

KRAJOBRAZ INDUSTRIALNY/POSTINDUSTRIALNY

Krajobraz rozwoju cywilizacyjnego lub zdegradowanego środowiska naturalnego stanowiący część krajobrazu kulturowego. Inna nazwa: krajobraz przemysłowy (poprzemysłowym) lub inżynierski,

Krajobraz industrialny powstał w efekcie procesów zagospodarowywania, zamieszkiwania i urbanizacji, trwających od neolitu po współczesność. Jest zatem rezultatem działalności człowieka polegającej na urbanizacji terenów, eksploatacji zasobów naturalnych oraz budowie infrastruktury przemysłowej i drogowej. Dominujące elementy krajobrazu industrialnego to formy powstałe wskutek eksploatacji krajobrazu (hałdy, kamieniołomy, wyrobiska, zwirowiska), budowle przemysłowe (kominy, wieże ciśnień, szyby naftowe lub wydobywcze), obiekty inżynierskie (mosty, nasypy, tamy, kanały, wały przeciwpowodziowe), infrastruktura komunalna (elektrownie, linie energetyczne, gazownictwo, wodociągi), infrastruktura transportowa (linie kolejowe, drogi, porty, nadbrzeża, zajezdnie). Krajobraz ten bywa negatywnie postrzegany przez ludność miejscową ze względu na związaną z nim ingerencję w krajobraz naturalny, nadmierną eksploatację zasobów naturalnych, degradację i zanieczyszczenie środowiska. Krajobraz postindustrialny to obszar, na którym zaprzestano działalności przemysłowej lub eksploatacyjnej, lecz nadal widoczne są na nim skutki tej działalności w postaci zdewastowanego środowiska lub pozostałości infrastruktury.

Gwałtowny rozwój krajobrazu industrialnego nastąpił wraz z nastaniem rewolucji przemysłowej w XIX w. Transformacje krajobrazu śledził Hoskins, pokazując, jak rozwój gospodarczy i uprzemysłowienie na przestrzeni wieków zmieniły naturalny krajobraz, wprowadzając do niego formy obce: od wiatraków i młynów wodnych, przez kopalnie, po fabryki i przylegające do nich kolonie robotników, z czasem rozrastające się do większych zespołów urbanistycznych. Przemiany krajobrazu mają charakter ciągły, lecz ich ocena ulega zmianie: wiele obiektów wcześniej kojarzonych z uprzemysłowieniem (np. wiatraki) uznaje się obecnie za zabytki wtopione w krajobraz, zaś ich nowoczesne formy (np. turbiny wiatrowe) postrzegane są jako silnie ingerujące w krajobraz.

Jedną z ważnych przyczyn industrializacji krajobrazu był rozwój środków komunikacji (koleje, samochody, samoloty) i infrastruktury komunikacyjnej. Przemiany w tej dziedzinie usprawniły przemieszczanie ludzi i towarów oraz spowodowały zmianę w doświadczaniu czasu i przestrzeni. W XIX w. nowo powstałe linie kolejowe często przebiegały przez tereny atrakcyjne widokowo, burząc naturalny krajobraz. Współczesne autostrady (posthumanistyczne wg Baudrillarda) eliminują starą sieć dróg (antropologicznych), wytyczając nowe szlaki, które promują niektóre krajobrazy, a inne skrywają. Sama przestrzeń uległa nowemu uporządkowaniu na skutek zmian w krajobrazie: autostrady, stacje benzynowe, lotniska, parkingi, billboardy przy drogach sprawiają trudność przy próbach odróżniania krajobrazu naturalnego od sztucznego.

Nadmierna eksploatacja, degradacja środowiska lub wyczerpanie zasobów naturalnych doprowadziły z czasem do powstania krajobrazu postindustrialnego (poprzemysłowego).

Charakteryzuje się on zmianami w rzeźbie terenu w postaci sztucznych odsłoneń ziemi, wyrobisk lub nasypów. Towarzyszy im często opuszczona, najczęściej dewastowana infrastruktura architektoniczna. Krajobraz postindustrialny może być obiektem działań dwojakiego rodzaju: podlega ochronie jako element dziedzictwa historyczno-kulturowego (przez wpisanie cennych kulturowo kompleksów na listę dziedzictwa UNESCO) lub jest przedmiotem rekultywacji i przywrócenia społeczności lokalnej (przez tworzenie parków miejskich, muzeów, centrów kultury). Tradycja rekultywacji terenów przemysłowych sięga XIX wieku (np. park Buttes-Chaumont w Paryżu powstał w miejscu opuszczonego kamieniołomu). Dzisiaj podobnym działaniom sprzyja rozbudzona świadomość ekologiczna, na wyrobiskach tworzy się ogrody botaniczne, centra edukacji ekologicznej (np. Eden Project w Kornwalii).

Zainteresowanie krajobrazem industrialnym znajduje wyraz m.in. w turystyce postindustrialnej. O krajobrazie postindustrialnym jako architekturze zdegradowanej, która wciąż posiada zmysłowy potencjał, pisał w kontekście ruin Edensor. Krajobraz postindustrialny stał się również przestrzenią działań artystycznych, szczególnie w nurtach landart, eco-art, earthwork czy sztuki odzysku. Reprezentantami sztuki tematyzującej krajobraz postindustrialny są m.in. Herman Prigann (kopalnie w Niemczech) oraz Robert Smithson (kopalnie w Holandii). W Polsce jedną z pierwszych realizacji artystycznych w krajobrazie postindustrialnym były działania Konrada Jarodzkiego w Kopalni „Turów” w 1971 r. oraz Jana Berdyszaka na pokopalnianych hałdach.

[B.F., M.K.]

Literatura:

Augé, Marc. „Nie-Miejsca: wprowadzenie do antropologii nadnowoczesności: fragmenty”, tłum. A. Dziadek. *Teksty Drugie* 4 (2008): 127-140.

Affelt, Waldemar. „Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości”. *Kurier Konserwatorski* 5 (2009): 5-20.

Baudrillard, Jean, *Ameryka*, tłum. R. Lis. Warszawa: Wydawnictwo Sic!, 2005.

Edensor, Tim, *Industrial Ruins. Space, Aesthetics and Materiality*, Oxford-New York: Berg, 2005.

Idziak, Aleksandra, Herman, Krzysztof. „Między kopalnią a krajobrazem. Transformacje sztuki krajobrazu. Instalacje, rzeźba, performance jako formy rekultywacji krajobrazów postindustrialnych”. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego* 10 (2008): 386-94.

Jasiuk, Jerzy. „Ochrona zabytków techniki w Polsce – dorobek i potrzeby”. W: *Muzea i zabytki techniki w Polsce*, red. Ludwik Morsztynkiewicz. Warszawa: Wydawnictwo Naukowo-Techniczne, 1970.

Jędrusiak, Tadeusz. „Turystyka kulturowa w obiektach przemysłowych – zagadnienia ogólne”. *Turystyka Kulturowa* 6 (2011): 17-35.

Frydryczak, Beata. „Theodor W. Adorno: pojęcie krajobrazu kulturowego”. *Estetyka i Krytyka* 30 (2013): 43-54.

Hoskins, W.G., *The Making of the English Landscape*, London: Penguin Books, 2005

Kaczmarek, Anna, Przybyłka, Arkadiusz. „Wykorzystywanie potencjału przemysłowego i poprzemysłowego na potrzeby turystyki. Przykład szlaku zabytków techniki Województwa Śląskiego”. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego* 14 (2010): 207-28.

Nita, Jerzy, Myga-Piątek, Urszula. „Krajobrazowe kierunki zagospodarowania terenów pogórnich”. *Przegląd Geologiczny* 3 (2006): 256-62.

Ruszkowski, Jacek M. „Elementy krajobrazu przemysłowego czynnikiem destylacji turystycznej regionu. Studium na przykładzie Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego”. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego* 14 (2010): 283-95.

