

# Общественная идеология автомобилизации

Андре Горц

1973

Самое дурное в автомобилях — что они, как замки или виллы на берегу моря, являются предметами роскоши, придуманными исключительно для удовольствия очень богатого меньшинства, которые по замыслу и природе никогда не были предназначены для людей. В отличие от пылесоса, радио или велосипеда, которые сохраняют свою потребительную стоимость, даже если они есть у каждого человека, машина, как вилла на берегу моря, остается желанной и притягательной, только пока ею обладает не каждый. Таким образом, теоретически и практически автомобиль является средством роскоши. А суть роскоши в том, что она не может быть демократичной. Если каждый может иметь данный предмет роскоши, то никто не получает никаких преимуществ. Напротив, у всех появляется разочарование и ощущение, что их обманули.

Это абсолютно понятно в случае виллы на побережье. Не существует ни одного политического деятеля, который бы решился утверждать, что демократизация права на отпуск будет означать виллу с личным пляжем для каждой семьи! Все понимают, что если каждая из 13-14 миллионов семей приобретет хотя бы 10 метров береговой линии, то потребуется 140000 км от пляжа, чтобы все имели свою долю! Пришлось бы сократить пляжи до полосок таких маленьких размеров или сжать виллы так плотно вместе, что их невозможно будет использовать, и их преимущество по сравнению с гостиничным комплексом исчезнет. Одним словом, чтобы к пляжам имели доступ все, они должны быть общественными. А такой вариант противоречит роскоши обладания частным пляжем, когда защита привилегий и прав небольшого меньшинства наносит ущерб всем.

Почему же то, что совершенно очевидно в случае с пляжами, не является общепризнанно очевидным для транспорта? Разве, как и пляжный дом, автомобиль не занимает пространства? Разве автомобиль не вытесняет с дороги других участников движения (пешеходов, велосипедистов, трамваи, автобусы)? Разве автомобиль не теряет преимуществ своего использования, когда есть у каждого? И все же масса политиков настаивает, что каждая семья имеет право по меньшей мере на один автомобиль, и что долг «правительства» — осуществить право каждого на удобную

парковку, удобную дорогу в город, а в праздники и отпуска чтобы все одновременно с ветерком, со скоростью 120 км/ч могли добраться до мест отдыха.

Чудовищность этого демагогического вздора бросается в глаза, и все же даже левые не брезгают им. Почему автомобиль рассматривается как священная корова? Почему не признают его в качестве антиобщественной роскоши, в отличие от других «отнимающих» товаров? Ответ следует искать в следующих двух аспектах вождения:

1. Массовая автомобилизация подчеркивает абсолютный триумф буржуазной идеологии на уровне повседневной жизни. Это дает и поддерживает иллюзию, что каждый человек может добиваться для себя преимуществ в ущерб всем остальным. Обратите внимание на жестокий и агрессивный эгоизм водителя, который постоянно, образно говоря, «убивает» других, которых он воспринимает только как физическое препятствие к своей собственной скорости. Этот агрессивный и конкурирующий эгоизм, возникший после того, как вождение стало обычным явлением, знаменует приход универсального буржуазного поведения. («С таким народом у вас никогда не будет социализма», — сказал мне друг из Восточной Германии, расстроенный зрелищем автодвижения в Париже).
2. Автомобиль — парадоксальный пример предмета роскоши, который был девальвирован своим собственным распространением. Но за практической девальвацией до сих пор не последовала девальвация идеологическая. Миф об удовольствиях и пользе автомобиля сохраняется, хотя, если развивать общественный транспорт — его превосходство будет поразительным. Устойчивость этого мифа легко объяснить. Распространение частных автомобилей вытеснило общественный транспорт и изменило городское планирование и жилищное строительство таким образом, что теперь уже распространение автомобиля становится необходимым. Идеологическая («культурная») революция должна будет разорвать этот круг. Очевидно, что этого не следует ожидать от политиков правящего класса (что от правых, что от левых).

Давайте остановимся подробнее на этих двух пунктах.

Когда была изобретена машина, она должна была предоставить нескольким очень богатым людям совершенно беспрецедентную привилегию: перемещаться гораздо быстрее, чем все остальные. Никто прежде никогда о таком и не мечтал. Скорость всех экипажей была примерно одинаковой и не зависела от того, богаты вы или бедны. Кареты богачей не шли быстрее, чем телеги крестьян, и поезда перевозили всех с одной и той же скоростью. Таким образом, до тех пор элита ездила с той же скоростью, что и народ. Автомобилизация собиралась это изменить. Классовые различия сразу же распространились на скорость и на сами транспортные средства.

Эти транспортные средства, на первый взгляд, были недостижимыми для масс — настолько они отличались от обычных транспортных средств. С автомобилем невозможно было сравниться ни телегам, ни поездам, ни велосипедам или конкам. Исключительные существа выезжали на самоходных транспортных средствах, которые весили не менее тонны и имели чрезвычайно сложные и загадочные механические органы, настолько загадочные, насколько были скрыты от глаз. Одним

из важных аспектов автомобильного мифа является то, что впервые люди ехали в частных транспортных средствах, с непонятными им механизмами, обслуживание и содержание которых они поручали специалистам. Здесь заключается парадокс автомобиля: оказалось, что он придает своим владельцам безграничную свободу, позволяя им ездить, когда и где они выбирают, со скоростью равной или большей, чем в поезде. Но на самом деле эта кажущаяся независимость имеет в основании радикальную зависимость.

В отличие от всадника, извозчика и велосипедиста, водитель авто зависит от подачи топлива, а также самых разных мелких видов ремонта и обслуживания, от дилеров и специалистов в области двигателей, смазки и зажигания, от поставок запчастей и многого другого. В отличие от всех предыдущих владельцев средств передвижения, автомобилист по отношению к своему автомобилю должен был становиться пользователем и потребителем, а не владельцем и хозяином. Это транспортное средство, иными словами, будет обязывать владельца к потреблению и использованию целого ряда коммерческих услуг и промышленных товаров, которые могут быть предоставлены только какой-либо третьей стороной. Внешняя независимость автовладельца скрывает фактическую радикальную зависимость.

Нефтяные магнаты были первыми, кто извлек пользу, которую можно было извлечь из широкого распространения автомобиля. Если заставить людей перемещаться на автомобилях, людям придется покупать топливо, необходимое для их использования. Впервые в истории люди стали зависимыми в своих передвижениях от коммерческих источников энергии. У нефтяной промышленности будет столько покупателей, сколько будет автомобилистов, а со временем и членов их семей. В конце концов всё население станет клиентами нефтяных купцов. Мечта каждого капиталиста почти сбылась. Ежедневной потребностью каждого стал товар одной отрасли, состоявшейся в качестве монополии.

Оставалось только заставить людей ездить на автомобилях. Потребовались небольшие стимулы. Было достаточно снизить цену автомобиля с помощью массового производства и конвейера. Люди отдавали всё, чтобы купить его, не замечая, что их водят за нос. Что, по сути, автомобильная промышленность предложила им? Буквально следующее: «Отныне, как дворянство и буржуазия, вы тоже будете иметь привилегию передвижения быстрее, чем все остальные. В автомобильном обществе привилегии элиты становятся доступными для вас».

Люди в ажиотаже обзаводились автомобилями до тех пор, пока их не начал покупать рабочий класс, а обманутые автомобилисты не поняли, что остались ни с чем. Им обещали привилегию буржуазии, они влезли в долги, чтобы приобрести автомобиль, а теперь все остальные могут получить то же самое! Какая же это привилегия, если каждый может быть её обладателем? Это партия в дурака, где дураками становятся все. Общий паралич, вызванный всеобщим столкновением. Ибо когда каждый претендует на право управлять машиной на «привилегированной скорости» буржуазии, все останавливается, и скорость движения по любому городу резко падает. В Бостоне, Париже, Риме, Лондоне скорость падает ниже скорости упряжки; а в часы пик средняя скорость на открытой трассе падает ниже скорости велосипедиста.

Ничего не помогает. Все решения были опробованы. Все они в конечном итоге делали только хуже. Будь это увеличение количества городских скоростных дорог,

кольцевых дорог, будь это разноуровневые перекрестки, 16-полосные магистрали и платные дороги — результат всегда одинаков. Чем больше дорог находятся в эксплуатации, тем больше автомобилей парализует их, и городской транспорт всё больше стоит в пробках. И пока будут существовать города, проблема останется нерешенной. Независимо от того, насколько широкой и быстрой будет автомагистраль, скорость движения по ней при въезде в город не может быть больше, чем средняя скорость на городских улицах. И пока средняя скорость в Париже составляет 10-20 км/ч в зависимости от времени суток, никто не сможет въехать в столицу по любой скоростной дороге на скорости выше 10-20 км/ч.

То же самое и в других городах. Невозможно ехать быстрее 20 км/ч в среднем в запутанной сети улиц, проспектов и бульваров, характеризующих традиционные города. Введение быстрых транспортных средств неизбежно нарушает движение в городе, вызывая эффект бутылочного горлышка и, наконец, полный паралич.

Если хотите встать на сторону автомобиля, есть еще одно решение: избавиться от городов. Вернее, растянуть города на сотни километров вдоль огромной дороги, превращая её в пригородное шоссе. Так и было сделано в Соединенных Штатах. Иван Иллич усиливает эффект этих пугающих цифр: *«типичный американец более 1500 часов в год (что составляет 30 часов в неделю, или 4 часа в день, включая выходные) едет на своём автомобиле. Это включает в себя время, проведённое за рулем, в движении и остановках, часы работы, чтобы заплатить за бензин, шины, сборы, страховку, билеты и налоги. Таким образом, это отнимает у американца 1500 часов при пробеге в 6000 миль (в течение года). Три с половиной мили за один час. В тех странах, где нет транспортной отрасли, люди путешествуют именно с такой скоростью своими ногами, с дополнительным преимуществом, что они могут двигаться туда, куда они хотят и не ограничены асфальтовой дорогой».*

Правда, Иллич указывает на то, что в промышленно неразвитых странах на путешествия приходится только 3-8% свободного времени населения (которое составляет от двух до шести часов в неделю). Таким образом, пешеход покрывает такое же расстояние, что и человек в автомобиле, но посвящает от 5 до 10 раз меньше времени на поездки.

Вывод: чем больше автомобилей в обществе, тем больше времени — начиная с определенного рубежа — люди будут тратить и терять на поездки. Это математический факт.

Доказательства? Мы только что привели их: города и населенные пункты разбиты на бесконечные пригороды вдоль шоссе, что является единственным способом избежать заторов в жилых центрах. Но обратная сторона этого решения очевидна: в конечном счете, люди не могут удобно устроиться, потому что находятся далеко от всего, что им нужно. Чтобы освободить место для автомобилей, пришлось увеличить расстояния. Люди живут далеко от своей работы, далеко от школы, далеко от супермаркета — который требует вторую машину, чтобы успеть и в супермаркет, и за детьми в школу. Прогулки? Не может быть и речи. Друзья? Те, что соседи... и все. В конечном итоге, машина отнимает больше времени, чем сохраняет, и создает большие расстояния, чем преодолевает. Конечно, у вас может получиться ехать на скорости 100 км/ч, но это потому, что вы живете в 50 км от вашей работы и готовы полчаса ехать последние 10. Резюмируя вышесказанное: *«Значительная часть рабо-*

*ты каждый день идет на оплату поездки, необходимой, чтобы добраться до работы».*  
(Ivan Illich)

Может быть, вы говорите: «Но по крайней мере в этом случае я могу избежать городского ада после того, как рабочий день закончился». Теперь мы знаем, где оказались: «город», великий город, который для поколений считался чудом, единственным местом, где стоит жить, теперь считается «адом». Каждый хочет уйти от него, жить в деревне. Почему это произошло? Только по одной причине. Автомобиль сделал большой город необитаемым. Он сделал его вонючим, шумным, душным, пыльным и настолько перегруженным, что никто не хочет больше прогуливаться по вечерам. Таким образом, поскольку автомобили убили город, нам нужны быстрые автомобили, чтобы уехать по автостраде в пригород, как можно дальше. Какая прочная круговая логика: дайте нам больше автомобилей, чтобы мы могли выбраться из разрушений, вызванных автомобилями.

Из предмета роскоши и привилегии автомобиля, таким образом, стали жизненно важной необходимостью. Вам обязательно надо ее иметь, чтобы вырваться из автомобильного городского ада. Капиталистическая промышленность, таким образом, выиграла игру: лишнее стало необходимым. Теперь уже нет необходимости убеждать людей, что они хотят иметь машину, эта необходимость является фактом их жизни. Убедиться в том, что это правда, можно наблюдая за магистралями, входящими в город. Начиная с 8 до 9:30 утра, от 17:30 до 19 часов, а по выходным на протяжении пяти-шести часов тянется процессия бампер в бампер, со скоростью (в лучшем случае) велосипедиста и в плотном облаке бензиновых паров. Что остается от преимуществ автомобиля? Что может остаться, когда, неизбежно, максимальная скорость на дорогах ограничена именно скоростью самого медленного автомобиля?

Ладно. После убийства города, автомобиль убивает другой автомобиль. Обещая всем, что они будут ездить еще быстрее, автомобильная промышленность приходит к предсказуемому результату, определяемому простым законом гидродинамики: скорость потока частиц определяется самой медленной. Хуже того: будучи изобретен, чтобы позволить своему владельцу домчаться туда, куда он пожелает, со скоростью, которой захочет, автомобиль становится наиболее рабским, рискованным, ненадежным и неудобным из всех транспортных средств. Даже если вы оставите себе достаточный запас времени, из-за пробок вы всегда не уверены, что приедете вовремя. Вы связаны с дорогой столь же неуловимо, как поезд со своими рельсами. Не больше путешественника по железной дороге можете вы повлиять на ритм и скорость железной дороги, которую задает кто-то другой. Подводя итог, автомобиль не лучше поезда и имеет недостатки, присущие поезду, а также добавляет свои собственные: вибрация, теснота, опасность несчастных случаев, физические усилия для его вождения.

А теперь вы мне скажете, что людям не нравятся поезда. Конечно! Как они могли? Вы никогда не пробовали прокатиться от Бостона до Нью-Йорка на поезде? Или от Иври до Трепора? Или от Гарша до Фонтенбло? Или из Коломба до Лиль-Адама? Вы не пробовали это летом в субботу или воскресенье? Ну, тогда попробуйте и удачи вам! Вы будете наблюдать, что автомобильный капитализм все продумал. Просто, когда автомобилем избавляются от автомобиля, альтернативные варианты подвергаются разрушению, в результате чего автомобиль является обязательным. Поэтому сначала

капиталистическое государство позволило разорвать на куски железнодорожное сообщение между городами, а затем покончило с ним. Остались только высокоскоростные междугородние экспрессы, которые конкурируют с авиакомпаниями за буржуазную клиентуру с высокими доходами. Это прогресс для вас.

Правда в том, что ни у кого нет выбора. Вы не свободны иметь машину или нет, потому что мир пригородов сконструирован как функция автомобиля, он становится таким все больше и больше, превращаясь в городской мир. Вот почему идеальное революционное решение, которое покончит с автомобилем в пользу велосипеда, трамвая, автобуса, и такси, теперь даже не применимо в крупных городах-пригородах, таких как Лос-Анджелес, Детройт, Хьюстон, Трап, или даже Брюссель, которые построены с помощью и для автомобилей. Эти расплющенные города растянулись вдоль пустых длинных однообразных улиц, и их городской пейзаж (пустынный) говорит: «Эти улицы сделаны для езды как можно быстрее с работы домой, и наоборот. Если вы здесь идете пешком, значит вы не местный. В конце рабочего дня каждый должен оставаться дома, и каждого встречного на улице после наступления темноты следует считать подозреваемым в дьявольском заговоре». В некоторых американских городах факт прогулки в ночное время является основанием для подозрения в совершении преступления.

Итак, это финал и ничего сделать нельзя? Нет, противостояние автомобилю должно быть всеобъемлющим. Ибо для того, чтобы люди могли отказаться от своих машин, недостаточно просто предложить им более удобный общественный транспорт. Для них надо сделать возможным вообще обходиться без транспорта, чтобы у них поблизости было все необходимое для жизни и общения, чтобы города были человеческими по размеру и люди добирались до работы несколько минут пешком или, если нужно, на велосипеде. Нет смысла делать быструю транспортировку людей в необитаемый город, в котором испытываешь досаду и раздражение, если работаешь в нем или остаешься ночевать один.

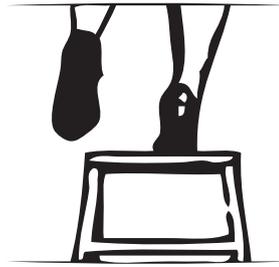
*«Народ, — пишет Иллич, — порвет цепи автомобильного засилья, когда вновь полюбит свой микрорайон и не захочет уезжать из него».* Но для того, чтобы микрорайон был любим людьми, он должен прежде всего быть пригодным для жизни, а не для проезда. Микрорайон или сообщество должны вновь стать микрокосмом для формирования всех видов человеческой деятельности, где люди могут работать, жить, отдыхать, учиться, общаться и которым они управляют вместе как местом их совместной жизни. Когда кто-то спросил Маркузе, как люди будут тратить свое время после революции, когда с капиталистической расточительностью будет покончено, Маркузе ответил: *«Мы разрушим большие города и построим новые. Это займет у нас на какое-то время».*

Эти новые города могут быть объединениями общин (или районов), окруженными зелеными поясами, чьи жители — особенно школьники — будут тратить по несколько часов в неделю на выращивание необходимых свежих продуктов. Ежедневно они могли бы пользоваться любыми видами транспорта, адаптированными к средним городам: муниципальными велосипедами, трамваями или троллейбусами, электрическими такси без водителей. Для дальних поездок по стране, а также для гостей, определенное количество автомобилей будет доступно для проката в муниципаль-

ных гаражах. В автомобилях больше не будет необходимости. Всё поменяется: мир, жизнь, люди. И это не произойдет само по себе.

Между тем, что нужно сделать, чтобы так и стало? Прежде всего, никогда не решать транспортный вопрос сам по себе. Всегда подключайте его к проблеме города, общественного разделения труда, а также тому, как это сочетается со многими другими аспектами жизни. Одно место — для работы, другое — для проживания, третье — для покупок, для обучения — четвертое, пятое — просто для развлечения. Распад нашего жизненного пространства, приводящий к распаду социальных связей, начинается с разделения труда на заводе. Эта нарезка жизни на ломтики, это обрезание нашего времени, нашей жизни, превращает нас в пассивных потребителей на милость торговцам, с тем чтобы вам никогда не пришло в голову, что работа, культура, коммуникация, удовольствие, удовлетворение потребностей и личной жизни могут быть одним целым, единой жизнью, составляющей социальную ткань общества.

Библиотека Анархизма  
Антикопирайт



Андре Горц  
Общественная идеология автомобилизации  
1973

Сохранено 4 декабря 2011г. из scep sis.ru  
Опубликовано в журнале «Le Sauvage», 1973, сентябрь-октябрь. Переводчик с  
французского неизвестен.

**[ru.theanarchistlibrary.org](http://ru.theanarchistlibrary.org)**