

Teze situaționiste despre trafic

Guy Debord

1

O greșeală făcută de către toți urbanistii este aceea de a considera automobilul privat (și ale sale produse secundare, precum motocicletă) ca fiind, în esență, mijloace de transport. În realitate, acesta este cel mai notabil simbol material al noțiunii de fericire care prezintă faptul că capitalismul dezvoltat tinde să se răspândească de-alungul societății. Automobilul este în centrul acestei propagande generale, atât ca și un bun suprem al vieții alienate cât și un produs esențial al pieței capitaliste: se spune în mod general faptul că în acest an prosperitatea economică americană va depinde pe succesul sloganului « două mașini per familie ».

2

Timpul destinat navetei, precum a remarcat Le Corbusier pe bună dreptate, este un surplus de muncă care reduce într-un mod corespondent cantitatea de timp « liber ».

3

Trebuie să schimbăm călătoria ca și accesoriu al muncii cu călătoria ca și plăcere.

4

Să vrei să reprojecțezi arhitectura pentru a fi în conformitate cu nevoile prezentei existențe masive și parazitice ale automobilelor private reflectă neînțelegerea cea mai nerealistă privind locul unde se află adevărata problemă. În schimb, arhitectura trebuie să fie transformată spre a fi în acord cu întreaga dezvoltare a societății, criticând toate valorile tranzitorii legate formelor învechite de relaționare socială (în a cărui prim rang se află familia).

5

Chiar dacă, în timpul unei perioade de tranziție, acceptăm temporar o diviziune rigidă între zonele de muncă și zonele rezidențiale, trebuie să avem în vedere cel puțin o a treia sferă: cea a vieții în sine (sfera libertății și relaxării – esența vieții). Urbanismul unitar nu recunoaște nici o graniță; își propune să formeze un mediu uman integrat în care separările de tip muncă/relaxare sau public/privat vor fi într-un final dizolvate. Dar înainte ca aceasta să fie posibilă, acțiunea minimă a urbanismului unitar este acela de a extinde terenul de joacă la toate construcțiile dorite. Acest teren va fi la nivelul complexității unui oraș vechi.

6

Nu este o chestiune de a te opune automobilelor ca fiind un rău în sine. Este vorba de propria-i concentrație extremă în orașe cea care a dus la negarea proprie-i funcțiuni. Urbanismul ar trebui să nu ignore cu certitudine automobilul, dar și mai puțin ar trebui să îl accepte ca fiind tema centrală. Ar trebui să ia în calcul eliminarea treptată a acestora. În orice caz, ne putem imagina interzicerea traficului auto din zonele centrale al anumitor complexe noi, precum și din câteva orașe vechi.

7

Aceia care cred că automobilul este etern nu gândesc, nici dintr-un punct de vedere strict tehnologic, la alte forme viitoare de transport. De exemplu, anumite modele de elicoptere pentru o persoană, care sunt momentan testate de către armata americană, probabil se vor răspândi la publicul larg în mai puțin de douăzeci de ani.

8

Destrămarea dialecticii mediilor umane în favoarea automobilelor (autostrăzile proiectate din Paris vor implica demolarea a mii de case și apartamente, deși criza de locuințe este într-o continuă înrăutățire) maschează propria-i iraționalitate sub masca justificărilor pseudopractice. Dar este în mod necesar practic doar în contextul unei configurări specifice a socialului. Aceia care cred că particularitățile problemei sunt permanente vor, de fapt, să creadă în permanența societății prezente.

9

Urbanistii revoluționari nu-și vor limita preocupările la circulația lucrurilor, sau la circulația ființelor umane prinse într-o lume a lucrurilor. Aceștia vor încerca să distrugă aceste lanțuri topologice, pavând calea cu ale lor experimente pentru o călătorie a omului prin viață autentică.

Biblioteca Anarhistă

Guy Debord

Teze situaționiste despre trafic

Pre luat la 15.12.2022 de la <https://centruldecultura.wordpress.com/>

ro.theanarchistlibrary.org