

Ги Дебор

Теория дрейфа

1958

Одной из основных ситуационистских практик является дрейф — техника быстрого перемещения сквозь разнообразные среды. Дрейфы содержат в себе игровое и конструктивное поведения, а также знание психогеографических эффектов и потому отличаются от общепринятых понятий путешествия или прогулки. В период дрейфа одна или несколько личностей на определенный период времени прекращают все отношения, бросают работу и прочую деятельность, теряют стимулы для активного существования. В это время субъект любит окружающую местность и наслаждается случайными встречами. При этом фактор случая играет не такую большую роль, как может показаться: с точки зрения дрейфа города обладают психогеографическими очертаниями с постоянными потоками, с исходными точками и завихрениями, которые сильно препятствуют входу в определенные зоны или выходу из них.

Дрейф содержит в себе как свободу, так и ее необходимое отрицание: господство психогеографических вариаций в знаниях и расчете их возможностей. В свете последнего экологическая наука, несмотря на то что она загоняет саму себя в узкие социальные рамки, обеспечивает психогеографию необходимой информацией.

Экологический анализ абсолютного или относительного характера нарушений в городской системе, роли микроклимата, отдельных районов, не привязанных к административным границам, и, главным образом, доминирующей роли центров притяжения, должен быть использован и завершен с помощью психогеографических методов. Действительная область дрейфа должна быть определена логически и по отношению к социальной мифологии.

В своем труде «Париж и скопление парижан» (Библиотека современной социологии, P.U.F., 1952) Шомбер де Лове отмечает, что *«область города зависит не только от географических и экономических факторов, но и от представлений, которые существуют у жителей этой области и у их соседей»*. В той же работе автор иллюстрирует *«узость действительного Парижа, где каждый индивидуум живет . . . внутри географической области чрезвычайно малого радиуса»*. Для этого строится диаграмма перемещений, сделанных в течение одного года студенткой, живущей в 16-м округе. Маршрут студентки образует маленький треугольник, без значительных отклонений, с вершинами: «Школа политических наук — дом — учитель музыки».

Подобная информация — примеры современной поэзии, способные спровоцировать чрезвычайно эмоциональную реакцию (в данном, конкретном случае — возмущение тем, что жизнь любого индивидуума может быть так трогательно ограничена); или даже теория Бёрджеса об отдельных концентрических зонах социальной активности в Чикаго неопровержимо доказывает полезность исследования дрейфов.

Если даже случай и играет важную роль при дрейфе, так это только потому, что методология психогеографического наблюдения по-прежнему находится в стадии становления. Действие случая по своей природе консервативно и в

новом значении сводит все до привычки или чередования конечного числа возможных вариантов. Прорыв сквозь области, где случай приобретает власть путем создания новых, более подходящих нам условий, считается успехом. Можно сказать, что случайность в дрейфе, по существу, отлична от случайности в прогулке. Обнаруженная дрейфующими психогеографическая привлекательность некоторых мест может стать центром притяжения, куда они будут постоянно возвращаться.

Недостаточное знание об ограниченности случая и о неизбежности обратной реакции обрекло на неудачу известную попытку бесцельного блуждания четырех сюрреалистов, предпринятую в 1923 году. Отправная точка — город, выбранный жребием. Блуждание по открытой местности не может не нагонять тоску, а вмешательство случая здесь еще менее вероятно, чем в любой другой ситуации. Но эта глупость была в дальнейшем продолжена Пьером Вендрэ (в Медиуме, в мае 1954 года), который думал, что сможет привязать это недоразумение к серии вероятностных экспериментов на том же основании, что все они предположительно имеют дело с одним и тем же видом антидетерминистской свободы. Он приводит в пример случайное распределение головастиков в круглом аквариуме, многозначительно добавляя, что *«необходимо, конечно, чтобы такая популяция не являлась объектом для направленных внешних воздействий»*. Головастики считались более свободными, чем сюрреалисты, потому что они обладали преимуществом: *«У них напрочь отсутствуют интеллект, общительность и сексуальность»*, и потому *«они действительно независимы друг от друга»*.

Другим аспектом дрейфа является его урбанистический характер. Его суть для промышленно развитых городов — центров возможностей и смысла — может быть выражена словами Маркса: *«Люди не могут увидеть вокруг себя ничего из того, что не является их собственными представлениями; все говорит им о них самих. Их собственный пейзаж — единственное, что живет»*.

Можно совершать дрейф в одиночку, но все говорит о том, что лучше это делать небольшими группами по два-три человека, обладающими одинаковым уровнем знания, так как синтез впечатлений разных групп дает возможность прийти к более объективным результатам. Желательно, чтобы участники групп переключались с одного дрейфа на другой. Специфический характер дрейфа быстро нивелируется, если в группе присутствует более четверых или пяти человек. Если в группе будет десять-двенадцать человек, велика вероятность разделения дрейфа на несколько одновременных дрейфов. Осуществление на практике таких делений на самом деле чрезвычайно интересно, но возникающие трудности препятствуют его эффективной организации.

Средняя продолжительность дрейфа составляет один день. В данном случае день — промежуток между двумя перерывами на сон. Начальное и конечное время не имеет прямой связи с солнечным циклом, но необходимо учитывать, что последние ночные часы в основном непригодны для дрейфа. Но это

лишь статистическая средняя продолжительность. Например, дрейф редко осуществляется в идеальной форме: участникам трудно обойтись без перерывов на час-два в начале или в конце дня на личные нужды; ближе к концу дня усталость все больше ведет к таким перерывам. Гораздо важнее тот факт, что дрейф часто происходит в строго определенный период времени в течение нескольких часов или случайно в довольно короткие моменты. Он может длиться несколько дней подряд.

Несмотря на перерывы, вызванные необходимостью сна, достаточно интенсивные дрейфы происходили на протяжении трех или четырех дней, а то и дольше. В случае серии дрейфов, происходящей в течение довольно долгого времени, совершенно невозможно точно определить, когда душевное состояние, соответствующее одному дрейфу, переходит в другое. Однажды без существенных остановок последовательность дрейфов продолжалась около двух месяцев. Такой опыт положил начало возникновению новых объективных условий поведения, которые в свою очередь способствовали исчезновению многочисленных устаревших условий. Погода хотя и влияет на дрейфы, но и имеет большое значение только в случае продолжительных дождей, что дрейфы практически невозможными. Однако шторма или другие, кроме дождя, виды осадков благоприятны для дрейфов.

Границы пространства дрейфа могут быть точно установлены или, наоборот, неопределенны. Все зависит от цели исследований: исследовать область или эмоционально дезориентировать участника. Нельзя забывать, что эти два аспекта дрейфов так переплетаются, что между ними нельзя провести четкой границы. Использование такси, к примеру, поможет провести четкое разделение; если в течение дрейфа участник берет такси, чтобы добраться до определенного места или просто, скажем, двигаться двадцать минут на запад, считается, что это личная поездка вне обычных маршрутов. Если же, к примеру, происходит целенаправленное исследование новой местности, индивидуум сконцентрирован на исследовании для психогеографического урбанизма.

В каждом отдельном случае пространственные границы зависят прежде всего от отправных точек — местожительства отдельного индивидуума или места встречи группы. Максимальная зона этого пространства не простирается дальше целого города и его районов. Минимальная зона может быть ограничена до маленького замкнутого пространства: один район или даже, если интересно, один квартал (особый случай — неподвижный дрейф в течение целого дня в районе вокзала Сен Лазар).

Исследование ограниченного пространства дрейфа влечет за собой установку баз и необходимость высчитывать направления проникновений. Здесь приходит на помощь умение составлять карты — как обыкновенные, так и экологические и психогеографические — и вносить в них изменения и улучшения. Не стоит обращать внимание на кажущуюся экзотичность ситуации, когда

индивидуум исследует район впервые. Это незначительно и субъективно, и этот фактор постепенно исчезает.

При «возможной встрече» элемент исследования минимален по сравнению с дезориентацией поведения. Субъект пригласили прийти одного в определенное место и время. Он свободен от обязательств встречи, так как никто его не ждет. Но с тех пор как эта «возможная встреча» для кого-то, чью личность приглашенный индивидуум не знает. Так как он мог никогда в жизни не видеть другого человека, он будет вынужден заводить беседу с различными прохожими. Он может никого не встретить, а может принять неожиданный оборот. Он может даже позвонить кому-то, кто не знает, к чему привели первая «возможная встреча», для того чтобы назначить повторную. Видно, что вариантов такого времяпрепровождения существует великое множество.

Наш свободный образ жизни и даже сомнительные развлечения привлекают окружающих. Ночевки в зданиях, предназначенных на снос, автостоп без остановки и без места назначения через Париж в рамках транспортной забастовки для еще большего беспорядка, блуждание в засекреченных, закрытых для простых смертных катакомбах и т.д. — выражения той самой общей эмоциональности, которая ничем не отличается от таковой во время дрейфа. Изложенные описания — не что иное, как пароль к этой великой игре.

Уроки, извлеченные из дрейфа, помогают нам составить первые отчеты о психогеографических соединениях современного города. После открытия единства среды, ее основных компонентов и пространственного положения индивидуум может прийти к осознанию главных направлений движения, их выходов и препятствий к их достижению. Индивидуум в конце концов придет к основной гипотезе существования центральных психогеографических точек. Измеряется расстояние, разделяющее две части города. Оно может не быть похоже на физическое расстояние между ними. С помощью старых карт, аэрофотоснимков и экспериментальных дрейфов могут быть составлены все еще неточные карты влияний; карты, чья неизбежная неточность на этом самом этапе подобна неточности первых навигационных карт, но в этом нет ничего страшного. Единственное отличие состоит в том, что теперь важно не точное отображение границ континентов, а еще и наброски изменяющейся архитектуры и урбанизация.

В настоящее время нет границы между различными взаимодействиями атмосферы и места обитания. Лишь обозначены более или менее протяженные и расплывчатые очертания. Самое главное изменение, которое эксперименты с дрейфом готовы предложить, касается постоянного сужения этих очертаний до точки их полного подавления.

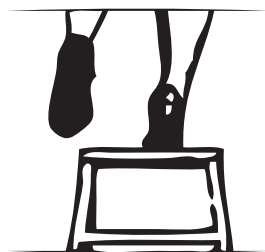
В рамки самой архитектуры дрейф способствует развитию всех форм лабиринтов, доступных в современном строительстве. Так, в марте 1955 года газеты сообщили о строительстве в Нью Йорке здания, в помещениях которого индивидуум может почувствовать возможности дрейфа: *«Помещения винто-*

образного здания имеют форму кусков торта. Можно будет увеличивать или уменьшать их объем с помощью подвижных частей. Градация в пол-этажа позволит избежать ограничения количества комнат, так как обитатель может попросить в пользование смежные участки на нижнем или верхнем уровне. С таким устройством три четырехкомнатные квартиры могут быть трансформированы в одну двенадцатикомнатную квартиру менее чем за шесть часов».

Библиотека Анархизма

Антикопирайт

21 мая 2012



Ги Дебор
Теория дрейфа
1958

Сохранено 3 февраля 2012г. из revsoc.org