

Анархистичка библиотека



# Социјалната идеологија на автомобилот

Андре Горц

Андре Горц

Социјалната идеологија на автомобилот

1973

*Le Sauvage*, септември-октомври 1973

Наслов на оригиналот: "L'idéologie sociale de la bagnole".

Превод: Стефан Симоновски.

[www.anarhisticka-biblioteka.org](http://www.anarhisticka-biblioteka.org)

1973



Најлошото нешто во врска со автомобилите е тоа што се налик замоците или вилите крај море: луксузни добра измислени за ексклузивно задоволство на многу богатото малцинство и кои по својот концепт и природа никогаш не биле замислени за народот. За разлика од правосмукалката, радиото или велосипедот, коишто ја задржуваат својата вредност кога сите ги поседуваат, автомобилот, како и вилата покрај море, е пожелен и корисен сè додека масите не го поседуваат. Токму на тој начин автомобилот според својот концепт и намена е луксузно добро. А суштината на луксузот е дека не може да биде демократизиран. Доколку сите можат да поседуваат некаков луксуз, никој не добива корист од него. Токму спротивното, сите се лажат, мамат и меѓусебно фрустрираат.

Тогаш зошто она што е толку очигледно во врска со плажите не е општо признаено во врска со превозот? Како и куќата крај плажа, зарем автомобилот исто така не зазема простор кој го има во ограничени количини? Зарем не ги лишува останатите кои ги користат патиштата (пешаците, велосипедистите и возачите на автобуси)? Зарем не ја губи неговата употребна вредност кога секој користи сопствен автомобил? Сепак постојат многу политичари кои инсистираат дека секое семејство има право на барем еден автомобил и дека должност на „владата“ е да овозможи соодветен паркинг за секој, непопречен сообраќај во градот и одење на одмор во исто време како и сите други, возејќи 100 км на час до местата за одмор.

Монструозноста на оваа демагошка бесмисленост веднаш станува очигледна, а сепак дури и левицата не се воздржува од нејзина употреба. Зошто автомобилот се третира како света крава? Зошто, за разлика од другите „лични“ добра, не се препознава како антисоцијален луксуз? Одговорот треба да се побара во следниве два аспекти на возењето:

1. Масовното возење доведува до апсолутен триумф на буржоаската идеологија на ниво на секојдневниот живот. Секому ја нуди и одржува илузијата дека секој поединец може да профитира на грбот на сите други. Погледнете ја агресивната себичност на возачот кој во секој момент фигуративно ги убива „другите“, кои се појавуваат само како физички пречки на неговата брзина. Оваа агресивна и натпреварувачка себичност го обележува доаѓањето на универзалното буржоаско однесување, чијашто појава започнува од моментот кога возењето станува секојдневно. („Никогаш не може да има социјализам со такви луѓе“, ми кажа еден источногермански пријател, вознемирен од спектаклот на парискиот сообраќај).

2. Автомобилот е парадоксален пример на луксузно добро коешто ја загубило својата вредност преку сопственото распространување. Но оваа практична девалвација сè уште не е проследена со идеолошка девалвација. Митот за задоволството и користа од автомобилот опстојува, иако во случај масовниот превоз да стане широко распространет неговата супериорност ќе биде забележителна. Опстојувањето на овој мит може лесно да се објасни. Распространувањето на приватните автомобили го промени масовниот превоз и го измени градското планирање и домување на таков начин што на автомобилот му ги префрла функциите коишто самото негово распространување ги направи нужни. Потребна ќе биде идеолошка („културна“) револуција за да се разбие овој круг. Очигледно тоа не може да се очекува од владејачката класа (десница или левица).

та, друго за „живеење“, трето за купување, четврто за учење, петто за забава. Начинот на којшто нашето место е уредено ја подразбира и дезинтеграцијата на луѓето којашто е започната со поделбата на трудот во фабриките. Таа ја дели личноста на делови, го дели нашето време, нашиот живот, во засебни делови за во секој од нив да бидеме пасивни конзументи оставени на милост на трговците, за никогаш да не помислиме дека работата, културата, комуникацијата, задоволството, задоволувањето на потребите и личниот живот можат и би требало да бидат едно и единствено нешто: синтетизиран живот, одржуван преку социјалната основа на заедницата.

ченоста на одењето в град само заради работа или, од друга страна, да се биде сам и да се спие.

„Луѓето“, пишува Илич, „ќе ги разбијат оковите на надмоќниот превоз откако повторно ќе го засакаат како своја сопствена територија својот специфичен ритам и ќе стравуваат да бидат премногу оддалечени од него“. Но со цел да се сака „сопствената територија“ таа пред сè треба да се направи пријатна, а не сообраќајна. Маалото или заедницата мора повторно да станат микрокосмос обликуван од и за сите човечки активности, каде што луѓето можат да работат, живеат, да се релаксираат, учат, комуницираат и забавуваат, и со сето тоа заеднички да управуваат како место на нивниот секојдневен живот. Кога го запрашале Маркузе како луѓето би го минувале своето време после револуцијата, кога капиталистичкото опустошување ќе биде прекинато, тој одговорил: „Ќе ги уништите старите градови и ќе изградиме нови. Со тоа ќе се занимаваме некое време“.

Овие нови градови би можеле да бидат федерации од заедници (или маала) опкружени со зелени појаси чишто граѓани - а особено учениците - ќе минуваат неколку часа неделно одгледувајќи свежи производи коишто им се потребни. За нивното секојдневно движење ќе можат да користат секаков вид превоз адаптиран на град од средна големина: општински велосипеди, тролејбуси, електрични таксија без возачи. За подолгите патувања надвор, како и за гостите, ќе биде достапен парк од општински автомобили во маалските гаражи. Автомобилот повеќе нема да биде нужност. Сè ќе биде изменето: светот, животот, луѓето. Но тоа нема да се случи самото по себе.

Дотогаш, што треба да сториме за да го оствариме тоа? Пред сè, никогаш превозот да не го истакнуваме како засебен проблем. Секогаш поврзувајте го со проблемот на градот, со општествената поделба на трудот и со начинот на којшто тоа ги разделува многуте димензии на животот. Едно место за рабо-

Да ги разгледаме одблизу овие две точки.

Кога бил пронајден автомобилот, тој требало на малкуте многу богати луѓе да им обезбеди дотогаш невидена привилегија: онаа на многу побрзо патување од сите други. Никој дотогаш не сонувал за тоа. Брзината на сите кочији била иста, без оглед дали биле богати или сиромашни. Кочијата на богатите не одела побрзо од арабите на селаните, а возовите ги превезувале сите со иста брзина (тие немаа различни брзини сè додека не започнаа да се натпреваруваат со автомобилот и авионот). Оттаму, сè до почетокот на новиот век, елитата не патувала со поинаква брзина од онаа на сиромашните луѓе. Автомобилот ќе го промени сето тоа. За првпат класните разлики ќе бидат пренесени на брзината и на превозните средства.

Ова превозно средство отпрвин се чинело недостапно за масите - било толку поинакво од обичните средства. Невозможна била споредба помеѓу автомобилот и останатите: кочиите, возот или арабата. Привилегираните луѓе патувале со самодвижечки возила кои тежеле најмалку еден тон и чишто крајно комплицирани механички органи биле исто онолку мистериозни како и кога не би биле видливи. Еден важен аспект од митот за автомобилот е дека за првпат луѓето патувале со приватни возила чишто оперативен механизам им бил целосно непознат и чиешто одржување и хранење морале да го доверат на експерти. Ете го парадоксот на автомобилот: се чини дека тој на неговите сопственици им дава неограничена слобода, овозможувајќи им да патуваат кога и каде што сакаат со брзина еднаква или поголема од онаа на возот. Но, всушност, оваа наводна независност под себе крие фундаментална зависност. За разлика од јавачот на коњ, возачот на кочија или велосипедистот, возачот на автомобилот ќе биде зависен во однос на снабдувањето со гориво, како и за најмалата поправка од продавачите и експертите за мотори, подмачкување, стартување и на заемната заменливост на деловите.

За разлика од сите претходни сопственици на превозни средства, односот на автомобилистот кон неговото или нејзиното возило ќе биде однос на корисник и потрошувач, а не на сопственик и господар. Ова возило, со други зборови, ќе го обврзе сопственикот да користи низа комерцијални услуги и индустриски производи коишто може да ги обезбеди единствено некоја трета страна. Наводната независност на сопственикот на автомобил само ја скрива вистинската фундаментална зависност.

Нафтните магнати беа првите коишто ја увидоа можната придобивка од масовната дистрибуција на автомобилот. До колку луѓето се убедат да патуваат со автомобили, тогаш може да им се продава горивото потребно да ги придвижува. За првпат во историјата, луѓето ќе станат зависни во однос на патувањето од комерцијален извор на енергија. За нафтната индустрија ќе има онолку муштерии колку што ќе има автомобили - а бидејќи ќе има автомобили колку што ќе има и семејства, сето население ќе стане клиент на трговците со нафта. Сонот на капиталистите одеднаш се најде на прагот да биде остварен. Сите ќе станат зависни во однос на нивните секојдневни потреби од стока врз којашто една единствена индустрија ќе има монопол.

Сè што преостануваше беше населението да се наведе да вози автомобили. Нема да биде потребно многу убедување. Доволно ќе биде да се намали цената на автомобилите преку масовното производство и фабричката лента. Луѓето ќе трчат газ преку глава за да си купат еден. Газот им дојде на местото на главата секако, не забележувајќи дека некој ги тегне за нос. Што, всушност, им понуди автомобилската индустрија? Единствено ова: „Отсега натаму, исто како и благородништвото и буржоазијата, и вие ќе ја имате привилегијата да се возите побрзо од останатите. Во автомобилското општество привилегијата на елитата ви е достапна и вам“.

пропадна, а потоа ги отстранила. Единствените што се поштедени се високобразинските меѓуградски врски кои се натпреваруваат со авиолиниите за буржоаската клиентела. Тоа е вашиот прогрес!

Вистината е дека никој навистина и нема избор. Вие не сте слободни да имате или немате автомобил затоа што светот на предградија е дизајниран да биде во функција на автомобилот, а уште повеќе, на светот на градовите. Оттаму, идеалното револуционерно решение, отстранувањето на автомобилот во корист на велосипедот, трамвајот и автобусот, повеќе не може да биде употребливо во големите комутерски градови како Лос Анџелес, Детроит, Хјустон, Трапес, па дури и Брисел, коишто се изградени од и за автомобилот. Овие распослани градови се простираат покрај празни улици изградени по идентична шема; а нивниот урбан изглед (пустина) вели: „Овие улици се изградени за најбрзо можно возење од работа дома и обратно. Тука минувате, тука не живеете. На крајот од работниот ден сите треба да останете дома, а секој што ќе биде фатен на улица после тоа време ќе биде осомничен за планирање злодела“. Во некои американски градови чинот на лутање по улиците навечер е основа да се биде осомничен за злодело.

Дали мамецот е фрлен? Не, но алтернативата на автомобилот мора да биде сеопфатна. Бидејќи за луѓето да бидат во можност да се откажат од своите автомобили, нема да биде доволно само да им се понуди поудобен масовен превоз. Тие ќе мора да можат да живеат без превоз воопшто, бидејќи ќе се чувствуваат како дома во своите маала, своите заедници, своите градови изградени по човечка мера, и ќе уживаат во пешачењето или возењето велосипед од работа кон дома. Ниту едно средство за масовен превоз и бегство не може да биде компензација за непријатноста на животот во стерилниот град во кој никој не се чувствува како дома, или, пак, за огор-

во збиена колона одејќи (во најдобар случај) со брзина на велосипедист и во густ облак од исдувни гасови. Што останува од предноста на автомобилот? Што останува, кога, неизбежно, најголемата брзина на патот е ограничена на брзината на најбавниот автомобил?

Доволно чесно. Откако го уби градот, автомобилот го убива автомобилот. Ветувајќи им на сите дека ќе можат да се движат побрзо, автомобилската индустрија завршува со неумоливо предвидливиот резултат дека сите мораат да се движат онолку бавно колку и најбавниот, со брзината предодредена од едноставните закони на динамиката на течности. Уште полошо: бивајќи измислен да му овозможи на неговиот сопственик да оди каде што тој сака, во време и со брзина со којашто тој сака, автомобилот, во однос на сите други возила, станува најпонишното, најризичното, нејзависното и најнеудобното. Дур и да сте си оставиле исклучително многу време, никогаш не знаете кога тесните грла ќе ви дозволат да стигнете таму. Неизбежно сте врзани за патот како и возот за пругата. И вие како и патникот што ја користи железницата не можете да застанете кога ќе посакаат, а исто како и возот и вие морате да се движите со брзина одредена од некој друг. Да резимираме, автомобилот нема ниту една од предностите на возот и ги има сите негови недостатоци, плус и некои свои: вибрации, тесен простор, опасност од сообраќајки, трудот потребен да се вози.

А сепак, велите, луѓето не одат со воз. Се разбира! Како би можеле? Сте се обиделе ли некогаш да одите од Бостон за Њујорк со воз? Или од Иври до Трепор? Или од Гарш до Фонтебле? Или од Коломб до Ил-Адам? Сте се обиделе ли во лето, во сабота или недела? Е па, тогаш обидете се и со среќа! Ќе забележите дека автомобилскиот капитализам мислел на сè. Токму кога автомобилот го убива автомобилот, тој прави алтернативите да исчезнат, оттаму правејќи го автомобилот нужен. Значи, најпрвин капиталистичката држава дозволила железничките врски помеѓу градовите и околните села да

Луѓето брзаа да купат автомобили, но кога работничката класа започна исто така да ги купува, измамените возачи сфатија дека се изиграни. Им беше ветена буржоаска привилегија, тие се задолжија за да ја добијат, а сега увидоа дека сите други исто така можат да ја имаат. Што вреди некоја привилегија кога сите можат да ја имаат? Тоа е бесмислица. Уште полошо, таа сите ги подбуцнува едни против други. Општата блокираност е предизвикана од општиот метеж. Бидејќи кога сите полагаат право да возат со привилегираната брзина на буржоазијата сè се блокира, а брзината на градскиот сообраќај опаѓа - во Бостон исто како и во Париз, Рим, Лондон - под онаа на коњската араба; во ударните часови, просечната брзина на отворените патишта паѓа под онаа на велосипедистот.

Ништо не помага. Сите решенија се испробани. Сите тие на крајот само ги влошуваат работите. Без оглед дали го зголемуваат бројот на градските брзи улици, клучки, надвозници, автопати со 16 ленти и патарини, резултатот секогаш е ист. Колку повеќе патишта се во употреба, толку повеќе автомобили ги зачепуваат, а градскиот сообраќај станува сè повеќе парализиран. Сè додека постојат градови, проблемот ќе остане нерешен. Без оглед колку широк и брз е автопатот, брзината со којашто возилата излегуваат од него за да влезат во градот не може да биде поголема од онаа на градските улици. Сè додека просечната брзина во Париз е 10 до 20 км на час, во зависност од периодот на денот, никој нема да биде во можност да слезе од клучките и автопатиштата околу и во градот со брзина поголема од 10 до 20 км на час.

Истото важи за сите градови. Невозможно е да се вози повеќе од просечните 20 км. на час во испреплетената мрежа на улици, авени и булевари коишто се карактеристични за традиционалните градови. Воведувањето на побрзи возила неизбежно го попречува градскиот сообраќај, предизвикувајќи застои и на крај целосна парализа.

Доколку автомобилот преовлада, сепак постои и друго решение: отарасете се од градовите. Што значи, развлечете ги стотици километри покрај огромни патишта, претворајќи ги во автопат-предградија. Тоа беше направено во САД. Иван Илич го сумира ефектот во следниве аларматни бројки: „Типичниот Американец посветува повеќе од 1.500 часа годишно (што значи 30 часа неделно, или 4 часа дневно, вклучувајќи ги неделите) на неговиот автомобил. Ова го вклучува времето минато зад воланот, во возење и невожење, работните часови потребни тој да се плати како и да се плати горивото, гумите, патарините, осигурувањето, казните и даноците. Оттаму, на Американецот му се потребни 1.500 часа за да помине 9.600 км (во текот на една година). За 5,5 км потребен му е еден час. Во земјите каде што нема транспортна индустрија, луѓето патуваат со истата таа брзина пеш, но со предност да патуваат каде што сакаат неограничени од асфалтни патишта“.

Вистина е, истакнува Илич, дека во неиндустријализираните земји патувањето одзема само 3% до 8% од слободното време на луѓето (што е еднакво на два до шест часа неделно). Оттаму, пешакот минува исто онолку километри за еден час посветен на патување како и оној во автомобилот, но троши 5 до 10 пати помалку време на патување. Поука: што пораспространети се брзите возила во дадено општество, толку повеќе време - над одредена точка - луѓето трошат и губат на патување. Тоа е математички факт.

Која е причината за тоа? Штотуку ја согледаваме: градовите се претворени во бескрајни автопат-предградија, бидејќи тоа бил единствениот начин да се избегне застој на сообраќајот во населените центри. Но недостатокот на ова решение е очигледен: на крај луѓето не можат соодветно да патуваат наоколу бидејќи се далеку од сè. За да се направи место за автомобилите, се зголеми оддалеченоста. Луѓето живеат далеку од нивните работни места, далеку од училиштата, далеку од супермаркетите - што потоа изискува и втор автомобил за да може да

се купува и децата да се водат на училиште. Излегувања? Не доаѓаат в предвид. Пријатели? Тука се соседите... и тоа е тоа. Во крајната анализа, автомобилот троши повеќе време отколку што заштедува и создава поголема оддалеченост отколку што надминува. Се разбира, можете да се одвезете на работа со 100 км на час, но тоа е затоа што живеете на 50 км оддалеченост од работното место и сте подготвени да потрошите час и половина на последните 10 километри. Да го сумираме сево ова: „Добар дел од секојдневната работа оди за плаќање на патувањето до работното место“ (Иван Илич).

Можеби велите, „Но, барем на тој начин може да се побегне од пеколот на градот штом заврши работниот ден“. Ете, сега знаеме: „градот“, големиот град којшто со генерации беше сметан за чудо, единственото добро место за живеење, сега се смета за „пекол“. Сите сакаат да побегнат од него, да живеат на село. Од каде овој пресврт? Од една причина. Автомобилот го направи големиот град лошо место за живеење. Го направи смрдлив, бучен, задушувачки, валкан, толку пренагрупан што повеќе никој не сака да излегува навечер. Оттаму, бидејќи автомобилот го уби градот, потребни ни се побрзи автомобили за да побегнеме на автопатот кон предградието коешто е уште подалеку. Каков совршен аргумент: дајте ни повеќе автомобили за да можеме да побегнеме од уништувањето предизвикано од автомобилите.

Од луксузен предмет и симбол на привилегија, автомобилот сега е претворен во витална нужност. Морате да поседувате автомобил за да побегнете од урбаниот пекол на автомобилите. На тој начин капиталистичката индустрија ја добива играта: одвишното станува нужно. Повеќе нема потреба луѓето да се убедуваат дека сакаат автомобил; неговата нужност е животен факт. Вистина е дека човек може да се посомнева кога ќе го види моторизираното бегство низ излезните патишта. Помеѓу 8 и 9 наутро, помеѓу 5:30 и 7 попладне, како и за викендите, пет или шест часа излезните патишта се протегаат