А.В. СИКАЧЕВ
Кандидат архитектуры, профессор МАРХИ (Государственная академия) (1990–2015 гг.)
e-mail: av.sikachev@markhi.ru

A.V. SIKACHEV
Candidate of architecture, professor MARHI (State Academy) (1990–2015)
e-mail: av.sikachev@markhi.ru

БЕСПРЕДЕЛЬНАЯ ЭКСТРАПОЛЯЦИЯ — ДОРОГА К АРХИТЕКТУРНО-ДИЗАЙНЕРСКОМУ АПОКАЛИПСИСУ

DESIGN VS APOCALYPSE

В эволюции предметно-пространственной среды периодически сменяют друг друга два принципиально различных типа развития: долговременные постепенные накопления положительных количественных изменений и кратковременные скачкообразные качественные преобразования. Каждый из этих этапов требует своих специфических приемов архитектурно-дизайнерского творчества и разных методик подготовки будущих специалистов. В противном случае возможны нежелательные последствия, вплоть до катастрофических.

In the evolution of the subject-spatial environment, two fundamentally different types of development periodically replace each other: long-term gradual accumulation of positive quantitative changes and short-term abrupt qualitative transformations. Each of these stages requires its own specific methods of architectural and design creativity and different methods of training future specialists. Otherwise, there may be undesirable consequences, even disastrous.

Ключевые слова: дизайн, архитектура, творчество, новаторство, эволюция, антиутопия, апокалипсис.
Keywords: design, architecture, creation, innovation, evolution, dystopia, apocalypse.

Создатель теории творчества Г.С.Альтшуллер утверждал, что начинать любой творческий процесс нужно с формулирования Идеального Конечного Результата. Осознание цели своего творческого движения — очень непростое занятие. Но затем возникает еще более сложная проблема — найти эффективную стратегию своего проектного движения к этой поставленной цели. Может показаться, что достаточно лишь при каждом следующем проектном шаге объект немного улучшить. Сначала один параметр, затем другой. Такой пошаговый подход очень распространен. В том числе, среди дизайнеров и архитекторов. Предполагается, что таким методом когда-нибудь обязательно достигнешь желаемого результата. Однако опыт показывает, что все гораздо сложнее.



Рис. 1. Дорога к пропускному пункту Пекина

К примеру, такой распространенный архитектурно-дизайнерский объект, как «дорога». Его непрерывно совершенствовали. С увеличением количества автомобилей стало на дорогах слишком тесно. И начали думать, какой именно параметр нужно изменить. Решили, что маловата ширина дороги. Сделали две полосы. Опять не хватает? Можно четыре. Затем шесть, восемь, шестнадцать. И вот перед нами фрагмент дороги, где целых 50 полос (рис. 1).

Казалось бы, теперь все должно работать идеально. Поначалу стало действительно лучше. Но только на какое-то время. А сейчас эта трасса бьет все рекорды по количеству машин в пробке [1]. Изменением лишь одного параметра объекта кардинально улучшить ситуацию явно не удалось. Продолжать дальше бесконечно увеличивать ширину дорог? Это уже начинает смахивать на абсурд, ведущий к какому-то Апокалипсису.

Современные автомобили, в основном, рассчитаны на нескольких человек. А в реальности чаще едет один. И тогда на трассе близ Лос-Анджелеса сделали одну из полос движения привилегированной — «car pulls only». На ней разрешено ехать только тем машинам, в которых находится больше одного человека. В итоге общее количество машин на дороге уменьшилось. А эта полоса теперь менее загруженная, по ней ехать комфортнее и быстрее. Улучшение безусловное. Хотя довольно



Рис. 2. Перекресток в центре города Хошимин, Вьетнам



Рис. 3. Транспортная сеть вокруг исторического центра города Шанхай, Китай

скромное. А главное, не очень понятно как совершенствовать дальше. Увеличивать количество особых полос движения? Две, три, пять, десять? Сделать такими все полосы невозможно, всегда есть люди, которым необходимо ехать именно одному. Опять логика постепенного улучшения приводит к какому-то абсурду.

А если сделать все автомобили одноместными? Габариты движущихся по шоссе объектов уменьшатся, и станет свободнее. Можно уменьшить еще решительнее, превратив автомобиль во что-то совсем миниатюрное. Мотоцикл — мотороллер — велосипед. Еще кардинальнее — самокат — ролики… Побольше фантазии дизайнерам, и проблема будет решена. Будет ли? Уже сейчас в столице Вьетнама городе Хошимин всех автомобилистов пересадили на мотоциклы (рис. 2). И что же? Ситуация на дороге нисколько не улучшилась. А безопасность движения даже снизилась [2]. Снова провал пошагового проектирования. Апокалипсис на подходе.

Постепенно улучшая отдельные характеристики объекта, не следует забывать, что на самом деле свойств намного больше. И на каком-то этапе эволюции возникает потребность посмотреть на данный объект с несколько другой стороны. Вот еще один пример, к чему может привести метод пошагового совершенствования (рис. 3).

С научной, технической, функциональной точек зрения это — безусловное достижение [3]. Но если взглянуть на него художественным взглядом, впечатление совсем не такое. Кажется, что огромный искусственный объект вышел из подчинения человека, его создавшего, и превратился в какого-то дракона, который вот-вот задушит исторический



Рис. 4. Худ. Дж.Бшарах. Великобритания. Невозможная реальность



Рис 5. Развязка имени Гарри Преджерсона. 1993 г. Лос-Анджелес, США

центр города. Конечно, это реакция чисто эмоциональная, на уровне подсознания, совершенно бездоказательная. Но зато она учитывает всю сложность действительности, в том числе, многое из того, что рациональный подход отбрасывает, считая несущественным. Начинает осознаваться, что, если направление творческого движения не изменить, дорога превратится в самоцель. Начнет занимать все больше территории, отнимая ее от жилых образований и других объектов, совершенно необходимых человеку для нормального существования. Глаз художника смог это уловить [4]. И не будет неожиданностью, если при ничем не сдерживаемой экстраполяции дорога через какое-то время захватит полностью всю поверхность Земли (рис. 4). Где нам останется жить? Разве что спускаться куда-нибудь под дорогу? Апокалипсис.

Или безусловное достижение современности — транспортная развязка. Родившаяся почти сто лет назад, она непрерывно улучшалась, постепенно превратившись в сложнейшее многофункциональное сооружение [5], зачастую включая, помимо шоссе для автомобилей, еще железную дорогу, метро, многочисленные лестницы, эскалаторы, лифты и еще много чего (рис. 5).

Сегодня подобных сооружений в мире огромное количество. И многие из них вызывают законное восхищение. Но когда читаешь, что «транспортные развязки — это наше прошлое, настоящее и, конечно, будущее», возникает беспокойство. Читаем далее. «Современный мир — это огромный и сложный транспортный организм, работу которого необходимо постоянно корректировать и отлаживать» [6]. Трактовать нашу сложную среду обитания как транспортный организм, разумеется,



Рис. 6. Худ. И.Морски. Польша. Образ транспортной развязки глазами художника



Рис.7. А.Мусин. Казахстан. Транспортная развязка как абсурд. Реклама

можно. Но следует помнить, что это всего лишь модель, упрощающая действительность.

А при художественном взгляде образ современной развязки предстает совсем в ином свете. Картина польского художника Игоря Морски похожа на фотографию реальной современной развязки. Большой, сложной, наверно очень функциональной, профессионально проработанной, детально продуманной (рис. 6).

Но восприятие художника превратило технический шедевр в безумное переплетение полос движения, в некий узор, напоминающий вскрытый мозг человека [7]. Образ мозга так или иначе связан с понятием разумности. Но то, что, в данном случае, он как бы вскрыт хирургом, порождает ассоциацию с какой-то патологией и даже со смертельной болезнью. Никакими измерениями подобные утверждения подтвердить невозможно. И, тем не менее, это не единственная художественная реплика на данную тему (рис. 7).

Творение человека покинуло своего творца, начав независимую жизнь. Исчезли понятия рациональности и даже смысла. Натуральная вроде бы транспортная развязка потеряла свои естественные свойства и трансформировалась в нечто совсем не естественное, агрессивное, враждебное человеку. Оно явно приготовилось привести нас к Апокалипсису.

Подобные страшные метаморфозы свойственны не только транспортным объектам. Приведенные примеры — лишь иллюстрации более общих закономерностей, присущих эволюции любого элемента предметно-пространственной среды. К примеру, многоквартирный жилой дом. Пошаговое мышление подсказывает — нужно застройку постоянно уплотнять. По вертикали — делать дома все более высокими. По горизонтали — ставить здания все ближе друг к другу. И вот реальный образец подобного мышления — многоквартирный жилой дом в Гонконге (рис. 8).



Рис. 8. Фотохудожник Т.Чжоу. США. «Жилой дом в Гонконге». Из серии «Здания-монстры»

Он состоит из пяти корпусов повышенной этажности, расположенных настолько близко друг к другу, что дворов практически нет. Только подняв голову, можно увидеть крошечный светлый кусочек, который трудно идентифицировать как небо. Неслучайно местные жители окрестили это архитектурное творение «зданием-монстром» [8].

Если это еще не реальный Апокалипсис, то абсурд, могу продолжить. Гонконг с его 8 миллионами населения еще не предел. Можно объединить, скажем, Москву и Петербург, создав сплошной ряд из подобных архитектурных монстров. Плотность — супер. Или сделать мегачеловейник от Петербурга до Владивостока. Еще немного экстраполяции, и возьмемся за весь земной шар. Вместо полей и лесов, рек и озер — профессионально спроектированная искусственная оболочка, защищающая всю Землю от непогоды и космических неприятностей. Интересуетесь, где же человек? А причем человек? Он — ничтожный муравей внутри гигантского человейника. Опять Апокалипсис. Или, правильнее сказать, Несветлое Будущее архитектуры, дизайна и, соответственно, всего человечества.

Существует литературный жанр, под названием «утопия», и его разновидность — «антиутопия». Идеальный Конечный Результат Альтшуллера — это, по сути дела, утопия применительно к своей специальности. А приведенные примеры вполне можно охарактеризовать как архитектурно-дизайнерские антиутопии. Но это не «страшилки» для за-

бавы экстремалов, обожающих острые ощущения, а неизбежные результаты эволюции архитектурно-дизайнерских объектов. Если, конечно, пунктуально следовать сиюминутной рациональности, беспрекословно придерживаться сегодняшней линии развития, не предпринимая попыток эту линию изменить.

В середине 20 века ученые пришли к выводу, что в эволюции любой системы на разных временных отрезках периодически сменяют друг друга два принципиально разных типа развития. Наиболее длительными являются периоды постепенного совершенствования, поэтому мышление методом непрерывного небольшого улучшения и стало преобладающим. Однако время от времени наступают моменты, когда в развитии происходят скачки. Эти фрагменты эволюции стали называть точками бифуркации. Точнее было бы назвать зонами бифуркации, поскольку это не мгновения, а тоже отрезки времени, хотя и относительно короткие. И именно в это время возникают мутации, качественно изменяется среда, появляются принципиально новые объекты. В зоне бифуркации происходят не улучшения существующих объектов, а изобретение новых.

Совершенствуя конкретный объект, узкий специалист редко задумывается, что тем самым воздействует на многое, находящееся за границами его профессионального пространства. Утрачивается целостность восприятия. Что такое целостность? Опытный врач приходит и говорит: «У больного желтуха». Коллеги сомневаются — больной даже не пожелтел! «Как вы решили, что желтуха?» — а он отвечает: «По запаху»! Конечно, не по запаху. Он мыслил целостно, без разделения на параметры. Это позволило уловить нечто очень важное, что никаким изучением бесчисленного количества факторов не получишь. На раздроблении действительности базируется мышление рациональное. А дизайнеру с его художественным восприятием в значительной степени свойственна целостность.

В периоды «спокойной» эволюции метод постепенного улучшения эффективен и потому разумен. Но, по мере приближения к зоне бифуркации, он все больше начинает напоминать психологию наркомана. Формально наркоман действует естественно. Возникает физическая потребность — принимает наркотик. Ситуация на какое-то время облегчается. А потом все повторяется в ухудшенном варианте. Средств облегчения с каждым разом нужно все больше. Так и архитектурно-дизайнерские

постепенные улучшения чаще всего оказываются временной мерой. Проходит некоторое время, и возникают новые проблемы, чаще всего, более трудные. И ситуация грозит превратиться в апокалиптическую.

Но не превращается, потому что формируется зона бифуркации с ее решительными новациями. Это очень непростой и даже болезненный процесс. Возникшая новация (архитектурно-дизайнерская мутация) может полностью вытеснить предшественника, как уничтожил автомобиль карету, с запряженными в нее лошадьми. Но бывает, что предшественник выживает, поделив с новацией сферы функционирования. (С развитием авиации железнодорожный транспорт не исчез.)

Зона бифуркаций возникает, когда система становится неустойчивой. И тогда очень незначительные воздействия могут приводить к существенным изменениям всей системы. Если к огромной пирамиде песка начать добавлять по одной песчинке, очень долго не будет никаких заметных изменений. Но наступает критическое состояние, и добавление всего одной песчинки обрушивает всю кучу. Причем если эту последнюю песчинку положить чуть-чуть в другом месте, то и куча обвалится в другую сторону.

То же самое происходит и с любым объектом предметно-пространственной среды в зоне бифуркации. Роль творчества архитектурно-дизайнерских новаторов возрастает в сотни, если не в тысячи раз, поэтому очень важно вовремя понять, не близка ли уже зона бифуркации. Художественный подход помогает заметить эту ситуацию достаточно рано, что дает определенный выигрыш времени. Ведь новаторы не падают с неба — их надо подготовить, что является очень трудной задачей для соответствующих вузов, требуя определенного времени. Нужно успеть. Иначе Апокалипсис. Контуры его уже начинают прорисовываться, как свидетельствуют приведенные иллюстрации.

И только когда зона бифуркации будет пройдена, можно снова возвращаться к спокойному пошаговому совершенствованию и соответственно к привычным методикам преподавания. А до тех пор …

DESIGN versus APOCALYPSIS.

Список литературы:

1. Самая большая пробка на 50-полосной дороге образовалась в Китае. — URL:https://www.dp.ru/a/2015/10/09/Samaja_bolshaja_probka_na_5 (дата обращения: 10.11.2020).

2. Топ-10 самых сложных перекрестков и развязок в мире. — URL: https://auto.onliner.by/2016/02/09/top-30 (дата обращения: 10.11.2020).

3. *Арсеньева О.* Сложные транспортные развязки — ужас для водителей. — URL: https://www.abw.by/novosti/other/211604 (дата обращения: 10.11.2020).

4. Невозможная реальность от художника CG Josef Bsharah. — URL: https://www.pozitiffchik.com/nevozmozhnaya-realnost-ot-khudozhnika-cg-josef-bsharah.html (дата обращения: 10.11.2020).

5. Развязка имени судьи Гарри Преджерсона. — URL: https://ik-architects.com/razvyazka-imeni-sudi-garri-predzhersona/ (дата обращения: 10.11.2020).

6. Причудливые узоры транспортных развязок. — URL: https://www.urbanus.ru/ng-city/2013-03-14/prichudlivye-uzory-transportnykh-razvjazokhttps (дата обращения: 10.11.2020).

7. Сюрреалистичные изображения Игоря Морски. — URL: https://trinixy.ru/128392-syurrealistichnye-izobrazheniya-igorya-morski-27-risunkov.html (дата обращения: 10.11.2020).

8. Гонконг. Монстр здание! — URL: https://ok.ru/interesworld/topic/69835401745900 (дата обращения: 10.11.2020).