

Transfer, czyli spacer w wielkim mieście

GABRIELA ŚWITEK

„Miasta można rozpoznać po panującym w nich ruchu, jak ludzi poznaje się po ich chodzie”. Robert Musil rozpoczyna swoją opowieść o Ulrichu, czyli człowieku bez właściwości, od opisu ruchu samochodowego na ulicach Wiednia w pogodny sierpniowy dzień 1913 roku: „Samochody wytryskiwały z wąwozów ulic na mielizny jasnych placów. Ciemna ciżba pieszych przechodniów tworzyła kłębiaste smugi. Tam gdzie mocniejsze linie szybkości przecinały na przelaj ich nieskoordynowany pośpiech, smugi gęstniały, a potem sączyły się prędzej i po krótkich wahaniach wracały znów do swego równomiernego tętna”¹. Opis zatłoczonej stolicy Cekanii, czyli cesarsko-królewskiej Austrii, mógłby być opisem jakiejś innej współczesnej metropolii i codziennego życia jej mieszkańców, ruchu i tłumu, samochodów i pieszych.

Wiedzę o chodzeniu po wielkich miastach zawdzięczamy przede wszystkim codziennemu doświadczeniu, choć na wyobraźnię silniej działają obrazy literackie. Po Pradze chodził Franz Kafka, po Dublinie James Joyce wraz ze swymi bohaterami. W lutym po Wenecji – mieście bez samochodów, włóczył się Josif Brodski. W Londynie Edgar Allan Poe śledził człowieka z tłumu, geniusza wszelkiej zbrodni, który „nie znosi samotności”². Po Lizbonie błąkał się pisarz o wielu wcieleniach Fernando Pessoa, tworząc poetyckie przewodniki po mieście i zakamarkach swej samotności: „Wielokrotnie, gdy spacerowałem powoli ulicami w godzinach popołudniowych, zdumiewała mnie nagle, w sposób oszałamiający, niezwykła obecność organizacji rzeczy. To nie rzeczy naturalne mnie uderzają i tak silnie mną wstrząsają: to raczej układy ulic, napisy, ludzie ubrani i rozmawiający, ich zajęcia, gazety, zmowa wszystkiego”³.

Najwięcej chodzi się chyba ulicami Paryża. Po Paryżu przechadzał się romantyk Charles Baudelaire, a później Louis Aragon wraz z innymi surrealistami, poszukując cudów codzienności i doświadczając „silnego działania niektórych miejsc i wielu widowisk, nie umiając odkryć zasady płynącego z nich urzeczenia”⁴. Śladem *Wieśniaka paryskiego* Aragona (1926) błąkał się André Breton (*Nadja*, 1928), szukając czegoś, „ale nie wiadomo dokładnie czego”⁵. Imponującą listę nazwisk osób włóczących się po Paryżu pozostawił Walter Benjamin, zafascynowany miejską fantasmagorią: „Każdy, kto wkracza do miasta, trafia jakby w sieć snów, w której z dzisiejszą aktywnością splata się najodleglejsza przeszłość. Jeden dom łączy się z innym, nieważne, z jakich pochodzą epok, i w ten sposób powstaje ulica”⁶.

U NAS W WARSZAWIE

Po współczesnej Warszawie też się chodzi, choć chodniki i place zabaw pomiędzy blokami coraz częściej zmieniają się w parkingi. Pędzą zagonieni mieszkańcy, spacerują turyści, a pisarze zapisują swoje wrażenia: „...tęcza ze spalin i słońca, architektura końca, miasto stołeczne Warszawa, państwo, że tak powiem, Polska”⁷. Inspiracją dla konceptualno-urbanistycznego projektu *Transfer* Jarosława Kozakiewicza jest Warszawa jako miasto, w którym polityczna, ekonomiczna i społeczna transformacja po 1989 roku uwidoczniła się jako szczególnie przypadek kultury zatłoczenia. Warszawa to miasto nieustannie poddawane krytyce, miasto wielkich

inwestycji budowlanych, a jednocześnie architektonicznych i urbanistycznych zaniedbań. W centrum wyrastają nowe wieżowce i biurowce, planowana jest rozbudowa jedynej linii metra na osi północ-południe, przejazd samochodem czy autobusem przez miasto w godzinach szczytu przeradza się w wielogodzinne zmagania ze złośliwością pojazdów i ludzi wokół nas, a rowerzyści skarżą się, że zapomniano o ścieżkach rowerowych przy przebudowie głównych arterii.

Wobec modernistycznego mitu *metropolis* i współczesnych, globalnych wizji *megalopolis*, warszawskie problemy nie są odosobnione. Jak wiele innych stolic, Warszawa postrzegana jest zazwyczaj jako miasto „monopolizujące populację”. W klasycznej publikacji Lewisa Mumforda *The City in History*, wzmiankowana jest jedynie, obok Berlina i Kopenhagi, jako miasto, które w XVIII wieku osiągnęło powyżej 100 tysięcy mieszkańców, podczas gdy Moskwa, Wiedeń, Petersburg i Palermo liczyły wówczas 200 tysięcy⁸. Warszawa wymieniana jest również, wraz z Berlinem i Tokio, jako miasto bliskie fizycznej zagłady po II wojnie światowej, w którym zdołano jednak przeprowadzić „szybką rekonstrukcję wraz z wieloma niewielkimi udoskonaleniami lub też znacznymi zmianami funkcji”⁹. Konsekwencją tej rekonstrukcji było m.in. stworzenie „pseudozabytkowego miejskiego rezerwatu”, pozornego historycznego centrum (Stare i Nowe Miasto, Trakt Królewski)¹⁰. Za przykład znacznej zmiany funkcji centrum miasta może zaś posłużyć budowa Pałacu Kultury i Nauki (1952–1955) na nowym Placu Defilad, Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej (1950–1953) – wzorcowego wielkomiejskiego osiedla w duchu realizmu socjalistycznego, czy też budowa monumentalnego Osiedla Za Żelazną Bramą (1965–1972) na ruinach tzw. małego getta. Współczesna Warszawa w dalszym ciągu monopolizuje populację; jest tu najmniejsze bezrobocie, a jednocześnie najwyższe koszty codziennego życia w Polsce. Ostatnio rynek nieruchomości zaobserwował zastój w budownictwie mieszkaniowym, a architekci – „stan absurdałnej dezurbanizacji”¹¹.

„Warszawa to nie są jakieś polityczne konfitury” – pisze jeden z dziennikarzy, komentując przygotowania do wyborów prezydenta miasta – „to ciężki kawałek chleba: niezłatwione sprawy własności ziemi, bałagan komunikacyjny, brak mostów i obwodnicy, brak sensownych planów rozwoju. To istna stajnia Augiasza, do której potrzeba Herkulesa”¹². Inny dziennikarz w tej samej gazecie pociesza, że w rankingu miast z najbardziej uprzejmymi mieszkańcami, przygotowanym przez „Reader’s Digest”, Warszawa zajęła wysoką ósmą pozycję. Mamy nadzieję, że zasłużenie.

FUNKCJA TRANSFEROWA

Transfer – tytuł konceptualno-urbanistycznego projektu Jarosława Kozakiewicza w Pawilonie Polonia – oznacza przeniesienie kogoś czy czegoś w inne miejsce, przemieszczenie ludzi, informacji, pieniędzy, technologii, także przeniesienie rysunku czyli przekalkowanie. „Funkcja transferowa” to pojęcie znane zarówno socjologom (metoda statystyczna), jak i architektom projektującym np. terminale dworca lotniczego.

Inspiracją dla projektu *Transfer* są m.in. historyczne, kulturowe osie przestrzenne Warszawy – zagubione wartości urbanistyczne, takie jak oś saska, stanisławowska czy praska. Skoro miasto można rozpoznać po panującym w nim ruchu, to Jarosław Kozakiewicz proponuje zmianę w funkcjonowaniu sieci komunikacyjnych. Nowa, organiczna sieć transferowa dla Warszawy została częściowo nałożona na istniejące arterie komunikacyjne, a jednocześnie wytycza nowe połączenia i przypomina o historycznych osiach przestrzennych. Sieć transferowa w formie wiaduktów spełnia trzy główne funkcje. Po pierwsze, łączy tereny zielone (np. parki miejskie, lasy podmiejskie), umożliwiając komunikację alternatywną dla pieszych i rowerzystów bez wykorzystania nowoczesnych środków transportu, takich jak samochód, tramwaj czy metro. Po drugie, sieć łączy miejsca o szczególnym znaczeniu dla miasta, tworząc m.in. ścieżkę pamięci prowadzącą

przez historyczne miejsca, ścieżkę sztuki łączącą warszawskie muzea, galerie i teatry, czy ścieżkę rekreacji przechodzącą przez tereny zielone. Po trzecie, sieć umożliwia udroźnienie istniejących tras komunikacyjnych.

W zależności od lokalizacji sieć transferowa przyjmuje trzy różne formy: jako wiadukty otwarte projektowane na wzór parkowych alejek, wiadukty zamknięte – przeszklone, przypominające ogrody zimowe, zachęcające do spaceru po mieście przy niesprzyjającej pogodzie – oraz szlaki piesze naziemne czyli uliczki zamknięte dla ruchu kołowego. Wysokość wiaduktów jest zróżnicowana, w zależności np. od trójki tramwajowych czy okolicznej zabudowy. Od dołu wiadukty odbijają widok miasta i ruchu naziemnego, co daje efekt ich częściowej „dematerializacji”. Ekspozycja w Pawilonie Polonia uwzględnia trzy aspekty projektu: całościowy schemat sieci, model architektoniczny struktury wiaduktu w skali 1: 50 oraz wizualizację wiaduktów na tle kilkunastu wybranych miejsc w Warszawie.

SZTUKA I URBANISTYKA

„Właściwie zawsze działamy w zurbanizowanej przestrzeni, więc urbanistyka coraz bardziej jest sztuką odczytywania kontekstu otoczenia i działania w taki sposób, aby z kulturą w ten kontekst się wpisywać. Jeśli ktoś ma wątpliwości czy zawód urbanisty jest potrzebny to wystarczy popatrzeć na Warszawę. Kakofonia przestrzeni wynika z braku planów, a architekci i inwestorzy szaleją” – komentuje Krzysztof Domaradzki, wiceprezes Towarzystwa Urbanistów Polskich¹⁹.

Jarosław Kozakiewicz nie jest urbanistą, co nie oznacza oczywiście, że nie posiadał sztuki odczytywania kontekstu otoczenia. Studiował rzeźbę w Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie (1981–1985) i w The Cooper Union for the Advancement of Science and Art w Nowym Jorku (1985–1988). Jest autorem architektonicznych projektów, instalacji i scenografii. Projekty artystyczno-architektoniczne Kozakiewicza inspirowane są m.in. współczesną ekologią, genetyką, fizyką, astronomią i dawnymi koncepcjami kosmologicznymi, poszukującymi związków pomiędzy mikro- i makrokosmosem. Dostrzegając analogie pomiędzy ciałem ludzkim a światem naturalnym, Kozakiewicz kwestionuje antropometryczny charakter figury witruwiańskiej jako tradycyjnego paradygmatu architektury. W zamian proponuje paradygmat organiczny, „geometrię wnętrza”, w której przestrzeń wytyczana jest poprzez linie łączące otwory w ludzkim ciele, odpowiadające za funkcje życiowe, takie jak widzenie, słyszenie, oddychanie, odżywianie i rozmnażanie.

Niektóre z projektów Kozakiewicza nawiązują do tradycji architektury ogrodowej, a także do strategii sztuki konceptualnej, land artu oraz architektury utopijnej lat 60. i 70. Przykładem tak różnorodnych inspiracji są m.in. *Pejzaże. Koncepcja Humanistycznej Teorii Układu Słonecznego* (1998–1999) – instalacja składająca się z 10 architektonicznych modeli o kształtach nawiązujących do otworów ciała ludzkiego i symbolizujących planety naszego układu – czy *Wieża miłości* (2004), wizualizacja drapacza chmur zawierającego wielokondygnacyjny park, o bryle wykreślonej według zasady „geometrii wnętrza”.

Od 2002 roku Kozakiewicz realizuje architektoniczny projekt *Centrum Kultury Brok*, zakładający częściowe odtworzenie zrujnowanego XVII-wiecznego pałacu oraz stworzenie międzynarodowego centrum kultury niedaleko Warszawy. W 2004 roku artysta otrzymał wyróżnienie w konkursie na projekt Muzeum Sztuki Współczesnej w Toruniu. Projekt zakładał pokrycie dachu muzeum trawą, tak aby budynek stał się przedłużeniem pobliskiego parku, a płaszczyzna dachu służyła jako taras widokowy, z którego można podziwiać panoramę Starego Miasta.

W 2005 projekt Kozakiewicza zdobył I nagrodę w międzynarodowym konkursie architektonicznym na projekt Parku Pojednania Narodów – Ogrody Europy w Oświęcimiu, położonego w pobliżu Muzeum Auschwitz-Birkenau. Jednym z elementów realizowanego projektu jest *Most duchów* – o formie

przypominającej rozciągniętą wstęgę Möbiusa – łączący muzeum z miastem i parkiem. W 2007 roku zostanie ukończona realizacja *Projektu Mars* – utworzonego z mas ziemi olbrzymiego ucha zawierającego amfiteatr – jako część rekultywacji terenów po kopalniach węgla brunatnego (Jeziro Bärwalder, Boxberg, Niemcy).

W *Projekcie Mars* Kozakiewicz zmierzył się z miejscem zdewastowanym przez produkcję przemysłową, z postindustrialnym krajobrazem dalekim od malowniczości. W tym znaczeniu projekt ten wpisuje się w nurt tzw. ekokrytyki, która uwidoczniła się ostatnio zarówno w działaniach współczesnych architektów i artystów, jak i w akademickim dyskursie. Współczesna architektura coraz częściej oznacza ingerencję w miejscach porzuconych, na ziemi jałowej, w nieczynnych kopalniach, kamieniołomach, fabrykach.

W projekcie Parku Pojednania Narodów Kozakiewicz zmierzył się z miejscem obarczonym „nadmiarem pamięci”, miejscem w pobliżu obozu, w którym dokonano zbrodni ludobójstwa. Organizator konkursu w Oświęcimiu, Fundacja Park Pojednania – Ogrody Europy postawiła przed architektami nietatwe zadanie. W założeniach konkursowych podkreślane jest przede wszystkim symboliczne znaczenie parku jako miejsca, w którym możliwe byłoby pojednanie pamięci i życia codziennego, Muzeum i miasta. Park zaprojektowany przez Jarosława Kozakiewicza podejmuje to symboliczne wyzwanie.

Transfer, czyli sieć wiaduktów dla Warszawy zaprojektowana przez Kozakiewicza, nie jest projektem urbanistycznym do realizacji, raczej próbą wpisania się w konkretną miejską sytuację. To propozycja podejmująca wyzwanie urbanistyczne w mieście „absurdalnej dezurbanizacji”. *Transfer* sugeruje zmianę „środka transportu”, a dzięki temu zmianę naszej perspektywy i sposobu doświadczania miasta, przeniesienie nie tylko z miejsca na miejsce, ale i w czasie.

WIADUKTY, KŁADKI I PASAŻE

Całościowy schemat projektu *Transfer* został ukazany w niewielkiej projekcji, w formie komputerowej wizualizacji, oddającej szczególnie charakter miejskiego „organizmu”. Sieć projektowanych wiaduktów symbolicznie nakłada się na funkcjonujące w rzeczywistości sieci miejskie Warszawy: trasy komunikacyjne (autobusowe, tramwajowe, kolejowe, metro), linie energetyczne, telefoniczne, wodociągi i gazociągi. Do istniejących już tras, linii i powiązań spełniających różne zadania dodany zostaje jeszcze jeden obieg, jakby wspomagający funkcjonowanie organizmu.

Jarosław Kozakiewicz mówi o nowej sieci jako o rodzaju protezy nałożonej na miasto. Skoro zatłoczenie miasta uniemożliwia wytyczenie szerszych chodników, ścieżek dla rowerzystów, alei parkowych, odizolowanie się od ruchu samochodowego, to być może jedynym rozwiązaniem jest wzniesienie się ponad poziom ulicy. W projekcie *Transfer* nie chodzi jednak o rozwiązanie kompromisowe: jest to raczej działanie krytyczne, przekorne wobec nowoczesnych założeń urbanistycznych. Wiadukty nie służą zazwyczaj pieszym, umożliwiają przeprowadzenie przez miasto sieci kolejowej czy zwiększenie przepustowości ulic przeznaczonych do ruchu samochodowego, np. poprzez eliminację skrzyżowań naziemnych.

Chodzenie po mieście nie powinno się wiązać z nieustannym poczuciem niebezpieczeństwa, pojawiającym się kiedy tylko piesi usiłują włączyć się do ruchu: „Spacerujący człowiek nie powinien przejmować się grożącymi mu niebezpieczeństwami bądź regułami życia miejskiego. Jeśli przychodzi mu do głowy jakaś zabawna myśl, jeśli wzrok jego pada na jakiś ciekawy sklepik, w sposób całkiem naturalny pragnie on przejść przez ulicę bez narażania się na niebezpieczeństwa, jakich nasi przodkowie nawet nie podejrzewali”¹⁴. A jednak zalecane niegdyś przez modernistycznych urbanistów kładki dla pieszych to rozwiązanie wynikające nie tyle z troski o przechodnia (w Warszawie trudno wejść na nie osobom starszym, niepełnosprawnym czy matce z dzieckiem w wózku), co przede wszystkim umożliwiające płynność ruchu

samochodowego. Z praktyki codziennego życia mieszkańców wielkich miast wiemy, że przechodnie, którym się śpieszy, i tak przebiegają nieprzepisowo przez szeroką i ruchliwą arterię.

Przekorność projektu *Transfer* wobec nowoczesnych urbanistycznych strategii polega również na tym, że wyraźnie faworyzuje on chodzenie, włóczenie się po mieście, ruch pieszy, który nie jest wstydliwie sprowadzony do podziemi. Przejścia podziemne – budowane podobnie jak kładki dla pieszych w imię bezpieczeństwa ruchu na drogach – oznaczają, że pogodziliśmy się ze wszechwładnym panowaniem samochodu. Wielbiąc paryskie pasażerki nad ziemią, Walter Benjamin jakby dla kontrastu zbiera materiały o podziemnym życiu miasta: „Kanały: Paryż [...] nazywał je Cuchnącą Dziurą. [...] Cuchnąca Dziura była równie odrażająca dla higieny jak i dla legendy. Straszdyła wylęgły się po smrodliwym sklepieniu ścieku Mouffetard”¹⁵. Miasto jest doświadczane wszystkimi zmysłami, choć wspomniany już włóczęga z Lizbony Fernando Pessoa, uważał, że wzrok i słuch to jedyne rzeczy szlachetne, a pozostałe zmysły są plebejskie i cielesne. W przypadku życia miasta zmysł węchu okazuje się jednak istotny; wiedzą o tym dobrze przechodnie, którzy błądzą w podziemiach Dworca Centralnego, czy w przejściach pod Rondem Dmowskiego, gdzie zbiegają się dwie główne arterie komunikacyjne Warszawy: Aleje Jerozolimskie i ulica Marszałkowska.

CZŁOWIEK I JEGO SAMOCHÓD

„Chcemy opiewać człowieka dzierzącego kierownicę” – deklarował poeta, Filippo Tommaso Marinetti w słynnym *Manifestie futuryzmu* z 1909 roku. „Samochód wyścigowy ze swoim pudłem zdobnym w wielkie rury podobne do węzów o ognistym oddechu [...] ryczący samochód, który zdaje się pędzić po taśmie karabinu maszynowego, jest piękniejszy od Nike z *Samotraki*”¹⁶. Futurystyczna apologia samochodu odnalazła kontynuację w wizji nowej architektury Le Corbusiera. W *Vers une architecture* (1923) architekt poświęcił rozdział zestawieniu klasycznych proporcji Partenonu z nowoczesnym pięknem samochodu.

W uwagach dotyczących urbanistyki Sigfried Giedion stwierdza, że podstawą projektowania miasta jest koncepcja życia i zaraz wspomina o współczesnym ruchu kołowym. Nieprzypadkowo więc Giedion oddaje się rozważaniom o amerykańskiej koncepcji *parkway*, alei parkowej przeznaczonej przede wszystkim dla ruchu kołowego, która „humanizuje” pojęcie autostrady: „Tylko przy kierownicy samochodu można naprawdę odczuć, co daje *parkway* – uwolnienie od nieoczekiwanych sygnałów świetlnych i skrzyżowań, oraz swobodę nieprzerwanego ruchu. [...] Kierowca ma tutaj możliwość pełnego wyżycia się, a maszyna – pełną swobodę”¹⁷.

W *Delirious New York* (1978) – apologii kultury zatłoczenia Rema Koolhaasa, odnajdujemy futurystyczne wizerunki miasta, w których horyzont jest zdominowany przez drapacze chmur oraz mosty i wiadukty jako połączenia pomiędzy wysokościami¹⁸. Przechodnie patrzą na miasto przyszłości z wiaduktów i kładek, w dole mkną samochody, w górze lecą samoloty. Konsekwencją nowoczesnego mariażu miasta i maszyny jest więc pięcie się w górę, wertykalizm, doświadczenie wysokości i szybkości. Do takiego obrazu nowoczesnego miasta przekonały nas również produkcje filmowe, takie jak *Metropolis* Fritza Langa, *Łowca androidów* Ridleya Scotta, czy *Piąty element* Luca Bessona.

Projekt *Transfer* Jarosława Kozakiewicza nie jest apologią miasta w wieku maszyny. W przeciwieństwie do futurystów i innych modernistów artysta chce opiewać człowieka chodzącego po mieście, co najwyżej dzierzącego kierownicę roweru. Uniesiona nad ziemią sieć wiaduktów przeznaczona dla pieszych i rowerzystów zakłada zmianę rytmu ruchu w mieście, ale nie gloryfikację przyśpieszenia tempa codziennego życia. Wolniej, szybciej to pojęcia czasowo względne w kontekście współczesnej kultury zatłoczenia. Kozakiewicz, przemierzający się po Warszawie zarówno samochodem jak i pieszo, jest przekonany, że szybciej i zdrowiej pokonuje się odległości w mieście chodząc, a nie stojąc w gigantycznym korku. Co więcej,

idąc z pracy do domu i z powrotem, poddajemy się innym wrażeniom; możemy spojrzeć na miasto nie tylko jako jego sfrustrowani mieszkańcy, ale również jako zrelaksowani, spacerujący po nieznanym mieście turyści. Nowa transferowa sieć wiaduktów dla pieszych i rowerzystów zmienia więc nasz punkt widzenia na miasto jako miejsce codziennych doświadczeń.

Jak zauważa Michel de Certeau w *The Practice of Everyday Life*, we współczesnych Atenach środki masowego transportu nazywane są *metaphorai*¹⁹. Aby dojechać do pracy czy wrócić do domu, mieszkańcy miasta korzystają z „metafor”, „przenośni” – czyli z autobusu, samochodu, metra. Projekt *Transfer* Jarosława Kozakiewicza zawiera zarówno krytykę konkretnej sytuacji, postuluje oddzielenie się od zatłoczonego miasta, jak i zachowuje wieloznaczność metafory. Pozwala na „przeniesienie” przechodniów w inny wymiar miejskiego życia.

CUD DROGI

Główną częścią ekspozycji w Pawilonie Polonia jest projekcja filmowa o rozmiarach ok. 14 x 4 m – panoramiczna wizualizacja wiaduktów na tle kilkunastu wybranych miejsc w Warszawie. Niektóre z ujęć ukazują wiadukty z boku, inne mają wywołać wrażenie, że przechadzamy się wewnątrz, oglądając miasto z wysokości około 7 metrów, ponad trakcjami tramwajowymi. Miasto staje się więc szczególnym przedmiotem obserwacji; ta sytuacja przypomina nieco popularne w XIX wieku panoramy, kiedy to widz patrzył z podwyższonej platformy na miasta namalowane na cylindrycznej ścianie. Paryż, Tulon, Rzym, Neapol, Amsterdam, Tylża, Wagram, Calais, Antwerpia, Londyn, Florencja, Jerozolima, Ateny – to panoramy miast pędzla Pierre'a Prévosta, które wymienia Walter Benjamin w swoich *Pasażach*²⁰. W technicznym znaczeniu projekt *Transfer* nie jest XIX-wieczną panoramą, a jednak umożliwia zmianę wizualnego doświadczenia miasta²¹. Co więcej, izolując przechodniów od ruchu samochodowego, wiadukty dają możliwość wyciszenia, odgradzają nas od hałasu i spalin.

Transfer poprzedził pomysł przekrycia jednej z głównych arterii Warszawy, ulicy Marszałkowskiej, rodzajem tunelu porośniętego trawą. Ruch uliczny zostałby schowany w tunel, tak więc w zatłoczonym centrum miasta można byłoby poczuć się jak w miejskim parku: przejść przez centrum, nie stykając się z samochodami, zatrzymać się, rozłożyć na trawie koc i odpocząć w upalny dzień. Pierwotny pomysł ukrycia ruchu kołowego pod murawą przerodził się w koncepcję połączenia siecią wiaduktów terenów zielonych w mieście. Ogrody „wiernie odbijają rozległe krainy sentymentalnych wzruszeń, gdzie plenią się dzikie sny mieszczan” – wzdychał Louis Aragon w czasie wyprawy do paryskiego parku Buttes Chaumont²².

Animacja filmowa z fragmentami wiaduktów, prezentowana w Pawilonie Polonia, ukazuje między innymi ścieżkę rekreacji łączącą wybrane tereny zielone w mieście. Podążamy śladem wiaduktów, rozpoczynając od prawobrzeżnej Warszawy: z Łasku Bródnowskiego przechodzimy obok Parku Praskiego i ogrodu zoologicznego, gdzie z wysokości wiaduktu możemy spojrzeć prosto w oczy żyrafom. Wiadukt prowadzi dalej przez Wisłę, na zachód w stronę Parku Leśnego Bemowo. W centrum mijamy Ogród Saski, stanowiący niegdyś część barokowej osi urbanistycznej i skręcamy na południe miasta, na Pola Mokotowskie. Stamtąd powracamy na wschód, Pragę, do dumy międzywojennej Warszawy – malowniczego Parku Skaryszewskiego.

Innym wariantem przechadzki wiaduktami pokazanym na filmie jest ścieżka pamięci – przypominająca o przeszłości miasta, zburzonych kamienicach, ulicach i dzielnicach, które utraciły dawne znaczenie komunikacyjne i historyczne. Na jednym z ujęć zobaczymy typowo turystyczne miejsce czyli plac Zamkowy wraz z pseudozabytkowym Zamkiem Królewskim w tle. Podążymy dalej w stronę placu Bankowego,

zdominowanego przez twórczość architekta doby klasycyzmu, Antonio Corazziego. Spoglądając w niewielką ulicę Orlą, ujrzemy otwierającą się przed nami niespodziewaną perspektywę na oddaloną sylwetkę Pałacu Kultury i Nauki. Wiadukt poprowadzi nas w stronę dzielnicy Mirów, na pokrytą brukiem ulicę Chłodną, gdzie w czasie II wojny światowej przebiegała kładka łącząca „małe” i „duże” getto. Powrócimy do Hali Mirowskiej, jednej z najpiękniejszych hal targowych Warszawy końca XIX wieku i na dawny plac Żelaznej Bramy. Stamtąd zobaczymy w perspektywie ulicy Ogród Saski, jak gdyby wizualnie wytyczając dawną oś urbanistyczną.

Film ukazuje również architektoniczne i urbanistyczne kontrasty Warszawy, prowadząc nas zarówno przez zatłoczone centrum, jak i przez nieturystyczne dzielnice o chaotycznej zabudowie. Z wiaduktów zobaczymy więc między innymi socrealistyczną Marszałkowską, Dzielnicę Mieszkaniową, fragmenty modernistycznej Ściany Wschodniej (1958–1968), niegdyś najwyższe budynki mieszkalne stolicy, a także efekty architektonicznej transformacji po 1989 roku czyli warszawski „Manhattan” – wysokościowce w pobliżu Dworca Centralnego i Ronda ONZ. Obecne szaleństwo inwestorów w centrum można porównać z „dezurbanizacją” na obrzeżach miasta, zdominowanych przez smutne blokowiska z lat 70.

Wiadukty nie mają jednak na celu przekształcenia miasta w interesującą turystyczną widokówkę. Jako alternatywna sieć transferowa mają służyć przede wszystkim mieszkańcom, umożliwić przemieszczanie się bez kolizji z ruchem samochodowym, zachęcić do praktyki życia codziennego, czyli chodzenia po mieście, w którym mieszkamy. W słynnym eseju *Most i drzwi* Georg Simmel opisuje pewien architektoniczny fenomen: „Budowa dróg jest osiągnięciem specyficznie ludzkim; zwierzę również [...] pokonuje jakiś dystans, ale jego koniec i początek pozostają niepołączone, nie następuje cud drogi, polegający na tym, że ruch krystalizuje się w stałym kształcie, tak że kształt wynika z ruchu, a ruch wnika w kształt”²⁹. *Transfer* Jarosława Kozakiewicza, czyli sieć wiaduktów wytyczająca nowe, nieoczekiwane połączenia jest ujęciem miejskiego ruchu w określony kształt, próbą ujawnienia cudu drogi.

-
- 1 Robert Musil, *Człowiek bez właściwości*, przeł. Krzysztof Radziwiłł, Kazimierz Truchanowski, Janina Zeltzer, PIW, Warszawa 2002, t. 1, s. 8–9.
 - 2 Edgar Allan Poe, *Człowiek tłumu* [w:] idem, *Opowiadania*, t.1, przeł. Stanisław Wyrzykowski, Czytelnik, Warszawa 1956, s. 190.
 - 3 Fernando Pessoa, *Księga niepokoju napisana przez Bernarda Soaresa*, przeł. Janina Z. Kławe, Czytelnik, Warszawa 2004, s. 177.
 - 4 Louis Aragon, *Wieśniak paryski*, przeł. Artur Międzyrżecki, PIW, Warszawa 1971, s. 104.
 - 5 Zob. Fernando Magallanes, *Landscape surrealism* [w:] *Surrealism and Architecture* [red.] Thomas Mical, Routledge, London, New York, 2005, s. 222.
 - 6 Ferdinand Lion, *Geschichte biologisch gesehen*, Zürich, Leipzig, 1935. Cyt. za: Walter Benjamin, *Pasaże*, przeł. Ireneusz Kania, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2005, s. 480–481 [M 9, 4].
 - 7 Dorota Masłowska, *Paw królowej*, Lampa i Iskra Boża, Warszawa 2005, s. 45.
 - 8 Lewis Mumford, *The City in History. Its Origins, Its Transformation, and Its Prospects*, Penguin Books, Harmondsworth 1966, s. 407.
 - 9 Ibidem, s. 599.
 - 10 Zob. Marta Leśniakowska, *Architektura w Warszawie 1945–1965*, Arkada Pracownia Historii Sztuki, Warszawa 2003, s. 3.
 - 11 Grzegorz Stiasny, *Centrum wzdłuż ulicy*, „Architektura-Murator”, 2001 nr 5, s. 42.
 - 12 Grzegorz Miecugow, *Warszawa to nie są polityczne konfitury*, „Dziennik”, 24–25.06.2006, s. 4.
 - 13 Izba Urbanistów. Rozmowa Joanny Sziperling z Krzysztofem Domaradzkiem, „Architektura-Murator”, 2001 nr 10, s. 66–67.
 - 14 Edmond Jaloux, *Le dernier flâneur*, „Le Temps”, 22 maja 1936. Cyt. za: W. Benjamin, op. cit., s. 481 [M 9 a, 3].
 - 15 Wiktor Hugo, *Nędznicy*, przeł. Krystyna Byczewska. Cyt. za: W. Benjamin, op. cit., s. 457 [L 3 a, 4].
 - 16 Filippo Tommaso Marinetti, *Manifest futuryzmu* (1909) [w:] *Artyści o sztuce. Od van Gogha do Picassa*, red. Elżbieta Grabska, Hanna Morawska, PWN, Warszawa 1969, s. 142–143.
 - 17 Sigfried Giedion, *Przestrzeń, czas i architektura. Narodziny nowej tradycji*, przeł. Jerzy Olkiewicz, PWN, Warszawa 1968, s. 798.
 - 18 Rem Koolhaas, *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, The Monacelli Press, New York 1994, s. 84, 124.
 - 19 Michel de Certeau, *The Practice of Everyday Life*, przeł. Steven Rendall, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London 1988, s. 115.
 - 20 W. Benjamin, op. cit., s. 577.
 - 21 Zob. Christine M. Boyer, *The City of Collective Memory: Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*, The MIT Press, Cambridge, Mass., London 1994.
 - 22 L. Aragon, op. cit., s. 109.
 - 23 Georg Simmel, *Most i drzewi*, [w:] idem, *Most i drzewi. Wybór esejów*, przeł. Małgorzata Łukasiewicz, Oficyna Naukowa, Warszawa 2006, s. 249.