



Paweł Marcinkiewicz

Instytut Filologii Angielskiej, Uniwersytet Opolski

Daniel Pietrek

Instytut Filologii Germańskiej, Uniwersytet Opolski

Współczesna metropolia: tożsamość i formy bycia razem jej mieszkańców / *The Contemporary Metropolis: The Identity and Forms of Togetherness of Its Inhabitants*

Abstract

The following paper examines the Baumanian “forms of togetherness” in the space of the contemporary metropolis, both in the West (Europe, the USA), and the developing world (China). Zygmunt Bauman understands *togetherness* as a totality of interhuman actions, occurring in the city space. Paradoxically, the contemporary metropolis which often seems hostile towards traditional bourgeois urban life opens up new possibilities of mutual relations between contemporary citizens. The space in the contemporary city is neither fully artificial, nor natural, but it merges some features of both. Although its infrastructure is governed by effectiveness of molecular capitalism, it is not fully predictable in terms spatial design. This enables contemporary urbanites to experience unpredictable encounters with the Other, which has a potential to develop a new type of “liquid” identity in city dwellers.

Key words:

The contemporary metropolis, Zygmunt Bauman, forms of togetherness, the generic city, disintermediation, liquid identity

W niniejszym szkicu chcielibyśmy bliżej przyjrzeć się współczesnym metropoliom pod kątem tego, co Zygmunt Bauman nazywa formami „bycia razem” (patrz rozdział pod tytułem „Forms of Togetherness” ze zbioru esejów *Life in Fragments*). Główna teza, którą stawiamy, jest tyle przekorna, co optymistyczna: wbrew naszym utyskiwaniom, współczesna metropolia jest prawdopodobnie lepszym miejscem do życia niż miasto z początku dwudziestego wieku. Daje nam ona możliwość konfrontacji z Innym/ Obcym, co niestety wymaga od nas stałego wysiłku akceptacji i przedefiniowania naszej tożsamości.

Baumanowskie formy bycia razem wiążą się z szeregiem zagadnień z pogranicza historii architektury, socjologii, a także filozofii, zatem pragnęlibyśmy zastrzec sobie przywilej dość swobodnego wędrowania po tych dziedzinach, bez sztywnego trzymania się wytyczonych akademickich ścieżek. Współczesna metropolia to wielopoziomowa, dynamiczna struktura, której nie sposób ogarnąć za pomocą jednej metodologii. Dlatego proponujemy zbliżenie się do niej z wielu stron jednocześnie, bo tak można zobaczyć ją pełniej i wyraźniej.

Na początku wydaje nam się konieczne ogólne zdefiniowanie tego, czym jest dziś wielkie miasto. Wśród teoretyków architektury panują na jego temat dość skrajne opinie. Według Jeana Attali'ego miasto istnieje już nie jako obiekt, ale jako stan, „początkowa, nieprzekraczalna wartość dana”, której nie da się kontrolować (269). Taka wizja urbanistyczna bierze swoje centralne pojęcia z filozofii Deleuze'go: nie ma w niej wnętrza i zewnątrz miasta; nie ma przywiązania do domu jako miejsca zamieszkania, lecz odurzenie ruchem, w wyniku którego „architektura jest w swojej istocie figurą ruchu w przestrzeni” (ibid.).

Inni teoretycy, Stanford Kwinter i Daniela Fabricius, posługują się pojęciem „miasta generycznego” (“Generica” 525). Łączy on je przede wszystkim z architekturą i kulturą amerykańską, ironicznie nazywając Amerykę „Generyką”. Miastem generycznym rządzi pragmatyzm efektywności: składa się ono ze tanich, powtarzalnych i nietrwałych elementów połączonych zgodnie z pseudo-minimalistyczną racjonalnością, w której nie ma miejsca na sztukę projektowania. Etosem takiego miasta okazuje się spontaniczny ruch sił ekonomicznych, bo każde miasto jest „stale tworzącym się polem sił w ruchu” (“Urbanism: An Archivist Art?” 495). Zdaniem Kwintera i Fabricius istnieje ścisła relacja między strukturami biurokracji związanymi z ustrojem ekonomicznym miasta, a jego infrastrukturą. Miasto początku dwudziestego wieku rządziło się racjonalnymi, czy wręcz newtonowskimi zasadami organizacji i procedur, ustalonymi przez narodowe państwo. Mniej więcej w połowie wieku pojawiły się w mieście nowe racjonalizujące siły, które zmieniły jego biurokrację oraz infrastrukturę. Umożliwiły one wprowadzenie elektronicznej obróbki danych i ostatecznie doprowadziły do powstania Internetu. Ten ostatni przyczynił się do kryzysu tradycyjnej biurokracji, a zarazem rozpowszechnił rynkowy model organizacji społecznej. Jednym z pierwszych skutków tych wszystkich procesów była dysintermediacja, czyli eliminowanie przez internetowe technologie i protokoły bogatej kultury pośredniczącej w transakcjach społecznych i ekonomicznych. Ta kultura składała się z brokerów, agentów, urzędników, sprzedawców, a także ze wszelkich instytucji, które nadają transakcjom większą wartość czy wymiar. Ale dysintermediacja nie oznaczała jedynie zwiększenia efektywności. Doprowadziła ona do zaniku tkanki miasta, w której funkcjonowała owa pośrednicząca kultura: zaczęto likwidować sklepy, placówki usługowe, kawiarnie, a nawet chodniki. W ten sposób dysintermediacja wygenerowała „rozproszone” miasto, w którym nie funkcjonują reguły zgodności między jego sąsiadującymi elementami: domy jednorodzinne budowane są obok hangarów, małe fabryczki obok wielkich centrów handlowych, a placówki usługowe przy parkach i terenach rekreacyjnych. Co najważniejsze, takie rozproszone miasto rozwija się według własnej, nieprzewidywalnej logiki, a nie według z góry określonego planu.

Ostatni teoretyk, którego zamierzamy przywołać, Saskia Sassen, twierdzi, że mamy obecnie do czynienia z miastem „globalnym, które przekracza struktury państwa” (105). Jest ono coraz bardziej niezależne od państwowego zaplecza czy nawet

narodowej ekonomii. Miasto nie jest już miejscem zamieszkania, nie zajmuje się już wytwarzaniem dóbr czy oferowaniem usług, ale łączeniem kapitału i potencjału ludzkiego, oraz finalizowaniem transakcji. Bycie w mieście równa się dziś przebywaniu w niezwykle gęstej sieci informatycznej, której nie daje się na razie odtworzyć w przestrzeni komputerowej.

Jak widać z powyższych wypowiedzi, niełatwo zdefiniować współczesne miasto. Większość badaczy podkreśla zdecentralizowany i nieprzewidywalny charakter jego struktury. Miasto w coraz większym stopniu przypomina deleuzjańskie kłącze: dowolny jego punkt łączy się z innymi punktami, które tworzą bezpodmiotową wielość, reprodukującą się w nieskończoność. Co więcej, dochodzi w nim do powiązań porządków odmiennego rodzaju, jak architektura i, na przykład, polityka, dzięki czemu jest ono „regionem ciągłej intensywności”, którego wibracje nie poddają się organizującej orientacji (Banasiak 17).

Być może jeszcze udatniej niż powyższa analogia do kłącza, mogłoby opisać współczesne miasto porównanie do sieci informatycznej. Sieć implikuje pewną wspólnotę użytkowników, a miasto przecież wciąż pozostaje wspólnotą jego mieszkańców. Sieć organizuje przepływ informacji, podobnie jak miasto organizuje przepływ ludzi i kapitału. Wreszcie sieć jest niematerialna, co koresponduje z coraz bardziej eterycznym charakterem infrastruktury miasta. Przenosząc się w „cyfrowe” obszary, miasto zachowuje wiele ze swoich fizycznych atrybutów: jego cyberprzestrzeń, której projektowaniem zajmują się architekci, można zabudowywać i sprzedawać. Odbywa się w niej ruch mieszkańców *online*, podobny do ruchu ulicznego. I wreszcie coraz częściej mieści ona siedziby instytucji i biur. Sieciowy charakter współczesnego miasta wynika również z faktu, że brak w nim centralnych struktur społecznych czy ekonomicznych: jest ono raczej luźną konfederacją centrów przemysłowych, placówek handlowych i instytucji finansowych. Ponieważ nie ma przepisów regulujących ich rozwój, dzielnice miasta to często samodzielne jednostki urbanistyczne, których właścicielami są pojedyncze korporacje.

Dobrym przykładem takiego miasta-sieci jest Houston w Teksasie. Według Stanfora Kwintera i Daniela Fabriciusa, żadne miasto w USA nie jest równie „dzikie” pod względem braku ograniczeń rozbudowy („Houston” 545). Socjologowie amerykańscy ukuli nawet termin „hustonizacja” na określenie procesów, które najpierw miały miejsce w Houston, a później rozprzestrzeniły się w innych miastach amerykańskich, europejskich i azjatyckich. Houston z pewnością nie jest miastem w tradycyjnym sensie tego słowa: składa się z kilkunastu osobnych, całkiem sporych miast, które łączy infrastruktura i więzy ekonomiczne: większość z nich zorientowana jest na zaawansowane technologie związane z medycyną i eksploracją przestrzeni kosmicznej. Należą do nich Centrum Lotów Kosmicznych NASA, Teksasńskie Centrum Medyczne, West Houston Energy Corridor (jeden z największych w USA producentów energii elektrycznej), The Houston Galleria (jedno z największych centrów handlowych na świecie), Clearlake (osiedle pracownicze Exxon Corp.), oraz wiele innych.

Houston jest obecnie trzecim pod względem wielkości miastem w Ameryce, po Nowym Jorku i Los Angeles. Jego całkowita powierzchnia wynosi sześćset siedemnaście mil kwadratowych, tyle, co powierzchnia Chicago, Filadelfii, Baltimore i Detroit razem wziętych. Houston jest ponadto największą strefą wolnego handlu na świecie i posiada więcej powierzchni biurowej niż Londyn, co dowodzi, że główną racją jego

bytu jest szybkie przynoszenie zysków. W zamian za zerową stawkę podatku miejskiego i stanowego, Houston ma proporcjonalnie mniej parków, ulic, chodników, gorszą wodę i powietrze niż jakiegokolwiek inne miasto w USA.

Te niedostatki infrastruktury tworzą w Houston pewien szczególny typ przestrzeni, która nie jest ani zanadto miejska, ani naturalna. Obszary zabudowy są przecięte przez nieużytki i pustkowia, które faktycznie scalają miasto i jednocześnie rozładują architektoniczne napięcie wytworzone przez wysoką zabudowę. To tamtędy prowadzą gazociągi, kanalizacja i linie elektryczne. Odbywa się tam nawet na niewielką skalę działalność rolnicza: uprawia się warzywa i wypasa bydło. Z punktu widzenia tradycyjnej urbanistyki, pustkowia rozcinają miejski krajobraz, tworząc wysepki bezużytecznej przestrzeni. Ale z innego punktu widzenia, tworzą one racjonalny „zapas” przestrzeni, który w każdej chwili może się stać funkcjonalny. Holenderski architekt i teoretyk architektury, Rem Koolhaas, określa tę właściwość współczesnej metropolii jako dążność do „pogłębiającego się zróżnicowania” jej elementów:

Tradycyjne miasto dąży do harmonii, równowagi i pewnego stopnia homogeniczności. Miasto współczesne wprost przeciwnie, opiera się na jak największym zróżnicowaniu jego elementów, które się uzupełniają albo ze sobą współzawodniczą. W ogólnym poczuciu strategicznej paniki, miasto nie dąży do osiągnięcia stanu idealnego, ale oportunistycznie wykorzystuje urbanistyczne zbiegi okoliczności, przypadkowość i niedoskonałość (334).

W mieście coraz częściej natura sąsiaduje z technologią bez żadnego stanu przejściowego. Historycznie autonomiczne systemy, jak prymitywne rolnictwo i zaawansowana architektura, istnieją w obrębie jednej urbanistycznej całości. To zróżnicowanie odpowiada coraz większemu zróżnicowaniu ekonomicznemu świata, za którym stoi bardziej niż kiedykolwiek nierównomierny podział pracy i zysków. Przywoływani już przez nas Stanford Kwinter i Daniela Fabricius twierdzą, że w rezultacie pojawia się zupełnie nowy typ krajobrazu miasta, w którym Pierwszy i Trzeci Świat istnieją obok siebie, czy nawet w obrębie siebie, w niepokojącej i niespotykanej w dziejach urbanistyki bliskości:

[Miasta] w coraz większym stopniu przypominają patchwork: rozproszone, ogrodzone, homogeniczne enklawy względnego dobrobytu są otoczone nieuporządkowanymi obszarami zanieczyszczonego środowiska, nędzy i przestępczości. Relacja między tymi dwoma ekologiami jest zupełnie symboliczna: druga z nich wchłania entropię – czy też nieład – bezmyślnie, ale też nieuchronnie produkowany przez pierwszą („Contract with America” 571).

Taki nowy miejski krajobraz rozprzestrzenia się nie tylko w Houston, ale niemal we wszystkich większych miastach USA.

Mimo pewnych historycznych i społecznych różnic, środowisko miasta europejskiego w wielu aspektach bardzo przypomina miasto amerykańskie. Jaką dowodzą Stefano Boeri i jego współpracownicy w ich wspólnym projekcie badawczym „Niepewne stany Europy” („USE. Uncertain States of Europe”), znaczne połacie zurbanizowanych obszarów Starego Kontynentu wyglądają jak jedna konurbacja bez wyraźnych granic. Taką właśnie miejską przestrzenią jest Benelux czy Zagłębie Rury. Opisując ją, należy porzucić takie kategorie jak „centrum”, „peryferie”, „przestrzeń

publiczna” czy „przestrzeń prywatna”. Boeri proponuje kilka bardziej adekwatnych metafor. Pierwszą z nich są „obiekty o przyciąganiu linearnym” (linear attractors), jak handlowe ulice, zakłady produkcyjne przy drogach czy obiekty sportowe. Drugą – „wyspy” (islands), jak ogrodzone osiedla mieszkaniowe czy tereny zakładów przemysłowych. Trzecią – „obszary klonujące się” (cloning zones), które stanowią spontanicznie powtarzające się, identyczne formy urbanistyczne, jak szeregi bloków czy domków jednorodzinnych. Czwartą – „szczepki” (grafts), czyli niewielkie elementy przestrzenne wtłoczone w większe homogeniczne całości. Piątą – „obszary metamorfozy”, czyli większe połacie miasta objęte transformacją, jak dzielnice, które gwałtownie zmieniają swój charakter. Tak różnorodnie rozwijająca się tkanka miasta coraz częściej bezpośrednio graniczy z naturą. Wysoce wyspecjalizowane fabryki i osiedla zbudowane według najnowszych technologii rozrzucone są w dziewiczym krajobrazie. Taka struktura miejska funkcjonuje jako ekonomiczna całość zarządzana przez rozproszoną sieć. Miasto nie tyle jest zdominowane przez naturę, ale również zachowuje się jak byt biologiczny: nigdy nie można w nim określić, co jest naturalne, a co sztuczne, co jest miastem, a co częścią krajobrazu. Miasto jest wszędzie. Krajobraz jest w stu procentach miejski i w stu procentach naturalny.

Co ciekawe, podobny typ miasta pojawia się obecnie nie tylko w USA czy w Europie, ale także w zupełnie innych kulturach, na innych kontynentach. Dobrym przykładem mogłyby być takie miasta afrykańskie jak Lagos, czy azjatyckie, jak jedna z największych obecnie konurbacji świata „Delta Rzeki Perłowej” w południowych Chinach. Ta ostatnia składa się z sześciu miast: Hong Kongu, Makao, Szenszenu, Donguanu, Gangzou i Zuhai. Jej budowa rozpoczęła się w 1978 na polecenie rządu Chin. Powstały tam dwie Specjalne Strefy Ekonomiczne i w 1980 roku rozpoczęła się największa budowa świata. W ciągu piętnastu lat populacja Szenszenu wzrosła od zera do trzech i pół miliona mieszkańców, podobnie jak Donguanu, który wykorzystuje obecność tego pierwszego miasta, oferując niższe podatki i ceny. Natomiast Zuhai stara się być bardzo eleganckim, zielonym miastem, próbując przyciągnąć businessmanów ze starych ośrodków miejskich Hong Kongu i Macao. W całej konurbacji w ciągu kilkunastu lat zbudowano ponad tysiąc pięćset kilometrów autostrad, tysiąc dwieście mostów i kilka wielokilometrowych, podmorskich tuneli. Ale infrastruktura „Delt Rzeki Perłowej” nie przypomina bynajmniej tradycyjnie rozumianej infrastruktury. Jak zauważa cytowany już przez nas Rem Koolhaas, infrastrukturę buduje się tam po to, aby zainicjować rozwój urbanistyczny:

W modernistycznym rozumieniu miasta budowanie infrastruktury było próbą poprawienia pewnego stanu rzeczy w mieście – jak na przykład przyspieszenia ruchu ulicznego. W nowym mieście takie podejście już nie obowiązuje. Lepiej zrozumiemy infrastrukturę, jeśli wyobrazimy sobie, że jej głównym zadaniem jest przepowiadanie przyszłej sytuacji. Infrastruktura nie ulepsza funkcjonalnych całości urbanistycznych, **ale je wytwarza** [wyróżnienie P.M. i D.P.]. Nie spaja organizmu miasta, ale umożliwia tworzenie enklaw i parazytycznych kolonii (332).

Przykładem takiej infrastruktury jest autostrada „Gordon Wu”, nazwana od imienia jej właściciela, businessmana z Hong Kongu, który ma raczej sceptyczny stosunek do chińskiego rządu. Na całej swej stukilometrowej długości jego autostrada unosi się na betonowych słupach. Znajduje się na niej wiele skrzyżowań i zjazdów, które prowadzą do nikąd. Taka infrastruktura może stać się narzędziem do stworzenia w najbliższej przyszłości kilkunastu mniejszych miast.

Jeśli chodzi o architekturę „Deltę Perłowej Rzeki” teoretycy często określają ją mianem „architektury photoshopu” (od nazwy programu komputerowego do edycji obrazów). Wynika to stąd, że aby obniżyć koszty, chińscy architekci często poddają swe projekty „recyclingowi”, wykorzystują wielokrotnie niektóre ich części. W wyniku tego formy biurowców i domów mieszkalnych są dość przewidywalne, ale niekoniecznie nudne. Co je urozmaica, to nieoczekiwane i często radykalne zmiany: czterdziestopiętrowa wieża może zostać ucięta w połowie bez żadnej modyfikacji oryginalnego projektu. Ponadto każdy budynek może spełniać nieskończenie wiele funkcji: oryginalnie zaprojektowany, piętrowy garaż może stać się szpitalem, a biuro może się zamienić w fabrykę. Dzięki temu ich forma architektoniczna jest w stanie permanentnej transformacji.

Po tej wstępnej analizie współczesnej metropolii, pora aby spróbować odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób jej mieszkańcy są razem. Co to w ogóle znaczy „być razem” w środowisku współczesnego miasta? W swoim eseju „Forms of Togetherness”, który przywołaliśmy na samym początku tych rozważań, Zygmunt Bauman wymienia podstawowe formy i modalności „bycia razem”. Taką najbardziej typową formą bycia razem we współczesnym mieście jest „mobilne” bycie razem (mobile togetherness), charakterystyczne dla wielkomiejskiej ulicy bądź centrum handlowego. Jego logiką rządzi płynny ruch. Obecność innych ludzi rozmyta jest ruchem tak, że nie wychodzi ona poza peryferie naszego postrzegania. Tylko niektóre kształty, które mijamy mają szansę zamienić się w „obcych”. Lecz kiedy przecinają oni pole naszej uwagi, stają się także przeszkodami w naszym ruchu, które staramy się ominąć. Mobilne bycie razem polega na tym, aby unikać spotkań z obcymi, wystrzegając się kontaktu wzrokowego.

Inną formą bycia razem jest bycie „stacjonarne” (stationary togetherness), charakterystyczne dla środków komunikacji publicznej, w tym dworców i przystanków, ale także wszelkiego rodzaju poczekalni. Również ono polega na unikaniu zetknięcia się z obcymi czy innymi, których obecność jest przypadkowa i zupełnie nieistotna. W utrzymaniu do nich dystansu pomaga często samo projektowanie wnętrza: fotele lub ławki zwrócone są w jedną stronę, z głośników wylewa się muzyka, a wszędzie w zasięgu ręki są gazety czy broszury, których lektura skutecznie odgradza nas od nawiązywania kontaktów.

W miejscach publicznych, w których wykonuje się określoną pracę, takich jak biura, urzędy czy zakłady przemysłowe, panuje dość podobny typ bycia razem, określany przez Baumana jako bycie „utemperowane” (tempered togetherness). Ten typ bycia razem podporządkowany jest wspólnemu dla jakiejś grupy celowi i odbywa się według rutynowych procedur. Utemperowane spotkanie jest krótkie, treściwe i dotyczy z góry określonej sprawy czy problemu. Niejako przeciwieństwem tych trzech typów bycia razem jest bycie „manifestowane” (manifest togetherness), charakterystyczne dla tłumu na meczu piłkarskim czy dyskotecie. Tego typu bycie razem jest swoistą maskaradą, a jego jedynym celem jest rozładowanie brzemienia indywidualnej tożsamości poprzez monotonną, intensywną stymulację dźwiękowo-wizualną. Składają się na nią głośne okrzyki lub muzyka granicząca z hałasem. Na tym dźwiękowym tle identyczne ciała poruszają się w rytmie mechanicznej solidarności. Również ten typ bycia razem tak naprawdę uniemożliwia nam spotkanie z Innym/ Obcym.

Zupełnie odmiennym typem bycia razem jest bycie „postulowane” (postulated togetherness), które nie dotyczy sfery fizycznej rzeczywistości miasta, ale jest dziełem imaginacji napędzanej przez nostalgię za „przynależnością do grupy” i byciem „u siebie w domu”. Do tego typu bycia razem należą idealne projekty dotyczące braterstwa narodów, ras, klas czy płci, i podobnych nieokreślonych społeczności z pogranicza sfery zbiorowej podświadomości.

Powyższym typom współlistnienia, których lista z pewnością nie jest kompletna, odpowiadają trzy modalności bycia razem: bycie obok kogoś, bycie z kimś i bycie dla kogoś. W pierwszej z nich spotykający się są dosłownie obok siebie, nie zwracając na siebie uwagi: ich spotkanie trwa ułamek sekundy, ponadto nie ma w nim żadnych intencji, ani nie przynosi ono żadnych konsekwencji. Modalność ta jest typowa dla mobilnego i stacjonarnego bycia razem. W drugiej modalności mamy do czynienia ze autentycznym kontaktem z inną osobą. Ci, którzy biorą w nim udział, przekroczyli modalność bycia obok i uznali swoją wzajemną obecność. Ich spotkanie ma określony temat i jest przedmiotem ich myśli i świadomych decyzji. Jednakże ma ono nieuchronnie charakter powierzchowny: biorą w nim udział tylko niezbędne dla danej sytuacji elementy ich osobowości. Bycie z kimś jest spotkaniem niepełnych i ułomnych istot, które ukrywają swoją prawdziwą naturę. Ta modalność charakteryzuje bycie utemperowane i manifestowane. W trzeciej modalności mamy do czynienia z byciem, które obejmuje całą naszą jaźń i jest stałe. Bycie dla kogoś to przeskok z izolacji do jedności, ale nie w kierunku mistycznej fuzji, ale raczej uznania wszystkich składników odmienności Innego i wzięcia za niego odpowiedzialności. Inaczej niż bycie obok kogoś czy bycie z kimś, bycie dla kogoś nie daje się empirycznie wytłumaczyć. Nie istnieje żadna zależność przyczynowa między nim, a niższymi modalnościami. Przejście do bycia dla kogoś nie opiera się na osądzie, ani nie jest wynikiem wyboru. Nie odbywa się świadomie z jakiegoś określonego powodu, na przykład dlatego, że jest bardziej użyteczne, rozsawniejsze, czy daje nam więcej satysfakcji. Ta modalność nie odpowiada w zasadzie żadnym formom bycia razem, które możemy zaobserwować we współczesnej metropolii, poza postulowanym byciem razem, ale ono występuje jedynie w sferze społecznej mitologii.

Baumanowskie formy bycia razem, które opisaliśmy powyżej, były charakterystyczne dla miasta sprzed „przełomu dysintermediacyjnego” (co nie znaczy, że nie są wciąż obecne w pewnej formie w takich miastach jak Houston). Ba, były one nawet niezbędne do jego prawidłowego funkcjonowania. Jeśli miasto początku dwudziestego pierwszego wieku jest kłęczastą siecią komputerową, miasto sprzed stu lat było produkującą i dystrybuującą maszyną. Jego *logosem* (przenoszę ten termin metaforycznie z retoryki Arystotelesa, gdzie oznaczał logiczny argument spajający tekst) było sprawne funkcjonowanie wszystkich jego części. Dlatego w sferze społecznych interakcji naturalnie ewoluowało ono w kierunku modalności bycia obok siebie, gdzie tarcie między jego ludzkimi „trybikami” było najmniejsze. Jego urbanistyczny projekt identycznych ulic i kwartałów oparty na perspektywie planimetrycznej skutecznie tłumził indywidualność i nieprzewidywalność. Odpowiadał on architektonicznej jednolitości tego miasta. Początkowo panował w nim styl secesyjny. Ulica Broadway w Nowym Jorku (ulicę o tej nazwie miało bodaj każde miasto amerykańskie) nie różniła się zbytnio od Kaiser-Willhelm StraÙe (obecnie Powstańców Śląskich) w ówczesnym Wrocławiu. Dolne kondygnacje bogato zdobionych kamienic zajmowały sklepy, restauracje i banki. Ruch uliczny stanowiły głównie wozy, tramwaje (najpierw

konne, później elektryczne) bicykle oraz, niebył jeszcze popularne, automobile. Ten typ przestrzeni miejskiej stopniowo ustępował miejsca luźniejszej zabudowie eklektycznej, również bardzo jednorodnej, która była jednak architektonicznie ciekawsza. W Nowym Jorku zostawiła ona takie arcydzieła architektury jak Woolworth Building, a w Chicago Tribune Tower. W latach czterdziestych i pięćdziesiątych dwudziestego wieku zamienił się on w tak zwany „styl międzynarodowy” (international style) – hybrydyczną, rozproszoną zabudowę betonowych konstrukcji i szklanych fasad typową dla wszystkich większych miast połowy dwudziestego wieku.

Konieczna dla funkcjonowania miasta maszyny była sprawna infrastruktura. Niezwykle dynamicznie rozwijający się przemysł samochodowy sprawił, że większość miast w Europie i w Ameryce potrzebowała zupełnie nowego systemu dróg. Sposób, w jaki została przeprowadzona rewolucja infrastrukturalna w największych amerykańskich miastach, budzi dziś wiele kontrowersji i przypomina kilka dekad wcześniejszą, radykalną przebudowę wielu stolic Europy, jak Paryża (przez Barona Haussmanna) czy Londynu (w związku z budową metra). Przykładem jak niszczyielskie były zapędy urbanistów może być Nowy Jork, za którego przebudowę w latach 1920-1940 był odpowiedzialny Robert Moses, komisarz do spraw dróg publicznych (Sennett, *Flesh and Stone* 310).

Skala przedsięwzięć, które rozpoczął Moses była ogromna: budował on mosty, nabrzeża, porty i autostrady. Rozciągnął miasto w kierunku wschodnim, aż po wielkie farmy ziemniaczane na Long Island, oraz zachodnim, tworząc przedmieścia na terenach dobrze prosperujących gospodarstw rolnych. Jego urbanistycznym ideałem było niewielkie osiedle mieszkaniowe dla klasy średniej i tworzeniu takich osiedli podporządkował zabudowę włączonych do Nowego Jorku obszarów. Nie rozumiał jednak, że tworząc nowe, zamożne osiedla, tworzył de facto nowe strefy ekonomiczne, które szybko zaczęły przyciągać biedną siłę roboczą, ale według innego klucza, niż starsze, etnicznie różnorodne, ubogie dzielnice centrum. Otóż w nowych dzielnicach osiedlali się najczęściej mieszkańcy tej samej narodowości lub rasy. Co więcej, podobny proces homogenizacji kulturowej objął także dzielnice w centrum miasta, jak Harlem, gdzie jeszcze na początku lat dwudziestych mieszkało więcej Żydów i Greków niż czarnoskórych Amerykanów. Wynika to z faktu, że przebudowa Nowego Jorku zbiegła się w czasie z Wielką Depresją: w poczuciu ogólnej paniki ekonomicznej i zagrożenia społecznego najsilniejsze okazały się więzy krwi. Już w następnej dekadzie pogłębił się rasowy i, w rezultacie, ekonomiczny podział miasta. Podobne zjawisko objęło nie tylko w Nowym Jorku, ale większość mniejszych miast USA i Europy: biedne dzielnice stały się gettami odgrodzonymi od centrum miasta ruchliwymi arteriami komunikacyjnymi. Ich mieszkańcy niemal zupełnie zatracili umiejętność życia w różnorodnym kulturowo środowisku i akceptacji inności.

Zdaniem Richarda Sennetta wyżej opisany proces był przyczyną wytworzenia się „oczyszczonej” tożsamości mieszkańców miasta, która wynika z ich ograniczonego doświadczenia:

[Nasze miejskie] doświadczenie ulega procesowi oczyszczenia: odmawiamy dostępu do siebie wszystkim jego groźnym czy nieprzyjemnym dysonansom, przez co chronimy image'u nas samych i naszego miejsca w świecie. To sprawia, że tracimy poczucie siebie jako istot historycznych. W konfrontacji z niepokojącą terażniejszością, nasza świadomość wybiera znaną nam i bezpieczną przeszłość (*The Uses of Disorder* 11-12).

Wydaje się, że ta oczyszczona tożsamość jest odpowiedzialna za dominację bycia obok siebie w mieście końca dwudziestego wieku. Ma ona również wpływ na szereg zachowań społecznych na pierwszy rzut oka niezwiązanych z urbanistyką, które Sennett określa ogólnym mianem „nieumiejętności do przeżywania młodości” (inability to experience adolescence, *ibid.* 12) u mieszkańców miast. Według najnowszych badań młodzi Amerykanie nie eksperymentują ze swoją karierą: większość z nich rozpoczynając naukę w college’u ma jasną wizję swojego przyszłości, w której nie ma miejsca na alternatywy. Większość z nich nie zmienia środowiska życia poza to charakterystyczne dla ich rasy czy klasy. I wreszcie większość z nich żyje samotnie, nie potrafiąc znaleźć partnera, bezskutecznie poszukując ideału, który tak naprawdę jest ich projekcją samych siebie.

Fakt, że baumanowskie bycie obok kogoś stało się dominującą formą współistnienia mieszkańców miasta jest naszym zdaniem bezpośrednim rezultatem ograniczenia naszego doświadczenia przez homogeniczny, miejski krajobraz. Czy nowe, „kłaczące”, „generyczne” i „zdysintermediowane” miasto może pomóc nam otworzyć się na heteroglossję inności? Jak dowodzi Ewa Rewers w „Niepewnym uroku tożsamości”, z pewnością tak. Przede wszystkim potrzebne nam zupełnie inne określenie tego, czym jest tożsamość – takie, które byłoby wolne od piętna kultury zachodu i jej metafizyki. Rewers proponuje palimpsest jako figurę ponowoczesnego miasta oraz ponowoczesnej koncepcji tożsamości. Palimpsest kwestionuje samą postać konstruktora czy posiadacza, ponieważ należy do wszystkich, którzy zostawili na nim swój ślad. Odwracając naszą uwagę od centrum, wskazuje rozproszenie posiadania (tożsamości i miasta) i jego nieciągły charakter. Taka tożsamość nie jest pewną wiedzą o charakterze kumulatywnym, lecz pełną wątpliwości umiejętnością zadawania pytań. Wybiega ona nieustannie ku przyszłości, w której chce znaleźć dla siebie miejsce. Według Rewers przestrzenią dla niej może stać się to, co niektórzy teoretycy nazywają *la société des flux* – „płynnym” społeczeństwem:

La société des flux nie uznaje żadnego stałego, uniwersalnego porządku bądź powszechnej hierarchii wartości. Przeciwnie, jest to społeczeństwo wspólnot o statusie przejściowym, które same dla siebie organizują swój własny porządek. To, co wydaje mi się najbardziej charakterystyczne, to nieustające w tym społeczeństwie poszukiwanie odpowiednich dla danej chwili i miejsca proporcji między wiedzą i niewiedzą, przeszłością i przyszłością, kontynuacją i zerwaniem, ciągłością i nieciągłością, pamięcią oraz zapomnieniem (3).

To właśnie społeczeństwo przejściowych wspólnot ma szansę przełamać lód bycia obok siebie i odrodzić się w byciu ze sobą i dla siebie. Aby to uczynić, każda z takich wspólnot będzie musiała stanąć twarzą w twarz z Innymi/ Obcymi. Do takiej konfrontacji z pewnością łatwiej będzie mogło dojść w zdecentralizowanym mieście, niezarządzanym przez pionowe struktury biurokratyczne – a co najważniejsze mieście, którego plan nie opiera się na dziewiętnastowiecznej koncepcji porządku.

Baron Haussmann, który przebudował Paryż w drugiej połowie dziewiętnastego wieku, tak jak Robert Moses, który pół wieku później przebudowywał Nowy Jork, sądzili, że miasto jest bezładną strukturą wymagającą uporządkowania. Idea ta, jak już dowodziliśmy, wywodzi się z koncepcji miasta jako produkującej i dystrybuującej maszyny, której społeczny i architektoniczny porządek gwarantuje, że będzie można utrzymać nad nią kontrolę. Dlatego wytyczano i planowano jej funkcjonalne

części, jak dzielnice mieszkaniowe czy przemysłowe. W mieście początku dwudziestego pierwszego wieku nie będzie można wkrótce tego robić. Zanika w nim centralna kontrola i planowanie, dzięki czemu przestrzeń miasta można wykorzystywać na wiele sposobów i wykorzystanie to może się zmieniać w czasie: dzielnice przemysłowe zamieniają się w mieszkalne, przemysłowe w handlowe, itp., itd. Przestrzeń nowego miasta jest dzięki temu bardziej różnorodna i stwarza więcej możliwości kontaktu z Innością/ Obcością. Tylko w takiej przestrzeni możemy tak naprawdę zobaczyć, kim jesteśmy.

LITERATURA:

- Attali J., A Surpassing Mutation, w: *Mutations*. red. R. Koolhaas, Bordeaux 2000, s. 269-279.
- Banasiak B., Nomadologia Gillesa Deleuze'a, w: *Hybris*. <http://www.filozof.uni.lodz.pl/hybris/Archiwum/Artykuly/Banasiak.htm>. (Data dostępu: 05.06.2018).
- Bauman Z., Forms of Togetherness, w: *Life in Fragments: Essays in Postmodern Morality*, Oxford i Cambridge 1995, s. 44-71.
- Boeri S., USE. Uncertain States of Europe, w: *Mutations*, red. R. Koolhaas, Bordeaux 2000, s. 338-474.
- Koolhaas R., Pearl River Delta, w: *Mutations*, red. R. Koolhaas, Bordeaux 2000, s. 309-335.
- Kwinter S., D. Fabricius, Contract with America, w: *Mutations*, red. R. Koolhaas, Bordeaux 2000, s. 524-545.
- _____, Generica, w: *Mutations*, red. R. Koolhaas, Bordeaux 2000, s. 524-545.
- _____, Houston w: *Mutations*, red.: R. Koolhaas, Bordeaux 2000, s. 547-561.
- _____, Urbanism: An Archivist Art?, w: *Mutations*. red. R. Koolhaas, Bordeaux 2000, s. 496-503.
- Rewers E., Niepewny urok tożsamości, w: *Kongres Kultury Polskiej 2000*.
<http://www.wtk.poznan.pl/Orw/Archiwum/20001019/Rewers.html>. (Data dostępu 05.06.2018).
- Sassen, S., The Global City, w: *Mutations*, red. R. Koolhaas, Bordeaux 2000, s. 104-114.
- Sennett, R., *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*. Nowy Jork i Londyn 1994.
- _____, *The Uses of Disorder: Personal Identity & City Life*. Nowy Jork i Londyn 1970.