

Ada Kwiatkowska

## *Pointylistyczny krajobraz współczesnych metropolii*

*W świecie autostrad piękny krajobraz oznacza wyspę piękną połączoną długą linią z innymi wyspami piękną\*.*

Współczesne metropolie są materialną i wirtualną płaszczyzną emitującą bity informacji (ryc. 1). Krajobraz urbanistyczny aglomeracji miejskich jest podobny do pointylistycznego obrazu, zdefiniowanego z różnych punktów widzenia, np. punkty wyjścia i punkty docelowe, ogniskowania i odniesienia, a także przez różne jakości miejsc, np. miejsca bezpieczne i miejsca zagrożenia, brzydoty i piękna (ryc. 2). Pozornie homogeniczne, bezimiennie i bezkształtne rejony zdają się otaczać to miejsce, w którym przebywamy. Poruszanie się od jednego zdefiniowanego punktu do drugiego oznacza przebycie drogi wzdłuż najkrótszej linii łączącej te punkty w anonimowym otoczeniu (dystans przestrzenny) lub oczekiwanie na połączenie w nieobecnym otoczeniu (dystans czasowy).

Transformacja historycznego kształtu miasta z formy zamkniętej, ograniczonej i skończonej we współczesną, płynną, otwartą i nieograniczoną formę metropolii jest konsekwencją gwałtownych procesów urbanistycznych i demograficznych XIX i XX wieku. Procesy rozrostu tkanki miejskiej są związane z intensyfikacją migracji ludności z terenów rolniczych do miast, zwiększonej mobilności w obrębie większych regionów geograficznych czy samych aglomeracji miejskich. W ostatniej dekadzie XX wieku wzmożonym procesom urbanizacyjnym towarzyszyły inne zjawiska społeczno-kulturowe, które w znaczący sposób wpłynęły na postrzeganie i odbiór środowiska życia człowieka; należą do nich następujące zjawiska:

– kreacja świata globalnego (*MacWorld* [2, s. 31–43])

oraz e-swiata (*e-world* [15, s. 8–13]) – czyli koncepcji, które przełamują barierę czasoprzestrzeni, a przez to wzmacniają wagę przestrzeni w stosunku do miejsca, wagę procesów globalnych w stosunku do lokalnych,

– zmiana koncepcji środowiska życia człowieka, przejście od koncepcji o charakterze obiektywnym i ilościowym do koncepcji o charakterze subiektywnym i jakościowym [12, s. 405–408], wynikających z upodmiotowienia człowieka w rozwoju cywilizacji zachodniej, co z kolei wiąże się z przejściem od kategorii masowości do jednostkowości w opisie procesów społeczno-historycznych i urbanizacyjnych,

– zmiana koncepcji człowieka, przejście od koncepcji opisujących człowieka w aspekcie jego cech fizycznych i psychicznych do koncepcji człowieka pozbawionego jakichkolwiek cech materialnych, zdefiniowanego jako „wizualnie zorientowany umysł” (*visually oriented features of mind* [7, s. 20]).

Rozwój współczesnej struktury metropolii podąża za dyktatem procesów urbanizacyjnych i cywilizacyjnych, zachodzących w skali globalnej oraz dynamiką rewolucji informatycznej. Odbiór przestrzeni oraz sposób jej kształtowania wzmacnia priorytet wizualnych cech struktury przestrzennej. Sposób, w jaki obecnie postrzegamy nasze środowisko jest między innymi wynikiem rozwoju nowoczesnego języka sztuki oraz manifestów różnych ruchów artystycznych końca XIX i XX wieku; ruchów, które przełamywały stereotyp obiektywnego odbioru rzeczywistości oraz realistycznego, niemal fotograficznego jej przedstawiania.

Historia sztuki współczesnej ukazuje swoistą walkę artystów o akceptację subiektywnego opisu świata zewnętrznego, opartego nie na naukowej i obiektywnej

\* *In the world of highways, a beautiful landscape means: an island of beauty connected by a long line with other islands of beauty* [tłumaczenie autorki], Milan Kundera, *Immortality*, Nowy Jork 1992.



rekonstrukcji istniejącej rzeczywistości, lecz na subiektywnej wizualnej impresji czy spirytualnej ekspresji artysty w odniesieniu do rzeczywistości postrzeganej. André Breton w swoim eseju o sztuce współczesnej [3, s. 245] ukazał, w jakim stopniu poszczególne ruchy artystyczne wpłynęły na zmianę percepcji rzeczywistości. Impresjoniści przedstawiali obiekty zewnętrzne jako składające się z wielu drobnych molekuł, zdefiniowanych przez zmienne cechy materii i światła. Futuryści wyrażali w swojej sztuce energię i dynamizm obiektów przestrzennych oraz także mechaniczność oraz symultaniczność zdarzeń w czasie. Kubiści rozbili strukturę obiektu zewnętrznego i ukazali ją jako strukturę zdezintegrowaną, możliwą do opisu z wielu punktów widzenia w tym samym czasie. Dadaści uwolnili obiekt z jego kontekstu, dyskredytując wagę kontekstu i samego obiektu. Surrealiści eksploatowali rzeczywistość snu i marzeń, przenosząc obiekt w nierealny, metaforyczny krajobraz, otwarty na przypadkowe zdarzenia. Wydaje się, iż perspektywa zaproponowana przez różne ruchy artystyczne XIX i XX wieku wpłynęła na naszą percepcję świata u progu XXI w.

Definicja malarstwa zaproponowana przez Maurice'a Denisa [4, s. 162], opisująca obraz jako płaską powierzchnię,

wyrażającą określone relacje między kolorami w pierwszej kolejności, a dopiero potem opowiadającą pewną anegdotę czy treść, może być przetransponowana na definicję współczesnego krajobrazu urbanistycznego. Zgodnie z nią, pasma zurbanizowane można by traktować jako przestrzenie wyrażające przede wszystkim określone wzajemne relacje między miejscami o różnej jakości i kolorystyce (*wyspy piękna i brzydoty*), a dopiero potem jako przestrzenie ujawniające swoją strukturę czy charakter, a więc *anegdotę lub treść*.

We współczesnych strukturach aglomeracji miejskich, opartych na fenomenie „wyspowym” (pointylistycznym), (ryc. 3, 4), można wyróżnić kilka rodzajów miejsc ważnych w aspekcie identyfikacji i orientacji w strukturze; miejsc, które charakteryzują się różnymi jakościami i „kolorami”, które szczególnie wpływają na wyobraźnię architektów. Należą do nich takie miejsca jak: gigantyczne centra – jako sceneria masowych spektakli, zielone wyspy i oazy, peryferia – jako lokalne wyspy piękna w metropolii oraz wirtualne wyspy piękna, a także sieci transportowe, które łączą te miejsca, a zarazem zawierają w sobie swoisty potencjał dalszego rozwoju aglomeracji miejskich.

### *Gigantyczne centra jako sceneria masowych spektakli*

Podstawowym problemem współczesnych aglomeracji miejskich jest utrata własnego wizerunku, własnego wyrazu (*image*) w porównaniu z miastami historycznymi. Atrakcyjność centrum miasta, jego sylweta, przejrzystość struktury i fenomen piękna wewnątrz urbanistycznych decydują o atrakcyjności i unikatowości samego miasta. Procesy urbanistycznego wzrostu są związane z rozwojem samego centrum w pierwszej kolejności, następnie zaś z powstawaniem wielu centrów konkurencyjnych w pasmie zurbanizowanym [6, s. 8–18], które równoważą przepływy ludności i towarów w ramach aglomeracji miejskiej. Wielocentrowe aglomeracje tracą więc swoją jednoznaczność w odbiorze, gdyż brak im ważnego elementu struktury, jakim jest centrum miasta, w tradycyjnym tego słowa znaczeniu, ogniskujące życie jego mieszkańców.

Architekci, podobnie jak władze lokalne czy sami mieszkańcy często podejmują różne inicjatywy, w celu opracowania lub wykreowania nowej wizji przestrzennej aglomeracji miejskiej, z którą mieszkańcy mogliby się identyfikować. W wieku wzajemnej konkurencji miast (np. konkurencja miast w organizacji igrzysk olimpijskich, międzynarodowych wystaw EXPO, siedzib międzynarodowych organizacji etc.) oraz ich stałej ekspansji terytorialnej, wizje te przybierają najczęściej formę gigantycznych i monumentalnych projektów i założeń, połączonych z symbolicznym znaczeniem. Wydaje się, że tylko gigantyczna skala nowych pomysłów i projektów umożliwi wykreowanie nowej jakości, która będzie zauważalna w aglomeracji miejskiej; jakości, która zogniskuje jej strukturę przestrzenną i życie jej mieszkańców, oraz która będzie w stanie odpowiedzieć na oczekiwania mieszkańców uczestniczenia w wydarzeniach spektakularnych i wiekopomnych.

Propozycje kształtowania nowych centrów aglomeracji miejskiej dotyczą następujących koncepcji centrów: centrum jako hipermaszyneria, centrum jako gigantyczna scena oraz centrum jako miejsce symboliczne, związane z ekspresyjną instalacją przestrzenną.

Koncepcja miejskiego centrum jako hipermaszynierii, czyli o bardzo zintensyfikowanej strukturze, ma swoje prototypy w wizjach i projektach miast wertykalnych, zaproponowanych m.in. przez Le Corbusiera (*City for Three Million People*, arch. Le Corbusier [14, s. 14]) czy grupę *Archigram* (Plug-in-City, *Archigram* [10, s. 322]). Wizje stworzone przez tych architektów oznaczają wzmocnienie politycznej i ekonomicznej siły miast, przez ich wypiętrzenie oraz podkreślenie dominacji w trójwymiarowej przestrzeni, a także wykorzystanie ich potencjału, tkwiącego w gęstej strukturze urbanistycznej. Współczesne wizje gigantycznych centrów wynikają raczej z aspiracji aglomeracji miejskich uzyskania znaczącej, dominującej roli we wzajemnej konkurencji lub z prób ponownego scalenia struktury aglomeracji miejskiej o układzie pasma zurbanizowanego i trudnym do wyznaczenie centrum. Różnią się one także od swoich wcześniejszych prototypów skalą, wielkością, wysokością, stopniem zagęszczenia etc. Ich struktura jest podporządkowana maksymalnemu przepływowi ludzi oraz towarów. Wizje te zdają się brać udział w wyścigu o zdobycie prymatu w przestrzeni i czasie, np. wizja wieżowca *Tour sans Fin*, czyli wieży bez końca, jako dominanty dla osi La Defense w Paryżu (arch. Jean Nouvel, [16, s. 106]), Euralille – Centre International d’Affaires, zintensyfikowana linearna struktura usługowo-administracyjna nad węzłem komunikacji TGV w Lille (arch. Rem Koolhaas, O.M.A. [20,



s. 1156]) czy wieżowce Petronas Towers w Kuala Lumpur (arch. Cesar Pelli [18, s. 92]), jako symbol aspiracji i ekspansji gospodarek azjatyckich na rynkach światowych etc. Wizje te wydają się być pozbawione wszelkich funkcjonalnych czy ekonomicznych uzasadnień, które by przemawiały za ich potrzebą, raczej bazują na emocjonalnym i ekspresyjnym mechanizmie działania znaku w przestrzeni; znaku, który oddziałuje na wyobraźnię architektów, mieszkańców i władz metropolii.

Gigantyczne centra miejskie jako gigantyczna scena, są miejscem, a zarazem scenerią dla spektaklu, jakim jest życie w metropolii. Odpowiadają one z jednej strony na wyzwanie nowego wieku, czyli alienacji ludzi w wirtualnym świecie kontaktów międzyludzkich, z drugiej zaś – zaspokajają potrzebę uczestnictwa mieszkańców metropolii w masowych spektaklach i wydarzeniach, w których udział liczy się na miliony uczestników; wydarzeniach, które nadają sens życiu całych generacji mieszkańców metropolii. Ludzie spędzają swój czas wolny w centrach metropolii nie tylko po to, aby „widzieć i być widzianym”, niczym widzowie spektaklu, lecz również po to, aby coś przedstawiać, jako aktorzy tego spektaklu, np. w trakcie manifestacji czy parad ulicznych (ryc. 5).

Współczesne metropolie potrzebują coraz więcej przestrzeni w centrum, w postaci wielkich placów lub promenad, aby móc pomieścić miliony uczestników określonych imprez masowych, organizowanych dla i przez mieszkańców metropolii, np. przywitania nowego roku, gigantyczne koncerty rockowe, festiwale, parady karnawałowe czy inne parady uliczne związane ze świętami narodowymi czy imprezami kulturalnymi (np. *techno-parade*, *love-parade* etc.). Dlatego tak ważne wydają się wizje architektów, które ukazują centrum jako miejsce, gdzie wszyscy mieszkańcy mogliby się spotkać, aby spędzić

czas wolny i móc korzystać z wszystkich atrakcji, jakie stwarza mieszkanie w metropolii (np. wizja centrum Helsinek jako gigantycznego amfiteatru, arch. Johannes von Martens [8, s. 60–61]).

Koncepcje centrum metropolii jako miejsca symbolicznego, związanego z ekspresyjną instalacją przestrzenną, nobilituje otwartą przestrzeń publiczną wewnątrz urbanistycznych do rangi przestrzeni o symbolicznym i duchowym znaczeniu. Te wartości były dotychczas zarezerwowane dla zamkniętej sfery prywatnej (dom jako „święte ognisko domowe”) oraz dla wybranych zamkniętych sfer życia publicznego (np. przestrzeń *sacrum* świątyni religijnych). Otwarta przestrzeń publiczna była, jak dotychczas, traktowana jako przestrzeń *profanum* lub przestrzeń świecka, która spełniała funkcje przede wszystkim utylitarne. W XX wieku zmienił się sposób postrzegania przestrzeni miejskiej, dzięki egalitarnemu charakterowi sztuki współczesnej, powstaniu środków masowego przekazu oraz stworzeniu wzorców tak zwanej kultury masowej czy pop-kultury. Powszechność dostępu do kultury oraz obecność dzieł sztuki w życiu codziennym, między innymi dzięki takim środkom przekazu jak telewizja, radio, prasa, książka czy Internet, sprawiły, iż percepcja otwartych przestrzeni publicznych uległa zmianie i zaczęła podlegać wpływowi kryteriów estetycznych, co zaowocowało silną potrzebą piękna oraz symbolicznego znaczenia wewnątrz urbanistycznych metropolii. Artyści i architekci w odpowiedzi na te oczekiwania tworzą wiele ekspresyjnych wizji, które budują nowy obraz (*image*) metropolii, np. *Wrapped Reichstag* (artysta: Christo, [1, s. 78]), *Nike z Linz* lub monumentalna brama przy *Avenue Gate* w Düsseldorfie (arch. Haus-Rucker-Co. [9, s. 85–86]) etc. Ekstramonumentalne rzeźby w formie instalacji przestrzennych stają się ważną wizytówką metropolii oraz magiczną oprawą scenograficzną dla codziennego życia.

### Zielone wyspy i oazy

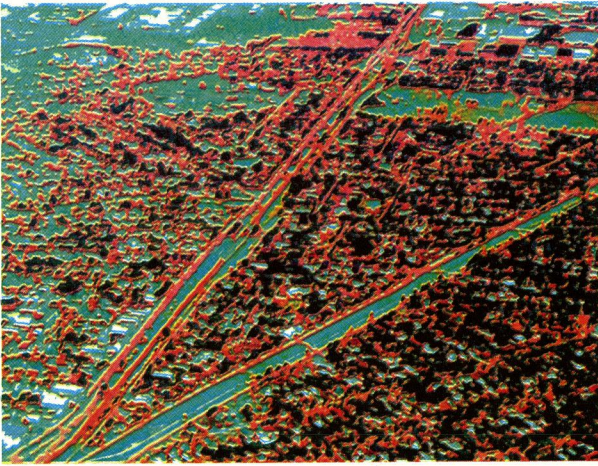
Krajobraz aglomeracji miejskich, przybierający formę pasm zurbanizowanych, zdaje się ciągnąć aż do linii horyzontu, niczym krajobraz pustynny. Poszukiwanie *zielonej oazy* w monotonnej przestrzeni (metropolii lub pustyni) wydaje się sprawą zasadniczą dla przetrwania jednostki w tym środowisku.

Koncepcja oazy – zielonej wyspy w krajobrazie zurbanizowanym, odpowiada pierwotnej potrzebie kontaktu ze światem natury oraz kryje w sobie pewien wymiar symboliczny – poszukiwania namiastki rajy czy ogrodu szczęśliwości. Na tych skojarzeniach bazuje wiele koncepcji przestrzennych, które kreują wizje zielonych wysp i oaz w metropoliach. Wizje te podkreślają kontrast między atmosferą oazy a jej otoczeniem, ponadto charakteryzują się indywidualnym programem oraz specyficznymi dla siebie wzorcami organizacji przestrzeni.

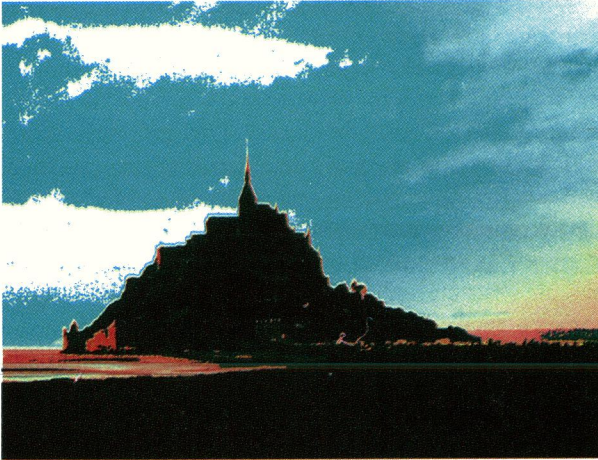
W koncepcjach zielonych wysp i oaz, architekci najczęściej poszukują swoistej jedności i harmonii naturalnego środowiska ze światem współczesnej cywili-

zacji. Wizje architektoniczne, które są bliższe idei kreowania „wysp dzikiej natury” na „morzu zurbanizowanej tkanki miejskiej” są propozycjami tworzenia parków, ogrodów, zielonych dziedzińców czy zielonych dachów w metropolii, ogniskują się więc one na rekreacyjnym i estetycznym aspekcie „wysp zieleni”. Natomiast wizje architektoniczne, identyfikujące się bardziej ze światem współczesnej cywilizacji, kreują świat zdarzeń magicznych i nierealnych, odbiegających od codziennego poznania (np. Disneyland, Legoland, wesołe miasteczka etc.), wzmacniając funkcje zabawy i rozrywki w życiu metropolii. Są również takie koncepcje architektoniczne, w których można znaleźć równowagę między światem natury i cywilizacji; należą do nich m.in. wizje parków tematycznych, określonym programem, łączącym funkcje rekreacji z innymi z dziedziny nauki, technologii czy mediów, np. *Media Park* w Kolonii (arch. Jean Nouvel, [16, s. 117]), *Park La Vilette* w Paryżu (arch. Bernard Tschumi [21, s. 32]) (ryc. 6).

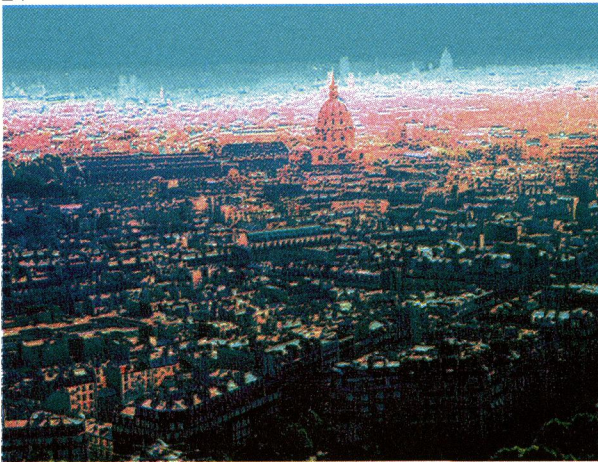




1↑

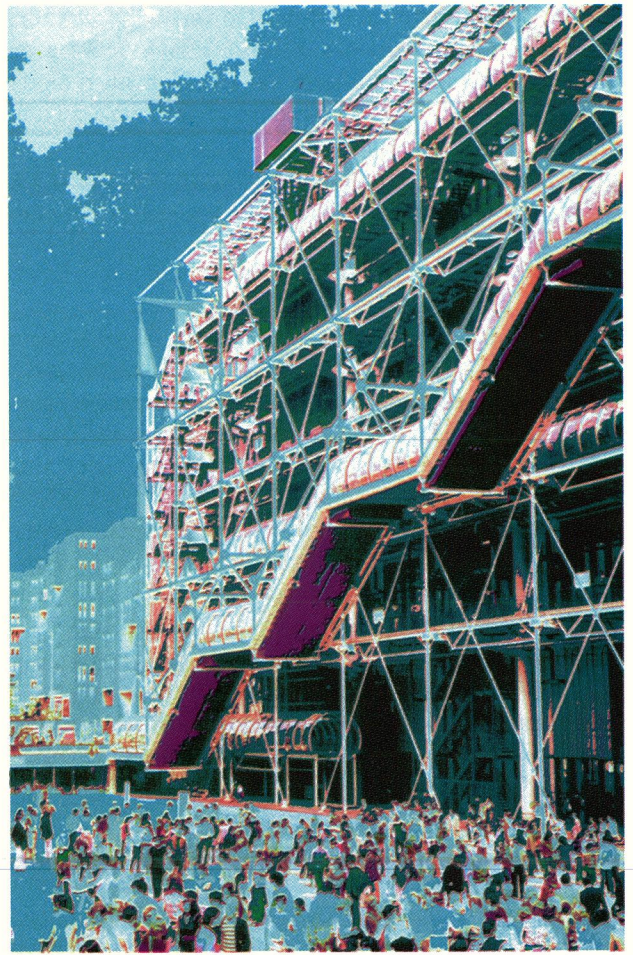


2↑



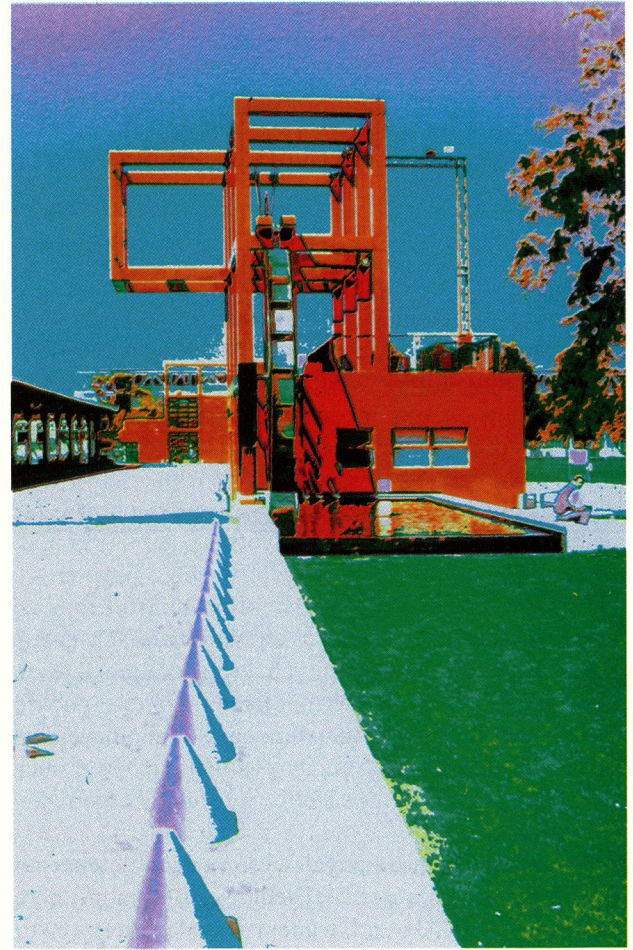
3↑

4↓

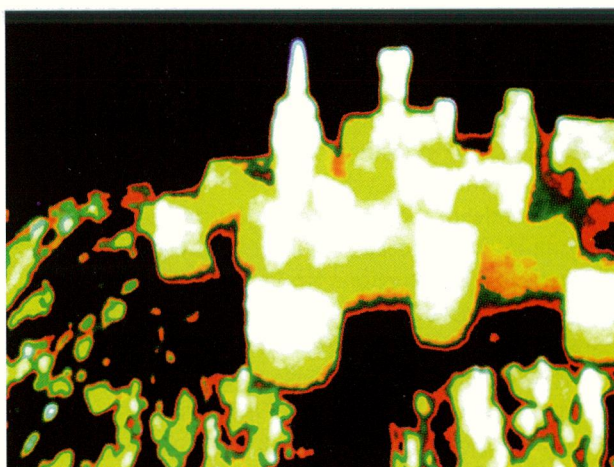


5↑

6↓







Ryciny: 1. Pointylistyczny krajobraz metropolii; 2. Wyspa piękna...; 3. Paryż – plazma urbanistyczna metropolii z wyspami piękna; 4. Duisburg – zrujnowany i opuszczony kompleks budynków przemysłowych, piękna wyspa destrukcji; 5. Centrum Beaubourg, Paryż – scena i sceneria życia w metropolii; 6. Park la Vilette, Paryż – zielona wyspa piękna, park tematyczny; 7. Cmentarz, Tokio – peryferia wewnątrz struktury metropolii; 8. Wirtualna wyspa piękna; 9. Kanaly sieci transportowych jako potencjał przyszłego rozwoju metropolii

Figures: 1. Pointillism-like landscape of the metropolis; 2. The island of beauty...; 3. Paris – urban plasma of the metropolis with islands of beauty; 4. Duisburg – ruined and abandoned complex of industrial buildings, a beautiful island of destruction; 5. Centre Beaubourg, Paris – stage and scenery of living in the metropolis; 6. Park la Vilette, Paris – green island of beauty, thematic park; 7. Cemetery, Tokyo – outskirts inside the city structure; 8. Virtual island of beauty; 9. Channels of the transport network as the potential of the future growth of metropolis

Dzięki realizacji różnych koncepcji zielonych wysp i oaz, metropolia staje się mozaiką różnych jakości i „kolorów”. Każda metropolia charakteryzuje się swoistą dla siebie topografią zielonych wysp, które identyfikują jej strukturę urbanistyczną (np. Central Park w Nowym Jorku).

Zielone wyspy, zwłaszcza w formie parków tematycznych, pełnią ważną rolę w konkurencji między metropoliami, gdyż interesujący pomysł programu parku może zadecydować o atrakcyjności określonego miejsca, a przez to o ewentualnych zyskach metropolii, płynących z rozwoju turystyki.

### *Peryferia jako lokalne wyspy piękna w metropolii*

Metropolie są często metaforycznie nazywane miejskimi dżunglami. Porównanie to ukazuje, iż w gęstym środowisku zurbanizowanym panują te same prawa co w środowisku naturalnym typu dżungla, czyli że wszystkie osobniki muszą w nim podejmować walkę o przetrwanie, o obronę własnego terytorium, o dostęp do pożywienia i do bezpiecznego miejsca schronienia oraz walkę o zapewnienie sobie i swojemu potomstwu jak najlepszych warunków do życia i rozwoju. Miejska dżungla jest więc opowieścią o wygranych i o przegranych w tej walce o terytorium oraz o możliwość eksploatacji środowiska. Działanie tych praw natury w środowisku zurbanizowanym powo-

duje, iż w strukturze miejskich aglomeracji można doszukać się ukrytego podziału na terytoria o różnej jakości i wartości, zgodnie ze społeczno-ekonomicznymi podziałami na wygranych i przegranych (np. kondominium, jako miejsce zamieszkania bogatych grup społecznych i getto – miejsce zamieszkania biedoty miejskiej), podziałami narodowymi (np. dzielnice mieszkaniowe różnych grup etnicznych: dzielnica chińska, polska, irlandzka, meksykańska, pakistańska etc.) lub religijnymi (dzielnica muzułmańska, chrześcijańska, hinduska, żydowska etc.).

Estetyka grup dominujących społecznie (wygranych w konkurencji o jak najlepsze warunki życia) najczęściej



podąża za tzw. stylem międzynarodowym, oddającym ducha sukcesu i nowoczesności oraz posługującym się wzorcami przestrzennymi, stojącymi ponad kulturowymi warunkowaniami, związanymi z siłą, a także ekspansją pieniędzy na międzynarodowym rynku. Przestrzeń i oprawa życia grup dominujących społecznie charakteryzują się swoistą tendencją do uniformizacji w ramach obowiązującej mody i stylu oraz w ramach konwencji stylistycznej, związanej z określoną firmą (międzynarodowe sieci gastronomiczne, hotelarskie, bankowe, firmy ubezpieczeniowe etc.), [2, s. 74–92]. Ta tendencja z kolei przyczynia się do pewnego ujednoczenia wyglądu, zwłaszcza centrów metropolii w różnych regionach świata. Aby znaleźć prawdziwy nastrój metropolii, związany z jego *genius loci*, czyli duchem i geniuszem miejsca, konieczne jest poszukiwanie w niej miejsc ukrytych, miejsc zapomnianych, peryferyjnych wysp piękna, które nie mieszczą się w kanonie tzw. nowoczesności czy stylu międzynarodowego. Peryferia metropolii są tak naprawdę peryferiami jego centrum, są miejscami tuż za rogiem *City*, tuż za ścianą wieżowców; istnieją w uliczkach i w podwórkach kwartałów zamieszkałych przez lokalne grupy sąsiedzkie. Peryferia centrów metropolii, choć noszą

oznaki zniszczenia, destrukcji i marazmu są lokalnymi wyspami piękna z ich placami, bazarami, kafejkami i cmentarzami (ryc. 7).

Aglomeracje miejskie są strukturami przestrzennymi, które dynamicznie rozwijają się w czasie. Ich struktura zawiera informacje o przemianach funkcji metropolii, zgodnych z rozwojem środków produkcji i procesami cywilizacyjnymi. Jak każdy organizm podlegający rozwojowi i zmianom, metropolia ma również takie miejsca, które obumierają, gdyż stają się dla jej życia nieprzydatne (np. tereny poprzemysłowe, portowe) lub takie, które uległy samoistnej destrukcji (slumsy, getta etc.). Fascynacja pięknem może oznaczać fascynację nie tylko tym, co jest idealne, doskonałe, harmonijne i ponadczasowe, lecz może być również utożsamiana z tym, co jest ułomne, destrukcyjne, dysharmonijne i śmiertelne. Opuszczone budynki mieszkalne lub biurowe, puste hale fabryczne (ryc. 4), ruiny oraz zdewastowane, niezamieszkałe fragmenty zabudowy metropolii – wszystko to może stanowić o jej pięknie, w znaczeniu zapisu tego co przeminęło, co uległo procesom destrukcji i śmierci, a co jest zgodne z kierunkiem wymiaru czasu działającego w przestrzeni (pamięć i historia metropolii).

### *Wirtualne wyspy piękna*

Zapamiętany obraz (*image*) metropolii jest kolażem różnych widoków i kadrów z miejsc, które kiedyś odwiedzaliśmy, a także tych miejsc, w których nigdy nie byliśmy, lecz mamy o nich pewne wyobrażenie, dzięki opowieściom, zdjęciom, pocztówkom czy filmom. Kolaż jest specyficzną kompozycją lub sekwencją różnych obrazów, które są częścią naszego doświadczenia oraz pamięci. Oprócz obrazów z miejsc odwiedzanych, większość wyobrażeń o kształcie metropolii jest tylko wirtualną reprezentacją rzeczywistości, której nie widzieliśmy bezpośrednio lub jej nie doświadczyliśmy, dlatego nie możemy z całą pewnością potwierdzić czy takie miejsca, które pamiętamy, rzeczywiście istnieją. Aparat fotograficzny, telewizja, Internet są przedłużeniem naszej możliwości eksploracji przestrzeni oraz naszego wzroku. Wydaje się, że wirtualna reprezentacja różnych miejsc w metropolii, zapamiętana dzięki fotografiom i filmom, jest jednym z bardziej istotnych składników naszej wyobraźni, gdyż możemy tę pamięć odświeżać oglądając powielone, reprodukowane, często upiękkszzone obrazki, które są kolekcjonowane poza naszą ułomną pamięcią. Wirtualne obrazy metropolii żyją swoim indywidualnym życiem, niezależnym od wyglądu rzeczywistości. Dlatego wirtualne obrazy tworzone przez reklamy, telewizję, prasę, stają się realną częścią naszego doświadczenia; częścią, która składa się na obraz metropolii.

Istnieje również inny aspekt dotyczący percepcji krajobrazu współczesnych metropolii w erze digitalnych technologii oraz szybkiego transportu miejskiego. Odnosi się on do swoistego braku reprezentacji topografii, struktury i ukształtowania aglomeracji miejskiej w mentalnej mapie, tworzonej w umysłach jej mieszkańców. Przyczyną tego jest fakt, iż przestrzeń nie jest już do-

świadczana przez mieszkańców w całej rozciągłości trójwymiarowej przestrzeni, lecz jako ciąg linearny, łączący dwa miejsca, np. dom – autostrada – miejsce pracy, dom – metro – centrum handlowe etc. Codzienne wyjazdy do pracy lub podróże do innych krajów są skanalizowane w liniach sieci transportowych, które są nasycone skondensowaną informacją, umożliwiającą dotarcie do celu, lecz brakuje pełnej informacji o otoczeniu, przez które się przejeżdża. Na tej podstawie można jedynie stworzyć pewną reprezentację ukształtowania sieci transportowej, nie zaś przestrzeni jako takiej. W przyszłości, być może, nie będzie potrzebna do podróżowania nawet świadomość topografii samej sieci, gdyż przyszli mieszkańcy metropolii będą przypuszczalnie podróżować w wirtualnej przestrzeni, doświadczając realnych skutków tych podróży, np. zakupy w sklepie internetowym z dostawą towarów do domu, praca w biurach internetowych, przebywanie ze znajomymi w kawiarniach internetowych etc. To spowoduje, że przestrzenna reprezentacja metropolii przejdzie w czasową reprezentację połączeń, krajobraz urbanistyczny zaś zostanie zamieniony przez wirtualne obrazki miejsc odwiedzanych przez nas w Internecie (ryc. 8). Taki proces urbanizacji wydaje się podążać w kierunku od form *urbis*, czyli form miejskich do form cyfrowych (*from urbs to bits* [17, s. 7]). Wirtualne obrazy metropolii przyszłości, emitowane w przestrzeni Internetu, będą się charakteryzować interaktywnością, to znaczy, że każdy będzie mógł zmieniać i wpływać na ich wygląd, zgodnie z własnymi upodobaniami, preferencjami estetycznymi lub własnym nastrojem.

Już dziś w metropoliach świata powstają całe kompleksy założeń architektonicznych, które bazują na programie wzmacniającym udział fikcji w życiu mieszkań-



ców metropolii, np. multikina, kasyna, salony gier komputerowych. Wartość architektoniczna tych założeń nie jest zależna od wartości estetycznej przestrzeni, lecz od

technologicznych parametrów „maszyn” – wehikułów czasu, które przenoszą mieszkańców metropolii w inne wymiary rzeczywistości.

### *Kanały i sieci transportowe jako potencjał rozwoju metropolii*

W świecie autostrad architektki zdają się być bardziej zafascynowani dynamiką i ekspresją przestrzeni związanych z sieciami przepływu (kanałami sieci komunikacji nadziemnej i podziemnej), niż wyspami piękna. Przestrzeń kanału jest archetypiczna, gdyż wyraża prostą przestrzeń zdefiniowaną przez dwie ściany, podłogę i sufit; przestrzeń skonstruowaną na podstawie perspektywy z centralnym punktem zbiegu. Kanały sieci komunikacyjnej są związane z ruchem, przepływem masy ludzi, towarów i pojazdów. Jest to bardzo dynamiczna i ekspresyjna przestrzeń, na którą składają się sekwencje różnych zmiennych widoków oraz bitów informacji, będących pochodną prędkości obserwatora.

Kanały współczesnych aglomeracji miejskich (ryc. 9) z jednej strony łączą różne części metropolii w jeden organizm, z drugiej zaś – dzielą urbanistyczną tkankę na wiele zdeintegrowanych części. Najczęściej stają się barierami dla ich otoczenia, gdyż utrudniają ruchy w kierunkach poprzecznych w stosunku do osi podłużnej kanałów, a przez to dezintegrują strukturę urbanistyczną.

Przekształcenia kanałów sieci transportowej, w znaczeniu pełnego korzystania z potencjału w nich tkwiącego, może zaktywizować tkankę urbanistyczną, jak się to dzieje w budowaniu mostów łączących obydwa brzegi rzeki czy promenad wzdłuż jej brzegów.

Można wyróżnić trzy podstawowe modele przekształceń sieci transportowej we współczesnych wizjach architektonicznych: model membrany, kanionu oraz kamienia milowego.

Model membrany przybiera najczęściej formę interaktywnej ściany, która przylega do ścian kanału od jego zewnętrznej strony. Membrana jest strefą, w której mamy do czynienia ze wzajemną komunikacją między funkcjami kanału a funkcjami, które do tego kanału przylegają. Membrana staje się więc nową jakością, nową przestrzenią istniejącą między wnętrzem a zewnątrz. Jest sposobem na zagospodarowanie swoistej rezerwy przestrzennej istniejącej w bezpośrednim otoczeniu kanałów komunikacyjnych. Ostatnia dekada XX wieku przyniosła wiele przykładów rozwiązań architektonicznych eksploatujących model membrany, podkreślających potencjał tkwiący w przestrzeni na styku kanałów i ich otoczenia. Do rozwiązań tych zaliczyć można inicjowanie nowych funkcji na terenach przybrzeżnych, przemysłowych, wzdłuż torów kolejowych lub wzdłuż sieci autostrad, np. kompleksy zabudowy mieszkaniowej na byłych terenach przemysłowych i portowych Borneo-Sporenburg w Amsterdamie [13], zabudowa mieszkaniowo-usługowa na terenach byłych portów Docklands w Londynie czy w Helsinkach [8] etc. Wystawa architektury mieszkaniowej IBA w Berlinie [5], w swoim pierwotnym założeniu również eksploatowała model membrany, czyli wypełnienia funkcją mieszkaniową opuszczonych i zdegradowanych terenów wzdłuż muru berlińskiego.

Model kanionu wyraża strukturę przestrzenną, która została włożona do wnętrza kanału sieci przepływowej. Na ogół przybiera on formę linearnej scenografii lub animowanych sekwencji obrazów i znaków, które składają się na opowieść czytelną tylko dla użytkownika tego kanionu, poruszającego się z określoną prędkością, np. promenada dla pieszych w Helsinkach (arch. Juhani Junntila, Koria Mikka [8, s. 61]), ulice metropolii widziane z okien poruszającego się samochodu w Hypersurface (arch. Greg Seigworth [19, s. 40]).

Model kamienia milowego nadaje symboliczne znaczenie kanionowi i poszczególnym jego odcinkom. Monumenty, pomniki, instalacje przestrzenne stanowią punktowe oznaczenie w linearnej przestrzeni kanionu, podkreślając wagę miejsca w dynamicznej przestrzeni oraz uwydatniając jego ulotne piękno, np. rozwiązania architektoniczne promenad i pasaży nad Wisłą w Krakowie [11, s. 12–17] czy najdłuższa galeria świata, związana ze stacjami metra w Sztokholmie.

Dynamika procesów cywilizacyjnych oraz zmian środowiskowych, które możemy zaobserwować na początku XXI wieku, jest trudna do ogarnięcia. Niemożliwe wydaje się również przewidzenie przyszłych kierunków rozwoju struktur urbanistycznych. Współczesne rozwiązania ukazują jedynie fascynacje architektów i planistów ideami struktur wielowarstwowych, wieloznaczeniowych, wielokierunkowych, które wpisują się w potencjał tkwiący w rezerwach przestrzennych istniejących metropolii, przywracając opuszczonym terenom życie, umożliwiając ich dalsze funkcjonowanie i wzrost, nadając im nowe znaczenia i piękno.

Każda generacja mieszkańców metropolii powinna stworzyć szanse przeżycia, przetrwania i rozwoju przyszłym generacjom. Dlatego myślenie o przyszłości metropolii w kategoriach przestrzennych powinno uwzględniać potrzeby przyszłych mieszkańców w postaci – minimum – pozostawienia rezerw terenu pod przyszły rozwój struktur urbanistycznych, wiąże się to między innymi z koniecznością maksymalnego wykorzystania przestrzeni w strukturach już istniejących. Wizje architektoniczne, które ukazują wykorzystanie potencjału różnych miejsc w metropolii (kanałów transportowych, terenów przemysłowych, terenów opuszczonych i zdegradowanych), proponujące ich rewitalizację, zdają się podążać w dobrym kierunku. Chroniąc otwarty krajobraz i puste jeszcze przestrzenie w sąsiedztwie metropolii dajemy szanse przyszłym generacjom na realizację ich marzeń i potrzeb. Pozostawienie rezerw przestrzeni wydaje się ważnym wyzwaniem dla współczesnych architektów i planistów, gdyż jest równoznaczne z pozostawieniem szansy „przyszłości dla przyszłości”.



## Bibliografia

- [1] Baal-Teshuva J., *Christo and Jeanne-Claude*, Taschen, Kolonia 1995.
- [2] Barber B.R., *Dżihad kontra McŚwiat*, Muza, Warszawa 1997.
- [3] Breton A., *Le surréalisme et la peinture*, [za:] M. Porębski, *Kubizm*, WA i F, Warszawa 1986, s. 245–247.
- [4] Denis M., *Art et critique, 23 VIII 1890*, [za:] M. Porębski, *Kubizm*, WA i F, Warszawa 1986, s. 162.
- [5] *International Building Exhibition: Berlin 1987*, red. L. Ditzen, J.P. Kleihues, H. Hämer, *International Building Exhibition, Berlin 1987*, A+U, Tokio 1989.
- [6] Doxiadis C.A., *Building entropia*, Ateny 1975.
- [7] Franck K., *When I enter virtual reality, What body will I leave behind?*, „Architectural Design”, 1995, nr 118, s. 20–23.
- [8] *Helsinki – Tampere Visions: New Scenarios for Living*, The Finnish Association of Architects, Helsinki 1993.
- [9] *Postmodern Visions: Drawings, Paintings and Models by Contemporary Architects*, red. H. Klotz, Abbeville, Nowy Jork 1985.
- [10] *Vision der Moderne: Das Prinzip Konstruktion*, red. H. Klotz, Prestel, Monachium 1986.
- [11] *Kraków i Wisła: VII Międzynarodowe Biennale Architektury*, „Architektura i Biznes”, 1998, nr 11, s. 12–17.
- [12] Kwiatkowska A., *Informative-interactive design theory of software age*, [w:] *Environment-Behavior Studies for the 21st Century*, MERA International Conference Proceedings, Department of Architecture, University of Tokyo, Tokio 1997, s. 405–408.
- [13] Maar de M., *A Sea of Houses*, New Deal Development Society, Amsterdam 1998.
- [14] Markus Th. A., *Visions of perfection: The influence of utopian thought upon architecture from the middle ages to the present day*, Third Eye Centre, Glasgow 1985.
- [15] Mitchell W., *Soft cities*, „Architectural Design”, 1995, nr 118, s. 8–13.
- [16] Nouvel J., *Jean Nouvel, Emmanuel Cattani and Associates*, Artemis, Zürich 1992.
- [17] Pearce M., *From Urb to Bit*, „Architectural Design”, 1995, nr 118, s. 7.
- [18] Pelli C., Thornton Ch., Joseph L., *The World's Tallest Buildings*, „Scientific American”, 1997, nr 12, s. 92–101.
- [19] Seigworth G., *Protegulum: Two or three approximations for Hypersurface*, „Architectural Design”, 1999, nr 9–10, s. 40–43.
- [20] *Small, Medium, Large, Extra-Large: Office for Metropolitan Architecture*, Rem Koolhaas and Bruce Mau, red. Sigler J., Monacelli, Nowy Jork 1995.
- [21] Tschumi B., *Parc de la Vilette, Paris*, „GA – Global Architecture Document Extra”, 1997, nr 10, s. 32–65.

### *Pointillism-like landscape of contemporary metropolises*

Contemporary metropolises are the material and virtual plain emitting bits of information. The landscape of the urban agglomeration is a pointillism-like picture. The patterns of contemporary spatial city structure, based on the „insular” phenomenon (pointillism-like style), are analyzed in the aspect of gigantic centres being the scenery of mass spectacles, such as (New Year greeting, rock concerts, street parades, etc.). Green islands and oases (rec-

reation), the outskirts, representing the local islands of beauty surrounded by urban tissue – included or excluded from the spatial city structure (condominiums, ghettos, industrial areas, cemeteries, etc.). Virtual islands of beauty (collage, *image*, virtual pictures), also transport systems as the spatial potential of the future development of metropolises (membranes, channels, bridges, stations).