

Magdalena Kozień-Woźniak*

DZIEŁO ARCHITEKTONICZNE W PRZESTRZENI LUDYCZNEJ

ARCHITECTURAL WORK IN LUDIC SPACE

Współczesne miasto potrzebuje kultury i rozrywki. Przestrzeń przemysłowa ustępuje przestrzeni ludycznej, czego przykładem są gazometry wiedeńskie. Miasta konkurują w ofercie kulturalnej i rozrywkowej, angażując do budowy prestiżowych obiektów gwiazdy architektury, jak zrobiło to Muzeum Guggenheima w Bilbao zapraszając Franka Ghery'ego. Kultura i rozrywka są kreatywną siłą współczesnego miasta – tak jak to było przed epoką przemysłową.

Słowa kluczowe: architektura, przestrzeń kulturowa, współczesne miasto

Contemporary town needs culture and entertainment. Industrial space gives place to cultural space, as it happened in Vienna gasmeters. Cities conquer in cultural and entertainment offers, employing architecture stars to build for them, just like Guggenheim Museum did in Bilbao hiring Frank Ghery. Culture and entertainment are contemporary city's creative force as they were before industrial era.

Keywords: architecture, culture space, contemporary city

To informacja (już nie produkcja) jest siłą napędową gospodarki poprzemysłowej. Miasto ma do siebie przyciągać ludzi wykształconych, o wysokich kwalifikacjach, co stwarza zapotrzebowanie na wysokiej jakości rozrywkę i dobrą kulturę.

Okazję do powstawania miejsc rozrywki i kultury stanowią w szczególności tereny zajmowane dotąd przez zakłady produkcyjne i towarzyszącą im infrastrukturę komunikacyjną. Przestrzeń przemysłowa miasta ustępuje miejsca przestrzeni ludycznej. Zamiana budynków fabrycznych na muzea, czy centra handlowe stała się już symboliczną oznaką zmierzchu funkcji produkcyjnych w metropoliach. Przykła-

dem takiego procesu mogą być cztery ogromne gazometry na terenie przemysłowej wiedeńskiej dzielnicy Simmering, o których miasto przypomniało sobie w 1999 roku. Te ceglane kolosy o charakterze architektonicznym, którego nie powstydziliby się budynki użyteczności publicznej w centrum miasta, z bogatym detalem i konsekwentną stylistyką architektury końca dziewiętnastego wieku, magazynowały paliwo konieczne do oświetlenia miasta funkcjonując do 1986 roku przez niemal czterdzieści lat. Do wykonania projektu przebudowy zostali zaproszeni czterej architekci: Jean Nouvel, pracownia Coop Himmelb(l)au, Wilhelm Holzbauer i Manfred

* Kozień-Woźniak Magdalena, dr inż. arch., Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Instytut Architektury Publicznej, Zakład Architektury Użyteczności Publicznej.

Wehdorn. Każdy z nich miał wprowadzić nową funkcję do jednej z wież. W wieży A przeznaczonej dla renomowanego budownictwa mieszkaniowego wprowadzono dziewięć jednakowych, oddzielonych od siebie elementów koła. Do wieży B dobudowano budynek w formie płaskiej tarczy. W wieży C umieszczono biura na stopniowanych z dołu do góry kondygnacjach, a wieżę D zabudowano w formie gwiazdy mercedesa. Cztery zbiorniki połączono pasażem handlowym. Adaptację ukończono w 2001 roku. Obecnie w zespole zwanym G-Town mieści się zarówno sala koncertowa dla ponad trzech tysięcy widzów, jak i biura, apartamenty, miejskie archiwum, kina, restauracje, centrum handlowe, podziemne parkingi. Zespół odwiedza ponad dwanaście tysięcy ludzi dziennie. Przedsięwzięcie okazało się komercyjnym sukcesem, co spowodowało, że wokół zaczęły powstawać kolejne zespoły i budynki biurowe, mieszkalne, handlowe, a nawet hotele. Cztery dawne zbiorniki na gaz stworzyły od nowa całą dzielnicę.

Gazometry utraciły swój surowy, przemysłowy charakter. Jednak skala ceglanych walców o kilkudziesięciometrowej średnicy jest nadal imponująca. Cztery wielkie zbiorniki i zakrzywiona tarcza przystawiona do jednego z nich zwiastują ciekawy początek. Rozczarowanie nadchodzi jednak szybko. Zaczyna się od poszukiwań wejścia. Gazometry posadowione są na zielonych skarpach wyposażonych jedynie we wjazdy do parkingów. Na podstawową kondygnację mieszczącą przeszklone dziedzińce zbiorników połączone pasażem dostać się więc można jedynie łącznikiem zawieszonym nad drogą, po wejściu do znajdujących się w sąsiedztwie obiektów. Po dotarciu do wnętrza okazuje się ono ciasne i ciemne. Szklane zadaszenia dziedzińców przytłacza maszynowa zabudowa zbiorników. Przestrzeń po kilku latach funkcjonowania przypomina raczej otoczenie dworca kolejowego niż ekskluzywne centrum. Powodem tej degradacji może być konkurencja, jaką stworzyła otaczająca zespół zabudowa, która powsta-

ła na fali jego popularności. Mogła ona być też oczywistym następstwem błędu, jakim z założenia było stworzenie zamkniętego, zorientowanego tylko na wnętrze i nieelastycznego układu.

Gazometry są też przykładem zerwania współczesnego miasta z typowym modelem, w którym superstruktura była prywatna, a publiczne były przestrzenie zewnętrzne. Tradycyjna przestrzeń publiczna stanowiła centrum miasta, jego „obszar kulturowy”, ulice ze sklepami, place z różnymi wydarzeniami. Dla mieszkańca przestrzeń ta traktowana była jak sfera wolności, gdzie mógł czuć się swobodnie. Zjawisko przestrzeni publiczno-prywatnej – takiej jak w wiedeńskich gazometrach pozbawione jest tego atrybutu wolności. Tu przestrzeń prywatna „użyczana” jest tylko przestrzeni publicznej. Tu rządzą ściśle reguły i ograniczenia, którym należy się podporządkować. Nie powoduje więc rozszerzenia publicznie dostępnych obszarów miasta, ale przeciwnie komercjalizację prawdziwych przestrzeni publicznych.

Zapotrzebowanie na przestrzeń ludyczną doprowadza do tego, że miasta zaczynają konkurować jakością oferty kulturalnej i rozrywkowej, która ma przyciągać nowych mieszkańców. Jedną z metod rywalizacji jest zapraszanie sławnych architektów do realizacji prestiżowych obiektów. Architekci ci odgrywają w masowej kulturze rolę gwiazd – mają przyciągać publiczność. Mają też dać gwarancję realizacji wybitnego i oryginalnego dzieła architektonicznego, które opisywane i dyskutowane stanie się w końcu symbolem miejsca, niekiedy miasta czy kraju. Nikt nie słyszał przecież o przemysłowym mieście Bilbao zanim nie powstało Muzeum Guggenheima. Przez ostatnie kilkanaście lat miasto to chyliło się ku upadkowi. Zainwestowano więc ogromny kapitał, aby przemienić Bilbao w nowoczesne miasto. Miliardy euro kosztowały plany budowy lotniska, portu, mostów oraz linii kolejowych. Na początku lat 90. rząd baskijski rozpoczął współpracę z Fundacją Guggenheima,

Gazometry wiedeńskie, wieża B – rozbudowa Coop Himmelblau, fot. aut.



której efektem był nowy oddział nowojorskiego muzeum. Dla realizacji idei mającej kosztować ponad sto milionów euro sprowadzono gwiazdę architektury – Franka Gehry’ego. Architekt, operując falującymi powierzchniami stworzył ogromną budowlę, wyglądającą jakby była owinięta folią aluminiową. Gładkie, ciągłe formy w stali i wapieniu płyną w kierunku centralnego punktu, aby wylać się kwiatowymi płatkami. Rezultatem jest rodzaj dwuznacznej architektury, złożonej w sobie inaczej niż szklane pudło określające modernistyczny sposób widzenia przezroczystości. Są tu refleksy refleksów, samopodobieństwo kryształów, szklane fasady, z przecięciami tworzącymi wirtualny obraz, który roztrząskuje się na warstwowe fragmenty. Widoki są częściowo osłonięte ścianami światła, prowadzącymi wzrok ku rampom i dachowym tarasom, które z kolei przekazują go krajobrazowi. Ten obraz sprawia wrażenie, że zaraz się poruszy i spłynie niczym statek do rzeki, która również została włączona w projekt założenia. Muzeum nie próbuje dominować nad przemysłową zabudową miasta, a idealnie się w nią wkomponowuje. Z jednej strony budowla opada do rzeki, 16 metrów poniżej poziomu ulicy, a z drugiej wychodzi na główną ulicę miasta. Muzeum Guggenheima

sprawiło, że Bilbao zmieniło się nie do poznania. Tylko w ciągu pierwszego roku funkcjonowania przyczyniło się do powstania 3,8 tysięcy nowych miejsc pracy. Bezrobocie spadło z 28 proc. do poziomu poniżej 8 proc. Ilość międzynarodowych turystów w Kraju Basków wzrosła o 2 mln rocznie. Turyści przybywają nie tylko na wystawy, a przede wszystkim po to, by obejrzyć cud architektury stworzony przez Gehry’ego – takiej budowli nie ma nigdzie na świecie. Następstwa gospodarcze budowy Muzeum Guggenheima określono mianem „Efektu Bilbao” – błyskawicznego ożywienia ekonomicznego będącego wynikiem inwestycji kulturalnej.

Należy zatem zgodzić się z socjologami, którzy w kulturze i rozrywce widzą kreatywną siłę współczesnego miasta. Można uznać to za *powrót do źródeł miejskości, do okresu sprzed epoki industrialnej, która pokryła miasto dymem z kominów fabrycznych i ogłuszyła hukem maszyn, które przez jakiś czas były elementem kultury, inspirując w swoim czasie futurystów zafascynowanych tą potęgą przemysłu* [1], jak twierdzą Bohdan Jałowiecki i Marek S. Szczepański. Do czasów, gdy w miastach powstawały uniwersytety, rozwijała się nauka, budowano katedry, tworzone arcydzieła malarstwa i inne dobra kultury.

PRZYPIS

1 [1] B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, WN Scholar, Warszawa 2006, str. 417.