

Sławomir Łotysz\*

## MIASTO MECHANICZNIE DOSKONAŁE

### MECHANICALLY PERFECT CITY

Dawne wizje miast przyszłości bazowały na głębokim przekonaniu, że gwarancją ich rozwoju i zaspokojenia wszelkich potrzeb ich mieszkańców jest postęp techniki. Rzeczywiście powstanie architektury wysokościowej nie byłoby możliwe bez dwóch istotnych wynalazków: windy i kolei podziemnej – środków transportu zapewniających szybkie przemieszczanie się mieszkańców w pionie i poziomie. Powstała w ten sposób trójwymiarowa siatka, w której, cytując Lewisa Mumforda *każdy kubik przestrzeni jest wykorzystywany w dzień i w nocy. Mechanicznie doskonałe!*

*Słowa kluczowe: wizje przyszłości, architektura przyszłości, postęp techniczny, Lewis Mumford*

The past visions of future cities were based on strong believe, that development of technology would provide anything the city's citizens could imagine. The inventive genius would be a cure for any problem of industrial society. In fact the city of skyscrapers is based on two mayor inventions: elevator and subway, securing respectively vertical and horizontal high speed transportation. Those inventions created a three-dimensional pattern in which – using Lewis Mumford words – *every cubic foot of space is used day and night. Mechanically perfect.*

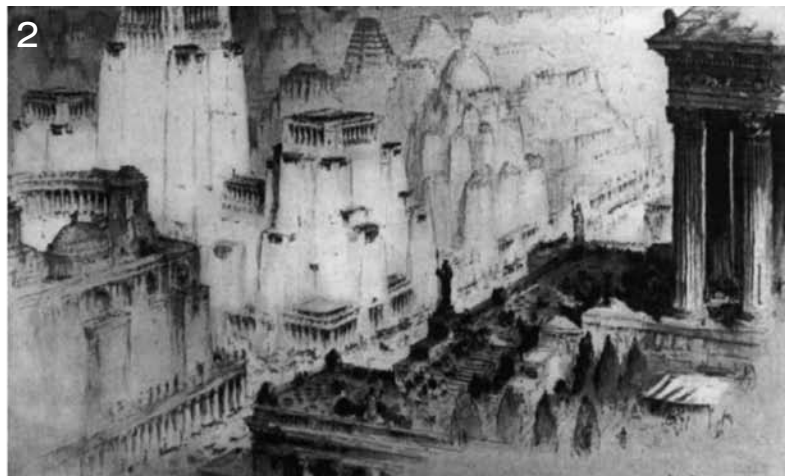
*Keywords: visions of future, future architecture, progress of technology, Lewis Mumford*

Tytułem wstępu warto przywołać satyryczny rysunek, jakim budownictwo wysokościowe skomentował wybitny krytyk architektury pierwszej połowy XX wieku, Lewis Mumford. Lilipucia postać na dachu wieżowca mówi: *Tak, proszę pana, to jest miasto przyszłości! Dwustupiętrowe drapacze chmur! Powietrze tłoczone z prowincji. Każdy kubik przestrzeni wykorzystywany dzień i noc. Mechanicznie doskonałe! Wspaniałe!* – odpowiada druga postać – *ale czy ktoś tu mieszka?* Parodia miasta mechanicznie doskonałego w wykonaniu Mumforda to odpowiedź

na wizje Corbetta i Ferrisa. Nowy Jork przełomu tysiącleci miał oszałamiać ogrodami na tarasach niby-ziguratów, zupełnie jak wiszące ogrody Semiramidy. Miasto pięło się w górę. Wizje Manhattanu jako sztucznego masywu poprzecinanego kanionami ulic, oplecionego wiaduktami kolejowymi na wielu poziomach, z dziesiątkami mostów przerzuconych nad okalającymi go rzekami zagościły na deskach kreślarskich architektów i na okładkach popularnych żurnali, w albumach i na pocztówkach. Nad miastem nieodłączne samoloty i sterowce, zupełnie jak w wi-

\* Łotysz Sławomir, dr inż. arch., Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Instytut Budownictwa.

1. Mumford Lewis: *Yes, Sir, that's the City of The Future!* („Survey”, 15.12.1925) 2. Ferriss Hugh: *An Imposing Glimpse of New York as it Will Be Fifty Years Hence* („Vanity Fair”, 2.1924) 3. *New York as It Will Be in 1999* („New York World”, 31.12.1900) 4. King Moses: *Future New York*, „The city of Skyscrapers” (pocztówka z lat 20. XX w. – zbiory własne)



zjach tworzonych przez europejskich modernistów. Kształt miasta przyszłości wyznaczała nie tylko wyobraźnia architektów – ta przecież nie ma granic. Równie bezgraniczna była wiara i ufność w technikę. To maszyny miały umożliwić realizację tych wizji. Epoka drapaczy chmur nie byłaby możliwa bez windy i metra. Świat ujrzał pierwszy działający dźwig osobowy w 1854 roku podczas nowojorskiej wystawy przemysłowej. Winda otworzyła przez architektami i inwestorami zupełnie nowe możliwości. Najlepiej określił to wiodący dziewiętnastowieczny krytyk architektury Barr Ferree: *Wertykalna architektura byłaby niemożliwa przede wszystkim bez windy (...) czyniącej dwudzieste piętro równie łatwo dostępnym jak drugie. Bez windy stracilibyśmy najważniejszą korzyść z budowy wysokiego budynku. Jego górne piętra byłyby tak niedostępne jak szczyty gór.* Choć drapacze chmur narodziły się w Chicago, a pierwsze metro zbudowano w Londynie, to Nowy Jork stał się wkrótce liderem w obu dziedzinach. Kolei podziemnej doczekał się dopiero na początku XX wieku, ale dość szybko nowojorskie metro stało się najbardziej rozbudowanym systemem tego typu na świecie. To na Manhattanie Hunt, Flagg, Le Brun, Gilbert czy atelier McKim, Mead&White tworzyli podstawy technologii drapaczy chmur. Biurowce firm ubezpieczeniowych Equitable Life Assurance i Metropolitan Life Insurance, Singer Tower i Woolworth Building wyznaczyły nowe standardy dając podstawy przyszłym dziełom jak Chrysler czy Empire State Building.

W latach II wojny światowej Lewis Mumford, niezmiennie przeciwny idei architektury wertykalnej, zyskał dla swoich poglądów nieoczekiwanego sojusznika. Zagrożenie bombardowaniami stanowiło młyn na wodę jego i innych zwolenników decentralizacji. Wśród nich był także Frank Lloyd Wright ze swoją koncepcją Broadacre City z 1934 roku. Mumford natomiast odgrzewał pomysł zastąpie-

nia wielkiej metropolii skupiskiem miast liczących najwyżej 300,000 mieszkańców. Podstawą promowanego przez niego tzw. rozwoju regionalnego miał być samochód osobowy. W pierwszych latach masowej motoryzacji Mumford wysunął tezę, że ten wynalazek sprzyja raczej rozrzedzaniu skupisk ludzkich niż koncentracji mieszkańców w wielkich metropoliach. Dziś wiemy jak bardzo się mylił. W „jego” mieście nie było miejsca na metro. Samo zaistnienie potrzeby uruchomienia takiego środka transportu stanowiło dowód niewłaściwego funkcjonowania organizmu miejskiego i niedoskonałości planu, na jakim miasto się opiera. Mumford uważał, że metro było niezbędne tylko w niedoskonałym mieście, a jego istnienie czyniło to miasto jeszcze bardziej niedoskonałym. Budowa kolei podziemnej podnosiła wartość gruntów na obszarach miejskich, które obsługiwała. Dążąc do maksymalizowania zysków z posiadanych parceli inwestorzy budowali wyższe budynki, a coraz większa liczba zatrudnionych w nich pracowników docierała tam właśnie metrem. W efekcie istniejący system transportowy okazywał się niewydolny i niezbędne były kolejne linie komunikacyjne. Paradoksalnie, to właśnie w Nowym Jorku jeszcze pół wieku wcześniej obawa przez spadkiem wartości terenów położonych wzdłuż miejskich linii kolejowych była jednym z powodów opóźnienia budowy takiej sieci. Wpływowi posiadacze nieruchomości przy Broadwayu blokowali wszelkie inicjatywy zmierzające w tym kierunku. Obawiali się, że sąsiedztwo linii kolejowej prowadzonej na wiaduktach będzie naruszać prywatność mieszkańców zajmujących wyższe kondygnacje, będzie zasłaniać światło oraz utrudniać dostęp do posesji. Surowa forma stalowej konstrukcji nośnej wiaduktów oszpeci eleganckie pierzeje tej ekskluzywnej ulicy. Równie zażarcie protestowano przeciwko ewentualnym tunelom pod tą arterią. Tym razem miało to zagrozić bezpieczeń-

stwu zazwyczaj płytko posadowionych budynków. Skuteczny lobbing w miejskim ratuszu i rządzie stanowym doprowadził nawet do ustanowienia prawa zabraniającego jakichkolwiek inwestycji w dziedzinie transportu na Broadwayu poniżej wysokości 34<sup>th</sup> Street. Każdy zdawał sobie sprawę, że kolej miejska jest niezbędna, byleby tylko nie biegła pod jego oknami. Opozycja mieszkańców innych ulic była zdecydowanie mniejsza i prace ruszyły końcu lat 60. XIX wieku. W ciągu kilkunastu lat sieć wiaduktów oplótła Nowy Jork. Konstrukcje ze stali przesłoniły słońce wzdłuż Drugiej, Trzeciej, Szóstej, Ósmej i Dziewiątej Alei. Mieszkańcy tych sztucznych kanionów klęli na swój los, na mrok i hałas, ale i błogosławili żelazne konie, które co kilka minut z hukiem przetaczały się nad ich głowami. Podrzędne ulice zamieniły się w atrakcyjne miejsce do robienia dochodowych biznesów i przejęły rolę osi, wzdłuż których rozwijała się metropolia. „W 15 minut na Harlem” brzmiało hasło inżynierów i polityków nowojorskich w tamtym czasie. Miasto rozrastało się w sposób wyjątkowy, w tempie nie mającym precedensu, a szybka kolej miejska miała być lekarstwem na wszystkie doczesne bolączki wieku przemysłowego. Zatłoczone dzielnice południowego Manhattanu stanowiły dżunglę, w której zakłady przemysłowe, biurowce, wielkie domy towarowe przeplatały osiedla robotnicze zatłoczone w niewyobrażalny sposób. Szybka kolej miejska mogła przyczynić się do poprawy kondycji zdrowotnej mieszkańców Dolnego Manhattanu. Mogli oni przenieść się w zdrowsze okolice na północy wyspy a nawet dalej, na Harlem i Bronx, i wciąż mogli dojeżdżać do swoich miejsc pracy w rozsądnym czasie i za przystępną cenę. Ta wiara w technikę a przede wszystkim w rolę, jaką może odegrać komunikacja, nieobca też była wyznawcom idei socjalizmu utopijnego. Saint Simon wierzył, że kolej spowoduje zanik granic dzielących ludzi. Znikną

narody i państwa, powstanie jedna wielka rodzina człowiecza. Także utopijne teorie architektoniczno-społeczne Garniera, Le Corbusiera żywiły się techniką i jej zdobyczami. Pasma parku, mieszkań, zieleni i fabryk w mieście liniowym Milutina byłyby martwe bez kolei biegnącej przez całą długość projektowanego molocha.

Podstawą miasta doskonałego jest doskonały transport. Miasto „piesze” mogło rozrastać się najwyżej do 12 km średnicy. Konie sprawdzały się do 25 kilometrów. Przy środkach transportu osiągających 50 km/h miasto mogło już obejmować obszar równy 1/5 powierzchni Belgii. Ale dlaczego tak powoli? Wizjonerzy przełomu wieków stawiali raczej na 160 km/h i więcej. W ich wyobrażeniu Londyn AD 2000 miał znajdować się w zasięgu dojeżdżających codziennie do pracy z dowolnego miejsca w Anglii czy Walii. Aktywny mieszkaniec Nowego Jorku czy Filadelfii miał mieć w swoim zasięgu każdy punkt w pasie ciągnącym się od Bostonu do Waszyngtonu. W sukurs miały im przyjść takie wynalazki jak – wtedy jeszcze nierealny – elektrowóz z Edison Electric Light Co. pokonujący 130 kilometrów między Nowym Jorkiem a Filadelfią w pół godziny, czy też kontrpropozycja zazdrosnego Williama Le Vana, którego wyimaginowana kolej pneumatyczna miała skrócić ten czas do 20 minut. Dziś Metropolis stało się faktem. Northeast Corridor to pas niemal ciąglej zabudowy ciągnącej się od Bostonu, przez Nowy Jork i Filadelfię po Waszyngton, ale dawno już porzucono nadzieje na szybką komunikację, która uczyniłaby tę metropolię jednym organizmem, miastem mechanicznie doskonałym. Porzucono nadzieje, o które tak łatwo było w wieku dziewiętnastym, wieku bezgranicznie ufny w możliwości techniki, wprost nią zauroczonym. Z centrum Nowego Jorku czy Filadelfii w 20 minut nie da się dotrzeć nawet na lotnisko. Ani metrem potępianym przez Mumforda, ani tym bardziej gloryfikowanym przez niego samochodem.

## BIBLIOGRAFIA

- Areas of Future Cities*, Scientific American, 22.06.1901, s. 393.
- Brooks M. W., *Subway City: Riding the Trains, Riding New York*. Nowy Jork 1997.
- Łotysz S., *Początki kolei miejskiej na Manhattanie*, [w:] *Teknika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości*, Wrocław 2004, s. 54–63.
- Mayer H. M., *Moving People and Goods in Tomorrow's Cities*, Annals of American Academy of Political and Social Science, Vol. 242, Building the Future City, 11.1945, s. 116–128.
- Stern R. A., Mellins T., Fishman D., *New York 1960: Architecture and Urbanism Between the Second World War and the Bicentennial*, Nowy Jork 1995.
- Trybuś J., *Minus Jeden*, Architektura & Biznes, 6.2004, s. 66–67.
- Wujek J., *Mity i utopie architektury XX wieku*, Warszawa 1986.
- Yablon N. W., *The Metropolitan Life in Ruins: Architectural and Fictional Speculations in New York, 1909–19*, American Quarterly, Vol. 56, nr 2, 6/2004, s. 309–347.