

# Wojciech Tomasiak

---

"Modernizowanie miasta : zarys problematyki urbanistycznej w nowoczesnej literaturze polskiej",  
Elżbieta Rybicka, red. nauk. Ryszard Nycz, Kraków 2003 : [recenzja]

---

Pamiętnik Literacki : czasopismo kwartalne poświęcone historii i krytyce literatury polskiej 97/1, 252-260

---

2006

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

tekstu Tadeusza Szulca<sup>6</sup>. Tak więc w momencie, gdy w Ameryce i na zachodzie Europy powstaje wiele ciekawych i zaawansowanych analiz utworów literackich rozpatrywanych pod względem ich muzyczności, w Polsce wciąż dyskutuje się nad tym, czy podejmować takie badania, czy nie. Druga część książki dowodzi, na szczęście, że pewna opieszałość została przezwyciężona i że zastosowanie metod interdyscyplinarnych może prowadzić do nieoczekiwanych interesujących rezultatów, a przede wszystkim odkrywać te pokłady dzieła literackiego, które dotąd pozostawały dla czytelnika zamknięte.

Wybór tekstów dokonany przez Hejmeja pokazuje różnorodność ujęć tytułowego zagadnienia, pozwala się zorientować w rozległej mapie pomysłów. Może tylko zabrakło niektórych tekstów Michała Głowińskiego, jak np. *Słowo i pieśń* – eseju kluczowego dla zrozumienia poezji Leśmiana, gdzie objaśniona zostaje Leśmianowska koncepcja poezji, szukającej swych prapoczątków w pieśni. Z żalem zauważam też pominięcie tekstów Bohdana Pocięja, takich jak np. *Literacka ekspresja językowa a wiedza o muzyce czy Muzyczność i metafizyka w prozie Iwaszkiewicza*, które świadczą o niebywałej kulturze literackiej, muzycznej i filozoficznej autora, równocześnie prezentują wysoki poziom konkretności oraz precyzji w formułowaniu wniosków.

Antologia Hejmeja realizuje wytyczone przez niego cele, czyli przedstawia zarys enkław problemowych zagadnienia „muzyka w literaturze”. Pokazuje, że badania interdyscyplinarne mają sens i że na osoby chcące zająć się tą problematyką czeka jeszcze wiele zadań i interesujących kwestii, które należałoby rozwinąć. Antologia jest też szalenie potrzebna w znaczeniu ściśle utylitarnym, gdyż zbiera teksty rozproszone w licznych książkach i czasopismach w jedną całość. Trzeba dodać, że jest to pierwsza powojenna polska antologia, która w tak wyczerpujący sposób opracowuje zagadnienie muzyki w literaturze. Warto przypomnieć również inną pozycję, którą także zawdzięczamy Andrzejowi Hejmejowi – *Muzyczność dzieła literackiego*, wydaną we Wrocławiu w 2001 roku, która nie jest kompilacją zebranych tekstów, ale stanowi wykład własnej teorii autora\*.

Anna Szlagowska

Elżbieta Rybicka, MODERNIZOWANIE MIASTA. ZARYS PROBLEMATYKI URBANISTYCZNEJ W NOWOCZESNEJ LITERATURZE POLSKIEJ. (Redaktor naukowy: Ryszard Nycz). Kraków (2003). Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych „Universitas”, ss. 342, 6 nlb. „Horyzonty Nowoczesności”. [T.] 27. Komitet redakcyjny: Michał Paweł Markowski, Ryszard Nycz (przewodniczący), Małgorzata Sugiera.

Książkę Elżbiety Rybickiej *Modernizowanie miasta* opublikowało wydawnictwo „Universitas” w serii, której wcześniejsze pozycje (ponad 20) zdołały ukształtować czytelnika, jakiego – ze względu na poziom oczekiwań – wypada nazwać wysoko wymagającym. „Horyzonty Nowoczesności” przybliżyły polskiemu odbiorcy znaczną część tego, co składa się na klasykę dzisiejszego dyskursu humanistycznego. Otrzymaliśmy pozycje, które wytyczają kierunki dzisiejszej refleksji zarówno nad „nowoczesnością”, jak i nad tym, co coraz powszechniej identyfikuje się z pomocą słowa „ponowoczesność”. Serię, o jakiej mowa, budują wszakże nie tylko prace klasyczne. Są tu też książki, dla których sąsiedztwo klasyki to rodzaj listu gwarancyjnego, sygnału oznaczającego, iż ma się do czynienia ze szczególnie oryginalnym i inspirującym wkładem w dyskusję o problemach nowoczesności. Nie ulega dla mnie wątpliwości, iż redaktorzy serii takie listy wystawiają z największą

<sup>6</sup> Chodzi o książkę T. Szulca *Muzyka w dziele literackim* (Warszawa 1937).

\* *Od Redakcji*: Książka ta jest omawiana w niniejszym zeszycie.

ostrożnością i po głębokim namyśle. Dowodzi tego również przypadek Rybickiej: jej książka wybitnie zasługuje bowiem na to, by znaleźć się w serii, która – wedle zamierzeń redaktorów – ma zbierać głosy o nowoczesności istotne i warte dalszego namysłu. *Modernizowanie miasta* usatysfakcjonuje czytelników wymagających i najbardziej wybrednych.

Książka Rybickiej to praca ważna w podwójnym znaczeniu. Po pierwsze dlatego, że twórczo wpisuje się w tendencje myślowe, które od jakiegoś czasu zadomowiły się w polskiej (i nie tylko) refleksji nad problematyką urbanistyczną w literaturze; po drugie dlatego, że wskazuje na istotne pokrewieństwo pytań, jakie do tej pory w rodzimych badaniach nad modernizmem stawiane były niezależnie od siebie. Przy wstępnej ocenie pracy Rybickiej – prócz słowa „ważna” – ciśnie się na usta jeszcze jedno słowo: atrakcyjna. Książka po prostu przyciąga. Jej lektura daje ten typ przyjemności, jakiego dostarcza kontakt z badaczem mającym nie tylko wiele do powiedzenia, ale nadto – dbającym o porządek wywodu (brawa za *Indeks rzeczowy!*) i zatroskanym o estetykę języka.

Wywód autorki charakteryzuje się wyraźnie zarysowanym i jasno sformułowanym punktem wyjścia. Książka, czytamy w pierwszym zdaniu *Wprowadzenia*, ma być opisem relacji między miastem a literaturą – tak jak kształtowała się ona w Polsce w końcu XIX wieku i w pierwszych trzech dekadach następnego stulecia. Zadanie to wyraża autorka także inaczej, pytając, jak się ma „modernizm” (rozumiany jako formacja artystyczna) do „modernizacji” (pojmowanej jako proces przekształceń cywilizacyjnych), a dalej: w jaki sposób oba te zjawiska wzajemnie na siebie oddziałują, w końcu zaś – jaki element umożliwia „cyrkulację między tekstowym a pozatekstowym wymiarem miasta” (s. 12). Trzecia (obok modernizmu i modernizacji) i najważniejsza kategoria, którą uruchamia w swym opisie Rybicka, odnosi się właśnie do ogniwa pośredniczącego między „nowoczesnością” w rozumieniu artystycznym i w cywilizacyjnym. Jest nim „doświadczenie nowoczesności”.

Tu miejsce, by w paru zdaniach skomentować tytuł. Może on mylić i myli, gdy pominiemy się podtytuł lub – gdy tytuł rozumieć się chce dosłownie, do czego formuła „modernizowanie miasta” zdaje się namawiać. Tytułowe unowocześnianie ujmuje autorka szeroko: jako proces, który dotyka tkankę miejską nie tylko bezpośrednio (przez zmiany, jakie dokonują się w opisywanym okresie w sferze architektury, technologii, ekonomii czy stosunków społecznych), ale też pośrednio – poprzez „rewolucję percepcyjną” i formujący się na przełomie wieków XIX i XX „mit urbanistyczny”. W tworzeniu tego mitu uczestniczy aktywnie literatura, ale – jak podkreśla Rybicka – nie tylko ona. Mit urbanistyczny powoływany jest bowiem także przez przekazy o charakterze nieartystycznym, wśród których szczególnie miejsce zajmują projekty urbanistów. I właśnie projekty urbanistyczne, o jakich mowa w ostatnim rozdziale książki, najdobitniej pokazują, że „modernizowanie” ma swój aspekt tekstowy, że unowocześniać miasta można także (a niekiedy – tylko) na papierze i że każda wizja urbanisty rzutuje na sposób postrzegania i rozumienia tego, co chce on zastąpić lub zmienić. Tytułową formułę każe zatem autorka czytać tak, by „modernizowanie” odnosiło się również do sfery świadomości, by oznaczało nie tylko nowoczesność postrzeganą, ale też – można tak rzec – postrzegającą. „Modernizacja” – przekonuje Rybicka – w równym stopniu co przedmiotu (czyli miasta) tyczy bowiem podmiotu postrzegającego i przeżywającego („doświadczającego”). Miasto z przełomu wieków XIX i XX modernizowane jest m.in. przez mit, ten zaś współtworzą teksty (w tym – przekazy literackie). Teksty modernistyczne dokumentują nowoczesność zarówno samego miasta, jak i postrzegającego to miasto podmiotu. Co znaczy jednak nowoczesny podmiot? Jak wygląda doświadczenie (przeżycie) nowoczesnego miasta? Czym jest świadomość epoki industrialnej? I na koniec: czy modernizm da się zredukować do problematyki urbanistycznej? Do pytań tych będę powracał.

Książka Rybickiej rozwija się czterowątkowo. Każdy z czterech wątków rekonstruuje inną poetykę, która w modernizmie (rozumianym – wypada przypomnieć – szeroko) chciała udźwignąć na sobie ciężar „doświadczenia nowoczesności”. Rybicka bardzo zdecydowa-

nie i konsekwentnie odcina się od takich ujęć badawczych, gdzie problematykę urbanistyczną rozważa się w trybie refleksji nad tematem i gdzie opis układu tekst–miasto sprowadza się do pytań o sposoby przedstawienia jednego w drugim. Ujęcia te pozostawiają na uboczu znaczną część piśmiennictwa modernistycznego, w której miejskość to sprawa nie tematu czy technik obrazowania, lecz – z grubsza biorąc – formy i kontekstu. Jeśli bowiem przyjąć, iż jedną z konstytutywnych cech, jakie składają się na pojęcie nowoczesności, jest specjalizacja (w różnych dziedzinach ludzkiej aktywności), i jeśli zgodzimy się (a nie ma tu poważniejszych przeciwwskazań), że odpowiednik tendencji specjalizacyjnych stanowi w porządku zjawisk artystycznych autonomia dzieła (eksperymentatorstwo warsztatowe, „samozwrotność” przekazu, skupienie na tworzywie), to przejawy modernizowania literatury widzieć trzeba przede wszystkim tam, gdzie w warstwie przedstawieniowej utworów nie ma skrawka pejzażu miejskiego, bo po prostu nie ma żadnego „przedstawiania”. Istnieje więc taka oto sytuacja: uwikłanie literatury w procesy modernizacyjne zaświadczone może być (i najczęściej bywa) przez odchodzenie od zasady mimesizmu; nowoczesność tekstów modernistycznych jest pochodną swoistego przeżycia wielkomijskości. Miasto stanowi zwornik rozmaitych tekstów modernizmu, bo dają się one odczytywać (i Rybicka taką lekturę proponuje) jako rozmaite językowe utrwalenia tego przeżycia („doświadczenia nowoczesności”). Pole możliwości w tym zakresie jest rozległe. Autorka pisze: „między modernolatrią i antycywilizacjonizmem, zaangażowaniem i eskapizmem, rozciąga się szerokie spektrum odpowiedzi niejednoznacznych, ambiwalentnych, niekoniecznie łączących się ze skrajnymi waloryzacjami” (s. 21). Powtórzę: Rybicka analizuje problematykę urbanistyczną w aspekcie „doświadczenia nowoczesności”, a więc – *de facto* – od strony podmiotu, bo tylko jemu można doświadczenie przypisać. Rozróżnienie czterech poetyk angażujących się w relację tekst–miasto (parabolicznej, percepcyjnej, konstruktywistycznej i dokumentu społecznego) jest więc zarazem typologią układu podmiot–przedmiot, a w ostatecznym rachunku – charakterystyką nowoczesnej podmiotowości.

Spośród opisanych przez Rybicką czterech sposobów przejawiania się problematyki urbanistycznej szczególny status należy się – jak sądzę – poetyce percepcyjnej. Z dwu powodów. Po pierwsze dlatego, iż przenika ona do innych trybów (parabolizmu, konstruktywizmu, dokumentu społecznego), stając się ich niezbywalną częścią. Po drugie, kategoria percepcji najściślej przylega do pojęcia przeżycia („doświadczenia”), najwyraźniej zatem wskazuje na podmiot. O tym ostatnim można powiedzieć za Rybicką, iż w końcu XIX wieku ulega rewolucyjnym przeobrażeniom. Staje się – jak miasto – nowoczesny.

Rewolucję w dziedzinie podmiotu łączy autorka z kilkoma ważnymi transformacjami. Jest to więc zmiana punktu widzenia, który z zewnętrznego (dającego obraz miasta z ptasiej perspektywy) staje się wewnętrznym (co oznacza przyjęcie perspektywy niespiesznego przechodnia lub członka rozgorączkowanego tłumu). Zewnętrzny punkt widzenia to, jak pisze Rybicka, ważny rys tradycyjnego realizmu, podczas gdy wewnętrzny jest składową nowoczesnej poetyki percepcyjnej (zob. s. 109). Za uwewnętrznieniem perspektywy idą – zgódźmy się z autorką – inne ważne zmiany. Realistyczny narrator jest podmiotem, którego aktywność poznawczą monopolizują widzenie i słyszenie. Podmiot modernistyczny nie tylko widzi i słyszy, ale też czuje. Ma ciało, które – poprzez wrażenia dotykowe – nawiązuje ze światem kontakt najdosłowniej bezpośredni. „Rekorporalizacja widzenia” to konstytutywna właściwość nowej (nowoczesnej) perspektywy. Inną jej właściwością jest ruch. W przypadku podmiotu modernistycznego niezręcznie byłoby mówić o ruchomym punkcie widzenia, bo jest to raczej ruchoma bryła (o własnych parametrach przestrzennych) czy – mówiąc prościej – ciało przeciskające się przez kolorowy, hałaśliwy tłum i bombardowane w każdej chwili tysiącem bodźców. Podmiot stwarzany przez „rewolucję percepcyjną” to ktoś wystawiony na miejskie *sensorium*, ktoś, kto usiłuje sprostać „ciśnieniu” wielkiego miasta. To nie tylko widz, ale i aktor miejskiego przedstawienia. Podmiot,

który w scenerii ulicy staje się częścią ciała zbiorowego. Przypomnieć warto, że właśnie u schyłku XIX wieku, w efekcie swoistego przyspieszenia cywilizacyjnego, rodzi się takie ciało zbiorowe, którym może być nie tylko tłum (ze swoją własną psychologią), ale też – wspólnota zamieszkująca metropolię, warstwa lub grupa społeczna, naród. W ostatnim rozdziale pracy Rybicka wraca do konsekwencji „rewolucji percepcyjnej” (i rewolucji, która dotyka podmiot). Pisze mianowicie o projektach architektonicznych, którym patronuje myśl, iż organizm miejski (jako przestrzeń i jako układ społeczny) jest „chory” i że urbanistyka powołana została po to, by podjąć działania sanacyjne. Mówienie o „chorobie” miasta (a warto przypomnieć, że wiek totalitaryzmów zakres stosowalności tej metafory wybitnie powiększył) to konsekwencja zmian, jakim uległo pojęcie podmiotu.

Wróć teraz do kwestii, jaką poruszyłem pytając o świadomość epoki industrialnej. I ponownie przywołam formułę tytułową, by zająć się tym razem jej drugim członem – „miastem”. Książka Rybickiej, której myślowe rusztowanie usiłowałem odsłonić, to – jak powiedziałem – rzecz warta głębszej analizy. Do analizy takiej zaprasza tytuł i wielokrotnie powtarzane we *Wprowadzeniu* (ale też dalej) stwierdzenie, że miasto stanowiło *pars pro toto* procesu modernizacyjnego, że literatura nowoczesna przynosiła (mówiąc słowami E. Timmsa, zob. s. 10) „odpowiedź na wyzwanie miasta”. Pozwolę sobie teraz na dygresję osobistą. Tak się złożyło, że książkę Rybickiej czytałem równoległe z inną. Idzie o pracę Iana Cartera *Railways and Culture in Britain. The Epitome of Modernity* (2001). Taka przeplatanka lekturowa (polsko-nowozelandzka) sprawiła, że zacząłem przypominać sobie inne publikacje, gdzie spotkałem się z podobnym do Carterowskiego podejściem do nowoczesności, tj. gdzie rolę najważniejszego doświadczenia kulturowego dla całej formacji modernistycznej (od połowy XIX w. do połowy XX w.) przypisuje się podróży waniu pociągami<sup>1</sup>. Do czego zmierzam?

Zmierzam do postawienia tezy, iż refleksja nad nowoczesnością biegnie dwutorowo, w oparciu o dwa założenia, z których jedno akcentuje długi zaciągnięte przez formację modernistyczną w mieście, drugie mówi o takich zadłużeniach w stosunku do kolei. Z jednej strony brzmią głosy tych, w których opinii esencją nowoczesności jest miasto (zwłaszcza wielkie), z przeciwnej strony – tych, dla których tę esencjonalność prezentuje kolej. Nie twierdzę, oczywiście, że „urbanistyczne” i „kolejowe” interpretacje nowoczesności rozwijają się niezależnie. Myślę wszakże o tym, iż to, która opcja dominuje, związane jest z tradycją badawczą i że w polskiej tradycji badawczej „kolejowe” ujęcie nowoczesności nie zdołało się dotąd ukształtować<sup>2</sup>. A „kolejowe” i „urbanistyczne” spojrzenie na nowoczesność wydają mi się względem siebie komplementarne – w takim samym mniej więcej stopniu jak kategorie czasu i przestrzeni. Zwracam uwagę na porządek, w jakim te katego-

<sup>1</sup> W kolejności wydawania byłyby to: L. Marx, *The Machine in the Garden. Technology & the Pastoral Ideal in America* (1964). – H. Sussman, *Victorians and the Machine. The Literary Response to Technology* (1968). – W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnenreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (1977; książka zawdzięcza sukces angielskiemu przekładowi z 1979: *The Railway Journey. Trains and Travel in the Nineteenth Century*, a zwłaszcza amerykańskiej edycji z 1987, z podtytułem: *The Industrialisation of Time & Space in the 19<sup>th</sup> Century*). – N. Faith, *The World the Railways Made* (1984). – M. Freeman, *Railways and Victorian Imagination* (1999). Do tej listy mógłbym dodać wnikliwe studium o wpływie kolei na przeobrażenia wiktoriańskiej Anglii (J. Simmons, *The Victorian Railway*, 1991), monografię stacji kolejowej (J. Richard, J. MacKenzie, *The Railway Station. A Social History*, 1986; S. Parissien, *Station to Station*, 1997), studia o rozkładach jazdy i biletach (M. I. Bray, *Railway Tickets. Timetables & Handbills*, 1991; B. S. Lomazzi, *Railroad Timetables, Brochures & Posters. A History and Guide for Collectors*, 1995) i dziesiątki artykułów...

<sup>2</sup> Byłbym niesprawiedliwy, gdybym nie wspomniał w tym miejscu o pionierskim tomie: *Szybko i szybko. Eseje o pośpiechu w kulturze*. Red. D. Siwicka, M. Bieńczyk, A. Nawarecki. Warszawa 1996.

rie wymienilem. Doświadczenie czasu jest chyba prymarnie względem przeżycia przestrzeni, skoro językowy uzus tę hierarchię utrwała (nie mówi się nigdy „przestrzenioczas”).

Kolej (powtarzam sąd w tej materii obiegowy) zrewolucjonizowała czas i przestrzeń. U schyłku XIX wieku nowoczesność (nowoczesna technologia) wniknęła do najintymniejszych zakamarków codzienności. Stała się odczuwalna m.in. jako zupełnie nowe doświadczenie – pośpiech. Czas przedindustrialny płynął leniwie i w każdym miejscu własnym rytmem. Nie było jednej rzeki czasowej, były lokalne, luźno ze sobą spojone ciekły i strumyczki. W miastach zegary na kościołach i wieżach ratuszowych wybijały godziny wedle wskazań słońca; pojęcie synchronizacji (a tym bardziej – dokładności) nie istniało. Każde miejsce miało więc swoje własne południe. Kolej wymusiła standaryzację czasu, narzuciła miejscowościom czas ponadlokalny. Wprowadziła też nową kategorię – punktualność. Za sprawą stref czasowych nowoczesny świat zaczął przypominać wyregulowany mechanizm. To wrażenie „maszynizacji” życia potęgowała jeszcze bardziej sama kolej, która wymagała rozkładu jazdy, ten zaś sprawił, iż czas stał się fizycznie wyczuwalny, materializując się w formie książki (od lat czterdziestych XIX w. ukazują się regularnie tomy rozkładu – *Bradshaw*). Czas czuli też ci, którzy w kieszeniach nosili zegarki. Narrator opowiadania Allana Edgara Poeo *Człowiek tłum*<sup>3</sup> obserwuje przez kawiarniane okno tłum: stale, w mechanicznym rytmie, powtarza się gest zdejmowania kapelusza i spoglądania na zegarek. Czas nowoczesny nabywał fizyczności także inaczej, przeobrażał się bowiem (już w XIX w.) w przedmiot, który można „mieć”, taki ponadto, który warto „oszczędzać” (i na odwrót: czasu nie wypada „trwonić” czy „marnować”). Za sprawą fotografii (dagerotypii) czas dawał się „zatrzymać”, „utrwalić” i przechowywać. Czas staje się w XIX stuleciu wartością wymienną, dobrem. Nowoczesne (i kapitalistyczne) podejście do tego dobra streszcza się w powiedzeniu „czas to pieniądz”<sup>4</sup>. Artystycznym odpowiednikiem takiego przewartościowania jest m.in. motyw „wyścigu z czasem” („*deadline*”<sup>5</sup>). Specjaliści mówią, że w połowie XIX wieku kolej czas uporządkowała, uregulowała i zageęściła. Podała więc temporalny wymiar życia podobnym zabiegom, z których pomocą miasto zmieniło przestrzeń. Doświadczenia obu tych transformacji składają się na pojęcie „*la vie moderne*”.

Gdyby szukać kategorii, która najlepiej oddaje presję, jaką wywiera na mieszkańców środowiska wielkomiejskie (industrialne), to trzeba by sięgnąć po słowo „szok”. Rozważania Rybickiej o „doświadczeniu nowoczesności” i „poetyce percepcyjnej” biorą w rachubę szok jako wiązkę bodźców o genezie przestrzennej, tzn. takich, które bombardują zmysły (wzrok, słuch, węch, dotyk, smak). Walter Benjamin w klasycznym już eseju pisał: „Przeżyciu szoku, jakiego przechodzień doznaje w tłumie, odpowiada »przeżycie« robotnika przy maszynie [...]”<sup>6</sup>. Badacze, których wcześniej przywołałem, uzupełniają to zdanie uwagą, iż miejscem, gdzie ciało po raz pierwszy wystawione zostało na konfrontację z siłami (bodźcami) modernizacji, był przedział kolejowy. Kolej zrodziła szok. Zanim słowo „szok” trafiło do leksykonu psychiatrii, miało sens militarny i techniczny. Dopiero później (wskutek katastrof, jakim ulegały pociągi, i procesów o odszkodowania dla ofiar) pojawiło się inne znaczenie („szokiem” określano zmiany patologiczne lokalizowane w rdzeniu kręgowym), by na koniec (na przełomie XIX i XX w.) zwyciężyło użycie odno-

<sup>3</sup> Opowiadanie stanowi przedmiot analizy W. Benjamina w szkicu: *O kilku motywach u Baudelaire’a*. Przeł. B. Surowicka, „Przegląd Humanistyczny” 1970, nry 5–6.

<sup>4</sup> S. Bełza (*Odgłosy Szkocji*. Warszawa 1897, s. 19), zaskoczony ścisłkiem przed kasami londyńskiej kolei podziemnej, tłumaczył sobie i czytelnikom: „w Anglii *time is money* (czas jest pieniądz), tam wszyscy tłoczą się jeden przez drugiego”.

<sup>5</sup> Zob. N. Daly, *Railway Novels. Sensation Novels and the Modernization of the Senses*. „English Literary History” 66 (1999), s. 475.

<sup>6</sup> Benjamin, *op. cit.*, nr 6, s. 105.

szące słowo do stanu mentalnego (nerwicy pourazowej). Szok, podkreślają to fachowcy, ma wyraźny komponent czasowy. We wczesnych opisach medycznych łączy się go z niegotowością podmiotu na przyjęcie bardzo silnych bodźców. Temporalność szoku zaznacza się też w tym, że gwałtowne i silne bodźce trwają w organizmie, pozostają w nim na długi czas (jako „ślady w psychice”), odzywając się różnymi dolegliwościami (bezsensowność, koszmary senne, lęki, brak łaknienia, itp.).

Benjamin (wciąż odwołując się do jego eseju o motywach u Baudelaire'a) pisał, że im większy udział szoku we wrażeniach, tym silniejsza musi być interwencja świadomości<sup>7</sup>. Świadomość ma do spełnienia funkcję „tarczy obronnej”, chroniącej podmiot przed destrukcyjnym działaniem bodźców, jakie wysyła industrialne otoczenie. Jeden z takich bodźców nie podpada pod zmysły. Rodzi go nie wielkomiejskie *sensorium*, lecz nowoczesna czasowość. Destrukcyjne działanie czasu na jednostkę uświadamiano sobie dość wcześnie. W końcówce XIX wieku lekarze coraz odważniej przestrzegali przed „śmiertelnym zagonieniem”. Czasu nie poznaje się zmysłami, ale doświadczenie temporalności może być dla jednostki równie dolegliwe jak oślepiający blask, nagły huk lub silne uderzenie fizyczne. W pracach o nowoczesności współtworzonej przez kolej pojawia się niekiedy myśl, iż energia, jaką uwolniła rewolucja w transporcie i sposobach komunikowania się (kolej, nowoczesny system pocztowy, wysokonakładowa prasa, telegraf) została przez kulturę końca XIX wieku „zaabsorbowana” w postaci wzrastającej „nerwowości” życia, ta natomiast stała się „buforem” (celowo używam „kolejowego” określenia N. Daly'ego), łagodzącym skutki kolejnych szoków.

Takie ujęcie sprawy daje podstawę, by mówić o „literaturze kolejowej” w znaczeniu, do którego w polskich badaniach zupełnie nie przywykliśmy. Idzie o rodzaj piśmiennictwa artystycznego, które zrodziły lata osiemdziesiąte XIX stulecia i które miało czytelnikowi do zaoferowania „nerwowość” (podniecenie, strach, napięcie), dawkowaną wszakże z umiarem – tak jak podaje się organizmowi szczepy bakterii, by uzyskać uodpornienie na wywoływaną przez te bakterie chorobę. „Literatura kolejowa” chciała chronić czytelnika przed ciśnieniem czasu. Była rodzajem lekarstwa na pośpiech. Pomagała podmiotowi skonstruować „tarczę” na tyle mocną, by wytrzymywała siłę bodźców, jakimi bombarduje go industrialne otoczenie. Lepszym (i bliższym polskiej tradycji nazewniczej) określeniem byłaby tu „literatura sensacyjna”, tyle tylko, że w polszczyźnie, inaczej niż np. w języku angielskim, słowo „sensacja” w znikomym stopniu niesie znaczenie cielesności i sensualności<sup>8</sup>. A w literaturze sensacyjnej (kolejowej) stawką jest właśnie sensualność. Idzie wszak o to, by czytelnik „czuł” podniecenie, strach, napięcie. By „czuć”, jak książka (jej fabuła) go wciąga, zniewala, uzależnia. Każę wytrwać w lekturze do końca.

Powieść sensacyjna (nazywana też „gatunkiem punktualnym”<sup>9</sup>) dokumentuje nowe doświadczenie czasu. Jest ono charakterystyczne nie tylko dla metropolii, ale dla całej formacji industrialnej, a więc także dla miejsc, gdzie wprawdzie nie ma wielkich skupisk ludzkich, ale gdzie dotarła już kolej. Gdy przychodzi zilustrować nowoczesne doświadczenie czasu, badacze powieści sensacyjnej sięgają po Arthura Conan Doyle'a (Sherlock Holmes nie rozstaje się z tomem *Bradshaw* i stale spogląda na zegarek) i sporządzają listę utworów, które łączy wykorzystywanie motywu „wyścigu z czasem”. Lista polskich tytułów byłaby może skromniejsza, ale mimo wszystko okazała. Znalazłoby się na niej z pew-

<sup>7</sup> *Ibidem*, nr 5, s. 74.

<sup>8</sup> Angielskie słowo „sense” (od którego pochodzi m.in. „sensation”) znaczy więcej niż polskie „zmysł”. Jest ono bowiem pozostałością po dawnej nauce o duszy („wewnętrznym, świętym ciele”). Wedle niej właściwości duszy znajdują się pod działaniem siedmiu planet i siedmiu czynników wewnętrznych: ogień, dla przykładu, odpowiada za ruchliwość, woda – za elokwencję, ziemia – za samopoczucie („feeling”).

<sup>9</sup> Daly, *op. cit.*, s. 473.

nością opowiadanie Gustawa Daniłowskiego *Pociąg* (1899; sądzę, że przynosi ono modelowe zastosowanie motywu „deadline”), byłyby też miejsce na *Zepsuty ornament* (1910) Romana Jaworskiego, na cykl Stefana Grabińskiego... Dla jasności: nie zamierzam tutaj toczyć sporu o to, które podejście do modernizmu (urbanistyczno-przestrzenne czy kolejowo-czasowe) jest ważniejsze. Sądzę jednak, iż polskie badania najnieślusniej zaniebują problemy kolejowe.

Zapytam teraz, jak zmieniłaby się książka Rybickiej, gdyby autorka – prócz przestrzennego komponentu nowoczesności – przeanalizować zechciała komponent czasowy. Co stałoby się, gdyby w polu obserwacji autorki znalazły się takie kategorie, jak pośpiech, prędkość, regularność (czas, w przeciwieństwie do przestrzeni, składa się z jednostek „równo od siebie oddalonych”, jest z natury bardziej regularny). Odpowiedź zawiera się częściowo w tym, co już napisałem. Książkę musiałyby wzbogacić uwagi o korporalizacji czasu, o nowoczesnym ciele, które formowane jest przez pośpiech. Nieuchronnie wraca tutaj problem początku formacji modernistycznej (w cywilizacyjnym i artystycznym rozumieniu). Przekształcę to na pytanie: kiedy europejskie miasta wchodziły w nowoczesność, kiedy struktury, utworzone przed wiekami i przez stulecia niezmiennie, zostały naruszone, rozbite, gruntownie przetransformowane? Kiedy nastąpiła rewolucja urbanistyczna i co było jej iskrą zapalną? Rybicka nie pisze o tym, choć cofa się w analizie do wieku XVIII (rozdział pierwszy), sugerując tym samym, że nowoczesność wybuchła gdzieś w XIX stuleciu (i raczej w drugiej połowie). Nie daję jednak odpowiedzi – kiedy.

Badacze kultury zgodnie twierdzą, że miasta aż do początków wieku XIX miały czytelną strukturę i widoczne dla wszystkich granice. Te, które założono w średniowieczu, odznaczały się gęstą siatką ulic (zbiegających się na rynku) i opasującym całość murem. Miasto przedindustrialne żyło niespiesznie. Odległości były tu na tyle niewielkie, że wystarczyło je pokonywać pieszo. W połowie XIX stulecia średniowieczną tkanę miejską dotyka niespotykany wcześniej typ transformacji. Współcześni mówili o nim jako o „wandalizmie”, późniejsi komentatorzy i historycy zaś o „twórczej destrukcji”. Potrzeby kapitalistycznego rynku wymusiły na towarzystwach kolejowych, by w imię oszczędności czasu wprowadziły tory do centrum, by dla poprawienia „cyrkulacji” kapitału pociąg wjeżdżał wprost do dzielnic śródmiejskich. Realizacja takich potrzeb komunikacyjnych przyniosła zagładę murów, wielu historycznym budowiom, a niekiedy całym kwartałom zabudowy (np. londyńskiemu Camden Town, co utrwała Dickens w powieści *Dombey i syn*). W połowie XIX wieku kolej – dosłownie – zdobywa miasto. Pokazują to m.in. grafiki Gustave’a Doré’ego (z tomu: *London. A Pilgrimage*, 1871). Londyński terminal Euston zaświadcza militarną klęskę przeszłości (i starego porządku) architektoniczną formą łuku tryumfalnego. Na postawionych obok łuku pawilonach jeszcze dziś przeczytać można biegnące po fryzie nazwy miejscowości – podbitych przez towarzystwo London & North Western Railway.

Miasto nowoczesne, formowane przez kolej, stało się tworem nieludzkim i nienaturalnym. Także przez odległości. Nie można już było pokonywać drogi pieszo, a jeśli nawet było to możliwe, powodowało stratę czasu. Rozciągłość przestrzeni urbanistycznej (wymuszona zmianami demograficznymi i rozwojem przemysłu) zaczęła być postrzegana jako przeszkoda, a później – jako dokuczliwa pustka, obszar nudy, sfera wyczekiwania i nicnierobienia. Potrzeby „cyrkulacyjne” dały w Londynie (i następnie w innych metropoliach) bodziec do szukania rozwiązań usprawniających komunikację wewnętrzną. Powstała „kolej miejska”. Wraz z jej budową kolej (w znacznie większym stopniu niż sieć wodociągowo-kanalizacyjna) pacyfikuje podziemie. Miasto nowocześnieje nie tylko w planie horyzontalnym, ale też – wertykalnym. Pnie się do góry (drapacze chmur) i posuwa się ku dołowi (przejścia podziemne, tunele i stacje metra).

Kolej sprawiła, że zamiast fizycznych granic (murów) obszar miasta zaczęły wytyczać linie umowne, niewidoczne w terenie, czytelne tylko na mapach („demokratyzacja” podróży zwiększyła na nie zapotrzebowanie). Możliwość szybkiego dojazdu, jaką



gwarantowała kolej, wpłynęła na to, że obszary miejskiej zabudowy rozciągnęły się w promieniu wielu kilometrów od centrum. Miejsca pracy i domu rozdzieliły się definitywnie, zaświadczać o specjalizacji, jakiej uległa względnie jednorodna („przedindustrialna”) przestrzeń. XIX-wieczni Francuzi, dumni z rozwoju kolei, mówili, że ich cały kraj staje się przedmieściem Paryża. Kolej przenosiła bowiem miejskość poza tradycyjne metropolie. Prowincja w XIX stuleciu wkraczała w nowoczesność, gdy docierała do niej kolej; stacja, choćby najbardziej oddalona od wielkiej metropolii, stawała się jej wysuniętą cząstką. Uwagi te kreślę – jak widać – obok książki Rybickiej. Ale też kwestie, których one dotyczą, znajdują się obok problematyki, którą podejmuje autorka. *Modernizowanie miasta* jest pracą ważną także przez to, że uświadamia jednostronność („jednotorowość”) rodzimiej tradycji, w której z modernizmem kojarzone jest stale „miasto”, natomiast „kolej” – zadziwiająco rzadko.

W obszernych i wnikliwych analizach „pasażu tekstowego” (formy rejestrującej miejskość doświadczaną) zabrakło choćby wzmianki o tym, iż modernistyczny podmiot poruszać się może nie tylko w sposób naturalny (przechadzając się, łażąc, spacerując, wędrując), ale też – korzystając z nowoczesnych środków transportu (miejskiego). Oprócz tekstów-„spacerników” (zob. s. 167) są też przecież takie (a pod wieloma względami inne!), gdzie podmiot jedzie, pędzi, gna. Te właśnie nazwałbym, korzystając z tytułu książki Davida L. Pike’a *Passage Through the Hell* (1997) „przejazdami przez piekło”. Poczucie wyobcowania i zagrożenia, dokumentowane poetyką paraboliczną, nigdzie chyba nie wyraża się w bardziej dramatycznej tonacji niż w utworach, gdzie nowoczesny Babilon postrzegany jest z okien pędzącego wagonu. Władysław Reymont pisał:

„Jechaliśmy nad labiryntem ulic, placów, domów. Rojowisko ludzkie, zwane Londynem, tonęło w mgłę szarej. Dymy zasłoniły horyzont, tylko Tamiza zaszarzała długim pasem, gdyśmy przez nią przelatywali, i majaczyło tysiące wież. Na stacjach wprost ruch szalony. Co chwila mijają nas pociągi, przelatują nad nami, pod nami, ciągną się te żelazne ramiona szyn, jak węże w setki kierunków i zdają się być arteriami tego czarnego, okopconego, potwornego cielska – Londynu. Wpada się literalnie niby w odmęt ludzi i domów” [...]; „Za wielkie miasto, za wiele ludzi i rzeczy oryginalnych. Za dużo odbiera się wrażeń, za prędko i wyczerpująco się tutaj żyje. Jest się wśród burzliwej fali morza, która porywa i niesie ze zgiełkiem”<sup>10</sup>.

Uczucie wyobcowania jeszcze bardziej dokucza, gdy z okien nie widać prawie nic i gdy ma się wrażenie, że miasto jest nowoczesnym Hadesem:

„Nie mija kilka minut, druga stacja, oko się spieszy, aby znaleźć napis, jak stacja nazywa się, ale zanim się miało czas oswoić z mocniejszym oświetleniem dworca, pociąg już dalej odjechał. Tak się jedzie od stacji do stacji, mając przed oczyma tylko czarny mur albo królową Wiktorię pijącą czekoladę [mowa o nalepionych na ścianach stacji reklamach]”; „Nikt by tu [tj. w londyńskim City] nie przeżył bez przerwy i roku, najlepsze nerwy porwałyby się jak pajęczne nitki. [...] W wagonie przepelnionym publicznością świeczka się nieśmiało pali, ale poza oknem posępnie i czarno, jak w sumieniu zbrodniarza. Dym cię dławi, w gardle cię węgiel drapie, huk nieznośny rozrywa ci uszy, jesteś pod City, gdzie wytrzymać nie mogłeś i żałujesz, żeś się z City wydostał, tu bo pod ziemią, gdzie spokój przecież panować winien, jest jeszcze hałaśniej i nieznośniej... Pociąg mknie z pięć lub ze sześć minut, nagle wpada do nowego murowanego sklepu, do wagonów wlewa się nowa masa, popychają cię zewsząd i szturchają, siadają ci niemal na kolanach, i znowu ciemno, brudno, smutno, znowu turkot myśli zebrać ci nie pozwala”<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> W. S. Reymont, *Lato 1894 za granicą*. Wydał z autografu T. Mikulski. Wrocław 1948, s. 8, 9.

<sup>11</sup> K. Chłędowski, *Dwie wizyty w Anglii*. Lwów 1887, s. 51. – Bełza, *op. cit.*, s. 20, 23–24.

Jak widać, wewnętrzna perspektywa w „przejazdach przez piekło” dotykała granic doświadczeń klaustrofobicznych.

Książka Rybickiej to praca skończona i przekonująca. Moje uwagi sformułowałem przede wszystkim z myślą o tym, co skończone jeszcze nie jest. Idzie o serię „Horyzonty Nowoczesności”. Marzy mi się, by za sprawą decyzji redaktorów trafiły do polskiego czytelnika prace, które pokazują modernizm z perspektywy kolejowej, by przedstawiona została choćby najskromniejsza część tego, co przyniosły kulturowe badania nad koleją – niezmiernie ciekawe i przebogate. Gdyby ukazał się polski przekład książki Cartera, nasza dyskusja o modernizmie toczyłaby się inaczej, a jej bohaterem nie musiałby być koniecznie Benjaminowski „*flâneur*”. Gdyby przed laty udostępniono monografię Schivelbuscha, dziś spierałbym się pewnie o inne rzeczy...

Wojciech Tomasiak

Adriana Cavarero, A PIÙ VOCI. FILOSOFIA DELL'ESPRESSIONE VOCALE. Milano 2003. Feltrinelli, ss. 270.

W ostatnich latach Adriana Cavarero znalazła się w kręgu najlepiej znanych współczesnych włoskich myślicieli, a zarazem popularyzatorów włoskiej filozofii, zwłaszcza feministycznej, poza granicami Włoch<sup>1</sup>. Choć od 1990 r. nie sygnuje prac zbiorowych wydawanych pod szyldem werońskiego stowarzyszenia filozoficznego „Diotima”, którego była współzałożycielką w r. 1984, nadal pozostaje w kręgu myśli feministycznej. W postawie wspólnoty (a zwłaszcza autorytarnie usposobionej Luisy Muraro) nie akceptowała Cavarero przede wszystkim zanegowania całej historii zachodniej filozofii, monologowi „Diotimy” przeciwstawiając dialog z tradycją, dialog z poddanymi przez nią dekonstrukcji tekstami filozofów. Autorka stawia się w sytuacji ucznia Platona, który wskazuje sprzeczności i dwuznaczności myśli mistrza. Pokazuje, jak nawet na poziomie metafor teksty filozofii zachodniej korzystają z doświadczenia kobiet, równocześnie odmawiając owemu doświadczeniu (podobnie jak cielesności, seksualności, materii) jakiegokolwiek znaczenia. W *Corpo in figure* (Milano 1995) Cavarero zajmowała się „ciałem politycznym”, dokonując ponownego odczytania historii idei dotyczących ciała i polityki, podkreślając podporządkowanie figuracji cielesności logocentryzmowi polityki. Dalej polemizowała filozofka z tezami teorii nomady przeszczepionej przez Rosi Braidotti na grunt feministyczny, a ostatnio w „*Who*” *Engenders Politics?* zaprotestowała przeciwko rozsadzającej myśl feministyczną od wewnątrz isticie patriarchalnej wojnie<sup>2</sup>. Cechą wyróżniającą włoską myśl feministyczną dnia dzisiejszego jest bowiem, zdaniem Cavarero, uwikłanie w typową dla filozofii patriarchalnej akademicką gigantomachię, którą toczą ze sobą, z jednej strony, kartezjański podmiot, z drugiej – podmiot postmodernistyczny. Problem polega na tym, że teorie feministyczne, opowiadające się po którejs z stron konfliktu, krytykując je posługują się nieuchronnie ich narzędziami i strategiami. Co więcej, takie uwikłanie piętnuje przeciwna formacja feministyczna, równocześnie sama pozostając w klinczu z drugim odłamek myśli patriarchalnej. Feministyczne myślicielki bardziej zajmują ich wzajemna opozycja niż fakt, że oba ugrupowania myślicieli patriarchalnych zgodnie uznają feministyczną myśl za stanowisko zbędne i łatwo dające się pominąć. Miałoby być męską gigantomachię (feministki różnicy przeciwko genderystkom i feministkom postmoderni-

<sup>1</sup> Poza własnymi pracami filozoficznymi A. Cavarero ma w swoim dorobku współautorstwo opracowań i antologii takich jak, razem z F. Restainem, *Le filosofie femministe* (Milano 2002) czy tomu zbiorowego pod red. G. Parati i R. West pt. *Italian Feminist Theory and Practice. Equality and Sexual Difference* (Fairleigh Dickinson University Press, 2002).

<sup>2</sup> A. Cavarero, „*Who*” *Engenders Politics?* W zb.: *Italian Feminist Theory and Practice*.