

Ги Дебор

**Ситуационистские
тезисы о трафике**

1. Ошибка, допущенная всеми городскими проектировщиками, состоит в том, что во внимание берутся частные авто (и побочная продукция, такая как мотоциклы) как неотъемлемое средство передвижения. В действительности, авто является наиболее знаменательным материальным символом представления о счастье, который развитый капитализм стремится распространить в обществе. Автомобиль — в центре основной пропаганды капитализма и как величайшее благо отчужденной жизни и как неотъемлемый продукт капиталистического рынка. Поэтому неудивительно, что американское экономическое благополучие будет зависеть от успеха лозунга «две машины на одну семью».

2. Время на переезд из пригорода в город, как Ле Корбюзье справедливо заметил, является прибавочным трудом, который соответственно снижает сумму «свободного» времени.

3. Мы должны изменить передвижение как придаток к работе на передвижение как удовольствие.

4. Желание изменить архитектурный дизайн в соответствии с нуждами настоящего массивированного и паразитического существования частных авто отражает наиболее нереалистичное заблуждение, где и укоренена настоящая проблема. Вместо этого архитектура должна быть трансформирована в соответствии со всем развитием общества; она должна критиковать все переходные ценности, связанные с устаревшими формами общественных взаимоотношений (на первом месте из которых находится семья).

5. Даже если в переходный период мы временно примем жесткое разделение на рабочие зоны и зоны обитания, мы должны как минимум предусмотреть третью сферу, которая относится к самой жизни (сферу свободы и досуга — сущности жития). Унитарный урбанизм не допускает границ — он нацелен на формирование интегрированной среды человеческого обитания, в котором разделение на труд и досуг или общественное и частное в конце концов исчезнет. Но до того, как это станет возможным, минимальное действие унитарного урбанизма заключается в распространении территории игры на все желаемые конструкции. Эта территории проявиться на уровне запутанности старого города.

6. Автомобиль — это не абсолютное зло. Мы должны противостоять не самим автомобилям, а их максимальной концентрации в городах, приводящей к отрицанию их функции. Урбанизм определенно не должен игнорировать автомобиль, но еще больше он не должен воспринимать его как заглавную тему. Он может рассчитывать на постепенное его затухание. В любом случае, мы прогнозируем запрет на движения авто из центральных районов определенных новых комплексов, так же как и из некоторых старых городов.

7. Те, кто считают, что автомобиль вечен, не пытаются помыслить даже со строго технологической точки зрения о других будущих формах передвижения. Например, некоторые модели одноместных вертолетов, которые на данный момент проходят испытания в армии США, наверное, станут доступными

через 20 лет и широким массам.

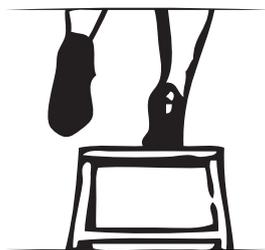
8. Нарушение диалектики среды человеческого существования из-за нужд автомобилизации (защищенные скоростные шоссе в Париже повлекут за собой разрушение тысяч домов и квартир, в то время как жилищный кризис продолжает нарастать) маскирует иррациональность автомобиля под псевдопрактическими оправданиями. Но это практически необходимо только в контексте особого социального учреждения. Те, кто считает, что обстоятельства проблемы постоянны, в действительности хотят верить в постоянность нынешнего общества.

9. Революционные урбанисты не ограничивают свои интересы циркуляцией вещей или циркуляцией человеческого бытия, попавшего в мир вещей. Они пытаются сломать эти топологические цепи, устилая путь своими экспериментами для человеческого путешествия через подлинную жизнь.

Библиотека Анархизма

Антикопирайт

21 мая 2012



Ги Дебор

Ситуационистские тезисы о трафике

1959

Сохранено 3 февраля 2012г. из **revsoc.org**