

Kraj javnog prijevoza

2013.

Svi želimo nekamo otići. Mogli bi čak i reći da su odlazak, kretanje i otkrivanje dio ljudske prirode. Budući da je vlast relativno nesposobna iskorijeniti navedeni nagon, odlučila je da barem unaprijed odredi cilj naših putova, omeđivši područja koja otkrivaju zabranjene teritorije. Otkriti novi trgovački centar, uživati u surogatu prirode u gradskom parku, uroniti u tajnovitost novog radnog mjesta, tulumariti na mjestima predodređenim za sprječavanje svakog radosnog, dakle neobuzdanog ekscesa... eto, to je samo nekoliko odredišta koja nam nudi.

Međutim, problem ne leži samo u odredištu. Kritika ovog nerealnog svijeta, koji je proizvod vlasti i robe, bila bi osuđena na propast kad ne bi *sâm put uvjetovao odredište*. Pošto živimo u svijetu zasnovanom na novcu, jedina odredišta naših lutanja mogu biti samo hramovi u kojima caruje novac. Živeći u svijetu u kojem nadničarski posao određuje ritam života, jedina meta postaje, dakako, tvornica, poduzeće, radionica, supermarket.

Ako iz polja kritike prijedemo na logiku vlasti i pokornosti te uronimo u konkretnost vezanu za pitanja putova i odredišta, sukobit ćemo se gotovo neposredno s javnim prijevozom, koji je, izgleda, postao jedan od omiljenih tema građanskih aktivista, uz različite razloge i srdžbe, više ili manje razumljive. Mogli bi se ograničiti na površnu kritiku javnog prijevoza, zaboravljajući da ovaj sačinjava, u biti, jednu od najvažnijih arterija grada. Mogli bi se ograničiti na kritiku visokih cijena karte ili preplate, pojačane kontrole, sve brojnijih okretnih rampi (koje pretvaraju pristup metrou u tjelovježbu) ili pak na kritiku prekomjernih nadzornih kamera i nadzornika... I sve to, sasvim nužno i korisno, moglo bi nás, neprijatelje vlasti, dovesti na sklizavi teren traženja „prava na mobilnost”, na „besplatni javni prijevoz” ili pak na „smanjenje nasilja nad *švercerima*”. Radi se o sklizavom terenu zato što bi nam moglo iskliznuti osnovno pitanje: zašto postoji javni prijevoz i čemu on služi?

Većina osoba koristi javni prijevoz za odlazak na posao, u institucije, na sastanke s birokratima, na potrošačka mjesta kao što su supermarket, stadion ili disko-klub. To je djelomični odgovor na pitanje zašto je vlasti važno da mreža javnog prijevoza diskretno funkcionira. Kretanje, cirkulacija osoba je jedan od osnovnih elemenata ekonomije, opstanka vlasti. Javni prijevoz je jedno od rješenja na navedene ekonomske potrebe kretanja, kao što njena organizacija *nudi put u svrhu određivanja odredišta*. A to se kretanje mora, dakako, odviti na najučinkovitiji način (što ne znači i na najprijatniji) i najsigurniji (što ne znači i najzanimljiviji). Potpunoj i svakodnevnoj mobilnosti stanovništva potrebne su prikladne infrastrukture. Važnost tih infrastrukture za društveni poredak otkrivamo, naprotiv, kada su one paralizirane (nije bitan povod): kašnjenja, kaos, nered, prekid rutine. *Mogli bi reći da se radi o plodnom tlu za gajenje slobode, za razliku od svakodnevne reprodukcije uloga, vlasti, ekonomije.*

Do sada smo govorili samo o aspektima vezanim za logiku ekonomske mobilnosti, koja stoji iza masovnog prijevoza. No, javni prijevoz snažno oblikuje ne samo fizički prostor (tuneli, električni vodovi, znakovi, tračnice, buka) već možda još i više onaj mentalni: grad postaje zbroj autobusnih i tramvaj-

skih stanica, teritorij je ograničen postajama, sve ostalo je *usputno*, većinom (neslučajno) podzemno. Mrežu javnog prijevoza, uključujući i militarizaciju koja slijedi, možemo analizirati kao jedno veliko *platno* koje pokriva društveno tkivo, koje doprinosi određivanju odnosa, koje to tkivo obuhvaća i *zatvara*. U zatvoru pod otvorenim nebom koji nam vlast gradi, javni prijevoz predstavlja bodljikavu žicu i osmatračnice koje onemogućuju bijeg. Kao u svakom zatvoru ili logoru zatvorenici se registriraju, vodi se evidencija. Golema evidencija putem personaliziranih elektronskih kartica, kretanja svih korisnika-platiša (i još više od toga, s obzirom na videonadzor) samo je jedno od lica društvenog zatvora.

Istovremeno, međutim, razni oblici javnog prijevoza ipak nisu nesavladive zidine. Upravo zato što se radi o mreži koja sve pokriva ona neće nikada moći biti potpuno zaštićena od vandalskih činova. Navedena sveprisutnost je istodobno i njena ranjivost. Izbušiti gume u garaži autobusa, prerezati žice duž tračnica, uništiti znakove koji određuju kretanje, postaviti prepreke na tračnice... mogućnosti za jednostavne i izvedive napade su bezbrojne, a upravitelji društvenog zatvora ih ne mogu ni spriječiti ni izbjeći. Svaka perturbacija, bilo kojeg opsega, izravno se odražava na svakodnevnu rutinu, tj. na posao, ekonomiju, vlast i nadzor. Boriti se za održavanje dostupnog javnog prijevoza pretvara se, s ove točke gledišta, u zahtjev za otvorenim zatvorom — baš ono što vlast gradi. Uostalom, ne čini nam se svrsishodno pretkazati da li će u svijetu naših snova, u kojem će novac biti svrgnut a vlast uništena, još postojati navedeni prijevoz, pošto se njegova današnja logika sastoji potpuno i isključivo od ekonomije koju želimo uništiti, i od društvenog nadzora koji želimo iskorijeniti. Trebamo, u stvari, shvatiti što danas uistinu znači javni prijevoz: arterije kapitalizma, barijere koje isključuju sve što je izvan rutine posla i vlasti, bodljikave žice zatvora koji se gradi pod otvorenim nebom. Kao što bijeg jednog zatvorenika ne podrazumijeva sam po sebi uništenje zatvora (a u nekom smislu ni slobodu koja se, kao što obično kažemo, *može širiti u beskonačnost samo kroz slobodu drugih*), isto tako se vraća pitanje napada javnog prijevoza u svrhu oštećenja i uništenja.

Paralizirati dirigirano i uvjetovano kretanje znači boriti se za slobodu svih osoba.

ATabula ARasa

Kraj javnog prijevoza
2013.

„Hors Service”, br. 24, 2012, Francuska, journalhorsservice.blogspot.it; prijevod Erika Preden

atabularasa.org