

Anarcho-Biblioteka



Teoria Dryfu

Guy Debord

Guy Debord
Teoria Dryfu
listopad 1956

Przełożył *Mateusz Kwaterko*

pl.anarchistlibraries.net

listopad 1956

Dryfowanie to jedna z metod sytuacjonistycznych, można ją określić jako technikę pospiesznego przechodzenia przez zmienne scenerie i nastroje. Pojęcie dryfowania wiąże się ściśle z rozpoznawaniem wpływu psycho geograficznego i z afirmacją zachowań ludzyczno-twórczych, w tym sensie jest całkowitym przeciwieństwem klasycznej podróży lub spaceru.

Osoba lub osoby oddające się dryfowaniu wyzbywają się na pewien czas zwyczajowych powodów przemieszczania się i działania, rezygnują z codziennych znajomości, zajęć i rozrywek, ażeby poddawać się swobodnie sile przyciągania miejsc i wychodzić na przeciw spotkaniom związanym z tymi miejscami. Przypadek odgrywa w tym mniejszą rolę, niż zwykle się sądzić: dryfowanie wydobywa psycho geograficzną rzeźbę miasta, z jego stałymi prądami, punktami oraz wirami, znacznie utrudniającymi wstęp do niektórych stref lub ich opuszczenie.

Dryfowanie, w swojej czasoprzestrzennej jedności, zawiera w sobie zarazem wspomnianą swobodę oraz jej niezbędną negację, polegającą na opanowaniu wariacji psycho geograficznych poprzez ich rozpoznanie i rachunek prawdopodobieństwa. Co się tyczy tego ostatniego aspektu - odkrycia związane z ekologią walnie wzbogacają teorię psycho geograficzną, aczkolwiek społeczny obszar badań tej nauki pozostaje dotychczas bardzo zawężony.

Ekologiczną analizę absolutnego lub relatywnego charakteru przekrojów tkanki miejskiej, znaczenia mikroklimatów, jednostek elementarnych całkowicie odrębnych od dzielnic administracyjnych, a zwłaszcza zasadniczego oddziaływania ośrodków przyciągania należy nie tylko wykorzystać, ale także uzupełnić o metodę psycho geograficzną. Obiektywny teren namiętnościowy, w którym przebiega dryfowanie, należy określić z jednej strony poprzez jego samoistne wyznaczniki, z drugiej zaś poprzez jego relacje ze społeczną morfologią.

Chombart de Lauwe w pracy *Paris et l'agglomération parisienne* (1952) zauważa, że „dzielnicę miasta wyznaczają nie tylko czynniki geograficzne i ekonomiczne, ale sposób, w jaki ją postrzegają jej mieszkańcy oraz mieszkańcy innych dzielnic”. W tej samej książce, aby wykazać „zawężenie realnego Paryża, a więc Paryża, w którym żyją poszczególne jednostki [...] będącego geograficznie sferą o niezwykle małym promieniu”, autor zamieszcza wszystkie trasy pokonane w ciągu roku przez pewną studentkę mieszkającą w XVI dzielnicy: współtworzą one kształt niewielkiego trójkąta, którego wierzchołkami są Szkoła Nauk Społecznych, mieszkanie dziewczyny i dom jej nauczyciela gry na fortepianie.

nakładu pracy, można powiedzieć, że jesteśmy dopiero na etapie pierwszych portolanów, z tą jednak różnicą, że nie chodzi już o wyrysowanie wybrzeży stałych lądów, ale o przekształcenie architektury i urbanistyki.

Obecnie poszczególne jednostki nastrojowe i mieszkaniowe nie są wyraźnie oddzielone, ale otoczone mniej lub bardziej rozległym pasem granicznym. Najszerzy projekt zmian, do którego prowadzi dryfowanie, zakłada stałe zmniejszanie tych marginesów, aż do ich całkowitego zaniku.

Upodobanie do dryfu skłania do tego, by w samej architekturze opowiadać się za wszelkimi nowymi formami labiryntu, którym zdaje się zresztą sprzyjać rozwój nowoczesnych technologii budowlanych. W marcu 1955 roku, by podać przykład, odnotowano w prasie, że w Nowym Jorku wzniesiono budynek, w którym można dostrzec, w załączkowej postaci, sposobność dryfowania wewnątrz apartamentów mieszkalnych:

„Mieszkania w budynku helikoidalnym będą miały kształt kawałków ciasta. Będzie je można do woli powiększać lub zmniejszać, przedstawiając ruchome ścianki. Dzięki podziałowi przebiegającemu co pół piętra zapobiega się ograniczaniu liczby pokoi. Lokator może się zwrócić o przydział kolejnego modułu - górnego lub dolnego. Dzięki ternu systemowi w ciągu niespełna sześciu godzin można przekształcić trzy czteropokojowe mieszkania w jeden kilkunastopokojowy apartament”.

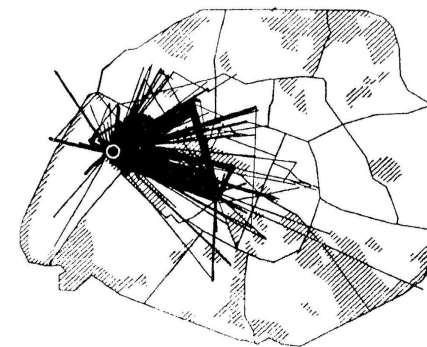
Duch dryfowania łączy się, rzecz jasna, z pewnym ogólnym stosunkiem do życia, chociaż mówienie o jakimś mechanicznym wynikaniu byłoby nie stosowne. Nie będę wymieniać prekursorów dryfowania wśród dawnych autorów; nie będę się też rozwodzić nad partykularnymi afektami, które owa aktywność pobudza. Dryfowanie wiąże się z takimi trudnościami, jakie pociąga za sobą wolność. Wszystko wskazuje na to, że w nadchodzących czasach będziemy mieli do czynienia z przyspieszeniem nieodwracalnych zmian zarówno zachowań, jak dekoracji obecnego społeczeństwa. Pewnego dnia zaczęną powstawać miasta przeznaczone do dryfowania. Wystarczą stosunkowo niewielkie poprawki, aby można się posłużyć pewnymi już istniejącymi obszarami. I osobami.

nic było uwzględniane, z wyjątkiem sporadycznych sytuacji, gdy chodziło o znalezienie psychogeograficznych wyjść z jakiejś strefy różniących się od wszystkich zwyczajowo przemierzanych obszarów. Dzięki temu można się zgubić nawet w dzielnicach już dobrze rozpoznanych.

W „możliwym rendez-vous” z kolei wartość badawcza jest zdecydowanie niska, nacisk zostaje położony na niecodzienną zachowań. Obiekt otrzymuje polecenie, by o określonej godzinie udał się samotnie w pewne wyznaczone miejsce. Jest wolny od uciążliwych obowiązków związanych ze zwyczajowymi spotkaniami, jako że nie musi na nikogo czekać. Poili(’ waż jednak zasady „możliwego rendez-vous” zaprowadziły go w konkretne miejsce (znane mu lub nie), zaczyna się rozglądać wokół siebie. Być może w tym samym miejscu wyznaczono „możliwe spotkanie” jakiejś innej osobie, której tożsamości nie zna. Niewykluczone, że osoby tej nigdy wcześniej nie widział, co może go skłonić do nawiązania konwersacji z różnymi przechodniami. Być może nikogo nie spotka albo też, przypadkowo, trafi na osobę, którą wyznaczyła mu to „możliwe rendez-vous”. W każdym razie spędzi czas w niecodzienny i nie dający się przewidzieć sposób, zwłaszcza jeśli miejsce i pora zostały odpowiednio dobrane. Może nawet poprosić telefonicznie o inne „możliwe spotkanie” osobę, która nie wie, dokąd doprowadziło go to pierwsze. Jak widać, ta rozrywka kryje w sobie niemal nieograniczone możliwości.

Zawsze wysoko oceniałem tzw. wątpliwe facecje, którym oddawały się osoby z mojego otoczenia, jak choćby wślizgiwanie się nocą do domów przeznaczonych do rozbiórki, bezustanne przemierzanie wzdłuż i wszerz Paryża autostopem w trakcie strajku transportu publicznego pod pretekstem spotęgowania ogólnego zamętu, błądzenie po tych korytarzach katakumb, które są zamknięte dla zwiedzających... W tego typu zachowaniach można odnaleźć ogólniejsze znaczenie, które nie jest niczym innym jak właśnie duchem dryfowania.

Wiedza płynąca z dryfowania pozwala sporządzić wstępne wykazy psychogeograficznego układu nowoczesnego miasta. Oprócz rozpoznania obszarów o jednolitym nastroju i ich głównych części składowych dostrzegamy też ich podstawowe osie komunikacyjne, punkty wyjścia i mechanizmy obrony. Dochodzimy do kluczowej hipotezy, zakładającej istnienie skrzyżowań psychogeograficznych. Mierzymy rzeczywisty dystans pomiędzy dwoma obszarami miasta, dystans, nie mający nic wspólnego z tym, co moglibyśmy zakładać na podstawie pobieżnej analizy map. Na podstawie starych map, zdjęć lotniczych i eksperymentalnych dryfów możemy opracować afektywno-influencyjną kartografię. Wymaga to jeszcze olbrzymiego



Chombart de Lauwe, *Paris et l'agglomération parisienne* (1952). Źródło: „internationale situationniste” nr 1 (czerwiec 1958), s. 28

Nie ulega wątpliwości, że tego rodzaju wykresy, przykłady nowoczesnej poezji, zdolnej wywoływać żywe reakcje afektywne - w tym wypadku oburzenie, iż można w ten sposób żyć - czy nawet teoria Burgessa (wysunięta na podstawie badań szkoły chicagowskiej) o rozmieszczeniu aktywności społecznych w określonych sferach koncentrycznych, nie przyczyniają się do rozwoju samego dryfowania.

Jeśli przypadek odgrywa w dryfowaniu istotną rolę, to tylko dlatego, że psychogeograficzne badania pozostają na razie w załączku. Przypadek oddziałuje jednak w sposób konserwatywny, prowadzi do odtworzenia w nowym środowisku przyzwyczajień i następstwa ograniczonej liczby wariantów. Jako że postęp polega zawsze na wyrwaniu się z jednego z obszarów przypadkowości poprzez stworzenie nowych, korzystniejszych warunków, można powiedzieć, że choć przypadkowość dryfowania różni się zasadniczo od przypadkowości spaceru, odkrycie pierwszych psychogeograficznych osi przyciągania może jednak przywiązać dryfującą jednostkę lub grupę do tych nowych obszarów, tak iż będą do nich stale powracać.

Niedostateczna podejrzliwość wobec przypadku i jego ideologicznego wykorzystania - nieodmiennie reakcyjnego skazała na ponurą klęsk słynną wyprawę bez celu, jaką podjęli w 1923 roku czterej surrealiści, obierając za punkt wyjścia losowo wybrane miasto. Włączenie się po obszarach wiejskich jest oczywiście deprymujące, a oddziaływanie przypadku w takich miejscach najniebezpieczniejsze z możliwych. Z jeszcze większym brakiem refleksji mamy do

czynienia w „Médium” (maj 1954). Niejaki Pierre Vendryes usiłuje zestawić tę anegdotę - za wspólny mianownik uznając wyzwolenie spod władzy determinizmu - z kilkoma probabilistycznymi eksperymentami, między innymi z aleatorycznym rozmieszczeniem kijanek w owalnym krystalizatorze. Autor precyzuje, że „takie zbiorowisko nie może podlegać wpływom żadnego zewnętrznego kierownictwa”. W takich warunkach laury należą się faktycznie kijankom, które mają tę przewagę, iż „są całkowicie pozbawione inteligencji, towarzyskości i seksualności”, a przeto „rzeczywiście niezależne jedne od drugich”.

Na antypodach takich aberracji, istocie obszaru dryfowania - a więc zasadniczo środowiska miejskiego, związanego z centrami możliwości i znaczeń, jakimi są wielkie miasta przeobrażone przez przemysł - odpowiadałoby raczej spostrzeżenie Marksa: „Ludzie nie mogą dostrzec wokół siebie niczego, co nie byłoby ich własnym odbiciem, wszystko opowiada im o nich samych, nawet ich krajobraz jest ożywiony”.

Można dryfować w pojedynkę, ale wszystko wskazuje na to, że najkorzystniejszym wariantem jest utworzenie kilku grup złożonych z dwu lub trzech osób o podobnym stopniu uświadomienia. Zestawienie impresji tych poszczególnych grup powinno prowadzić do obiektywnych konkluzji. Dobrze jeśli skład tych grup zmienia się w trakcie kolejnych dryfów. Powyżej czterech lub pięciu uczestników samoistna wartość dryfowania maleje, a w każdym razie ich liczba nie powinna przekraczać dziesięciu, z wyjątkiem sytuacji, w której wyprawa zostanie podzielona na kilka jednocześnie prowadzonych dryfów. Skądinąd ta ostatnia praktyka może się okazać bardzo interesująca, jednak trudności, jakie za sobą pociąga, nie pozwoliły dotychczas na przeprowadzenie jej w należytych zakresach.

Przeciętnym czasem dryfowania jest dzień, rozumiany jako interwał czasowy dzielący dwa okresy snu. Czasowe punkty rozpoczęcia i zakończenia dryfowania nie muszą się pokrywać ze wschodem i zachodem słońca, trzeba jednak zaznaczyć, że ostatnie godziny nocy raczej nie sprzyjają dryfowaniu.

Ten przeciętny czas dryfowania ma wartość wyłącznie statystyczną. Dryfowanie rzadko występuje w tak idealnej postaci, uczestnicy skłonni są bowiem przeznaczać jedną lub dwie godziny - wykrojone na początku lub na końcu dnia - na banalne zajęcia; pod koniec dnia zmęczenie znacznie się zresztą przyczynia do takiego rozprężenia. Przede wszystkim jednak dryfowanie często rozgrywa się w ciągu kilku z góry ustalonych godzin albo też, w sposób nie zaplanowany, w ciągu stosunkowo krótkiej chwili czy też przez kilka dni bez ustanku. Mimo przerw związanych z wymogami snu zdarzały

się dryfowania o dostatecznym stopniu intensywności trwające trzy, cztery, a nawet więcej dni. W przypadku tak długich ciągów dryfów nie sposób jednak precyzyjnie rozpoznać, w którym momencie nastroj sprzyjający określone dryfowaniu ustępuje innemu. Zdarzył się już ciąg dryfów trwający bez większych przerw około dwóch miesięcy, oczywiście doprowadziło to do ustanowienia nowych obiektywnych uwarunkowań behawioralnych, które wyparły większość dawnych uwarunkowań.

Zmiany klimatyczne wywierają wprawdzie pewien wpływ, ale wpływ ten ma znaczenie zasadnicze jedynie w przypadku przedłużających się opadów, które niemal całkowicie uniemożliwiają dryfowanie. Burze oraz inne gwałtowne zjawiska atmosferyczne raczej mu sprzyjają.

Przestrzenne pole dryfowania jest określone ściśle lub luźno w zależności od tego, czy zadanie polega na zbadaniu terenu czy też na uzyskaniu niezwykłych rezultatów afektywnych. Należy przy tym pamiętać, że oba te aspekty dryfowania przenikają się wzajemnie, żadnego z nich nie można wyodrębnić w czystej postaci. Niemniej jednak korzystanie z taksówek, by posłużyć się przykładem, wyznacza jasną linię podziału: jeśli w trakcie dryfowania skorzysta się z taksówki - aby dotrzeć w konkretne miejsce lub też, dajmy na to, przez dwadzieścia minut przemieszczać się w kierunku zachodnim - czynnikiem dominującym będzie jednostkowe pragnienie zmiany otoczenia, mamy więc do czynienia z drugim ze wspomnianych aspektów. Bezpośrednia eksploracja terenu jest zaś podporządkowana poszukiwaniu psychogeograficznej urbanistyki.

W obu przypadkach podstawowym wyznacznikiem pola dryfowania są punkty wyjściowe, a więc w przypadku pojedynczych uczestników ich miejsce zamieszkania, a dla grup - wyznaczone miejsce spotkania. Maksymalnym rozmiarem

tej przestrzeni jest duże miasto wraz z jego przedmieściami. Wielkością minimalną może zaś być spójny klimatycznie obszar: pojedyncza dzielnica, a nawet jakiś zakątek, jeśli na to zasługuje (za skrajny przypadek statycznego dryfowania można uznać cały dzień spędzony na dworcu *Lazare).

W celu zbadania uprzednio wytyczonego obszaru należy więc ustanowić bazy i wyznaczyć kierunki penetracji. Pomocne jest tu studiowanie map - nie tylko zwyczajnych, ale również ekologicznych czy psychogeograficznych - jak również ich poprawia nie czy udoskonalanie. Nic trzeba chyba dodawać, że upodobanie do danej dzielnicy, nieznanej, nigdy nie przemierzanej, odgrywa bardzo małą rolę. Ten aspekt problemu jest nie tylko nieistotny, ale również czysto subiektywny i łatwy do przezwyciężenia. Owo kryterium