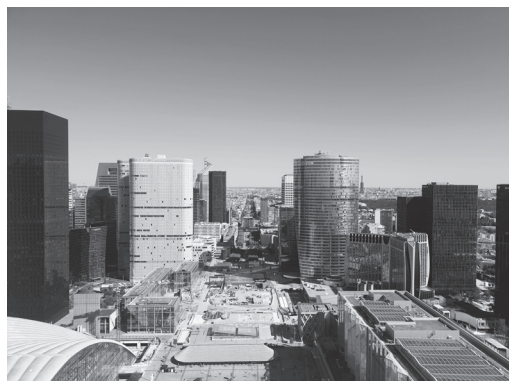


Arhitektura/infrastruktura 2

Peter Šenk



1



2



3

Sl. 1: »Transfer«: Grand Central Terminal, New York; avtorji: Cornelius Vanderbilt, John B. Snook, John Wellborn Root, Alfred T. Fellheimerr. Foto: William Davis Hassler, via commons.wikimedia.org.

Sl. 2: »Infrazgradba«: La Défense, Pariz; različni arhitekti, nadzor Public d'Aménagement de la Défense. Foto: Bretwa, via commons.wikimedia.org.

Sl. 3: »Premoščanje«: Erazmov most, Rotterdam; avtorji: Ben van Berkel, UN Studio; Kors Noorlander / Jaco Reusink, engineering office Rotterdam. Foto: Debot, via commons.wikimedia.org.

Nekaj misli o razmerjih med arhitekturo in infrastrukturo v sodobnosti sem v 223. številki *Ahitektovega biltena* leta 2020 sklenil z retoričnim vprašanjem, ki odzvanja in radikalizira apel Alda van Eycka z namenom neločljive povezanosti arhitekture in urbanizma:¹ »Je prišel čas, da k arhitekturi pristopimo na infrastrukturni način in k infrastrukturi na arhitekturnega?«²

Grajena infrastruktura je najvidnejša sled človekovega delovanja v antropocenu. Ta ima neposreden vpliv na naš ekosistem in je zato pomembna tema za okoljske študije, pa tudi urbani (in arhitekturni) metabolizem. Tako kot arhitekturo, sodobni pristopi konceptu infrastrukture in njen diskurz, onkraj strogo tehničnega, umeščajo v širši urbani, družbeni in okoljski kontekst. Vendarle pa je s tehnološkim operativnim predznakom infrastruktura razumljena kot fizični okvir, nekakšna podstat, ki omogoča razvoj programov in delovanje družbe.

Če se ozremo nekoliko v preteklost, smo že dobrega pol stoletja priča hibridizaciji (tradicionalne) arhitekture. Pogled v prihodnost eksperimentalistov iz šestdesetih let prejšnjega stoletja, kot navaja Simon Sadler, namreč zaznamuje »ključni intelektualni mane-ver«, ki omogoči dojemanje arhitekture kot medija, posrednika med individualnim telesom, družbenim telesom, umetnimi občutki (dražljaji) in naravo, namesto njenega tradicionalnega pojmovanja kot umetnosti gradnje zatočišč.³ Po Marshallu McLuhanu je namreč stanovanje, po analogiji z obleko, ki je osebni podaljšek naše kože, prav tako podaljšek mehanizma za nadzor toplote našega telesa, medtem ko so mesta še nadaljnji podaljšek telesnih organov. Vendarle pa McLuhan obleko pojmuje kot osebni podaljšek, stanovanje ali zatočišče s podobnim namenom funkcionalnega telesnega ovoja za družino ali skupino ter mesto za zadovoljevanje potreb večjih skupin. Poleg primarne funkcionalnosti medija ovoja pa sta »[o]bleka in stanovanje, kot podaljška kože in mehanizma za nadzor toplote, medija komunikacije, predvsem v smislu oblikovanja in spreminjanja vzorcev človekovega združevanja in skupnosti.«⁴ V epilogu knjige *Theory and Design in the First Machine Age*, izdane leta 1960, je veliki zagovornik eksperimentov in tehnološkega pristopa k arhitekturi Reyner Banham podvomil o kompatibilnosti tradicionalnega pristopa k arhitekturi in novih tehnoloških možnosti in potreb. Ob tem je v svojem značilnem provokativnem tonu zapisal: »Arhitekt, ki namerava teči s tehnologijo, zdaj ve, da bo v hitri družbi in da se bo, če bo hotel vztrajati, morda moral kosati s futuristi in odvreči svoje celotno kulturno breme, vključujoč profesionalni videz, s katerim je prepoznan kot arhitekt. Če pa se odloči, da tega ne stori, bo morda ugo-

tovil, da se je tehnološka kultura odločila nadaljevati brez njega.«⁵ Reyner Banham je imel v času izida knjige še izredno optimistično stališče glede osvobajajočega potenciala tehnologije, saj jo je razumel predvsem kot politično nevtrarno podporno sredstvo za razvoj družbe. Svojo naivnost je spoznal skoraj dvajset let kasneje.⁶

V sodobnosti so takratne dileme še vedno relevantne. Tehnološka kultura je postala del našega (tudi arhitekturnega) vsakdanjika. Vprašanje, ki se zastavlja, pa je, kdo ali kaj sledi komu ali čemu? Naj spomnimo, da je bilo Banhamovo navdušenje nad možnostmi tehnologije pospremljeno z iskanjem »druge arhitekture«, saj naj bi bila arhitektura zavezana iskanju svoje lastne izraznosti, ki ustreza tako tehnološki realnosti kot sodobnosti življenja. Pri tem pa poudari, da bi arhitektura morala prevzeti usmerjanje razvoja tehnologije, in ne obratno.⁷ Iskanje formalnih (oblikovnih) izzivov in rešitev, ki jih ponuja tehnologija, je tako smiselno le ob upoštevanju tudi družbenega, kulturnega, prostorskega in materialnega konteksta. Infrastrukturni pristop ponuja poskus odgovora na zastavljeno dilemo.

V na začetku navedenem prispevku sem obravnaval koncept infrastrukturnega urbanizma, ki ga je s sedmimi točkami definiral Stan Allen leta 1999. V njegovih definicijah so zajeta načela presejanja golega reprezentacijskega okvira, tako značilnega za tradicionalni pristop in laično mnenje o arhitekturi. Sodobna arhitektura, katere vodilo je učinek, je konceptualna, materialna praksa, ki ima s svojim ravnanjem razsežnejše dolgoročne vplive. Prav s tem zavedanjem sta sodobna koncepta »infratekture (infratecture)« in »prostorske infrastrukture (spatial infrastructure)« legitimna pristopa v dveh merilih. Zanimivo, arhitekturno merilo bi pričakovali v konceptu »infratekture« in prostorsko v konceptu »prostorske infrastrukture«, a gre za ravno obratno.

Infrastrukture, ki ni načrtovana sektorsko, ampak poleg odlične tehnične rešitve obsega tudi družbeno, kulturno, ekološko in ekonomsko dodano vrednost, Marc Verheijen imenuje *infratektura*.⁸ Zasnovana je s povezovanjem različnih strok in jo razumemo kot neločljiv del trajnostno zasnovanega sodobnega okolja. Izpostavljen je ciklični aspekt pri njenem načrtovanju, ki presega enostranske odločitve posamezne

1 »Menim, da je prišel čas, da k arhitekturi pristopimo na urbanistični način in k urbanizmu na arhitekturnega.« V: Smithson, A. M., ur., 1974. *Team 10 Primer*. Cambridge (MA), London: MIT Press, str. 73.

2 Šenk, P., 2020. »Infrastruktura/Arhitektura«, *Arhitektov bilten/Architect's Bulletin* 223, str. 20–23.

3 Sadler, S., 1999. *The Situationist City*. Cambridge (MA): MIT Press, str. 148.

4 McLuhan, M., 2003. *Understanding Media: The Extensions of Man*. Corte Madera: Gingko Press, str. 173.

5 Banham, R., 1980. *Theory and Design in the First Machine Age*. Cambridge, MA: MIT Press, str. 329, 330.

6 Banham, R., »Towards Pop Architecture«, v: Banham, R., 1981, *Design by Choice*, ur. Reyner Banham in Penny Spark. New York: Rizzoli.

7 O temi iskanja »druge arhitekture« v šestdesetih letih prejšnjega stoletja gl. Šenk, P., 2015. Kapsula: Tipologija druge arhitekture. Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU.

8 Verheijen, M., 2015. *Infratecture: Infrastructure by Design*. Rotterdam: nai010 publishers.

stroke za posamezni element infrastrukture. Medtem ko so posamezni deli infrastrukturnega projekta strokovno obdelani, je pomembno ohranjati tudi celostno vizijo njene izvedbe. Prav zato naj bi bil *infra-tekst* sposoben misliti in delovati v različnih merilih, povezovati različne stroke in sodelovati z deležniki, kot so civilna družba, uporabniki, prebivalci, naročniki, administracija ter zastopniki drugih interesnih skupin. Avtor v knjigi z istoimenskim naslovom predstavi vrsto infrastruktur, izvedenih infrastrukturnih projektov, ki imajo infratekturne kvalitete, in jih obravnava skozi 15 pogledov. Ker je zanje značilno vključevanje in raznovrstnost, ne preseneča, da je posamezen projekt obravnavan glede na izražen pogled, ob zastopanosti preostalih pogledov v manj izrazitem deležu. Pogled z imenom »transfer« ilustrira z berlinsko postajo Hauptbahnhof in newyorško Grand Central Terminal, pariško La Défense in Les Halles sta predstavnika pogleda »infrazgradbe«. Podobno teme ali pogledi, kot so »točka odločitve«, »trgovanje«, »v temi«, »premoščanje«, »ponovna uporaba«, »umetnost«, »shramba«, »24/7«, »ulica«, »(ne)ograjevanje«, »obcestni biotopi«, »prostori hitrosti« in »panorama«, presegajo okvir tehničnega pristopa k urejanju, ki je s pristopom infratekture mogoče in ustrezno. Navedeni primeri, od pariškega trga Place Charles de Gaulle, rotterdamske postaje metroja Beurs, londonske podzemne postaje North Greenwich ali Spui Souterrain v Haagu do rotterdamskega Erazmovega mostu, pariškega Le Viaduc Des Arts, stockholmskega Stadsmuseet ali ulične umetnosti v Sao Paulu, parkirišča v Lyonu, londonske Exhibition Road in panoramske avtoceste A2 med Amsterdamom in Utrechtom, če navedemo samo nekatere bolj poznane, potrjujejo konceptualni moto infratekture: »najkrajša pot med dvema točkama je tista, ki vam je v zadovoljstvo«. Pa ne gre za hipno zadovoljstvo, ampak predvsem za celosten odgovoren pogled na zastavljeni problem.

Drugače od infratekture, ki ima izrazito prostorsko, včasih celo teritorialno razsežnost, pa je koncept prostorske infrastrukture, kot jo definira José Aragüez, zavezan merilu in praksi arhitekture. Avtor poudarja, da je večina današnjih zgradb zasnovana na podlagi Le Corbusierovega koncepta Maison Dom-Ino, ki ga označi za ključni koncept prostorske infrastrukture dvajsetega stoletja. Seveda pa je prostorska infrastruktura (lahko) še mnogo več in postane tako analitično kot projektivno orodje. Zdi se, da nadgrajuje pojem »tipa« Quatremère de Quincyja iz devetnajstega stoletja in je po avtorjevem mnenju podoben konceptu »strukturne enote kot nereduktibilnemu bistvu arhitekturne forme«⁹ Kennetha Framptona, ki se nanaša na teorijo tektonike in jedrno formo (*Kernform*) Karla Bötticherja.¹⁰ Vendarle pa se pojem prostorske infrastrukture od navedenih kot tudi od »prostorske strukture« dvojca Pezo von Ellrichshausen razlikuje. Pri prostorski infrastrukturi gre predvsem za prostorsko organizacijo, ki ne temelji (zgolj) na izpostavljeni tektoniki ali reprezentaciji; konstrukcijski sistem sicer ima ključno vlogo pri materializaciji prostorske infrastrukture, a se z njo ne enači.¹¹ Aragüez prostorsko infrastrukturo opiše kot »hevristično napravo za ustvarjanje novih modelov prostorskih organizacij v arhitekturi« v desetih točkah.¹² Forma proti obliki, programska imanenca, namensko ravnotežje med redom in raznolikostjo – na-



4

proti tridimenzionalnim pogojem polja, kritični proces, onkraj ločevanja nadstropij, mehko coniranje, od arhitekture nasproti inženirstvu k hibridu arhitektura-inženirstvo, od skrivanja do integracije servisov ter stilska nereferenčnost. Pristop je podkrepjen z nekaj primeri načrtovanih in zgrajenih prostorskih infrastruktur; muzej sodobne umetnosti MUSAC v Leónu v Španiji arhitektov Mansilla+Tuñón Arquitectos, ladijski terminal v Jokohami arhitektov FOA, projekt knjižnic Two Libraries, Université de Jussieu arhitektov OMA, projekt pisarniške stavbe Villa VPRO arhitektov MVRDV, projekt foruma za glasbo, ples in vizualno kulturo v Gentu arhitektov Toya Ita in Andrea Branzija in mediateka v Sendaiu Toya Ita potrjujejo možnost razbiranja (generativnega) koncepta prostorske infrastrukture v oblikovno in konceptualno zelo raznolikih arhitekturah.

Bi koncepta infratekture in prostorske infrastrukture lahko že bila odgovor na v začetku zastavljeno retorično vprašanje? Nemara se odgovor skriva v pristopu. Kot odziv na zgoraj navedeno Banhamovo stališče o vlogi arhitekta (pred dobrega pol stoletja) sem v jubilejni reviji *Hiše 50 – na prelomu* (maj 2023) na vprašanje, katere dileme bo morala razrešiti arhitektorna in prostorska stroka v prihodnjih 25 letih, odgovoril, da bi v današnjem času zapis morda zvenel takole: »Arhitekt, ki namerava teči z *mnogovrstnostjo*, zdaj ve, da bo v *raznoliki* družbi, in da se bo, če bo hotel vztrajati, morda moral kosati z *avtorji-kuratorji/skladatelji-producenti/misleci-strategi* ... in odvreči svoje *tradicionalno* kulturno breme, vključujoč profesionalni videz, s katerim je prepoznan kot arhitekt. Če pa se odloči, da tega ne stori, bo morda ugotovil, da se je *trajnostno naravnana, interdisciplinarna, vključujoča* kultura odločila nadaljevati brez njega.«

9 Frampton, F., 2014. »Rappel a l'Ordre: Zagovor tektonike,« v: *Tektonika v arhitekturi*, ur. Petra Čeperin. Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, str. 51.

10 Bötticher, K., 2014, »Tektonika Grkov«, v: *Tektonika v arhitekturi*, ur. Petra Čeperin. Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, str. 119–28.

11 Aragüez, J., 2022. *Spatial Infrastructure: Essays on Architectural Thinking as a Form of Knowledge*. New York, Barcelona: Actar Publishers. str. 129–149.

12 José Aragüez, str. 137.



5



6



7



8

Sl. 4: MUSAC, León; avtorji: Mansilla + Tuñón Arquitectos. Foto: Circo M+T, via commons.wikimedia.org.

Sl. 5: »Ulica«: Exhibition Road, London; avtorji: Dixon and Jones. Foto: Peter Šenk.

Sl. 6: Pristaniški terminal, Jokohama; avtorji: FOA, Structure Design Group / Arup. Foto: Peter Šenk.

Sl. 7: Villa VPRO, Hilversum; avtorji: MVRDV. Foto: Rob't Hart, via commons.wikimedia.org.

Sl. 8: Mediateka Sendai, Sendai; avtorji: Toyo Ito & Associates. Foto: Ymblanter, via commons.wikimedia.org.