

Anna Porębska*

30 SEKUND PRZESTRZENI

30 SECOND OF SPACE

Architektura dnia dzisiejszego staje w obliczu niespotykanego wcześniej tempa życia, relatywizacji czasu i przestrzeni, ich komercjalizacji. W przestrzeni, którą można uznać za alegorię współczesności, w klasycznej *junkspace* – „przestrzeni *duty-free*”, tej akumulacji ludzkich dokonań, jak określa ją Rem Koolhaas – przy gęsto, krzykliwie i chaotycznie obudowanej autostradzie Mediolan–Wenecja Jean Nouvel postawił ścianę Foucaulta, jedyny stały kilometr we wszechświecie. Czerwony Kilometr.

Słowa kluczowe: czas, przestrzeń, percepcja, obraz, Jean Nouvel

Architecture of the present faces an unprecedented pace of life, a relativization of time and space, their commercialization. In the space that may be considered an allegory of the present, a classic *junkspace* – a *duty-free* space, a chaotic accumulation of our current achievement, as Rem Koolhaas defines it – along densely, chaotically and loudly built around Milan–Venice highway, Jean Nouvel erected a Foucault's wall: the only fixed kilometre in the Universe. A Red Kilometre.

Keywords: time, space, image, perception, Jean Nouvel

*The mother art is architecture.
Without an architecture of our own,
we have no soul of our own civilization.*
Frank Lloyd Wright

Najistotniejsze dla architektury zmiany, jakie dokonały się w XX wieku, dotyczą intensyfikacji wszystkiego w stopniu wykluczającym stosowanie tradycyjnych, historycznych wzorców. Zdaniem Paula Virilio, szalone tempo naszych czasów dyktują technologie komunikacyjne – nieład, burzenie porządków, unieważnienie przestrzeni i czasu oraz wynikająca z tego utrata miejsc na rzecz nie-miejsc są wynikiem tego dyktatu [1].

Jednym z architektów próbujących w swoich pracach podejmować kwestie zmian zachodzących we współczesnym świecie jest Jean Nouvel. Jego kolejne realizacje bardzo się od siebie różnią – forma, konstrukcja, faktura za każdym razem dostosowane są do kontekstu. Metoda pozostaje ta sama, lecz architektura za każdym razem wymyślana jest od nowa. *Zadaniem architekta jest dostosowanie się do programu, spełnienie wymagań inwestora. Jednak w swojej odpowiedzi wyraża kulturalną postawę swoich czasów*, mówi Nouvel [2]. Wspomniana postawa była jednym z tematów debaty pomiędzy Jeanem Nouvelem i Jeanem Baudrillardem [3]. Filozof na samym początku zapytał architekta, czy architektura istnieje

* Porębska Anna, mgr inż. arch., Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, studia doktoranckie.



Czerwony Kilometr uchwycony z jadącego samochodu. Autor: Lorenzo Cotti ©

poza limitami narzucanymi przez rzeczywistość, czy może jest częścią nie tyle rzeczywistości, co złudzenia społeczeństwa [4]. Społeczeństwa będącego w nieustannym – fizycznym lub wirtualnym – ruchu. Zaprojektowany w latach 2003–2004 i zrealizowany w 2006 r. Czerwony Kilometr wydaje się architektonicznym dopełnieniem tej debaty, alegorią współczesnej architektury, społeczeństwa i cywilizacji.

Odcinek Mediolan–Bergamo został oddany w 1927 roku i stopniowo obrastał budynkami. Proces ten przyspieszył gwałtownie w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku, w dobie boomu gospodarczego. Dziś lombardzka A4 to coś więcej niż tylko autostrada. To raczej główna oś komunikacyjna padańskiej *megalopolis* – wielkiego zurbanizowanego obszaru północnych Włoch. To nowy rodzaj przestrzeni będący zaprzeczeniem klasycznej koncepcji *civitas*, użytkowany przez nowy rodzaj obywateli, przemierzających ją tam i z powrotem każdego dnia, w drodze do pracy, domu, baru, kina, stadionu; nowy autostradowy flaneryzm w continuum nie-miejsc

z jednej i niekończącej się – bo nie posiadającej granicy – przestrzeni miasta z drugiej strony. Przestrzeń ta, mierzona czasem potrzebnym do jej przebycia, różnym w zależności od pory dnia, staje się przestrzenią elastyczną, nie mającą stałego, fizycznego wymiaru, spłaszczoną do obrazu widzianego przez okna samochodu [5]. W pewnym momencie tego czasoprzestrzennego fotoplastikonu stoi długa na kilometr, czerwona ściana.

Czerwony Kilometr to komercyjno-biurowo-hotelowy kompleks zakrojony na dużą skalę. Pierwszą firmą, która zdecydowała się wziąć udział w tej inwestycji, była Brembo S.p.a., producent układów hamulcowych zaopatrujący luksusowe marki i stajnie wyścigowe. Czerwień to nie tylko kolor sportowych bolidów – ma według projektanta znaczenie symboliczne, oznacza się nim osie, przekroje, granice. Lśniąca, intensywnie czerwona linia oddziela od siebie dwa światy – świat człowieka i natury od świata maszyn i asfaltu, miejsce od nie-miejsca. Przed czerwoną ścianą rozciąga się olbrzymia płyta parkingowa (również czerwona), za

nią kryje się układ lekkich, transparentnych, prostokreślnych brył tonących w zieleni, gdzie otaczający krajobraz wydaje się przenikać do wydzielanych szklanymi taflami wnętrz. Pośrodku, dzieląc ciszę od hałasu, naturę od techniki, stoi bariera, granica, linia demarkacyjna, całkowicie abstrakcyjna i przy całym swym ogromie niematerialna – w lśniących czerwonych panelach każdy ze światów ma swoją kontynuację w nieskończoności lustrzanego odbicia.

Poszukiwanie niematerialności to swoisty *leitmotiv* twórczości francuskiego architekta. *Nie jestem magikiem – mówi Nouvel – ale próbuję tworzyć przestrzeń, która byłaby umysłowym przedłużeniem wzroku. (...) A gdybym powiedział, że budynek nie leży pomiędzy obserwatorem a horyzontem, tylko jest częścią tego horyzontu? Co by się stało, gdyby stracił swą materialność?* – pyta [6]. W paryskiej siedzibie Fundacji Cartiera jego projektu (1994) trudno rozróżnić widzialne, niewidzialne, odbite. Nie mamy pewności, czy drzewo, które widzimy, istnieje naprawdę i gdzie się znajduje – przed szybą, za szybą, a może tylko się w niej odbija. Nie wiadomo, czy patrzymy przez szklaną taflę na niebo, czy może widzimy odbicie nieba na szybie. Jest to w pełni celowy zabieg kompozycyjny [7] przypominający nie tylko „znikający punkt” w japońskich ogrodach – w których nie wiemy, czy ogród już się kończy, czy może rozciąga dalej – lecz także optyczne sztuczki Daniela Burena.

O siedzibie Fundacji Cartiera mówiło się, że zatrzymuje ruch uliczny. O Czerwonym Kilometrze można powiedzieć, że zatrzymuje ruch autostradowy, choć paradoksalnie budynek ten najlepiej poznaje się, mijając go, ponieważ jego prawdziwa istota sprowadza się do ruchu i prędkości. *To autostrada! Istnieje cała poetyka prędkości, od filmów drogi po Wima Wendersa, poetyka asfaltu. Podróżujący autostradą również są częścią tej poezji* [8]. Na Autostradzie A4 Mediolan–Wenecja dopuszczalna prędkość (rzadko respektowana) wynosi 130 km/h.

Oznacza to, że Czerwony Kilometr ma ok. 30 sekund długości.

Trzy czwarte ludzi na tej planecie w ogóle nie myśli o architekturze. Architektura jest zawsze odpowiedzią na niezadane pytanie, mówi Nouvel [9]. Mniej więcej ten sam odsetek nie zdaje sobie sprawy z otaczającej go przestrzeni, nie tylko z braku możliwości odmierzenia jej własnym ciałem. Metr, jednostka układu SI, to odległość, jaką światło pokonuje w próżni w 1/299 792 458 s. Wytyczenie metra w warunkach domowych, podobnie jak odnalezienie go w przyrodzie, jest praktycznie niemożliwe. Nie jest to miara, której nie sposób zgubić [10]. 1000 metrów to abstrakcyjna wartość spoza skali ludzkiego ciała, spoza skali architektury – fasada Pałacu Zimowego wydaje się nieskończona, a ma przecież „jedynie” 640 m długości. Wszystkie przebyte przez nas kilometry zlewają się w jedną wartość czasową, której nie jesteśmy w stanie podzielić na przestrzenne odcinki. W pewnym momencie *wszystko jest takie monotonne: rano, południe, wieczór, przeszłość, teraźniejszość, przyszłość. Wszystko ciągle zaczyna się od nowa* [11]. Kilometr w życiu codziennym jest wartością umowną, w którą dla wygody zdecydowaliśmy się uwierzyć, a która teraz zmaterializowała się w jedynym stałym kilometrze we wszechświecie.

Nouvel akceptuje zachodzące zmiany, nie przeraża go ich tempo. *Niezależnie od kształtu, jaki przyjmie w przyszłości nasza cywilizacja, zawsze będzie w niej miejsce dla architektury, zawsze będzie jakaś konkretna strategia jej zamieszkiwania, jakieś terytorium do obrony. Nawet wychodząc z założenia, że miasto zniknie w sensie fizycznym, jako obszar, zawsze pozostanie architektoniczny akt; zawsze będziemy potrzebować domu, jakiegoś miejsca do życia...* [12]. Podkreśla, że przy dostępnych obecnie technologiach wszystko leży w rękach architekta, co składa na jego barki olbrzymią odpowiedzialność. *Mamy teraz do czynienia z renesansem architektury. Jeśli chodzi o przyszłość, je n’sais pas* [13].

PRZYPISY

- [1] E. Rewers, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków 2005, s. 162.
- [2] Fragment wywiadu opublikowanego w Corriere della Sera z 6 maja 2004 r., źródło: www.kilometrorosso.com.
- [3] J. Baudrillard, J. Nouvel, *The singular object of architecture*, University of Minnesota Press, Minneapolis 2002.
- [4] *Ibidem*, s. 4.
- [5] Por. *The view from the Road*, [w:] K. Lynch, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge MA 1960.
- [6] J. Baudrillard, J. Nouvel, *op.cit.*, s. 6–7.
- [7] *Ibidem*, s. 8.
- [8] Fragment wywiadu opublikowanego w L'Eco di Bergamo z 31 maja 2003 r., źródło: www.kilometrorosso.com.
- [9] J. Baudrillard, J. Nouvel, *op.cit.*, s. 79.
- [10] Le Corbusier, *Verso una Architettura*, Longanesi, Milano 2006, s. 53. Jednym ze sposobów wytyczenia stopy było ustawienie „stopa za stopą” pierwszych 16 mężczyzn, którzy wyszli z niedzielnego nabożeństwa i geometryczne wyznaczenie średniej wartości, dzieląc łączną długość na połowy, ćwiartki i szesnastki.

- [11] F. Fischer, *Zeitstruktur und Schizophrenie* (1929), s. 560, cytata za: M. Merleau-Ponty, *Fenomenologia percepcji*, Aletheia, Warszawa 2001, s. 307.
- [12] J. Baudrillard, J. Nouvel, *op.cit.*, s. 79–80.
- [13] Corriere della Sera, *op.cit.*

BIBLIOGRAFIA

- Baudrillard J., Nouvel J., *The singular object of architecture*, University of Minnesota Press, Minneapolis 2002.
- Koolhaas R., *Junkspace*, Quodlibet, Macerata 2006.
- Le Corbusier, *Verso una Architettura*, Longanesi, Milano 2006.
- Lynch K., *The image of the city*, MIT Press, Cambridge MA 1960.
- Merleau-Ponty M., *Fenomenologia percepcji*, Aletheia, Warszawa 2001.
- Rewers E., *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków 2005.
- Wilkoszewska K. (red.), *Czas przestrzeni*, Universitas, Kraków 2006.