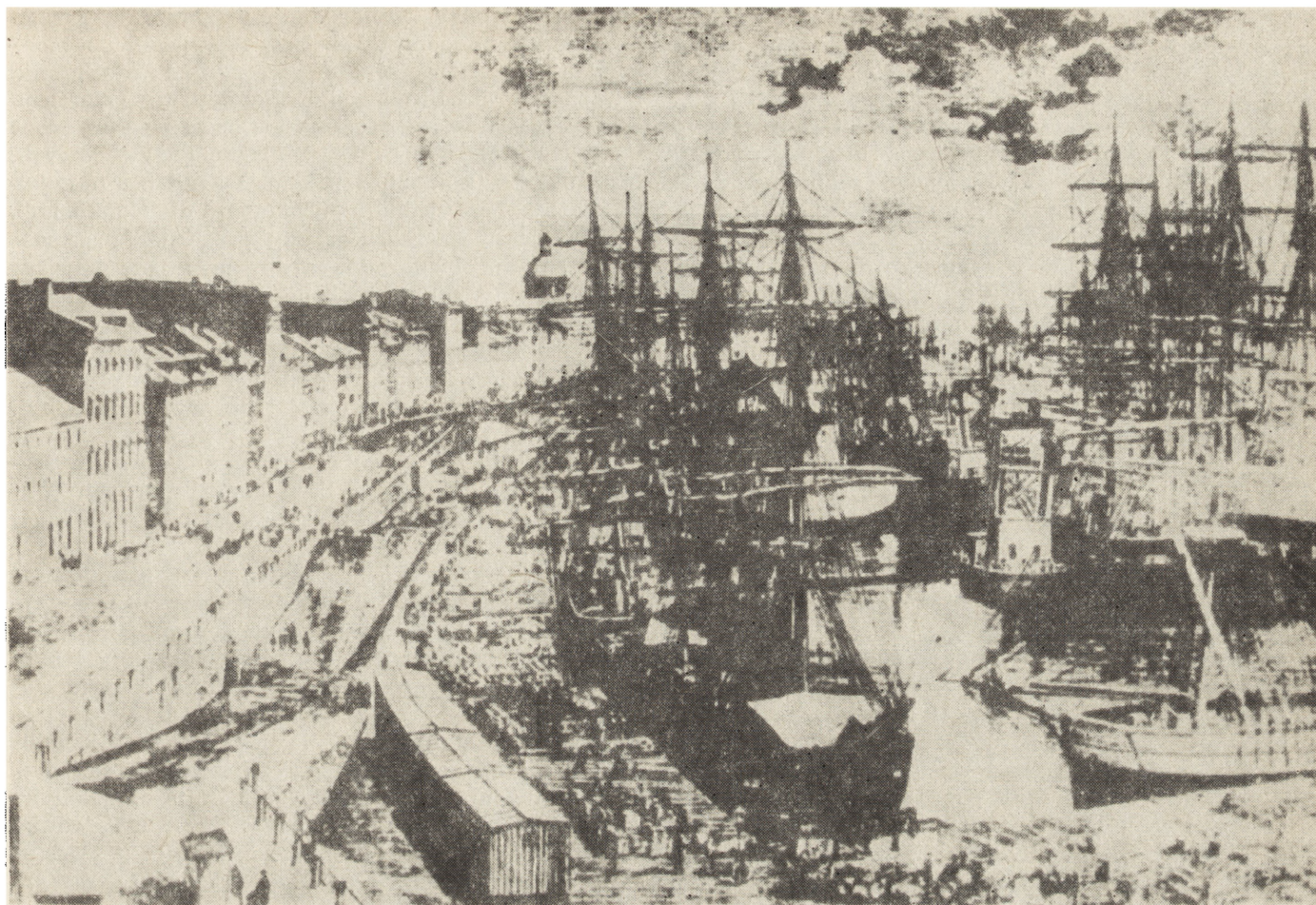
Kanada, która potrafi godzić tak różne, przeciwstawne temperamenty, jak ludność pochodzenia anglosaskiego i francuskiego, oraz wręcz demoralizuje nadmiarem przywilejów swoich pierwotnych mieszkańców — Indian i Eskimosów, może też dostarczyć przykładów udziału społeczeństwa w rewaloryzacji zabytków. W tym kraju podejmuje się sporo inicjatyw społecznych związanych z ratowaniem zabytków.

Najciekawszym w tej kwestii doświadczeniem ostatnich lat był wpływ społeczeństwa na wypracowanie koncepcji programowej i na rozwiązanie projektowe Planu Rewaloryzacji Starego Portu (Le Vieux-Port) w Montrealu, dla którego po przeniesieniu na nowe dogodniejsze miejsce funkcji portowych rząd federalny zaczął szukać nowych form użytkowania. Zlecono stworzenie planu rewaloryzacji (obszar 200 ha) i opracowano program szerokiego udziału społeczeństwa w tym procesie. Novum stanowiło powołanie w tym celu organizacji społecznej Stowarzyszenia Starego Portu (The Association Le Vieux-Port).

W 1960 r. w Studium Starego Miasta Montrealu (*Study of Old Montreal*, Van Ginkels) zalecono

przeniesienie urządzeń portowych do wschodniej części miasta i urbanizację Starego Portu. W 1964 r. uznano Stare Miasto za obszar zabytkowy. W 1972 r. zaczęto zasypywać przestrzeń między dwoma molami portu, mimo zastrzeżeń władz miejskich i społeczeństwa. W 1975 r. Stanowe Ministerstwo Spraw Urbanistycznych zleciło opracowanie studium, w którym Lincourt zaproponował intensywny handlowy rozwój obszaru Starego Portu. Propozycji tej rząd nie zaakceptował i nie przekazał do publicznej wiadomości, pewne informacje jednak przeniknęły na zewnątrz i wywołały społeczne protesty. W tym samym roku władze miejskie jako kontrpropozycję do planu Lincourta zaproponowały stworzenie przy nadbrzeżach szerokiej otwartej przestrzeni. W grudniu 1977 r. Federalny Minister Spraw Urbanistycznych zgłosił propozycję opracowania planu rewaloryzacji Starego Portu na podstawie szerokiej konsultacji społecznej. W marcu tegoż roku rozpoczęto opracowywanie projektu przy udziale odpowiednich konsultantów (Safdie, Desnoyers) i koordynatorów (London) oraz powołano Sterujący Komitet w Stanowym Ministerstwie Spraw Urbanistycznych. Bezpośrednio w tę sprawę zaangażowany był liberalny federalny minister André Quellet. W czerwcu tego samego roku na otwartym zebraniu powołano Stowarzyszenie Starego Portu, jako obywatelskie ciało konsultacyjne. W sierpniu przy projektantach powołano dyrektora dla kontaktów między konsultantami, Stowarzyszeniem i agendami rządowymi. W marcu 1979 r. przeniesiono projekt do Centralnej Hipoteki i Korporacji Budownictwa Mieszkaniowego. Powołano nowego dyrektora. Konsultanci podali do publicznej wiadomości cztery warianty-

* Relacja oparta na wizji terenowej, wywiadach lokalnych i opracowaniu Marka Londona: *Public participation in recycling Le Vieux-Port de Montreal*, (w:) *Conservation rehabilitation recyclage, Congres international organise a Quebec du 28 au 31 mai 1980*, Quebec 1981, s. 307—316.



1. Montreal, ulica De la Commune — stara rycina, na której widać, że ulica ta służyła wielu funkcjom: tworzyła urbanistyczną krawędź miasta, była ciągiem komunikacyjnym dla wozów i pociągów, trasą spacerowo-widokową oraz wchodziła w obręb przestrzeni portowej

1. Montreal, De la Commune street, an old drawing showing that the street served various functions; it created an architectural edge of the town, constituted a transport route for cars and trains, a walking way and was part of the port site

we koncepcje planu. Stowarzyszenie otrzymało rok na przygotowanie opinii. W maju po wyborach federalnych po liberałach władzę przejęli konserwatyści. W grudniu przedostała się na zewnątrz informacja o propozycji prezydenta miasta Jean Drapeau, aby w Starym Porcie zlokalizować miasteczko filmowe. Pojawiły się pogłoski o porozumieniu władz miasta z federalnymi konserwatystami. Liberał Quillet zajął stanowisko opozycyjne w stosunku do centrum filmowego i poparł rekomendację Stowarzyszenia. W lutym 1980 r. liberałowie odzyskali władzę, a w marcu Stowarzyszenie przekazało rekomendację do zamierzeń rewaloryzacyjnych.

Warto tu przyrzeć się bliżej formom udziału mieszkańców. Starano się uniknąć błędów, które były przyczyną niepowodzeń w innych podobnych akcjach. Warianty programu społecznego współudziału analizowano zatem nie tylko z punktu widzenia urzędników i polityków, ale również od strony obywateli. Na ogół bowiem działania preferowane przez czynniki rządowe, ze względu na łatwość ich kontroli, nie cieszą się zaufaniem mieszkańców. Dla przykładu, urzędnicy i urbanisci stosują metody badania opinii publicznej poprzez różnoro-

dne kwestionariusze i studia. Problem polega jednak na tym, że nie ujawnia się pełnych wyników takich badań, ani nie podaje się informacji, jaki był ich rzeczywisty wpływ na ostateczne decyzje. Jeżeli plan jest kontrowersyjny, opinia publiczna nie będzie usatysfakcjonowana, że w należyty sposób wzięto jej głosy pod uwagę.

Dla uzyskania większej wiarygodności organa rządowe powołują często niezależne komisje lub inne ciała, które konsultują i w końcu aprobują plan. Na ogół dają one sobie radę z dynamicznym, zmiennym procesem planowania. Obciąża to system planowania większą odpowiedzialnością; urbanisci muszą składać raporty i wyjaśniać swoje koncepcje. Problem polega jednak na tym, jak uczynić grupy przedstawicielskie naprawdę ciałami reprezentatywnymi. Jeżeli ich członkowie będą wyznaczani przez rząd, krytykujący powiedzą, że wyznaczył on osoby zależne, które powinny mówić mu to, co będzie chciał usłyszeć. Druga trudność związana z małym zespołem doradczym, nawet jeżeli jest on wybrany przez mieszkańców, polega na tym, że zespół taki staje się często izolowany od tych, których winien reprezentować. Było wiele przykładów wyznaczania przez grupę obywateli

jednego z nich do doradczego komitetu, ale po roku czy dwóch latach działalności przedstawiciel spędzał tak wiele czasu na dyskusjach z urbanistami, że sam stawał się w pewnym sensie urbanistą i odrywał się od społeczności, którą miał reprezentować. Nierzadko grupa odrzucała w końcu i swego przedstawiciela i plan, który on zaaprobował; rząd stawał wobec opozycji, której właśnie miał nadzieję uniknąć.

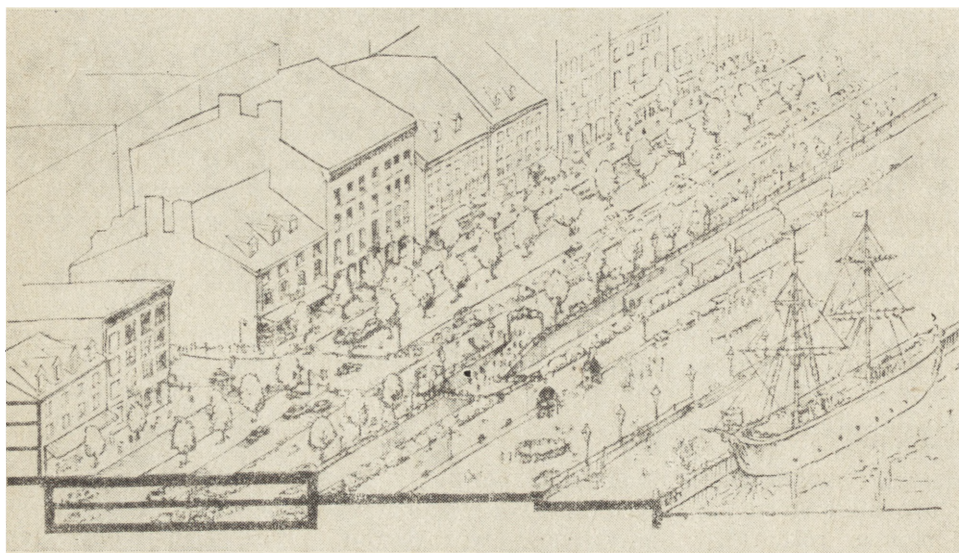
Trudnym problemem w Starym Porcie, podobnie jak w innych niemieszkalnych regionach, było to, że nie ma tam jasno określonej grupy mieszkańców zainteresowanych problemem, z którymi można by konsultować te zagadnienia. Projekt ten wzbudzał niewielkie zainteresowanie znacznej liczby ludzi, a wielkie niewielu. Stąd musiano znaleźć sposób na wyszukanie tych, którzy chcieliby być wciągnięci do tej sprawy. Ostatecznie zdecydowano ciałem konsultacyjnym uczynić specjalną organizację o dużej liczbie członków, ale z małym demokratycznie wybranym Komitetem Wykonawczym. Do organizacji tej mógł wstąpić każdy, kto tylko chciał. Komitet Wykonawczy składał się z reprezentantów indywidualnych obywateli i ich grup. Mieli oni obowiązek składania regularnych sprawozdań swym wyborcom, aby ci nadążali za procesem planowania. Musieli również uzyskiwać poparcie dla decyzji podejmowanych przez Komitet Wykonawczy. W ten sposób powstało Stowarzyszenie Starego Portu. Dzięki niemu udało się uniknąć wyżej wymienionych trudności, mimo że pojawiły się nowe kłopoty. Możliwość współdziałania w procesie powstawania planu porwała wyobraźnię mieszkańców od początku, powstał klimat bliskiej współpracy lokalnych grup mieszkańców, partii politycznych i publikatorów. Stowarzyszenie Starego Portu, skupiające prawie tysiąc członków, składało się z robotników, kierowców autobusów, biznesmenów, pracowników przedsiębiorstw budowlanych i konserwatorów zabytków. Chociaż zainteresowało się tą sprawą znacznie więcej urbanistów i architektów, niż byłoby to niezbędne dla opracowania planu, stanowili oni małą część w stosunku do ogółu członków Stowarzyszenia. Istnieje również grupowe członkostwo Stowarzyszenia, które

wykazuje wielką różnorodność organizacji, poczynając od grup ochrony środowiska, jak Ocal Montreal (Save Montreal) i Towarzystwa Zwalczenia Zanieczyszczeń Środowiska (Society to Overcome Pollution), do organizacji grupujących lokatorów i właścicieli nieruchomości, związków zawodowych, instytucji związanych z portem i grup biznesu, jak chociażby Izba Handlu (Chamber of Commerce). W Montrealu po raz pierwszy tak długo pracowały razem tak różnorodne grupy społeczne i osiągnęły wspólny cel. Spotykano się co dwa tygodnie przez dwa lata i zgodnie podejmowano decyzje. Komitet Wykonawczy składał się z sześciu osób wybieranych przez indywidualnych członków Stowarzyszenia. Przedstawiciele grup wyznaczani byli przez każdą z nich, jeżeli liczyła przynajmniej dwadzieścia osób. Od czasu do czasu powoływano zespoły robocze dla przedyskutowania spornych problemów z Komitetem Wykonawczym i członkami Stowarzyszenia. Działała również Rada złożona z około pięćdziesięciu uczestników, która otrzymywała więcej informacji niż ogół członków. Stowarzyszenie uzyskało od zespołu projektantów pomoc techniczną, która polegała na przekazaniu lokalu biurowego i niewielkiego budżetu na bieżące potrzeby.

Stosowano różnorodne metody informacji i konsultacji dla zaspokojenia, w jak najszerszym zakresie, zainteresowania społeczeństwa. Komitet Wykonawczy zebrał wyniki swej pracy w odpowiednim zbiorze rekomendacji, które po uzgodnieniu z członkami Stowarzyszenia i po przyjęciu na generalnym zgromadzeniu przekazano rządowi w marcu 1980 r.

A oto sposoby przekazywania informacji:

- wystawa na miejscu (Jacques Cartier) latem 1978 r., którą obejrzało 18 tys. osób;
- konferencje prasowe i materiały przekazywane prasie oraz wywiady w środkach masowego przekazu;
- materiały przesyłane wszystkim mieszkańcom tego obszaru;
- bezpłatne wycieczki z przewodnikiem po terenie;
- publiczne konferencje i narady transmitowane w telewizji (koniec 1979 r.);



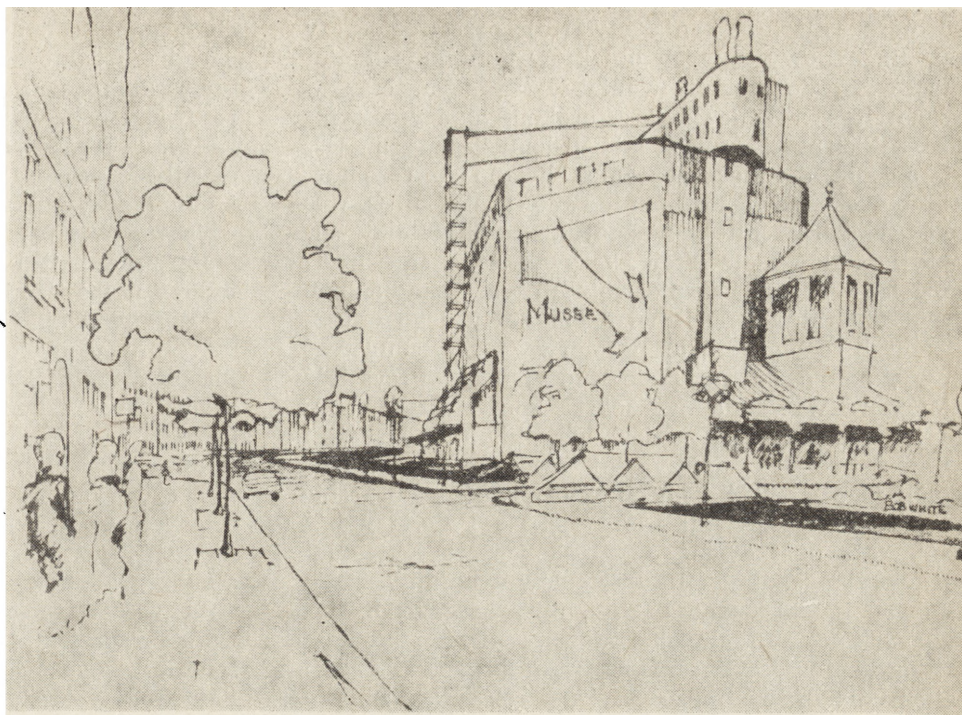
2. Montreal — oto czym może stać się ulica De la Commune, jeżeli będą zrealizowane propozycje Towarzystwa Starego Portu: bulwarem miejskim z połączonymi formami otwartej przestrzeni publicznej i działalności portu

2. Montreal — that is what De la Commune street may become if proposals of the Association of le Vieux Port are put into practice: town boulevard with combined forms of open public site and activities of the town

3. Zespół w Centrum Studiów Budownictwa (The Centre for Building Studies) Uniwersytetu Concordia zaproponował przebudowę Elewatora Zbożowego nr 1 na transformatornię energii słonecznej, hotel i inne funkcje społeczne

(wszystkie ilustracje wg M. London, *Public participation in recycling Le Vieux-Port de Montreal*, Quebec 1981)

3. The team at the Centre for Buildings Studies of Concordia University has proposed to rebuild Grain Elevator No 1 into a solar energy transformer, hotel and other social functions



— wystawa urządzona w 1979 r. — 3 tys. zwiedzających.

Metody konsultacji:

— zachęcanie do przysyłania listów i wypowiedzi (otrzymano 35);

— otwarte dla publiczności konferencje i pracownice projektowe w czerwcu i listopadzie 1978 r. oraz w lutym 1979 r. (500 uczestników);

— ankiety — dwie w 1978 r. i jedna w 1979 r. (ponad 500 respondentów);

— dyskusje z obywatelami i grupami społecznymi (czterdzieści spotkań z ponad 500 uczestników);

— specjalne grupy robocze opracowujące wybrane zadanie konsultacyjne;

— stwarzanie możliwości pisania uwag i rysowania planów podczas wystaw.

Komitet Wykonawczy nie tylko przekazywał opinie i wyniki ankiet, ale starał się również wypracowywać poglądy na podstawie różnych opinii; stąd udało się opracować spójną strategię programu rewaloryzacji.

Stary Port jest kolebką Montrealu. Tu była pierwsza faktoria handlowa Champlaina w 1535 r., tutaj Maisonneuve zbudował w 1642 r. fort Ville Marie, pierwsze stałe europejskie osiedle. Port stanowił główny dostęp do miasta przez pierwsze dwa wieki jego istnienia, rola ta osłabła dopiero po stworzeniu sieci dróg kołowych i kolejowych. Port ma zresztą nie tylko walory historyczne, ale i przestrzenne. Ważne miejsce w krajobrazie miasta zajmuje ulica De la Commune. Ulica frontu wodnego jest niepowtarzalna w Kanadzie i znacząca w skali światowej. Nadbrzeża, magazyny i elewator zbożowy, chociaż młodsze od budynków Starego Miasta, mają specyficzny charakter.

Według rekomendacji Stowarzyszenia musi być utrzymane tak charakterystyczne rozplanowanie portu z jego molami, również powinny być zachowa-

ne pewne jego budynki i utrzymane niektóre funkcje portowe. Wielkim błędem byłoby zniszczenie tego wszystkiego i zastąpienie go nowym kontekstem w rodzaju Opery w Sidney, bostońskiego Quincy Market czy Marina w Chicago, jak to proponowali zresztą konsultanci. Obszar ten musi pozostać „Starym Portem Montrealu”, co nie oznacza, że ma pełnić tylko funkcję muzealną. Dla przykładu, przy poszukiwaniach możliwości przekształcenia ulicy De la Commune i rozwiązania problemów przestrzeni dla pieszych oraz komunikacji kołowej powinno się szukać inspiracji w rozwiązaniach sprzed stu lat, w schodzących do wody tarasach. Powinny być również zaznaczone ważne historyczne elementy, jak stara linia brzegu, obwarowania miasta i fort Ville Marie.

W rejonie Starego Portu występują budowle o niekwestionowanej wartości architektonicznej i historycznej. Istniała zgodność potrzeby ich zachowania. Nie było jednak takiej jedności w sprawie budynków przemysłowych (magazynowych). Zespół projektowy i konsultanci uważali je za „szarą ścianę” bez żadnej wartości. Natomiast w opinii społecznej przewidywano możliwość adaptacji większości opuszczonych już magazynów, w tym 11 młodszych, dwukondygnacyjnych o łącznej powierzchni 125 000 m². Mają one stalową konstrukcję w dobrym stanie, ale elewacje wymagają remontu. Konsultanci uważali, że wykorzystanie ich może być opłacalne dla funkcji wymagających dużych kubatur (rekreacja wewnętrzna, studia, wystawy sztuki i rzemiosła, supermarkety itp). Stowarzyszenie Starego Portu uważało, że w najbliższej przyszłości należy je wszystkie utrzymać, tylko przesłaniające widok przenieść niedaleko i czasowo wykorzystać na parkingi. W przyszłości zalecano wprowadzanie do magazynów stosownych funkcji użyteczności publicznej, z dopuszczeniem ewentualnych

rozbiórek dla uzyskania otwartej przestrzeni czy też dla budowy nowych obiektów o funkcjach niemożliwych do zlokalizowania w magazynach.

W porcie są również dwa czterokondygnacyjne wiktoriańskie magazyny z lat siedemdziesiątych XIX w. Jeszcze dziesięć lat temu chciano je rozebrać, ale obecnie są już remontowane i nikt nie kwestionuje ich architektonicznej wartości. Wielki żelbetowo-stalowy elewator zbożowy jest ciągle użytkowany zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem. Rząd federalny zalecił władzom portu jego opuszczenie i rozbiórkę, ale najpierw trzeba zbudować nowy, na co na razie się nie zanoszą. Przyszłość elewatora wywołała największe kontrowersje. Wielu ludzi odczuwało, że jest brzydki, nie w skali i winien być jak najszybciej rozebrany. Inni widzieli jego wartość jako obiektu nowoczesnej architektury i proponowali adaptację. Na Uniwersytecie Concordia opracowano nawet koncepcję jego wielofunkcyjnej adaptacji dla celów energetycznych (solarne kolektory na dachu), mieszkaniowych, hotelowych i muzealnych. Stowarzyszenie zażądało opracowania trzech studiów w najbliższych dwóch latach dla trzech możliwości — rozbiórki, zmiany funkcji i pozostawienia istniejącej.

W wielu miastach lokalizuje się zabudowę mieszkaniową nad wodą ze względu na atrakcyjność takich terenów. Podobnie w Starym Porcie rząd federalny przekazał projekt rewaloryzacji do agencji mieszkaniowej. Dla rządowych planistów wprowadzenie tam funkcji mieszkaniowej było oczywiste. Dopiero konsultacje społeczne wykazały, że większość mieszkańców jest temu przeciwna. Przyczyną obaw przed mieszkaniami była „reprivatyzacja” tego, co zawsze było przestrzenią publiczną. Przy wąskim nadbrzeżu nie ma praktycznie możliwości pogodzenia prywatnych domów mieszkalnych i otwartego, publicznego dostępu do wody. Inny argument — to dostateczna przestrzeń z pełnymi usługami w istniejących rejonach mieszkaniowych. Tu powstałoby niewielkie osiedle, dla którego trzeba by budować kosztowne usługi. Wprowadzenie funkcji mieszkaniowej przewidywano przez adaptację istniejącej zabudowy Starego Miasta, a nie budowę nowych domów w Porcie.

Warto jeszcze wyjaśnić sprawę zlokalizowania w tym rejonie miasta, miasteczka filmowego. W końcu 1979 r. odrzucono cztery wariantowe koncepcje rewaloryzacji, jako niezgodne z charakterem tego

obszaru, nie odpowiadające pragnieniom mieszkańców i nierealne ze względu na znaczne koszty. Nowy rząd konserwatywny poza tym nie był zainteresowany w wydawaniu pieniędzy na akcje liberalistów. Prezydent miasta Jean Drapeau, który przyczynił się do zorganizowania w Montrealu Expo 67 i Olimpiady, szukając możliwości podniesienia międzynarodowego prestiżu miasta pomyślał o centrum produkcji filmowej w Starym Porcie, które byłoby najbardziej spektakularnie położone w Ameryce Północnej. Społeczeństwo jednak sprzeciwiło się temu pomysłowi, zdając sobie sprawę z jego niestosowności. Przeciwno wystąpiły także wszystkie większe dzienniki i partie opozycyjne.

Podsumowując, najważniejszym wkładem społeczeństwa w tym przedsięwzięciu jest idea zmian stopniowych, ewolucyjnych, a nie rewolucyjnych, zasadniczych, jak to często sądzą architekci. Stowarzyszenie proponowało strategię, a nie Plan Urbanistyczny (*Master Plan*). Na razie opowiedziano się za utrzymaniem funkcji związanych z samym portem i zasugerowano rozpoczęcie rewaloryzacji w najdogodniejszych nie użytkowanych częściach. Precyzyjnie określono priorytety, ale ponieważ proces rewaloryzacji potrwa dłuższy czas, Stowarzyszenie przewidziało jedynie podstawowe wskazania, uważając, że nie powinno się dzisiaj decydować o tym, co będą chcieli ludzie w 1995 r.

W Kanadzie mieszkańcy pytani na ulicy o program dla substandardowego obszaru najczęściej odpowiadają, że winien tam być park i stąd później formułowane są wnioski o małej przydatności społecznych konsultacji. Błąd leży w niewłaściwym przeprowadzaniu tego typu wywiadów — respondentów nie traktuje się poważnie, nie dostarcza się im należytych analiz i materiałów. Przykład Starego Portu wyraźnie potwierdza.

Niezależnie od tego, jak potoczą się dalej sprawy rewaloryzacji Starego Portu, Stowarzyszenie poprzez swoją działalność udowodniło, że istnieje możliwość mądrego, rozsądnego i twórczego współdziałania mieszkańców w sterowaniu rozwojem i przemianami ich własnego miasta.

doc. dr arch. Andrzej Gruszecki
Wydział Architektury
Politechniki Warszawskiej

THE PARTICIPATION OF THE SOCIETY IN THE RENEWAL OF LE VIEUX-PORT IN MONTREAL

An interesting experience of recent years in Canada is the influence exerted by the society on the elaboration of the Master Plan for Le Vieux-Port in Montreal, for which the federal administration tried to find new forms of use after its port functions had been transferred onto a new place. In order to consult the society the Association of Le Vieux-Port has been brought to life; it has numbered nearly 1.000 individual members. Moreover, a number of various social organizations also participated in it. The Association had the Executive Committee and the Council which kept close and re-

gular consultations with all members and inhabitants, expressed their opinions and affected a programme concept and form of the Master Plan. Various forms were employed to convey the information to the society, just to mention exhibitions, materials distributed amongst inhabitants and press, interviews in radio and tv, public conferences and meetings, and finally guided tours on the site of the port. Consultations also varied in their form: polls, encouragement to letters and opinions, open public conferences and design workshops, discussions with inhabitants and social groups.

The Association passed the test; meetings were held every two weeks for nearly two years and decisions were made jointly. It was for the first time in Montreal that so different social groups cooperated for such a long time and achieved a common goal. The most important input of the society in this undertaking is the idea of gradual changes, evolutionary but not revolutionary, as are often introduced by architects. The Association proposed strategies, and not the Master Plan. For the time being they supported a maintenance

of functions combined with the port itself and suggested to commence a renewal in the most suitable unused parts. They specified in detail priorities, but just as a renewal process will go on for some time, the Association envisaged only elementary guidelines thinking that it should not be decided today what people of 1995 would like to have. The Association has proved that there is a possibility of a sound and creative cooperation of inhabitants in controlling the development and transformation of their own town.

OLGIERD CZERNER

PARTYCYPACJA SPOŁECZEŃSTWA W REWALORYZACJI I OCHRONIE ZABYTEKÓW NA TERENIE STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI PÓŁNOCNEJ

Moja znajomość tego tematu wynika z rozmów i poznania efektów działań w trakcie odbytej w 1978 r. podróży po Stanach Zjednoczonych, jak też z lektury niektórych późniejszych publikacji. Przede wszystkim chciałbym wskazać na pewne przyzwyczajenia, ich zmiany w ostatnim czasie, odrębności oraz prawne możliwości działania.

W USA istnieje ogromne poczucie osobistej wolności i prywatnej własności, które wyraża się m. in. w wyłączeniu indywidualnym dysponowaniu tą własnością i określaniu stopnia dbałości o nią. Dlatego w miastach można spotkać sąsiadujące ze sobą bardzo różne w wyrazie i wielkości domy, różne też w stopniu zadbania. I w zasadzie nikt nie ma prawa wtrącać się do sposobu użytkowania domu prywatnego. Dawniej występowały odrębności grup społecznych wynikłe z ich etnicznego pochodzenia. Rzadkie były wypadki ich wzajemnego przenikania. Teraz odrębności te nieco zanikają. Istnieją wielkie tradycje demokratycznego wyłaniania przez całe grupy społeczne ich przedstawicieli, przede wszystkim na drodze pozyskiwania przez kandydatów indywidualnych zwolenników, dla spełniania takich lub innych obowiązków, określania programów działań i sposobów ich realizowania. Istnieją więc komitety szkolne, parafialne, przymuzealne, osiedlowe, gminne, itd., dla nas często niewyobrażalne. Ludzie powoływani w wyborach do pełnienia urzędów są przez wyborców drobniogowo rozliczani. Władze czynią wielkie wysiłki w kierunku znalezienia sposobów pozyskania społecznego poparcia i czynnego współdziałania w realizacji zadań.

Od lat siedemdziesiątych, przede wszystkim w okresie obchodów 200-lecia istnienia USA, narasta poczucie narodowej tożsamości narodu amerykańskiego, poczucie odrębności, jednolitości i narodowej dumy. Jednym z dowodów narodowej tożsamości jest istnienie własnej kultury, własnego dziedzictwa zabytkowego, a wobec tego wynikająca z tego konsekwentnie dążność do jego zachowania.

Społeczne współuczestnictwo w ochronie zabytków wyraża się w organizowaniu i funkcjonowaniu róż-

nych społecznych grup zajmujących się tą problematyką w sensie stwarzania warunków zachowania zabytków, jak też we wciąganiu obywateli w konkretne prace, których efekty są korzystne zarówno dla mieszkańców, jak i gmin czy miast, na terenie których znajdują się zabytki bądź ich zespoły.

Urzędową opiekę nad zabytkami, znajdującymi się w Narodowym Rejestrze Historycznych Miejsc, zajmują się organy skupione w federalnym Departamencie Spraw Wewnętrznych¹. Dla kongresu i prezydenta istnieje też federalny Komitet Doradczy Ochrony Zabytków, składający się z sekretarzy: spraw wewnętrznych, mieszkalnictwa i rozwoju urbanistycznego, handlu, skarbu, transportu, rolnictwa, obrony, zdrowia, oświaty, opieki społecznej, Instytutu Smithsonian i dwunastu nie będących federalnymi urzędnikami prywatnych osób mianowanych przez prezydenta. Ten 25-osobowy komitet zbiera się regularnie raz na kwartał w Waszyngtonie; okazjonalnie może się zebrać również i w innym mieście. Ponadto zobowiązany jest osiem razy w ciągu roku opublikować raport dla potrzeb publicznych, rządu i kongresu.²

Poza tym oczywiście istnieją i działają różnorakie organizacje szczebla stanowego lub komunalnego. Przykładem może tu być pracująca w San Francisco Fundacja dla Architektonicznego Dziedzictwa San Francisco (The Foundation for San Francisco's Heritage), nazywana w skrócie „Dziedzictwo” (Heritage).³ Jest to powstała w 1971 r. organizacja osób nie zajmujących się zawodowo ochroną zabytków, będąca niejako prywatnym partnerem Miejskiego Doradczego Zespołu dla Ochrony Zabytków. Różni ona osiem kategorii członkostwa, płatnego

¹ *The National Register*, U.S. Department of the Interior, Washington, D.C., 1978.

² *Advisory Council on Historic Preservation*, Washington, D.C., b.d.

³ *Heritage*, *The Foundation for San Francisco's Architectural Heritage*, San Francisco, b.d.