

## UKŁAD ULIC

Religijno-etniczne podziały ludności w miastach muzułmańskich były znacznie silniejsze niż w miastach europejskich, w odróżnieniu bowiem od średnio-wiecznej Europy, imperium muzułmańskie zamieszkiwały liczne grupy etniczne, z których część wyznawała inne religie niż islam. Rozmieszczenie populacji mieszkańców w obrębie miasta według zasady etniczno-religijnej łączyło się nie tylko z powstawaniem licznych odseparowanych od siebie dzielnic, ale też z pojawianiem się mniejszych obszarów miejskich zamieszkiwały bądź przez muzułmanów należących do różnych grup etnicznych i zawodowych, bądź też przez religijne mniejszości, jak na przykład (w Egipcie) Koptowie, chrześcijanie syryjscy, Ormianie, prawosławni Grecy czy Żydzi. Sytuacja ta uniemożliwiała podział mieszkańców ze względu na poziom dochodu, przyczyniając się jednocześnie do rozwoju kolejnego zjawiska charakterystycznego dla preindu-

strialnych miast muzułmańskich, a mianowicie tak zwanego przemieszanego sposobu wykorzystywania ziemi (ang. land use mixture)<sup>18</sup>. Uniwersalną cechą miast preindustrialnych był względny brak podziału zamieszkanego obszaru według sposobu wykorzystywania ziemi. Inaczej jest we współczesnych miastach przemysłowych, które charakteryzuje wyraźny podział obszaru miejskiego, wywołany wysokim zróżnicowaniem sposobu wykorzystywania terenu. Ta znacząca specjalizacja w użytkowaniu ziemi jest rezultatem zaawansowania technologicznego i współczesnej organizacji ekonomicznej. W ten sposób na obszarze współczesnego miasta przemysłowego można wyodrębnić jego części zajęte przez zakłady przemysłowe, osiedla mieszkaniowe czy też centra handlowe<sup>19</sup>.

Należy jednak zauważyć, że preindustrialne miasta muzułmańskie charakteryzowały się bardzo wyraźnym rozdziałem wielu dziedzin życia mieszkańców. Cytadela z budynkami mieszczącymi rządowe urzędy administracyjne, cmentarze umiejscowione poza murami miasta czy też warsztaty rzemieślnicze, których obecność uznawano za uciążliwą, stanowiły przykłady struktur przestrzennych zajmujących określone obszary w obrębie kompleksu miejskiego. Za przykład radykalnej specjalizacji można uznać sposób przestrzennego uporządkowania głównych zajęć handlowych na terenie suku względem meczetu piątkowego. W miastach preindustrialnych, inaczej niż we współczesnych, transport opierał się na wykorzystaniu energii ludzkiej i zwierzęcej. Stan taki uniemożliwiał szybkie masowe przemieszczanie surowców i towarów na duże odległości, pojawiło się więc zjawisko łączenia warsztatu pracy z miejscem sprzedaży towarów, co wykluczało sztywny podział ludności według dochodu. Tak więc ulicę czy dzielnicę, w obrębie której zajmowano się określonym rodzajem wytwórczości rzemieślniczej i handlowej, zamieszkiwali zarówno dobrze prosperujący kupcy, mistrzowie rzemieślnicy, jak i biedni pracownicy. Współczesne miasto przemysłowe charakteryzuje się zaś rozdziałem miejsc zamieszkania ludności i miejsc pracy oraz miejsc produkcji i miejsc sprzedaży, dlatego też tego rodzaju przemieszanie funkcji mieszkalnych, rzemieślniczych oraz handlowych w każdej dzielnicy miasta muzułmańskiego – będące zarówno wynikiem łączenia pochodzenia etnicznego ze statusem zawodowym, jak i niskiego poziomu rozwoju technicznego, sprzyjającego głównie przedsięwzięciom o małej skali i zezwalającego na minimalne wykorzystywanie transportu – uważać należy za przykład przemieszanego sposobu wykorzystania ziemi<sup>20</sup>. Wykorzystanie ziemi wpływało zaś na kształt i układ ulic w preindustrialnym mieście muzułmańskim. Ulice i place były nadzwyczaj nieregularne, krótkie, wąskie, zakończone

<sup>18</sup> Por. M e z, dz. cyt., s. 58; A b u - L u g h o d, dz. cyt., s. 59n., 62, 69.

<sup>19</sup> Por. S j o b e r g, dz. cyt., s. 98-103; A b u - L u g h o d, dz. cyt., s. 59-69.

<sup>20</sup> Por. A b u - L u g h o d, dz. cyt., s. 59-65; S j o b e r g, dz. cyt., s. 91-103.

ślepych zaułkami (il. 8). W konsekwencji skomplikowana struktura miejskiego interioru uniemożliwiała zarówno prostą znajomość topografii całego miasta, jak i rozciągnięcie nad nim efektywnej kontroli wojskowo-policyjnej. Ów tradycyjny układ ulic był przede wszystkim wynikiem pieszego przemieszczania się ludzi oraz wykorzystywania w transporcie takich zwierząt, jak osły, konie czy wielbłądy. Tego rodzaju sposoby przemieszczania się i transportu nie wymagają ani szerokich alei, ani szczegółowo określonej organizacji ruchu ulicznego. Ze względu na jego niewielkie natężenie i wolne tempo nie istniał ani wymóg prostego ukierunkowania ulic, ani zapewnienia ich twardego podłoża czy równej nawierzchni. Niski poziom techniczny transportu określał więc warunki komunikacyjne w mieście: skracanie drogi dla wygody odbywało się kosztem innych sposobów wykorzystywania ziemi. Czynnikiem, które przeciwdziałały tej tendencji i sprzyjały konstruowaniu długich i szerokich alei, była konieczność chociażby minimalnego połączenia ze sobą wspólnot zamieszkujących miasto oraz potrzeba zapewnienia szerokiej drogi, która demonstrowałaby potęgę władzy i byłaby wykorzystywana podczas uroczystych prezentacji wojskowych. W metropolii takiej, jaką był wówczas Kair, do realizacji tych celów wystarczyło kilka istniejących alei, a skoro bodźców sprzyjających modernizacji arterii komunikacyjnych w tym mieście było niewiele, większość ulic miała tam postać raczej dróg dojazdowych niż komunikacyjnych.

Ze względu na przewagę wąskich i krętych ulic w preindustrialnym mieście muzułmańskim można by sądzić, że przypominało ono miasta europejskie o podobnym zaawansowaniu technicznym. W miastach europejskich istniał jednak ruch kołowy (wykorzystywano wozy), który nie występował w miastach muzułmańskich, a dominujący w nich bardziej otwarty układ ulic był nieporównywalny do labiryntu ulic charakteryzującego miasto muzułmańskie. Do powstania tak skomplikowanego układu ulic w miastach muzułmańskich przyczyniły się, poza uwarunkowaniami technologicznymi, również trzy inne czynniki – naturalny (uwarunkowania klimatyczne), społeczno-polityczny i prawny.