

PAŃSTWO I SPOŁECZEŃSTWO

STATE AND SOCIETY

E-ISSN 2451-0858 ISSN 1643-8299

ROK XXII: 2022, NR 2

DOI: 10.48269/2451-0858-pis-2022-2-010

Data wpłynięcia: 30.04.2022

Data akceptacji: 30.07.2022

JAPOŃSKA SZKOŁA INTEGRACJI SZTUKI I TECHNIKI W ARCHITEKTURZE. PRZYKŁAD NISKOBUDŻETOWEGO TERMINALU PASAŻERSKIEGO T3 NA LOTNISKU NARITA W TOKIO

Piotr Wróbel

dr. inż. arch., Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego,
Wydział Architektury i Sztuk Pięknych
ORCID: 0000-0002-6153-0481

Streszczenie

Celem artykułu jest zbadanie warunków, które sprzyjają integracji sztuki i techniki w architekturze. Przykładem, na którym przeprowadzono badania, jest niskobudżetowy terminal pasażerski T3 na lotnisku Narita w Tokio. Chociaż nie należy on do dzieł ikonicznych, dobrze ilustruje zagadnienie relacji pomiędzy wymaganiami techniczno-ekonomicznymi a japońską estetyką minimalistycznego designu. Szczególna zdolność do łączenia mocno osadzonej w tradycji sztuki współczesnej z naukowo-techniczną innowacyjnością jest cechą wyróżniającą kulturę japońską. Konserwatywne wartości, nadal określające społeczeństwo tego kraju, nie są przeszkodą w przyswajaniu i rozwijaniu nowych nurtów obecnych w zglobalizowanym świecie idei. O sile powstającej w ten sposób lokalnej, a zarazem uniwersalnej kultury japońskiej, świadczy jej duży i długotrwały wpływ na kraje kultury euroatlantyckiej.

Słowa kluczowe: sztuka i technika w architekturze, terminal T3 na lotnisku Narita

Japanese school of integrating art and technology in architecture. Example of the low-cost passenger terminal T3 at Narita Airport in Tokyo Abstract

The aim of the article is to study the conditions that favor the integration of art and technology in architecture. An example on which the research was conducted is the low-cost passenger terminal T3 at Narita Airport in Tokyo. Although it is not an iconic piece, it illustrates well the issue of the relationship between technical and economic requirements and Japanese aesthetics of minimalist design.

The special ability to combine strongly rooted in the tradition of modern art with scientific and technical innovation is a feature that distinguishes Japanese culture. Conservative values, which still define the society of this country, are not an obstacle in the absorption and development of new trends present in the globalized world of ideas. The strength of the local and universal Japanese culture that emerges in this way is evidenced by its large and long-lasting influence on the countries of Euro-Atlantic culture.

Key words: art and technology in architecture, T3 terminal at Narita Airport

Wprowadzenie

W 1912 r. Marcel Duchamp, wraz z malarzem Fernadem Legérem i rzeźbiarzem Constantinem Brâncușim, oglądał pokazy lotnicze pod Paryżem. Miał tam powiedzieć, że „malarstwo się wyczerpało”, a wskazując na drewniane śmigło samolotu zapytać swoich towarzyszy: „Czy ktoś zrobi coś lepszego niż to śmigło? Powiedzcie mi, potraficie to zrobić?”¹. Według Arthura Danto, filozofa, estetyka i krytyka, który opisał to zdarzenie w swojej książce *Czym jest sztuka*, było to jedno z pierwszych pytań otwarcie stawiających kwestię równoważności, czy też opozycji dzieł sztuk plastycznych i inżynierskich². Fakt, że pytanie Duchampa zostało sprowokowane formą wywiedzioną z aerodynamiki, również nie był dziełem przypadku, gdyż ta zdobywająca wówczas podstawy teoretyczne dziedzina wiedzy uchodziła na początku XX w. za najbardziej zaawansowany przejaw rozwoju naukowo-technicznego.

Sztuka i technika silnie zaznaczają swoją obecność we współczesnej architekturze, jednak wbrew postulowanej integracji od dawna należą do często przeciwstawianych sobie dziedzin i wartości. Relacje pomiędzy nimi są złożone i zmienne w czasie, dlatego też wymagają systematycznych badań aktualizujących stan wiedzy z uwzględnieniem postępu naukowo-technicznego oraz nowych nurtów w sztuce i estetyce. Ponadto, mając na uwadze trwałe procesy globalizacyjne, należy ponawiać próby wychodzenia poza zachodniocentryczny punkt widzenia, w nadziei lepszego zrozumienia kulturowych korzeni i znaczeń architektury po-zaeuropejskiej.

¹ A.C. Danto, *Czym jest sztuka*, tłum. A. Kunicka, Wydawnictwo Aletheia, Warszawa 2016, s. 44.

² *Ibidem*.

Celem artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie badawcze: czy w architekturze terminali lotniczych, pomimo ich technokratycznego charakteru, znaczącym elementem może być sztuka? Jeśli odpowiedź jest twierdząca, to czy we współczesnej architekturze jest możliwa harmonijna integracja sztuki i techniki, i co o tym mówią analizy architektury terminali? Ponadto w artykule poruszono problem zawierający się w pytaniu: z jakich powodów, pomimo tak odmiennej historii kształtowania pojęć sztuki i estetyki, możliwe jest – przy wstępnym założeniu, że ono istnieje – wzajemne rozumienie języka form i znaczeń dzieł architektury powstających w kręgach kulturowych Dalekiego Wschodu i Zachodu³?

Podstawowym obiektem badań zaprezentowanych w artykule jest niskobudżetowy terminal pasażerski T3 na lotnisku Narita w Tokio. Ta minimalistyczna realizacja jest rozpatrywana w kontekście terminali lotniczych w Azji zaprojektowanych w ostatnich dziesięcioleciach przez architektów japońskich i europejskich.

W badaniach w odniesieniu do procesów zachodzących w projektowaniu i odbiorze architektury XX i XXI w. posłużono się metodą historyczno-interpretacyjną oraz klasyczną metodą analizy dzieła architektonicznego, wyodrębniającego z całościowej struktury jej podstawowe składowe: konstrukcję, funkcję i formę. Uwzględniono przy tym także wnętrzański design, obejmujący dobór materiałów wykończeniowych, aranżację, wyposażenie meblowe i grafikę użytkową informacji wizualnej.

Ramy artykułu nie pozwalają na szczegółowe poruszenie problematyki związanej z kluczowymi dla wywodu pojęciami, niemniej jednak należy przynajmniej zarysować znaczenia, jakie im przypisano. Tak więc spośród wielu definicji techniki, poza powszechnie używanymi definicjami encyklopedycznymi, na uwagę zasługuje szeroka definicja systemowa sformułowana przez filozofa techniki Val Duseka, wedle którego technika to „zastosowania wiedzy naukowej lub wiedzy innego rodzaju do praktycznych zadań w ramach uporządkowanych systemów obejmujących ludzi, organizacje, umiejętności produkcyjne, istoty żywe i maszyny”⁴. Z kolei niezwykle syntetyczną i spójną definicję sztuki podał Danto, stwierdzając, że „dzieła sztuki są *ucieleśnionymi znaczeniami*”⁵. Opierając się na przytoczonych definicjach, należałoby stwierdzić, że terminale spełniające warunki stawiane dziełom inżynierii i sztuki są zarówno efektywnymi stacjami przeładunkowymi systemów transportowych, jak i budowlami niosącymi symboliczne przesłania ważne dla jednostek i zbiorowości.

³ Na ten temat zob. K. Wilkoszewska, *O możliwości dzielenia doświadczeń. Perspektywa transkulturowa*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Sklodowska. Sectio I – Philosophia-Sociologia” 2010, vol. XXXV, s. 47–54.

⁴ L. Porębski, *Technika w perspektywie społecznej*, Księgarnia Akademicka, Kraków 2017, s. 25.

⁵ A.C. Danto, *op. cit.*, s. 60.

Relacje sztuki i techniki w architekturze. Perspektywa euroatlantycka

W kulturze greckiej sztuka i technika stanowiły jedność połączoną zasadą racjonalnego działania według ścisłych reguł⁶. W antycznym Rzymie, pomimo nadal obowiązującej spójnej koncepcji dzieła architektury, witruwiańska triada: trwałość, użyteczność, piękno, na pierwszym miejscu stawiała wymiar materialny i praktyczny dzieła architektonicznego.

Odziedziczony po starożytności stan względnej równowagi panował jeszcze w okresie średniowiecza, ale już w czasach renesansu prymat techniki budowlanej został zakwestionowany i na czoło wysunęły się zagadnienia estetyczne. Dał temu wyraz Giacomo Barozzi da Vignola, który głównym tematem swojego traktatu uczynił porządku architektoniczne, pomijając sztukę ich wznoszenia⁷. Barok i narodziny XVIII-wiecznej koncepcji piękna stworzyły filozoficzno-teoretyczne podstawy do dominacji wartości estetycznych w architekturze.

W wieku XIX teoria wyraźnie oddzielała występujące w architekturze każdego okresu historycznego techniczną konstrukcję i plastyczną dekorację, ale obok stanowiska akcentującego stan ich pożądanej harmonii⁸ rozwijały się bardziej wyraziste poglądy. Jedne nawoływały do wzmocnienia w architekturze pierwiastka artyzmu (artyści będący zwolennikami powrotu do tradycji, jak np. William Morris), inne dowodziły, że to materia budowlana i jej właściwości w całości określają możliwości kształtowania formy (inżynierowie budujący ogrodowe szklarnie, infrastrukturę przemysłową i komunikacyjną). Do zwolenników powstającej estetyki technicznej należał Karl Friedrich Schinkel, dla którego funkcja, tworzywo i technika budowlana w znacznym stopniu determinowały kształt budowli. Krytycznie odnosił się do tego rodzaju poglądów Gottfried Semper, zwolennik „estetyki praktycznej” i kompromisu pomiędzy techniczną konstrukcją a ideowym przesłaniem zawartym w „sztukach technicznych”.

Według Jana Sasa-Zubrzyckiego – by przytoczyć polskiego architekta wypowiadającego się na ten temat – w dawnych czasach architektura była jednością techniki i kształtu, celowości funkcjonalnej i idei zapisanej w formie⁹.

Konsekwencje rewolucji przemysłowej i jej kolejnych etapów rozwojowych generowały coraz bardziej radykalne postawy, w tym powstanie afirmującego technikę ruchu modernistycznego czy późniejszego, niepozostawiającego wątpliwości co do wiodącej roli techniki, nurtu określonego mianem high-tech.

⁶ „Termin «sztuka» jest odpowiednikiem łac. ars (od którego pochodzi większość nowoż.: wł. i hiszp. arte, fr. i ang. art), ten zaś odpowiada gr. téchnē; przymiotniki «techniczny» i «artystyczny» są tego samego pochodzenia”, Sztuka [hasło], <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/sztuka;3983499.html> [dostęp: 3.04.2022].

⁷ J. Białostocki, *Sztuka – Natura – Technika*, [w:] *Sztuka a technika. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Szczecin, listopad 1987*, red. M. Bielska-Lach, PWN, Warszawa 1991, s. 13.

⁸ W. Bałus, *W poszukiwaniu utraconej jedności*, [w:] *Sztuka a technika...*, op. cit., s. 153.

⁹ *Ibidem*, s. 153 i nast.

Rozwijane obecnie na jego bazie koncepcje budynków inteligentnych, wyposażonych w sterującą automatykę z zastosowaniem sztucznej inteligencji (AI) i internetu rzeczy (IoT), znajdują wspólny cel w odpowiedzi na wyzwania kryzysu klimatycznego. Oczekuje się nawet narodzin nowej estetyki, będącej wynikiem proekologicznej efektywności¹⁰.

Specyfika japońska

Architektura, sztuka i estetyka Japonii przez wiele wieków rozwijały się we własnym rytmie, ulegając co najwyżej wpływom kultury chińskiej. W ten sposób powstały oryginalne, odrębne od europejskich koncepcje sztuki i piękna. Do ich cech charakterystycznych należy świadoma asceza, powściągliwość i prostota. Te metafizycznie pojmowane wartości zawsze były silnie powiązane z życiem codziennym, nadając zwyczajnym działaniom rangę sztuki¹¹.

Lata 1895–1945, kiedy adaptowano europejskie i amerykańskie wzorce, stanowiły czas burzliwej transformacji Japonii w państwo uprzemysłowione¹². Jednocześnie nie odrzucano rodzimej tradycji, poszukując sposobów jej kulturowania. Tak więc w Japonii zaistniały i nadal funkcjonują niejako dwa równoległe, ale coraz bardziej przenikające się nurty: architektury światowej, wraz z odpowiadającą jej zachodnią teorią i wartościowaniem, oraz architektury pielęgnującej stare tradycje budowania, zgodne z zasadami wypracowanymi w ciągu minionych wieków.

Przełomowymi momentami w tym unikalnym procesie były: powstanie grupy metabolistów i Światowa Wystawa Expo w Osace w 1970 r. Intensywna wymiana międzynarodowa i rozwój techniki zmieniły zamknięty kraj w kosmopolityczny ośrodek zaangażowany w euroatlantyczny nurt przemian sztuki i estetyki.

Po pokoleniu japońskiej ery optymizmu i wiary w nieograniczone możliwości postępu naukowo-technicznego, do którego należeli Kenzo Tange, Arata Isozaki czy Kisho Kurokawa, pojawili się architekci działający z mniejszym rozmachem: Tadao Ando, Shigeru Ban, Kengo Kuma i Kazuyo Sejima. W ich projektach widoczny jest realizm i zwrot w kierunku projektów zrównoważonych,

¹⁰ Determinizm techniczny nie jest obecnie znaczącą koncepcją socjologiczną, jednak poszukiwanie związków pomiędzy kolejnymi rewolucjami przemysłowymi i naukowo-technicznymi a przełomowymi wydarzeniami w historii sztuki i architektury, postrzeganymi jako ich bezpośrednie następstwa, nadal jest naukowo uprawnioną metodą wyjaśniania ogólnych prawidłowości w przemianach cywilizacyjnych. Zob. np. J. Osterhammel, *Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata*, red. nauk. i posł. W. Molik, tłum. I. Drozdowska-Broering, J. Kałużny, A. Peszke, K. Śliwińska, wyd. 2 popr., Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2020.

¹¹ K. Wilkoszewska, *Estetyka japońska. Wprowadzenie*, [w:] *Estetyka japońska. Antologia*, t. 1: *Wymiary przestrzeni*, red. K. Wilkoszewska, wyd. 4, Universitas, Kraków [cop. 2008], s. 12.

¹² A. Y. Tseng, *Japonia: Modernizacja*, [w:] *Historia architektury*, red. D. Jones, przedm. R. Rogers, Ph. Gumuchdjan, tłum. A. Cichowicz, E. Romkowska, Wydawnictwo Arkady, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2015, s. 342–343.

wykorzystujących w wyrafinowany sposób rozwiązania tradycyjnej sztuki budowlanej Japonii.

Artystyczne aspiracje architektury terminali lotniczych

Aby odpowiedzieć na pierwsze z postawionych we wprowadzeniu pytań, można posłużyć się dowodem potwierdzającym przynależność architektury terminali lotniczych do architektury rozumianej jako sztuka poprzez odwołanie się do opinii ekspertów – historyków sztuki, a także jej krytyków i kuratorów. Chodzi tu m.in. o terminale jako temat analiz w literaturze przedmiotu lub też artefakty – modele fizyczne, rysunki i fotografie gromadzone jako obiekty muzealne w znaczących kolekcjach sztuki.

Dziełem, które najczęściej reprezentuje terminale lotnicze w literaturze traktującej o dziejach architektury czy sztuki powszechnej, jest budynek Eero Saariena linii TWA na lotnisku im. Johna Kennedy’ego w Nowym Jorku. Jego ekspresyjna forma odlana w zbrojonym betonie i rzeźbiarsko potraktowane wnętrza do dzisiaj cieszą się uznaniem krytyków i historyków sztuki, stając się ilustracją sztuki współczesnej w wielu opracowaniach. Pomimo upływu czasu budynek ten stanowi nadal żywy punkt odniesienia dla ocen nowych realizacji.

Architektura terminali reprezentujących styl high-tech znalazła się w posłowie kolejnego wydania klasycznego dzieła Nikolausa Pevsnera *Historia architektury europejskiej*¹³, a wielkie terminale i porty lotnicze, jako nowe zjawisko z pogranicza architektury i urbanistyki, zostały zauważone i skomentowane przez Kennetha Framptona w *Modern Architecture. A Critical History*¹⁴. Z kolei makieety i plany terminalu w Stansted znajdujące się w kolekcji londyńskiego Muzeum Architektury, są jednocześnie ekspozowane w Science Museum. Podobnie projekty terminali na lotnisku Charlesa de Gaulle’a w Paryżu autorstwa Paula Andreu uzyskały status obiektów muzealnych, znajdując swoje miejsce w zasobach Centrum Pompidou i na międzynarodowych wystawach przez nie organizowanych¹⁵. Inny przykład i swego rodzaju dowód nobilitacji stanowi retrospektywa twórczości Curtisa W. Fentressa, autora słynnego terminalu w Denver, będąca częścią ekspozycji „Czas – przestrzeń – egzystencja” towarzyszącej Biennale Architektury w Wenecji w 2016 r. Przesłanie wystawy jednoznacznie wskazywało, że prace architekta należy umiejscowić pomiędzy dziełami sztuki. Wątpliwości co do artystycznego potencjału koncepcji terminali lotniczych nie pozostawiała

¹³ M. Forsyth, *Posłowie*, [w:] N. Pevsner, *Historia architektury europejskiej*, tłum. J. Wydro, wstęp i posłowie tłum. A. Cichowicz, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2013, s. 281–283.

¹⁴ K. Frampton, *Modern Architecture. A Critical History*, 4th ed. rev., expanded and updated, Thames & Hudson, London 2007, s. 386–387.

¹⁵ West Bund Museum, *Architectures of Greater Paris (1948–2020). City in the Works. Collection under Construction*, <https://www.wbmshanghai.com/en/category/exhibition/detail!www-wbmshanghai-Architectures-of-Greater-Paris-com> [dostęp: 3.04.2022].

również pośmiertna wystawa twórczości Zahy Hadid, zorganizowana w czasie tego samego wydarzenia w Wenecji, bowiem architektka pod koniec życia wiele uwagi poświęciła pracy nad terminalem w Daxing pod Pekinem.

Przytoczone przykłady świadczą niezbicie, że w architekturze terminali, w różnym oczywiście stopniu, nazwijmy to – komponent sztuki, może być i bywa często obecny. W dziełach najwartościowszych manifestuje się on nawet jako cecha niemal wiodąca, nieprzesłonięta przez technologię obsługi środka komunikacji powietrznej.

Integracja sztuki i techniki w terminalach azjatyckich

Na omawiany w artykule problem integracji sztuki i techniki w terminalach lotniczych należy spojrzeć w kontekście dzieł stworzonych przez Europejczyków, a powstałych na zamówienie inwestorów z Dalekiego Wschodu. Pośród nich są terminale Normana Fostera w Hongkongu (1998) i Pekinie (2008), Curtisa W. Fentressa w Seulu (2001) czy Helmuta Jahna w Bangkoku (2006). Ten ostatni powstał w ścisłej autorskiej współpracy architekta z konstruktorem Wernerem Sobkiem. Z kolei terminal autorstwa Renzo Piano (1994) na lotnisku Kansai leżącym u brzegu największej wyspy Japonii Honsiu, nieopodal Kobe, zyskał uznanie jako czołowy przykład dzieła architektonicznego nurtu high-tech, w pełni wykorzystującego osiągnięcia inżynierii, techniki budowlanej i wzornictwa przemysłowego. Należy zauważyć, że Kansai jako duże lotnisko z płaszczyznami operacyjnymi, budynkami i infrastrukturą techniczno-drogową usytuowaną na sztucznej wyspie wraz z mostem łączącym lotnisko ze stałym lądem, mogło zaistnieć wyłącznie dzięki zaawansowanej technice materiałowo-konstrukcyjnej i jako całość uchodzi za unikalne dzieło sztuki inżynierskiej.

Nieznaną wcześniej skala omawianych przedsięwzięć pozwala mówić o podobnych zamierzeniach jako o swoistych dziełach totalnych, obejmujących wielkie obiekty kubaturowe i znaczne tereny przekształcane zgodnie z zamysłem architektów i inżynierów. Jednym z ostatnich ważnych przykładów integracji sztuki i techniki w architekturze terminali lotniczych w obszarze Azji i Pacyfiku jest wspomniany wcześniej terminal w porcie lotniczym Pekin-Daxing zaprojektowany przez Zahę Hadid (2019). Jej niekwestionowane artystyczne podejście do architektury znalazło swoje techniczne dopełnienie we współpracy z międzynarodowymi firmami specjalizującymi się w technologii lotnisk¹⁶.

Do projektów, które osiągnęły poziom wybitnych dzieł architektury należą terminal na lotnisku w Kuwejcie autorstwa Kenzo Tange (1979) i terminal

¹⁶ P. Wróbel, *Kompozycja funkcjonalno-przestrzenna terminal na lotnisku Daxing w Pekinie / Functio-Spatial Composition of the Beijing Daxing International Airport Terminal*, [w:] *O dialogu architektury i sztuki. Wybór esejów / Architecture and Art. Selected Essays*, red. K. Banasik-Petri, tłum. K. Barnaś, wstęp. K. Ingarden, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Kraków 2020, s. 162–205.

projektu Kisho Kurokawy w Kuala Lumpur (1996), oba reprezentujące nurt metabolizmu operującego masywnymi formami konstrukcji żelbetowych.

Shigeru Ban od lat konsekwentnie stosuje konstrukcje z drewna w obiektach o różnej skali i przeznaczeniu. Drewno przetworzone dzięki nowoczesnym technologiom było podstawowym budulcem w jego pracach konkursowych na terminal lotniczy dla Zagrzebia w Chorwacji (2008) i Long Thanh w Wietnamie (2017). Architekt próbuje stosować naturalny materiał również w mniejszych terminalach w Japonii (Mount Fuji Shizuoka, 2014; Oita Airport, 2021).

We wszystkich przykładach sztuka i technika współpracują ze sobą w bardzo ścisły sposób. Niekiedy jest to pełna integracja wynikająca z postawy twórczej architekta-technokraty, jak u Foster'a, lub temperamentu artysty rozumiejącego konieczność zawierania kompromisów i współpracy z inżynierami, jak w przypadku Hadid. Zasada wspierania i uzupełniania się w relacjach technika – sztuka mogą też być pochodną ogólnych założeń ideowo-teoretycznych, jak w przypadku metabolistów, lub dążenia do uzyskania silnego wyrazu architektonicznego przy pomocy rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych, jak u Bana.

Terminal pasażerski T3 na lotnisku Narita w Tokio

Na wstępie należy zauważyć, że w ostatnich dziesięcioleciach w Japonii nie powstał żaden spektakularny terminal zaprojektowany przez japońskich architektów. Największe stołeczne porty lotnicze – Narita i Haneda – nie charakteryzują się śmiałością wizji, rozmachem czy innowacyjnością. Na tym tle pozytywnie wyróżnia się niskobudżetowy terminal pasażerski T3 na tokijskim lotnisku Narita¹⁷.

Terminal T3 został od podstaw zaplanowany jako odpowiedź na potrzeby modelu biznesowego linii niskokosztowych (*Low Cost Carriers, LCC*) obsługujących połączenia krajowe i krótkodystansowe loty międzynarodowe. Po dwóch latach budowy otwarto go w 2015 r. Dysponując powierzchnią ponad 23 tys. m² na czterech kondygnacjach, T3 obsługuje 7,5 mln pasażerów i 50 tys. operacji lotniczych rocznie. Terminal został wyposażony we wszystkie niezbędne strefy operacyjne i komercyjne, spełniające wymagania technologii obsługi pasażerów oraz bagażu zgodnie z międzynarodowymi przepisami, standardami i dobrymi praktykami w tym zakresie¹⁸.

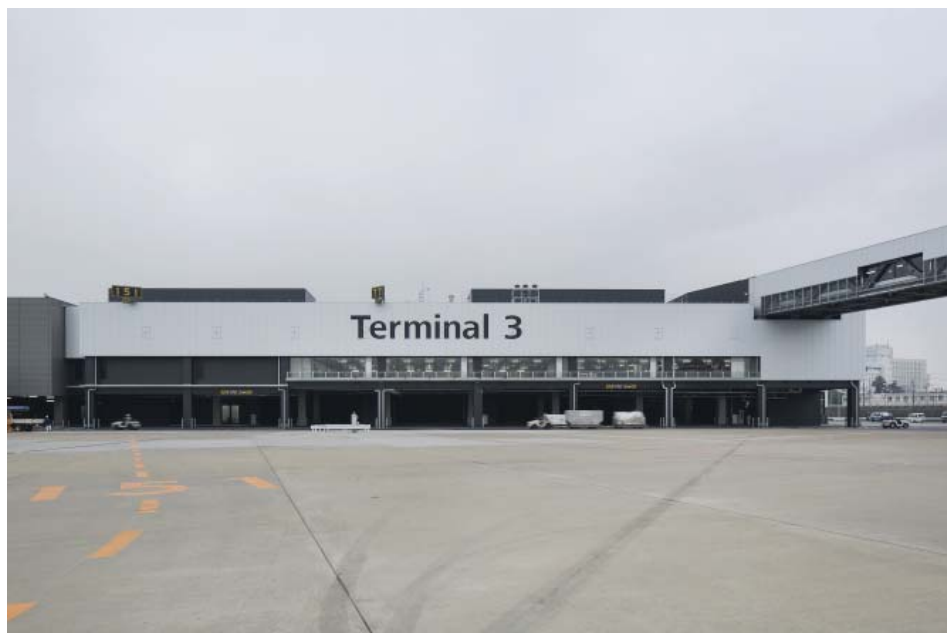
¹⁷ Międzynarodowy Port Lotniczy Narita, wraz z lotniskiem Haneda, obsługuje aglomerację Wielkiego Tokio i jest drugim pod względem wielkości portem lotniczym w Japonii. (W 2019 r. lotnisko Haneda obsłużyło ponad 85 mln pasażerów a Narita 44 mln, co dało im odpowiednio 5i 50 miejsce na świecie). Terminal T3 zaprojektowały zespoły architektów z biur: NIKKEN SEK-KEI, PARTY i Ryohin Keikaku.

¹⁸ *Terminal 3, Narita International Airport, Tokyo*, Airport-technology.com, 5.05.2015, <https://www.airport-technology.com/projects/terminal-3-narita-international-airport-tokyo> [dostęp: 3.04.2022].

Znacznie niższy budżet na powstanie terminala T3 (blisko o połowę w porównaniu do budżetu na powstanie terminala regularnych linii) wymagał specjalnego podejścia już na etapie założeń projektowych. Zrezygnowano więc z udogodnień funkcjonalnych, takich jak pomosty do samolotów na stanowiskach kontaktowych, ruchome chodniki czy rozbudowany system podświetlanej informacji wizualnej. Wnętrze budynku – ściany, stropy, konstrukcja nośna – zostało pozbawione podwieszonych sufitów, dekoracyjnych okładzin oraz ceramicznych lub kamiennych posadzek. W ich miejsce pojawiły się gładkie monochromatyczne powierzchnie surowego betonu, malowanej stali, przegrody z ażurowych metalowych paneli oraz widoczne instalacje budynkowe: kanały wentylacji i klimatyzacji, wszelkiego rodzaju kable, przewody itp. Także zewnętrzna forma i „skóra” obiektu została wykonana w standardzie hali przemysłowej (il. 1)¹⁹.

Pomimo rygorystycznie przestrzeganego reżimu budżetowego, dzięki kulturze budowlanej, starannemu wykonaniu elementów konstrukcji oraz widocznych instalacji, udało się osiągnąć efekt architektury technologicznego minimalizmu. Duży udział miał w tym design grafiki informacji wizualnej, koncepcja kolorystyki oraz indywidualny pomysł aranżacji głównych tras pasażerów, autorstwa projektantów z biura PARTY, zainspirowanych zaplanowanymi na rok 2020 Letniami Igrzyskami Olimpijskimi w Tokio. Niebieskie dla hali odlotów (kojarzące się z błękitem nieba) i ziemistoczerwone dla hali przylotów (współbrzmiające z emocjami towarzyszącymi lądowaniu i powrotom do domu) chodniki z elastycznej wykładziny, przypominające tartanowe bieżnie na stadionie lekkoatletycznym, decydują o pozytywnym odbiorze wewnątrz przez użytkowników (il. 2, 3). Ich wartość funkcjonalna jest nie do przecenienia z uwagi na fakt, że na lotniskach, gdzie pasażerowie muszą pokonywać długie dystanse w drodze do samolotu i wyjścia, decydujące znaczenie dla komfortu użytkowania i orientacji przestrzennej ma możliwość intuicyjnego odnajdywania właściwej drogi. Trasy dla pasażerów zaprojektowane na wzór bieżni sportowych, wraz z ich kolorystycznym kodem, można również odczytać jako architektoniczny żart i zaproszenie do zabawy, tak często obecne w architekturze postmodernizmu, korzystającej z kodów kultury popularnej. Zarazem jest to wyważony, stosowny sposób na zademonstrowanie pewnego dystansowania wobec złożonej technologii terminalu. Jak wspomniano, jest ona zrealizowana poprawnie, jednak bez nadmiernej celebry i natłoku informacji. Niezbędne informacje tekstowe i piktogramy umieszczono na dużych plandekach, podobnych do prowizorycznych rozwiązań stosowanych w czasie budowy. Staranność wykonania i jakość graficzna zdecydowały o ich wartości estetycznej i funkcjonalnej. Jak pokazują doświadczenia wielkich światowych hubów, drogi, którymi poruszają się ludzie (w języku technologów: „potoki przepływów pasażerów”), powinny być maksymalnie czytelne.

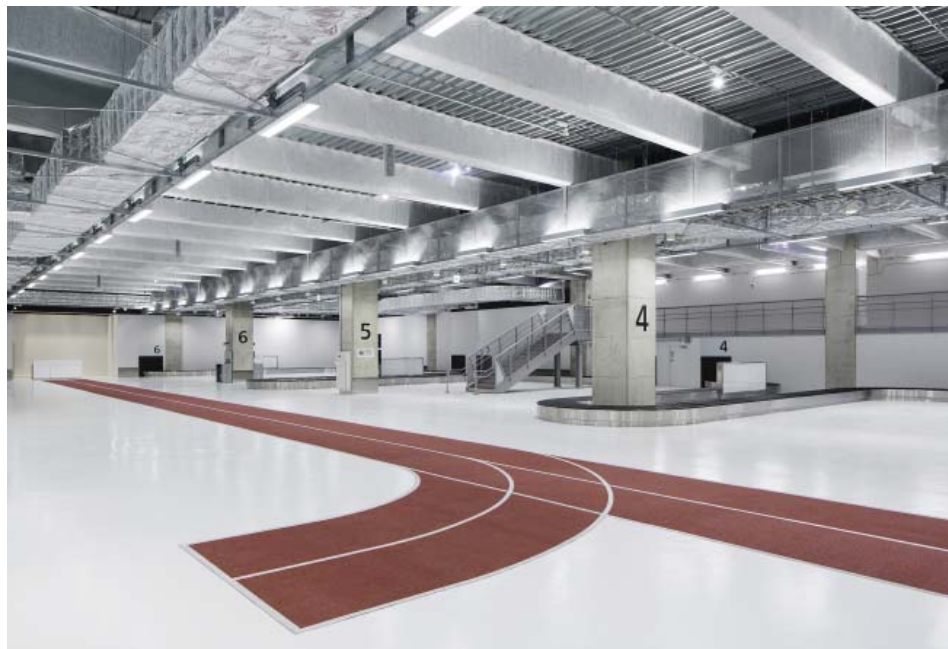
¹⁹ Od strony ogólnodostępnej terminal nie utrzymuje wysokiego poziomu realizacji wewnątrz, na których projektanci skupili całą swoją uwagę i inwencję.



Il. 1. Międzynarodowy Port Lotniczy Narita w Tokio. Widok od strony płyty postojowej samolotów. Fot. Kenta Hasegawa. Źródło: *Narita International Airport Terminal 3* / Nikken Sekkei + Ryohin Keikaku + PARTY, ArchDaily blog, 18.04.2015, https://www.archdaily.com/620345/narita-international-airport-terminal-3-nikken-sekkei-ryohin-keikakuparty?ad_medium=office_landing&ad_name=article [dostęp: 3.04.2022].



Il. 2. Strefa odlotów. Fot. Kenta Hasegawa. Źródło: *ibidem*.



Il. 3. Hala odbioru bagażu. Fot. Kenta Hasegawa. Źródło: *ibidem*.



Il. 4. Poczekalnia odlotowa. Fot. Kenta Hasegawa. Źródło: *ibidem*.

W lokalach gastronomicznych znalazły się proste i funkcjonalne drewniane stoły i krzesła, natomiast poczekalnie odlotowe, zamiast w charakterystyczne typowe rzędy krzesel, które można znaleźć na wszystkich lotniskach świata, wyposażono w sofę, nieco przypominające wygodne łóżka (il. 4). Bezpretensjonalne meble, tworzące domowy klimat w pomieszczeniach do oczekiwania, wyprodukowane specjalnie dla terminala T3, dostarczył detaliczny producent Muji, znany ze swojego podejścia do masowej produkcji przedmiotów codziennego użytku w duchu japońskiego minimalizmu²⁰.

Tokijski niskokosztowy terminal T3 jest dobrym przykładem właściwego połączenia wymagań ograniczonego budżetu i środków wyrazu dobranych stosownie do zadania. Trzeba dodać, że niezbędne jest również odpowiednie podejście inwestora i użytkownika, którzy są zdolni współpracować z projektantami, odczytać i zaakceptować architekturę w jej warstwie założeń ideowych. Sami twórcy deklarują, że ich nadrzędnym celem było dążenie do racjonalności ekonomicznej, gdzie design i architektura wewnątrz operują surowymi rozwiązaniami, w których widoczna jest japońska skłonność do prostoty. Styl terminalu T3 wpisuje się bowiem w szerszą rządową politykę „Cool Japan”, mającą na celu międzynarodową promocję japońskiej kultury jako światowej marki²¹.

Koncepcja terminala T3 nie była wyłącznie wynikiem oszczędności czy też efektem bezwzględnej redukcji kosztów powodowanych wysokimi standardami terminali przeznaczonych dla regularnych linii lotniczych. Powstała ona jako wynik przemyślanej strategii przyjętej na samym początku programowania inwestycji. Założenia dotyczące architektury wewnątrz były wytycznymi kierunkowymi, sformułowanymi przez projektantów i wykonawcę już na początkowym etapie przygotowywania realizacji.

Warto również zwrócić uwagę na prezentację wizualną obiektu dostępną w mediach, która opiera się na znakomitych fotografiach autorstwa Kenta Hasegawy. Pokazują one terminal w konwencji stylizowanej pustki, z wnętrzami

²⁰ „Firma Muji została założona w roku 1980. U podstaw jej założenia tkwiła gruntowna racjonalizacja procesu produkcji, zmierzająca do tworzenia prostych, tanich i dobrych jakościowo produktów. [...] Prostota Muji bierze się nie tylko z minimalizmu stylistycznego, lecz także z dobrowolnego zobowiązania do używania materiałów wielokrotnego użytku i efektywnych metod wytwarzania”, Muji, *Dlaczego Muji?*, <https://sklep.muji.com.pl/content/4-o-muji> [dostęp: 3.04.2022]. „MUJI został pomyślany w celu [...] przywrócenia ideału właściwej równowagi między życiem a przedmiotami, które to umożliwiają. Koncepcja zrodziła się ze skrzyżowania dwóch odrębnych postaw: brak marki (*Mujirushi*) i wartość dobrych przedmiotów (*ryohin*). [...] Koncepcja MUJI podkreślająca nieodłączny urok przedmiotu poprzez racjonalizację i skrupulatną eliminację nadmiaru, jest ściśle powiązana z tradycyjnie japońską estetyką «*su*» – oznaczającą zwykłą lub pozbawioną ozdób – ideą, że prostota jest nie tylko skromna i oszczędna, ale może być bardziej atrakcyjna niż luksus”, Muji, *About MUJI*, <https://www.muji.eu/pages/about.asp?PT=29> [dostęp: 3.04.2022]. Tłum. P.W.

²¹ Party, *Narita International Airport, Terminal 3*, <https://prty.jp/work/terminal-3> [dostęp: 2.09.2022].

pozbawionymi pasażerów, personelu i rzeczy pojawiających się z czasem w każdym wnętrzu, a zwłaszcza w przestrzeni komercyjnej. Zdjęcia stanowią co prawda przekaz na swój sposób wyidealizowany, jednak jest on spójny z zamysłem twórców, będąc zapisem ich estetycznych intencji w pełni zrealizowanych w zbudowanym obiekcie.

Podsumowanie

Artykuł oparto na założeniu, że ze względu na występujące techniczne determinanty, a zarazem wyraźnie widoczne potrzeby nadawania im form artystycznej ekspresji, terminale lotnicze, jako materiał studialny, są bardzo przydatne do śledzenia złożonych procesów przenikania się zaawansowanej techniki i nowoczesnej sztuki w architekturze.

Ponadto pole badawcze określał fenomen japońskiej modernizacji, wyróżniającej się tym, że kraj ten nie tylko nie utracił swojej kulturowej tożsamości, ale w wyniku integracji wpływów kultury zachodniej, silnie osadzonej w tradycji sztuki, oraz nowoczesnej techniki wszedł do grupy cywilizacyjnych centrów kształtujących współczesną kulturę w skali światowej.

Kwestie te, występujące równocześnie w terminalu T3 na lotnisku Narita w Tokio, widziane w szerszym kontekście obiektów powstałych w regionie Dalekiego Wschodu, były źródłem obserwacji i analiz pozwalających na wyciągnięcie następujących uogólnionych wniosków.

Po pierwsze, szereg terminali, które spełniają wymagania techniczno-technologiczne, a jednocześnie nie ulegają presji nadmiernej komercjalizacji wymuszającej estetyczne koncesje na rzecz kultury masowej, osiąga poziom dzieł architektury-sztuki.

Po drugie, najbardziej udane realizacje operują zintegrowanym językiem architektury, którego składnia i środki wyrazu czerpią zarówno z techniki, jak i sztuki.

Po trzecie, pomimo historycznie występujących poważnych różnic w definiowaniu dzieł sztuki i wartości estetycznych, jak ma to miejsce w przypadku Japonii i krajów Zachodu, możliwe jest – w sprzyjających okolicznościach – rozumienie i wartościowanie dzieł sztuki przez przedstawicieli innych kultur. Lotniska tworzą ogólnoswiatowe megalopolis, z natury międzynarodowe, transgraniczne i transkulturowe. Z tych powodów są one co prawda miejscami sprzyjającymi standaryzacji i uniformizacji, jednak – i to należy podkreślić jako wyróżniającą cechę pozytywną – sprzyjają generowaniu i szybkiej wymianie nowych idei.

Pośród czynników pomagających w pokonywaniu mentalnych barier i ułatwiających rozumienie architektury-sztuki powstającej w różnych tradycjach i miejscach świata, można wymienić czynniki techniczno-organizacyjne i estetyczne. Do pierwszych należy zaliczyć:

- a) techniczno-technologiczny uniwersalizm oraz kulturę korporacyjną obejmującą swoim zasięgiem wszystkie kraje znajdujące się w sieci powiązań branży lotnictwa cywilnego,
- b) działalność inżynierskich i architektonicznych firm projektowych przystosowanych do funkcjonowania w międzynarodowym środowisku specjalistycznych zamówień.

Do czynników natury estetycznej należą:

- 1) ugruntowany w okresie po II wojnie światowej kosmopolityczny język architektury terminali lotniczych, będący pochodną przystosowywania budynków do wymagań technologii obsługi współczesnych statków powietrznych, oraz wypracowany katalog form odpowiadających nowemu typowi budynku użyteczności publicznej,
- 2) występowanie tzw. estetycznych powszechników widocznych zwłaszcza w opracowaniu wnętrza, wyposażeniu i informacji wizualnej terminali, opartych na uniwersalnej filozofii designu, która leży u podstaw procesu nadawania nowym rzeczom i funkcjom konkretnych form.

Bibliografia

- Bałus W., *W poszukiwaniu utraconej jedności*, [w:] *Sztuka a technika. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Szczecin, listopad 1987*, red. M. Bielska-Łach, PWN, Warszawa 1991, s. 153–161.
- Białostocki J., *Sztuka – Natura – Technika*, [w:] *Sztuka a technika. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Szczecin, listopad 1987*, red. M. Bielska-Łach, PWN, Warszawa 1991, s. 11–17.
- Danto A.C., *Czym jest sztuka*, tłum. A. Kunicka, Wydawnictwo Aletheia, Warszawa 2016.
- Forsyth M., *Posłowie*, [w:] N. Pevsner, *Historia architektury europejskiej*, tłum. J. Wydro, wstęp i posłowie tłum. A. Cichowicz, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2013, s. 278–287.
- Frampton K., *Modern Architecture. A Critical History*, 4th ed. rev., expanded and updated, Thames & Hudson, London 2007.
- Muji, *About MUJI*, <https://www.muji.eu/pages/about.asp?PT=29> [dostęp: 3.04.2022].
- Muji, *Dlaczego Muji?*, <https://sklep.muji.com.pl/content/4-o-muji> [dostęp: 3.04.2022].
- Osterhammel J., *Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata*, red. nauk. i posł. W. Molik, tłum. I. Drozdowska-Broering, J. Kałużny, A. Peszke, K. Śliwińska, wyd. 2 popr., Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2020.
- Party, Narita International Airpoert, Terminal 3, <https://prty.jp/work/terminal-3> [dostęp: 3.04.2022].
- Porębski L., *Technika w perspektywie społecznej*, Księgarnia Akademicka, Kraków 2017.
- Sztuka* [hasło], <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/sztuka;3983499.html> [dostęp: 3.04.2022].
- Terminal 3, Narita International Airport, Tokyo*, Airport-technology.com, 5.05.2015, <https://www.airport-technology.com/projects/terminal-3-narita-international-airport-tokyo> [dostęp: 3.04.2022].

- Tseng A.Y., *Japonia: Modernizacja*, [w:] *Historia architektury*, red. D. Jones, przedm. R. Rogers, Ph. Gumuchdjan, tłum. A. Cichowicz, E. Romkowska, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2015, s. 342–343.
- West Bund Museum, *Architectures of Greater Paris (1948–2020). City in the Works, Collection under Construction*, <https://www.wbmshanghai.com/en/category/exhibition/detail!www-wbmshanghai-Architectures-of-Greater-Paris-com> [dostęp: 3.04.2022].
- Wilkoszewska K., *Estetyka japońska. Wprowadzenie*, [w:] *Estetyka japońska. Antologia*, t. 1: *Wymiary przestrzeni*, red. K. Wilkoszewska, wyd. 4, Universitas, Kraków [cop. 2008], s. 7–12.
- Wilkoszewska K., *O możliwości dzielenia doświadczeń. Perspektywa transkulturowa*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Sklodowska. Sectio I – Philosophia-Sociologia” 2010, vol. XXXV, s. 47–54.
- Wróbel P., *Kompozycja funkcjonalno-przestrzenna terminal na lotnisku Daxing w Pekinie / Functio-Spatial Composition of the Beijing Daxing International Airport Terminal*, [w:] *O dialogu architektury i sztuki. Wybór esejów / Architecture and Art. Selected Essays*, red. K. Banasik-Petri, tłum. K. Barnaś, wstęp. K. Ingarden, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Kraków 2020, s. 162–205.

