

Miasto na ludzką miarę

Być człowiekiem miasta to poradzić sobie
ze spotkaniem z kimś zupełnie obcym,
kogo w ogóle nie znamy.

(z filmu *The Human Scale*)

W filmie *Village at the End of the Word* (reż. Sarah Gavron, David Katznelson) Lars Kristian Kruse, młody mieszkaniec Niaqornat, przeuroczej osady w północno-zachodniej części Grenlandii, wyraża swoje wielkie pragnienie: byłoby wspaniale pojechać kiedyś do Nowego Jorku, zobaczyć życie ulicy. Jego idea wielkiego miasta zawiera wszystkie te elementy, których brak mu w krainie leżącej za kołem podbiegunowym, gdzie przez kilka miesięcy w roku panuje noc polarna. Jej przetrwanie zależy od samopomocy myśliwych, wspólnego działania uświęconego tradycją. Oglądamy sceny polowań niczym w *Nanuku* Flaherty'ego, po których mięso złowionych zwierząt rozdziela się za darmo pomiędzy mieszkańców. Larsowi nie odpowiada ta romantyka i zdecydowanie nie chce zostać myśliwym. Chciałby znaleźć się w barwnym nowojorskim tłumie, poczuć się częścią wielkiego miasta, uczestniczyć w jego życiu. Nie zdaje sobie sprawy, że miasto, za którym tęskni, to pewna konstrukcja myślowa zbudowana z wyobrażeń i stereotypów. Nawet kontakty z przyjaciółmi na całym świecie, możliwe dzięki Internetowi, nie zburzyły wyobrażeń młodego Grenlandczyka. Nie wie, albo nie dopuszcza do siebie świadomości, że od pewnego czasu Nowy Jork, ów symbol wielkiego miasta, przechodzi ewolucję. Zapoczątkowali ją ludzie zmęczeni żywotem wielkomiejskim, którzy zaczęli przekształcać miasta, by przyjęły „ludzką miarę”. Można odnieść wrażenie, że wyobrażenia Larsa i wizje współczesnych urbanistów spotykają się i krzyżują jako dwie utopie. Projektanci „miast na ludzką skalę” uwzględniają akcje alterglobalistyczne w obronie przestrzeni publicznej przed ich komercjalizacją (typu Reclaim the Streets), a tego rodzaju ruchy rozważane są w kontekście współczesnych utopii[1].

Miasta i żywot wielkomiejski są tematem wielu dokumentów z ostatnich lat. Ciekawe poznawczo byłoby porównanie najnowszych tytułów, ponieważ wnoszą nowy ton do refleksji o miastach i życiu w nich. Nie bywają już wyrazem fascynacji miastem; raczej przeciwieństwo – refleksją niepokoju, towarzyszącego kryzysowi ekonomicznemu czy schyłkowi złudzeń pewnych klas społecznych: wspomnę dwa

Bliżej praw człowieka

[1] Zob. M. Starnawski, *Alterglobalizm w poszukiwaniu nowej wielkiej narracji*, w: *Spotkania z utopią XXI*

wieku, red. P. Żuk, Oficyna Naukowa, Warszawa 2008, s. 161–181.

filmy o samym tylko Londynie: *Men of the City* (reż. Marc Issacs, Wielka Brytania, 2009) i *Utopia London* (reż. Tom Cordell, Wielka Brytania, 2010). Po stronie wizji jeszcze bardziej pesymistycznych wymienię dokument *Critical Mass* (reż. Mike Freedman, Wielka Brytania, 2012), traktujący o przeludnieniu Ziemi, na której większość ludzi zamieszkuje miasta. Autor odwołuje się między innymi do idei zaprezentowanej w książce *Miejskie zoo* Morrisa Desmonda:

Zwierzę przebywające w klatce ogrodu zoologicznego demonstruje te same anomalie, jakie znamy doskonale z zachowań naszych ludzkich pobratymców. Tak więc najwyraźniej miasto nie jest betonową dżunglą, lecz raczej ludzkim zoo[2].

Film epatuje paralełą pomiędzy sytuacją jednostek bytujących w klatkach wieżowców a egzystencją szczurów – przywołując eksperyment Johna Calhouna, przeprowadzony na przełomie lat 60. i 70. XX wieku właśnie na szczurach. Mnożące się szybko gryzonie, mające ciągle pod dostatkiem żywności i wody, zaczęły zachowywać się coraz bardziej dziwnie i patologicznie, w miarę jak powierzchnia, którą dysponowały, zaczęła się kurczyć. Szczury poddane doświadczeniu mogły nauczyć się współpracy, aby przetrwać. Freedman pozostawia widza z pewną wątpliwością: czy ludziom się to powiedzie? Czy też stała konkurencja – nie tylko o przestrzeń do życia – w końcu nas zabije?

Wizje miejskie z kategorii dystopii nie są tak częste jak filmy „walczące”. Filmy o życiu w metropoliach prezentowane są coraz częściej na festiwalach poświęconych prawom człowieka, co można uznać za swoiste *signum temporis*. Na jednym z najważniejszych w tej kategorii przeglądów, czyli One World w Pradze, można było obejrzeć zarówno *Village at the End of the World* (reż. Sarah Gavron i David Katznelson, Wielka Brytania/Dania, 2012), jak i *The Human Scale* (reż. Andreas M. Dalsgaard, Dania, 2012).

The Human Scale jest przede wszystkim znakomitym wykładem idei duńskiego architekta urbanisty Jana Gehla[3]. Jest więcej niż wykładem – zrównoważono tutaj i połączono wartości poznawcze, narzędzia perswazji i środki artystyczne, aby przekonać widza do myśli Gehla. Jego koncepcja wychodzi z założenia, które mniej lub bardziej świadomie przeoczyli bądź otwarcie zignorowali twórcy modernistycznych koncepcji urbanistycznych: miasto powinno być budowane dla ludzi. Nie wystarczy jednak przyjąć taki punkt wyjścia. Aby budować dla ludzi, należy poznać ich zwyczaje związane z miejscami osiedlenia. Wydaje się to banalne, ale – jak twierdzi architekt – więcej wiemy o siedliskach stosownych dla goryli i tygrysów syberyjskich niż o miejscach odpowiednich do zamieszkania dla *homo sapiens*. Rozumienie natury postaw i dążeń ludzkich jest brakującym

[2] M. Desmond, *Ludzkie zoo*, przeł. P. Pretkiel, Wydawnictwo Prima, Warszawa 2000, s. 256.

[3] W języku polskim ukazała się książka Jana Gehla *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni*

publicznych (przeł. M.A. Urbańska, Wydawnictwo RAM, Kraków 2009).

ogniwem projektowania – i tutaj leży istota problemu. Naszym naturalnym stanem, jako gatunku, jest: być razem z innymi. Niegdyś żyliśmy w większych klanach, skupiskach, kręgach rodzinnych. Dwu-trzyosobowe rodziny nuklearne bądź życie samotne jest fenomenem relatywnie nowym, który pojawił się dość nagle. Twórcy filmu próbują odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób wypełnić rozziw powstały pomiędzy zakodowanymi zwyczajami człowieka a współczesną architekturą. Struktura dokumentu została pomyślana w ten sposób, aby przekonać widza, że koncepcje Gehla i jego architektów rozwiązują problem.

Motto filmu *The Human Scale*: „Najpierw nadajemy kształt miastom, a potem miasta kształtują nas” – jest zarówno obietnicą, jak i ostrzeżeniem. Tadeusz Peiper pisał w roku 1922: „[...] fizjologiczne przyczyny niechęci człowieka do miasta zaczynają powoli zanikać. Organizm człowieka przystosowuje się do miasta, a **miasto przystosowuje się do organizmu człowieka**”[4]. Przypomnę, że Paryż miał być miastem „dla oka”[5], Berlin, Londyn – miastami industrialnymi, choć różniącymi się od siebie. W przestrzeni tych *cities* widać konsekwencje myślenia poprzednich wieków, ich nawarstwiania się. Miasta, które powstają dziś w nowych potęgach ekonomicznych świata niemal zupełnie od podstaw, nawiązują do nieaktualnych już idei z lat 60. i tutaj leży źródło wielu problemów, znanych już mieszkańcom metropolii z tradycjami. Z urbanistycznymi błędami przeszłości można jeszcze coś zrobić, nadać przynajmniej części miasta bardziej przyjazną postać, zależy jednak, czy leży ono w kraju demokratycznym, czy niedemokratycznym. Niestety, w świecie nowych, gwałtownie rozwijających się potęg ekonomicznych, wzorcem pozostaje zaplanowane centralnie i z rozmachem miasto niczym z utopii (jakby inkarnacja nowożytnych idei) – skrzyżowane z modernistycznym, pojmowanym jako „maszyna do mieszkania”.

„Gdyby ktoś chciał specjalnie zaprojektować miasto, które zabiłoby życie miejskie, nie zrobiłby tego lepiej niż moderniści”. Słowa te niczym *memento* zapowiadają wątek chiński w dokumencie Dalsgaard. Przyspieszona urbanizacja jest w Chinach jednym z przejawów imponującego wzrostu gospodarczego. Procesy modernizacyjne przypominają te, które zachodziły w świecie zachodnim, są jednak o wiele intensywniejsze. Zmiany dokonują się w ciągu jednego pokolenia. Migracja ze wsi do miast dotyczy setek milionów ludzi. O tych zjawiskach mówi komentarz filmu, ale dopiero powiązanie tegoż

[4] T. Peiper, *Miasto. Masa. Maszyna*, „Zwrotnica” 1922, nr 2; przedruk według: idem, *Tędy. Nowe usta*, redakcja i opracowanie T. Podoska, komentarz i przedmowa S. Jaworski, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1972, s. 30–48.

[5] Przebudowa miasta, dokonana w XIX wieku przez barona Haussmanna, podporządkowana była idei odgórnego ujednoczenia i nadania przejrzystości struk-

turze. Powodując się względami zarówno politycznymi, jak i artystycznymi, stworzono szerokie aleje i bulwary. Odnowiony w ten sposób Paryż stał się później dla Waltera Benjamina miastem „dla oka”, miastem wypełnionym snami. Podaję za: A. Pilecka, *Miasto przetworzone – paryska fantasmagoria Waltera Benjamina*, „Estetyka i Krytyka” 2012, nr 1 (24).

z obrazami buduje prawdziwie silny przekaz. Aby przekonać widza o skali zjawiska chińskich przemian, nie epatuje się liczbami – bardziej wymowny jest widok setek ludzi przeciskających się z trudem przez bramki metra w godzinach szczytu. Efekt stłoczenia, który ma uprzytomnić widzowi przeludnienie miast w ogóle, zrównoważony jest obrazem ćwiczeń duchowych, medytacji, jakie grupa Chińczyków uprawia w parku. Widok ów przywołuje wartości wielowiekowej kultury, które pozwalają uchronić się przed skutkami gwałtownych zmian, zachować wobec nich wewnętrzny dystans.

W barwie smogu

W wątku chińskim dominuje jednak wizja miasta nawiązująca do czołówki filmu z powoli przesuwaną się panoramą zimnego, przejmującego krajobrazu miejskiego. Współczesne chińskie miasto, anonimowe, nienazwane, traktowane jako reprezentacja zjawiska przyspieszonej urbanizacji, jest w podobnym stopniu wizyjnie jak to ukazane w pierwszym ujęciu, umowne „miasto przyszłości”. Jest ono zarówno spełnieniem wyobrażeń futurologów sprzed stulecia, terazniejszością naszej planety, jak i zapowiedzią kierunku, w którym ona zmierza. Głos narratora w czołówce zachęcał: „wyobraź sobie, że już żyjemy w przyszłości, *megacities* (megamiasta) są rzeczywistością, *gigacities* (gigamiasta) wkrótce się pojawią”. Otóż panorama chińskiego miasta zwalnia widza z „wyobrażania sobie”. Jej funkcją jest pogłębienie poczucia osamotnienia w świecie i obezwładnienia dokonującym się spełnieniem ponurej przepowiedni. Widok lasu wieżowców, filmowanych z dołu na tle bladego nieba, w odcieniach brudnego błękitu, zapewne spowodowanego smogiem, będzie powracał w kolejnych wariacjach jako symbol miasta nie dla ludzi, skali „nie ludzkiej”, projektowania bez uwzględniania potrzeb *homo sapiens*. Zimny błękit z odcieniami szarości dominuje zawsze w obrazach świadczących o alienacji człowieka we współczesnym świecie, obojętności otoczenia. W jednym z ujęć pojawia się zanurzony w błękicie obraz gigantycznej galerii handlowej, z systemem schodów ruchomych, wożących ludzi niczym bezwładne marionetki.

Problemy cywilizacji widoczne są w Chinach w skali makro; zwłaszcza te udreki, które wyglądają na konsekwencje ludzkiej pychy. Chińczycy wypowiadający się w filmie potwierdzają, że przyświecała im ambicja, by stawiać jeszcze wyższe wieżowce niż na Zachodzie. „Popelniliśmy te same błędy”, przyznają samokrytycznie. Rozbudowa odbywa się kosztem niszczenia atmosfery starych miast, małych dzielnic, wielowiekowej tradycji hutongów ze wspólnymi dziedzińcami[6]. W obrębie hutongów ludzie znali się, spotykali w ciągu dnia, rozmawiali. Kapitalnym skrótem, wprowadzającym temat głównej przy-

[6] W krótkometrażowym dokumencie *The only Flower* (reż. César Pérez, Chiny, Hiszpania, 2012), rozpoczynającym się widokiem wieżowców, narrator spaceruje po hutongu. Informuje widza, że w Quianmen

zniszczono starą dzielnicę, by na jej miejscu postawić replikę. Jak w przypadku produkowanych masowo sztucznych kwiatów, oznaczonych etykietą „Original Fake Flowers[®]” – zamieniono oryginały na kopie.

czynny końca takiego świata, jest ujęcie samochodu, zaparkowanego gdzieś w starej dzielnicy. Kierowca rusza z miejsca, przeganiając tym samym staruszkę, który odpoczywał sobie na kamieniu. Nie widać nawet próby przeprosin czy choćby nawiązania kontaktu właściciela samochodu z obywatelem starej dzielnicy.

Arogancja, ignorowanie cudzego prawa do przestrzeni, charakteryzuje w podobnej mierze kierowcę, jak i cały przemysł motoryzacyjny, co stara się udowodnić autor filmu. Argumentowanie nie przybiera tonu otwartej konfrontacji, jest tylko zwróceniem uwagi na limity, jakie myśli architektonicznej zakresła współczesny przemysł w wydaniu międzynarodowych korporacji. Jego rozwój przynosi z jednej strony korzyści, z drugiej – ograniczenia; film wskazuje na oba te wymiary. Dzięki wzrostowi gospodarczemu 300 milionów Chińczyków wydobyło się z biedy i podniosło standard życia. Jaka jest cena owego sukcesu? Określa go obraz wolno sunących w korku samochodów, smog nad miastem, zimne, błękitne światło o nieokreślonej porze dnia. Widmowa przestrzeń, która prowokować może jedynie do ucieczki, ukazana jest jako konsekwencja planowania ekonomicznego, podporządkowanego rozwojowi motoryzacji. Dominowało ono od lat 40. ubiegłego stulecia. Aby wprowadzić „cywilizację motoryzacyjną”, dokumentowano ruch, zarządzano badania naukowe, które miały zwiększyć szybkość i wydajność samochodów, usprawnić ich przepływ przez miasto. To samochody przez kilkadziesiąt lat zajmowały miejsce na piedestale wartości – nie człowiek. O tym również przekonuje widza dokument Dalsgaarda.

Rewolucyjność koncepcji Gehla polegała na tym, że zakwestionował on rolę przypisywaną samej tylko sprawności przepływu samochodów. Do tej pory w ramach badań rynku liczone, ile ich przejedzie w ciągu godziny przez określone miejsce. Duński architekt zaangażował studentów, aby obserwowali ludzi, notowali, co robią w danym miejscu, jak długo w nim pozostają, czy zatrzymują się, czy też spacerują. Dzięki obserwacjom prowadzonym przez tygodnie, miesiące, rok, w deszczu i słońcu – udało się wychwycić wzorce zachowań ludzkich w przestrzeniach publicznych. W konsekwencji usunięto samochody z centrum i wprowadzono strefy dla pieszych. Gehl studiował z kolei, w jaki sposób ograniczenie ruchu samochodów wpłynęło na zachowania ludzi.

Wraz z informacją o badaniach zachowań ludzkich w filmie po raz pierwszy w sposób wyrazisty pojawiają się kolory. W strefach dla pieszych zaczynamy rozróżniać ludzi, ich wielobarwne stroje, dostrzegamy niebieską markizę nad oknem wystawowym, barwną kostkę bruku ulicznego. Kolory wprowadzają stopniowo optymistyczny nastrój. Odczuwamy niemal fizyczną ulgę, którą można porównać do przebudzenia ze złego snu lub ustąpienia jakiejś choroby, której istnienia sobie do końca nie uświadamiamy, ale która stale utrudnia żywot. Film ukazuje, że bardziej rozległa przestrzeń oznacza większą

Powrót kolorów

rozmaitość życia publicznego. Co więcej – odzyskany obszar umożliwia w konsekwencji powrót życia w ogóle, stopniowe pojawianie się rozlicznych jego oznak. Odnaleziona na nowo przestrzeń dodaje odwagi do realizowania pomysłów, zachęca do kreatywności. Uzmysłowanie ludziom, że istnieją strefy, w których nie są wobec samochodów intruzami, elementami drugorzędnymi, ma konsekwencje społeczne, zachęca do otwartości. Jednoznacznie potwierdzają to słowa wypowiediane przez Larsa Gemzøe, współautora projektów Gehla:

Jeśli mamy miejsca, w których większość z nas czuje się mile widziana, jest u siebie [...], możliwe staje się spotkanie różnych warstw społecznych, grup użytkowników, stylów życia. **Być człowiekiem miasta to poradzić sobie ze spotkaniem z kimś zupełnie obcym, kogo w ogóle nie znamy** [podkr. – J.H.].

Miasto zdobywa w tym kontekście pozytywny potencjał, może po raz pierwszy od dziesięcioleci, a samo budowanie – nazwę to umownie – stref dla pieszych przestaje być rodzajem utopijnej ucieczki przed skutkami II czy III fali, jak powiedziałby Alvin Toffler. Człowiek, który zgodnie ze swą naturą lubi przebywać w zbiorowości, nie musi być wcale „człowiekiem klanu”, zamkniętego na przedstawicieli innych grup. Właśnie miasto – a nie mała wiejska społeczność – daje mu szansę na spotkanie **innych**, poznanie odmienności, a nie tylko utrwalanie, wręcz konserwowanie własnych przekonań. Do spotkań dochodzi nie gdzie indziej, jak w **przestrzeni publicznej**. Dlatego miasta, które straciły niegdyś swą przestrzeń publiczną, „odnajdują na nowo ideę owej przestrzeni i fascynują się nią”, przekonuje narrator filmu.

Pusty azyl i opuszczone miasto

Zagospodarowana inteligentnie przestrzeń publiczna przyciąga ludzi, a w konsekwencji – zmienia ich zwyczaje; nadaliśmy kształt miastom, teraz miasta kształtują nas. Przebywanie w takiej przestrzeni staje się alternatywą dla życia całkowicie sprywatyzowanego, toczącego się w odległości godziny jazdy samochodem od centrum. Dla wielu ludzi posiadanie własnego domu za miastem jest i pozostanie przedmiotem marzeń, jako azyl, do którego ucieka się od męczącego huku centrum. Dokument duńskiego reżysera przekonuje, że w centrum (tym „tradycyjnym“, bez przestrzeni publicznej) się nie żyje, przynajmniej nie żyło się dotychczas. Centrum jest odpychające, a w konsekwencji planowanie skoncentrowane jest na sprawności komunikacji pomiędzy nim a domami z ogrodem na odległych przedmieściach, w których dopiero żyjemy naprawdę. W latach 50. XX wieku wybudowano na przykład gigantyczną sieć dróg ekspresowych z Nowego Jorku według projektu Roberta Mosesa. Jego wojowniczy plan rozbudowy autostrad, a zwłaszcza współczesne myślenie kategoriami tego architekta, oceniono w filmie Dalsgaard’a z dzisiejszego punktu widzenia: jeśli ktoś myśli w ten sposób, chce kontrolować, gasi różnorodność życia, upraszcza, oddziela funkcje, pracę od odpoczynku i od zabawy, kategoryzuje. Architekt myślący dziś wzorcami

Mosesa niby dąży do uzyskania równowagi, ale w konsekwencji unie-możliwia wszystko, co miasto czyni wspaniałym. Czarno-białe ujęcie panoramy gigantycznych systemów dróg szybkiego ruchu jest w kontekście tej wypowiedzi kolejnym przywołaniem wizji niemal apokaliptycznych, w każdym razie odstrasżających, dla których przeciwwagą są koncepcje Gehla. Świat przeorany piętrowymi autostradami, w którym na pierwszym miejscu postawiono samochód, ukazał swe ograniczenia. Celu, jakim było szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się, nie można przecież zagwarantować; ziarenko piasku w tym systemie blokuje go, odsuwając dojazd do własnego domu (azyłu) z ogrodem na długie godziny. Na to, aby cieszyć się nagrodą za trudy podróży, „żyć naprawdę”, nie pozostaje zbyt wiele czasu.

W jednej z sekwencji filmu ukazano niemal wymarłe centrum Melbourne w Australii jako wymowny przykład skutków „gettyzacji” życia w rozwiniętych społeczeństwach Zachodu. Warstwa średnia ucieka swymi samochodami do domów poza miastem, które pustoszeje, natomiast na drugim końcu codziennego szlaku komunikacyjnego bynajmniej nie powstał raj, lecz getto. Twórca filmu powołuje się na wypowiedzi uczonych, którzy w oazach pozamiejskich głównych miast australijskich dostrzegają siedlisko chorób, przemocy w rodzinach, izolacji społecznej, wreszcie – w dobie kryzysu ekonomicznego – źródło trudności finansowych. Kredyty za podmiejski azyl trzeba spłacać.

O tym, że można zmienić sposób myślenia o wielkim mieście i styl życia jego mieszkańców, świadczy najdobitniej przykład Nowego Jorku, na który powołuje się Dalsgaard w swoim dokumencie. Times Square już tylko w filmach sprzed lat jest miejscem szybko mknących taksówek. Jan Gehl i tutaj zaczął monitorować, w jaki sposób ludzie spędzają czas na ulicach, jakie wzorce rządzą ich zachowaniami. Nowy Jork nie gromadził wcześniej tego rodzaju danych, a jedynie dane na temat prywatnych samochodów. Konsekwencje banalnych, wydawałoby się, obserwacji zachowań ludzkich zyskują polityczny kontekst: ludzie mogą żądać więcej (w sensie dostępnej im przestrzeni), gdy uświadomią sobie, że radykalna zmiana proporcji pomiędzy przestrzenią dla ludzi i dla samochodów jest możliwa. Z punktu widzenia Amerykanów wprowadzenie pomysłów Gehla, które wymagały ograniczenia ruchu pojazdów na Times Square i Broadwayu, wyglądało na zamach kultury europejskiej na amerykańską. Wydawało się, że nowojorczyki nie zaakceptują zmian naruszających model egzystencji. „Nie polubimy ścieżek rowerowych [...], ludzie tutaj nie lubią jeździć na rowerze, nie ma na to czasu w rytmie ich życia”. Kiedy jednak w ciągu jednej nocy zamknięto ulice i ustawiono na nich krzesła – okazało się, że znalazło się dość amatorów, aby na nich usiąść. W filmie tłumaczy się ową gotowość na zmiany „ogromnym, utajonym pragnieniem”.

Koncepcja Gehla zwycięża również na Broadwayu, czego dowód oglądamy w sekwencji nieruchomych zdjęć, ukazujących ewolu-

„Dbasz o to, co
można zmierzyć”

cję tego miejsca. W sposób znaczący zmienia się tutaj perspektywa, z jakiej oglądamy miasto. Gdy mowa była o ruchu samochodów, filmowano je z lotu ptaka, ukazując ruch uliczny i „mrówki ludzkie”, ledwo dostrzegalne z wysokości szczytów drapaczy chmur. Broadway „po przemianach” ukazuje już kamera, która przyjęła ludzką perspektywę i znajduje się na wysokości oczu człowieka. Przyptyw kolorów – o czym już była mowa – i zmiana punktu widzenia kamery podnoszą wartość konstatacji autorskiej: „Ludzie zasmakowali, jak życie może wyglądać, gdy przez okrągły rok mają do dyspozycji przestrzeń”. Uliczny tłum zastępują w filmie portrety rodzin, grup przyjaciół. Przedstawiciele różnych ras i grup społecznych mają teraz – jak ukazuje autor filmu – swą reprezentację. Można powiedzieć, że Times Square i Broadway stają się wzorcami poprawnej politycznie koegzystencji. Nie od rzeczy staje się w tym kontekście zaznaczenie doniosłości istnienia tak pozytywnego wzorca: jeśli Nowy Jork odwiedza rocznie 50 milionów ludzi, to wywożą oni zmieniony jego obraz – niczym nowy trend w modzie – do innych amerykańskich stanów.

Pomysły Gehla stają się w tych okolicznościach katalizatorem pozytywnych zmian w samej Ameryce, skoro myśl architekta duńskiego wydobywa z jej mieszkańców ich utajone, długo tłumione potrzeby. To bardzo ważny moment w tym filmie, ukazuje bowiem wolę pogodzenia czy dopasowania tradycji ruchów mniej lub bardziej skrajnych (w filmie wskazuje się na Critical Mass – w tym przypadku chodzi o ruch rowerzystów, domagających się przestrzeni dla siebie, zapoczątkowany w San Francisco w roku 1992) do wymagań amerykańskich, demokratycznych. Jeśli Amerykanom coś wydawało się zbyt radykalne (zamknięcie ruchu w tradycyjnych centrach) czy zbyt lewicowe (konfrontacyjne czasem zachowania cyklistów), to kulturalna propozycja Gehla ujęła to w ramy możliwe do zaakceptowania w tamtych warunkach. Sam architekt zyskał wpływowego sprzymierzeńca – to Nowy Jork (i Los Angeles) wyznacza mody i wzorce zachowań. Jeśli dotychczas żywiołowe zgromadzenia mogły zyskać klasyfikację polityczną bezprawnych lub dzikich (tak mówiono o ruchu cyklistów), a „ludzie miasta” tkwili zamknięci w swoich domach, to obecnie ci sami ludzie realizują swoją spontaniczność, anektując pewne ulice przynajmniej raz w roku (Los Angeles), by prowadzić bitwę na śnieżki (Nowy Jork). Ludzki wymiar igraszek na śniegu i w tym miejscu podkreśla kamera, schodząc z wysokości filmowego kranu na wysokość oczu człowieka.

Humanizowanie miast możliwe jest tylko w krajach demokratycznych. Film ukazuje wymowny negatywny przykład odwrócenia się od koncepcji Gehla w najszybciej rosnącym mieście chińskim, słynnym ze swych wieżowców Chongqingu, którego zarys na mapie przypominać może Manhattan. Nie udało się przekonać władz do racji architekta. To jedno z najbardziej widmowych *cities*, o czym autor przekonuje filmowymi środkami. Podświetlone z dołu elemen-

ty wieżowców sprawiają wrażenie szkieletów. Cały półwysep pogrążony jest w smogu, który pogłębia odczucie przyduszenia, martwości, choć to miejsce zamieszkuje kilka milionów ludzi. I taki – stłamszony i na zewnątrz martwy – Chongqing pozostanie[7], ponieważ zaniechano realizacji projektu, który miał być pilotażowy dla Chin.

Drugim negatywnym punktem odniesienia jest stolica Bangladeszu Dhaka, choć tam kilku aktywistów heroicznie walczy o wprowadzenie w życie projektów duńskiego architekta. Miasto pojawia się w filmie wraz z odgłosem syren alarmowych i jazgotem karettek pogotowia, wypełniającym tło dźwiękowe. Nastroj niepokoju i niepewności utrzymuje się w całej sekwencji, zatytułowanej – by rozwiać wszelkie wątpliwości widza – „Pieszko w kierunku chaosu stworzonego przez siebie”. Dhaka – najszybciej rosnące miasto na świecie – ukazywana jest konsekwentnie jako miejsce, w którym skumulowały się problemy współczesnej cywilizacji. W wyniku migracji wewnętrznej osiedla się tutaj około tysiąca osób dziennie. Obraz ludzi wegetujących w pobliżu torów kolejowych i przeczesujących gigantyczne wysypiska – jakże częsty w dokumentach z kategorii „prawa człowieka w filmie” – świadczy dobitnie o niemożności rozwiązania problemu migracji na tak wielką skalę. Obrazom skrajnej biedy towarzyszą wypowiedziane przez aktywistów oskarżenia, formułowane w lewicującej retoryce: „Myśli się tylko o warstwie najbogatszej, a nie tej dominującej ilościowo. Jeśli planując, nie pomyśli się o wszystkich, kreuje się chaos”.

Autor sugeruje w sposób pośredni, że idee urbanistyczne Gehla mogą być remedium na największe problemy krajów rozwijających się. Tymczasem kraje te przyjmują, całkiem błędnie, dawne modele zachodnie, bazujące na rozwoju motoryzacji, dróg szybkiego ruchu, budowie wieżowców i ogromnym poborze energii. Hasło aktywistów, zaakcentowane w filmie jako najważniejsze: „Chcemy Bangladeszu bez samochodów”, z jednej strony najsilniej wyraża protest przeciwko kolonializmowi ekonomicznemu, z drugiej – zgodne jest z koncepcją Gehla. Argumenty słowne w połączeniu z wymownymi obrazami świadczą o słuszności hasła manifestantów w Dhace i myśli duńskiego architekta, która tym samym okazuje się uniwersalna, możliwa do zaakceptowania zarówno przez Amerykanów, jak i obywateli całego Trzeciego Świata.

W przypadku Dhaki, w której już w zeszłym dziesięcioleciu liczone zgodnie z metodą Gehla pieszych i riksze, rząd postawił jednak na rozwój motoryzacji i budowę autostrad, zaciągając zagraniczne pożyczki. Aby zniwelować zatłoczenie dróg, wprowadził zakaz ruchu rikszy, skazując na bezrobocie 900 tysięcy ludzi. Wycofanie najpopularniejszego środka transportu nie zmniejszyło zatorów w mieście, w którym prywatni właściciele samochodów (jest ich 5%) parkują je za darmo w dogodnych dla siebie miejscach. Gdyby każdy miesz-

[7] Choć na zdjęciach publikowanych w Internecie prezentuje się przede wszystkim jako cud architektury.

kaniec stolicy miał własny samochód, nie byłoby w niej z pewnością miejsca do życia. Już teraz środowisko jest skażone, ziemia (w strefie narażonej na ruchy tektoniczne) przyduszona betonem i asfaltem. Ważnym argumentem, popartym stosownym ujęciem filmowym, jest stwierdzenie: „Tutaj dzieci nie spacerują i nie uczą się szacunku dla życia”.

W stronę poezji

Gdyby nie komentarz słowny i napisy, Dhaka – fotografowana z pewnej odległości i o określonych porach dnia – mogłaby uchodzić za Wenecję. Na owo zadziwiające podobieństwo zwraca uwagę jeden z komentatorów: „50 lat temu miasto przypominało Wenecję”. Skoncentrowanie wysiłku rządu na rozwoju samej stolicy, od czasów wojny o niepodległość, spowodowało, że sprawy poszły w złym kierunku. „Potencjalnie mogłoby to być cudowne miasto” – wyraża swój żal jeden z bohaterów dokumentu. Na ów ukryty w miastach i ludziach potencjał zwraca uwagę autor filmu, nie bójmy się go nazwać rzecznikiem koncepcji Gehla. Planowanie nakierowane na potrzeby ludzi, przekonuje, wydobywa na powierzchnię ukryte, tłumione możliwości. Człowiek podnosi się i zaczyna od początku, nawet po kataklizmie trzęsienia ziemi. Ten właśnie przypadek pozostawił na koniec swego filmu Andreas M. Dalsgaard. Christchurch w Nowej Zelandii, zdewastowany podczas trzęsienia ziemi w roku 2011, odbudowuje jeden z architektów Gehla. Rozpoczął swą pracę od wysłuchania ocalałych mieszkańców, którzy dzielą się swymi oczekiwaniami i ideami. Pojawiło się ponad 100 tysięcy pomysłów, do których spisania zatrudniono 100 osób. Okazało się, że projektowali swe marzenia, odwołując się do wzorca starych miast europejskich, o niewysokiej zabudowie, z niewielkimi centrami handlowymi i dominującą nad murami wieżą katedry. Chcieli odbudować „miasto dla ludzi, nie dla samochodów”. W sekwencji Christchurch autor najsilniej podkreśla ludzki wymiar projektowania, potrzebę identyfikacji z miejscem, jego duchem i pamięcią. Jeśli ktoś, projektując miasto, zapyta ludzi o zdanie, okaże się, że te elementy są niezwykle istotne^[8].

Z punktu widzenia XXI wieku okazuje się, że *idea miasta* nie ma wiele wspólnego z *miastem idealnym*, choćby współczesna technika umożliwiła realizację najbardziej utopijnych pomysłów. Miasto na ludzką miarę nie nawiązuje także do projektów renesansowych, wytworów czasu humanizmu europejskiego. Odnajdujemy *ludzką skalę*, cofając się o kolejne kilka stuleci. W czasie boomu ekonomicznego lat 60., kiedy mogło się wydawać, że postęp ludzkości jest nieograniczony, budowano maszyny do mieszkania, zabijając życie miejskie. Wtedy właśnie (dokładnie w roku 1965) Jan Gehl pojechał z rodziną do Sieny i stanął na bodaj najbardziej magicznym rynku

[8] Jeśli nie – czego dowodem jest choćby Astana, osada w stepie, która została stolicą – mieszkańcy tęsknić będą nawet za statua Lenina, ponieważ „była

nasza”. Ten rodzaj nostalgii ukazuje film Mike’a Lerner’a i Maxima Pozdorowkina *Capital* (Rosja, Wielka Brytania, 2008).

świata – Piazza del Campo[9]. Zaczął zastanawiać się, dlaczego Italia jest tak przyjaznym miejscem dla ludzi. „Po kilku dniach spędzonych tutaj, komentuje architekt, można się wiele dowiedzieć na temat tego, w jaki sposób ludzkość korzysta z przestrzeni fizycznej”. Sekwencja Sieny nie tylko filmowana jest w zwolnionym tempie, ale ukazuje aktywności ludzkie, które pośpiech wykluczają. Na Piazza del Campo ludzie spacerują, leżą, śpią, czytają, dzieci się bawią. Trzynastowieczny plac w Sienie staje się w filmie jeśli nie miarą wszechludzkich rzeczy, to przynajmniej wzorcem dla przyjaznej przestrzeni miejskiej. Chyba nie ma widza, który nie zastanowiłby się w tym miejscu – oglądając filmowane pod słońce postacie, sunące wolno niczym cienie – co stało się współcześnie z jakością ludzkiej egzystencji? Stare miasta zwiedzamy w tempie 5 kilometrów na godzinę – mówi Gehl. Oznacza to, że „gdy spacerujesz w tym tempie, dostrzegasz ludzi [...], widzisz wszystkie szczegóły, kolory, zapachy”.

W nowych dzielnicach wszystko zostało tak pomyślane, by uszczęśliwić samochody, jadące 60 kilometrów na godzinę – mówi architekt. Szybkość, którą fascynował się Dżiga Wiertow, realizując *Człowieka z kamerą* (film określony jako efekt zapisu brulionowego, w biegu i w pędzie, w tempie życia lat 20. XX wieku), przestała być przedmiotem bezkrytycznej fascynacji. Autor dokumentu *The Human Scale* apeluje do naturalnej ludzkiej potrzeby odpoczynku, czasu na refleksję, cieszenia się wspólnym posiłkiem w małej uroczej restauracji (stąd widok kuchni restauracyjnej w Sienie), miłym kolorem, zapachem, odgłosem. Cieszenia się z życia i możliwości, jakie ono daje. Jan Gehl odkrył je w sobie, zwiedzając Sienę. Czy to przypadek, że w roku 1966 Siena jako pierwsze miasto w Europie wprowadziła zakaz ruchu samochodów w centrum miasta?

Punkt wyjścia rozważań Gehla, a za nim refleksji filmowca, wydaje się metafizyczny – gdy przypomnimy miasta z obrazów Giorgia de Chirico. Surrealistyczny – gdy przywołamy ideę Mass-Observation, w którą zaangażowany był także surrealista z ducha, Humprey Jennings. Choć nie podobało się to dokumentalistom z grupy Griersona, śledził ludzkie zachowania (film *Spare Time* z roku 1939), tak jak w tym czasie wolontariusze ruchu Mass-Observation[10] śledzili i zapisywali w brulionach, jak zachowują się ludzie w pubach, podczas zawodów sportowych, na ulicach. W aktach obserwacji musiało być

[9] „Siena jest dużą sceną z muszlowatym wklęsnięciem Il Campo pośrodku. Sceną będąc architektonicznie, bogato przy tym dekorowaną, budzi często wrażenie udziału w spontanicznym, tłumnym widowisku teatralnym”. G. Herling-Grudziński, *Siena i okolice*, w: idem, *Godzina cieni. Eseje*, „Znak”, Kraków 1991, s. 187–194 (pierwodruk: „Kultura” 1989, nr 7–8, s. 3–10).

[10] W latach 30. w Anglii pojawił się unikatowy socjologiczny projekt, nazwany Mass-Observation,

który polegał na portretowaniu różnych segmentów życia kraju. Efektem studiów miało być stworzenie „reprezentacyjnej próbki całej populacji”. Rozmowy i zachowania ludzi były nagrywane w najróżniejszych miejscach: na ulicy, w pubie, w sali tanecznej, kinie, w kościele i kaplicy, podczas mityngów i wydarzeń publicznych. Ruch utworował drogę metodom precyzyjnej obserwacji czynności, które należą do codziennej rutyny.

coś wywrotowego, co nie klasyfikowało ich samych jako czynności bezproduktywnej w żadnym sensie. I taką się nie okazała. Pomysł „surrealistycznej” zabawy po drugiej wojnie światowej przerodził się w badania rynku. Obserwacje Gehla, liczenie i obserwowanie ludzi na placach mają w swym efekcie również wymierny skutek – pomysły na centrum „dla ludzi” sprzedają się w świecie. Film próbuje dowieść, że koncepcje architekta i całej jego szkoły są w stanie uszczęśliwić zarówno nowojorczyka, jak i mieszkańca Trzeciego Świata. Wraz z myślą Gehla dokument Dalsgaard eksportuje wartości społeczeństwa, które reprezentuje zarówno architekt, jak i twórca filmu: demokrację, poprawność polityczną, czyli tolerancję i otwartość na **innych**. To wszystko, czego dopracowała się Dania w swej historii. Sposób przekonywania jest adekwatny do promowanych walorów: tonem łagodnej perswazji, bez epatowania szokującymi obrazami.

Lars Kristian Kruse z Grenlandii, której parlament duński przyznał autonomię, marzy o mieście. W obliczu katastrofy ekonomicznej mówi się mieszkańcom jego wioski Niaqornat, że jeśli przeniosą się do miasta, to będą szczęśliwsi. O ile będzie to Miasto na ludzką miarę, zaludnione przez „Masę-społeczeństwo: cudowny, najbardziej organiczny organizm” (jak by może powiedział Peiper), z nierzucającą się w oczy obecnością Maszyn. Dla większości świata wizja bez Maszyn w jego Centrum pozostaje utopijna. Nie przypadkiem jej twórca – Jan Gehl – urodził się w mieście, w którym zrealizowano utopię. Christiania, dzielnica Kopenhagi, rządzi się własnymi prawami: zabronione jest tam używanie samochodu, a człowiek, który biegnie, od razu staje się podejrzany.