

WIZJONER PRZYSZŁOŚCI – NORMAN BEL GEDDES.

Design jako sposób na budowanie lepszego jutra

IRMA KOZINA

Zakład Teorii i Historii Sztuki ASP w Katowicach
Institute of Theory and History of Art, Academy of Fine Arts
in Katowice
irma.kozina@asp.katowice.pl

Definiowanie pojęcia „utopia” wiąże się zazwyczaj z próbą określenia cech, które pozwalają, na przykład, odróżnić koncepcje tworzone z myślą o poprawie losu ludzi skupionych w wadliwie zorganizowanych formacjach społecznych od „majaczeń” schizofreników, rozwijających swoje maniackalne wizje w obecności personelu szpitali psychiatrycznych. W podstawowej dla współczesnych badaczy rozprawie *Utopian Thought in the Western World* Frank E. Manuel i Fritzie P. Manuel za nieodzowny element utopijnych koncepcji uznali zasadę uniwersalności i generalności prezentowanych przez wizjonerów spostrzeżeń, które dzięki tym dwóm cechom przestają być narcystycznym narzekaniem, a stają się tezami odnoszącymi się do futurologii, obierającej sobie jako cel polepszenie egzystencji większych zespołów ludzkich¹.

W opublikowanej w 1980 roku rozszerzonej wersji rozważań poświęconych utopii Jerzy Szacki zwrócił uwagę na trudności definicyjne związane z tym pojęciem². Zaproponował między innymi rozróżnienie na utopię i utopizm, rozumiany jako mrzonka czy fantazja. Szacki utopię potraktował jako pewnego rodzaju sposób myślenia, rodzaj światopoglądu nacechowany ostrym poczuciem obcości w stosunku do realnego świata³. Uznał przy tym,

¹ F.E. Manuel, F.P. Manuel, *Utopian Thought in the Western World*, 2nd ed., Cambridge (MA) 1980, s. 7.

² J. Szacki, *Spotkania z utopią*, Warszawa 1980, s. 10–37.

³ Ibidem.

że między pielęgnowanym ideałem a zastanym światem, między powinnością a bytem istnieje stosunek bezwzględnej opozycji. Z tego powodu utopię należałoby uznać za zjawisko uniwersalne, determinowane niezmienną potrzebą wykraczania poza ograniczenia warunkowane ludzkim habitatem w celu osiągnięcia wyobrażonego szczęścia⁴.

Trudnością w precyzyjnym opisywaniu omawianego tu zjawiska jest kłopot z oddzieleniem struktur utopijnych od tak zwanych antyutopii i dystopii. Zazwyczaj bowiem utopijne idee formułowane są na gruncie krytyki istniejących w danym okresie warunków, mają konkretne odniesienie do czasu i miejsca, w którym powstają, i wiążą się z kontestacją ściśle określonych obyczajów lub stosunków społecznych⁵. Jednocześnie wszelkie próby realizacji utopii kończą się z reguły niepowodzeniem i coś, co nosiło znamiona koncepcji idealnej, niemal niemożliwej do osiągnięcia z uwagi na stopień doskonałości postulowanych dążeń, w momencie urzeczywistnienia staje się doskwierającą członkom danej wspólnoty dystopią, nieadekwatną do panujących realiów i niedopasowaną do strategii wyznaczających kierunek dalszego rozwoju historycznego grupy ludzi połączonych wcześniej pragnieniem wprowadzenia w życie pewnej idealistycznej wizji.

Niewątpliwą cechą utopii, bez względu na to, czy rozumiana jest ona jako wizja idealnej przyszłości, której – *per definitionem* – nigdy nikomu nie uda się osiągnąć, czy też jako stan doskonałości, do którego za wszelką cenę należałoby dążyć, jest aprioryczny podział czasu na przeszłość, teraźniejszość i przyszłość, a często także powiązanie tej ostatniej z fantazjami opartymi na pragnieniach, marzeniach i antycypacji tego, co miałyby wkrótce nastąpić, w przekonaniu, że człowiek sam jest w stanie wpływać na rzeczywistość, w której będzie się musiał następnie odnaleźć i która będzie poniekąd ścisłą konsekwencją jego wcześniejszych poczynań. Spekulowanie na temat przyszłości w naturalny sposób łączy się z determinizmem, wykluczającym przypadkowość. Wizje utopijne są z reguły tworemi myślowymi o ustalonym z góry porządku i rozpoznawalnej logicznej strukturze, pozornie wiążącej przyczynę ze skutkiem. Jednak głębsza analiza tych tworów myślowych ujawnia, że w większości przypadków wizjonerzy przyszłości bazują przede wszystkim na przecuciu i intuicji, nie prowadząc dokładnych

⁴ Ibidem.

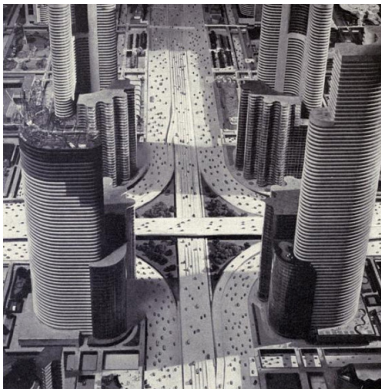
⁵ F.E. Manuel, F.P. Manuel, op.cit., s. 23.

badań symulacyjnych i lekceważąc argumenty, które mogłyby podważyć sens zastosowanego przez nich rozumowania.

Utopie formułowane przez wizjonerów działających na terenie Stanów Zjednoczonych są często dodatkowo predestynowane. Pewne ich cechy mają swoje zakorzenienie w myśli mesjanistycznej, kształtującej światopogląd obecny w Ameryce od czasu przybycia do Nowego Świata purytan, którzy traktowali kolonizowane przez nich tereny jak ziemię obiecaną, umożliwiającą im zbudowanie Nowego Jeruzalem, biblijnego Raju, podarowanego im jako boskim wybrańcom. Ze środowiskiem osadników zajmujących północno-wschodnie rejony dzisiejszych Stanów Zjednoczonych, zwane Nową Anglią, związać należy szczególnie popularne w wiekach XVII i XVIII jeremiady – formę literacką, która do dzisiaj pobrzmiewa w przemówieniach amerykańskich polityków przetwarzających treści patriotycznych lamentacji nakładających na średnią klasę amerykańskiego społeczeństwa rolę krzewicieli purytańskiej wizji. Jeremiady są wyjątkowo dobrym przykładem narzędzia do propagowania specyficznego amerykańskiego marzenia, zgodnie z którym kolejne pokolenia dobrze sytuowanych mieszczan mają brać udział w urzeczywistnianiu ideału błogosławionego dobrobytu, *holy commonwealth*, zapowiedzianego w mesjanistycznym przesłaniu Ojców-Założycieli przybyłych na tereny dzisiejszych Stanów Zjednoczonych w 1620 roku.

Sacvan Bercovitch przypisuje amerykańskim jeremiadom podstawową rolę w zakresie budowania narodowej tożsamości obywateli USA⁶. Jego zdaniem to właśnie w Ameryce dokonała się transformacja społeczna, w wyniku której udało się zwalczyć wszelkie pozostałości feudalizmu, reprezentowanego jeszcze w okresie wczesnego kapitalizmu przez gildie kupieckie i system monarchiczny, i wykształcić nowoczesny system ekonomiczny, zorientowany na komercjalizm, w szczególny sposób „konsekrowany” przy pomocy ideologii odnoszącej ten ustrój bezpośrednio do „świętego planu”, „boskiego przeznaczenia” osadników, którzy zdecydowali się na pielgrzymkę do Nowego Świata.

⁶ S. Bercovitch, *The American Jeremiad*, [w:] *American Social and Political Thought. A Reader*, ed. A. Hess, New York 2003, s. 80–88. Pragnę podziękować panu doktorowi Peterowi Martynowi z IS PAN w Warszawie za zwrócenie uwagi na ten aspekt prezentowanego w niniejszym artykule problemu.



Il. 1. Norman Bel Geddes, Futurama, 1939 r.

wiska zaangażowane w budowanie dobrobytu „na sposób amerykański”, pobrzmiewając następnie w koncepcjach prezentowanych przez wizjonerów USA w XIX i XX wieku. Jej podstawowym wyróżnikiem w obrębie myśli utopijnej, wywodzącej się z cywilizacji identyfikowanej jako „zachodnia”, jest kreowanie wizji, które mają być celem zrealizowanym w „nie tak znowu odległej przyszłości”. Taki charakter miała utopijna koncepcja wykreowana przez Normana Bel Geddesa na wystawie światowej zorganizowanej pod hasłem „Świat Jutra” (*The World of Tomorrow*), którą otwarto w Nowym Jorku 30 kwietnia 1939 roku.

Dokonując analizy Futuramy (il. 1) – części ekspozycji nowojorskiej, przygotowanej przez Bel Geddesa w ramach pawilonu firmy General Motors – Adnan Morshed zwrócił uwagę na pionierski charakter sposobu zaprezentowania stworzonej przez tego projektanta wizji, podkreślając fakt, że ten „model amerykańskiej utopii” oglądało się z perspektywy, która symulowała widok świata z pokładu nisko lecącego samolotu⁸. By umożliwić widzom Futuramy taki ogląd, Bel Geddes odbył loty samolotowe nad USA, podczas których precyzyjnie zapisywał swoje spostrzeżenia, a następnie skonstruował taśmociąg z 552 siedzeniami, który przewoził zwiedzających

⁷ Ibidem, s. 83.

⁸ A. Morshed, *The Aesthetics of Ascension in Norman Bel Geddes's Futurama*, „Journal of the Society of Architectural Historians” 2004, Vol. 63, No. 1, s. 74.

wystawę nad trójwymiarową panoramą miast z ich wiejskimi przedmieściami, ukazując w ten sposób przyszłość przewidywaną dla Stanów Zjednoczonych na 1960 rok⁹. Stworzona przez Bel Geddesa makieta składała się z czterystu ośmiu topograficznych sekcji sporządzonych na podstawie fotografii lotniczych różnych rejonów USA, a wykonanych przez pionierską w tej dziedzinie firmę Fairchild Aerial Surveys¹⁰.

Przyjęcie perspektywy odgórnej zinterpretowane zostało przez Morsheda jako, z jednej strony, nawiązanie do modernistycznego sposobu projektowania miast, stosowanego między innymi przez słynnego funkcjonalistę Le Corbusiera, z drugiej zaś – miało symbolizować swoiste „rozwiązanie tajemnicy labiryntu”, który dla widza spoglądającego z lotu ptaka przestaje być zagmatwaną płataniną dróg i zamienia się w przewidywalny, logiczny system o klarownym układzie. Twórca tego systemu uzyskuje w ten sposób status demiurga – panującego nad sytuacją, znającego i kontrolującego każdy element tej skomplikowanej przestrzennej układanki. Przy pomocy tego zabiegu uwiarygodnione stają się poszczególne elementy utopii, ponieważ posiadanie kontroli nad wszystkimi częściami składowymi prezentowanego systemu w naturalny sposób uprawdopodobnia możliwość zarówno kierowania zmianami klimatycznymi, jak też poradzenia sobie z takimi problemami, jak zanieczyszczenie wody i powietrza, składowanie śmieci, nieprzejezdność dróg w godzinach komunikacyjnego szczytu czy dostępność edukacji akademickiej niezależnie od sytuacji ekonomicznej młodych. Bel Geddes przewidywał rozwiązanie wszystkich tych kwestii, wierząc w siłę sprawczą nowoczesnych technologii. Włączał się więc gładko w nurt utopii technologicznych, kształtujących treść „amerykańskich jeremiad” począwszy od XVIII wieku aż po czasy najnowsze¹¹.

⁹ Ibidem, s. 75.

¹⁰ Realizując wskazówki Bel Geddesa, nowojorska firma Fairchild Aerial Surveys wykonała sto dziewiętnaście fotografii, przelatując między innymi nad Nowym Jorkiem (Central Park i Manhattan), Jersey City (w stanie New Jersey), Mount Wilson (w stanie Illinois), Yosemite Valley (Kalifornia) oraz St. Louis (Missouri); zob. ibidem, s. 95, przyp. 10.

¹¹ Za kolejną, bliższą dzisiejszym czasom odsłonę tego nurtu uznać można między innymi tak zwany *dotcom neoliberalism*, opisany w połowie lat 90. XX wieku przez angielskich teoretyków mediów, Richarda Barbrooka i Andy’ego Camerona;

Morshed porównał działania Bel Geddesa do poczynań zyskującego popularność mniej więcej w tym samym czasie Supermana (nadczołowieka latającego nad miastami niczym ptak), widząc w nim Superprojektanta, który przedstawił amerykańskiemu społeczeństwu mistrzowski plan, przekształcający Stany Zjednoczone w „stworzony ludzką ręką Raj” (*manmade Elysium*) (il. 2). Na potwierdzenie tego zamiaru przytoczył fragment oficjalnej noty prasowej Futuramy:

Wyobraźnia praktyka projektowania roztacza przed tobą kształt nowego świata. Matka ziemia jest, oczywiście, taka sama, gdy chodzi o góry i doliny oraz strumienie wód, które spływają w dół, do mórz. Jednak tu i ówdzie widoczne są świadectwa tego, jak została przekształcona i zmuszona do realizowania dzieła człowieka w celu zwiększenia jego dobrobytu, przyczyniając się do jego komfortu oraz dając mu więcej wypoczynku. Wielkie projekty wodne, stacje kontroli powodzi, platformy ziemne powstrzymujące erozję oraz zintensyfikowane uprawy pod szkłem. A jednocześnie wszystko to zostało połączone autostradą Normana Bel Geddesa, systemem lśniących nitek rozciągających się wzdłuż kontynentu¹².

Nie było to odległe od intencji i odczuć samego Bel Geddesa. Już w 1938 roku, pracując nad modelem Futuramy, pisał on do swojej żony o dość specyficznym (niemal boskim) odczuciu, jakie towarzyszyło mu, gdy „chodził tam i z powrotem z kieszeniami i rękoma pełnymi wieżowców”, z którymi eksperymentował, dążąc do uzyskania efektu charakterystycznego dla widoku z lotu ptaka. Znamienny okazał się w tym przypadku komentarz jego żony, która w odpowiedzi życzyła mu, by czerpał przyjemność z „bawienia się w boga”, stawiającego wieżowce tam, gdzie chce, i wydającego miliony zgodnie z własnym wyborem¹³.

Norman Bel Geddes nie rozpatrywał swoich wizji jedynie w kategorii utopii. Jeszcze w 1932 roku wydał w Bostonie publikację zatytułowaną

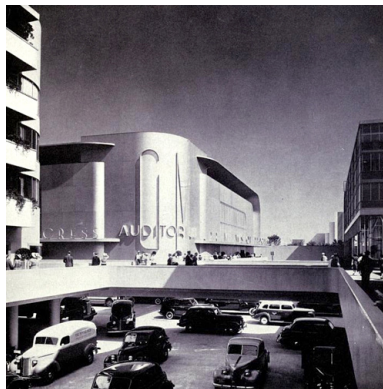
zob. R. Barbrook, A. Cameron, *The Californian Ideology*, „Science as Culture” 1996, Vol. 6, No. 1, s. 44–72.

¹² Cyt. za: A. Morshed, op. cit., s. 92 (jeśli nie zaznaczono inaczej, tłumaczenie pochodzi od Autorki artykułu).

¹³ Ibidem, s. 89.

*Horizons*¹⁴, która była zarazem przeglądem jego dekoracji scenograficznych realizowanych dla nowojorskich teatrów oraz dokonań w dziedzinie projektowania przedmiotów użytkowych, jak też prezentacją marzycielskich pomysłów, opisywanych w przekonaniu, że staną się one codziennością mieszkańców Stanów Zjednoczonych w „nie tak znowu odległej przyszłości”. Wyjaśniając tytuł swojej książki, wyraził pogląd, że oto nadchodzi „era nowego horyzontu”, w której podstawową rolę odegrają projektanci produktów przemysłowych. Ich zadaniem stanie się opanowanie czterech specyficznych faz, obejmujących: design struktur społecznych, zajmujący się organizacją ludzi, pracy, zdrowia i wypoczynku; design maszyn i urządzeń usprawniających warunki pracy poprzez eliminację nadmiernego wysiłku (*drudgery*); design wszystkich przedmiotów codziennego użytku, dzięki któremu staną się one wydajne, trwałe, wygodne i dostępne dla każdego; design w sztukach pięknych – malarstwie, rzeźbie, muzyce, literaturze i architekturze, inspirujący nastanie nowej epoki¹⁵.

Za ważny wyznacznik tego postępu uznał prędkość¹⁶. Bel Geddes był zafascynowany przewidywaniami, że samochody będą poruszały się z prędkością 500 mil na godzinę, a samoloty posybyują po niebie nawet dwukrotnie szybciej. Uważał, że tempo obserwowanych w jego czasach zmian zmusi człowieka do inicjacji działań, które przygotują go do podjęcia wyzwań ery dynamicznej motoryzacji, dlatego zaproponował właścicielom fabryk i przedsiębiorstw przemysłowych innowacyjne rozwiązania, gdzie główną cechą była eliminacja kształtów nieprzystających do wymagań świata opierającego swój rozwój na szybkim pokonywaniu dużych dystansów. Opływowe, krągłe formy, zapożyczone z kształtu kropli wody, nadały



Il. 2. Norman Bel Geddes, Futurama, fragment ulicy, 1939 r.

¹⁴ N. Bel Geddes, *Horizons*, Boston 1932.

¹⁵ *Ibidem*, s. 4–5.

¹⁶ *Ibidem*, s. 24–25.

tworzonym przez Bel Geddesa przedmiotom i budowlom stylizację zwaną *streamline moderne*, podporządkowaną dyktatowi dematerializacji, zasugerowanemu w Einsteińskim prawie, niedwuznacznie zakładającym tożsamość materii i energii. Po wybudowanych w pawilonie Futuramy wielopasmowych autostradach, realizujących podstawowe dla Bel Geddesa założenie, że kierowca powinien dojechać do celu swej podróży bez żadnego postoju, mknęły miniatury „przyszłościowych” autobusów i taksówek w kształcie aerodynamicznej łezki, a ich trasy rozczłonkowały się we wszystkich kierunkach w postaci ułożonych nad sobą piętrowo wąskich pasm, eliminujących wszelkie skrzyżowania.

Tego rodzaju rozjazdy nie były wcześniej znane, toteż Bel Geddes przygotował nawet dla swych szos specjalne przepisy drogowe, regulujące zasady korzystania z wymyślonych przez siebie autostrad przyszłości. Tuż po nowojorskiej wystawie wydał książkę zatytułowaną *Magic Motorways*¹⁷, na kartach której z detalami opisał swoje wyobrażenia o Ameryce z 1960 roku. Tłumacząc czytelnikowi intencje wydawnicze, wyjaśniał:

Masy ludzkie nie potrafią nigdy znaleźć rozwiązania danego problemu, dopóki nie wskaże się im sposobu. Każdy przedstawiciel tych mas może mieć wiedzę w zakresie pewnej tematyki i każdy może mieć swoje własne rozwiązanie, jednak zanim opinie mas się wykrystalizują, zostaną właściwie zogniskowane i wyartykułowane, nie prowadzą one do niczego poza gromkim narzekaniem. Jednym z najlepszych sposobów uczynienia rozwiązań zrozumiałymi dla wszystkich jest ich wizualizacja i dramatyzacja. Tę rolę spełniła Futurama: była ona wizualną dramatyzacją rozwiązania skomplikowanej płątaniny amerykańskich dróg dojazdowych. Wszyscy, którzy widzieli Futuramę, wiedzą, że jest to wielkoskalowy model, reprezentujący każdy typ terenu w Ameryce oraz przedstawiający sposób, w jaki system zmotoryzowanych ciągów komunikacyjnych może być poprowadzony w całym kraju – przez góry, rzeki i jeziora, przez miasta i obok miast – nigdy nie zbaczając z właściwego kursu i pozostając zawsze w zgodzie z czterema głównymi zasadami autostradowego designu: bezpieczeństwo, wygoda, prędkość i wydajność. Autostrady, które przebiegają przez ten model, są dokładnymi replikami, w małej skali, szos, jakie mogłyby zostać wybudowane w Ameryce

¹⁷ Idem, *Magic Motorways*, New York 1940.

w najbliższej przyszłości. Zostały zaprojektowane, by zlikwidować kolizje pojazdów oraz całkowicie wyeliminować zatory uliczne¹⁸.

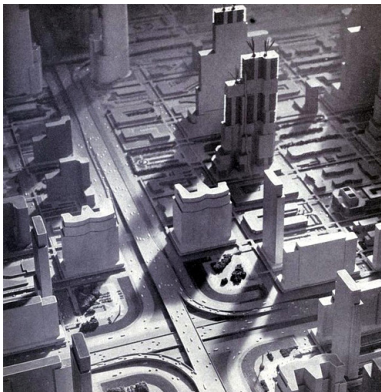
Z tego rodzaju wynurzeń można by wnosić, że Bel Geddes przedstawił Amerykanom zwiedzającym Futuramę makietę ilustrującą planowane na najbliższą przyszłość nowinki techniczne. Takie mniemanie byłoby jednak zafalszowaniem zaprezentowanej podczas nowojorskiej wystawy wizji. Jej istotnym elementem było na przykład konstruowanie nowego wizerunku miast przyszłości, w których podstawową jednostką organizacji przestrzennej miały się stać wysokościowce, funkcjonujące jako pionowo zaaranżowane dzielnice. Proponując ten typ zabudowy, twórca Futuramy przekonywał, że w miastach starego typu ludność skupiała się w budynkach niskich, w których funkcje administracyjno-handlowe w sposób naturalny istniały w formie rozproszonej na dużym obszarze (il. 3). Nowoczesne technologie miały umożliwić wznoszenie drapaczy chmur, w których wielkie domy handlowe, usługi rzemieślnicze, kina, teatry, a nawet parkingi i biuro burmistrza ulokowane byłyby jedne nad drugimi, skupiając wszelkie potrzeby mieszkańców w jednym miejscu:

Centrum biznesowe miasta liczącego cztery tysiące mieszkańców ma zazwyczaj wiele kwartałów z budynkami o wysokości dwóch lub trzech kondygnacji, mieszczącymi sklepy, biura i usługi. Lekarze i prawnicy są rozproszeni. Burmistrz ma swoją własną siedzibę. Są tam kina, banki, urząd telegraficzny. Każdy mały budynek ma własny zarząd, centralne ogrzewanie, służby porządkowe oraz urzędnicy dla klientów chodzących od bramy do bramy.

W 1960 roku interesanci będą mogli wejść do jednego wysokiego budynku, w którym skoncentrowane zostanie całe społeczeństwo. Będzie tam lekarz i rzeźnik, kino, burmistrz, sprzedawca produktów spożywczych, aptekarz, sklep zwierzęcy, bank, poczta, agencja zatrudnienia. Latem wieżowiec ten będzie schładzany, a zimą ogrzewany. Zamiast sześciu kwartałów z bezładnie zestawionymi budynkami komercyjnymi o trzech piętrach będzie tam tylko jeden blok o osiemnastu kondygnacjach, a w pozostałych pięciu kwartałach znajdują się parki, place zabaw, parkingi lub obszar mieszkalny. Wydajność i wygoda będą się rozprzestrzeniać od wielkich miast do małych miasteczek¹⁹.

¹⁸ Ibidem, s. 4–6.

¹⁹ Ibidem, s. 271.



Il. 3. Norman Bel Geddes, Futurama, makieta, 1939 r.

W pionowo zaaranżowanych miastach postęp techniczny miałby gwarantować reformę społeczną, sprawiając, że ludzie wytworzyliby między sobą więź opartą na równości i dobrobycie wszystkich obywateli. Wiś byłaby wprawdzie nadal rozparcelowana na rozległych terenach, ale do jej społecznego scalenia przyczyniłby się stworzony przez Bel Geddesa system szybkobieżnych autostrad, dzięki którym „wiejska izolacja zamieniłaby się w sielską kooperację”²⁰. Autostrady stawały się w koncepcji amerykańskiego projektanta *remedium* na

wszelkie amerykańskie bolączki. Argumentacją wspierającą jego teorię były między innymi cytaty ze współczesnych mu opracowań socjologicznych:

Eliminując napięcia i kolizje we współczesnym życiu społecznym, planowanie przyczynia się do poprawy zdrowia – nie tylko fizycznego, czego można oczekiwać na skutek decentralizacji oraz swobody ruchu, lecz także zdrowia psychicznego. Socjolog Charles H. Cooley jedynie powtórzył szeroko odczuwane podejrzenie, gdy stwierdził: „Ekstremalna koncentracja ludności w centrach wywarła godny ubolewania wpływ na zdrowie, inteligencję i moralność ludzi”. Gdy nadejdzie ten czas i transport osiągnie swój cel – a mianowicie: uwolni człowieka od przywiązania do jego bezpośredniego otoczenia – wówczas to już nie ciała ludzi będą regenerowane słońcem, powietrzem i kontaktem z przyrodą. Regeneracji poddane zostaną również ich umysły²¹.

W wypowiedziach Bel Geddesa pobrzmiewają również wątki podejmowane wcześniej w jeremiadach. Jego wizja Ameryki ma być pokrewna ideowo realizowanemu przez kolejne rządy Stanów Zjednoczonych planowi Ojców-Założycieli, który – jego zdaniem – świetnie przetrwał próbę czasu²².

²⁰ Ibidem, s. 292.

²¹ Ibidem, s. 293.

²² Ibidem, s. 271.

Polepszenie jakości autostrad ma – w myśl koncepcji Bel Geddesa – bezpośredni wpływ na model dobrobytu tworzony od wielu pokoleń przez potomków purytańskich imigrantów, ponieważ motoryzacja promuje poczucie wolności, wynikające z większej mobilności społeczeństwa. Zapewnia różnorodność, zmianę scenerii, większą dyfuzję socjalną i poszerzenie horyzontu.

Swoboda ruchu, uwolnienie się od nieprzejezdnych dróg, odrzucenie tego, co przestarzałe, wszystko to stymuluje jedną rzecz: wzajemną wymianę [*interchange*] – przenikanie się ludzi, miejsc, sposobów życia, a w konsekwencji – światopoglądów. Amerykański naród nie będzie w stanie rozwiązać stojących przed nim trudności, dopóki ludzie różnych klas i regionów – robotnicy, intelektualiści, rolnicy, biznesmeni – nie poznają się lepiej i nie rozumieją swoich problemów.

Ameryka, w której ludzie są wolni nie w sensie retorycznym, lecz w bardzo realistycznym znaczeniu bycia wolnym od zatłoczenia, zanieczyszczeń i rdzy – wolnym w znaczeniu poruszania się po drogach prowadzących do godnego środowiska życia, wolnym, by podróżować wzdłuż tras, których widok raduje serca – to jest Ameryka, której przeobrażenia mogą daleko wykroczyć poza zmiany dokonujące się jedynie na powierzchni. Jeśli mieszkaniec miasta pozna wieś, ludzie żyjący na Wschodzie poznają tych z Zachodu, górale poznają zatoki i morza, wówczas horyzonty poszerzą się, standard życia jednostek wzrośnie. Wraz z wzajemną wymianą pojawi się wiele różnorodności. A różnorodność – zarówno rasowa, jak też geograficzna – jest podstawowym dziedzictwem Ameryki²³.

Podniosły ton wypowiedzi Geddesa mógł być podyktowany opanowującymi Stany Zjednoczone nastrojami patriotycznymi, poprzedzającymi moment przystąpienia tego państwa do wojny. Mniej więcej w tym samym czasie, gdy trwały prace redakcyjne nad *Magic Motorways*, Bel Geddes pracował nad stylizacją radioodbiornika „Patriot”, produkowanego przez firmę Emerson (il. 4). Nadał mu kolorystykę nawiązującą do flagi amerykańskiej, sprawiając, że „Patriot” stał się niemal obowiązkowym wyposażeniem każdego amerykańskiego domu deklarującego niechęć wobec przeciwników USA w okresie drugiej wojny światowej. Projektując obudowę radioodbiornika,

²³ Ibidem, s. 295.



Il. 4. Norman Bel Geddes, radioodbiornik Emerson, model 400-3 „Patriot”, 1940 r.

Bel Geddes zamienił nastroje patriotyczne panujące wśród Amerykanów w czasie walki z faszyzmem i nazizmem w sukces finansowy firmy Emerson. Niewątpliwie także utopia rozwinięta przez niego wokół wystawy światowej w Nowym Jorku działała jako ukryta reklama przemysłu motoryzacyjnego, przyczyniając się istotnie do rozwoju transportu.

Niebawem zaczęto bowiem realizować wymyślony w związku z tą ekspozycją system autostrad. Przyniósł on wymierne korzyści finansowe branży samochodowej i sprzedawcom paliwa, nie zmienił jednak, jak można się domyślać, panujących w tym państwie stosunków społecznych.

Propagowany przez Bel Geddesa komercjalizm i wspierana przez jego utopijne wyobrażenia idea dobrobytu zaczęły przynosić coraz bardziej zauważalne negatywne skutki w postaci zwiększonego zanieczyszczenia środowiska i narastających różnic w zamożności poszczególnych członków społeczeństwa oraz ograniczeń w zakresie demokracji, wynikających między innymi z decyzji władz państwowych, sterowanych działaniami lobby wspierającego interesy właścicieli przemysłu. Wywołało to falę sprzeciwów. Właśnie na – przewidywane przez projektanta jako moment urzeczywistnienia się jego „amerykańskiego snu” – lata 60. XX wieku przypada uaktywnienie się kontestujących kulturę pieniądza środowisk hippisowskich, z którymi związać należy między innymi takie innowacyjne w owej epoce idee, jak „powrót do natury” poprzez odrzucenie zdobyczy cywilizacyjnych i skupienie się na podbudowanym buddyzmem mistycyzmie, prowadzącym do rozwoju wewnętrznego człowieka. Na gruncie wyartykułowanych w tym nurcie idei powstała wkrótce wizja stanowiąca całkowite zaprzeczenie sposobu myślenia Bel Geddesa, która w swej pełni wyrażona została między innymi w wydanej w 1975 roku powieści Ernesta Callenbacha *Ecotopia*:

*The Notebooks and Reports of William Weston*²⁴.

Rozwijane przez Bel Geddesa idee oparte były na fascynacjach epoki, w której wyraźnie pobrzmiwały jeszcze rozpowszechniane na początku XX wieku w kręgach futurystów hasła głoszące nadejście nowej ery – epoki człowieka swobodnie poruszającego się pojazdami mknącymi po lądzie i przez przestworza z prędkością światła (il. 5). Tego typu fascynacji nie podziela – bazująca na znacznie bogatszych



Il. 5. Norman Bel Geddes podczas pracy, 1937 r.

doświadczeniach w dziedzinie szybkiej komunikacji – współczesna myśl urbanistyczna. Okazało się bowiem, że rozwój autostrad przyczynił się do osłabienia roli przestrzeni publicznych w miastach, prowadząc do zaniku życia społecznego opartego na ruchu pieszym. Popularny obecnie duński urbanista Jan Gehl proponuje mieszkańcom zmotoryzowanych metropolii amerykańskich powrót do średniowiecznych zasad kształtowania przestrzeni miejskich, przywracających prymarną rolę przechodniom i spacerowiczom wolno przemierzającym wielkomiejskie bulwary i delektującym się doznaniem pieszego, który zdecydował się pozostawić swój samochód gdzieś na dalekim przedmieściu²⁵. Gehl kwestionuje też sens entuzjastycznie zwiastowanej przez Bel Geddesa ekspansji zabudowy wysokiej, stwierdzając:

Działalność, która odbywa się na tym samym poziomie, może być doświadczana w zasięgu ograniczonym zmysłami, to jest w promieniu od 20 do 100 metrów, w zależności od tego, co mamy zobaczyć, i w sytuacji tej łatwo jest poruszać się między wydarzeniami. Jeśli coś dzieje się na poziomie, który jest niewiele wyżej, możliwości doświadczeń są już bardzo ograniczone. [...] Dlatego też, z zasady, złym pomysłem jest próba gromadzenia działań przez umieszczenie ich nad sobą, na różnych poziomach. [...] Niskie budynki

²⁴ E. Callenbach, *Ecotopia: The Notebooks and Reports of William Weston*, New York 1975.

²⁵ J. Gehl, *Życie między budynkami* [1971], tłum. M.A. Urbańska, Kraków 2013.

wzdłuż ulicy harmonizują ze sposobem, w jaki ludzie się poruszają, i ze sposobem funkcjonowania ludzkich zmysłów – w przeciwieństwie do budynków wysokich, które z nimi nie współgrają²⁶.

Poglądy Gehla, które w niektórych aspektach mają charakter kolejnej utopii, kontestującej tym razem urzeczywistnione elementy wizji Bel Geddesa, mają szansę realizacji tylko wówczas, gdy będą paralelne z wyobrażeniami władz decydujących o kierunkach rozwoju określonych skupisk ludzkich. W tym sensie dzielą one los marzeń autora Futuramy. Jego kosztowne pomysły mogły być zrealizowane tylko w tym zakresie, w jakim były kompatybilne z interesami przedsiębiorców przewidujących osiągnięcie korzyści materialnych z inwestycji stymulowanych przewidywaniami amerykańskiego wizjonera. Wprawdzie coraz częściej pojawiają się eksperymenty wprowadzające w miastach nowe rozwiązania komunikacyjne oraz uświadamiające korzyści wynikłe z wyrugowania z ich centrów samochodów, jednak na obecnym etapie mają one charakter marginalny i prezentowane są jako alternatywa o niskim prawdopodobieństwie powszechnego zastosowania²⁷. Na podobnej zasadzie trudno jest oczekiwać, że inspirująca środowiska naukowe publikacja Gehla powstrzyma inwestorów od wznoszenia wieżowców i wpłynie na mieszkańców miast, zachęcając ich do rezygnacji z samochodu i użytkowania publicznych środków transportu oraz bulwarów dla pieszych czy też ścieżek dla cyklistów. Tego typu rozwiązania będą preferowane wówczas, gdy wymuszone zostaną sytuacją gospodarczą danego regionu. Utopie mają bowiem tę swoistą cechę, że są, jak to zaznaczono na wstępie, ściśle związane z czasem i miejscem, w których się rodzą, mają charakter historyczny i tracą swą siłę oddziaływania w przypadku, gdy zanika odpowiadający im kontekst społeczno-ekonomiczny.

BIBLIOGRAFIA

- Richard Barbrook, Andy Cameron, *The Californian Ideology*, „Science as Culture” 1996, Vol. 6, No.1.
 Norman Bel Geddes, *Horizons*, Little, Brown, and Company, Boston 1932.
 Norman Bel Geddes, *Magic Motorways*, Random House, New York 1940.

²⁶ Ibidem, s. 98–99.

²⁷ Zob. Ch. Montgomery, *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*, tłum. T. Teszner, Kraków 2015.

- Sacvan Bercovitch, *The American Jeremiad*, [w:] *American Social and Political Thought. A Reader*, ed. A. Hess, New York University Press, New York 2003.
- Ernest Callenbach, *Ecotopia: The Notebooks and Reports of William Weston*, Bantam Books, New York 1975.
- Jan Gehl, *Życie między budynkami* [1971], tłum. M.A. Urbańska, Wydawnictwo RAM, Kraków 2013.
- Frank E. Manuel, Fritzie P. Manuel, *Utopian Thought in the Western World*, 2nd ed., The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge (MA) 1980.
- Charles Montgomery, *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*, tłum. T. Tesznar, Wysoki Zamek, [cop. Kraków 2015].
- Adnan Morshed, *The Aesthetics of Ascension in Norman Bel Geddes's Futurama*, „Journal of the Society of Architectural Historians” 2004, Vol. 63, No. 1.
- Jerzy Szacki, *Spotkania z utopią*, Iskry, Warszawa 1980.

Źródła ilustracji

1. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Futurama_diorama_detail.jpg.
2. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Street_intersection_Futurama.jpg.
3. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Shell_Oil_City_of_Tomorrow_model_c._1936-37.jpg.
4. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Emerson_Model_400-3_Patriot_\(1940\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Emerson_Model_400-3_Patriot_(1940).jpg).
5. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Norman_Bel_Geddes_by_Frances_Resor_Waite_c.1937.jpg.

Norman Bel Geddes – the Visionary of the Future. Design as a Way of Building a Better Tomorrow

The American industrial designer Norman Bel Geddes is known for developing innovative concepts about theatre and movie sets, as well as designing cars based on streamlining. Moreover, he also belonged to the early-twentieth-century avant-garde pioneers who tried to combine the utopian vision of a better future with new perspectives occasioned by the advent of human flight.

The 1920s and 1930s are considered the golden age of American aviation. They are believed to have ushered in new spacial dynamics that were supposed to result in the introduction of the city of tomorrow. The present

article examines the relationship between the enthusiasm for aerial vision expressed in the Futurama project prepared by Bel Geddes for the 1939 New York World's Fair and the utopian concepts of a better future, traditionally created as a certain kind of answer to patriotic jeremiads containing ideas of social optimism, essential for achieving a promise of a better future.

Keywords: Norman Bel Geddes, American design, industrial design, utopia, aviation, industrial design