

Blanka Brzozowska

W podróży miejskimi środkami transportu : artystyczne projekty Pierre'a Nadilona i Patricka Corillona w kontekście antropologii metra Marca Augé

Sztuka i Dokumentacja nr 11, 63-69

2014

Artykuł został 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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

BLANKA BRZOWSKA

W PODRÓŻY MIEJSKIMI ŚRODKAMI TRANSPORTU. ARTYSTYCZNE PROJEKTY PIERRE’A NADILONA I PATRICKA CORILLONA W KONTEKŚCIE ANTROPOLOGII METRA MARCA AUGÉ

“Our memory of places is not based solely on personal experience or historical knowledge. Any place is forgettable, and it is precisely this forgettability that enables it to imprint itself on our minds. Thus, in our brains, the nucleus of each of the cells that make up our memory of places is made up of pure forgetfulness. This oblivion draws to it a form of imagination, like a black hole. In its turn, the imagination that rises up within us will make it possible to develop symbolic legends or landscapes in which we can give life to our personal experience. Then and only then can we share with others what we believe to be intimate knowledge of the world. A journey through the mnemonic neurons of a man from Lyons reacting to various evocations of the Pentes quarter.”

Patrick Corillon¹

Podróż kojarzy się najczęściej z egzotycznymi krajobrazami, do których dotrzeć można jedynie pokonując olbrzymie odległości. Artystycznym dokumentem takich podróży staje zapis odmienności, pozwalającej na dostrzeżenie tego, co znajome w zupełnie nowym świetle. Nie inaczej jest z antropologią, która u swoich początków poszukuje „dzikości” odmiennej od tego, co znamy. Podobnie jednak jak praktyka *flânerie* odkrywa na nowo miasto jako teren egzotycznych podróży, tak współczesna antropologia poszukuje obcości za progiem swojego domu. Dobitnym przykładem tego są prace Marca Augé, antropologa współczesności, który swoje najbardziej znane książki poświęca przestrzeniom miejskim, jako nowym badawczym terenom „obcości”. Celem niniejszego tekstu jest przyjrzenie się w jaki sposób artyści kontynuują praktykę *flânerie*, wykorzystując miejskie środki transportu – metro, tramwaj – i posługując się schematami ich działania dla dokumentacji doświadczenia eksplorowania przestrzeni miejskiej. Przewodnikiem w tej podróży będzie antropologia metra Augé, która stanowi frapujące połączenie pracy naukowej (inspirowanej głównie pracami Émile Durkheima i Marcela Maussa) oraz literatury w duchu Marcela Prousta.

Antropologia metra

W pracach Augé, paryskie metro pełni funkcję maszyny pamięci, która dzięki nieoczekiwanym skojarzeniom, jakie niosą ze sobą nazwy kolejnych stacji, otwiera sferę „wewnętrznej geologii”. „Podziemna geografia” miasta splata się z intymnym wymiarem pamięci indywidualnej, przywołując na zasadzie nagłych odkryć dawno zapomniane wydarzenia. Pod tym względem metro przypomina album ze zdjęciami – każda stacja przywołuje konkretne obrazy związane z przeszłymi trajektoriami ruchu. Mapa metra jest zatem dla Augé medium pozwalającym na czytanie przeszłości. Konkretne stacje składają się na swego rodzaju *curriculum vitae*, tworząc obraz kolejnych etapów życia zawodowego i uczuciowego¹. Podejmując się trudu antropologicznej wyprawy, badacz nie stara się zanegować tego osobistego wymiaru doświadczenia, zdając sobie w pełni sprawę z dwuznacznej roli obserwatora zanurzonego w obserwowanej rzeczywistości. Przygląda się jednocześnie innym podróżnym, starając się dostrzec podobieństwa i specyfikę kolektywnego doświadczenia podróżowania metrem. Porównuje codziennych pasażerów do starych żeglarzy, którzy dzięki zdobywanemu latami doświadczeniu dokładnie umieją przewidzieć i wykorzystać wiatr oraz prądy morskie do żeglugi. Codzienne podróżowanie metrem jest zatem rodzajem rzemiosła, którego opanowanie pozwala usłyszeć dźwięk zbliżającego się pociągu (nie dając się oszukać złudnemu echu) i przewidzieć, w których fragmentach podziemnych korytarzy należy przyspieszyć. W dalszej kolejności wiedza taka umożliwia przyjęcie stosownych taktyk korzystania z przestrzeni w wagoniku, wybierając dla siebie najbardziej optymalną pozycję i miejsce podróży. Wreszcie, „podziemne rzemiosło” przekłada się również na eksplorację nadziemnego sąsiedztwa metra: pasażer wysiadając na tych samych stacjach dokładnie wie, jakich punktów orientacyjnych się spodziewać, aby przyspieszyć dalszą podróż, nie poświęcając kolejnym etapom drogi zbędnej refleksji. Z bezrefleksyjności codziennej rutyny wyrwa niekiedy pasażera nieoczekiwane skojarzenie przywołujące dawne, nieużywane już trasy. Mapa metra staje się również medium pozwalającym na zmianę punktu widzenia, wyrwanie się z automatyzmu, na jaki pozwala znajomość „rzemiosła” (Augé nie bez przyczyny przyrównuje doświadczenie podróży metrem do artystycznej praktyki André Bretona i surrealistów). Zatem, jak pisze autor, konfrontowanie się z metrem, to konfrontowanie się z własnym życiem, którego historia ulega zwielokrotnieniu, dzięki połączeniom (*correspondances*) z różnymi liniami i stacjami². Czytanie metra jest dla badacza również formą kartografii. Tworzone w toku tej praktyki mapy prezentują różne wymiary indywidualnej i zbiorowej historii. „Atlas metra” odkrywa tajniki Francji z różnych momentów jej historii oraz Francji „geologicznej” czy „przemysłowej”, wpisując w jej punkty charakterystyczne indywidualne mapy życia miłosnego, rodzinnego, zawodowego³. Geografia „oficjalna” splata się w tym miejscu z bardziej „sekretną”, intymną, dla której istnieje jeden tylko czytelnik posiadający wiedzę do odczytania zakamuflowanych wskazówek.

Metro widziane w ten sposób jest również narzędziem zmiany, pozwala nie tylko przemieszczać się pomiędzy sferami życia prywatnego i zawodowego, ale również zgłębiać nieznane obszary każdego z nich. Zmiany linii metra umożliwiają poruszanie się pomiędzy różnymi systemami symbolicznymi i praktykami⁴, czego symbolem staje się dla Augé przyrównanie planu metra do planszy gry Monopoly⁵.

Nietrudno znaleźć analogię pomiędzy antropologicznymi wyprawami do metra (których efektem są sytuujące się na pograniczu nauki i literatury refleksje), a XIX-wieczną praktyką *flânerie*, która stawiała sobie za cel eksplorowanie znajomej przestrzeni w taki sposób, aby odkryć w niej fascynującą obcość. Od czasów Charlesa Baudelaire’a stanowiło to inspirację dla artystów, wykorzystujących przestrzeń miejską jako pole działania. Omówione dalej przykłady prac Pierre’a Nadilona i Patricka Corillona, pokazują, w jaki sposób podziemna antropologia metra i *flanerie* spotykają się w praktyce artystycznej, której celem jest dezautomatyzacja doświadczenia przemieszczania się w przestrzeni miejskiej. W ujęciu Augé mapa metra staje się dokumentem życia, w którym poszczególne stacje pełnią funkcje proustowskiej magdaleny, odkrywając dawno zagubione pokłady pamięci. Schemat mapy staje się dla artystów pretekstem do nakładania kolejnych warstw znaczeniowych na istniejące wizualne reprezentacje przestrzeni oraz instrukcje poruszania się w niej. Zaprezentowane dalej przykłady pokazują, w jaki sposób praktyka artystyczna przekształca neutralny z pozoru schemat w dokumentację doświadczenia podróży nie tylko przez przestrzeń i czas, ale również przez różne dyskursy kształtujące owo doświadczenie.

Mapy

Pierre Nadilon (<http://pierrenadilon.com/>) jest francuskim artystą, który przedstawia się jako reprezentant tubizmu, nowej sztuki miejskiej⁶. Tubizm w tym rozumieniu jest praktyką wykorzystującą jako materiał mapy metra. Za jednego z jego prekursorów uznać można Simona Pattersona, którego praca

The Great Bear (1992)⁷ wystawiana jest w Tate Gallery. Praca Pattersona przedstawia mapę londyńskiego metra ze zmienionymi nazwami stacji. Nowe nazwy odnoszą się między innymi do postaci popkultury (aktorów, muzyków, sportowców) czy nauki (inżynierowie, filozofowie), przy czym niektóre z nich są powszechnie znane, inne natomiast znane są tylko specjalistom (np. nazwiska znanych sinologów). Idea pracy opiera się na swoistym spotęgowaniu abstrakcyjności mapy jako reprezentacji miejskiego krajobrazu. Dla Pattersona poszczególne stacje stają się gwiazdami w konstelacji tytułowej niedźwiedzicy, stwarzając nieskończone możliwości improwizowanych połączeń. W ten sposób mapę metra porównać można do nutowego zapisu, będącego jedynie punktem wyjścia do indywidualnej wariacji artysty (sam Patterson przyrównuje działanie przetworzonych map do muzyki⁸).

Jak pisze Nadilon, w jego przypadku spotkanie z tubizmem nastąpiło w momencie, gdy zobaczył w czyimś mieszkaniu z pozoru zwykłą mapę londyńskiego metra. Bliższy ogląd pozwalał na dostrzeżenie niezwykle nazw stacji, jak np. „Semantyka”, „Fordyzm” lub „Leonardo da Vinci”. Tak skonstruowana mapa nie tylko stanowiła swoisty portret zainteresowań gospodarzy, ale stała się punktem wyjścia do interesujących rozmów pomiędzy gromadzącymi się obok niej widzami. Doświadczenie to zainspirowało Nadilona do tworzenia własnych map wedle zasad tubizmu⁹. Na swojej stronie artysta umieszcza manifest owego ruchu¹⁰. Jednocześnie określa go jako formę łączącą w sobie cechy profilu Facebooka, gigantycznej wizytówki, mapy mentalnej, digitalnego dzieła sztuki i rezerwuaru tematów do towarzyskiej pogawędki. Wedle manifestu, tubizm służy swoistemu przejmowaniu metra i wykorzystywaniu go do własnych celów. Praktyka ta umożliwia tworzenie map, które nie tylko nie pomagają w szybszym orientowaniu się w przestrzeni, ale wręcz przeciwnie, można dzięki nim się zgubić, swobodnie podróżując pomiędzy faktami i nazwiskami. Tubizm pozwala również celebrować iluzję i złożoność, a jednocześnie pomaga w nawiązywaniu relacji z innymi ludźmi, ujawniając punkty wspólne, czyli nawiązując do Augé, *correspondances*¹¹. Praktykę tubizmu można też określić jako *mapjacking*, przechwytywanie map jako wizualnych reprezentacji przestrzeni miejskiej i wykorzystywanie ich do wymyślanych przez siebie gier, a jednocześnie dokumentowania własnych podróży – fizycznych i mentalnych. Tubizm można też nazwać designem komunikacji. Jako forma sztuki bliski jest graffiti i innym formom sztuki w przestrzeni miejskiej. Choć podstawą jego działania są cyfrowe narzędzia projektowania, to gotowe prace umieszczane w formie plakatów w przestrzeni publicznej wpisują się w istniejące praktyki sztuki ulicy¹². W formie pragmatycznego narzędzia designu, tubizm może być wykorzystywany do autoprezentacji jako wizualna dokumentacja *curriculum vitae*¹³, lub część kampanii marketingowej¹⁴. Tubistyczne przeróbki obejmują również obszary miejskiej praktyki, których nie bierze pod uwagę zwykła mapa metra, na przykład miejsca zlokalizowania kawiarni¹⁵, toalet¹⁶, dostępności dla niepełnosprawnych¹⁷, sposobów poruszania się z uwzględnieniem pieszych fragmentów trasy i czasu przejazdu¹⁸, czy najlepszego dojazdu do małych teatrów¹⁹. Niektóre z nich są oficjalnie zatwierdzone jako dodatki do istniejących map, inne są efektem lektury odkrywającej nowe, niezaplanowane możliwości eksploracji i korzystania z przestrzeni (choć ich celem nie musi być zrywanie z nawykami percepcyjnymi, lecz po prostu usprawnienie poruszania się po mieście).

Nadilon zauważa, że tubizm bywa krytykowany za wtórność oraz łamanie praw autorskich. W jego mniemaniu jest to jednak praktyka wywodząca się z tradycji zapoczątkowanej przez Marcela Duchampa i sytuuje się na pograniczu sztuki, designu oraz innych praktyk, w zależności od przyjętych założeń i celów. Może zatem służyć rozrywce, ale też podejmować trudne tematy, jak np. mapy dotyczące ruchu mniejszości seksualnych, mapa konfliktu arabsko-izraelskiego²⁰, czy mapa podejmująca temat krytyki mediów na przykładzie gazety *Daily Mail*²¹.

Powstające dzięki praktykom tubizmu prace mają różny stopień złożoności: od prostej zabawy kolorem i kształtem, której efektem jest wrysowanie w plan metra małego pieska²², do przetwarzania całych map z wykorzystaniem różnych porządków znaczeniowych i systemów symbolicznych. To drugie, będące obiektem zainteresowania Nadilona, przywodzi na myśl ideę metra jako planszy Monopoly, za Augé. Spojrzenie „z góry” pozwala na dostrzeżenie w jaki sposób przemieszczanie się pomiędzy stacjami przenosi podróżnego w odmienne systemy odniesień (w które wpisywane są dodatkowo indywidualne znaczenia związane z każdą pojedynczą trajektorią). Augé wchodzi na poziom gry podejmując antropologiczną wyprawę poprzez metro i niczym XIX-wieczny *flâneur* zapisuje w notesie wyniki prowadzonych badań oraz autorefleksji (wchodząc tym samym w dyskurs z samą antropologią jako nauką).

Nadilon idzie o krok dalej i dokonuje manipulacji w samej „planszy”, jaką jest mapa metra. Pozwala to na stworzenie „mapy na miarę”, która niczym dobrze skrojone ubranie dopasowuje się do potrzeb użytkownika. Artysta oferuje również na swojej stronie internetowej usługę tworzenia „map na miarę”, zachęcając odwiedzających do wymyślenia własnych map, które miałyby stanowić idealne odzwierciedlenie ich osobowości²³. Można w ten sposób zamówić „portret” swój lub kogoś bliskiego, można również zażyczyć sobie stworzenie dowolnego kulturowego pejzażu z tematem przewodnim wpisanym w znany schemat miejskiego transportu (Nadilon proponuje takie tematy jak chociażby street art, muzyka elek-

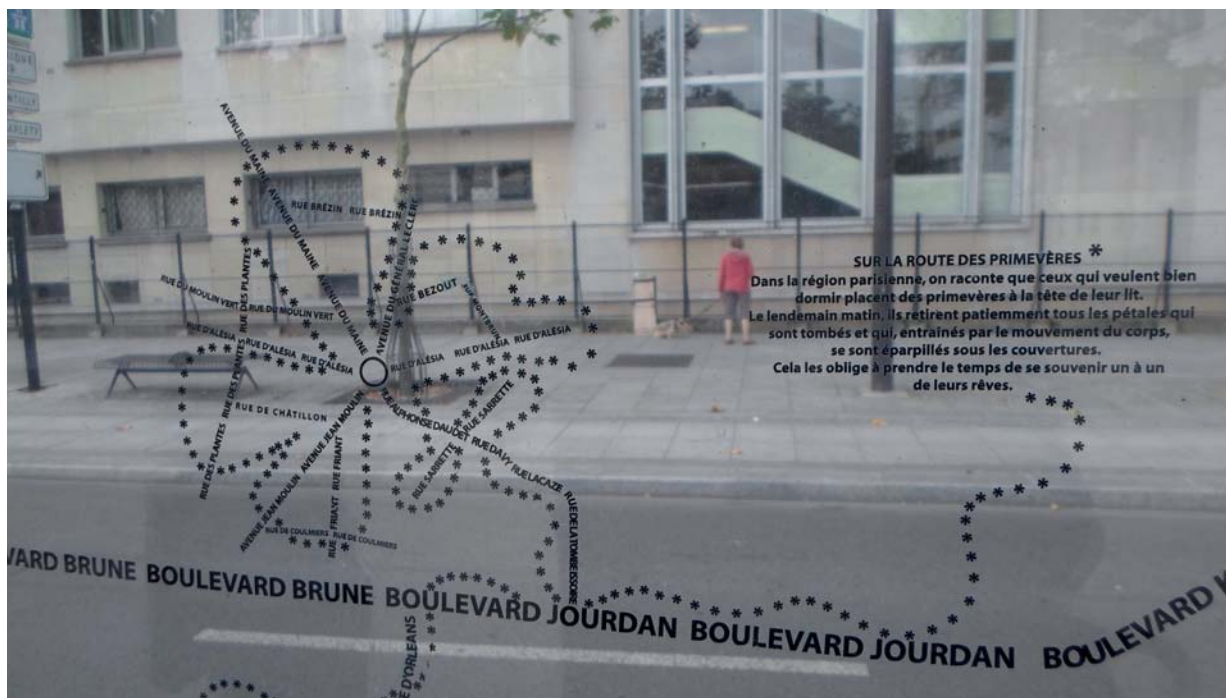
tro, kino nowej fali czy filozofia szintoistyczna). „Portrety” Nadilona tworzone są dzięki informacjom od przyjaciół portretowanego oraz pochodzącym z profilu Facebooka. W sumie składają się one na mentalną mapę metra-życia. Idea indywidualnego odczytania trasy metra, opisywana przez Augé, ulega dzięki temu materializacji. Przetworzona mapa staje się dokumentem osobistej podróży, dla której realne stacje i trasy usytuowane w konkretnych przestrzeniach miasta, stanowią jedynie pretekst, konieczny wzór, umożliwiającą nałożenie własnej sieci znaczeń. W pracy *Portrait S.G.* Nadilon wykorzystuje schemat również innych miejskich środków transportu, przypisując każdemu z nich oraz poszczególnym liniom inne sfery życia portretowanej osoby²⁴. Na mapie *S.G.* krzyżują się zatem linie zainteresowań zawodowych oraz hobbystycznych projektów, ulubionych stron, słuchanej muzyki, przyjaciół i posiadanych kompetencji. „Miejsca przesiadek” pozwalają spojrzeć na całość portretu-mapy z innej perspektywy i dostrzec nieoczekiwane związki pomiędzy odległymi z pozoru sferami życia.

Schemat linii B sieci RER staje się z kolei dla artysty podstawą do stworzenia paryskiego pejzażu, którego kształt wyznaczają piosenki o mieście²⁵. Kolejne stacje noszą nazwy pochodzące od tytułów znanych piosenek. Nie ma tu wielu *correspondances*, RER stanowi szybszą formę transportu niż metro, nie daje zatem, wychwalanych przez Augé, możliwości fantazjowania na temat przecinających się tras, potencjalne przesiadki są jedynie zasugerowane (dla przykładu, na stacji o nazwie *La valse à mille temps* Jacquesa Brela przesiadkę się można do linii C). Zamiast tego, w wersji Nadilona, schemat RER wyznacza rytm poematu, albo może raczej kształt playlisty, stanowiącej swoisty portret Paryża.

Kolejną propozycją francuskiego artysty jest mapa przedstawiająca pejzaż najważniejszych odkryć i wynalazków w historii ludzkości²⁶. Przedstawia ona, wpisana w schemat transportu miejskiego, historię rozwoju cywilizacji, gdzie poszczególne linie odpowiadają krajom. Śledzenie poszczególnych tras w żartobliwy sposób składa się na obraz danej kultury. Trasa Chin rozpościera się zatem pomiędzy wynalazkiem akupunktury i papieru, po drodze zaś napotykamy stacje makaronu, ogni sztucznych lub klonowania, podczas gdy linia RER Stanów Zjednoczonych z jednej strony rozpoczyna się od Google i rozgałęzia doprowadzając finalnie do Facebooka, odkrycia struktury DNA albo odkrycia Tyranozaura, zaś amerykańska stacja „Zamek błyskawiczny” umożliwia przesiadkę do stacji „Wątek do malowania” linii kanadyjskiej. Najbardziej zaskakująca jest chyba końcowa stacja linii rosyjskiej RER, „Tablica Mendelejewa”, która prowadzi do Eurodisneylandu... Jak widać już na podstawie tych kilku przykładów, mapa Nadilona nie ma ambicji przedstawienia historii cywilizacji w pigułce lub też upamiętnienia wielkich osiągnięć człowieka, a raczej podejmuje grę z zasadą pomnikowego upamiętniania ważnych wydarzeń, wpisując je w schemat mapy. Stawia sobie jednocześnie za cel sprowokowanie odbiorcy do poszukiwania nieoczekiwanych skojarzeń, a dzięki przyjęciu postawy dystansu, podjęcia samodzielnej gry z utartymi schematami myślowymi. Przyjęcie takiego wyzwania z pozoru prowokuje do poszukiwania związku pomiędzy wynalezieniem automatycznych drzwi i plazmowego telewizora lub też termometru Celsjusza i architektonicznej konstrukcji minaretu. Podjęcie tej gry wymaga jednak zawieszenia posiadanej wiedzy, a zarazem zanegowania konstruujących ją dyskursów na rzecz tworzonego *ad hoc* alternatywnego modelu świata-kultury, który być może służy jedynie rozrywce, ale jednocześnie staje się ćwiczeniem w subwersywnej lekturze ustanowionego porządku.

Jeszcze bardziej interesująco idea Nadilona prezentuje się na mapie nauk humanistycznych²⁷. Tym razem linie środków transportu przypisane zostają różnym naukom oraz literaturze, zaś stacje posiadają nazwy pochodzące od nazwisk przedstawicieli tych nauk oraz pisarzy. Podobnie jak w poprzednim przykładzie, tu również nie chodzi o stworzenie dokładnego obrazu rozwoju humanistyki, lecz o podjęcie żartobliwej gry, kierowanej do odbiorcy posiadającego kompetencje do swobodnego poruszania się w obszarze naukowego dyskursu. Posiadanie takich kompetencji pozwala na poszukiwanie znajomych tras, ale i natrafianie na nieoczekiwane odkrycia lub zagadki. Uważnego obserwatora nie dziwi zatem możliwość dokonania przesiadki z linii socjologii do tramwajowej linii polityki na stacji „Antony Giddens” (niewielki spacer pozwala też z tej stacji przejść do niebieskiej linii RER psychologii), pokrywanie się linii polityki i filozofii na stacji „Michel Foucault” lub też bliskość stacji „Simone de Beauvoir” i linii polityki. Jednak już bliskość stacji „Thomas Luckman” i „Miguel de Cervantes” prowadzić może do zupełnie nieoczekiwanych wniosków. Równie interesujące jest śledzenie tras, aż do punktów początkowych/końcowych linii, z których nie można już nigdzie przesiadnąć bez pokonania kilku innych stacji (takimi stacjami są np. „Sigmund Freud”, „Jean-Paul Sartre”, „Bruno Latour”, „Margaret Mead” i „Boris Vian” - choć ta ostatnia umożliwia dotarcie do dworca, a końcowa stacja „Marcel Mauss” doprowadzi nas na lotnisko, jednym słowem, poza mapę...). Ponowne przywołanie mapy jako planszy Monopoli jest tu jak najbardziej adekwatne. Nadilon konstruuje planszę do gry dla humanistów, prowokując do wymyślania jak najbardziej nieoczekiwanych tras i przesiadek, kpiąc jednocześnie z samej formy, która w schematyczny sposób stara się narzucić użytkownikom kolektywny wymiar doświadczenia poprzez podporządkowanie określonym dyskursom (ten kolektywny wymiar metra, jak zauważa Augé, najczęściej niedostrzegany przez mieszkańców, ujawnia się niekiedy w reakcjach turystów, witających okrzykami znane z przewodników turystycznych nazwy stacji nawiązujące do wydarzeń historycznych).

Mapy Nadilona zakładają natomiast kolektywny odbiór i jako takie, dzięki rozmowie, ujawniać mają punkty przecinania się „linii”, *correspondances*. W refleksji Augé doświadczenie metra opiera się na samotności, która nieczęsto przełamywana jest przez kontakt z Innym. Tubiści, jak Nadilon, wychodzą poza samotność antropologicznej obserwacji. Tubizm oznacza pełne zanurzenie w Inności i czerpanie przyjemności, niekiedy poprzez ironiczną grę, z dostrzegania miejsc krzyżowania się tras. We wszystkich powyższych projektach najistotniejsze jest miejsce przecinania się, które kreuje nieoczekiwane znaczenia potęgowane jeszcze przez rozmowę, wymianę poglądów – przypomnijmy, tubizm to inaczej design komunikacji, zatem nastawiony jest na przełamywanie miejskiej samotności. Gra zaczyna się wraz z tworzonymi kombinacjami znaczeń, sugerowanymi przez *correspondances*, zaś wraz z nakładaniem własnych siatek znaczeniowych przez różnych odbiorców poziom skomplikowania wzrasta i daje w zasadzie nieskończone możliwości prowadzenia rozgrywki.



Patrick Corillon, *Fleurs du tramway*, Paryż 2014, fot. Blanka Brzozowska

Przystanek tramwajowy

W inny sposób schemat transportu miejskiego wykorzystuje belgijski artysta Patrick Corillon, który jest wielbicielem miejskich opowieści i zagadek. Duża część z jego prac opiera się na wpisywaniu w krajobraz fragmentów fikcyjnych historii (z których większość dotyczy życia wymyślonego przez artystę pisarza – Oscara Serti). Mogą one być czytane zarówno na miejscu (umieszczone są na przykład w formie tabliczek lub walcowatych obiektów przypominających miejsca do zawieszania ogłoszeń lub informacje dla turystów²⁸), jak i z poziomu strony internetowej, gdzie aktywne elementy ilustracji odsyłają do kolejnych fragmentów opowieści. W ten sposób historie wpisywane są w elementy natury, np. drzewo czy wyspę, ale również w krajobraz miejski, którego reprezentacją jest mapa²⁹. Miejskie opowieści stara się Corillon łączyć z elementami natury, pokazując ich nierozdzielność i jednocześnie przedstawiając „organiczny” charakter przestrzeni miejskiej. Pracą, która najlepiej uwydatnia te cechy jest instalacja *Fleurs de tramway*³⁰ (*Kwiaty tramwaju*), wykorzystująca przystanki tramwajowe w celu zbudowania alternatywnych narracji o mieście – Paryżu. Artysta posługuje się metaforami wziętymi ze świata natury (kwiaty, drzewa), aby opisać i zmodyfikować doświadczenie eksploracji przestrzeni miejskiej. Idea projektu wyrasta z namysłu nad wzajemnymi zależnościami pomiędzy centrum Paryża i przedmieściami. Corillon uważa, że nie ma w nich już pierwotnej hierarchii, lecz przeciwnie, miasto, niczym ekosystem przyczynia się do tego, iż łączą się one we wspólnym rozrastaniu się, czego idealną metaforą są kwiat lub drzewo. Wyrazem owych zależności jest kształt trasy tramwaju, która nie stanowi zamkniętego obiegu, lecz otwiera się na inne,

przecinające ją trajektorie. Tym, co łączy poszczególne części miasta i spaja doświadczenie eksploracji są opowieści. Użyta przez Corillona metafora sugeruje, że rozwidlają się one w kierunkach całkowicie nieprzewidywalnych, tak jak nieprzewidywalny jest ostateczny (o ile uznamy, że taki istnieje) kształt wzrastającej rośliny. Podobnie jak metro u Augé, w pracy *Fleurs de tramway* tramwaj staje się wehikulem wyobraźni, przekraczając tym samym swoją funkcję sprawnego transportowania mieszkańców z jednego punktu do drugiego, stając się machiną pamięci i opowieści. O ile jednak antropolog skupia się na śledzeniu własnych skojarzeń, wpisujących się w oficjalny dyskurs planu metra, to Corillon proponuje pasażerom konkretny wzór, według którego mogą oni eksplorować przestrzeń, zrywając z percepcyjnymi nawykami, wypracowanymi w toku codziennych podróży. Artysta zaprojektował dwanaście możliwych „spacerów” po mieście, przy czym każdy z nich został wpisany w graficzną formę kwiatu. Schematycznie rozrysowane trajektorie ruchu i przyjmujące odpowiednie kształty zapisane nazwy ulic, składają się na reprezentację konkretnego gatunku kwiatu, któremu towarzyszy każdorazowo umieszczona z boku anegdota. Tak przygotowane wizualizacje „spacerów” wydrukowane zostały na przezroczystej folii i przyklejone do również przezroczystych ścian wiat na przystankach. Rolą wyobraźni podróżnego jest odnalezienie wyobrazonego kwiatu w realnej przestrzeni, zastosowanie konkretnej anegdoty jako klucza do poruszania się, czego skutkiem mogą być narodziny kolejnej anegdoty, dalszego ciągu opowieści rozrastającej się jak roślina. Pasażer staje się dzięki temu *flâneurem*. Rezygnując z oficjalnie nadanej przez schemat transportu miejskiego trajektorii ruchu, przyjmuje za punkt wyjścia fałszywy dokument nieistniejącej trasy, którą urzeczywistnia w swojej wyobraźni. Przejrzyścieść powierzchni do której przyklejone są schematy „spacerów” pozwala czekającym na przystanku widzieć oba poziomy: realne miasto i nałożony na nie kwiatowy wzór. Ściana wiaty staje się jednocześnie oknem i stroną książki. Przemieszczanie się pomiędzy tymi poziomami pozwala podróżnym na fantazjowanie o innych możliwych trasach. Pod tym względem praca Corillona przypomina fikcyjne mapy metra Nadilona. Artysta poszukuje związku pomiędzy konkretnym „kwiatem” a opisywaną przez niego okolicą. W ten sposób tworzy własną mapę, całkowicie jednak zrywającą z percepcyjnymi nawykami, jakie zostały wypracowywane w kontakcie z licznymi realnymi mapami i schematami. Kwiaty-mapy nie zachowują nawet pozorów pełnienia swojej funkcji – pozorów, które były podstawą ironicznej gry w tubistycznych wariacjach na temat planu metra. Tu zaproponowana zostaje zupełnie inna forma opisu przestrzeni, całkowicie nieprzydatna z perspektywy spieszącego się pasażera, który pragnie sprawdzić jak najefektywniejszą trasę dojazdu do celu. Dla takiego pasażera przystanek – lecz również *correspondances* w metrze – jest chwilowym utrapieniem w podróży, któremu można zaradzić czytając gazetę lub sprawdzając wiadomości w telefonie.

Nietrudno dostrzec w tej pracy inspiracje Baudelairem, zwłaszcza wierszem *Correspondances* (*Oddźwięki*³¹) z tomu *Kwiaty Zła*. W swoistym poszukiwaniu nowych wymiarów synestezji, Corillon, w przeciwieństwie do wielkiego poprzednika, stara się jednak połączyć świat natury i miasta. Jego *Kwiaty tramwaju* stanowią przedłużenie pasów miejskiej zieleni, okalających trasy miejskiego transportu, lecz jednocześnie będące całkowicie niezauważanymi przez pasażerów. Corillon uwydatnia „organiczny” charakter miejskiej tkanki, poszukując baudelaire’owskiej synestezji w owym roślinno-miejskim krajobrazie. Nierozdzielność wrażeń zmysłowych, które wzajemnie się tłumaczą, przekłada się na niemożność podzielenia przestrzeni miasta na schematycznie wydzielone kwartały i części – centrum i peryferie – które wspólnie wzrastają i nie dają się opisać ani wytłumaczyć w oderwaniu od siebie.

Podobnie opisywane przez Augé miasto naziemne i miasto podziemne pozostają ze sobą w organicznym związku, nie pozwalając na oddzielenie tego, co indywidualne od tego, co kolektywne, nieustannie wpisując najbardziej intymne wspomnienia w schemat, dla którego wzorem jest wspólna Historia. Antropolog napotyka na swojej drodze *correspondances* jako linie przecinających się dyskursów wpisanych w mapę, odnajduje swoje własne *correspondances* jako osobiste odniesienia, niczym baudelaire’owskie „oddźwięki” w oddalonych echach tuneli metra. Corillon, w komentarzu do innej pracy, pisze, iż to właśnie skłonność miejsc do bycia zapomnianymi otwiera pole działania wyobraźni. Owe luki pamięci, nieodłącznie związane z miejscami, pozwalają na wypełnianie ich treścią, dopisywanie kolejnych opowieści i dzielenie się nimi z innymi³².

Jakby w komentarzu do pracy Corillona, mieszkaniec Londynu, James Wannerton, cierpiący na neurologiczne zaburzenie synestezji, dokonał tubistycznego przekładu planu metra na smaki, dopełniając tym samym baudelaire’owską analogię – każda stacja ma dla niego określony smak, który zastępuje oficjalną nazwę³³. Każda z przytoczonych opowieści o podróży po mieście – antropologa, artysty, mieszkańca – wnosi element osobisty do owych „luk pamięci”, jakie zawiera w sobie miasto. Dla antropologa staje się to podstawą naukowej refleksji i rozważania nad specyfiką samej antropologii, w której badacz nigdy nie pozostaje w oderwaniu od badanych. Dla artysty, otwiera nowe możliwości praktykowania sztuki miejskiej. Mieszkańcowi, umożliwia natomiast pełniejsze doświadczenie i efektywniejsze korzystanie z miejskiej przestrzeni, negując tym samym założenie planistów o tym, że efektywność zawsze oznacza szybkość.

PRZYPISY

- ¹ <http://www.corillon.net/artPlastique/projetsInteractifs6/03trousOubli/GB/framesetGB.html> (dostęp: 24.08.2014).
- ² Marc Augé, *In the Metro* (Minneapolis-London: University of Minnesota Press, 2002), 4–5.
- ³ Ibidem, 6–9.
- ⁴ Ibidem, 9–10.
- ⁵ Ibidem, 56.
- ⁶ Tom Conley, „Afterword,” w: Marc Augé, *In the Metro* (Minneapolis-London: University of Minnesota Press, 2002), 76.
- ⁷ Rzecz jasna nie chodzi tu o nazwę stylu charakterystycznego dla malarstwa Ferdynanda Légera.
- ⁸ http://briankerr.files.wordpress.com/2009/06/patterson_great_bear85.jpg (dostęp: 24.08.2014). <http://www.tate.org.uk/art/artworks/patterson-the-great-bear-p77880/text-summary> (dostęp: 24.08.2014).
- ⁹ <http://www.tate.org.uk/art/artworks/patterson-the-great-bear-p77880/text-summary> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹⁰ Pierre Nadilon, „Polis: Tubist Trompe-l’Oeil”, <http://www.thepolisblog.org/2013/10/tubism-pierre-nadilon.html> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹¹ O popularności tej praktyki zaświadczyć może chociażby profil na portalu pinterest.com: „Tubism & being a Tubeophile,” <http://www.pinterest.com/furrymonster/tubism-being-a-tubeophile/> (dostęp: 24.08.2014). Satyryczny portal BuzzFeed nazywa tego typu rozrywkę „map porno dla kartofilów” i pokazuje przykład przekształceń, jakim poddawać można mapę metra w Londynie: <http://www.buzzfeed.com/expresident/london-underground-maps-you-never-knew-you-needed> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹² Pełen tekst manifestu dostępny pod adresem: <http://pierrezadilon.com/what-does-tubism-mean-en/> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹³ Nadilon, „Polis: Tubist Trompe-l’Oeil.”
- ¹⁴ Michel Reibel, „Mappingrama - le blog de Michel Reibel: CV Resume Map,” <http://mappingrama.blogspot.fr/p/cv-resume-map.html> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹⁵ <http://1.bp.blogspot.com/eljguxVF7nl/UVHAB69eTJI/AAAAAAAAAD4/hcMV2WY5z88/s1600/Affiche+finale+OK+2013+mars.jpg> (dostęp: 24.08.2014). <http://www.coloribus.com/adsarchive/prints/axe-deodorant-subway-map-8268255/> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹⁶ <http://image-store.slidesharecdn.com/522031e0-89a8-11e3-a527-12313d1c2285-original.jpg> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹⁷ <http://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/toilets-map.pdf> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹⁸ <http://londonist.com/2011/11/accessibletubemap.php> (dostęp: 24.08.2014).
- ¹⁹ <http://www.london-tubemap.com/index.php> (dostęp: 24.08.2014).
- ²⁰ <http://londonist.com/2013/07/smalltheatres.php#comment-975820044> (dostęp: 24.08.2014).
- ²¹ <http://pierrezadilon.com/racines-dun-conflit/> (dostęp: 24.08.2014).
- ²² <http://londonist.com/2011/09/alternative-tube-maps-the-daily-mails-moral-underground.php> (dostęp: 24.08.2014).
- ²³ <http://www.pinterest.com/pin/531776668471561683/> (dostęp: 24.08.2014).
- ²⁴ <http://pierrezadilon.com/commander-votre-map/> (dostęp: 24.08.2014).
- ²⁵ <http://pierrezadilon.com/portrait-de-s-g/> (dostęp: 24.08.2014).
- ²⁶ <http://pierrezadilon.com/paris-en-chansons/> (dostęp: 24.08.2014).
- ²⁷ <http://pierrezadilon.com/discoveries-inventions/> (dostęp: 24.08.2014).
- ²⁸ <http://pierrezadilon.com/sciences-humaines-5/> (dostęp: 24.08.2014).
- ²⁹ <http://www.corillon.net/artPlastique/promenades12/10reserveNaturelle/GB/framesetGB.html>. <http://www.corillon.net/artPlastique/promenades12/centre/GB/framesetGB.html> (dostęp: 24.08.2014).
- ³⁰ <http://www.corillon.net/artPlastique/promenades12/12siesteDsLesBois/GB/frameSetGB.html>, <http://www.corillon.net/artPlastique/promenades12/05dansLlile/GB/frameSetGB.html>, <http://www.corillon.net/artPlastique/projetsInteractifs6/01paysagesMemoire/GB/framesetGB.html> (dostęp: 24.08.2014).
- ³¹ <http://www.corillon.net/artPlastique/transportsCommun/autourParis/GB/frameSetGB.html> (dostęp: 24.08.2014).
- ³² „Natura jest świątynią, kędy słupy żywe
Niepojęte nam słowa wymawiają czasem.
Człowiek wśród nich przechodzi jak symbolów lasem,
One mu zaś spojrzenia rzucają życziwie.

Jak oddalone echa, wiążące się w chóry,
Tak sobie w tajemniczej, głębokiej jedności,
- Wielkiej jako otchłanie nocy i światłości -
Odpowiadają dźwięki, wonie i kolory.

Są aromaty świeże jak ciała dziecinne,
Dźwięczne i niby łąki zielone: są inne
Bogate i zepsute, silne, triumfalne,

Które się rozlewają w światy idealne,
Jak ambra, benzoina, jako piżma wonie,
Gdzie duch przenika zmysły i wzajem w nich tonie.”

Charles Baudelaire, *Kwiaty zła*. Tłum. Antoni Lange (Kraków: Wydawnictwo Literackie, 1994).

BIBLIOGRAFIA

- Augé, Marc. *In the Metro*. Minneapolis-London: University of Minnesota Press, 2002.
- Baudelaire, Charles. *Kwiaty zła*. Tłum. Antoni Lange. Kraków: Wydawnictwo Literackie, 1994.
- Nadilon, Pierre. „Polis: Tubist Trompe-l’Oeil.” <http://www.thepolisblog.org/2013/10/tubism-pierre-nadilon.html>.
- Reibel, Michel. „Mappingrama - le blog de Michel Reibel: CV Resume Map.” <http://mappingrama.blogspot.fr/p/cv-resume-map.html>.
- Riley-Smith, Ben. „What do London Underground stops taste like?” <http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/road-and-rail-transport/10257633/What-do-London-Underground-stops-taste-like.html> (dostęp: 24.08.2014).