

Odbiór estetyczny obiektów mostowych



Tendencje do właściwego – w kategoriach estetycznych – kształtowania obiektów mostowych coraz bardziej uwidaczniają się zarówno w Polsce, jak i na całym świecie. Historiografia pojęcia piękna uświadamia, że jest ono nieodłączną częścią ludzkiej egzystencji. Tezę tę w sposób szczególny można odnieść do obiektów mostowych. Są one konstrukcjami wyjątkowymi, a w literaturze fachowej wielokrotnie spotykamy się z przekonaniem, że budowa mostów jest sztuką.

Każda dobrze zaprojektowana droga powinna być zgodna z lokalnym charakterem. Jest wskazane, aby autostrady na różnych odcinkach mogły swoim wyglądem utożsamiać się z regionem, w jakim znajduje się podróżujący.

Powszechny zachwyt budzą budowle piękne, wywołując pozytywne uczucia estetyczne i silnie działając na psychikę i emocje. Mają one wiele wspólnych cech, ale także często znacząco się różnią. Wszystkie jednak charakteryzują się niepowtarzalnym wyglądem również ze względu na to, że każdy jest

tekst i zdjęcia:

GRAŻYNA ŁAGODA, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska
JOANNA BONIECKA, Budownictwo i Architektura Joanna Boniecka

indywidualną konstrukcją, umiejscowioną w innym otoczeniu.

W Polsce w ostatnim dwudziestoleciu bardzo intensywnie realizowana jest budowa autostrad i dróg szybkiego ruchu. Obok wielu mostów powstał nowy typ masowo budowanej konstrukcji mostowej, tj. wiadukt nad autostradą. W odróżnieniu od dużych mostów, które zazwyczaj są konstrukcjami jednostkowymi, indywidualnymi, wiadukty są budowlami powtarzalnymi, często typowymi. Nad autostradami buduje się proste obiekty o zbliżonych typach konstrukcji, często z wykorzystaniem prefabrykacji.

Materiały najnowszej generacji i współczesne technologie powodują, że konstrukcje mostów, a zwłaszcza wiaduktów nad autostradami, w aspekcie statycznym i wytrzymałościowym zwykle nie spra-

wiają większych trudności. Natomiast bardzo ważnym zadaniem do rozwiązania jest sprawa ich estetyki.

Dobrze byłoby, aby obiekty te charakteryzowały się swoistym, niepowtarzalnym wyglądem. Sposobem na uzyskanie takiego efektu nie musi być tylko zróżnicowanie konstrukcji, ale również, a może przede wszystkim, odpowiednie wykończenie detali i dobór właściwych materiałów. Każda dobrze zaprojektowana droga powinna być zgodna z lokalnym charakterem. Jest wskazane, aby autostrady na różnych odcinkach mogły swoim wyglądem utożsamiać się z regionem, w jakim znajduje się podróżujący. Przy znacznej liczbie wiaduktów konieczne będą te same materiały, podobne wykończenie, ale właściwe byłoby podkreślenie cech charakterystycznych regionu przez za-

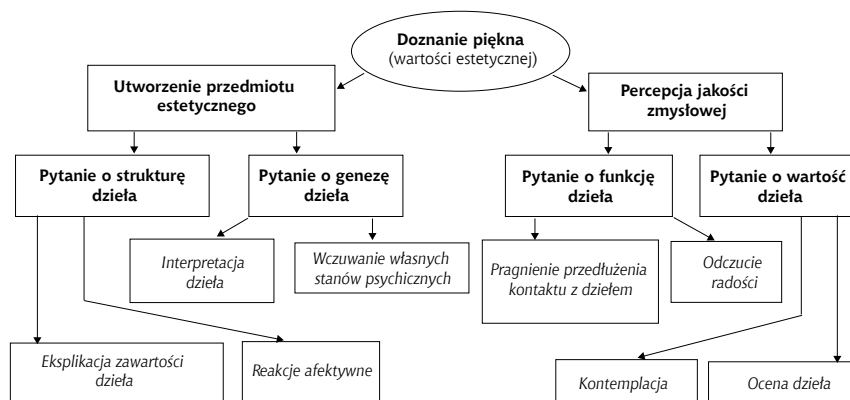


Wiadukt Millau, fot. rochagneux - Fotolia.com

stosowanie np. naturalnych materiałów występujących w okolicach, przez które przebiega autostrada.

Doznawanie piękna konstrukcji mostowej

Podstawowym warunkiem przeżycia estetycznego jest przyjęcie postawy estetycznej, która bywa rozumiana najczęściej jako swego rodzaju gotowość do przeżyć estetycznych. Współcześni psychologowie twierdzą, że jest to pewna postawa umysłu, wpływająca na harmonijne połączenie różnych uczuć. Różnorodność przeżyć estetycznych bywa nie mniejsza niż różnorodność przedmiotów tych przeżyć [1]. Przeżycie estetyczne jest zazwyczaj bardzo złożone, wielofazowe [2]. Zaczyna się ono od tzw. emocji wstępnej, następnie przechodzi w stan wzruszenia, pewnego rodzaju zdziwienia, kiedy to zainteresowanie skupia się na spostrzeżonej jakości. W ostatnim, trzecim etapie przeżycie estetyczne przechodzi w fazę spokojnej kontemplacji, czyli tzw. skupionego oglądania.



Ryc. 1. Schemat przeżycia estetycznego

Współczesna (pluralistyczna) koncepcja przeżyć estetycznych formułuje tezę, że przeżycia estetyczne są różnego rodzaju, zarówno o charakterze biernym, jak i aktywnym [3]. W odniesieniu do mostów przeżycie estetyczne dotyczy wartości, która jest w nim doznawana. Ta wartość emocjonalna obiektu oraz przeżycie współistnieją ze sobą i wzajemnie na siebie oddziałują. Przeżycie estetyczne jest możliwe do uchwycenia, gdy uznaje się to, co owo przeżycie wywołuje, za coś specyficznego, czyli uznaje się, że pewne konstrukcje mostowe mają szczególną naturę i ich ujęcie emocjonalne odbywa się dzięki szczególnemu procesowi.

Obiekty mostowe budzą emocje estetyczne, bowiem u źródeł oglądanego obiektu, jak również każdego dzieła sztuki, leży szczególnego rodzaju wzruszenie, które trudno odróżnić od przeżycia intelektualnego, religijnego czy innego rodzaju uniesienia. Przeżycie estetyczne jest niczym innym jak doznawaniem piękna. W przypadku obiektu mostowego doznawanie piękna należy rozpatrywać z dwóch punktów widzenia: z pozycji twórcy, czyli inżyniera lub architekta, oraz z pozycji obserwatora, czyli pieszego, kierowcy czy pasażera [4, 5]. Na rycinie 1 przedstawiono schematycznie proces przeżycia estetycznego z punktu widzenia projektanta i obserwatora.

Projektowanie i obserwacja a przeżycie estetyczne

Prześledźmy teraz, jakie przeżycia związane są z tworzeniem dzieła mostowego, czyli związane z tworzeniem przedmiotu przez twórcę w procesie doznawania piękna. Na początku powstaje „pytanie o genezę”. A więc inżynier zapoznaje się z założeniami projektowymi. Musi odpowiedzieć sobie na trzy podstawowe

pytania: po co tworzy most (waga społeczna), jakie będzie jego przeznaczenie (drogowy, kolejowy, kładka...), komu będzie służył (autostrada, droga polna, gminna, zakładowa...).

Potem następuje „interpretacja” założeń. Doprowadza ona do powstawania w myśli projektanta pierwszego obrazu dzieła pod kątem pełnienia funkcji. Oczami wyobraźni widzi on pokonywaną przeszkodę, otoczenie, środowisko, jezdnię drogową, chodniki itp. Zachodzi w tym momencie wczuwanie się we własne stany psychiczne. Projektant niejako identyfikuje się z użytkownikiem i obserwatorem swojego przyszłego dzieła. W zależności od tego, jaki stopień ważności będzie posiadał tworzony obiekt, jego wyobrażenie może być różne. Jeśli to będzie obiekt przez strumień na polu, to istotna będzie skrajnia dla maszyn rolniczych i przewożonych płodów, a nieistotna w zasadzie prędkość poruszania się po obiekcie czy nawet jego forma zewnętrzna. Natomiast jeśli ma to być np. obiekt autostradowy nad doliną górską, to ważna będzie na pewno projektowana prędkość pojazdów, a co za tym idzie odpowiednie ukształtowanie niwelety, łuków, spadków itp.

Decydującego znaczenia zaczyna nabierać przyszła forma obiektu. Tutaj projektant będzie miał do wyboru: wyeksponować obiekt w środowisku lub wpasować go w tło. Wówczas, niejako równocześnie z pytaniem o genezę, pojawia się „pytanie o strukturę”. Projektant dobiera odpowiedni rodzaj konstrukcji i jej schemat statyczny. Dzieli ją na przęsła, lokalizuje podpory, konstruuje ustrój nośny. Następuje „eksplikacja zawartości”, a więc swoiste odczytywanie wpływu głównych elementów dzieła na powstający obraz obiektu i na jego rolę



Ryc. 2. Most Poniatowskiego przez Wisłę w Warszawie



Ryc. 3. Henderson Waves w Singapurze

w środowisku. Nowy, powstający obiekt wywołuje u każdego wrażliwego twórcy „reakcje afektywne”, które umożliwiają projektantowi ocenę, co mu się w jego dziele podoba, a co wymaga poprawienia. Pozwala to na dokonanie korekty przez wprowadzenie różnych zmian, najczęściej w wykończeniu, kolorze i wyposażeniu mostu.

A teraz spojrzenie z innej strony na przeżycie estetyczne, tj. z punktu widzenia obserwatora obiektu mostowego, czyli przeżycie związane z tym, co się nazywa percepcją zmysłową. Na samym początku, natychmiast po zauważeniu obiektu, rodzi się „pytanie o funkcję”, a więc obserwator przez skojarzenie obrazu identyfikuje go i dowiadyuje się, co to jest i do czego służy. Jeśli obiekt jest właściwie wkomponowany w otoczenie lub zwraca na siebie uwagę, pozytywnie dominując w środowisku, może u obserwatora wywołać nawet „pragnienie kontaktu”, a wręcz w przypadku wybitnych dzieł wzbudzone bywa „odczucie

radości” z faktu oglądania go i obcowania z nim.

Jednocześnie z pytaniem o funkcję u obserwatora pojawia się „pytanie o wartość”. Każdy człowiek bezwiednie kwantyfikuje, oczywiście według różnych kryteriów, wszystko co dostrzeża. Doprowadza to nieuchronnie do faktu, że zostaje dokonana „ocena dzieła”. W przypadku dzieł nietypowych, wyjątkowych pod względem formy lub rozwiązań technicznych, ich obraz prowokuje do zadumy, pewnej medytacji, jaką jest kontemplacja dzieła.

Omówiony schemat w miarę kompletnie przedstawia ujęcie struktury przeżycia estetycznego, związanego z obiektem mostowym. Warunkiem koniecznym głębokiego przeżycia jest wrażliwość ludzka, pobudzana wielkością dzieła mostowego. Oczywiście, gdy mamy do czynienia z konstrukcją przeciętną, nasze doznania estetyczne mogą ograniczać się i kończyć się już na pierwszym poziomie.

Klasyczne i współczesne zasady tworzenia dobrego wizerunku konstrukcji mostowej

Początkowo konstrukcje mostowe wznosili mistrzowie budowlani i kierowali się przy tym pewnymi zasadami i regułami przekazywanymi przez pokolenia, obejmującymi również piękno architektoniczne konstrukcji. W drugiej połowie XIX w. dokonał się podział zadań mistrzów budowlanych na dwie specjalności: architektów i konstruktorów. Specyfika konstrukcji mostowych, konstrukcji stricte inżynierskich spowodowała, że mostami zaczęli zajmować się przede wszystkim konstruktorzy, dbając w decydującym zakresie o nośność i funkcjonalność. Zbyt częste pomijanie w projektowaniu zasad estetycznych stawało się coraz bardziej widoczne.

Tymczasem już od zamierczłych czasów, bo od ponad dwóch tysięcy lat (!), reguły dobrze ukształtowanej budowli według Witruwiusza opierają się na aktualnych również dzisiaj, następujących atrybutach:

- *ordinatio* – uporządkowanie, ułożenie poszczególnych części konstrukcji oraz propozycja proporcji całej budowli;
- *dispositio* – dążenie do uzyskania wykwintu obiektu przez odpowiednie zestawienie elementów budowli;
- *eurytmia* – wielość i zgodność rytmów dających pełen wdzięk wygląd bu-

dowli. Można go osiągnąć poprzez właściwe zestawienie poszczególnych członów konstrukcji, czyli odpowiedni stosunek wysokości do szerokości, szerokości do długości oraz przestrzeganie reguł symetrii. Właściwa proporcja lub współbrzmienie elementów w wielości występujących rytmów (ryc. 2);

- *decor* – stosowność w budowlu, czyli niezakłócony niczym wygląd całości, utworzonej z poszczególnych elementów uznanych za dobre;
- *distributio* – odpowiednie gospodarowanie materiałami i przestrzenią, a także oszczędność i umiarkowanie w planowaniu wydatków budowlanych;
- *symetria* – zgodność elementów konstrukcyjnych i współzależność między określonymi elementami poszczególnych części a całością.

Obiekt powinien spełniać pokładaną w nim nadzieję, czyli być zgodny z założeniami projektowymi i społecznie akceptowany. Warunkiem koniecznym do tego jest zrozumienie zasad technicznych, ekonomicznych i estetycznych. Nie jest to warunek wystarczający, gdyż do pełnego sukcesu potrzebne jest zaangażowanie projektanta, jego poczucie piękna, doświadczenie, wiedza, znajomość środowiska, w którym ma być zlokalizowany obiekt, a więc to wszystko, co wynika z wszystkich faz przeżyć estetycznych, występujących podczas tworzenia projektu, co nazywamy „mistrzowską klasą” inżyniera.

Jakkolwiek nawet pojedynczy obiekt może samodzielnie podnieść walory estetyczne miejsca, na którym się znajduje, tym niemniej powinien on łagodnie wpisywać się w otoczenie. W zdecydowanej większości przypadków konstrukcja wiaduktu nie powinna przejmować roli krzykliwej dominanty w naturalnym, spokojnym krajobrazie, choć z drugiej strony nic nie może w nim też ginąć. Czasami kontrast (np. przy obiektach typu *landmark*) może przynieść pozytywny efekt, lecz operowanie nim wymaga wyjątkowego wyczucia, wielkiej wyobraźni i doświadczenia (ryc. 3). Prościej i bezpieczniej jest stosować zasadę zgodności konstrukcji z otoczeniem.

Nie zawsze zdajemy sobie sprawę z tego, jak ważna jest „akceptacja w przyszłości”, której kwintesencją są kryteria *sustainable construction*. Zawierają się w nich m.in. aspekty wytrzymałościowe, ekonomiczne, ekologiczne i estetyczne.

Wszystkich tych zasad nigdy nie należy traktować oddzielnie, ani tym bardziej

wybiórczo. Dotykają one obszarów wzajemnie na siebie zachodzących i uzupełniających się. Należy zdawać sobie sprawę z tego, że wymienione zasady dotyczą nie tylko obiektu, ale także każdej jego części z osobna, jak również otoczenia, którego elementem jest projektowany wiadukt.

Wiek XX przyniósł zainteresowanie innymi (poza pięknem) elementami, budującymi przeżycie estetyczne. Starano się z czasem nawet zastąpić w niektórych sytuacjach samą ideę piękna bardziej adekwatnymi pojęciami, takimi jak ekspresja, przyjemność, wzruszenie, niepokój czy brzydota. Ekspresja stała się ważnym elementem wartościowania estetycznego. Koniec XX w. był dla mostownictwa okresem, w którym budowano wiele obiektów o dużym znaczeniu. Twórcy mostów nieustannie poszukują nowych sposobów wyrażania piękna, wzbudzania przeżyć estetycznych, polegających niejednokrotnie na poruszeniu obserwatora czy zastosowaniu swoistego wstrząsu. Podobnie jak w architekturze, w budownictwie mostowym pojawił się dekonstruktywizm. W konstrukcjach inżynierskich zdarzają się obiekty, w których ustroje nośne przybierają formy niezależne od przepływu i układu sił, a często nawet z nimi sprzeczne. To dążenie do szokowania prowadzi często do przeroznięcia formy nad treścią. Sprawia również, że reguły powszechnie obowiązujące w architekturze, w tym także i w projektowaniu mostów i wiaduktów, takie jak zasada unikania pustki, kryterium całości, zasady miarowości (barw lub form), proporcji i rytmu czy też kryterium prostoty, czytelności i prawdziwości formy, często bywają nieprzestrzegane. Dzisiaj współczesnym, tzw. awangardowym twórcom coraz częściej zależy na szokowaniu niż sprawianiu przyjemności. W obiekcie przedstawionym na rycinie 4 nie dość, że pylon jest modnie, ale niezrozumiale pochylony, to liny podwieszające zostały celowo, niezgodnie z układem sił, poplątane. Sprawia to, że obraz obiektu staje się chaotyczny. Obecnie jest „trendy”, ale jutro może być „passe”.

Często patrząc na wiadukty, przychodzi na myśl stara maksyma Witruwiusza, przypominająca, że „w dziedzinie mostów nie można kierować się skąpstwem”. Nie należy oszczędzać już podczas wykonywania dokumentacji projektowej. Powinna być kompletna i starannie opracowana, również w aspekcie estetycznym.



Ryc. 4. Kładka na Śląsku



Ryc. 5. Przykład prawidłowego ukształtowania, umocnienia i utrzymania nasypu



Ryc. 6. Dominujący nasyp w widoku wiaduktu

W skrzyżowaniach dwupoziomowych górna droga najczęściej łączy się z wiaduktem przez nasyp. W takich sytuacjach bardzo ważne jest szczegółowe opracowanie połączenia drogi z wiaduktem. Fachowe, estetyczne wykończenie nasypu, w którym zatopiony jest przyczółek, może mieć istotne znaczenie w ocenie ogólnego

wyglądu obiektu. Bywa, że stanowi ono tylko „kropkę nad i”, czasami jednak jego wpływu nie można nie zauważyć. Nasyp musi być umocniony, aby wyglądał estetycznie i dobrze spełniał swoją funkcję. Umocnienie nasypu można wykonać na wiele sposobów. W starych obiektach najprostszym sposobem było obsiewa-

nie trawą tworzącą darń lub obsadzanie innymi roślinami pełniącymi podobne funkcje. W większości przypadków nasyp umocniony w sposób naturalny, wyrównany i porośnięty darnią pozwala na to, że wyeksponowany jest obiekt, a nie dojazd do obiektu. Widoczny na rycinie 5 obraz dobitnie pokazuje, że prawidłowe ukształtowanie, umocnienie i utrzymanie nasypu sprawia, iż wiadukt wysuwa się na pierwszy plan i nie jest zdominowany przez nasyp.

Niestety czasami bywa inaczej, jak w przypadku obiektu pokazanego na rycinie 6. Wzrok obserwatora przykuwa

rystycznie, co znakomicie ułatwiłoby odczytanie ich formy i rozdzielanie funkcji.

Przyczółki bardzo często z racji swej funkcji są elementami z dużymi, pustymi płaszczyznami. Człowiek chętnie unika pustki, ponieważ zna wartość jej wypełnienia, czego niezbyt pożądanym dowodem bywają czasem różnorodne malowidła w postaci graffiti. Wrażenie pustki można zatuszować różnymi sposobami. Jednym z nich jest zastosowanie koloru. Można też bardzo skutecznie walczyć z pustką przez załamania płaszczyzn, dzieląc proste elementy na kilka brył o różnym oświetleniu. Ostatecznie



Ryc. 7. Elementy wyposażenia i wykończenia nadające wyglądowi konstrukcji regionalny charakter



Ryc. 8. Royal Gorge Bridge

*Wzorcową sytuacją
byłoby zespolenie
osobowości inżyniera
konstruktora
z duszą artysty
w jednej osobie*



Ryc. 9. Most Golden Gate



Ryc. 10. Most św. Marcina w Toledo



Ryc. 11. Most w Albi

dominanta, jaką w tym obrazie jest bez wątpienia nasyp rozbudowany do monumentalnych rozmiarów. Przytłacza on obiekt właściwy. Takie wrażenie pogarsza fakt, że nasyp i przyczółek z konstrukcją nośną mają podobny kolor. Trudno wówczas rozróżnić poszczególne elementy, a brak możliwości takiego rozróżnienia sprzeczny jest z zasadą całości i czytelności formy. W pokazanym obiekcie różne elementy nie są rozdzielone nawet kolo-

można też zastosować elementy dekoracyjne. W takich przypadkach wskazane jest wykorzystanie lokalnych symboli czy motywów związanych z regionem (ryc. 7).

Royal Gorge Bridge (ryc. 8) w pobliżu Cañon City w stanie Kolorado był do 2003 r. najwyższym położonym mostem na świecie, zawieszonym ponad 300 m nad lustrem rzeki Arkansas. Bezpieczne, przemyślane i eleganckie rozwiązanie zapewniło zastosowanie jednoprzęsłowego

ustroju konstrukcyjnego. Smukła, lekka konstrukcja o długości 384 m i szerokości 5 m została pokryta drewnianym chodnikiem. Pomost jest na tyle gruby, że nie grozi załamaniem, ale patrząc w dół, odczuwa się lęk wysokości. Most szokuje i budzi niepokój, ale równocześnie niezmiernie zachwyca. Ciekawostką jest to, że od samego początku nie był przeznaczony do celów transportowych. Został zbudowany z myślą, aby służyć

jako atrakcja turystyczna. Ponieważ most ten uchodzi za najlepsze miejsce do skakania, to poszukiwacze mocnych wrażeń bardzo chętnie wykonują z niego najdłuższe skoki na bungee. Spacerując po moście, ma się wrażenie przebywania w chmurach. Roztaczając się wokół widoki dosłownie zapierające dech w piersiach. Budowla znakomicie wpisuje się w dziki, górski krajobraz, jednocześnie dając świadectwo wiedzy i determinacji człowieka pokonującego głębokie wąwozy oraz żywioły wiatru, temperatury i wody. Ta konstrukcja mostowa została bardzo pięknie rozpostarta nad górską przełęczą. Aby osiągnąć tak rewelacyjny efekt, twórcy udowodnili, że oprócz wiedzy inżynierskiej posiadali wielką wrażliwość i wyczucie estetyczne.

Bardzo znany most Golden Gate w San Francisco (ryc. 9), oddany do eksploatacji w 1937 r., stał się wielkim inżynierskim sukcesem i bardzo ważnym węzłem komunikacyjnym. Przez prawie 30 lat był najdłuższym (2,8 km) mostem wiszącym na świecie. Rozpiętość najdłuższego przęsła wynosi 1280 m. Wysmukłe i dostojne pylony mają wysokość 227 m, a pod mostem mogą przepływać nawet statki oceaniczne, gdyż pomost znajduje się na wysokości ok. 70 m ponad lustrem wody. Od samego początku Golden Gate malowano na charakterystyczny kolor, znany jako międzynarodowy kolor pomarańczowy. W przypadku Złotych Wrót kolor ten sprawia, że most jest lepiej widoczny podczas mgieł, stanowi uzupełnienie naturalnej scenarii i znakomicie wpasowuje się w surowy i wymagający krajobraz. Podczas projektowania nacisk na estetykę był tak duży, że pierwszy projekt Josepha Straussa został odrzucony. Po ponownym złożeniu projektu budowy mostu, dodaniu szczegółów, takich jak oświetlenie i detale w stylu art déco, projekt przekazano do realizacji. Most zachwyca swoją ekspresyjną formą, wywołuje niesamowite przeżycia, pozostając na długo w pamięci.

Średniowieczne uliczki i mury otaczające stare miasta (ryc. 10 – most Toledo w Hiszpanii i ryc. 11 – most w Albi we Francji) tworzą szczególne pejzaże na świecie. Patrząc na stare, murowane mosty, można stwierdzić, że przez dostępną technologię i materiały jego twórcy uzyskiwali (często bezwiednie) staranne wkomponowanie ich w otoczenie, w rzeźbę terenu i sąsiadującą zabudowę.

Konstrukcje mostów mają formę łuków przenoszących obciążenia na masywne filary. Pięknie prezentują się lewy i prawy brzeg rzeki, połączone przeprawą mostową, tworząc jedną, wspólną i uzupełniającą się całość.

Na refleksję zasługują dekonstruktywistyczne konstrukcje Santiago Calatravy, a wśród nich Samuel Beckett Bridge w Dublinie nad rzeką Liffey (ryc. 12). Dzięki inżyniersko-architektonicznemu wykształceniu, talentowi rzeźbiarskiemu oraz wielkiej wyobraźni Calatrava tworzy niespotykane formy, które zdają się lekceważyć prawa fizyki. Jego ulubionym materiałem jest beton, który traktuje jak skałę dającą się dowolnie modelować, a inspiracje czerpie ze świata natury. Dzieła Santiago Calatravy zachwycają, ale wzbudzają także kontrowersje. Krytycy podnoszą, że autor, realizując swoje pomysły, nie przestrzega zasad funkcjonalnego kształtowania, przez co często zwiększa koszty budowy. Nie wszystkim podoba się także wznoszenie krzywych elementów mostowych zamiast prostych tylko dlatego, żeby zadziwić świat.

Podsumowanie

Wyzwania stawiane mostom dotyczą przede wszystkim zapewnienia bezpieczeństwa oraz zastosowania nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych, materiałowych i przestrzennych. Z obserwacji zrealizowanych już inwestycji oraz analizy literatury można wysnuć wnioski, że twórcy obiektów mostowych koncentrują się w dużym stopniu na spełnianiu wymogów konstrukcyjnych i ekonomicznych. Estetyka obiektów mostowych jest kategorią całkowicie subiektywną i niejednoznaczną, na którą w dużym stopniu wpływają realia społeczne i ekonomiczne. Przytoczone wyżej przykłady świadczą o tym, że znaczenie wrażeń estetycznych wywołanych budowlami mostowymi powinno być doceniane i eksponowane w procesie tworzenia. Wzorcową sytuacją byłoby zespolenie osobowości inżyniera konstruktora z duszą artysty w jednej osobie. Piękno konstrukcji mostowych wzbogaca życie przeciętnego człowieka, ale dla malarzy, pisarzy, muzyków, reżyserów jest inspiracją do tworzenia nowych dzieł sztuki. Dlatego zagadnienia estetyki konstrukcji mostowych wymagają ciągłego zgłębiania i poddawania szerszym dyskusjom.

Przestrzeganie klasycznych i współczesnych reguł estetycznego kształtowania



Ryc. 12. Samuel Beckett Bridge w Dublinie nad rzeką Liffey

konstrukcji mostowych, a zwłaszcza zachowanie odpowiednich proporcji, obowiązuje w każdym czasie i na każdym miejscu. Przeżycie estetyczne każdego twórcy-inżyniera powinno obejmować wszystkie poziomy procesów odczuwania. Droga „na skróty” z ominięciem choćby jednej fazy może skończyć się wykonaniem złego projektu. Rozumienie procesów składających się na przeżycie estetyczne, zarówno podczas tworzenia projektu, jak i przy obserwacji skończonego dzieła, umożliwia nie tylko intuicyjne, ale i przemyślane kształtowanie konstrukcji z uwzględnieniem rzeczywistego otoczenia.

Ważnym zagadnieniem, które również warto wziąć pod uwagę, jest fakt, że większość współczesnych estetyków, kontynuując tradycję Immanuela Kanta, kładzie nacisk na bezinteresowny charakter upodobania estetycznego. Jednak jego subiektywna natura stanowi niewątpliwie czynnik w poważnym stopniu utrudniający ocenę dzieła mostowego. Przeżycie estetyczne konstrukcji mostowej powinno odnosić się do tego, co najbardziej wzniosłe i szlachetne, ale jednocześnie praktyczne i użyteczne.

Literatura

- [1] Ossowski S.: *U podstaw estetyki*. PWN. Warszawa 1958.
- [2] Ingarden R.: *Wykłady i dyskusje z estetyki*. PWN. Warszawa 1981.
- [3] Tatarkiewicz W.: *Historia estetyki*. T. 1–3. Arkady. Warszawa 1991.
- [4] Łagoda G.: *Wiadukty nad autostradami. Wybrane zagadnienia kształtowania konstrukcyjnego i estetycznego*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej. Warszawa 2001.
- [5] Gołaszewska M.: *Zarys estetyki. Problematyka, metody, teorie*. PWN. Warszawa 1984.