

Sytuacjonistyczne stanowisko w kwestii ruchu drogowego

Guy Debord

1.

Wszyscy urbaniści popełniają błąd, uznając, iż samochody osobowe (oraz ich pochodne w rodzaju skuterów) to przede wszystkim środki transportu. Są one bowiem podstawowym ucieleśnieniem pewnej idei szczęścia, którą rozwinięty kapitalizm usiłuje narzucić całemu społeczeństwu. Samochód jako naczelne dobro wyobcowanego życia i - co musi iść w parze - jako flagowy produkt kapitalistycznego rynku znajduje się w samym centrum jednakowej globalnej propagandy. Ostatnio niemal obiegową formułą stało się przeświadczenie, że dalszy gospodarczy rozwój Stanów Zjednoczonych zależy od tego, czy slogan „Dwa samochody na rodzinę” odniesie sukces.

2.

Czas dojazdu, jak to słusznie odnotował Le Corbusier, stanowi dodatkową pracę, im jest dłuższy, tym krótszy w ciągu dnia staje się tzw. czas wolny.

3.

Należy przejść od jazdy jako dodatku do pracy do jazdy jako przyjemności.

4.

Kto pragnie dokonać odnowy architektury, a jednocześnie zamierza się dostosować do obecnej pasożytnej proliferacji samochodów osobowych, ten daje przykład fatalnego w skutkach irrealizmu. Punktem wyjścia nowej architektury musi być całokształt rozwoju społecznego i krytyka wszystkich wartości przejściowych, związanych ze stosunkami społecznymi skazanymi na zagładę (na przykład z instytucją rodziny).

5.

Gdybyśmy mieli nawet przystać tymczasowo, w okresie przejściowym, na absolutny podział pomiędzy strefami pracy i strefami mieszkalnymi, należałoby utworzyć trzecią strefę: strefę samego życia (a więc strefę wolności i zabawy-prawdy życia). Jak wiadomo, urbanistyka jednościowa nie zna granic i ma za cel całościowe zjednoczenie środowiska ludzkiego, w którym ostatecznie zanikną dotychczasowe podziały w rodzaju praca-zabawa czy zbiorowe-prywatne. Nim to jednak nastąpi, działalność urbanistyki jednościowej musi dotyczyć przynajmniej i przede wszystkim obszaru gry rozciągniętego na wszystkie upragnione konstrukcje. Obszar ten będzie dorównywał dawnym miastom pod względem złożoności.

6.

Nie chodzi oto, by zwalczać samochód jako zło. To skrajne zagęszczenie samochodów w mieście neguje ich rolę. Urbanistyka, jak nie powinna oczywiście ignorować istnienia samochodów, ale w jeszcze mniejszym stopniu nie powinna się godzić na to, by uznawać je za naczelny temat. Powinna założyć, że samochody będą stopniowo wychodzić z użycia. Można zresztą planować wprowadzenie zakazu ruchu samochodów osobowych wewnątrz niektórych nowych zespołów urbanistycznych, a także w kilku starych miastach.

7.

Ci, którzy wierzą w wiekiistość samochodów, nie potrafią rozważyć, choćby z wąsko technicznego punktu widzenia, możliwości pojawienia się nowych form transportu. Można jednak założyć, że niektóre modele osobowych helikopterów, które testuje obecnie ar-

mia Stanów Zjednoczonych, staną się dostępne dla prywatnych użytkowników przed upływem dwudziestu lat.

8.

Stawianie wyżej potrzeb motoryzacji od dialektyki środowiska ludzkiego (pojawiają się projekty przecięcia Paryża siecią autostrad, co pociągnie za sobą wyburzenie tysięcy mieszkań, podczas gdy, jak wiadomo, kryzys mieszkaniowy staje się coraz dotkliwszy) skrywa swoją irracjonalność za pomocą pseudopraktycznych argumentów. Praktyczna konieczność podporządkowania miasta samochodom odpowiada jednak określonej organizacji społecznej. Ci, którzy wierzą w to, że aktualne przesłanki problemu będą wieczne, wierzą w istocie w wieczność obecnego modelu społeczeństwa.

9.

Rewolucyjni urbaniści nie będą się troszczyć wyłącznie o cyrkulację rzeczy i cyrkulację ludzi spetryfikowanych w urzeczowionym świecie. Będą usiłowali zerwać owe topologiczne okowy, eksperymentując z przestrzenią odpowiadającą potrzebom przemieszczania się ludzi poprzez autentyczne życie.

Anarcho-Biblioteka
Dobry pieróg to wywrotowy pieróg



Guy Debord
Sytuacjonistyczne stanowisko w kwestii ruchu drogowego

1959

pl.anarchistlibraries.net