

Situationistisia teesejä liikenteestä¹

1 Kaikkien urbanistien virhe on tarkastella yksityisautoa (ja sen sivutuotteita, kuten skootteria) ensisijaisesti kulkuneuvona. Todellisuudessa se on merkittävin aineellistunut muoto onnellisuuskäsityksestä, jota kehittynyt kapitalismi levittää kaikkialle yhteiskuntaan. Auto on tämän maailmanlaajuisen propagandan keskipisteessä – sekä vieraantuneen elämän korkeimpana hyvänä että kapitalististen markkinoiden keskeisenä tuotteena: tänä vuonna meille kerrotaan, että Amerikan taloudellinen hyvinvointi riippuu pian siitä, menestyykö iskulause ”kaksi autoa joka perheeseen”.

2 Työmatkoihin käytetty aika, kuten Le Corbusier aivan oikein näki, on ylityötä, joka vähentää niin sanottua vapaa-aikaa.

3 Matkustamisesta työn jatkeena on siirryttävä matkustamiseen nautintona.

4 Halu järjestää arkkitehtuuri uudelleen vastaamaan yksityisautojen massamittaisen ja loismaisen olemassaolon herättämiä vaatimuksia merkitsee todellisten ongelmien vaarallisen epärealistista sivuuttamista. Arkkitehtuuria on muutettava koko yhteiskunnan kehityksen mukaisesti kritisoiden kaikkia niitä tilapäisiä arvoja, jotka liittyvät tuhoontuomittuihin sosiaalisiin suhteisiin (perhe etunenässä).

5 Vaikka siirtymävaiheessa hyväksyttäisiinkin tilapäisesti jyrkkä kahtiajako työ- ja asuma-alueisiin, on ainakin ennakoitava kolmas alue: elämän itsensä sfääri (vapauden ja joutilaisuuden – elämän totuuden – sfääri). Yhtenäinen urbanismi [*l'urbanisme unitaire*] ei tunnusta mitään rajoja. Se pyrkii muodostamaan tyystin yhtenäisen inhimillisen miljöö, jossa sellaiset kahtiajaot kuin työ–vapaa-aika tai julkinen–yksityinen ovat viimeinkin rauenneet. Mutta sitä ennen yhtenäisen urbanismin tehtävä minimissään on leikille

omistetun maaston laajentaminen kaikkiin haluttuihin rakennuksiin. Tämä maasto tulee monimutkaisuudessaan ylittämään vanhan kaupungin tasolle.

6 Ei ole kysymys auton vastustamisesta pahana sinänsä. Autojen äärimmäinen keskittyminen kaupungeissa on johtanut niiden käyttötarkoituksen negaatioon. Urbanismin ei pidä missään nimessä jättää autoa vaille huomiota, mutta vielä vähemmän sitä tulee hyväksyä keskeiseksi teemaksi. On syytä otaksua, että auto vähitellen katoaa. Joka tapauksessa voimme olettaa, että autoliikenne kielletään tulevaisuudessa tiettyjen uusien kompleksien keskeisillä alueilla sekä tietyissä vanhoissa kaupungeissa.

7 Ne, jotka uskovat auton olevan ikuinen, eivät harkitse, edes täysin teknologisesta näkökulmasta, mitään muita liikkumisen muotoja. Esimerkiksi eräät yksityishelikopterien mallit, joita Yhdysvaltain armeija parhaillaan kokeilee, leviävät todennäköisesti yleiseen käyttöön kahdenkymmenen vuoden sisällä.

8 Inhimillisen miljöö, dialektiikan rikkomisen autojen hyväksi (Pariisiin suunniteltavien pikateiden rakentaminen edellyttää tuhansien asuintalojen hävittämistä, vaikka samalla asuntopula käy jatkuvasti vakavammaksi) kätkee oman järjettömyytensä näennäiskäytännöllisten selitysten alle. Mutta tämä käytännöllinen välttämättömyys kytkeytyy vain määrättyyn yhteiskunnalliseen järjestelmään. Ne, jotka uskovat tämän ongelman lähtökohtien pysyvyyteen, haluavat itse asiassa uskoa nykyisen yhteiskuntajärjestelmän pysyvyyteen.

9 Vallankumoukselliset urbanistit eivät rajoitu tarkastelemaan pelkästään esineiden kiertoa ja esineiden maailmaan jähmettyneitä ihmisiä. He yrittävät rikkoa nämä topologiset kahleet ja valmistella maastoa, jossa ihmiset voisivat kulkea halki autenttisen elämän.

Suomentaneet Antti Arnkil ja Tommi Uschanov

Viite

1. Positions situationnistes sur la circulation, *Internationale Situationniste* n:o 3, joulukuu 1959.