



WIELKA MAŁA ARCHITEKTURA

TEKST: PAWEŁ KOBYLAŃSKI

Gdy przechadzamy się po nieznanym mieście, nasz wzrok przykuwają monumentalne budowle, pomniki i pocztówkowe widoki. Ale tam, gdzie chcemy się zdomowić, o tym, czy uznamy przestrzeń za przyjazną, decyduje co innego. Tak zwana mała architektura dopiero od niedawna znajduje się w centrum uwagi architektów i urbanistów.

Wciąż zbyt często o niej zapominamy, planując budżety inwestycji. Traktujemy ją nieraz z mieszaniną niechęci i zażenowania, jak przysłowiową ubogą krewną. Tymczasem w czasach mody na osvajanie publicznej przestrzeni miejskiej mała architektura nabiera szczególnego znaczenia. To właśnie ona w znacznym stopniu przesądza o jakości otwartych przestrzeni, stanowiąc ich swoiste umebrowanie, gdzie posadzką są miejskie skwery i chodniki, ścianami – drzewa i fasady budynków, a sufitem niebo, okazjonalnie przykrywane szkłem lub żaluzjami przeciwśonecznymi.

Jest oczywistym truizmem stwierdzenie, że sposoby korzystania z otwartej przestrzeni zależą od klimatu. Podczas gdy w krajach północy, w tym także w Polsce, przez dużą część roku zmagamy się z zimnem, deszczem i wiatrem, a nawet ze śniegiem i lodem, na południu czynnikiem, przed którym człowiek musi się bronić, jest słońce. Bywa naprawdę bezlitosne. Wymusza zupełnie

inny, nocny, rytm życia z uświęconą tradycją sjeżdżają w środku dnia. Choć współczesna technika umożliwia uniezależnienie się od klimatu – ostatnio nawet z wykorzystaniem energii odnawialnej, pochodzącej wprost od „wrogich” żywiołów – nie zapowiada się, by szybko wpłynęło to na zniwelowanie różnic w dobowych rytmach w różnych częściach świata.

Przykładem znakomitej małej architektury jest oddany do użytku w połowie lipca 2012 roku kompleks usługowy wokół portu w Maladze. Jego najbardziej widocznym elementem jest zadaszenie rozpięte ponad promenadą, sięgające po inspirację zarówno w stronę fal morskich, jak i szkieletów drewnianych rybackich łodzi.

Pretekstem do jego powstania było otwarcie w Maladze nowego terminalu portowego, obsługującego ruch „cruiserów”, czyli wracających ostatnio do mody wielkich wycieczkowców. Projekt zagospodarowania otuliny portu składał się z dwóch części. „Molo Jeden” jest galerią sklepów i restauracji z własnym parkingiem podziemnym rozmieszczoną na pięciu hektarach wokół „Centrum Pompidou”, czyli jądra nowej przestrzeni publicznej. „Molo Dwa” integruje terminal pasażerski o powierzchni 14000 m kw. z muzeum portowym, centrum edukacji ekologicznej oraz parkiem znanym jako „El Palmeral de las Sorpresas” (Palmowy Ogród Niespodzianek). Zadaszenie, ożywiane nieustanną grą światła, pozornie zmienia kształt zarówno kiedy się pod nim przechodzi, jak i wtedy, gdy słońce zmienia swoje położenie na niebie w ciągu dnia. Projekt diametralnie przekształcił wcześniej zdegradowany i odizolowany od historycznego centrum miasta obszar w nowoczesne centrum obsługi turystów odwiedzających Costa del Sol z atrakcyjną promenadą dla mieszkańców Malagi.

Podziwiając spektakularne zadaszenie promenady, brawurowo łączące intrygę konstrukcyjnej maestrii ze szczerą prostotą formy, na pierwszy rzut oka podejrzewałem o autorstwo Santiago Calatravę, którego Park Nauki i Sztuki w Walencji opisywałem przed kilkoma miesiącami. Nie miałem racji. Obiekt zaprojektowała pracownia Junquera Arquitectos z Madrytu. Hiszpania może się pochwalić wieloma znakomitymi projektantami! |



Przykładem znakomitej małej architektury jest oddany do użytku w połowie lipca 2012 roku kompleks usługowy wokół portu w Maladze, a konkretniej – nowego terminalu portowego, obsługującego ruch „cruiserów”.