

Review / MIPIM в категорії «великий міський генплан». Будівля для Canon у Стокгольмі — прекрасний приклад вдалої типової ікони серед офісних споруд (зображення 3.4). Цей цікавий варіант скляної коробки з виразними великими вертикальними літерами нагадує привабливі мотиви «прикрашених сараїв», звичні для міст усього світу. Не зважаючи на професійні естетичні судження архітектурних критиків, для недосвідченого ока ця споруда вдало відтворює певні елементи глобально культових офісних будівель.

Компанія Hassell, заснована в Аделаїді у 1938 році, мала найвищі гонорарні заробітки в Австралазії у 2014 році і вперше увійшла до списку BDWA 2014 на 25-му місці. Hassell спроектували станцію Олімпійський парк у Сіднеї — варіацію на тему скляних тентів, які нині прикрашають залізничні вокзали по всьому світу, вдалу типову місцеву ікону, за яку вони отримали національну нагороду від Австралійського інституту архітекторів (зображення 3.5). Найбільш примітний з останніх проєктів компанії — ресторанний комплекс «Пальмовий



3.5. Залізнична станція Олімпійський парк у Сіднеї

© Д. В. Адам, <https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Olympicrailstationsydney.jpg>

острів» біля Чунцина в Китаї, що використовує привабливість скла й води, і знову дає приклад місцево вдалої, типової і безпомилково споживацької ікони.

Останній приклад — робота Stauch Vorster, єдиної південноафриканської архітектурної фірми, яка очолила кращу десятку африканського регіону у 2003 році. Вона доводить, нехай і в дещо перебільшеному відгуку (від 2011 року) на критично налаштованому місцевому вебсайті, що не всі типові архітектурні ікони успішні.

Коментатор зауважив, що Мальтозана-Молл може бути роботою Stauch Vorster Architects... Ще один торговельний центр. Ні, серйозно, *ще один*. Хіба Клерксдорпу мало тих двох, що вже є? Скільки торговельних центрів потрібно містечку такого розміру? Принаймні великий перехняблений дах відволікатиме нас від того, що стане черговою безликою коробкою в пейзажі. Можливо, це метафора смерті центру ще одного містечка. Смерті відповідального міського дизайну в сучасній Південній Африці. Смерті ще одного інвестиційного капіталу, обманом вкладеного у 60 000 квадратних метрів непотрібної, погано продуманої, безталанної торговельної архітектури [курсив оригінальний]¹⁰³.

Це може бути прикладом невдалої типової ікони, втім, чимало вдалих типових ікон на місцевому та міському рівнях теж є частиною проєкту «Ікона».

ЗНАМЕНИТА ІНФРАСТРУКТУРА

Знаменита інфраструктура піддається типовій культовості найбільше з усіх типів будівель. Я маю на увазі ті елементи інфраструктури, які перетворені на культові товари з ринковою вартістю за межами своїх безпосередніх функцій, і таким чином стають інструментами проєкту «Ікона». Ми спостерігаємо це, коли аеропорти перетворюються на торгові центри, мости — на

маленькі тематичні парки, порти стають розважальними комплексами, а електростанції — музеями. Наразі точаться дебати щодо найкращого й найточнішого визначення терміну «інфраструктура», втім, існує загальна згода щодо того, що до інфраструктури входять і фізичні, і не фізичні компоненти¹⁰⁴.

Фізичною інфраструктурою зазвичай називають інженерні й транспортні мережі (електростанції, водопровідні споруди, дороги, залізниці, повітряні й водні шляхи) та споруди над, під і навколо них (мости, тунелі, вузли, порти, дамби, аеропорти і станції). Не-фізичну інфраструктуру ймовірно краще називати кіберінфраструктурою¹⁰⁵.

Фізична інфраструктура нечасто фігурувала у середньовічних концепціях семи див класичного світу (виняток — Олександрійський маяк, який замінив Ворота Іштар у Вавилоні з попереднього списку). З цих див як справжня глобальна архітектурна ікона збереглася лише Велика піраміда в Гізі. Інфраструктура відіграє важливу роль для ближчих до нас імперій — як пише Зейнеп Челік (Çelik, 2008), вона була одним із засобів, за допомогою яких Французька та Османська імперії зміцнювали свою владу у ХІХ столітті. Це лише один із прикладів явища, яке спостерігається в історії імперіалізму та будівництва.

У 2010 році Американське товариство інженерів-будівельників проголосило список семи див сучасного світу, в якому аж п'ять — чітко інфраструктурні: тунель під Ла-Маншем, міст «Золоті Ворота» в Сан-Франциско, гребля Ітайпу між Бразилією та Парагваєм, проекти захисту від повеней Дельта і Зейдерзее у Нідерландах та Панамський канал (ще два сучасних дива — вежа CN в Торонто та Емпайр-Стейт-Білдінг). Ще одним цікавим показником появи знаменитої інфраструктури є премія за видатну споруду, яку щороку з 2000 року вручає Міжнародна асоціація дорожно-мостового будівництва (IABSE). З 24 споруд, які отримали цю премію до 2012 року, 12 були інфраструктурними (серед них — 9 мостів). Також до списку увійшли вежа Бурдж-Халіфа в Дубаї, Копенгагенський оперний театр, Художній музей Мілуокі та Музей Гуггенгайма в Більбао, усі — більш-менш

належать до архітектурних ікон у моєму розумінні. Це демонструє тенденцію до розмиття меж між будівлями та інфраструктурою, яке віддзеркалює розмиття меж між архітектурою та інженерією, що до певної міри повертає нас до витоків архітектури та більшої частини її домодерної історії (Wells, 2010).

Є вагомні аргументи для проведення вододілу у взаємовідносинах між архітектурою та інженерією всередині широкого спектру дизайнерського модернізму, який прокотився Європою та Сполученими Штатами у перші десятиліття ХХ століття. Вплив машинерії на ландшафт яскраво ілюструють зображення нових мостів, дамб, трас та хмарочосів. «Зрештою машини в Америці допомогли породити нове споживацтво з підвищеним державним регулюванням, встановивши гібрид капіталізму та соціалізму, спрямований на масове виробництво та масове ж споживання» (Wilson, 1986: 348). Велика депресія та Друга світова війна, певна річ, перервали розвиток цих тенденцій, але вони посилилися у десятиліття після 1945 року, особливо коли електронна революція 60-х зробила можливою побудову раніше неможливих споруд. Це знаходить найяскравіше втілення у величезному обсязі культової архітектури й зіркової інфраструктури, над якою культові архітектори працювали разом з Arup, фірмою, заснованою Уве Арупом у 1963 році, і яка, напевно, досі є найвідомішою і найбільш культовою фірмою в історії стосунків між інженерією та архітектурою¹⁰⁶.

МОСТИ І ТУНЕЛІ

Упродовж історії чимало архітекторів брали участь у будівництві мостів, зокрема через Сену, Темзу і Хуанпу, і в Нью-Йорку, де Бруклінський міст через Іст-Рівер вважається архітектурною іконою та символом міста.

Метью Веллс (Wells, 2010: 140ff.) зауважує появу на початку ХХ століття нової касти «архітекторів-інженерів», зосередженої в Технічному коледжі Цюріха, і уособленої Робертом

Маяром (1872–1940). Це був період суттєвого осучаснення інфраструктури країн третього світу. Джеффри Коді (Cody, 2003: 9–10) демонструє, що «одним зі значних прикладів американської архітектури як експортного культурного продукту став залізничний міст». Міст Атбара у Судані та віадук Готейк у М'янмі — два приклади тих багатьох проєктів, в яких американські інженери конкурували з британськими фірмами (2003: розділ 1), і конкурентний ринок інфраструктури з тих пір стабільно зростає. Найяскравіші докази цього у новому тисячолітті ми бачимо в Китаї. Томас Кампанелла (Campanella, 2008: 77ff.) пояснює, що Пусі, район західному березі ріки Хуанпу — це старий Шанхай, відкрите портове місто, тоді як Пудун на східному березі — зона зростання після правління Мао. «Проектувальники Шанхая [пише він] використали усі види інфраструктури, аби об'єднати половини міста в одне ціле, саме тому Хуанпу — міська річка з найбільшою у світі кількістю мостів та тунелів». Хоча тунель обійшовся б дешевше, влада вирішила побудувати міст Нанпу, як перший перехід з Пусі до Пудуна, що відкрився у 1991 році, а слідом за ним — іще один видовищний міст. Кампанелла пропонує переконливе пояснення того, чому сталося саме так: «Тунелі не фотогенічні, вони не створюють величних силуетів на тлі неба, не зважаючи на те, які геніальні розробки можна використати в їхньому будівництві. З іншого боку, міст — гордовита споруда, яка височіє у небі й чудово пасує для рекламних знімків і туристичних брошур... [Мости через Хуанпу] одразу стали визначними пам'ятками Китаю» (Campanella, 2008: 77). Ці мости вшановує величезна глянцева книга, яка втілює «інфраструктурну гордість Китаю» останніх десятиліть. Зрештою тунелі таки були побудовані, аби зменшити затори.

У наш час, напевно, найуспішнішим і, безумовно, найвідомішим будівельником знаменитих мостів є інженер-архітектор Сантьяго Калатрава, який вивчився на архітектора у себе на батьківщині, у Валенсії в Іспанії, а тоді отримав освіту інженера в Цюріху. Його архітектурний стиль базується на обробці

й переосмисленні мотиву крил птаха в польоті, і це одразу видно по багатьох зведених ним мостах — у Барселоні, Більбао, Севільї, Валенсії, Цюріху, Торонто, Дубліні, Манчестері, Каліфорнії, Ізраїлі, Нідерландах, навіть на Гранд-каналі у Венеції, і цей список можна продовжити¹⁰⁷. Очевидно, що будь-який міст Калатрави одразу набуває певної культовості, і його вплив помітний у містах по всьому світу, типові ікони-копії відтворюють «унікальні» оригінали (зображення 3.6, 3.7).

Ніколя Саркозі проводив передвиборчу кампанію 2007 року на вражаючому віадукі Мійо, закріпивши статус знаменитого об'єкту інфраструктури, який почав формуватися навколо нього з самого відкриття у 2004 році. Про міст багато писали ЗМІ, привертаючи увагу як політичних лідерів, так і дизайнерських спільнот, від Каліфорнії до Китаю. На честь відкриття віадук у Франції вийшла поштова марка. Міст розробили француз Мішель Вірложе та британець Норман Фостер (який отримав переважну частину слави від англомовних видань), і в 2006 році споруда отримала премію IABSE. Разом з двома іншими французькими архітекторами Вірложе раніше розробив Міст Нормандії над Сеною, біля Гавру — найдовший у світі (на час його відкриття у 1995 році) вантовий міст. Інші мости, про які йшлося раніше, зазнали відносно низької товаризації, однак міст Нормандії — чудовий приклад знаменитого об'єкту інфраструктури, який перетворився на товар на місцевому й регіональному рівнях. Це не просто міст, він має деякі елементи невеликого тематичного парку з життєрадісним відеороликом, екскурсіями, сувенірами, мурами та моделями проекту на стадіях будівництва, інтерактивною комп'ютерною графікою, слайд-шоу, рестораном та «садом інженерів». Інформаційна брошура, яка вітає відвідувачів, випускається Торгово-промисловою палатою Гавру, державною установою, яка обслуговує промисловість, торгівлю та постачальників послуг на території регіону. Вебсайт мосту має пряме посилання на Торгово-промислову палату, і скоро стає очевидно, що міст — невід'ємна частина туристичної та ділової

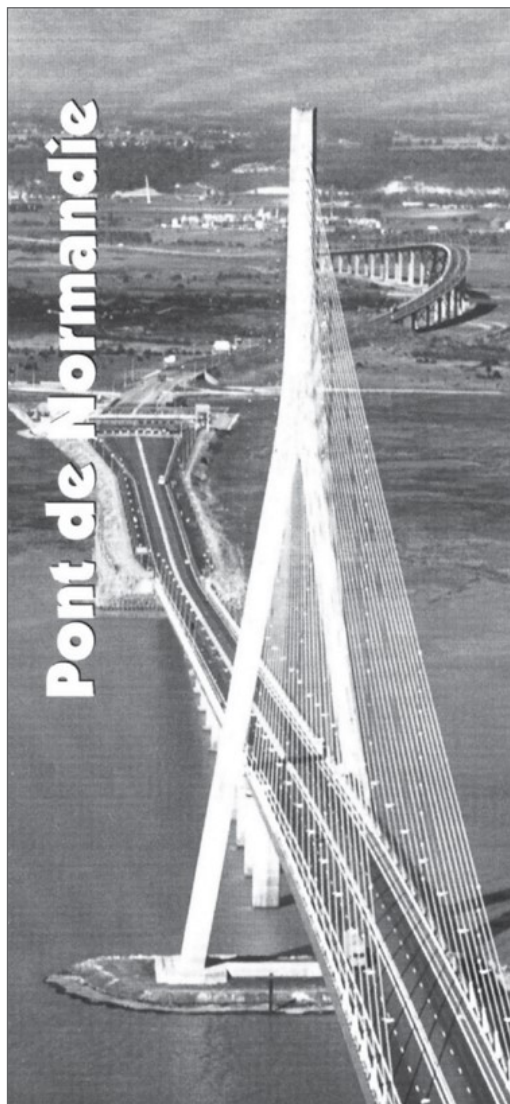


3.6. Натхненний роботами Калатрави міст у Сан-Паулу, Бразилія (фото Вівіани Рігель)



3.7. Натхненний роботами Калатрави міст у Путраджаї, Малайзія

стратегії регіону, завдяки чому він задовольняє мої критерії знаменитої інфраструктури. Міст настільки товаризований, що транспорт мусить платити за проїзд по ньому (хоча пішоходи і велосипеди користуються ним безкоштовно), і корпоратизований настільки, що його спорудження почасти фінансувалося корпоративними інвестиціями (у частковій власності австралійської Masquarie Group). Він працює як бізнес, орієнтований на прибутки, що посилюється споживацтвом у тих сферах, до яких мости зазвичай не належать, і очевидно перетворюється на місцеву / регіональну ікону (зображення 3.8)¹⁰⁸.



3.8. Міст Нормандії

Хоча не всі мости користуються такою славою, як віадук Мійо, і не мають такого комерційного розвитку, як міст Нормандії, багато з них, безперечно, різною мірою експлуатуються комерційно. Наприклад, навколо Ересуннського мосту між Данією та Швецією (2000) обертається кримінальний телесеріал («Міст»), і Скандинавія використовує його у маркетингу. Він також має найбільше схвалення у цій частині світу: його зображення символізувало зв'язок між Швецією та рештою Європи на пісенному конкурсі «Євробачення–2013», таким чином охопивши багатомільйонну аудиторію. Цей міст також отримав нагороду IABSE за видатну споруду у 2002 році, і був задіяний у кампанії проти надання Шотландії незалежності, як цікавий приклад переваг міжнародних зв'язків. Міст Вашку да Гама в Лісабоні є прикладом ще одного шляху до статусу зіркового об'єкту інфраструктури. Збудований як невід'ємна фізична й символічна частина міського мегапроєкту «Лісабонська всесвітня виставка / Експо'98», він вшановує 500-річчя відкриття Вашку да Гамою морського шляху з Європи до Індії. Його спроектував Мішель Вірложе разом з португальським архітектором Армандо Ріто. Фінансування мосту було отримане завдяки угоді типу «будівництво-експлуатація-передача» за посередництва приватного консорціуму Lusoronte, який впродовж 40 років отримує дохід з оплати проїзду обома головними мостами Лісабона. Капітал Lusoronte походить з португальських, французьких та британських джерел. На противагу запустінню багатьох виставкових майданчиків після кінця заходів, у Лісабоні він швидко відкрився знову. Його перейменували на Парк Націй, який пролягає вздовж чудово обладнаної набережної: у ньому збереглися сади, океанаріум (на той час — найбільший в Європі), оглядова вежа, фунікулер та павільйон віртуальної реальності з виставки. Інші будівлі були «перепрофільовані» (це зазвичай означає комерціалізацію). Головний вхід перетворився на Центр Вашку да Гама, регіональний торговий центр, головні виставкові павільйони перетворилися на Лісабонський міжнародний виставковий

центр, популярний павільйон «Утопія» став «Атлантикою», головна багатоцільова крита арена Лісабона, павільйон «Пізнання морів» став Прикладним музеєм науки, і на виставковій території відкрилося нове казино. Головний транспортний вузол, станція метро Оріенте, може похвалитися розробленим Калатравою дахом у формі крила птаха в польоті. Цитуючи вебсайт Парку Націй: «Нині це процвітаючий, сучасний, стильний і безпечний район, який щороку приваблює своїми садами, музеями, торговими зонами та сучасними будівлями 18 мільйонів туристів. Він також став місцем постійного проживання близько 25 тисяч людей і одним з головних ділових центрів Лісабона зі штаб-квартирами багатьох багатонаціональних корпорацій на головному проспекті»¹⁰⁹. У цілому це місце, яке перебуває на якорі культового мосту, — видатний приклад знаменитої інфраструктури. Навіть статус і без того культового Сіднейського мосту (відкритого у 1932 році) помітно підсилюється глобальною культовістю оперного театру, і разом вони створюють вражаючий візуальний образ міста й Австралії у туристичному контексті. Реконструкція району навколо оперного театру та Кругової набережної, куди постійно припливають пороми з віддалених районів Сіднея та розкішні круїзні лайнери, дає яскравий приклад споживацтва та культової інфраструктури.

Подібна розробка отримала у 2013 році архітектурну премію Ага Хана. Проект міської інфраструктури Рабат-Сале в Марокко отримав схвалення як «витончена й цілісна модель майбутніх інфраструктурних проектів, особливо у місцях, які швидко урбанізуються», а його центральна частина, міст Хасана II, «став новою іконою Рабат-Сале, зміцнюючи сучасну, прогресивну ідентичність двох частин міста» (BD, 9 вересня 2013). А в Китаї 5 з 10 найдовших мостів світу обслуговують високошвидкісну залізницю країни. Один з найзнаменитіших об'єктів інфраструктури Китаю — «Шанхайський маглев», потяг, який сполучає Пудун з аеропортом і рухається зі швидкістю до 431 км/год. Політ до Шанхая не завершується в аеропорту.

На завершення оповіді про знамениті мости я хотів би звернути увагу на цілий шквал «мостів тисячоліття», побудованих у Великій Британії близько 2000 року, зокрема — так званий «хисткий міст» у Лондоні (робота Fosters Arup та скульптора Ентоні Каро), а також мости в Гейтсгеді, Ланкастері, Глазго, Стоктон-он-Тізі та Йорку. Про подібні проекти до нового тисячоліття писали в Ірландії, Чорногорії, Польщі, Іспанії, Сполучених Штатах та Росії. На мою думку, причину побудови стількох мостів до цієї дати можна знайти у раніше процитованому аргументі Кампанелли, а саме тому, що мости — помітний і фотогенічний спосіб отримати тривалий політичний капітал і в цілому спросити туристам та споживачам можливість витратити гроші, оскільки знаменита інфраструктура є невід'ємною частиною проекту «Ікона».

ІНФРАСТРУКТУРА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Інфраструктуру перевезень просто мати за належне, зважаючи на її всюдисущість у житті більшості міського населення світу, та вплив, який вона, явно і неявно, справляє на всіх. З появою трас, шосе, автобанів та інших довгих швидкісних доріг, збудованих у ХХ столітті для перевезення людей та речей, автомагістралі набули власної культовості (Berman, 1988: 164–171; Betsky, 1997: 244–255). Система автомобільних доріг Лос-Анджелеса, яку Банем (Banham, 1990) охрестив автопією, отримала статус знаменитої на весь світ інфраструктури майже з самого початку будівельних робіт, здебільшого завдяки зв'язку з Голлівудом. Не можна сказати, що весь світ їх обожнює, як і інші дороги, але вони точно знамениті, і невтомно стоять на службі споживацтва. Це переконливо задокументувала Кетрін Гудіс (Gudis, 2004) — вона демонструє, як траси ХХ століття перетворилися на торговельні шляхи через те, що я вважаю зародком капіталістичної глобалізації у Сполучених Штатах. Голосні заяви Гудіс породжені історією про те, як Волт Дісней зі своєю

світою у 1963 році облетіли місто Орландо у Флориді, щоб оцінити перспективи місця для побудови Східного Діснейленду. Вирішальним аргументом було те, «як перетинаються дороги», що підкреслило пріоритетність потенційних клієнтів. Коаліція за розвиток Орландо зосередилася на системі автомобільних доріг, сподіваючись на такий результат, зважаючи на те, що штат Флорида мав традицію «передавати державні зобов'язання приватним фірмам» (Foglesong, 1999: 92). Корпорація Діснея запропонувала інвестувати у штат 600 мільйонів доларів в обмін на покращену інфраструктуру, політичні поступки та «автономний політичний округ, контрольований компанією, з правом випускати облигації... Дії штату Флорида зробили Світ Волта Діснея взірцем як приватизації (як підходу до розбудови міста), так і дерегуляції (як стратегії стимулювання розвитку туризму)... [словами Діснея] прикладом вільного підприємництва» (93–94). Центр ЕРСОТ, більш-менш постійна виставка Діснейворлду, відкрився у 1982 році, і кошти на його побудову (затори на дорогах, низька заробітна платня у сфері туризму, зростання цін на житло та блокування ефективного громадського планування) бралися здебільшого з казни, тоді як прибутки надійшли до приватного сектору. Скоро це стане міською моделлю всієї Північної Америки, яку незабаром глобалізує те, що Зукін (Zukin, 1991) узагальнила як «ландшафти влади», а Соркін (Sorkin, 1992) — як «варіації тематичного парку». Вплив транспортної інфраструктури на економіку, розвиток і соціальне життя — величезний.

У Європі ЄС десятиліттями обговорює загальноєвропейські мережі швидкісних доріг, євразійська транспортна мережа також на порядку денному. Розширення Європейського союзу привело до ще амбітніших планів, включно з новими настановами Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) стосовно морських та внутрішніх портів, а також міжтранспортних вантажних терміналів. Авжеж, усе законодавство енергійно просувається групами корпоративного лобі по всьому світу, і перспективи коштовної знаменитої інфраструктури

виглядають райдужними навіть у часи економічного аскетизму. Доречний приклад — проєкт нової високошвидкісної залізниці в Англії, який викликає гарячі суперечки. Важливо, що пропозиція звести нове місто навколо станції Юстон (південного вузла проєкту) була підсолоджена пропозицією відновити оригінальну Юстонську арку у стилі неокласицизму, яку деякі впливові активісти вважають культовою — ймовірно, для пом'якшення атмосфери, яку створить ліс висоток, якщо забудовники досягнуть свого¹¹⁰. По інший бік Атлантики панамериканська система трас, яка просувається як найдовша автомобільна дорога світу, ще не завершена, і її ідея, хоча й неоднозначна, уже є потужним символом (<http://brilliantmaps.com/pan-american-highway>).

Нове тисячоліття принесло Великій Британії цілу зливу проєктів, принаймні почасти керованих одержимою славою ментальністю «крутої Британії» тодішнього нового лейбористського уряду (1997–2010) та його корпоративних партнерів. «Якщо коли-небудь і існувала можливість збагатити британську інфраструктуру у дусі нової архітектури, то її приніс міленіум... З десяток “видатних проєктів”, включно з кількома мостами, художніми галереями, музеями й театрами, станціями нової лінії [метро] Джубілі і безліч громадських, комунальних та екологічних проєктів, архітектура яких варіює від помітної до буденної» (Paradakis, 2000: 6). Серед дизайнерів були більшість найвідоміших архітекторів Британії, зокрема ті, кому судилося стати найбільш культовими сучасними іконами архітектури, а саме Фостер (Міст тисячоліття, станція метро Кенері-Ворф, Великий двір Британського музею), Грімшоу («Проєкт “Едем”»), Хадід («Зона розуму» у Куполі тисячоліття), Herzog & de Meuron (галерея Тейт-Модерн), Міральєс (Шотландський парламент), Роджерс («Купол тисячоліття»), Вілфорд (Центр Лоурі в Манчестері), Маркс та Барфілд («Лондонське око»), Гопкінс (станція метро Вестмінстер) та, звісно ж, Агир, залучені до багатьох гучних проєктів. Лондонська Олімпіада 2012 року стимулювала новий сплеск знаменитої

інфраструктури перевезень, і більшість контрактів були підписані перед фінансовою кризою, що почалася у 2008 році¹¹¹. На той час уже тривала перебудова транспортного вузла Сент-Панкрас—Кінг-Кросс через перенесення лондонської кінцевої залізниці Eurostar з вокзалу Ватерлоо до Сент-Панкрас. John McAslan & Partners, архітектурна фірма, яка займалася архітектурними та дизайнерськими питаннями перебудови, вдало поєднала повторне використання, реставрацію та нове будівництво для того, щоб до Олімпіади трансформувати вокзал та створити видовищний західний вестибюль, який негайно охрестили «культовими архітектурними воротами міста». Те, що це була свідомо розробка того, що я називаю знаменитою інфраструктурою, підтверджується наступними словами: «Фраза “архітектурна ікона”, звісно, дещо вульгаризувалася, але John McAslan + Partners та Arup як підрядники, і Network Rail безперечно прагнули створити новий вестибюль з культовою атмосферою, архітектурний бренд, що символізуватиме важливу зміну в естетиці та роботі великого міжтранспортного вузла у серці найновішого лондонського центру креативної індустрії» (Schittich and Brensing, 2013: 49). Лондонська версія швидкісного потяга, Javelin, щодня перевозила 100 000 пасажирів з Сент-Панкраса до Олімпійського парку за приголомшливі сім хвилин. Для багатьох це стало яскравою сторінкою олімпійського досвіду, вправою зі створення знаменитої інфраструктури. Javelin нині інтегрується до залізниці південного узбережжя, існують й амбіційні плани перепрофілювання Олімпійського парку. Компанія Southeastern, яка керує роботою швидкісних потягів, частково належить компанії SNCF, яка займається швидкісною залізницею Франції. Вартість квитків на швидкісні потяги зазвичай завищена — знаменита інфраструктура, як і всі культові проекти, має чималу ціну. А система міського транспорту Гонконгу (MTR) розробляє проекти «містечок» навколо станцій метро. Транспорт перестав бути найвагомішою частиною бізнесу компанії, тож MTR стає розробником споживацьких просторів, зовнішніх і внутрішніх рівною мірою. Це — прояв загальних тенденцій.

Дороги усіх видів постали одночасно з самою цивілізацією, потяги з'явилися у ХІХ столітті, аеропорти ж — винахід початку ХХ століття. У своїй захопливій аналітиці еволюції аеропортів Люсі Бадд (Budd, 2012) пояснює, як вони перетворилися з простих летовищ на аероміста ХХІ століття, які сполучають міста, що глобалізуються, знамениту інфраструктуру та туризм і підкреслюють важливість новостворених торгових площ та багатофункціональних просторів для культури-ідеології споживацтва. Не дивно, що ці аероміста належать до найбільших споруд світу: Термінал з Міжнародного аеропорту Дубая у 2014 році претендував на цей титул завдяки своїй величезній площі. Безсумнівно, незабаром він поступиться новим, ще більшим об'єктам знаменитої інфраструктури у цьому глобальному мега змаганні¹¹². Також тут можна згадати велетенський аеропорт Осака-Кансай, зведений у 1990-х роках за проєктом Ренцо Піано. Він вимагав створення штучного острова, який почав тонути, щойно величезна споруда була встановлена. Незабаром після його відкриття у 1994 році, стався землетрус у Кобе, який спустошив цей регіон. Однак, аеропорт майже не зазнав пошкоджень завдяки прогресивному будівництву¹¹³. Новий Міжнародний аеропорт Гонконгу Чхеклапкок, розробка Fosters, претендує на конкурентну позицію; він знаменитий вражаючими атріумами та торговими можливостями. Архітектори люб'язно опублікували на своєму вебсайті схвальні відгуки про будівлю від журналістів, які пишуть про архітектуру¹¹⁴. Аеропорт має виразний логотип — варіацію галочки Nike, — може похвалитися власним міжнародним торговельним центром з усіма можливими об'єктами для бізнесу й дозвілля, і позиціонується, без жодної іронії, як «зелений» аеропорт. Усі нещодавно зведені й заплановані аероміста до певної міри матимуть статус принаймні регіонально знаменитих об'єктів інфраструктури, зважаючи на центральне місце, яке вони посідають у глобальних системах туризму та ділових подорожей, керованих споживацтвом. Ще один видовищний аеропорт, який отримав чимало нагород — Міжнародний

аеропорт у Куала-Лумпурі (KLIA), розроблений Курокавою, з його локально знаменитими «куполами в ісламському стилі» та вдалим поєднанням високотехнологічного аеропорту та джунглів за його межами (Citibank піклується про ваші гроші, а архітектура дозволяє насолодитися джунглями з комфортом)¹¹⁵. У 2006 році Річард Роджерс із командою отримали Премію Стірлінга від Королівського інституту британських архітекторів (RIBA) за Термінал 4 мадридського аеропорту Барахас, широко відомого та ефектної простору (див. зображення 3.9, 3.10).

На момент написання цієї книги найновішим у цій сфері є видовищний аеропорт Баоань, який обслуговує місто Шенчжень, розроблений італійською командою Fuksas — його одразу ж назвали культовим і залучили до лав проєкту «Ікона» в Шенчжені.

Мабуть, найбільш культовим у глобальному масштабі об'єктом знаменитої інфраструктури, принаймні для дотичних до архітектури людей, є старий Термінал 5 аеропорту імені Кеннеді в Нью-Йорку, розроблений Ееро Сааріненом (1956–1962). Бетонний дах, подібний на розкинуті крила птаха в польоті, з'являється у більшості глянцевих альбомів зі зразками найкращої архітектури ХХ століття, що безсумнівно свідчить про унікальну культовість (наприклад, Glancey, 1998: 104; Tietz, 1999: 73; Jencks, 2005: 29–31; Thiel-Siling, 2005: 90–91). Спроби врятувати те, що нью-йоркська газета *The Architect's Newspaper* назвала Сааріненовою «іконою як сучасних авіаперевезень, так і сучасного дизайну», набирають обертів, відколи, після припинення діяльності авіакомпанії Pan Am у 1999 році, терміналу почало загрожувати знесення (див. Но, 2004). Кілька років приміщення використовували для новаторських мистецьких інсталяцій, а у листопаді 2011 року частково реконструйовану будівлю на три години відкрили для публіки, привабивши величезні натовпи захоплених архітекторів та етнографічних туристів. Власник землі, Портове управління Нью-Йорка, нібито шукає приватні компанії,



3.9. Міжнародний аеропорт у Куала-Лумпурі (KLIA)



3.10. Барахас Мадрид

які перепрофілюють споруду — наприклад, на готель чи ресторан, чи місця, в яких можна перепочити перед переїздом до іншого терміналу, тобто все — висококласні споживацькі варіанти. Можливо, термінал не буде врятовано як об'єкт знаменитої інфраструктури, але він, безперечно, збереже свій культовий статус.

ВОДНА ІНФРАСТРУКТУРА

Марія Кайка проникливо аналізує будівництво Марафонської дамби поблизу Афін і розповідає, що бюджет контракту, який у 1926 році отримала нью-йоркська архітектурна фірма Ulen & Co., перевищував акційний та резервний фонд Національного банку Греції (залишимо цей факт без коментарів). Цей проєкт був символічним у трьох аспектах. По-перше, місце очевидно мало історичне значення; по-друге, він встановлював контроль над водою, як рушій модернізації за містом, яке таким чином відокремлювалося від природи; і по-третє, «початок ХХ століття віщував настання періоду, в якому технології стверджували власну естетичну цінність, набували естетичного вигляду, ставали фетишем і викликали захват самі по собі... Автомобілі уособлювали індивідуалізовану технологічну велич, дамби ж проявляли велич колективну» (Kaika, 2005: 127). Усі видимі частини дамби були вкриті тим же типом мармуру, що й Парфенон, таким чином перетворюючи її на святиню сучасних Афін, до якої туристи й місцеві жителі ходили з паломництвами аж до 1970-х років. Від Афін до заходу США будувалися й ставали знаменитими велетенські дамби. Міркуючи про машинерію в ландшафтах першої половини ХХ століття, Річард Вілсон (Wilson, 1986: 90–91) зазначає, що на обкладинці першого випуску журналу Life Magazine у листопаді 1936 року було культове фото гігантської ГЕС Форт-Пек, зроблене Маргарет Бурк-Вайт. Поєднання технологічної монументальності й обтічних форм, підкріплене такими іконами архітектури й інженерії,

як Гребля Гувера (1936), Асуанські греблі (1970), гребля Ітайпу (1983) та гребля «Три ущелини» (2009), створило передумови для різного рівня статусу об'єктів знаменитої інфраструктури для них. Принаймні усі вони — туристичні принади. Гребля Гувера добре розвинена комерційно, вона приваблює туристів звідала (зокрема потік публіки з Лас-Вегаса); Асуанська гребля породила квітуче туристичне місце з міжнародним аеропортом, музеями та місцевими старожитностями; на честь греблі Ітайпу Філіп Гласс написав симфонічну кантату; а про «Три ущелини» зняли уже не один фільм, зокрема документальний «Вгору по Янцзи» (2007). Фільм висвітлює перехід від сільської економіки до споживацького капіталізму, і наслідки для людства разом з технологічними досягненнями проєкту. Його показували на кінофестивалі Санденс, і він отримав схвалення критиків за межами Китаю, хоча інформацію про те, як його прийняли у країні, знайти значно важче. Греблі (воістину — найзнаменитіші об'єкти інфраструктури) часто фігурують у серіалі «Мегаспоруди» від National Geographic, який показують по всьому світу (<http://natgeotv.com/uk/megastructures>).

Розвиток прибережної території нині звичний для багатьох міст, що глобалізуються, і зазвичай розглядається як невід'ємна частина міського відновлення (Meyer, 1999; Kostropoulou, 2013). Почну з рідного міста, Глазго. Проєкт «Набережна Клайда» простягається на 20 кілометрів у напрямку моря й має на меті змінити те, що колись називали «цехом імперії». На річці Клайд будувалися одні з найбільших суден першої половини ХХ століття, і ці місця прийшли у занепад після того, як підприємницька міська адміністрація, очолювана лейбористами, запустила у 1983 році рекламну кампанію «Глазго: кращий на багато миль» (Glasgow's Miles Better), яку нині вважають однією з перших та найбільш успішних спроб ребрендингу постіндустріального міста. Важливою частиною цього проєкту було й буде наділення культовим статусом архітектора та дизайнера Чарльза Ренні Макінтоша (і, до певної міри, його дружини Маргарет), яке стимулювало до наукових порівнянь

з Більбао та Барселеною (Gomez, 1998; Кнох, 2011: 196–197). Проєкт «Набережна Клайда» просуває цей процес далі: він об'єднує близько 200 великих та малих проєктів, включно з житловими й торговими приміщеннями, адміністративними та розважальними комплексами в різноманітних іпостасях — типовими елементами багатофункціонального фантазійного міста (Hannigan, 1998). До архітектурних ікон (проголошених такими як їхніми творцями, так і критиками) входить новий Транспортний (нині Річковий) музей, черговий контроверсійний проєкт Захи Хадід. У Шотландському центрі виставок та конференцій, розробленому Fosters, розміщений концертний зал Клайд, який місцеві називають «Броненосцем» і рекламують як найбільш культову споруду Глазго: під час телевізійних трансляцій «Ігор Співдружності» у 2014 році її побачили мільйони людей. Далі постала нова розважальна арена «Гідро», названа на честь шотландської енергетичної компанії, фасад якої вочевидь переливається 12,8 мільйона кольорів. Аби не втратити нагоду скористатися славетним промисловим минулим міста, на монументальну скульптуру перетворили навіть кран «Титан». Як написав ВД: «Шотландський “Янгол півночі” має стати у серці більшого проєкту відновлення вартістю 450 мільйонів фунтів» (14 січня 2005). У 2007 році кран віднесли до списку історичних будівель категорії А й перетворили на музей суднобудування й туристичну принаду. Проєкт «Набережна Клайда» фінансується шотландською національною та місцевою владою й незалежною державною агенцією Шотландського підприємництва. Вона була створена спеціально для підтримки бізнесу (тобто приватного підприємництва), цим нагадуючи Торгово-промислову палату Гавру та її зв'язок з мостом Нормандії. У цій сфері політична фракція ТКК (політики й чиновники, які просувають глобалізацію) часто керує знаменитою інфраструктурою, часто у співпраці з приватним сектором, або з великими інвестиціями від нього. Успіх у проведенні Ігор Співдружності–2014 в Глазго та супутнє будівництво нових об'єктів наповнили проєкт набережної перспективами нової знаменитої інфраструктури.