



Do niedawna mówiło się o porządku architektonicznym. Nie uważa Pan, że dziś właściwym pojęciem byłby „nieporządek”?

Niestety, to prawda. Szczególnie boleśnie odbija się to nie tyle na pojedynczych budynkach, co na urbanistyce. Żle się stało, że architekci na całym świecie przejęli amerykańskie pojęcie o urbanistyce i przyzwyczaili się do tworzenia miast konsumpcyjnych, zamiast tworzyć miasta rzeczywiście przyjazne mieszkańcom.

Odnoszę wrażenie, że Warszawa jest jednym z przykładów takich miast, w których brak nakierowania na potrzeby ludzi, takie choćby jak stworzenie miejsc do spacerów. Niestety, to, co widzimy w Warszawie, bardziej przypomina ruch, który w Stanach Zjednoczonych odbywał się mniej więcej czterdzieści lat temu, a mniej to, co dziś dzieje się w urbanistyce Europy Zachodniej.

Jaka jest wobec tego program, który Pan by nam polecał?

Coraz wyraźniej widać dążenie do ponownego scalania „zszywania” miast. Chodzi o to, by przestrzeń do życia dawała wybór. Dzieci powinny móc chodzić pieszo do szkoły, co nie oznacza, że nie może pan jako rodzic podjąć decyzji, że chce je pan odwozić. Ale szkoła musi być w pobliżu! Podobnie jak powinny znaleźć się w okolicy tereny rekreacyjne.

Ala przecież właśnie po to, by być bliżej natury i znaleźć się w bardziej przyjaznym otoczeniu, Amerykanie zaczęli przenosić się z centrów miast na peryferie, a do śródmieścia wracają przede wszystkim do pracy.

I tu właśnie pojawił się zasadniczy problem. Amerykańskie miasta rozciągnęły się skrajnie, a centra miast stały się tylko siedliskami biur i dzielnicami tych, których nie było stać na domy podmiejskie. Rezultat jest taki, że przeciętny mieszkaniec dużego miasta w Stanach Zjednoczonych, by w ogóle funkcjonować, musi zrobić dziennie przynajmniej 60 kilometrów, niezależnie od tego, czy prowadzi samochód, czy nie! To ma ogromne konsekwencje, zarówno na poziomie globalnym – produkujemy niebotyczne ilości tlenku i dwutlenku węgla, które niszczą środowisko i zmieniają klimat – jak i lokalnym, bo postępuje degradacja kraj-

obrazu. Trzeba ciągle rozwijać sieć dróg, bo podmiejskie arterie stają się niewygodne i w konsekwencji miasta się „dusza”. Równocześnie, rozrastając się, miasta zabierają wciąż nowe tereny rolnicze. Wpływa to też negatywnie na zdrowie człowieka, nie tylko przez zanieczyszczenia, ale też przez brak ruchu, bo po spędzeniu kilku godzin w samochodzie, po powrocie nie mamy już ochoty na jakikolwiek wysiłek fizyczny.

O czym pan marzy po powrocie z pracy? Żeby zjeść coś na szybko i nie musieć wychodzić! Jestem przekonany, że wszystkie te elementy prowadzą w konsekwencji do pogorszenia jakości naszego życia. I na krótką metę, jednostkową, i na skalę, że tak powiem, całego gatunku. Proszę sobie wyobrazić, że na początku ubiegłego stulecia w Stanach wydawało się średnio 1 proc. dochodu na transport. Pod koniec wieku to było już 25 procent!

Czy mam przez to rozumieć, że Pana ideą jest, by pracować i mieszkać w jednym miejscu?

Nie musi pan, naturalnie, koniecznie mieszkać tam, gdzie pan pracuje. Ale powinien pan móc. Powinien pan mieć wybór: czy po zakupy wybrać się pieszo do pobliskiego sklepu, czy wsiąść w samochód i pojechać na przedmieścia, gdzie najczęściej lokalizowane są centra handlowe.

W sumie to, co Pan proponuje, to tworzenie z części miasta właściwie małych samodzielnych miasteczek. Żeby nie powiedzieć – samowystarczalnych. Toż to mniej więcej to samo, co dzisiejsze przedmieścia wielkich miast, tylko w środku.

W Stanach Zjednoczonych przez większość XX wieku obserwowano ucieczkę na przedmieścia. Była ona wręcz finansowana przez stare gminy. Teraz widzimy zjawisko

odwrotne – nie da się już odejść dalej od centrum! Nie można w nieskończoność poszerzać granic miasta. Ludzie zaczęli wracać i trzeba znaleźć dla nich miejsce w „mieście właściwym”. To widać na przykład w Chicago. W zeszłym roku zanotowano tu po raz pierwszy od wielu lat przypadek, że w samym mieście ruszyło więcej budów mieszkań niż na przedmieściach. To zresztą całkiem zrozumiałe, kiedy się widziało korki pod Chicago. Nowe pokolenie nie chce już tak żyć. Jego marzeniem jest przeciwieństwo tego, o czym marzyli rodzice... Oni chcą żyć w miłym miejscu, ale niedaleko od centrum, w którym pracują.

Jak można stworzyć takie miejsca w miastach, które przecież już istnieją. Są zbudowane według założeń, które Pan tak skrytykował, a przecież centrum nie da się rozciągnąć...

Przed wszystkim, nie oceniałbym starych miast tak surowo, jak pan. One mają w większości przypadków znakomitą infrastrukturę. Istnieje już baza, którą trzeba tylko odpowiednio rozwinąć. To i tańsze, i lepsze niż rozpoczynanie od zera. Znakomity jest tutaj przykład Paryża. Istniejące budynki można przecież przekształcić tak, by – zachowując stare fasady – zaadaptować je do współczesnych potrzeb. Zachowuje się kontekst architektoniczny, ale całkowicie przebudowuje się wewnątrz. Oczywiście, trzeba na przykład zadbać o parkingi... No właśnie, w Warszawie wciąż jeszcze można rozwiązać ten problem inaczej. Jeżeli otoczenie będzie takie, że wygodniej jest wsiąść w samochód i pojechać po zakupy niż wyskoczyć do sklepu w pobliżu, jest naturalne, że każdy będzie chciał mieć samochód pod domem. Ale można przecież rozwinąć tę sieć bli-

skich sklepów, by samochód nie był

niezbędny do życia. I problem parkingów w centrum rozwiąże się sam. Będzie to, oczywiście, bić w grupy interesów, na przykład producentów i sprzedawców paliw, ale to leży w interesie człowieka! Nie należy działać tak, jak to zrobiono w Stanach Zjednoczonych, gdzie wyburzono stare domy, by zrobić miejsce na parkingi. Teraz płaci się miliardy dolarów, by zrekonstruować te stare miasta. Tu przykładem jest Huston, jedno z tych miast rozciągniętych na 60 kilometrów, w którym teraz buduje się nowe budynki mieszkalne w centrum. I – oczywiście – nie jakiegokolwiek budynku. Dokładnie ten typ, jaki kiedyś burzono, aby postawić drapacze chmur – 10-, 11-piętrowe. A wraz z nimi, całe siatki dróg dla pieszych, infrastrukturę niezbędną do komfortowego mieszkania. To model miasta europejskiego, w którym również dobrze znajdują się budynki mieszkalne, biurowce i miejsca wypoczynku: parki, kawiarnie, siedziby instytucji kulturalnych...

Co by Pan radził zrobić w Warszawie? Tu są przecież budynki mieszkalne w ścisłym centrum, tyle że wątpliwej jakości.

Można zrobić to, co w budynku, w którym rozmawiamy. Zachowano tu dawną fasadę, ale przebudowane wewnątrz spełnia wszelkie wymagania komfortu życia. Wiem, bo sam mam tu biuro, ale i mieszkam tu, kiedy jestem w Warszawie. Udało się także przebudować podwórkę, które teraz jest bardziej „szlachetne”. Wrócić na nie drzewa, które kiedyś się wycinało, bo przecież liście spadały i śmieciły... W okolicy są restauracje, banki – w sumie znajduje się wszystko, co potrzebne do miłego życia. Można się dobrze czuć u siebie i być dumnym, że „u mnie” jest właśnie tak.



Guy C. Perry o powrocie do tradycji w urbanistyce

# Miasto przyszłości, miasto marzeń

Ale to jest budynek przedwojenny, o przyjemnej dla oka fasadzie.

Lata 50. też nie były złe. Potem zaczyna się gorzej. Lata 60. są już słabsze architektonicznie, 70. – jeszcze trudniejsze. Ale na to też są sposoby. Kiedy pracowałem w Japonii, proponowałem na przykład przetransformację wnętrza tak, by dwa pomiesz-

czenia łączyć w jedno. To już zupełnie inny komfort mieszkania. Trzeba po prostu przystosowywać budynek do właścicieli i mieszkańców. Nie proponowałbym Polsce burzenia tych budynków. Na to nie ma pieniędzy. Lepiej je przerabiać niż po prostu burzyć. Tym bardziej, że dzisiejsza architektura wraca do pewnych

elementów lat 60. i 70. Właściwie zalecałbym przede wszystkim zwracać baczniejszą uwagę na to, co się w tych budynkach dzieje na poziomie parteru. To jest akurat w Warszawie mocno zaniedbane, a to właśnie partery, ze swoimi sklepami, lokalami gastronomicznymi itp., tworzą atmosferę miasta. Zresztą

w Warszawie budynki to nie jest główny problem. Problemem jest to, co się dzieje na przestrzeni między nimi! Najbardziej zaniedbana wydaje mi się przestrzeń wspólna. Łatwiejszy dostęp do samochodów sprawił, że każdy niemal skwer zamienia się w parking... To mnie dziwi o tyle, że przecież otoczenie



Z lewej: Saint Edreol koło St. Tropez – 143-hektarowa realizacja kompleksu mieszkaniowo-wypoczynkowego (1991-96).  
W środku: Tak mają wyglądać galerie handlowe w 169-hektarowym Miasteczku Wilanów w Warszawie.  
Z prawej: W Miasteczku przewidziano nawet ścieżki do jazdy konnej.

domu wpływa na jego cenę i na przykład na cenę wynajmu mieszkania. Wracając do problemu samochodów – gdyby pieniądze przeznaczone na kupno coraz nowszych aut zostały na podniesienie jakości tego, co dookoła mojego domu, żyłoby się o wiele lepiej. Jestem przekonany, że tak zaczniemy myśleć w XXI wieku.

A co Pan myśli już nie o urbanistyce Warszawy, ale o jej architekturze?

Uważam, że jest tu wielu znakomych architektów. I mnóstwo udanych realizacji. Problem polega właśnie na niezgraniu, na braku chęci we współpracy, by stworzyć przyjazne otoczenie, a nie tylko wygodne budynki do mieszkania czy pracy. Zrozumienia, jak ważne są te przestrzenie.

W Warszawie realizuje Pan jeden projekt: Miasteczko Wilanów. Jak on ma się do Pańskich idei, o których Pan opowiadał.

Myszę, że wypełnia je w praktyce. To ma być, jak mówi już sama nazwa, pewna samowystarczalna przestrzeń. Dużo mówiło się, i krytycznie, na przykład o tym, że wewnątrz niego ma znaleźć się supermarket. Tak, znajdzie się, bo jest potrzebny mieszkańcom. Tyle że centrum handlowe nie musi być wielkim blaszanym pudłem, jakie znamy z przedmieść! I nie będzie. Przewidziane są tam mieszkania, miał wybór, o którym mówiłem wcześniej. Oczywiście, może pojechać na kolację czy do kina do centrum, ale może to zrobić także w swoim miasteczku. Ważne jest także, że to nie ma być wyizolowane osiedle dla bogaczy. Tu mają znaleźć się mieszkania i dla rodziny z małymi dziećmi, i dla niezbyt „zamożnego” studenta, i dla starszego małżeństwa. Chodzi o to, by nie popełnić błędów amerykańskiego. Tam człowiek całe życie przeprowadza się nie dlatego, że ma ochotę, tylko dlatego, że kiedy zmienia się jego status, dzielnica, w której mieszkał, przestaje spełniać jego potrzeby. To ma być takie miejsce, w którym będzie się dobrze żyło i z którego zawsze będzie można wyjechać, ale jeszcze chętniej wracać.

## Guy Castelain Perry

Rozpoczął karierę architekta, współpracując z Ricardo Bofillem przy projektach: kompleksu olimpijskiego w Barcelonie, okręgu Antigone w Montpellier we Francji oraz głównej siedziby SWIFT w Brukseli. Potem zaprojektował obiekty bankowe w rejonie zatoki San Francisco. Wspólnie z Charlesem Moore'em przekształcił obszar głównego parku miejskiego w Houston. Pracował nad projektami architektonicznymi oraz strategiami rozwoju nowo planowanych obszarów miejskich wraz ze studentami z Uniwersytetu Harvarda (projekt w Wilanowie, Kijowie i Cannes) oraz Uniwersytetu w Toronto. Strategie zrównoważonego rozwoju dla obszarów miejskich były wielokrotnie tematem jego publicznych wystąpień, m.in. podczas szczytu Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku i w Genewie oraz na konferencji ULI (Urban Land Institute). Jego publikacje na ten temat ukazywały się również w najbardziej prestiżowym europejskim miesięczniku urbanistyki – „Urban Land Europe”.



foto. Marcin Smulczyński

rozmawiał MACIEJ WERYNSKI