

Włodzimierz Karol Pessel

Przedmowa: Nie zastaniać widoczności

Z dzieciństwa, w latach osiemdziesiątych, zachowałem w pamięci częste podróże tramwajem linii numer 33. Jego długa trasa wydawała mi się *constans* i oczywista jak pogoda: z dalekiego Żoliborza, krańca „Huta”, na daleki Mokotów, aż na pętlę „Wyścigi”. Z tej pewności infanta wybił mnie dopiero internet i dostępny w nim fascynujący portal „Trasbus” – wirtualna karta-tekta linii zaprotokołowała fakt, że od lipca 1957 roku do stycznia 1967 trzydziestka trójka kursowała po Dolnym Mokotowie. Tak oto dotarło do mnie, czemu w piosence o zabawie w Sielance napisała Agnieszka Osiecka: „na Czerniakowskiej róg Gagarina ostatni tramwaj jęknął na szynach”.

Dzisiaj nie ma już w użyciu w Warszawie „parówek” (słynny model tramwaju Konstal 13N), nie spotyka się składów złożonych aż z trzech wagonów, a na niektórych liniach pokazały się wagony pojedyncze, starą pętlę „Huta” wyparł węzeł Metro Młociny. Natomiast Zarząd Transportu Miejskiego potrafi wpaść na zdumiewający pomysł wprowadzenia na liniach tramwajowych przystanków na żądanie; usprawienie to wątpliwe, skoro najwięcej czasu tramwaje tracą na ruchliwych skrzyżowaniach.

Nie piszę tego bynajmniej, by uderzyć w sentymentalno-autobiograficzne tony ani by złożyć akces do klubu miłośników zabytkowego taboru, lecz by zaakcentować trafność komunikacyjnego – i przez to komunikatywnego – skojarzenia, występującego w tytule niniejszej antologii. Miasto jest żywe,

ruchliwe. Miasto jest dynamiczne i sieciowe. W Polsce bywa paradoksalne, wszak znajduje się w permanentnej budowie – czy też raczej stanowi przedmiot ustawicznej reformy. Współczesne miasto jest wielowarstwowe i dla wszystkich. Można po nim poruszać się na oślep, na gapę, na żądanie, czyli aktywnie. Nie trzeba też zawsze docierać do centrum, nieraz udanie przemykamy się tylko między peryferiami.

Kartoteka tramwajowej linii jawi mi się jako przykład skondensowanej w terażniejszości wielorakiej przeszłości miasta. Wyzwania przyszłości, jakkolwiek wynikają u nas coraz częściej z potrzeby i konieczności europeizacji lub po prostu normalności, stanowią przeważnie rezultaty przeszłych zaniedbań, rozwojowych omyłek – nie dokonują się w próżni czasu historycznego. Co więcej, niektóre decyzje „ku przyszłości” budzą poważne kontrowersje. Na przykład nowy dworzec kolejowy w Katowicach. Na rządowych stronach internetowych fetowano go za pomocą nad wyraz prowokacyjnej opozycji „było–jest”. Jakie więc szczęście, że autorzy tekstów ofiarowanych do niniejszego tomu dostrzegają zasadniczą różnicę między polityką a politykami miejskimi, między projekcjami magistratów a praktykami użytkowników miast. Tym bardziej gdy wchodzi w rolę *city activists*, przyczyniają się – by przywołać jeszcze jedną formułę znaną z miejskich pojazdów, a zarazem koncepcje Michela de Certeau i Floriana Znanieckiego – do odzyskiwania widoczności miast jako rzeczywistości ludzkiej.

Trzydziestkę trójkę w drugiej połowie lat sześćdziesiątych skierowano na Górny Mokotów. W następnej dekadzie zlikwidowano szynowy szlak do Wilanowa (otwarty za ledwie w 1957 r.), aby zrobić miejsce pod Wisłostradę. Infrastruktura tramwajowa naonczas miała hamować pozytywnie ocenianą ekspansję transportu samochodowego: miasto–maszyna–spalina. Dzisiejsze sztuczne wymuszanie przez ZTM akceleracji w publicznej komunikacji szynowej w tym świetle okazuje się dającą do myślenia ironią. Ale i na tym lawina ożywczych skojarzeń uruchomionych zwrotem „na żądanie” się nie wyczerpuje. Dość jeszcze nadmienić poszukiwanie nowych tematów, eseistycznych i naukowych oraz niewyeksplorowanych metod badania czy reporterskiego opisywania tego, co miejskie i przestrzenne. Nieprzypadkowo Karl Schlögel rozkłady jazdy (w jego przypadku kolejowe) uważa za „protokoły cywilizacji”. W tomie tym czytelnik odnajdzie wiele takich oryginalnych kluczy do kultury miasta.

„Nawet w Krakowie nie ma miejsc doskonałych” – stwierdza zaczepnie jedna z autorek publikowanych tu artykułów. Chociaż pomysłodawcy i redaktorzy, Martyna Obarska, Łukasz Bukowiecki i Xawery Stańczyk, wywodzą się z Warszawy, w stolicy pracują i tutaj znajdują swoje społeczne zaangażowania, pomyśleli tom, który żadną miarą nie jest „warszawo-

centryczny”. Przykład Jerzego Giedroycia pokazał, że odpowiedzialność redaktora niczym nie ustępuje mozołom piszących autorów. Redaktorzy tego tomu donikąd nie przenoszą stolic, w zamian za to koncentrują się na trzech obszarach: politykach miejskich, formach aktywizmu, doświadczeniu miasta. To bardzo dobry wybór „fokusowych” zagadnień. Nie jest to jednak klasyczna triada, lecz konstelacja problemowa, pozwalająca przybliżyć się do uchwycenia atmosfery i tętna współczesnych miast. A nie sposób tego uczynić definitywnie: cokolwiek o dynamicznym mieście napiszemy, łąda moment ulega dezaktualizacji. Mimo wszystko nie szkoda takiego wysiłku, inwentaryzacje miejskich kultur stanowią wartość samą w sobie.

Tom uwzględnia realności różnych polskich miast, a także konteksty światowe, teoretyczne (od Mumforda po Pettita) i empiryczne (Berlin, USA itd.). Jak to też udatnie czyni opiniotwórcze czasopismo „Res Publica Nowa”, w którym większość zebranych tu materiałów miało pierwodruk! Nie zabrakło nawet wywiadu z amerykańskim filozofem i politologiem Benjaminem Barberem. Zresztą co się Polski tyczy, trzeba by wskazać co najmniej trzy miejskie *universa*. Gdyby granice zaborów nie miały tu żadnego znaczenia, najmniejszym miastem, po którego ulicach mkną obecnie tramwaje, nie byłby Grudziądz w województwie kujawsko-pomorskim (niepełna sto tysięcy mieszkańców). Z drugiej jednak strony – i to *Miasto na żądanie* świetnie ukazuje, podobnie jak wspomniany często w tej książce Kongres Ruchów Miejskich – te trzy „cywilizacje” w XXI wieku zbliżają do siebie braki i wyzwania.

Tramwajowe przystanki na żądanie nie zwrócą nikomu czasu utraconego „na mieście”. Całkiem inaczej mają się sprawy z czasem na lekturę *Miasta na żądanie* – to czas spożytkowany bez wątpienia owocnie. Czytając niniejszy tom, choćby w zatłoczonej trzydziestce trójce w Warszawie, piętnastce w Krakowie czy jedenastce w Gdańsku, czytelnik zyska cenną socjo-antropologiczną orientację w podstawowych zagadnieniach „życia po miejsku” we współczesnej aglomeracji.

Włodzimierz Karol Pessel – adiunkt w Instytucie Kultury Polskiej Uniwersytetu Warszawskiego, tamże kierownik zespołu Pracowni Studiów Miejskich, wykładowca Collegium Civitas, sekretarz Polskiego Towarzystwa Kulturoznawczego.