

Uniwersytet Mikołaja Kopernika Toruń
Wydział Sztuk Pięknych
Polski Instytut Studiów nad Sztuką Świata

ORCID: 0000-0003-0593-5799

Katarzyna Cytlak*

Habitat stanu wyjątkowego – *Pojazd dla bezdomnych* (1988-1989) Krzysztofa Wodiczki. Koncepcja zaangażowanej społecznie architektury mobilnej

Słowa kluczowe: Sztuka w przestrzeni publicznej, Krzysztof Wodiczko, Sztuka i społeczeństwo, architektura mobilna, architektura mieszkaniowa.

Keywords: Art in public space, Krzysztof Wodiczko, Art and society, Mobile architecture, Housing architecture.

Wprowadzenie

Prototyp mobilnego domu *Pojazd dla bezdomnych* polskiego artysty Krzysztofa Wodiczki z lat 1988-1989 jest ważnym przykładem powiązania praktyki architektury wizjonerskiej z poszukiwaniem redefinicji współczesnego społeczeństwa. Celem artykułu jest spojrzenie na projekt polskiego artysty z perspektywy rozwoju koncepcji architektury mobilnej w historii architektury zachodniej od lat 60. XX wieku. Pierwsza część tekstu przedstawia krótkie

* dr, Wydział Sztuk Pięknych UMK, katedra Historii Sztuki Nowoczesnej i Pozaeuropejskiej.

podsumowanie teorii i praktyki koncepcji mobilnego habitatu oraz jej związku z nowymi wizjami i propozycjami nowoczesnego społeczeństwa. Druga część artykułu omawia projekt *Pojazdu dla Bezdomnych* autorstwa Wodiczki, rozumiany jako aktualizacja koncepcji architektury mobilnej we współczesnym społeczeństwie.

Mobilność jako krytyka funkcjonalizmu

Praktyka tymczasowego i nomadycznego habitatu jest starożytnym zjawiskiem, sięgającym prehistorii ludzkości¹. Niemniej jednak morawsko-amerykański pisarz i architekt Bernard Rudofsky w swojej książce z 1964 rok *Architecture without architects* (*Architektura bez architektów*), której celem było opracowanie i ujawnienie różnorodności „wernakularnej”, „prymitywnej” i „rudymen tarnej” praktyki architektonicznej rozwijanej poza kanonami europejskiej i zachodniej historii architektury zawarł tezę, że architektura mobilna „has never been seriously considered architecture by art historians” (nigdy nie była poważnie traktowana jako architektura przez historyków sztuki)².

Dopiero pod koniec lat pięćdziesiątych XX wieku koncepcja architektury mobilnej osiągnęła swój rozkwit. Po raz pierwszy w kontekście architektury modernistycznej młodzi architekci, znudzeni sterylnością i sztywnością architektury funkcjonalistycznej rozwiniętej w pierwszych dekadach XX wieku, próbowali przeciwstawić się racjonalizmowi i ekonomii formalnej w praktykach budowlanych. Wizja modernistyczna, wspierana przez Le Corbusiera, argumentowała, że budynki powinny być „strictement utilitaires, fonctionnels avec la rigueur d'une machine” (ściśle użytkowe, funkcjonalne z rygiorem maszyny)³. Rozwój koncepcji architektury mobilnej był zatem częścią głębokiej zmiany w dziedzinie architektury i redefinicji samej praktyki architektonicznej.

Zamiast nawoływać do zrównoważonego rozwoju budynków, francuski filozof Guy Debord, współzałożyciel Międzynarodowej Organizacji Sytuacjonistycznej (Internationale Situationniste) i teoretyk „urbanisme unitaire” (jed-

¹ Aspekt ten został poruszony w następującej publikacji: K. Cytlak, *Homeless Vehicle Project (1988-1989) – Hábitat de emergencia del artista Krzysztof Wodiczko. El concepto de arquitectura móvil como crítica social*, „Area” 2015, t. 21, s. 79–93.

² B. Rudofsky, *Architecture without architects: A short introduction to non-pedigreed architecture*, New York 1964, b.n.s.

³ K. Frampton, *L'Architecture moderne. Une histoire critique*, tłum. na fr. Guillemette Morel-Journel, Paryż 2006, s. 160, pierwsza edycja: *Modern Architecture: a critical history*, London–Nowy York 1980; Frampton przytacza słowa Le Corbusiera z 1929 r. na temat jego projektu Mundaneum – „miasta-świata” – centrum myśli światowej, które miało być zlokalizowane w Genewie w Szwajcarii.

nostkowego urbanizmu), mówił o „la construction des situations” (konstrukcji sytuacji)⁴. W tym samym sensie austriacki architekt Hans Hollein zdefiniował architekturę jako „Möglichkeit” (możliwość) i „Zustand” (stan)⁵. Tak więc koncepcja mobilnego siedliska może być postrzegana jako symptomatyczna dla tego okresu naznaczonego pragnieniem zerwania z pierwszą z trzech witruwiańskich zasad architektury: zasadą trwałości (firmitas). Zarówno Debord, jak i Hollein odrzucili zarazem ideę stabilności i stałości oraz ideę wpisania architektury w konkretne miejsce. Architekci aktywni na polu architektury mobilnej często skupiali się na ewolucyjnym aspekcie swoich propozycji, co implikowało ideę trwałości. Ich propozycje warunkowały ideę zmienności i zdolności adaptacyjnych do nowego miejsca zakotwiczenia oraz do zmieniających się potrzeb użytkowników. Rezygnowali tym samym z arbitralnej roli architekta, proponowanej przez funkcjonalizm, zgodnie z którą architekt powinien nie tylko decydować o planowaniu miasta lub dzielnicy, ale także interweniować w codzienne życie jego mieszkańców, planując każdy szczegół, taki jak kształt, wygląd i wyposażenie ich domów⁶.

Brak fundamentów tych projektów miał związek z ich romantyczną stroną, związaną z poetyckim aspektem wędrowki i niekiedy również dawnym marzeniem o eksploracji kosmosu, niedawno spełnionego przez pionierów radzieckiej i amerykańskiej astronautyki. Jak zaobserwujemy, według architekta i teoretyka architektury Roberta Kronenburga, koncepcja mobilnej i tymczasowej architektury jest związana zarówno z poszukiwaniem alternatywy społecznej, jak i z sytuacją kryzysową⁷, tym samym implikuje silną krytykę społeczną. Z tej perspektywy projekt *Pojazd dla bezdomnych* autorstwa polskiego artysty Krzysztofa Wodiczki może być postrzegany jako przykład aktualizacji koncepcji architektury mobilnej. Analiza jego twórczości, koncentrująca się na historii tymczasowych, ewoluujących i mobilnych siedlisk od lat pięćdziesiątych XX wieku, wskazuje na jego krytyczne stanowisko wobec współczesnego społeczeństwa i jego wysiłek na rzecz ponownego przemyslenia koncepcji przestrzeni publicznej.

⁴ G. E. Debord, *Rapport sur la construction des situations et sur les conditions de l'organisation et de l'action de la tendance situationniste international*, „Inter: art actuel” 1989, nr 44, s. 1–11, erudit.org/culture/inter1068986/inter1102296/46876ac.pdf, s. VIII [Konsultacja: 21.10.2023], Pierwsza edycja: 1957.

⁵ H. Hollein, *Alles ist Architektur*, „Bau, Schrift für Architektur und Städtebau” 1968, nr 23, hollein.com/ger/Schriften/Texte/Alles-ist-Architektur, [dostęp: 25.10.2023].

⁶ K. Frampton, op. cit., s. 183.

⁷ R. Kronenburg, *Transportable Environments: Theory, Context, Design, and Technology: Papers from the International Conference on Portable Architecture – London 1997*, London 1998.

Dom bez fundamentów i ewolutywny habitat

Badania w dziedzinie mobilnych i zmiennych konstrukcji zostały zainicjowane we Francji pod koniec lat pięćdziesiątych XX wieku przez Yonę Friedmana. Ten urodzony na Węgrzech architekt, wykształcony na Węgrzech i w Izraelu to czołowa postać „urbanistyki przestrzennej” (urbanisme spatial – koncepcja miasta zbudowanego w całości na pilotis). W 1958 roku założył w Paryżu GEAM – Groupe d’Étude d’Architecture Mobile (Grupę badawczą ds. architektury mobilnej)⁸. Członkowie tej grupy, pochodzący z różnych krajów, rekrutowali się spośród uczestników dziesiątego i ostatniego Międzynarodowego Kongresu Architektury Nowoczesnej CIAM, który odbył się w Dubrowniku w 1956 roku. Obrady Kongresu charakteryzowała silna krytyka architektury funkcjonalnej oraz pragnienie „appliquer les principes sociaux de mobilité à l’architecture” (zastosowania społecznych zasad mobilności w architekturze)⁹. W marcu 1958 roku w Rotterdamie odbyło się pierwsze spotkanie GEAM, którego uczestnikami byli młodzi architekci, którzy w odpowiedzi na nudę funkcjonalizmu opowiedzieli się za mobilną architekturą i ewolutywnym siedliskiem (habitat évolutif). W tym samym roku Yona Friedman opublikował swój manifest *L’architecture mobile* (*Architektura mobilna*), w którym skupił się na koncepcji elastycznych i adaptowalnych mieszkań. Następnie przedstawił ideę „une architecture auto-décidée” (architektury auto-decydowalnej)¹⁰ lub, jak to ujął Friedman, „l’habitat décidé par l’habitant” (habitat, o którym decyduje mieszkaniec), w której infrastruktura byłaby „non déterminée et non déterminante” (niezdecydowana i niedeterminująca)¹¹. Architekt wyjaśnił, że „le bâtiment est mobile au sens où n’importe quel mode d’usage par l’usager ou un groupe, doit pouvoir être possible et réalisable” (budynek jest mobilny w tym sensie, że bez względu na sposób użytkowania przez użytkownika lub grupę, musi być możliwy i osiągalny)¹².

Koncepcja architektury mobilnej była we Francji silnie powiązana z ideą sieci i środowiska reaktywnego (environnement réactif). Projekty Friedmana

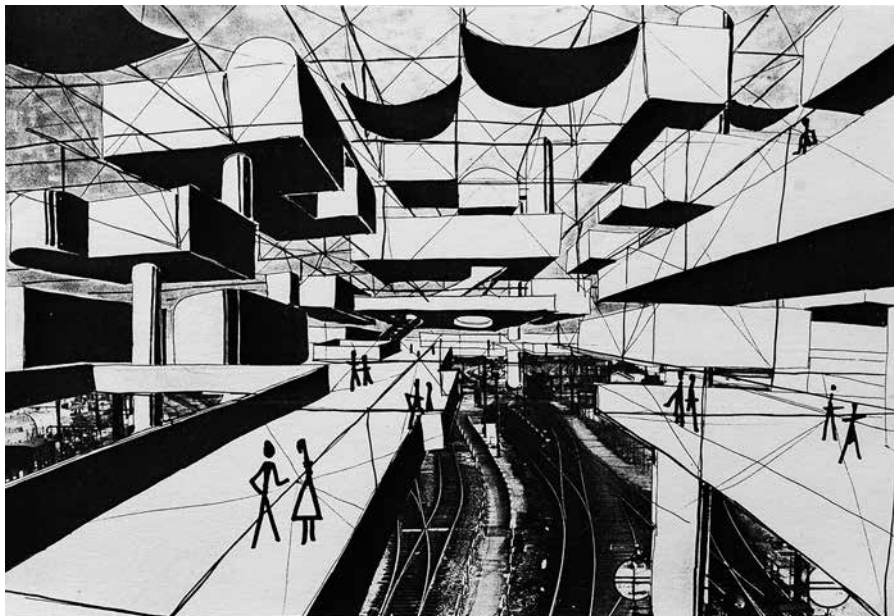
⁸ Wśród członków grupy możemy wymienić takich architektów jak Frei Otto, Paul Maymont, Eckhard Schulze Fielitz i David-Georges Emmerich; M. Ragon *Histoire de l’architecture et de l’urbanisme modernes*, Tom 3: *Prospective et futurologie*, Paryż 1978, s. 231.

⁹ M. Ragon, *Histoire de l’architecture et de l’urbanisme modernes*, Tom III: *De Brasília au post-moderisme 1940-1991*, Paryż 1986, s. 269.

¹⁰ Y. Friedman, *L’Architecture mobile. Vers une cité conçue par ses habitants*, Paris–Tournai 1970, s. 93, Pierwsza edycja: 1958.

¹¹ M. A. Brayer, A. Vernant, Yona Friedman, in *Architectures expérimentales 1950-2012. Collection du frac Centre*, Orléans 2013, s. 262–266.

¹² Ibidem, s. 26.

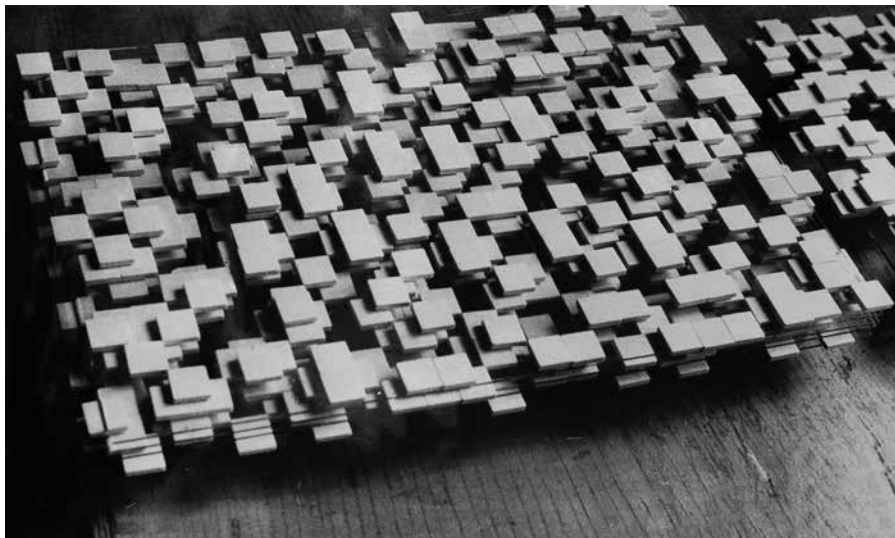


Il. 1. Yona Friedman, *Makieta studium dzielnicy Miasta przestrzennego (Ville Spatiale)*, 1962, Yona Friedman ©. Dzięki uprzejmości Fond Denise et Yona Friedman ©, Marianne Friedman Polonsky ©, Archives photographiques Jean-Baptiste Decavèle ©, Wszystkie prawa zastrzeżone

Miasta mobilnego (Ville mobile) i *Miasta przestrzennego (Ville spatiale)* opierały się na idei neutralnej struktury siatki, która mogłaby pomieścić efemeryczną infrastrukturę (il. 1). Podobnie jak megalopolis *New Babylon* (Nowy Babilon) autorstwa holenderskiego architekta bliskiego Debordowi, Constanta Nieuwenhuysa, nad którym pracował od 1958 roku, miało zmienną strukturę, która ucieleśniała „une nouvelle conception de l’habitat collectif ayant le maximum d’espace social” (nową koncepcję kolektywnego budownictwa mieszkaniowego z maksymalną przestrzenią społeczną)¹³.

W latach sześćdziesiątych XX wieku idea mobilnej architektury została przyjęta przez brytyjską grupę Archigram, której wizja architektury stanowiła od 1963 roku odpowiedź na ruch Pop Art w sztukach wizualnych. Czerpiąc inspirację z kultury popularnej, estetyki komiksów, obrazów reklamowych lub obrazów science fiction, produkcja grupy była często związana z koncepcją

¹³ Constant, *Une autre ville pour une autre vie*, „Internationale Situationniste” 1959, nr 3, s. 37–40.



Il. 2. Yona Friedman, *Makieta studium dzielnicy Miasta przestrzennego (Ville Spatiale)*, 1962, Yona Friedman ©. Dzięki uprzejmości Fond Denise et Yona Friedman ©, Marianne Friedman Polonsky ©, Archives photographiques Jean-Baptiste Decavèle ©, Wszystkie prawa zastrzeżone

mobilności¹⁴. W latach sześćdziesiątych członkowie Archigramu pracowali nad kilkoma projektami mobilnych miast, z których najbardziej znanym było *Walking City* Rona Herrona z 1964 roku, który zaproponował wizję miasta złożonego z inteligentnych budynków-robotów umożliwiających poruszanie się. Ta sama koncepcja została również opracowana przez innego członka Archigramu, Davida Greene'a, który w latach 1965-1967 zrealizował projekt *Living Pod* (il. 2). Greene stworzył prototyp jednostki mieszkalnej, której plastikowa powłoka została zainspirowana kapsułami kosmicznymi oraz skafandrami astronautów¹⁵. W tym projekcie brytyjski architekt skupił się na idei samowystarczalności i odporności na wrogie środowisko lub klimat, wzmocnionej konotacjami estetyki podróży kosmicznych.

Idea mobilności rozumianej jako autonomia użytkownika, stworzona przez Yonę Friedmana i Constanta, znalazła swoje odzwierciedlenie w projektach domów mobilnych opracowanych przez architektów zrzeszonych w GIAP (Groupe International d'Architecture Prospective – Międzynarodowej

¹⁴ S. Sadler, *Archigram: Architecture without architecture*, Cambridge–Massachusetts 2005, s. 6.

¹⁵ D. Rouillard, *Superarchitecture. Le futur de l'architecture 1950-1970*, Paris 2004, s. 226.



Il. 3. David Greene (Archigram), *Living Pod*, 1965–1966. Makieta, plastik, farba, metal, włókna roślinne, kamień, klej, drewno, 40x81.5x80.5 cm

Grupie Architektury Prospektywicznej), stowarzyszeniu założonym w Paryżu w 1965 roku, będącym następcą GEAM. Zasady ewolucyjnego habitatu zostały przyjęte przez szwajcarskiego architekta Pascala Häusermanna, który w 1971 roku we francuskiej gminie Haute-Savoie, Douvaine, założył stowarzyszenie „Habitat Évolutif” (Ewolucyjny Habitat), który promował ideę samokonstrukcji. W połowie lat sześćdziesiątych Häusermann rozpoczął pracę nad *Domobiles* – modułowymi domami prefabrykowanymi, wykonanymi z poliuretanu, które mogą być dowolnie modyfikowane i rozbudowywane przez użytkownika¹⁶ (il. 3).

Koncepcja mobilności w architekturze lat sześćdziesiątych XX wieku była również związana z praktyką architektury pneumatycznej, która koncentrowała się na eksperymentach z lekkimi, łatwiejszymi w transporcie kon-

¹⁶ J. Donada, *Bulles: conversation avec Pascal Häusermann*, Bruxelles 2010.

strukcjami wykonanymi z tworzywa sztucznego, wspomagany napędem pneumatycznym. Koncepcja mobilnego pneumatycznego habitatu została podjęta między innymi przez francuskiego architekta Jean-Paula Jungmanna, członka grupy AJS Aérolande, który w 1967 roku zaproponował *Dyodon*, eksperymentalne, w pełni nadmuchiwane pneumatyczne mieszkanie¹⁷.

W stronę mobilnego społeczeństwa

Mobilność w architekturze oznaczała nie tylko kwestionowanie zasad architektury na poziomie formalno-estetycznym. Wprowadzone w dziedzinie architektury pojęcie mobilności odgrywało bardzo ważną rolę symboliczną i miało bardzo silny ładunek polityczny. W latach sześćdziesiątych XX wieku architektura mobilna była ściśle związana z pojęciem wolności. Brak fundamentów nie tylko pozwalał potencjalnym mieszkańcom na swobodną zmianę miejsca zamieszkania, ale zdaniem ówczesnych architektów mógł przyczynić się do radykalnej zmiany struktur społecznych¹⁸. Koncepcja mobilnego domu nierozzerwalnie wiąże się z wizją człowieka, który sprzeciwia się sposobowi funkcjonowania modernistycznego społeczeństwa. Według ówczesnych architektów mobilność siedlisk lepiej odpowiadała ludzkiej naturze, ale przede wszystkim byłaby w stanie wywołać prawdziwą rewolucję społeczną i mogłaby „contribuer à la réalisation d'une vie plus riche et plus accomplie” (przyczynić się do realizacji bogatszego i bardziej udanego życia)¹⁹. Tak więc Yona Friedman, bez wątpienia odwołując się do idei „domu-komuny” rozwiniętej w Związku Radzieckim na początku XX wieku²⁰, postrzegał praktykę mobilnej architektury jako sposób na zerwanie z tradycyjnym, burżuazyjnym modelem rodziny, pomyślaną zgodnie z ideą, że rodzina „n'est qu'une unité biologique transitoire” (to tylko przejściowa jednostka biologiczna)²¹. Koncepcja architektury mobilnej została powiązana z filozofią marksistowską, rozwijaną w latach sześćdziesiątych XX wieku. Jednym z jej głównych odniesień była myśl francuskiego marksistowskiego filozofa i socjologa Henriego Lefebvre'a, który już w poprzednich dekadach był związany ze sferą arty-

¹⁷ J. P. Jungmann, H. Tonka, *L'ivre de pierre, 29 juin-30 septembre 1984, chez CL.-N. Ledoux, Arc-et-Senans / Jean-Paul Jungmann, Hubert Tonka*, Paris 1984.

¹⁸ Y. Friedman, op. cit., s. 22.

¹⁹ Constant, op. cit., s. 60.

²⁰ Dom-komuna był znormalizowaną koncepcją siedliska opracowaną w Rosji Radzieckiej w latach dwudziestych XX wieku, która była odpowiedzią na nową organizację społeczeństwa. Jego struktura uwzględniała zerwanie z burżuazyjnym i tradycyjnym stylem życia i sprzyjała zbiorowemu użytkowaniu budynku; Za: K. Frampton, op. cit., s. 174.

²¹ Y. Friedman, op. cit., s. 15.

styczną i architektoniczną, która domagała się koncepcji mobilnej architektury. Jego książka z 1947 roku, *La critique de la vie quotidienne* (Krytyka życia codziennego)²², była jednym ze źródeł inspiracji Constant'a i wpłynęła na jego projekt *Nowego Babilonu*²³. W drugiej połowie lat sześćdziesiątych i na początku lat siedemdziesiątych XX wieku Lefebvre coraz bardziej interesował się problemem organizacji życia miejskiego. Punktem kulminacyjnym jego badań była wydana w 1974 roku książka *La production de l'espace* (Produkcja przestrzeni), przedstawiająca refleksję nad konstrukcją przestrzeni w jej złożoności, rozumianej jako „un produit social” (produkt społeczny)²⁴. Analizowana w trzech aspektach: przeżywanym, postrzeganym i pomyślanym, przestrzeń jest rozumiana przez Lefebvre'a jako środek kontroli²⁵, a także miejsce materializacji nierówności społecznych²⁶. Koncepcja Lefebvre'a, która utożsamia architekturę z polityką społeczną, została podjęta przez grupy takie jak formacja francuska Aérolande i umożliwiła ustanowienie, poprzez praktykę architektury i urbanistyki, radykalnej krytyki społecznej²⁷.

Architekci i artyści, którzy wzięli udział w badaniach nad architekturą mobilną, odnosili się również do tradycji architektonicznej społeczności nomadycznych. Koncepcja mobilnego mieszkania była wynikiem poszukiwania społecznej alternatywy. Widać to na przykład w przypadku *Drop City*, kontrkulturowej społeczności artystycznej, założonej w 1965 roku na pustyni Kolorado w Stanach Zjednoczonych, której członkowie mieszkali w kopułach geodezyjnych: tymczasowych budynkach w kształcie kopuły, wykonanych z prefabrykowanych modułów w kształcie ośmiościanów lub czworościanów, wynalezionych w latach pięćdziesiątych przez amerykańskiego architekta Richarda Buckminstera Fullera²⁸. W tym sensie projekty architektury mobilnej z lat sześćdziesiątych XX wieku posiadały również cechy związane z propozycjami utopijnymi: proponowały zerwanie ze społeczeństwem swoich czasów i rozwijały głęboko wspólnotową wizję nowego porządku.

²² H. Lefebvre, *La critique de la vie quotidienne*, Paris 1947.

²³ A. Gotman, C. Devilliers, *Entretien avec Henri Lefebvre*, „Architecture, Mouvement, Continuité” 1986, nr 14, s. 6–9. Lefebvre w latach 1957–1962 był związany z grupą Międzynarodówki Sytuacjonistycznej (Internationale Situationniste).

²⁴ H. Lefebvre, *La production de l'espace*, Paris 2000, s. 35, Pierwsza edycja: 1974.

²⁵ Ibidem, s. 49–52.

²⁶ Ibidem, s. 141–160.

²⁷ M. Dessauce, *The Inflatable Moment. Pneumatics and Protest in '68*, New York 1999.

²⁸ F. D. Scott, *Architecture or techno-utopia. Politics after modernism*, Cambridge–Massachusetts–London 2007, s. 194–199.



Il. 4. David Greene (Archigram), *Living Pod*, 1965-1966. Makieta, plastik, farba, metal, włókna roślinne, kamień, klej, drewno, 40x81.5x80.5 cm

Awaryjny habitat Krzysztofa Wodiczki

Projekty architektury mobilnej z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku były przedmiotem wznowień, dialogów i debat prowadzonych przez architektów i artystów w kolejnych dekadach. W większości przypadków zawierały one krytyczną wizję swoich czasów.

Prototyp mobilnego mieszkania *Pojazd dla bezdomnych* (*Homeless Vehicle Project*) polskiego artysty Krzysztofa Wodiczki z lat 1988-1989 jest ważnym przykładem związku między praktyką wizjonerskiej architektury a kwestią odpowiedzialności i zaangażowania społecznego (il. 4). Projekt jest częścią głównych prac artysty, które obejmują jego szeroko wystawiane projekcje na pomnikach publicznych²⁹. Twórczość Wodiczki rozpatrywana była z różnych

²⁹ M. Borja-Villel, *Krzysztof Wodiczko. Instruments, projections, vehicles*, Barcelona 1992.

perspektyw. Z jednej strony, skupiono się na jego inspiracjach koncepcjami sztuki awangardowej i podkreślano jej związki ze sztuką konceptualną³⁰; z drugiej strony traktowano ją jako przykład sztuki zaangażowanej w przestrzeń publiczną amerykańskich miast-metropolii w odpowiedzi na przemiany społeczne lat osiemdziesiątych XX wieku³¹.

Jest jednak istotne, by spojrzeć na *Pojazd dla bezdomnych* również przez pryzmat historii designu i architektury, a dokładniej tradycji architektury mobilnej. Możemy zauważyć, że podobnie jak *Drop City*, projekt ten przyjmuje koncepcję architektury wędrownej i efemerycznej, aby zaproponować alternatywę dla funkcjonowania jednostki we współczesnym społeczeństwie.

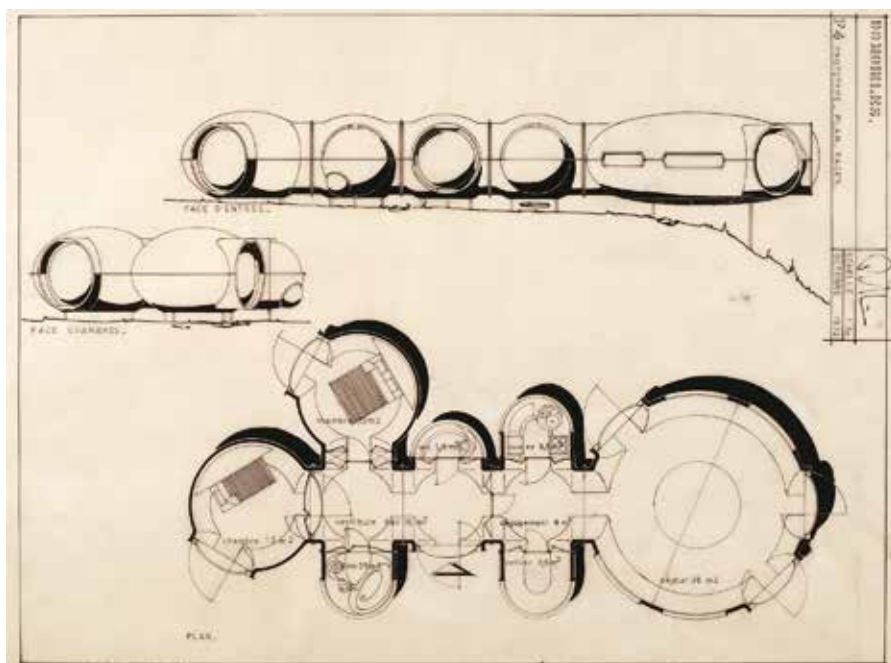
Idea urządzenia mobilnego była eksplorowana przez polskiego artystę już w latach siedemdziesiątych XX wieku, w zrealizowanym w Polsce projekcie *Pojazd* (1971-1973), który składał się z ruchomej platformy wprawianej w ruch przez kroki idącego po niej pieszego (il. 5). Prędkość *Pojazdu* była o połowę mniejsza niż szybkość jego pasażerów, a kierunek ruchu tych ostatnich nie zmieniał trajektorii pojazdu, która zawsze była skierowana do przodu. Sposób poruszania się pojazdu, zdaniem Wodiczki, dawał pieszemu jedynie „a certain illusion of freedom” (pewną iluzję wolności)³² i pozwalał postrzegać projekt jako krytykę wizji postępu, obecnych zarówno w dyskursie sztuki awangardowej, jak i w propagandzie komunistycznego państwa³³. Ten krytyczny charakter stanowił również jedną ze szczególnych cech projektu *Pojazd dla bezdomnych*. Ten ostatni był jednak nierozdzielnie związany ze spotkaniem artysty ze społeczeństwem amerykańskim. W 1977 roku Wodiczko opuścił Polskę, by wyemigrować najpierw do Kanady, a następnie do Stanów Zjednoczonych. W 1983 roku zamieszkał na stałe w Nowym Jorku. Projekt *Pojazdu dla bezdomnych* – swego rodzaju prototyp mobilnego mieszkania – narodził się pod wpływem istnienia dużej liczby bezdomnych na ulicach Nowego Jorku. Artysta, który pochodził z komunistycznego kraju

³⁰ A. Turowski, *Krzysztof Wodiczko and Polish Art of the 1970*, [w:] *Primary Documents. A Sourcebook for Eastern and Central European art since the 1950s*, red. L. Hoptman, T. Pospiszyl, New York–Cambridge–Massachusetts–Londyn 2002, s. 154–161; A. Turowski, *Wodiczko and Poland in the 1970s*, [w:] *Krzysztof Wodiczko*, red. R. Deutsche, L. Saltzman, A. Turowski, London 2011, s. 13–25.

³¹ R. Deutsche, *Krzysztof Wodiczko's Homeless Projection and the Site of Urban Revitalization*, „October” 1986, nr 38, s. 63–98; R. Deutsche, *Architecture of the Evicted*, in *Theory of Contemporary Art Since 1985*, red. Z. Kocur, S. Leung, Oxford 2005, s. 150–165; D. Hebdige, *The Machine is Unheimlich/ Wodiczko's Homless Vehicle Project*, [w:] *Krzysztof Wodiczko*, red. R. Deutsche, L. Saltzman, A. Turowski, London 2011, s. 146–163.

³² K. Wodiczko, *Pojazd 1971-1973*, [w:] *Krzysztof Wodiczko: Pojazd/Vehicle*, Warszawa 1973.

³³ A. Turowski, op. cit., 2011, s. 22.



Il. 5. Pascal Häusermann, *Domobiles*, 1972. Prototyp, plan, rysunek, tusz na kalce kreślarskiej 42.5x60 cm

cierpiącego biedę i doświadczonego przez wysoką kontrolę społeczeństwa przez państwo, ale także posiadającego bardziej socjalny system społeczny niż ówczesne kraje kapitalistyczne, był zaskoczony liczbą bezdomnych, która wynosiła w Nowym Jorku blisko 100 000 osób³⁴. Wspominając to doświadczenie, Wodiczko zauważył:

Ponieważ przybyłem z Kanady, gdzie sytuacja była inna, patrzyłem na to z przerażeniem. Musiałem zareagować jako artysta, w którego żyłach krążyły pewne idee projektowe. Ponieważ jestem też projektantem wzornictwa przemysłowego, zacząłem myśleć o urządzeniach, które by pomogły przetrwać takim ludziom³⁵.

³⁴ A. Dobrowolski, *Prof. Krzysztof Wodiczko: prawda w przestrzeni publicznej/Prof. Krzysztof Wodiczko: the truth in public space*, „Nowy Dziennik/Polish Daily News” 2012, 26 XII, dziennik.com/publicystyka/artikul/prof.-krzysztof-wodiczko-prawda-w-przestrzeni-publicznej, [dostęp: 21.10.2023].

³⁵ Ibidem.

Ideą Wodiczki było oddanie nowoczesnego designu w służbę bezdomnym. Artysta zaproponował lekkie mobilne urządzenie wykonane z aluminium, blachy, stalowej siatki i tworzyw sztucznych, będące hybrydą wózka sklepowego na kółkach i składanej tuby. Ten ostatni element został pokryty plastikiem w jaskrawych kolorach, który nadał projektowi charakter futurologiczny i zakończony aluminiowym stożkiem, który po rozłożeniu mógł służyć jako umywalka. Projekt wpisuje się w tradycję modernistycznej architektury, ponieważ przewidywał koncentrację w ograniczonej przestrzeni wygód, które miały zaspokoić codzienne potrzeby człowieka. Pojazd można przekształcić w krzesło, składany stół i łóżko chronione przed deszczem i wiatrem przez plastikowe pokrycie. Może również służyć jako wózek do przewożenia rzeczy użytkownika lub do zbierania surowców wtórnych, które mógłby wykorzystać do zarobienia pieniędzy.

Pojazd Wodiczki podjął koncepcję mobilnego mieszkania i można go uznać za spadkobiercę nowoczesnych propozycji utopijnych. Według historyka sztuki Andrzeja Turowskiego, w pracy tej Wodiczko nawiązał do projektu urządzenia latającego *Letatlin* z lat 1929-1932 autorstwa radzieckiego artysty Władimira Tatlina³⁶. Turowski zwrócił uwagę na podobieństwa między pozycją Wodiczki a postawą artystów wczesnej awangardy, takich jak Władysław Strzemiński czy Mieczysław Szczuka, którzy widzieli w sztuce potencjał do organizowania i generowania „the processes of the collective life” (procesów życia zbiorowego)³⁷. *Pojazd dla bezdomnych* Wodiczki miał być w zamyśle artysty wielofunkcyjnym urządzeniem, które miało się przyczynić do poprawy warunków życia ludzi. Z tej perspektywy przydatność byłaby pojęciem kluczowym dla zrozumienia nie tylko twórczości Wodiczki, ale przede wszystkim tradycji architektury mobilnej, w którą jest ona wpisana. Zresztą, jak zauważa Turowski, Wodiczko dystansował się od utopijnego charakteru propozycji swoich poprzedników. Według polskiego historyka sztuki:

Wodiczko's vehicles, including his latest ones for homeless people, contribute to a general historical discourse from a critical point of view, a critique of history in which concepts of function, progress, altruism, »the Other«, security, and so on are seen as ideological components of the social vision of political power (Pojazdy Wodiczki, w tym jego ostatnie dla bezdomnych, wpisują się w ogólny dyskurs historyczny z krytycznego punktu widzenia, krytykę historii, w której pojęcia funkcji, postępu, altruizmu, »Innego«, bezpieczeństwa i tak

³⁶ A. Turowski, op. cit., 2002, s. 159.

³⁷ A. Turowski, op. cit., 2011, s. 13.

dalej są postrzegane jako ideologiczne składniki społecznej wizji władzy politycznej)³⁸.

W tym sensie Turowski zauważa, że „Wodiczko’s attitude has enabled him to reject the game of appearances (illusions) by consistently disclosing the underlying fallacy (ideology) / postawa Wodiczki umożliwiła mu odrzucenie gry pozorów (iluzji) poprzez konsekwentne ujawnianie leżącego u jej podstaw fałszu (ideologii)”³⁹.

Idąc tokiem rozumowania Turowskiego, można sądzić, że w *Pojeździe* Wodiczko odwoływał się do dyskursu wczesnej awangardy. Jednak, jak sugeruje historyk sztuki, możemy zauważyć istotną zmianę w celowości jego projektu: w tym przypadku celem futurologicznego i utopijnego designu nie była zmiana świata, ale jego krytyka. Projekt *Pojazdu dla bezdomnych* można postrzegać jako diagnozę głębokiego kryzysu społecznego, który, jak zauważa Turowski, nie tylko przywołuje problem bezdomności, ale stanowi krytykę współczesności, naznaczonej zmierzchem ludzkich wartości, dyskredytacją totalitarnych ideologii i nierównościami społecznymi. Krytyka artysty wymierzona jest w awangardę artystyczną i architektoniczną oraz w jej wiarę w postęp. Tym, co odróżnia projekt Wodiczki od propozycji modernistycznej architektury, jest fakt, że użytkownikiem jego przestrzeni nie jest nowy, standardowy człowiek, wpisany w Modulator Le Corbusiera⁴⁰, ale człowiek bezdomny, żyjący na marginesie społeczeństwa.

W ten sposób polski artysta odrzucił, podobnie jak Yona Friedman w swojej wizji architektury mobilnej, autorytaryzm modernistycznych myślicieli architektury i designu. Jego deklaracja o potrzebie „[to] think critically about art [...] in relation to development in a city and the lives of its people” (krytycznego myślenia o sztuce [...] w odniesieniu do rozwoju miasta i życia jego mieszkańców)⁴¹ przypomina postulat węgiersko-izraelskiego architekta na rzecz projektu architektonicznego dostosowanego do potrzeb mieszkańców⁴². Co więcej, Wodiczko konsultował formę i funkcjonowanie swojego projektu bezpośrednio z bezdomnymi⁴³. Projekt Wodiczki wpisuje

³⁸ A. Turowski, op. cit., 2002, s. 160.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Modulator był antropometrycznym systemem pomiarowym opracowanym przez Le Corbusiera w połowie lat czterdziestych ubiegłego wieku.

⁴¹ P. C. Phillips, *Creating democracy: a dialogue with Krzysztof Wodiczko – Interview*, „Art Journal” 1962, nr 4, s. 33.

⁴² Y. Friedman, op. cit.

⁴³ R. Deutsche, L. Saltzman, A. Turowski, *Krzysztof Wodiczko*, London 2011, s. 176–179; K. Wodiczko, *Homeless Vehicle Project. New York City, 1988–1989*, film, vhs, color, 9’01”.

się w tradycję architektury mobilnej, ponieważ proponuje narzędzie przetrwania. Przestrzeń publiczna współczesnego megalopolis stanowi dla Wodiczki wrogie środowisko podobne do kosmicznych przestrzeni i pustynnych terenów, którym musiały opierać się kapsuły takich grup jak Archigram czy Haus-Rucker-Co.

Niemniej jednak Wodiczko nie stara się wizualizować przyszłych sposobów życia, ale zastanawia się nad tym, jak rozwiązać problem teraźniejszości, pytając, jak poprawić warunki życia ludzi opuszczonych przez obecny system społeczny. Zmarginalizowany człowiek, który zajmuje w tym projekcie miejsce nowego człowieka przeszłości, eksponuje problem, który dla Michaela Hardt'a i Antonia Negri'ego w książce *Imperium* można odczytać jako zacieranie się podziałów między Pierwszym, Drugim i Trzecim Światem poprzez funkcjonowanie Trzeciego Świata w Pierwszym⁴⁴.

Prototyp Wodiczki odnosi się do nomadycznego stylu życia kultur niezachodnich oraz do zjawiska, które Bernard Rudofsky definiuje jako „movable architecture” (ruchomą architekturę)⁴⁵. Rudofsky użył tego terminu, aby mówić o zjawisku nakładania się funkcji odzieży i schronienia w koczowniczych kulturach Afryki (Gwinea, Kenia) i Azji Południowej (Wietnam, Indie). Rudofsky zauważył:

Sometimes the borderline between clothes and habitation becomes blurred, as between a raincoat and a pup tent. Empty baskets may double as cover against the elements, portable roofs become umbrellas, and vice versa (Czasami granica między ubraniem a pomieszczeniem zaciera się, jak między płaszczem przeciwdeszczowym a namiotem. Puste kosze mogą służyć jako osłona przed żywiołami, przenośne dachy mogą stać się parasolami i odwrotnie)⁴⁶.

Projekt Wodiczki proponuje tę samą relację między obiektem a siedliskiem, między wnętrzem a zewnątrzem, jak „ruchoma architektura” (movable architecture) opisana przez Rudofsky'ego, proponując ekspozycję części przestrzeni domowej w kontekście przestrzeni publicznej. W ten sposób propozycja ruchomego habitatu staje się dla Wodiczki sposobem na postulowanie radykalnej krytyki społecznej, podobnie jak miało to miejsce w przypadku mobilnych propozycji architektonicznych z lat sześćdziesiątych. Jak zauważa

1988, vhs © Krzysztof Wodiczko, FilMOTEKA Muzeum Sztuki Współczesnej, Warszawa: art-museum.pl/en/filmoteka/praca/wodiczko-krzysztof-homeless-vehicle-project, [dostęp: 21.10.2023].

⁴⁴ M. Hardt, A. Negri, *Empire*, Cambridge–Massachusetts–London 2000, s. XIII.

⁴⁵ B. Rudofsky, op. cit., b.n.s.

⁴⁶ Ibidem.

Rosalyn Deutsche w swoim artykule na temat pracy Wodiczki w przestrzeni publicznej, projekt *Pojazd dla bezdomnych* stał się „an action supporting the right of the evicted residents to resist relegation to intolerable shelters and to the city's periphery” (akcją wspierającą prawo eksmitowanych mieszkańców do przeciwstawienia się relegowaniu do nieakceptowalnych schronisk i na peryferia miasta)⁴⁷. Według Deutsche projekt pomaga im „to appropriate the city” (przywłaszczyć sobie miasto) i „legitimizes the status of these residents as members of the urban community” (legitymizuje status tych mieszkańców jako członków społeczności miejskiej)⁴⁸.

Prototyp Wodiczki, choć sprzeczny ze swoimi modernistycznymi poprzednikami, pozostaje w pewnym sensie projektem utopijnym. Opowiada się po stronie „les utopies réalisables” (możliwych do zrealizowania utopii) postulowanych przez Yonę Friedman, które „naissent d’une dissatisfaction collective” (rodzą się ze zbiorowego niezadowolenia), proponując „un remède” (remedium) na tę sytuację i które zależą od „un consentement collectif” (zbiorowej zgody)⁴⁹. Prototyp Wodiczki, gdyby był masowo produkowany i masowo dystrybuowany, dawałby możliwość przezwyciężenia alienacji wynikającej z organizacji społeczeństwa w neoliberalnym systemie kapitalistycznym. Jego wrażliwość na problemy „evicted communities” (eksmitowanych społeczności) była zdeterminowana nie tylko jego własną niepewną sytuacją jako imigranta, ale także doświadczeniem innego systemu społeczno-politycznego komunistycznej Polski. Dzięki temu doświadczeniu artysta miał świadomość możliwości istnienia odmiennego systemu społecznego niż kapitalistyczny. *Pojazd dla bezdomnych* to przede wszystkim prototyp mieszkania awaryjnego, nie tylko dlatego, że oferuje rozwiązanie rzeczywistych potrzeb ludzi w sytuacji bezdomności, ale także dlatego, że nazywa i eksponuje palącą kwestię społeczeństw naszych czasów: ukazuje sytuację Innego, człowieka wykluczonego, wyrzutka, pozbawionego miejsca, niezintegrowanego, trzymanego poza prawem, milczącego, biernego, a przede wszystkim niewidzialnego.

⁴⁷ R. Deutsche, *Architecture of the Evicted*, in *Theory of Contemporary Art Since 1985*, red. Z. Kocur, S. Leung, Oxford 2005, s. 150–165.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ Y. Friedman, *Utopies réalisables*, Paris–Tel-Aviv 2000, s. 18.

Habitat w przestrzeni agonicznej

Idea mobilnego mieszkania rozwijała się od lat sześćdziesiątych jako krytyka stylu międzynarodowego i architektury funkcjonalnej, które z jednej strony stosowały zbyt sztywne zasady w architekturze i urbanistyce, a z drugiej strony lekcewały nieświadomą, irracjonalną i niedoskonałą stronę praktyki architektonicznej. Koncepcja mobilnej architektury i urbanistyki, opracowana przez Yonę Friedman'a, Constant'a, a później podjęta przez formacje brytyjskie, austriackie, japońskie i słowackie, jest ściśle związana z odrzuceniem przez architektów architektury wizjonerskiej, ścisłych reguł dyktowanych przez rozum i wszelkiego rodzaju pragmatyzmu w produkcji architektonicznej. Ewolucyjny urbanizm, szczególnie ceniony przez Friedmana w jego afirmacji architektonicznego bricolage'u, stanowił wyraźną krytykę autorytarnych stanowisk przyjętych przez ojców architektury modernistycznej i pragmatyzmu w projekcji architektonicznej, przełożonych na ich arbitralne wizje ludzkiego środowiska. Przenośny i ewolutywny habitat bardziej odpowiada ludzkiej naturze i jej nieustannie zmieniającym się potrzebom.

Koncepcja mobilnego domu jako alternatywy dla tradycyjnego domostwa jest nierozdzielnie związana z krytyką nowoczesnego społeczeństwa, prowadzoną w większości przypadków przez lewicę polityczną. Należy pamiętać, że koncepcja wędrownego habitatu sięga czasów zimnej wojny. Była rozwijana jako krytyka społeczeństwa konsumpcyjnego i systemu społecznego generowanego przez kapitalizm, którą często można zidentyfikować jako neomarksistowską. Jednak w krajach Bloku Wschodniego koncepcja ta była powiązana z krytyką propagandy związanej z ideami postępu i modernizacji, które były częścią ideologii państwa komunistycznego. W obu przypadkach – zarówno artystów mieszkających w krajach kapitalistycznych, jak i tych mieszkających w Bloku Wschodnim, koncepcja mobilnego domu stanowiła krytykę społeczną i polityczną. Idea mobilnego mieszkania, rozwinięta w okresie powojennym, ale oparta na tradycji wędrownych i tymczasowych konstrukcji kultur nomadycznych, implikuje wizualizację marginalności. Można sądzić, że marginalność stanowi kluczowy element praktyki architektury mobilnej, która ujawnia się w *Pojeździe* Wodiczki, ale jest również obecna w pismach Yony Friedman'a czy Bernarda Rudofsky'ego, uwiedzionych niekontrolowanymi zjawiskami urbanistycznymi, takimi jak nieprzewidziany rozrost slumsów. Z tego powodu propozycje architektury mobilnej, pasożytniczej czy efemerycznej implikują projekcję wizji artystycznej na świat społeczny. Przestrzeń publiczna jest rozumiana przez samego artystę jako miejsce antagonizmów, charakterystyczne dla agonistycznego modelu przestrzeni publicznej zapro-

ponowanego przez postmarksistowską filozofkę Chantal Mouffe⁵⁰. Mouffe rozumie przestrzeń publiczną nie jako terytorium, na którym możliwe jest osiągnięcie konsensusu, ale jako heterogeniczną i rozwarstwowaną przestrzeń konfrontacji różnych hegemonicznych projektów⁵¹. Filozofka zaobserwowała, że w swoich projektach Wodiczko „zawsze próbował wykreować agonistyczną przestrzeń publiczną”⁵² – to znaczy przestrzeń, która „wznicią niezgody, wydobywając na światło dzienne to, co dominujący konsensus próbuje zaciemnić”⁵³. Mobilne projekty mieszkaniowe, angażujące idee samodzielnego planowania, przetrwania i swobody przemieszczania się, mogą służyć, jak w przypadku prototypu Wodiczki, ujawnianiu konfliktów społecznych w demokratycznej przestrzeni publicznej, ale mogą też stymulować kreację różnych sposobów społecznego współistnienia.

Pojazd sprzyja alternatywnemu stylowi życia i wspiera bezdomnych w ich trwaniu na marginesie społeczeństwa, co odróżnia Wodiczkę od innych projektów artystycznych i programów socjologicznych, które mają na celu integrację zmarginalizowanych osób, poprzez zmianę ich sposobu życia. Koncepcja mobilnego habitatu, ewolutywnego, pneumatycznego, lekkiego, składanego, przekształcalnego i tymczasowego, staje się urządzeniem, które pozwala myśleć o innych możliwościach współistnienia w przestrzeni publicznej. Projekt Wodiczki dla bezdomnych, wpisany w długą tradycję architektury mobilnej, pomaga nie tylko przemyśleć na nowo relację człowieka z otoczeniem, ale przede wszystkim odnaleźć każdemu człowiekowi miejsce w społeczeństwie.

Projekt *Pojazd dla bezdomnych* – argentyńskie aktualizacje

Chociaż projekt *Pojazd dla bezdomnych* Krzysztofa Wodiczki powstał ponad trzydzieści cztery lata temu, problemy, które proponował rozwiązać, są nadal aktualne, nie tylko w kontekście północnoamerykańskim. Postępująca globalizacja kapitalizmu skutkuje polaryzacją współczesnych społeczeństw i pogłębianiem się różnic społecznych na wszystkich kontynentach. Zasady postulowane przez autorów mobilnych domów są obecnie kontynuowa-

⁵⁰ P. C. Phillips, *Creating democracy: a dialogue with Krzysztof Wodiczko – Interview*, „Art Journal” 2003, nr 62, s. 32–47.

⁵¹ C. Mouffe, *Agonistyczne przestrzenie publiczne i polityka demokratyczna*, [w:] Krzysztof Wodiczko, *Pomnikoterapia*, red. A. Turowski, Warszawa 2005, s. 7–12.

⁵² Ibidem.

⁵³ Ibidem.



Il. 6. Krzysztof Wodiczko, *Pojazd dla bezdomnych*, c. 1988, aluminium, tkanina, klatka drucziana, hardware, 152.4x91.4x142.2 cm, GL3476, © Krzysztof Wodiczko, Galerie Lelong, Nowy York



Il. 7. Krzysztof Wodiczko, *Pojazd dla bezdomnych*, 1988, Fifth Avenue, Nowy Jork © Krzysztof Wodiczko, Dzięki uprzejmości Fundacji Profile, Warszawa

ne w różnych projektach architektonicznych, które poszukują odpowiedzi na problemy marginalizacji i wykluczenia społecznego, a także na kryzys bezdomności i braku mieszkań w wyniku klęsk żywiołowych czy konfliktów zbrojnych. W kontekście miast Ameryki Łacińskiej, gdzie zwielokrotnienie liczby osób bezdomnych w ciągu ostatnich dziesięcioleci są stymulowane, jak zauważa argentyński socjolog Martín Boy, zarówno przez kryzys gospodarczy, jak i nieskuteczną politykę społeczną lokalnych rządów⁵⁴, projekt Wodiczki znajduje dziś kilka aktualizacji, zwłaszcza w dziedzinie architektury. *El refugio rodante – Rolling Shelter* autorstwa argentyńskiego architekta Eduardo Lacroze ze studia Lacroze-Miguens-Prati ma kilka cech wspólnych z *Pojazdem Wodiczki*. Jest to prototyp mobilnego niskokosztowego mieszkania dla bezdomnych⁵⁵. Podobnie jak w przypadku projektu Wodiczki, jego podstawą jest wózek sklepowy ze składaną i wyjmowaną konstrukcją wykonaną z metalowych i plastikowych elementów⁵⁶. Koncepcja mobilnego domu została również podjęta przez argentyńskiego projektanta przemysłowego Nicolása Garcíę Mayora. Jego system schronów awaryjnych *Cmax (Cmax System)* składa się z lekkich, modułowych, łatwych w transporcie i adaptacji mieszkań wykonanych z polipropylenu, aluminium i tkaniny poliestrowej⁵⁷. Podobnie jak propozycje architektów z lat sześćdziesiątych XX wieku, takich jak David Greene ze swoim *Living Pod*, schronienia Garcíi Mayora są odporne na nieprzyjazne warunki klimatyczne. Ten projekt systemu natychmiastowych schronień mieszkaniowych łączy z projektem Wodiczki jego główny cel, jakim jest przywrócenie godności i poprawa jakości życia ludzi w sytuacjach kryzysowych⁵⁸.

Martín Boy, w swojej analizie warunków życia osób bezdomnych w mieście Buenos Aires i w Dystrykcie Federalnym, zwraca uwagę na zmieniający

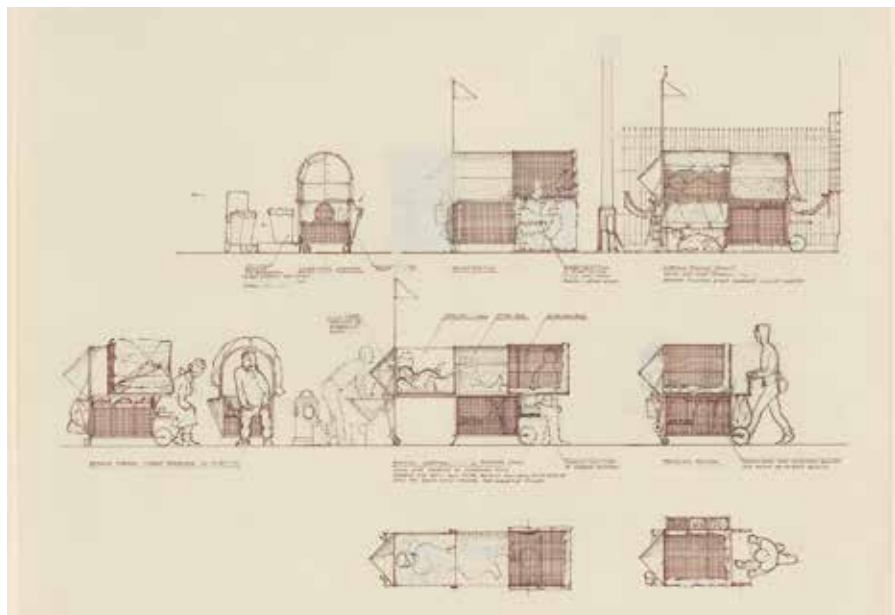
⁵⁴ M. Boy, *Políticas sociales para personas que viven en la calle. Un análisis comparativo entre el caso de la Ciudad de Buenos Aires y del Distrito Federal*, „Quid 16. Revista de Área de Estudios Urbanos” 2011, nr 1, s. 58–73, http://iigg.sociales.uba.ar/files/2011/10/quid16_6.pdf, [dostęp: 22.10.2023].

⁵⁵ *Premian a un argentino por crear un refugio móvil para los sin techo*, „Clarín” 2015, 17 VI, http://www.clarin.com/ciudades/Arquitectura-Eduardo-Lacroze-sin-techo_0_1377462258.html, [dostęp: 22.10.2023].

⁵⁶ D. Reed, *Can this 'rolling shelter' help improve lives for the homeless?*, „Citymetric” 2015, 17 VII, s. 27, <http://www.citymetric.com/skylines/can-rollong-shelter-help-improve-lives-homeless-1262>, [dostęp: 22.10.2023].

⁵⁷ O systemie *Cmax*, <http://www.cmaxsystem.com>, [dostęp: 22.10.2023].

⁵⁸ D. Yañez Martínez, *Un argentino sorprendió a la onu con un refugio móvil para desastres naturales*, „La Nación” 2013, 12 VI, <http://www.lanacion.com.ar/1591211-un-argentino-sorprendio-a-la-onu-con-un-refugio-movil-para-desastres-naturales>, [dostęp: 22.10.2023].



Il. 8. Krzysztof Wodiczko, *Pojazd dla bezdomnych* – rysunek, 1988, tusz i biały korektor w płynie na papierze, 48.3x61.3 cm, GL3273, © Krzysztof Wodiczko, Galerie Lelong, Nowy York



Il. 9. Ana Gallardo, *Casa Rodante (Dom mobilny)*, 2007, © Ana Gallardo, Buenos Aires

się profil populacji bezdomnych: problem bezdomności dotyka nie tylko nastolatków czy samotnych dorosłych, ale także całe rodziny, których nie stać na wynajęcie mieszkania lub które zostały eksmitowane⁵⁹. Projekt *Casa Rodante* (*Mobilny dom*), zrealizowany w 2007 roku przez pochodzącą z Rosario artystkę Anę Gallardo, jest krytycznym komentarzem do tej sytuacji, a jednocześnie reakcją na jej własne doświadczenie. Akcja artystki polegała na przejechaniu na rowerze ulicami Buenos Aires z własnymi meblami ułożonymi na szczycie wózka. Praca nawiązywała do jej osobistej sytuacji z 2006 roku – okresu, w którym artystka i jej córka, eksmitowane z mieszkania, przez kilka miesięcy przenosiły się z jednego mieszkania do drugiego i coraz bardziej ograniczały swój dobytek⁶⁰. Podczas gdy projekty Nicolás’a Garcíi Mayor’a i Eduardo Lacroze’a podzielają poszukiwania Wodiczki w zakresie innowacyjnego wzornictwa i materiałów, Ana Gallardo, której mobilny dom jest wykonany ze zużytych i pospolitych mebli, wchodzi w dialog z projektem *Pojazd dla bezdomnych* poprzez swoją obecność na ulicach. Swoim performansem Gallardo, podobnie jak Wodiczko, uwidacznia palące problemy dzisiejszego społeczeństwa: braku dostępu do mieszkań dla rosnącego odsetka populacji oraz przymusowego i ekonomicznie zdeterminowanego nomadyzmu.

Jeśli trzydzieści cztery lata po realizacji *Pojazd dla bezdomnych* Wodiczki jest wciąż aktualny, czy też teorie Yony Friedman’a sformułowane w latach pięćdziesiątych XX wieku wciąż wydają się istotne dla współczesnego odbiorcy, to właśnie ze względu na nierozwiązane problemy społeczne, na które te projekty wskazują. W XXI wieku mobilna architektura, elastyczna i dostosowująca się do potrzeb użytkowników, nie jest, jak zakładała Friedman, rzeczywistością, a wciąż jedynie projektem o cechach utopii. Chociaż koncepcja mobilnego budownictwa mieszkaniowego znalazła dziś swoje praktyczne zastosowanie, jak w przypadku propozycji Lacroze i Garcíi Mayor’a, jest ona obecna tylko w nielicznych projektach podejmowanych przez architektów zajmujących zaangażowaną pozycję, szczególnie świadomych dzisiejszych warunków życia, uwrażliwionych na problemy współczesnego społeczeństwa i jego niesprawiedliwości.

⁵⁹ M. Boy, op. cit., s. 65.

⁶⁰ A. Gallardo, *Casa rodante. Performance con objeto móvil hecho con mis muebles y Video*, 2007, <http://anagallardo.com.ar/7.html>, [dostęp: 22.10.2023].

Abstract

Habitat of a state of emergency – the *Homeless Vehicle Project* (1988-1989) by Krzysztof Wodiczko. The concept of socially-engaged mobile architecture.

The prototype of the *Homeless Vehicle Project* mobile home by the Polish artist Krzysztof Wodiczko, dating from 1988-1989, is an important example of a connection between the practice of visionary architecture and the search for a redefinition of contemporary society. The article considers the project by the Polish artist from the perspective of the development of the concept of mobile architecture in the history of Western architecture from the 1960s. The first part of the text presents a brief summary of the theory and practice of the concept of the mobile habitat and its relations with new visions and proposals for a modern society. The second part discusses the *Homeless Vehicle Project* by Wodiczko, understood as a realisation of the concept of mobile architecture in contemporary society.