

Bartłomiej GUTOWSKI

MIASTO IDEALNE NA DZISIEJSZE CZASY

U podstaw kształtowania miast idealnych, zarówno projektowanych w nowożytności, jak i powstających w pierwszej połowie wieku dwudziestego, leży przekonanie, że odpowiednie ukształtowanie przestrzeni, wynikające z przekroczenia przypadkowości i chaosu, przyczyni się do formułowania nowych, lepszych modeli życia. Porządek, który w sferze materialnej wprowadza miasto idealne, staje się istotnym elementem budowania ładu społecznego i moralnego, mającego zapewnić ludziom szczęście.

Nie jest możliwe zbudowanie uniwersalnej koncepcji miasta idealnego współczesności, która nie byłaby kolejną urbanistyczną lub społeczną (czy też urbanistyczną i społeczną) utopią. Wydaje się, że pomimo różnorodności i oryginalności rozwiązań stosowanych współcześnie¹ w realizowanych lub projektowanych koncepcjach układów miejskich i w czysto studyjnych modelach odnaleźć można wspólne elementy. Dają się one zasadniczo sprowadzić do kilku punktów. Ich zestawienie nie przyniesie prostej wizji miasta doskonałego, może jednak wskazać, oprócz konkretnych rozwiązań, wartości kluczowe dla współczesnego myślenia o mieście. Dla przybliżenia zagadnienia miast idealnych współczesności istotne jest odróżnienie „twardych” projektów budowy nowej struktury miasta od ich „miękkich” odpowiedników, skupiających się na wybranej dziedzinie i mających na celu stworzenie warunków umożliwiających poprawę jakości życia. Te pierwsze stanowią całościową utopijną wizję. Te drugie wpisane są właściwie we wszystkie projekty architektoniczne i urbanistyczne, ale też i społeczne. Wydaje się, że „twarde” projekty nie mogą doprowadzić do ukształtowania idealnego miasta we współczesnym świecie, tak jak nie zdołały tego dokonać w przeszłości.

W punkcie wyjścia rozważań nad podjętą w tym artykule problematyką należy sprecyzować rozumienie terminu „miasto idealne” oraz wskazać powody niepowodzeń prób realizacji takich miast jako projektów utopijnych. Pozwoli to ustalić, czym ma być miasto idealne dla współczesności². Zadaniu temu poświęcona będzie pierwsza część tekstu. W drugiej przedstawione zostaną kluczowe, zdaniem autora, modele myślenia o mieście współczesnym oraz wybrane

¹ Pojęcie współczesności jest mało precyzyjne, na potrzeby niniejszego tekstu ograniczymy jego zakres do przemian dokonujących się od lat dziewięćdziesiątych dwudziestego wieku.

² Problem z terminem „miasto idealne” wydaje się podobny do problemu z pojęciem utopii. Szczególnie od wieku dziewiętnastego podobieństwo utopii i teoretycznych modeli rozwiązań państwowotwórczych, które były przeznaczone do realizacji, prowadzi – szczególnie w języku potocznym – do zamiennego stosowania terminów „utopia” i „model teoretyczny”.

rozwiązania alternatywne. We współczesnym świecie niewystarczające staje się myślenie o rozwoju urbanistycznym jedynie w perspektywie pojedynczego miasta, regionu, państwa czy nawet kontynentu. Poszczególne koncepcje bowiem przenikają się, a podobne modele mogą być przyjmowane zarówno w Stambule czy Moskwie, jak i w Shenzhen. Dlatego też, poszukując kluczowych trendów, należy przyjąć perspektywę globalną. W tle prowadzonego dyskursu musi stać kwestia jakości życia w mieście. Podejmując problematykę funkcjonowania miasta idealnego, nie można ograniczyć się do krytycznej analizy poszczególnych rozwiązań, lecz należy dążyć do sformułowania – na podstawie tej analizy – odpowiedzi na pytanie o znaczenie modeli takiego miasta we współczesnym świecie. Wydaje się, że jeśli wizja miasta idealnego, sama w sobie utopijna i niemożliwa do realizacji, nie jest traktowana dogmatycznie, może przyczynić się do wprowadzania wielu poprawiających jakość życia rozwiązań. W niniejszym tekście przyjmuję założenie badawcze, że marzenie o mieście idealnym, pomimo rozwoju wiedzy i technologii, pozostaje projektem utopijnym, a próby jego realizacji w rzeczywistości skazane są na niepowodzenie.

Obecnie miasto stało się przestrzenią życia dla większości ludzi na świecie. Z perspektywy europejskiej, gdzie model kultury miejskiej jest dominujący, może wydawać się to oczywiste. Wskutek diametralnej zmiany modeli ekonomicznych w skali globalnej nastąpiła szybka urbanizacja, która spowodowała, że w roku 2010 większość obywateli świata mieszkała już w miastach³. W świetle danych statystycznych pytanie o to, jak kształtować przestrzeń miejską, okazuje się jednym z kluczowych pytań współczesnego świata. Aby podjąć próbę odpowiedzi na nie, należy zrozumieć, czym są współczesne miasta i w jakim stopniu różnią się od organizmów miejskich sprzed stu czy nawet pięćdziesięciu lat. Wiedza ta musi wykraczać poza szczegółowe ujęcia poszczególnych dyscyplin badawczych, może być jednak formułowana wyłącznie na ich gruncie.

MIASTA IDEALNE OD RENESANSU DO PIERWSZEJ POŁOWY DWUDZIESTEGO WIEKU

Marzenie o mieście doskonałym znalazło wyraz w piętnastym wieku w koncepcji miast idealnych, będących odrębnymi założeniami urbanistycznymi. Z dzisiejszej perspektywy możemy je określić jako sytuujące się między

³ Sto lat temu jedynie co piąta osoba na świecie była mieszkańcem miasta. Do roku 1990 mniej niż 40% światowej populacji mieszkało w mieście, od roku 2010 ponad połowa wszystkich ludzi zamieszkuje obszary miejskie, a według prognoz w roku 2050 będzie to aż 70%. Obecnie około 5% populacji stanowią mieszkańcy megapolis, czyli miast, których liczba mieszkańców przekracza dziesięć milionów. Por. *Urban Population Growth* (raport na stronie WHO *Global Health Observatory*, http://www.who.int/gho/urban_health/situation_trends/urban_population_growth_text/en).

utopią a heterotopią, będące jednocześnie modelem, alternatywą, jak i swoistym teatrum. Sposób myślenia, który legł u ich podstaw, niewątpliwie bliski był rozważaniom utopijnym Tomasza Morusa czy Tomasza Campanelli, a w szerszym kontekście – starożytnej, poplatońskiej koncepcji państwa idealnego. Już w utopii Tomasza Morusa, chociaż szczegółowym rozwiązaniom urbanistycznym poświęca on niewiele uwagi, układ miasta stanowił odbicie istniejącego porządku społecznego. Możemy też przypuszczać, że miał się przyczynić do kształtowania tego porządku. Miasta idealne zazwyczaj były projektami teoretycznymi (jak na przykład Sforzinda Filaretego). Niemniej Palmanova, Brielle czy Zamość od początku zaplanowane zostały jako fizycznie istniejące założenia, utrzymane w nowym porządku architektoniczno-urbanistycznym, a przede wszystkim ideowym⁴. Nie tylko prezentują one renesansowe koncepcje urbanistyczne, ale stanowią też wyraz nowego modelu myślenia o człowieku, zmieniając dotychczasowy sposób jego postrzegania. Umieszczenie tych przemian w szerokiej przestrzeni humanizmu jest dość oczywiste, badacze nie są jednak zgodni co do bezpośrednich powodów ukształtowania się projektów utopijnych. Jednym z tych powodów była konieczność przeprowadzenia reformy przestrzeni miejskiej, wynikająca z coraz liczniejszych problemów, jakie niosło życie w mieście średniowiecznym, przeludnionym, chaotycznym i generującym nowe zagrożenia (co w połowie czternastego wieku wyraźnie pokazała epidemia tak zwanej „czarnej śmierci”). Na owe czysto praktyczne powody nałożyły się również przyczyny o charakterze artystycznym i estetycznym, a także politycznym, przede wszystkim zaś zmieniający się obraz świata. Założenia urbanistyczne podporządkowane były nie tyle szczęściu mieszkańców, ile potrzebom i ambicjom politycznym władzy. Czytelny, geometryczny układ miast nie tylko stanowił wyraz humanistycznej wiary w możliwość kształtowania rzeczywistości zgodnie z prawami rozumu, ale też zapewniał właścicielom lepsze kontrolowanie miasta. Nie przypadkiem zresztą owe wspólnie wyglądające w teorii projekty nie spotykały się z dobrym przyjęciem ze strony samych mieszkańców. Jedno z najbardziej znanych miast idealnych, Palmanova, właśnie ze względu na niechęć ludności do zamieszkania w niej zasiedlone zostało przez ułaskawionych przestępców i ich rodziny. Palmanova powstała zresztą przede wszystkim jako forteca mająca chronić Wenecję przed Imperium Osmańskim. Projekt w większym stopniu służyć miał celom militarnym niż społecznym. Miasto zbudowane zostało na planie centralnym. Struktura taka wynikała ze zmian związanych z techniką wojenną i z konieczności obrony miasta przed ostrzałem artyleryjskim (stąd wykorzystanie enneagonu przy formowaniu obwarowań). Rozwiązanie to miało jednak nie tylko praktycz-

⁴ Por. B. Gutowski, *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Instytut Historii Sztuki UKSW, Warszawa 2006, s. 57n.

ne uwarunkowania. Geometryczny, zazwyczaj centralny układ miast stanowił odzwierciedlenie harmonii porządku kosmicznego. W tej perspektywie miasto stawało się elementem naturalnego układu wszechświata.

Chcąc zachować terminologiczną ścisłość, należałoby zakres terminu „miasto idealne” ograniczyć do owych renesansowych miejskich konstrukcji⁵. Jeśli przyjąć szersze znaczenie tego pojęcia, trzeba uwzględnić też liczne późniejsze kontynuacje tych koncepcji. Współczesne koncepcje miast doskonałych mają swoje bezpośrednie źródła w wieku dziewiętnastym. W wieku dwudziestym podobny sposób myślenia o mieście prezentowali moderniści z Le Corbusierem na czele. Kreując nową architekturę, a przede wszystkim nowy model miasta, chcieli oni kształtować „lepszy świat”. Projekty przez nich opracowywane, mniej lub bardziej realistyczne, wyrastały z utopijnej wiary w możliwość radykalnej zmiany świata i entuzjazmu dla tego przedsięwzięcia. Postawa taka typowa była dla czasów, gdy ideologiczna jednomyślność stawała się obowiązującym prawem. Doświadczenie totalitaryzmów przyniosło konieczność rewizji takiego podejścia do myślenia o przestrzeni miejskiej. Modernistyczna unifikacja świata, chociaż już w mniej radykalnej wersji, przetrwała długo (a właściwie możemy mówić o jej ciągłej obecności), okazała się jednak niewystarczająca. Przełamanie modernistycznej jedności, której symbolem może być tak zwany styl międzynarodowy, nastąpiło jeszcze w ramach samej tradycji modernistycznej. Niemniej ogłoszony przez Charlesa Jencksa – na pewno przedwcześnie – koniec epoki modernizmu przyniósł szereg zmian, które z dużym uproszczeniem określa się dzisiaj mianem postmodernizmu.

U podstaw kształtowania miast idealnych, zarówno projektowanych w nowożytności, jak i powstających w pierwszej połowie wieku dwudziestego, leży przekonanie, że odpowiednie ukształtowanie przestrzeni, wynikające z przekroczenia przypadkowości i chaosu, przyczyni się do formułowania nowych, lepszych modeli życia. Porządek, który w sferze materialnej wprowadza miasto idealne, staje się istotnym elementem budowania ładu społecznego i moralnego, mającego zapewnić ludziom szczęście. Do tego celu prowadzi bądź eliminacja czynników negatywnych, bądź wprowadzenie takich rozwiązań, które uczynią je społecznie akceptowalnymi. Przykładowo uciążliwości związane z transportem lokalnym mogą prowadzić do podejmowania prób realizacji projektów, w których zostaną one wyeliminowane albo przez zastąpienie transportu lokalnego publicznym, albo przez ukształtowanie odpowiednich sfer mieszkania, pracy, rozrywki i kultu, które ograniczą konieczność przemieszczania się. Z drugiej strony zaś uciążliwości związane z transportem mogą być niwelowane przez wprowadzanie takich rozwiązań, jak na przykład

⁵ Na ten temat por. Z. P a s z k o w s k i, *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*, Universitas, Kraków 2011, s. 16n.

sieć bezkolizyjnych (podziemnych lub nadziemnych) arterii. Są to rozwiązania szczegółowe, ale też prowadzące do bardziej uniwersalnego przekonania, że celem, jaki ma być realizowany w państwie, jest szczęście obywateli. Ono zaś wynika wprost z dobrobytu materialnego lub jest jego pochodną. Niektóre projekty zasadniczo ograniczają się do tego założenia – tworzona jest możliwie najlepsza przestrzeń do życia, by w efekcie otrzymać szczęśliwą społeczność. Inne, na przykład te tworzone przez Le Corbusiera, sięgają dalej. Materialność staje się podstawą kształtowania właściwych (w rozumieniu autora projektu) zachowań społecznych, te zaś w konsekwencji mają prowadzić do bardziej moralnego postępowania, przede wszystkim w wymiarze społecznym, ale również prywatnym. Jak wiadomo, właśnie ten społeczny element projektów Le Corbusiera okazał się zarówno niemożliwy do zrealizowania w makroskali, jak i niefunkcjonalny w mikroskali poszczególnych realizacji. Przykładem mogą być *unités d'habitation* (jednostki mieszkaniowe) stanowiące część *Cité Radieuse* (miasta promienistego). Niewątpliwie miały one niezwykle istotne znaczenie w historii architektury, nie udało się jednak zrealizować projektu społecznego, który był ich istotą. Podobny los spotkał inną nośną koncepcję – dwudziestowieczne miasta-ogrody. Zakładanie miast-ogrodów było szczególnie modne w okresie dwudziestolecia międzywojennego, a od lat osiemdziesiątych nastąpił ich renesans. Z idei Ebenezera Howarda, autora tej koncepcji, który postulował całościowy projekt przemian społecznych, niewiele przetrwało. Miasto-ogród stało się po prostu modelem podmiejskiego osiedla. Projekt Howarda wynikał z dążenia do zastąpienia wielkich organizmów miejskich stosunkowo niewielkimi, samowystarczalnymi strukturami. Współcześnie zaś te egalitarne struktury stają się często elitarnymi przestrzeniami dla wybranych.

Model Howarda wykazuje pewną cechę wspólną ze współczesnymi miastami – jest nią właśnie decentralizacja struktury miasta. Brytyjski urbanista podzielał przekonanie wielu ówczesnych teoretyków, że gwałtowność rozwoju i stopień przeludnienia, a także koncentracja budowli w metropoliach sprawiają, iż życie w nich staje się niemożliwe. Za największe społeczne zagrożenie uważał tłumność miast. Jako rozwiązanie tej sytuacji proponował stworzenie miasta społecznego w oparciu o ideę odpowiednio planowej decentralizacji przestrzeni i zbudowanie systemu powiązanych organizmów miejskich⁶. Nowy system miejski miał być zanurzony w naturze, miasta miały być otoczone pasami zieleni. Kontynuację tego myślenia odnajdujemy w *Broadacre City*, projekcie amerykańskiego architekta Franka L. Wrighta z lat trzydziestych⁷.

⁶ Por. A. C z y ż e w s k i, *Trzewia Lewiatana. Antropologiczna interpretacja utopii miasta-ogrodu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2001, s. 112-114.

⁷ O nośności tego projektu może świadczyć stworzenie przez studentów Columbia University w roku 1997 komputerowej symulacji miasta idealnego – Usonii. Na temat modernistycznych kon-

W jego koncepcji miasto staje się wielką przestrzenią zurbanizowaną, składającą się z wolnostojących budynków połączonych siecią szybkich autostrad, które stają się kluczowym elementem definiującym nową miejskość. Zanika podział na poszczególne okręgi czy dzielnice, miasto jest wszędzie i nigdzie. W istocie oznacza to koniec miejskości. Broadacre City stanowi raczej wizję przyszłości rozwoju urbanistyki niż miasto idealne.

Przedstawione tu wybrane zagadnienia dotyczące podstaw kształtowania się koncepcji miast idealnych, pozwalają dostrzec, że ten sposób myślenia trudny jest do jednoznacznej oceny. Realizowane projekty miast idealnych nie były w stanie rozwiązać problemów społecznych, a przeciwnie, często je generowały. Prowadziły do kształtowania pozornie doskonałych, ale wyizolowanych przestrzeni, nadmiernie unifikowały różnorodne potrzeby społeczne. Niektóre z zastosowanych w tych projektach rozwiązań wchodziły do masowej produkcji lub zaczynają być masowo stosowane, poprawiając jakość życia w mieście. W ten sposób miasto idealne staje się jednak jedynie urbanistyczno-architektonicznym lub społecznym eksperymentem, nie wprowadza realnej zmiany. Chociaż możliwe jest odtworzenie struktury materialnej zgodnej z założeniami miasta idealnego, to nie zapewnia ona realizacji doskonałego porządku społecznego. W większości przypadków zresztą założenia te były i miały pozostać projektami teoretycznymi. Charakterystyczne dla myślenia utopijnego jest wyraźne określenie celu (zazwyczaj szczęścia ogółu mieszkańców lub wybranej grupy społecznej), jaki ma być realizowany w mieście, i przyjęcie jednolitej drogi prowadzącej do realizacji tego celu. Jak się wydaje, praktyka przeczy możliwości rozwoju miast ukierunkowanego na jednoznacznie określony cel, przede wszystkim zaś świadczy o niemożliwości jego realizacji przez formułowanie uniwersalnego modelu urbanistycznego.

MODELE MIAST WSPÓŁCZESNOŚCI

Czy we współczesnym myśleniu o mieście całkowicie wyzbyliśmy się utopii? Czyż nie są utopijne powtarzane często postulaty uznania znaczenia różnorodności, równoważenia różnic w mieście, fragmentaryzowania przestrzeni⁸? W koncepcjach miasta przyszłości akcentowane są przemiany społeczne, ekologiczne i ekonomiczne, które wymagają zmian urbanistycznych, umożliwiających zapewnienie harmonijnego rozwoju. Zrównoważone modele

cepcji urbanistycznych zob. R. F i s h m a n, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, MIT Press, London 1999.

⁸ Por. E. R e w e r s, *Od miejskiego Genius Loci do miejskich Oligopticonów*, w: *Genius Loci. Tożsamość miejsca w kontekście historycznym i współczesnym*, red. B. Gutowski, Muzeum Pałac w Wilanowie, Warszawa 2009, s. 25.

zabudowy i rozwoju mają niwelować nadmierne różnice między strefami elitarnymi a pozostałymi strefami miast, realizując w ten sposób postulat egalitarnego społeczeństwa. To jeden z utopijnych elementów, wciąż obecnych w wielu koncepcjach rozwoju miasta, zwłaszcza tych nastawionych na cele społeczne. Chociaż postulat ten nie może być zrealizowany w sposób kompletny, stanowi on niewątpliwie niezwykle istotne wyzwanie dla współczesnej urbanistyki. Innym postulatem, który w wielu dyskusjach dotyczących miasta powraca w różnorodnych formach, jest wypracowanie rozwiązań pozwalających na wspólnotowe zagospodarowanie przestrzeni i aktywizację obywateli, a to oznacza rozwiązanie problemów transportu, rozwój ekonomiczny i zrównoważony rozwój społeczny i ekologiczny. Wśród propozycji rozwiązań owych problemów dość często podnoszony jest problem skali: niewielkie idealne miasto powstaje w konfrontacji z „wielkim bratem” – megalopolis.

We współczesnym myśleniu o mieście idealnym pojawia się tendencja do przechodzenia od myślenia utopijnego ku Foucaultowskiej heterotopii. Miejsce postulatu unifikującej jedności zajęło mniej czy bardziej wyraźne przyzwolenie na różnorodność. Z perspektywy europejskiej można zauważyć, że coraz częściej w myśleniu o mieście zamiast wykrzyknika (Tak ma być!) pojawia się znak zapytania (Jak ma być?). Dyskusja o współczesnej przestrzeni zaczyna mieć charakter dialogu. Narzucanie własnego modelu jest oczywiście nadal obecne w debacie urbanistycznej, różnorodność stanowisk wymusza jednak często, zwłaszcza w krajach europejskich, bardziej otwarty i elastyczny sposób myślenia o przestrzeni miasta. Myśląc o mieście, musimy uwzględniać różnorodność trudnych do precyzyjnego określenia potrzeb i oczekiwań. W tym kontekście wydawać by się mogło, że w poszukiwaniu miasta idealnego odchodzi się od myślenia o charakterze totalitarnym.

Przyglądając się antycznym planom uporządkowania starożytnego Miletu (notabene krytykowanym już przez Arystotelesa), opisom projektów Witruwiusza, propozycjom renesansowych miast idealnych, Georges’a E. Haussmanna słynnym projektem przebudowy Paryża, wyobrażeniom miast spod znaku Le Corbusiera czy formom ciągłym Oskara Hansena, dostrzegamy w nich próbę zbudowania doskonałego modelu, który poprzez racjonalizację przestrzeni, wprowadzi w nią porządek i umożliwi właściwie funkcjonowanie miasta. Szczególnie, rzecz jasna, widoczne jest to w projektach teoretycznych, ale echa tego myślenia odnajdziemy i w konkretnych realizacjach. Wielokrotnie zresztą właśnie owe śmiałe wizje, nieliczące się z partykularnym i doraźnym interesem, okazywały się w dłuższej perspektywie czynnikiem rzeczywistego rozwoju.

Jeszcze trzydzieści lat temu, patrząc na centra metropolii – szczególnie zachodniej Europy – można było odnieść wrażenie, że nic istotnego w dziedzinie projektowania miast nie może się już wydarzyć. Dominująca tendencja do rozszerzania się przestrzeni miejskich, a jednocześnie coraz ściślej zabudowy

centrum, wydawała się elementem harmonijnego, liniowego rozwoju. Zachodzące obecnie w wymiarze globalnym zmiany obrazu świata przeczą jednak temu przekonaniu. Może nie jest to jeszcze całkiem oczywiste w Europie, gdzie status quo historycznych centrów miast zachodniej Europy pozornie pozostaje naruszone. Pojawiają się jednak nowe, alternatywne centra – na przykład dzielnice biznesowe, takie jak La Défense w Paryżu (powstające od lat pięćdziesiątych) czy londyńskie Canary Wharf (powstające od końca lat osiemdziesiątych) – zmieniające układ miasta. Może wyraźniej ulegają przekształceniom miasta dawnych krajów postkomunistycznych: Moskwa, Warszawa czy Wilno. Symbolem radykalności przemian w Europie może być Berlin. Jego rozwój jest specyficzny, wynika bowiem z „uwolnienia” terenów w centrum miasta i świadomie kształtowanego procesu scalania miejskiej tożsamości. Radykalne zmiany obserwujemy obecnie poza Europą: przykładem może być niezwykle szybki rozwój Szanghaju, Panamy, Tokio, a zwłaszcza Shenzhen w Chinach czy Dubaju w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Shenzhen i Dubaj stały się w ciągu trzydziestu lat potężnymi wielomilionowymi obszarami zurbanizowanymi. Wielowiekowe procesy rozwojowe w ich przypadku sprowadzone zostały do naprawdę krótkiego okresu czasu. Miasta te stały się polem eksperymentów urbanistycznych. Chociaż różny jest ich charakter, a co za tym idzie, zastosowano w nich odmienne rozwiązania, w obydwu pojawia się ten sam zasadniczy problem – problem tożsamości obszaru miejskiego. W Shenzhen brak jest jakiegokolwiek centrum, a przecież w dziejach urbanistyki to właśnie centralny układ istotnie określał tożsamość miasta.

Podobne zjawisko możemy obserwować i w innych miastach. Centrum – którym w europejskiej urbanistyce był najpierw rynek, a później dzielnica śródmiejska – ulega zatarciu. Coraz trudniej jednoznacznie uchwycić centralny układ zabudowy. Miasta podlegają procesom, które określić możemy jako decentralizację. Powstają otwarte struktury nieposiadające wyraźnej dominanty. Czy zmiany te doprowadzą do stworzenia nowych, idealnych przestrzeni?

Przykładem myślenia w wielkiej skali i jednocześnie ukierunkowania na rozwój technologiczny, ale z uwzględnieniem czynników ekologicznych, mogą być zmiany zachodzące we wspomnianym już Dubaju. Projekt tego miasta trudno uznać za utopijny – jest on realizowany, nie stanowi też alternatywy wobec działań mainstreamowych. Obecnie jest to jedna z najbardziej dynamicznie rozwijających się światowych metropolii. Przyciąga uwagę rozmachem, technologicznym zaawansowaniem i śmiałością realizowanych wizji. Chociaż pozycja Dubaju konsekwentnie budowana jest od lat siedemdziesiątych dwudziestego wieku, to popularność miasta to zdobyło dzięki odważnym inwestycjom architektonicznym i urbanistycznym podejmowanym od około roku 2000. Obecnie Dubaj stał się jednym z globalnych centrów biznesowych, coraz chętniej odwiedzany przez turystów. Rozbudowa miasta jest wynikiem uwarunkowań

politycznych i ekonomicznych, ale też i koncepcji kształtowania pozycji państwa, która nie będzie uzależniona od wydobycia ropy. Projekty realizowane są przez tanią siłę roboczą, w dużej części sprowadzaną z Azji, kierują nimi międzynarodowe zespoły, a koncepcje rodzą się w globalnych pracowniach gwiazd międzynarodowej architektury. Pod względem dynamiki rozwoju Dubaj nieco przypomina Las Vegas – w tym kontekście można krytycznie spojrzeć na jego gwałtowną rozbudowę. Czy pojawiająca się w Dubaju manierystyczna, kaskadniczna, gwiazdorska architektura oraz stosowane tam – starzejące się dzisiaj tak szybko – technologie wytrzymają próbę czasu? Czy podobnie jak Las Vegas miasto to stanie się kolejnym symbolem kiczu? Czy kreowany sztucznie, politycznie sterowany rozwój (mający przecież historyczne podstawy w wydobyciu ropy, które dzisiaj jest już tylko jednym z sektorów gospodarki, opartej przede wszystkim na systemie bankowym i w coraz większym stopniu na turystyce) przetrwa potencjalne przesilenie polityczne i zmiany w gospodarce światowej? Przede wszystkim zaś – w dalszej perspektywie – czy Dubaj okaże się ekonomicznie samowystarczalny, gdy nastąpi przewidywane wyczerpanie się źródeł ropy naftowej? Oszałamiające realizacje architektoniczne, jak Burdż Chalifa – mierzący osiemset dwadzieścia dziewięć metrów najwyższy budynek świata⁹, przypuszczalnie stracą na atrakcyjności, gdy w innych regionach powstaną wyższe i bardziej imponujące (już dzisiaj pojawiają się takie plany). Czy projekty takie, jak Dubaj staną się realizacją snów o doskonałym mieście współczesności i podstawą długotrwałej ekonomicznej prosperity, czy raczej okażą się kolejną utopijną wydmuszką i wyrazem megalomanii? Odpowiedz poznamy z czasem. Już dzisiaj jednak na idealnym obrazie Dubaju, powielanym przez agencje turystyczne, pojawiają się liczne pęknięcia. Niewątpliwie dla budowania pozycji Zjednoczonych Emiratów Arabskich w świecie miasto to ma istotne znaczenie, ale bywa poddawane krytyce, uważane za parodię nowoczesnego miasta. Zarzuca się, że oparte zostało na segregacji: wysoko rozwinięte przestrzenie zostały oddzielone od kształtujących je najemnych robotników, często przybyłych z odległych zakątków świata. Przeznaczono dla nich niewielkie osiedla z labiryntem uliczek i domów, chaotyczne i skromne, znacząco odbiegające od wielkiej wizji idealnego miasta. Rodzi się zatem pytanie o autentyczność przestrzeni miejskiej Dubaju. Miasta takie, jak Dubaj otwarte są tylko na wybrane grupy społeczne. Niemniej jego rozwój jest niewątpliwie symptomatyczny dla jednego z nurtów nowoczesnego myślenia o mieście, nurtu eksponującego przede wszystkim rozwiązania technologiczne, które mają zwiększyć komfort i atrakcyjność przebywania w przestrzeni miejskiej.

⁹ Notabene, najwyższy budynek znajdujący się w Europie, mający trzysta trzydzieści dziewięć metrów rosyjski Mercury City Tower, oficjalnie jeszcze nieotwarty, będzie prawdopodobnie trzydziesty pierwszy pod względem wysokości na świecie.

Podobnie jak przypadku Dubaju, tak i w chińskim Shenzhen zwraca uwagę potężna skala i nowoczesność miasta. Jest to zresztą charakterystyczne dla wielu dynamicznie rozwijających się ośrodków, które deprecjonują to, co stare, na rzecz dogmatycznie traktowanej nowoczesności. W przypadku miast takich jak Shenzhen mamy do czynienia raczej z przestrzenią zurbanizowaną, niż z miastem (przynajmniej rozumianym w sposób dotychczasowy) – występuje w nich zdecentralizowany układ poszczególnych dzielnic. Podobne rozwiązania obserwujemy w Lingang New City, które z jednej strony jest częścią Szanghaju, a z drugiej odrębnym organizmem miejskim. Jego koncentryczny układ, w którym odczytać możemy echo dawnych miast idealnych, jest częścią wielkiej zurbanizowanej przestrzeni regionu. Nie stanowi ono żadnej autonomicznej struktury i nie jest – jak może się to pozornie wydawać, gdy spojrzymy na jego plan – jakąś alternatywą w myśleniu o mieście; jego podobieństwo do miasta idealnego ogranicza się bowiem do układu przestrzennego. Koszt powstania miasta czy raczej dzielnicy (a właściwie jej „szkieletu”, który ma zostać wypełniony budowlami wznoszonymi przez niezależnych inwestorów) dla ośmiuset tysięcy mieszkańców to dwa miliardy osiemset milionów dolarów. Koszty wzniesienia są budynków natomiast szacowane na około piętnaście miliardów dolarów (budowa miałaby trwać około dwudziestu lat). Miasto ma być podzielone na pięć części funkcjonalnych: strefę centralną, obszar przemysłu ciężkiego, obszar logistyki, obszar przemysłowy i obszar o różnorodnym użytkowaniu¹⁰, i ma służyć jako platforma sześciu przemysłowych baz produkcyjnych: samochodów, maszyn budowlanych, sprzęt logistycznego, sprzętu lotniczego i elektroniki. Jednocześnie jest częścią wielkiego planu urbanistycznego noszącego nazwę „1966”, obejmującego jedno miasto centralne, dziewięć nowych miast (Jiading, Songjiang, Lingang, Minhang, Baoshan, Qingpu, Jinshan, Fengxian South Bridge i Chongmingcheng Bridge), sześćdziesiąt mniejszych miast i sześćset ośrodków określanych jako zcentralizowanej osady central villages (ang.). Zmiany demograficzne i ekonomiczne powodują, że dokonywane są modyfikacje projektu. Inna koncepcja, o nazwie „17266” zakłada jedno centrum, siedem nowych obszarów miejskich, około dwudziestu podmiejskich (ang. suburbia), około sześćdziesięciu nowych miast i około sześciuset scentralizowanych osad. Ogólnie rzecz biorąc, w systemie miejskim rozmiary populacji warstw składających się na obszar miejski to dziesięć milionów w ośrodku centralnym, milion w nowych miastach, ćwierć miliona w obszarach podmiejskich oraz pięćdziesiąt tysięcy w osadach scentralizowanych¹¹. Ośrodków tych nie należy

¹⁰ Por. R. Z h a n g, *Shanghai's Lingang New City Open for Investment*, <http://china.org.cn/english/2006/Mar/164148.htm>.

¹¹ Por. Z. X u e j i n, *Advice on Urbanization of Shanghai*, <http://english.sass.org.cn:8012/commentary/1351.jhtml>.

postrzegać jako odrębnych założeń, stanowią bowiem wspólny zurbanizowany region.

Miasta te oferują liczne udogodnienia dla wybranych, których na nie stać, dla zdecydowanej większości są raczej wyrazem niemożliwego do osiągnięcia poziomu życia, w ich sytuacji ekonomicznej – właściwie abstrakcyjnego. Różnorodne rozwiązania, jak chociażby tunele dla pieszych (dające de facto pierwszeństwo komunikacji samochodowej) są w istocie elementem zarządzania ruchem pieszych. Trudno mówić w przypadku takich miast o budowaniu wspólnoty. Postulowane, szczególnie w Europie, kształtowanie przestrzeni o charakterze wspólnotowym, skonfrontowane z jednej strony z decentralizacją, a z drugiej z gettowością miast, wydaje się utopijne. Zdecentralizowany układ jest wyrazem tendencji do zacierania się miejskości wynikającej z centralnego charakteru przestrzeni miejskich. Dominacja mediów we współczesnej kulturze doprowadziła do jej nie tylko symbolicznej, ale również materialnej decentralizacji. Decyduje o tym z jednej strony coraz szersze przenoszenie naszej aktywności do przestrzeni Internetu – nie tylko zakupów, rozrywki czy życia społecznego, ale też pracy i obecności w kulturze, z drugiej zaś rozwój infrastruktury. Pojęcie centrum i prowincji, miasta i wsi, ośrodka miejskiego i podmiejskiego nie jest już tak wyraziste, jak jeszcze kilkadziesiąt lat temu. Miasta zaczynają przekształcać się w przestrzenie zdecentralizowane, pozbawione jednolitej narracji i hierarchii. To czyni utopię – przynajmniej w tradycyjnym jej rozumieniu – niemożliwą. Odwołuje się ona bowiem do jednolitej, unifikującej, narzuconej narracji. Szukając odpowiedzi na pytanie o miasto idealne współczesności, trzeba zatem wskazać na takie, w którym zachowana jest gotowość do dialogu, do uwzględnienia głosu zarówno mniejszości, jak i większości. Tego rodzaju postulaty nie są nową utopią, nowym ideałem miejskości – chyba nikt nie oczekuje, że rozwój taki może stać się płynny i harmonijny. Przeciwnie, miasto takie będzie skazane na konflikty. Nie narzuca się za ich pomocą unifikującej narracji, ale wskazuje wielość rozwiązań.

Potężna skala i szybkość rozwoju prowadzą w przypadku miasta takiego, jak na przykład Dubaj, do kreowania przestrzeni sztucznej, która może być postrzegana jako pozbawiona znaczenia. Przeciwnieństwem tego mogłoby być miasto Masdar, a właściwie studyjny projekt, powstający niejako w cieniu Dubaju. W założeniu ma to być całkowicie ekologiczny i samowystarczalny układ miejski funkcjonujący zgodnie z zasadą maksymalnego oszczędzania naturalnych źródeł (energia ma pochodzić między innymi z paneli słonecznych i geotermii) i nieemitowania zanieczyszczeń¹². Projekt Masdar możemy uznać za jedną z nielicznych prób realizacji idealnego miasta współczesnego świata

¹² A. L. a u, *Masdar City: A Model of Urban Environmental Sustainability*, „SURJ – Stanford Undergraduate Research Journal” 11(2012), s. 77.

– wyizolowanej w przestrzeni fizycznej, ale przede wszystkim społecznej. Dostępne byłoby ono tylko dla garstki wybranych i ściśle kontrolowane przez władze. Podobnie jak w wizjach utopistów z dziewiętnastego i początku dwudziestego wieku, nie jest to megapolis, a niewielkie założenie liczące około czterdziestu tysięcy mieszkańców. Nie jest to też utopia, powstaje bowiem w konkretnej przestrzeni. Niemniej bardziej niż przez nią, warunkowane jest współczesnymi potrzebami, możliwościami i oczekiwaniami wobec miasta zrównoważonego rozwoju. Założenia te są jednak przyjmowane z góry, na podstawie analiz, nie są efektem procesów społecznych. Masdar, stanowiące próbę nadania nowego charakteru przestrzeni miejskiej, staje się współczesną heterotopią, przestrzenią mediacji odmiennych potrzeb cywilizacyjnych i dążeń do przekroczenia ograniczeń dzisiejszego świata. Jest to zarazem konkretna realizacja i teoretyczno-abstrakcyjny model studyjny. Choć w sferze materialnej pozostaje wciąż w fazie kreacji, to znane jest właśnie jako studyjny projekt. W odróżnieniu od Dubaju, który ma globalny charakter, Masdar uwikłane jest w lokalne konteksty. Projektanci, działający pod kierunkiem sir Normana Fostera (w ramach firmy Foster & Partners), starają się nawiązać do tradycji regionu, a jednocześnie odpowiedzieć na potrzebę tworzenia przestrzeni prywatnej. Dążą do zintegrowania tego, co odczytują jako lokalne, z globalnym poszukiwaniem „ekologicznej urbanistyki” opartej na nowych technologiach umożliwiających oszczędzanie zasobów naturalnych. Aby dostać się do miasta, położonego na skraju metropolii, przybywający muszą przejść swoisty rytuał oczyszczenia – zostawić swoje samochody i przesiąść się do ekologicznych kapsuł, czyli szybkich osobistych pojazdów tranzytowych (należących do systemu Personal Rapid Transit). Jedynie przez chwilę są narażeni na przebywanie w trudnych warunkach pustynnych. Miasto otacza mający chronić od wiatru mur, który służy też społecznej izolacji. Istotnym elementem projektu jest nawiązanie do architektury i urbanistyki arabskiej. Uporządkowany plan oparty został na układzie szachownicowym, przerywanym przekątnie usytuowanymi ciągami komunikacyjnymi. W mieście nie ma ruchu samochodowego, istnieje natomiast specjalny system tuneli dla pojazdów elektrycznych i rozbudowana sieć komunikacji wewnętrznej. Ze swoim kulturowym zakorzenieniem, niewielką skalą i podporządkowaną ekologii technologią Masdar jest alternatywą sąsiadujących z nim wielkich ośrodków miejskich, czy wręcz ich przeciwieństwem, a zarazem stanowi ich uzupełnienie. Z jednej strony staje się miejscem eksperymentu z nowymi technologiami, z drugiej zaś wpisuje się w niepokojący nurt współczesnej urbanistyki – tworzenie miast-zabawek, które wywołują oszałamiające wrażenie i zapewniają kilkudniową rozrywkę, ale nie kreują przestrzeni idealnej. Ekotopia, jaką jest Masdar, ma być możliwa do zaadaptowania (ale nie prostego przeniesienia) do dowolnego miejsca na świecie. Miasto to stanowi projekt społeczny, dostępny jednak jedynie dla

najbogatszych. Narzuca określony styl życia. Ma być miastem wzorcowym, ukazującym możliwość połączenia rozwoju technologicznego z ekologią.

Czy Masdar ma szanse być czymś więcej niż tylko eksperymentalnym ośrodkiem nowych technologii? Zapewne niewielkie – jego funkcjonowanie zbytnio odbiega od funkcjonowania współczesnych miast i jest zbyt kosztowne. Być może znajdzie naśladowców, trudno jednak oczekiwać, że stanie się wzorcem dla przyszłej urbanistyki. Prawdopodobnie projekt ten podzieli los miast-ogrodów Howarda. Jak już mówiliśmy, stanowiący istotę projektu postulat ich samodzielności i samowystarczalności ekonomicznej, który w konsekwencji miał prowadzić do daleko idących przemian społecznych, okazał się niemożliwy do realizacji, przetrwały jednak pewne rozwiązania dotyczące decentralizacji. Podobnie Masdar może przyczynić się do zaszczepienia proekologicznych sposobów myślenia, a nawet inspirować niektórymi konkretnymi rozwiązaniami. Nie jest on zresztą jedyną rozwijaną obecnie koncepcją miasta ekologicznego. Projekt ten powstaje z perspektywy odgórznej, a zapewne bardziej interesujące są sytuacje odwrotne.

W ramach realizacji projektów Eco-city pojawia się dążenie do osiągnięcia przez obywateli odpowiedniego poziomu życia poprzez realizację wypracowanych przez samą społeczność założeń zrównoważonego rozwoju¹³. Dotyczy to zarządzania wodą oraz energią w sposób jak najbardziej efektywny, a także sięgania po surowce wtórne w celu maksymalnego ograniczenia degradacji środowiska. Idea ta rozwijana jest przy jednoczesnej trosce o ekonomiczny, edukacyjny, przemysłowy, informacyjny i społeczny rozwój mieszkańców. Istotną rolę odgrywa w tym także odpowiednie planowanie przestrzeni. Jego celem jest nie tylko wygodne funkcjonowanie, ale również kształtowanie pożądanych wartości społecznych. Jedną z nich jest bycie we wspólnocie. Budowanie jej ma polegać na tworzeniu relacji sąsiedzkich i unikaniu rozproszenia społeczności. Do założeń Eco-city należy też uczestnictwo w globalnym rozwoju gospodarczym. Wysoki poziom społecznego rozwoju ma zostać osiągnięty nie przez negację dotychczasowych struktur społecznych (jak przewidywała większość dziewiętnastowiecznych i dwudziestowiecznych koncepcji), lecz przez świadome w nich uczestnictwo przy jednoczesnej trosce o zachowanie społecznych wartości. Oczywiście szczegółowe rozwiązania różnią się w znacznym stopniu od siebie. Świadczy o tym przykład jednego z miast – Cleveland, a właściwie projektu Eco-city Cleveland. Najważniejsze założenia koncepcji tego miasta można zawrzeć w ośmiu punktach:

1. Należy rozwijać alternatywną komunikację – po stworzeniu linii szybkiej komunikacji łączącej miasto wokół stacji powinien rozwinąć się transport

¹³ Koncepcja ta przedstawiona została również w mojej pracy *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny* (por. s. 110-118). Por. też: P a s z k o w s k i, dz. cyt., s. 206-218.

lokalny, przy czym należy promować ruch pieszy, rowerowy i komunikację autobusową.

2. Osiedle powinno rozwijać się wokół stacji szybkiej kolei.

3. Centra powinny składać się z mieszkań i biur ciągnących się wzdłuż głównych osi osiedla i skupiać się wokół stacji.

4. Ruch pieszy i rowerowy powinien być traktowany priorytetowo, należy też ograniczyć dozwoloną prędkość ruchu samochodowego, aby zapewnić bezpieczeństwo mieszkańcom.

5. Eco-city powinno stać się miejscem bezustannej nauki, należy tworzyć miejscowe szkoły i programy nauczania recyklingu, ogrodnictwa, sadzenia drzew i zapobiegania zanieczyszczeniu. Systemy zaopatrywania w energię i wodę powinny być zakładane w widocznych miejscach.

6. Eco-city powinno nawiązywać do natury poprzez rozwój małych parków i ciągów zieleni.

7. Należy zachować i propagować ekonomiczną i etniczną różnorodność, między innymi przez tworzenie sąsiadujących ze sobą domów o różnym standardzie, przy czym nie powinno się przemieszczać dotychczasowych mieszkańców.

8. Osiedle ma nawiązywać do tradycji miejsca i dzięki niej odróżniać się od innych¹⁴.

Wszystkie wymienione punkty wskazują zatem na wartości, które mają być realizowane w przestrzeni miejskiej. Pierwsze dwa odnoszą się do oszczędności czasu, kolejne dwa do funkcjonalności i bezpieczeństwa, piąty i szósty do związków z naturą, przy czym szósty uwzględnia także wymiar estetyczny (harmonijne połączenie świata natury i kultury). Ostatnie dwa punkty, siódmy i ósmy, przywołują wartości bardzo ważne we współczesnych miastach: tolerancję i lokalne tradycje kulturowe. Realizacji powyższych wartości służyć ma wiele środków. I tak, istotne jest wykorzystanie źródeł energii uważanych dzisiaj za alternatywne (jak energia słoneczna czy wiatr), a także wtórne wykorzystanie surowców, w tym również części użytkowanej wody, zapewniające ochronę środowiska i oszczędność ekonomiczną. Budynki powinny być projektowane z materiałów ekologicznych i nieszkodliwych dla zdrowia. Należy dążyć do redukcji kosztów budowania i utrzymania osiedli, aby nie stały się one enklawą dostępną jedynie dla bogatych mieszkańców miast. W projektach poszczególnych budynków konieczne jest uwzględnienie możliwości rozbudowy i unowocześniania wraz z pojawianiem się nowych technologii, a także

¹⁴ Zob. *Green Principles for Ecovillage Development* (<http://www.gcbl.org/files/resources/greenprinciplesecovillage.pdf>); *Origins of the EcoVillage project* (<http://www.gcbl.org/files/resources/originsecovillage.pdf>). Zob. też: *What is the Cleveland EcoVillageh* (https://webpace.utexas.edu/ejm1209/crp385/temp_folder/Cleveland%20Docs/Cleveland_EcoVillage.pdf).

zachowanie równowagi między przestrzenią publiczną a prywatną. Akcentuje się, że budynki powinny mieć tradycyjne portyki i okna otwierające się na ulicę. Całość projektu powinna zapewniać poczucie bezpieczeństwa, tworzenie się więzi łączących lokalne społeczności oraz rozwój lokalnej przedsiębiorczości i handlu. Koncepcja ta ma charakter otwarty – zakłada nawarstwianie się przestrzeni począwszy od budynku, przez ulicę, osiedle, dzielnicę, miasto, aż po region – a wspólnota staje się w niej wartością¹⁵.

Projekt Eco-city wpisuje się neotradycjonalistyczną koncepcję miast określaną jako New Urbanism¹⁶. U jej podstaw leży między innymi potrzeba włączenia przedmieść w strukturę tradycyjnego miasta¹⁷. Tendencja ta charakterystyczna jest dla postmodernistycznych standardów przemian w mieście. New Urbanism wywodzi się ze Stanów Zjednoczonych, gdzie występują olbrzymie przestrzenie przedmieść o silnie ograniczonych funkcjach społecznych. New Urbanism powstał w latach osiemdziesiątych dwudziestego wieku, za sprawą Andresa Duany'ego, Elizabeth Plater-Zyberk i Petera Calthorpe'a¹⁸. Charakterystyczne dla tego nurtu są: powrót do przestrzeni kształtowanej przez niewielkie miasta, do jej lokalnego wymiaru, nastawienie na wartości społeczne i związane z tym dostosowanie miasta do potrzeb jego mieszkańców, kreowanie miejskich centrów oraz promowanie lokalnego handlu¹⁹. Propozycje te nie są czymś zupełnie nowym, oznaczają raczej powrót do tradycji i poddanie jej reinterpretacji. Pozwalają na poziomie aksjologicznym na powiązanie osiągnięć cywilizacji z potrzebami jednostek. W celu popularyzacji tej koncepcji powołany został w 1993 roku Congress for the New Urbanism.

Innym alternatywnym projektem, który w jakimś stopniu możemy postrzegać jako miasto idealne, jest New Radiant City. Projekt ten, stworzony przez zespół kierowany przez Yunga Ho Changa, stanowi przykład odejścia od współczesnych trendów myślenia o mieście w skali makro, rezygnację z kształtowania wielkich obszarów urbanistycznych na rzecz oddzielnych ośrodków miejskich. Taki charakter ma nowa miejscowość założona na obrzeżach Shenzhen, której koncepcja odwołuje się do tradycyjnego modelu miejskości, ale dostosowuje go do współczesnego świata. Autorzy projektu rezygnują z klasycznego centralnego układu na rzecz rozproszonych sfer roz-

¹⁵ Por. *Principles of Urbanism*, <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>.

¹⁶ Por. K.F. A l - H i n d i, K.E. T i l l, *Placing the New Urbanism Debates. Towards an Interdisciplinary Research Agenda*, „Urban Geography”, 22(2001) nr 3, s. 189.

¹⁷ Por. S.V. W a r d, *Planning the Twentieth-Century City. The Advanced Capitalist World*, John Wiley & Sons Ltd., Chichester 2002, s. 348.

¹⁸ P. C a l t h o r p e, *The Region*, w: *The New Urbanism*, red. P. Katz, McGraw-Hill, New York 1994, s. XII. Koncepcja New Urbanism doczekała się bogatej literatury – por. A l - H i n d i, T i l l, dz. cyt., s. 192n.

¹⁹ Por. A l - H i n d i, T i l l, dz. cyt., s. 191.

dzielonych przestrzenią niezabudowaną o funkcjach rolniczych, krajobrazowych i turystycznych²⁰. Przestrzeń ta jest istotnym elementem postulowanej przez autorów ekologicznej rewolucji – polegającej nie na stawianiu nowoczesnych „ekologicznych” wieżowców (jakie znajdziemy w Shenzhen czy w Dubaju) czy wprowadzeniu elektrycznego transportu (jak w Masdar), ale na umożliwieniu mieszkańcom kontaktu z naturą.

Wartym uwagi projektem miasta (opracowanym w holenderskim studium OMA) jest RAK Gateway w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, przeznaczone dla stu pięćdziesięciu tysięcy mieszkańców²¹.

Miasto realne coraz częściej przeplata się z otwartą strukturą przestrzeni wirtualnej. W ową technologiczną wizję rozwoju wpisuje się również idea technopolis, w Polsce bardziej rozpowszechniona pod nazwą „park technologiczny”. Parki technologiczne, obejmujące ośrodki badawcze i edukacyjne oraz centra biznesowe nastawione na nowoczesne technologie, funkcjonują na styku partnerstwa publicznego i prywatnego. Określenie „parki” może być nieco mylące. Najstynniejsze technopolis, czyli Dolina Krzemowa w okolicach San Francisco czy też hrabstwo Orange w Kalifornii, obejmują bowiem obszar nawet kilkunastu miast i stanowią gigantyczne kompleksy, w których nie tylko prowadzone są badania naukowe czy realizowane strategie biznesowe, ale też toczy się życie prywatne. Zazwyczaj jednak są to stosunkowo niewielkie fragmenty miast, jak na przykład technopolis w Delft. Początkowo tego typu realizacje miast przemysłowych stały w opozycji do projektów o charakterze ekologicznym. We współczesnym świecie, gdzie przeciwstawienie techniki naturze przestaje być tak wyraźne, a za nasze naturalne środowisko należałoby raczej uznać właśnie przestrzeń miejską, te dwie sfery coraz wyraźniej się ze sobą przeplatają. Można to dostrzec na przykładzie niektórych realizacji Dubaju.

*

Nadal popularne jest tworzenie quasi-idealnych projektów miast przez poszczególnych urbanistów, zespoły badawcze czy biura projektowe; jak zauważył Zbigniew Paszkowski są one jednak raczej tylko popisami erudycji i architektonicznego krasomówstwa²². Jedna osoba czy jeden zespół osób nie może posiadać pełnej wiedzy o tym, co jest pożądane w mieście. W naszym myśleniu powinniśmy przewyciężyć utopię miasta idealnego. Nie jest moż-

²⁰ Por. M. Jarzombek, A. D'Hooghe, Y.H. Chang, S. Dunbar, M. Hwang, *Guangming: New Radiant City*, „Thresholds”, t. 33 (2007), s. 18.

²¹ Zob. E. Szpakowska, *Zagadnienia miast idealnych i koncepcyjnych w XIX-XXI wieku*, „Przestrzeń i Forma” 2012, nr 18, s. 91-114.

²² Por. Paszkowski, dz. cyt., s. 170.

liwe stworzenie modelu miasta doskonałego ani w wymiarze globalnym, zbyt różnorodne są bowiem konteksty funkcjonowania miast, ani nawet dla konkretnego miejsca. Wynika to przede wszystkim z różnorodności potrzeb i ich zmienności w przestrzeni miasta.

Poszukiwanie równowagi między technologią a ekologią czy dążenie do stworzenia lokalnej wspólnoty to niewątpliwie ważne aspekty kształtowania struktury miejskiej, w której dominujące stały się cztery elementy: osiedle, centrum handlowe, biurowiec i park technologiczno-przemysłowy. Istotne jest też takie przekształcenie przestrzeni, które zapewni lepsze w niej funkcjonowanie. Problem polega na tym, że w obecnej różnorodności miasta trudno jest wskazać, jakie właściwie cele (i jakimi środkami) mają być realizowane. Wśród postulatów stawianych przez mieszkańców często pojawiają się kwestie związane z zaspokojeniem różnych jednostkowych potrzeb – zbudowanie lub niebudowanie drogi, parku, szkoły... Obecnie miasto staje się kulturowym tygłem generującym różnorodność potrzeb i postaw. Wydaje się więc, że właśnie otwartość na odmienność i kształtowanie przestrzeni dialogu stanowi największe wyzwanie dla współczesnego miasta. W tej perspektywie tworzone winny być w nim warunki (a rozwiązania przestrzenne są tu tylko jednym z elementów) do powstawania nowych wspólnot, które przy różnorodności postaw i tradycji kulturowych będą pozwalały nie tylko bezkonfliktowo egzystować obok siebie, ale również przekraczać indywidualne interesy i otwierać się na dobro wspólne. Potrzebne wydaje się formowanie postaw nieantagonizujących społeczności, lecz nastawionych na wspólnotowe działanie. Wymaga ono umiejętności otwarcia się na odmienność przy zachowaniu własnej tożsamości. Nie chodzi zatem o unifikację postaw, ale o akceptację odmiennych potrzeb drugiego.

Nowoczesne „miasta idealne”, przynajmniej z perspektywy europejskiej, muszą uwzględniać wiele różnorodnych czynników. Ich projektowanie winno wynikać z kontrastowania i kontekstualizacji współczesnego świata. Zmienia się skala – obserwujemy przejście od myślenia o mieście do myślenia o regionie. Nie można również pomijać aspektów rozwoju technologicznego i wzrostu świadomości ekologicznej. Przy całym bogactwie kultury, możliwości technologicznych, przy odmiennościach historycznych nie można ograniczyć się do jednoznacznej narracji. Konieczne jest formułowanie różnorodnych modeli. Rozproszenie przestrzeni miejskiej mogłoby stanowić jej siłę, w praktyce jednak prowadzi do kreowania przestrzeni uprzywilejowanych, braku wspólnoty, fragmentaryzacji i separacji – a więc do dezorganizacji miasta. Kluczowy problem myślenia o mieście idealnym – rozdźwięk między teoretycznym projektem zakładającym pewne zachowania społeczne a rzeczywistą różnorodnością postaw – pozostaje nierozwiązany, co prowadzi do dehumanizacji, segregacji społecznej oraz wykluczenia pewnych grup mieszkań-

ców. Współczesne miasto, pomimo rozwoju technologicznego i ekologicznego oraz wzrostu wiedzy w dziedzinach kluczowych dla jego funkcjonowania: socjologii, urbanistyki, architektury, psychologii, geografii i wielu innych, a także pomimo prowadzenia odrębnych studiów miejskich, nie stanowi realnej odpowiedzi na wiele wyzwań społecznych współczesnego świata. Jako projekt społeczny kształtowane jest właściwie poza wymiarem etycznym. Rozwój wielkich miast nie realizuje głównych założeń modeli teoretycznych. Generuje to różnorodne zagrożenia; jednym z nich jest wyzbycie się kluczowego elementu miejskiej struktury – jej tożsamości. Następuje zanik miasta na rzecz obszaru zurbanizowanego. Miasto idealne pozostaje projektem utopijnym, studyjnym modelem lub urbanistycznym eksperymentem, dostępnym dla nielicznych i raczej pogłębiającym niż niwelującym społeczne podziały.