

DIRK HANSEN*

ARCHITEKTURA „NIESPIESZNA”

"SLOW" ARCHITECTURE

Streszczenie

W czasach gdy miasta miazdzą bomby i buldożery należałoby spojrzeć na architekturę w sposób nowy i ogólny pod kątem nadchodzących zmian klimatycznych. Krótko mówiąc, jest nam potrzebna nowa architektura – architektura bardziej zrównoważona pod względem społecznym i ekonomicznym, nie zaś konfrontacyjna, jak w Szanghaju, Mombasie, Dubaju, Nairobi czy Meksyku lub nieco bliżej – w Paryżu, Londynie, Berlinie, Warszawie, Moskwie. Potrzebna nam architektura „niespieszna”, która narzucana jest nie przez superszybkie pociągi TGV, odrzutowce czy land rovery, lecz przez pieszych, rowerzystów, tramwaje, autobusy – innymi słowy, przez możliwość poruszania się, dzięki której mamy architekturę pod ręką – możemy jej dotknąć, poczuć ją, zajrzeć w nią.

Słowa kluczowe: architektura, społeczeństwo, kontekst

Abstract

At a time when cities are pulverised either by bombs or bull-dozerers it is appropriate – if not urgent – to look at architectural developments anew, and in general because of the climatological changes pending. In short, we need a new architecture. An architecture more socially and economically sustainable. Not an architecture of confrontation like in Shanghai, Mumbai, Dubai, Nairobi or Mexico City or nearer home in Paris, London, Berlin, Warszawa, Moscow. We need a kind of "slow" architecture not determined by TGVs, easy jets or land rovers but by pedestrians, cyclists, trams, buses, in general by a mobility which gives us an architecture at our shoulder, to be touched, smelled, open to be looked into.

Keywords: architecture, society, context

* PhD, Dirk Hansen, Berlin.

W czasach gdy miasta miażdżą bomby i buldożery należałoby spojrzeć na architekturę w sposób nowy i ogólny pod kątem nadchodzących zmian klimatycznych. Krótko mówiąc, jest nam potrzebna nowa architektura – architektura bardziej zrównoważona pod względem społecznym i ekonomicznym, nie zaś konfrontacyjna, jak w Szanghaju, Mombasie, Dubaju, Nairobi czy Meksyku lub nieco bliżej – w Paryżu, Londynie, Berlinie, Warszawie, Moskwie.

Potrzebna nam architektura „niespieszna”, która narzucana jest nie przez superszybkie pociągi TGV, odrzutowce czy land rovery, lecz przez pieszych, rowerzystów, tramwaje, autobusy – innymi słowy, przez możliwość poruszania się, dzięki której mamy architekturę pod ręką – możemy jej dotknąć, poczuć, zajrzeć w nią.

Zewsząd dobiegają narzekania na stan architektury. Tak jak w przypadku narzekań na cały świat, epidemie, powódzie i wojny, dużo się mówi, dużo się pisze, lecz niewiele robi. Do działania potrzebna jest nam bowiem jakaś katastrofa. Nie inaczej dzieje się w miastach, gdzie mieszka lub będzie mieszkać większość ludzi. Dwadzieścia lat temu postawiłem śmiałą tezę: architektura jest martwa. Nie ma już dla niej miejsca, gdyż zawsze przychodzi zbyt późno. Szybsze są bomby i buldożery. Wszelkie powojenne starania w zakresie odnowy miasta w Europie zostały zniszczone przez neoliberalną politykę Żelaznej Damy.

Miasta stały się miejscem nagromadzenia molochów przemysłowych, handlowych i kulturalnych, rozsianych wśród drapaczy chmur, budynków mieszkalnych, willi, zaśmieconych podwórek. Wszystko to, otoczone gęstą siecią autostrad i linii lotniczych, pochłania ogromne ilości energii i niszczy środowisko naturalne.

Architektura musi „zadziałać wspak”. Świat wokół nas pędzi na oślep. Architektura musi zwolnić tempo. Musi zejść na poziom człowieka, poziom oka. W tym kontekście działa teraz tylko architektura slumsów w Nairobi, Rio de Janeiro czy Mombasie.

Nie wierzę w odnowę architektury poprzez używanie jej jako tła dla artystów tworzących instalacje megawideo (np. Doug Aitken i Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Nowym Jorku). Miasta są dezintegrowane przez nowoczesne konstrukcje, które mają tworzyć nową formę miejskości. Jest to miejskość przeznaczona dla samochodów. Można ją zrozumieć tylko w odniesieniu do szybkości. Galerie Tate Modern czy Guggenheim najlepiej zwiedzałoby się na rowerze. Pieszych w ogóle nie bierze się pod uwagę. Współczesny świat to jeden wielki Disneyland, w którym człowiek przenosi się z jednego zdarzenia do następnego. Zapomina się w nim o zwykłych ludziach, matkach z dziećmi, osobach na wózkach inwalidzkich, o każdym, kto nie może sobie pozwolić na szybkość w kontakcie z megamiastem.

O szybkości, przyspieszeniu, ruchu pisał już Benjamin, pisał Virilio, pisali inni. Nie ma sensu powtarzać ich opinii. Architektura po raz ostatni harmonizowała z mobilnością większości uczestników świata miejskiego w latach 20. i 30. ubiegłego stulecia, kiedy Le Corbusier z dumą parkował samochód przed świeżo zaprojektowanym budynkiem. Kiedy stacje benzynowe wyglądały jak Porsche. Kiedy kina wychodziły na ulice, by przyciągać uwagę przechodniów.

Dzisiejsza architektura dopasowuje się do wymagań samochodów, ale nie myśli się o człowieku, o wyjazdach i dojechaniu do celu, wysiadaniu i wsiadaniu do samochodu. Chce się wszystko ukryć głęboko pod ziemią. Istnieje świat technologii i świat natury. Brak tu harmonii. Trudno. Ale zamiast ścigać się z własnym cieniem, budując coraz wyżej, więcej, szykowniej, tracąc kontakt z realiami społeczno-ekonomicznymi, ekologicznymi i duchowymi, architekci powinni zacząć poszukiwać nowego rodzaju harmonii.

Mając świadomość nadchodzących katastrof ekologicznych, twórcy architektury powinni się zatrzymać, przysiąść na chwilę zamiast prowadzić odwieczną wojnę z konkurentami i biegać z najnowszymi projektami po coraz liczniejszych wystawach (*slow ford, slow ravel, slow cities*).

Jak zwolnić? Słyszymy od pewnego czasu hasła, które próbują przywrócić równowagę życiu w przyszłości: „wolne jedzenie”, „wolne podróżowanie”, „wolne miasta”, więc idea ogólnego spowolnienia nie jest niczym nowym. W architekturze przeszłości pojawiały się liczne próby zwalniania tempa. Być może architektura zawsze starała się zatrzymać czas, ująć go, dosłownie go zabetonować.

W XIX w. eksperymentowano ze stylami, w XX w. – z przyrodą, ze stalą i betonem, ze światłem i przestrzenią. Pojawili się Aldo Rossi, Christopher Alexander, Hundertwasser, nie wspominając o Hitlerze, Mussolinim czy Stalinie. Jednak w pewnym sensie architekci albo się spóźniali, albo zbyt przyspieszali, ich wizje pojawiały się zbyt wcześnie lub inaczej nie nawiązywały dialogu z otaczającym światem. Świat nigdy się nie liczył. Zapominano o procesach demokratycznych. Współczesne namiastki demokracji budzą żal. Nie rozumie się, że Lidl, Plus i Aldi oparte są na tych samych, nienowych wzorcach.

Musi istnieć jakieś wyjście. Jakiś sposób przywrócenia architekturze bardziej ludzkiego wymiaru. Przede wszystkim musimy pamiętać o wszystkich architektach, którzy próbowali pracować nad miejskim środowiskiem z ludzką wrażliwością. W Niemczech byli to m.in. Fritz Schumacher z Hamburga i Martin Wagner z Berlina, ostatni twórcy, którzy równoważyli architekturę z mobilnością. Scharoun z Berlina jako pierwszy zapomniał o tworzeniu harmonii między architekturą a możliwością poruszania się w mieście.

Musimy też zachować w pamięci tych, którzy już dawno temu ostrzegali przed dekonstrukcją ekologii świata i ekologii miasta, szczególnie Ivana Illicha i Alexandra Mitscherlicha. Zapomina się też o cichej i wytrwałej pracy setek kobiet i mężczyzn, którzy nikną w cieniu primadonn, megagwiazd i najwyższych wież. Wymownym przykładem z ostatniego okresu jest nowy budynek głównego dworca kolejowego w Berlinie, zaprojektowany przez Meinharda von Gerkana. Nie pomyślano tu o niczym, co powinno tworzyć miejskie, ludzkie warunki podróżowania, oczywiście z wyjątkiem biegu pociągu. Wejścia, przejścia, kasy biletowe, przechowalnie bagażu, windy, toalety, ławki, światła, sufit itd. – wszystko kryje się między identycznymi sklepami bez wyrazu. Mówi się o stworzeniu mikromiejskości, a tak naprawdę powstał tu świat „między słowami”.

Spowolnienie wiąże się też z pamięcią o starych książkach Sittego, Baumeistera i Stübbena oraz słownikach architektury w rodzaju „Pattern Language” Christophera Alexandra. Czasem lepiej posiedzieć w bibliotekach niż gnać do Chin. Niespieszna architektura to według mnie pokora, empatia wobec dni minionych, wobec dzisiejszych czasów, wobec przyszłości. Tkanka miejska, którą podziwiamy w Barcelonie, Pradze, Amsterdamie czy Krakowie, działa na nasze zmysły, jest tuż obok nas, możemy do niej zaglądnąć, dotknąć jej, poczuć ją, oprzeć się o nią. A czy można przytulić się do Tesco?

Naiwnością byłoby zakładanie, że sama tylko „architektura niespieszna” (*slow architecture*) przywróci równowagę środowisku miejskiemu. Siły, które oddziałują dziś w Mombasie, Szanghaju czy Dubaju nie pozostawiają zbyt wiele miejsca dla tego, co „małe”, „proste”, „zielone” czy „ludzkie”.

Stoimy dziś przed wielką szansą. Świat uświadomił Chińczykom, Amerykanom, Hindusom i Rosjanom groźbę katastrof ekologicznych. Ruch Zielonych walczy z kapitalistyczną machiną, która jest przyczyną naszego narzekania. Architektura musi podjąć nowe wyzwania i podejść do nich w podobny sposób, jak producenci zdrowej żywności czy dostawcy energii alternatywnej. Musi odejść od modelu architektonicznego silosu odrażającego bogactwa w Dubaju czy w jakimkolwiek innym mieście świata.

Laments about the state of architecture are many. As with ones about the state of our world in general, epidemics, floods and wars, a great deal is being written but not very much is done. At least we have to have a catastrophe first before action is initiated. So it is with the city wherein most of the world's population will live soon or is already doing so. In this respect I suggested twenty years ago that architecture is dead. There is no purpose for it anymore since it comes always too late. Bombs and bulldozers are speedier. All the strenuous efforts after World War II to recapture the urbanity just of Europe have been undermined by neo-liberal Thatcherite policies.

The cities have become an agglomerate of industrial, commercial and cultural malls, sprinkled in between Foster's et al skyscrapers, developers' housing, Roman villas, garbaged yards. This is all encased in a string of motorways, serviced by thousands of planes circling above it. All of it wasting vast amounts of energy whilst deflowering the world again and again.

To address all this, architecture has to be put in reverse. Most of it aligns itself or tries to follow breathlessly these forces. Architecture has to slow down. It has to come back to a humane level, to eye level. In this sense the only architecture being done now is that by the slum dwellers of Nairobi, Rio de Janeiro or Mumbai.

It is to my mind no solution to enliven the city by using the architecture as a foil for media-artists with their mega-video installations like Doug Aitken has recently done with the Museum of Modern Art in New York. Cities are presently deconstructed by light-shows, Ferris wheels or Gehrys believing that we have a new urbanity here. It is a urbanity for the motor car. Only with some speed is this really to be comprehended. A Tate Modern, a Guggenheim is best be negotiated on a bike. The pedestrian is forlorn. It is a Walt-Disney-Land where one is shuffled about from event to event. The urbanity of the flaneur or just of the little woman or man, the pram-pushers, the wheelchair riders, of anyone who cannot purchase the necessary speed to make contact with this mega-urbanity is forgotten.

About speed, acceleration, movement much has been written from Benjamin to Virilio. There is no need to repeat this here. For architecture we can observe that the last time architecture was in harmony with the mobility of nearly all participants in the urban world were the twenties/thirties of the last century. When Le Corbusier was proud to park his Voisin car in front of his and others' buildings. When petrol stations looked like Porsches. When cinemas looked into the streets to catch the passer-by.

Architecture today is arranged to accommodate the motor-car only but not as to make the arrival, leaving the car, the departure part of the designs. One has the feeling that one wants to hide it in deep caverns underneath. There is one world of technology and another. The harmony is gone. That is good so. But instead of chasing architectural glories by building higher and higher, bigger and bigger, glitzier and glitzier, more and more so that there is no link anymore to socio-economic, ecological, spiritual realities architects ought to consider to develop new harmonies.

In the light of pending ecological catastrophes architects need to stand still, to sit for a moment on the sofa instead of playing war with each other, to chase for outraging ideas to be exhibited in the ever-increasing numbers of biennales.

How can the slowing down be reached? There are now several movements which try to create more balance in our future lives, "slow food", "slow travel" or "slow cities". So the idea of a general slow-down is not new. In architecture though we have numerous attempts of this in the past. May be architecture always tried to stop time, to encapsulate it, to concrete it literally.

The 19th century tried it with styles, the 20th century with nature, with steel and concrete, with light and space. There are Aldo Rossis, Christopher Alexanders or Hundertwassers, not to speak of the Hitlers, Mussolinis or Stalins.

But in some sense architects were either too late or too early, or mostly not in harmony with the world around it. This world was never really asked. There were no democratic processes for it. If there are some now than they are pathetic. Otherwise one fails to understand that Lidl, Plus and Aldi sprout all the same teutonically red-roofed sheds.

There has to be an alternative way. A way to encase architecture again within more humane parameters as we have now. First we have to remember all those architects who have attempted to work with a humane sensitivity for the urbane environment. For Germany one could mention i.a. Fritz Schumacher in Hamburg or Martin Wagner in Berlin, to my mind, the last ones who represented a balance of architecture and mobility. Scharoun in Berlin was the first one who forgot to create a harmony between architecture and movement in the city.

We also have to remind ourselves of all those who have early enough warned of the deconstruction of the world's ecology and the one of the city in particular like Ivan Illich and Alexander Mitscherlich. And there are hundreds of women and men whose work is easily being forgotten since we give only credence to the prima donnas, to the mega-stars, to the ones with the highest tower. A recent example of this attitude is the new railway main station in Berlin by Meinhard von Gerkan. Nothing what an urbane, humane railway travel would be about – except that necessary for running a train – has been thought of: entrances, transfers, ticket offices, luggage facilities, lifts, loos, benches, lights, canopies etc. All is hidden in between enodine shops with no individual thresholds or mark. One pretends to have created a micro-urbanity but has only achieved a world of "Lost in Translation".

Slowing down means also to remember the old books by Sitte, Baumeister and Stübgen or architectural vocabularies as presented in Christopher Alexander's "Pattern Language". One ought to sit more in the architectural libraries instead of chasing of to China. Slow architecture to my mind means a humility, an empathy in face of past, present, and future. That kind of urbanity we so admire in Barcelona, Prague, Amsterdam or Kraków is one of enshrining our senses by architecture close to us, to be looked into, to be touched, to be sniffed in, to lean against. Can we do it with a Tesco?

It would be, of course, naïve to assume that "slow architecture" will be able to re-address the urban in-balances alone. The forces which are at the moment unleashed in Mumbai, Shanghai or Dubai do not allow very much space for the "small", "simple", "green" or "humane".

But we have a chance now. At last the world has woken up bar China, the USA, India and Russia to pending ecological catastrophes. And there is already within the green movements political substance to combat the capitalist property-roulette which is the cause of all our lamentations. Architecture has to encompass this in the same way as bio-food manufacturers or alternative energy suppliers. It has to step away of the architectural silos of obscene wealth in Dubai or elsewhere.

Bibliografia – Bibliography

- [1] Różewicz T., *Stara kobieta wysiaduje. Sztuka w dwóch aktach*, 1968.
- [2] Bogdanovic B., *Die Stadt und der Tod*, eseje, Klagenfurt/Salzburg 1993.
- [3] Krolow K., *Im Gehen*, Frankfurt nad Menem 1985.
- [4] Muthesius E., *Der letzte Fussgänger oder die Verwandlung unserer Welt*, München 1960.
- [5] Bernoulli H., *Die Stadt und ihr Boden*, Erlenbach, Zurich 1946.
- [6] Virilio P., *L'horizon négatif*, Paris 1984.
- [7] Rötzer F., *Die Telepoli*, Urbanität im digitalen Zeitalter/Berlin 1995–1997.
- [8] Heron L. (red.), *Streets of Desire, Women's Fictions of the Twentieth-Century City*, London 1993.
- [9] Pamuk O., *Istanbul, Memories of a City*, London 2005.
- [10] Mehta S., *Bombay, Maximum City: Lost and Found*, New York 2005.