

Anarcho-Biblioteka
Dobry pieróg to wywrotowy pieróg



Ideologia samochodu

André Gorz

André Gorz
Ideologia samochodu
11.10.2004

<https://recyklingidei.pl/gorz-ideologia-samochodu>

Przełożyli Justyna Barańska i Jakub Maciejczyk

Tekst pochodzi z: „Le Sauvage”, 1973, September-October. Ukazał się w
”Recyklingu Idei” nr 2/2003. Śródtytuły pochodzą od redakcji.

pl.anarchistlibraries.net

11.10.2004

Spis treści

Bezprecedensowy przywilej	3
Powszechny paraliż, powszechny konflikt	4
Pozbyć się miast	6
Samochód uśmierca samochód... i alternatywy	8
Nowe miasta	9

się mikrokosmosem ukształtowanym przez i dla wszystkich ludzkich aktywności, w którym ludzie będą mogli pracować, mieszkać, odpoczywać, uczyć się, porozumiewać się i po nim wędrować, i którym będą mogli razem gospodarować jako miejscem wspólnego życia. Kiedy ktoś spytał raz Marcuse'ego, jak ludzie będą spędzać czas po rewolucji, gdy pozbędą się kapitalistycznego marnotrawstwa, odpowiedział: „Zburzymy te wielkie miasta i wybudujemy nowe. To nas zajmie na jakiś czas”.

Te nowe miasta mogłyby być federacjami społeczności (lub dzielnic), otoczonymi pasami zieleni, ich obywatele będą spędzać kilka godzin w tygodniu uprawiając świeże płody rolne na własne potrzeby. Aby poruszać się na co dzień, mogliby korzystać z wszelkich rodzajów transportu dostosowanych do średniej wielkości miasta: rowerów, kolejek, trolejbusów, elektrycznych taksówek bez kierowców. Do dłuższych podróży poza miasto, jak również dla gości, pewna ilość komunalnych samochodów byłaby dostępna w sąsiedzkich garażach. Samochód nie byłby już dłużej koniecznością. Wszystko się wtedy zmieni: świat, życie, ludzie. I to nie stanie się samo.

W międzyczasie, co należy robić, aby tam dojść? Przede wszystkim, nigdy nie czynić z transportu tematu samego dla siebie. Zawsze trzeba łączyć go z problemem miasta, społecznego podziału pracy oraz ze sposobem, w jaki oddziela wiele wymiarów życia od siebie. Jedno miejsce do pracy, inne do „życia”, trzecie do zakupów, czwarte do nauki, piąte do rozrywki. Sposób, w jaki nasza przestrzeń jest zaaranżowana, niesie za sobą dezintegrację ludzi, która zaczyna się wraz z podziałem pracy w fabryce. Dzieli człowieka na warstwy, dzieli nasz czas i nasze życie w odseparowane warstwy, tak abyś w każdej z nich był biernym konsumentem na łasce handlowców, tak aby nigdy nie przyszło ci na myśl, że praca, kultura, komunikacja, przyjemność, zaspokajanie potrzeb i życie osobiste mogą i powinny być jednym i tym samym: życiem zjednoczonym, podtrzymywanym przez społeczność.

Najgorszą rzeczą w samochodach jest to, że są jak pałace albo wille nad morzem: luksusowe dobra wymyślone dla wyłącznej przyjemności niewielkiej liczby bogaczy, ze swej natury i w zamyśle nigdy nie przeznaczone dla ogółu ludzi. W przeciwieństwie do odkurzacza, radia, roweru, które zachowują swe zalety także wtedy, gdy ma je każdy, samochód – podobnie jak willa nad morzem – użyteczny i godzien pożądanego pozostaje, dopóki nie jest powszechnie dostępny. Istotą luksusu jest to, że nie może on być demokratyczny. Jeśli każdy może pławić się w luksusie, nikt nie odnosi z tego żadnych korzyści. Wręcz przeciwnie, każdy irytuje, frustruje i stara się oszukać wszystkich pozostałych oraz jest oszukiwany, irytowany i frustrowany w zamian.

Jest to dla wszystkich raczej oczywiste w przypadku nadmorskich willi. Żaden polityk nie ośmielił się dotąd głosić, że demokratyzacja prawa do wakacji oznacza letnią willę z prywatną plażą dla każdej rodziny. Wiadomo, że jeśli każda z trzynastu czy czternastu milionów rodzin otrzyma tylko dziesięć metrów plaży, trzeba będzie zająć sto czterdzieści tysięcy kilometrów wybrzeża, by wszystkim zapewnić należyty przydział. Przydzielenie każdemu jego części spowodowałoby pocięcie plaży na maleńkie paseczki – lub ściśnięcie willi tak ciasno koło siebie, że ich wartość byłaby żadna i znikłaby ich przewaga nad kompleksami hotelowymi. Krótko mówiąc, demokratyzację dostępu do plaży można osiągnąć tylko dzięki jednemu rozwiązaniu – wspólnemu jej użytkowaniu.

A zatem, dlaczego rzecz doskonale znana w przypadku plaży nie jest dla wszystkich równie oczywista, gdy chodzi o transport? Podobnie jak domki letniskowe, czy i samochody nie przywłaszczają sobie brakującej przestrzeni? Czyż nie pozbawiają praw innych użytkowników dróg (pieszych, rowerzystów, pasażerów tramwajów i autobusów)? Czyż nie maleje ich przydatność, gdy są używane przez wszystkich? A wciąż wielu jest polityków, którzy sądzą, że każdej rodzinie przysługuje prawo posiadania przynajmniej jednego samochodu, zaś do rządu należy umożliwienie każdemu, by parkował wygodnie, bez przeszkód jeździł po mieście oraz wyruszał na wakacje w tym samym czasie, co wszyscy inni, pędząc siedemdziesiąt mil na godzinę do miejsca wypoczynku.

Bezprecedensowy przywilej

Monstrualność tego demagogicznego bezsensu jest widoczna gołym okiem, a przecież już nawet lewica nie gardzi odwoływaniem się do niego. Dlaczego

samochód jest traktowany niczym święta krowa? Czemu, w przeciwieństwie do innych prywatnych majątności, nie jest uznawany za społeczny luksus? Odpowiedź zawiera się w dwóch następujących aspektach ruchu samochodowego.

Po pierwsze, masowa motoryzacja skutkuje pełnym tryumfem ideologii mieszczańskiej na poziomie codziennego życia. Przynosi złudzenie, że każdy może szukać swego własnego zysku kosztem wszystkich innych. Weźmy okrutne i agresywne samolubstwo kierowcy, w każdym momencie symbolicznie zabijającego „innych”, których uznaje jedynie za przeszkody dla swojej prędkości. To agresywne i rywalizacyjne samolubstwo wskazuje na nadejście uniwersalnego mieszczańskiego zachowania i nastąpiło od czasu, kiedy prowadzenie samochodu stało się powszechne.

Po drugie, samochód jest paradoksalnym przykładem przedmiotu zbytku, który stracił na wartości przez swą powszechną dostępność. Ale ta praktyczna dewaluacja nie za pociąga za sobą dewaluacji ideologii. Mit o przyjemności i zyskach z posiadania samochodu utrzymuje się, jakkolwiek nie byłby rozpowszechniony publiczny transport i jakkolwiek jego wyższość nie kłubały w oczy. Trwałość owego mitu łatwo da się wytłumaczyć. Powszechność prywatnych aut wyparła komunikację zbiorową i odmieniła planowanie przestrzenne oraz zabudowę. W konsekwencji tych zmian samochód staje się niezbędny. By przerwać ten krąg, trzeba by prawdziwej ideologicznej i kulturalnej rewolucji. Rzecz jasna, nie należy się tego spodziewać od rządzących (czy to z prawa czy z lewa).

Przyjrzyjmy się tym dwóm punktom dokładniej. Gdy wynaleziono samochód, dał on garstce najmajętniejszych bezprecedensowy przywilej: podróżowania znacznie szybciej niż ktokolwiek inny. Do owego czasu nikt nie mógł o tym marzyć. Prędkość podróży była w istocie podobna, czy ktoś był zamożny czy ubogi. Powozy bogaczy nie jeździły szybciej od wozów biedaków, a pociągi wiozły wszystkich z tą samą prędkością. Aż do przełomu wieków elity nie podróżowały szybciej od biedaków. Motoryzacja miała to zmienić. Po raz pierwszy różnice społeczne rozciągnęły się na czas i sposób przemieszczania się.

Powszechny paraliż, powszechny konflikt

Ten sposób podróżowania z początku wydawał się nieosiągalny dla ogółu – był zbyt różny od zwykłych środków komunikacji. Nie mogło być porówna-

mi rozpaść się na kawałki, a następnie pozbyło się ich. Jedyne, jakie zostały oszczędzone, to szybkie połączenia InterCity, konkurujące z liniami lotniczymi o burżuazyjną klientelę. To się nazywa postęp!

Prawda jest taka, że nikt już nawet nie ma żadnego wyboru. Nie możesz sobie wybrać: mieć samochód czy nie, ponieważ świat przedmiotów jest zaprojektowany na potrzeby samochodu – i coraz bardziej odnosi się to również do świata miasta. Oto dlaczego idealne rewolucyjne rozwiązanie, czyli zrezygnowanie z samochodu, na korzyść roweru, tramwaju czy autobusu, nie jest już nawet możliwe do zastosowania w wielkich miastach, jak Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes czy nawet Bruksela, które zostały stworzone przez samochód i dla samochodu. Te rozczłonkowane miasta ciągną się wzdłuż pustych ulic z identycznymi zabudowaniami; a ich miejski krajobraz (pustynia) mówi: „Te ulice stworzono dla jazdy samochodem tak szybko, jak to możliwe, z pracy do domu i odwrotnie. Tu się nie mieszka, tędy się przejeżdża. Pod koniec dnia roboczego wszyscy powinni zostać w domu, a każdy napotkany po zapadnięciu zmroku na ulicy jest podejrzany o knucie czegoś złego”. W niektórych amerykańskich miastach czyn polegający na przechadzaniu się nocą ulicami stanowi podstawę podejrzenia o popełnienie przestępstwa.

Nowe miasta

Więc to już koniec? Nie, ale alternatywa dla samochodu będzie musiała być wszechstronna. Ponieważ, aby ludzie mieli możliwość zrezygnować ze swoich samochodów, nie wystarczy dać im bardziej komfortowy środek transportu. Będą musieli mieć możliwość obyc się w ogóle bez transportu, gdyż będą czuli się u siebie w swoich dzielnicach, swoich społecznościach, swoich miastach o ludzkiej skali, i będą odczuwać przyjemność w chodzeniu z pracy do domu pieszo lub, w razie potrzeby, rowerem. Żaden szybki środek transportu i ucieczki nigdy nie skompensuje rozdrażnienia towarzyszącego życiu w nie nadającym się do mieszkania mieście, w którym nikt nie czuje się u siebie, ani poirytowania odczuwanego, gdy jedzie się do miasta tylko do pracy lub, z drugiej strony, po to, by być samemu i spać.

„Ludzie”, pisze Illich, „zerwą łańcuchy wszechmocnego transportu, kiedy znów zaczną kochać swoje własne terytorium i otoczenie, i kiedy zaczną z obawą myśleć o zbytnim oddalaniu się od niego”. Jednak aby można było kochać „swoje otoczenie”, trzeba wpierw sprawić, by było stworzone do mieszkania, a nie do przejeżdżania. Sąsiedztwo lub społeczność musi znów stać

Samochód uśmierca samochód... i alternatywy

W ten sposób, z produktu luksusowego i oznaki przywileju, samochód stał się żywotną potrzebą. Musisz go mieć, aby uciec od miejskiego piekła samochodów. Tym samym, kapitalistyczny przemysł wygrał grę: dawny zbytek stał się artykułem pierwszej potrzeby. Nie ma już dłużej żadnej potrzeby przekonywać ludzi, że chcą samochodu; jego konieczność jest życiowym faktem. Co prawda, można mieć wątpliwości, gdy patrzy się na ten zmotoryzowany eksodus. Między 5:30 a 19 oraz w weekendy, przez pięć, sześć godzin szlaki ucieczki rozciągają się w procesje aut, jadących zderzak w zderzak z prędkością roweru (w najlepszym przypadku), w gęstej chmurze benzynowych spalin. Co pozostaje z zalet samochodu? Cóż zostaje, kiedy – w sposób nieunikniony – najwyższa prędkość na drogach jest ograniczona prędkością najwolniejszego samochodu?

A zatem, po uśmierceniu miasta, samochód uśmierca samochód. Obiecawszy każdemu, że będą mogli jechać szybciej, przemysł samochodowy kończy z nieodparcie przewidywalnym skutkiem: każdy musi jechać tak, jak najwolniejszy, z prędkością wyznaczoną prostymi prawami dynamiki płynów. Gorzej: wynaleziony, by pozwolić swojemu posiadaczowi pojechać, dokąd chce, w czasie i z prędkością, jaką chce, samochód staje się najbardziej niewolniczym, ryzykownym, zawodnym i niewygodnym ze wszystkich pojazdów. Nawet, jeśli zostawisz sobie znaczny zapas czasu, nigdy nie wiesz, kiedy korek uliczny pozwoli ci dojechać na miejsce. Jesteś przykuty do drogi tak nieuchronnie, jak pociąg do szyn. Masz nie większą niż w pociągu możliwość zatrzymania się, gdy masz na to ochotę, i – tak jak w pociągu – musisz jechać z prędkością ustaloną przez kogoś innego. Słowem, samochód nie ma żadnych zalet pociągu, a wszystkie jego wady, plus kilka swoich własnych: vibracje, ciasna przestrzeń, niebezpieczeństwo wypadków, wysiłek potrzebny do kierowania.

I mimo to, możesz powiedzieć, ludzie nie jeżdżą pociągami. Oczywiście, że nie! Jakże by mogli? Czy próbowałeś kiedyś przejechać z Bostonu do Nowego Jorku pociągami? Albo z Ivry do Treport? Albo z Garches do Fontainebleau? Czy też z Colombes do l'Isle-Adam? Czy próbowałaś latem w sobotę lub niedzielę? Cóż, w takim razie spróbuj i powodzenia! Przekonasz się, że samochodowy kapitalizm zatroszczył się o wszystko. Właśnie w momencie, kiedy samochód zabija sam siebie, powoduje, że znikają alternatywy, w ten sposób czyniąc samochód przymusowym. Tak więc najpierw kapitalistyczne państwo pozwoliło liniom kolejowym między miastami i otaczającymi wsia-

nia między samochodem a resztą: wozem, pociągiem, rowerem, tramwajem konnym. Wyjątkowe istoty wyjeżdżały w swoich samonapędzających się maszynach, ważących najmniej tonę, których straszliwie skomplikowane mechaniczne organy były tyleż tajemnicze, co skryte przed ludzkim wzrokiem. Wśród najważniejszych składników mitu samochodowego jest ten, że po raz pierwszy ludzie kierowali prywatnymi pojazdami, których mechanizm działania był im zupełnie nieznany, a ich utrzymanie i konserwację oddać musieli w ręce specjalistów. Oto paradoks samochodu: zjawił się, by obdarzyć właścicieli nieograniczoną wolnością, pozwolić im przemieszczać się, gdziekolwiek i kiedykolwiek chcą. Jednak obecnie owa spodziewana niezależność ukazuje swą drugą stronę – radykalną podległość. W przeciwieństwie do konnego jeźdźcy, maszynisty pociągu, rowerzysty, kierowca samochodu będzie zależny od dostaw paliwa, tak jak od najdrobniejszych napraw, od dealerów i fachowców od silników, smaru, zapłonu, jak i od części niewymiennych. Inaczej niż u wymienionych właścicieli, stosunek kierowcy do własnego wozu będzie z gatunku: użytkownik i konsument, nie zaś: właściciel i pan. Innymi słowy, ta maszyna ma skłaniać użytkownika do korzystania z wszelkich oferowanych komercyjnych usług i produktów przemysłowych. Pozorna niezależność automobilistów to jedynie figowy listek mający przykryć ich rzeczywiste całkowite uzależnienie.

Magnaci naftowi byli pierwszymi, którzy dostrzegli możliwe profity z rozprzestrzenienia się motoryzacji. Jeśli ludzi dałoby się nakłonić do podróży samochodami, można by im sprzedawać paliwo niezbędne do poruszania tychże. Pierwszy raz ludzie stali się w swym przemieszczaniu się zależni od komercyjnych źródeł energii. Byłoby tylu klientów przemysłu naftowego, co zmotoryzowanych – a tylu byłoby zmotoryzowanych, ile rodzin, cała ludzkość stałaby się klientelą potentatów naftowych.

Jedyne, co było do zrobienia, to przekonać ludzkość do jazdy samochodem. Przydałaby się mała perswazja. Wystarczyłoby obniżyć cenę samochodu przez zastosowanie masowej produkcji i taśmy montażowej. Ludzie pchali się jeden przez drugiego do kupowania. W istocie, pchali się jeden przez drugiego – nie zauważając, że są wodzeni za nos. Co tak naprawdę oferował im przemysł samochodowy? Właśnie to: „Od dzisiaj, tak, jak szlachta czy burżuazja, ty także możesz mieć przywilej jeżdżenia szybciej niż inni. W zmotoryzowanym towarzystwie przywilej elit jest dostępny także tobie”.

Ludzie gnali kupować samochody, póki oszukani zmotoryzowani nie uświadomili sobie, co zyskali. Obiecano im przywileje bogaczy, a teraz widzą, że wszyscy mogą mieć to samo. To robota głupiego. Gorzej, to

nastawia wszystkich wzajemnie przeciw sobie. Powstaje powszechny paraliż na skutek powszechnego konfliktu. Gdy każdy głosi prawo do jazdy i odpowiedniego jej tempa, każdy też stoi w korkach tak w Bostonie, jak w Paryżu, Londynie, Rzymie – powolniejszy niż tramwaj konny; w godzinach szczytu średnia prędkość na ulicach spada poniżej prędkości rowerzysty.

Pozbyć się miast

Znikąd pomocy. Wypróbowywano wszelkie rozwiązania. Wszystkie kończyły się pogorszeniem stanu rzeczy. Nie ma znaczenia wzrost liczby autostrad, obwodnic, skrzyżowań wielopoziomowych, szesnastopasmowych jezdnii i płatnych tras, rezultaty są zawsze jednakowe. Więcej dróg jest do dyspozycji, więcej samochodów zatyka je, a korki coraz mocniej paraliżują miasto. Nieistotne, jak dobra jest superautostrada, prędkość samochodów przy wjeździe do miasta nie może być wyższa niż przeciętna prędkość w mieście. Dopóki w Paryżu średnia prędkość wynosi, zależnie od pory dnia, dziesięć do dwudziestu kilometrów na godzinę, nikt nie będzie w stanie na trasie wjazdowej rozwinąć większej prędkości niż dziesięć – dwadzieścia kilometrów na godzinę.

To samo jest prawdą we wszystkich wielkich miastach. Nie da się jechać szybciej niż dwadzieścia kilometrów na godzinę w pajęczynie ulic, alej i bulwarów, typowych dla tradycyjnych miast. Wprowadzenie szybszych maszyn nieuchronnie rozstraja ruch uliczny, tworząc efekt wąskiego gardła, a koniec końców – całkowity paraliż.

Jeśli samochód ma dominować, pozostaje jedno wyjście: pozbyć się miast. To znaczy, rozciągnąć je na długość setek mil wzdłuż gigantycznych autostrad, przekształcając je w przedmieścia. Tego właśnie dokonano w Stanach Zjednoczonych. Ivan Illich skutki tego podsumowuje zaskakującym wyliczeniem: „Typowy Amerykanin poświęca ponad tysiąc pięćset godzin w roku (co oznacza trzydzieści godzin tygodniowo, lub cztery godziny dziennie, razem z niedzielą) swojemu samochodowi. To obejmuje czas spędzony za kierownicą, podczas jazdy i postojów, godziny pracy poświęcone zarabianiu na samochód oraz na opłaty za paliwo, opony, płatne autostrady, ubezpieczenia, karty parkingowe i podatki drogowe. Tym sposobem przejechanie sześciu tysięcy mil w skali roku zajmuje mu (lub jej) tysiąc pięćset godzin. Trzy i pół mili na godzinę. W krajach słabo zmotoryzowanych ludzie z identyczną szyb-

kością podróżują pieszo, co ma tę dodatkową zaletę, że idą tam, gdzie mają ochotę, nieograniczeni asfaltowymi drogami”.

To prawda, wskazuje Illich, że w krajach nieuprzemysłowionych podróży zajmuje ludziom tylko 3 do 8 procent czasu wolnego (co daje około dwóch do sześciu godzin tygodniowo). W ten sposób, idąc pieszo człowiek pokonuje tyle kilometrów w ciągu godziny, ile jadąc samochodem, lecz poświęca na podróż 5 do 10 razy mniej czasu. Morał: im bardziej w społeczeństwie rozpowszechnione są szybkie pojazdy, tym więcej czasu – powyżej pewnego punktu – ludzie spędzają i tracą na podróż. Jest to fakt matematyczny.

Powód? Właśnie go ujrzeliśmy: miasta zostały rozbite na ciągnące się w nieskończoność wzdłuż autostrad przedmieścia, ponieważ był to jedyny sposób, by uniknąć zakorkowania dzielnic mieszkaniowych. Jednak druga strona tego rozwiązania jest oczywista: w końcu ludzie nie mogą już się wygodnie poruszać, gdyż mają daleko do wszystkiego. Aby mogło powstać miejsce dla samochodów, zwiększyć się musiały odległości. Ludzie mieszkają z dala od swojej pracy, z dala od szkoły, z dala od supermarketu – co wymaga z kolei drugiego samochodu, tak, by można było zrobić zakupy i odwieźć dzieci do szkoły. Wycieczki? Nie wchodzi w rachubę. Przyjaciele? Są sąsiedzi... i to tyle. W ostatecznym rozrachunku samochód więcej czasu marnuje niż zaoszczędza i więcej dystansu tworzy niż pokonuje. Oczywiście, możesz dojechać do pracy z prędkością 60 mil na godzinę, ale to dlatego, że mieszkasz 40 mil od swojej pracy i jesteś skłonny przeznaczyć pół godziny na ostatnie 6 mil. Podsumowując: „Olbrzymia część codziennej pracy idzie na zapłatę za podróż potrzebną, by dostać się do miejsca pracy” (Ivan Illich).

Być może powiesz: „Ale w ten sposób przynajmniej można uciec od piekła miasta, gdy już skończy się praca”. I oto, do czego dochodzimy: „miasto”, wspaniałe miasto, którym przez pokolenia się zachwycano, uważano za jedyną miejscę, w którym warto żyć, teraz uważa się za „piekło”. Każdy chce od niego uciec, by mieszkać poza miastem. Skąd to odwrócenie? Powód jest jeden. Samochód sprawił, że miasto stało się nie do mieszkania. Uczynił je śmierdzącym, hałaśliwym, zakurzonym, duszącym się i tak zakorkowanym, że nikt już nie chce wychodzić wieczorem z domu. W ten sposób, ponieważ samochody uśmierciły miasto, potrzebujemy szybszych samochodów, by superautostradami uciec na przedmieścia, które są coraz dalej. Cóż za idealne błędne koło: dajcie nam więcej samochodów, abyśmy mogli uciec od zniszczenia spowodowanego przez samochody.