

Dül l'amour az utakon

Társadalmi tempó és rendszerváltás

NÉHÁNY ALAPTÉTEL

a) A közlekedési erőszak megnyilvánulásai éppúgy egy *specifikus* társadalmi térben zajlanak, mint a politikai hatalombirtoklás rítusai vagy hétköznapi érvényesítési módjai. Ez egyfajta sajátos *geográfiai keretet* ad a történéseknek, térbeli érvényességet, amely néhány méterrel vagy mérfölddel odébb már másképpen áll (Passeron 1999), éppúgy, miként a hatalomérvényesítés módjai vagy formai szabályai. Ilyenek például az utcasarkokon megfigyelhető találkozások, az útkereszteződésekben és körforgalmakban megleshető összecsapások, az autópályákon gyakorolt leszorítósi játékok, az előnymegítélés és háttérbeszorítás állandósult játszmái.

b) A specifikált hatalmi *térhasználat* társadalmi tételek, felelősségek, konfliktusok, kihívások és válaszok, többszereplős játszmák, előnyök és hátrányok *elosztási viszonyaiból* és az újrafelosztási kísérletekből áll, ahogyan az a politikai rendszerekben is intézményszerűt erőviszonyok függvénye. Amiként a hatalom kialakítja a maga uralmi hatókörének terét, intézményesíti működési szabályait, megszabja érvényességi határait, úgy a közlekedés rendje, normái is határokból és határáthágási gyakorlatból állnak össze, és intézményszerűnek (sávhatárok tartásából, sebességkritériumokból, távolságjátékokból, mozgásirányok rendjéből).

c) A közlekedés rendje elvileg a mindenki számára kötelező *jogszabályi* rendszerből (KRESZ) és ennek érvényesítési gyakorlatából formálódik, de ezzel a *szokásnormák* alkalmi és állandósult, tehát lényegében *szüntelen konfliktusban* állnak (ilyenek a par-

kolási és megállási tilalmak, a záróvonal-átlépések, előzési korlátozások, sebességhatárok, irányjelzések, forgalom elől elzárt szakaszok használata stb.). A közlekedési rend „normatartalma” és a szokásjog ezt rendszerint felülbíráló ereje a gyakorlatban kiegészül egy olyan eszközzel – az *erőszakkal* –, amely már egyszerű legitimitásjátzmává teszi ezt a szimbolikus viadalt (Bettelheim 1988:121–122).

d) Az erőszak mozgási helyváltoztatást eredményez, eszköze egy emberen kívüli *mitikus tartalom*: a lóerő. S ami kiegészíti a lóerő „közléstartalmát”, vagy pontosabban: ami az „igazság”- (előny-)érvényesítés fő megjelenési formája, az a *sebesség*. Ennek a hatalmi-politikai térben az erőfitogtatás modern technikája, a 20. század erőszakfelfogáson és rakéta gyorsaságú csapásmérésen alapuló elmélete, a „dromológia” felel meg (Virilio–Lotringer 1993:206), illetőleg a városfunkciók értelmezései közül a „bunker archeológiájának” nevezett logisztikai elmélet (Virilio–Lotringer 1993:6–7).

e) Az erő, a sebesség és a hétköznapi életben folyó brutalitás gyakorlat célja aligha más, mint a *kollektív normahasználat önkényes felülbíralata*, az uralmi viszonyok átértelmezése az előnyszerzés céljával, mégpedig a normaigazságok hétköznapi érvényességének felfüggesztése árán. Ez éppoly gyakori a forgalomban, mint a politikai irányítás morális normáinak megsértése a mindennapi politika működtetése közben.

f) A normák és morál(ok) konfliktusából származó rítus átértelmezési folyamat valójában tehát a *definiálás jogáért* indított harc, amely egy hétköznapi kódrendszer hirtelen felfüggesztéséből vagy állandósult relativizálódásából áll, s megteremti azt a kivé-

teles pillanatot, amelyben a szisztematikus játszma hirtelen aszisztematikus fordulatot vesz. A rendszerű működés (KRESZ) és a rendszer teoretikus szintjéhez képest atipikus helyzetváltozások végül is együtt adják a működés teljes rendszerét, s valójában „tisztán” érvényesülve mind a szisztematikus rend („szabályszerű” közlekedés), mind a közlekedési káosz („dugó”) inkább csupán megmerevítenék a rendszer működését, sőt magát a rendszerjellegét függesztenék föl. A kivételes helyzetek korántsem kivételes állandósulása tehát olyan *rendszerajátossággá* lesz, amely nem mérhető sem az egyirányú működés (például mennyiségi fejlődés, mozgási irány, közös érdek-cél stb.) logikájával, sem pedig a káoszkezelés eszköztárával, de a rendszer maga sokban hasonlít az államnélküli társadalmak hatalmi berendezkedésére éppúgy, mint a későszocialista paternalizmus politikai logikájára. Éppúgy az írott kódrendszert kiegészítő íratlan jogrend adja normatív alapját és „rendszerigazságát”, legitimitását, továbbá éppúgy az *átmenet*-jellegesen áll a rendszerlogika fő hivatkozási alapja, illetőleg a ritualizált mozgásrend gyakorlati problémái során a helyzetek folyamatos *újradefiniálása* zajlik, miáltal lebegővé, permanensen átmenetivé válik maga a mozgásos helyváltoztatás rítusa is.

g) A közlekedés mint *célirányos mozgásrend* is a gyorsabb, hatékonyabb előrejutást, a kényelem kiváltságát, a szállítás és tehermozgatás könnyebbségét szolgálta korai kezdetei óta, éppúgy, mint a technológiafejlesztés örökösén haditechnika-függő egész rendszere (Mirleau 1999:49; Mumford 1986:45–102). Vagyis a közlekedés tervszerű fejlesztése, illetve korszakosan jelentős modernizálása is az *erő kultuszát*, a hadakozás és háborúviselés sikerességét segítette elő mindenkor (mind hétköznapi csoportközi, mind történeti hatalomközi értelemben), s csupán jóval megkésve, az erőszakgyakorlás intézményesítése után vált-válhatott az építés, a munka vagy az élvezetek és életszínvonal-javítás eszközévé.

h) Nem csupán a közlekedés történetében vagy a társadalmi konfliktus- és hadtörténetben, hanem a társadalmi feltörekvés huszadik századi mintáiban is tetten érhető az a *liminalitás-folyamat*, amely a Dumézil által felállított kasztfelosztás (legfőleg az uralkodók papok, alattuk a harcosok, utánuk a kereskedők-termelők, legalul a dolgozók-rabszolgák) szereplőit és a Turner által leírt átmenet-folyamat aktorait összehasonlíthatóvá teszi. Így olyan *határkialakító* és *határáthelyező* résztvevőként elemezhetjük őket, akik akarva vagy akaratlanul a normalkötés folyamatát, a szabadságkiteljesítés mértékét

és a társadalmi erő(szak)gazdaság játékkrendjét befolyásolják (Turner 1997).

i) A primitív társadalmakban a közfelfogás (pontosabban az európai és középosztályi fehér – jenkai – gondolkodás) szerint rettenetes *erőszak* dúl, s erre az útleírások, utazók, misszionáriusok és antropológusok adatai adnak bizonyosságot. A kegyetlenkedés olyan „riasztó típusai”, mint az emberevők, a fejvadászok, a gonosz indiánok és alattomos dzsungella-kó ázsiaiak, elrémítik a fehér embert évszázadok óta. Aki persze hajlamos elfeledni a gyarmatosítások kezdeményezőit, a vallási hadjáratok és térítési különítmények kegyetlenkedéseit, meg más egyéb kultúra-közi találkozást, amelyben az *erőfölény és erőszak játszotta a főszerepet*. A kortárs antropológiai kutatások ma már evidens tudássá tették, hogy a törzsi háborúk többsége szimbolikus küzdelem, alig több, mint egy politikai sajtóvita vagy pártértekezleti összetűzés. A törzsi (afrikai, dél-amerikai, ausztráliai vagy északnyugat-amerikai indián) háborúk oka a leggyakrabban táplálékszerzés, területi vita vagy házassági-rokonsági konfliktus (Harris 1988:370), ráadásul mindig megnevezhető, lokálisan identifikálható egyén vagy közösség között zajlik. A közlekedési erőszakban viszont épp az a félelmetes, hogy tárgyiasult erők között dúl, s nem perszonális vagy közösségi konfliktusként robban ki, hanem elvileg *mindenki* ellen szól, aki egyáltalán közlekedik.

AZ ASSZOCIÁCIÓK KERESÉSE

Primítív társadalom” és (poszt-)modern közléstechnikák, érintések, avagy üzenetek egyszerre vesznek körül bennünket. Nemcsak a televízió képernyőjén, hanem látványaink, mozgásaink, hangok-zenék, szimbólumok terében is.

Egy jeles autómárka hadihajószürkén csillogó terepjáró-változata egy szórólapon, mellette magasba ugráló, harciasan kifestett harcosok színes fotója – napjaink egy szerénytelenül szerény, attraktívan kontrasztos reklámnyaga, postaládákba dobva, bölcsészkarai lépcsőházablakba szórva. Egyetlen elgondolkodtató vizuális kihívás a sok közül. Itt sem szolgál többet, mint gondolati-asszociatív indítást.

Mit is művelnek ezek a kenyai maszaj harcosok, s mit üzen velük a reklámmenedzser? Hosszabb jelentéseméleti analízist is megérne a szórólapon, itt csupán néhány vonatkozó hangsúlyára utalok.

A harcosok (rituális?) tánca beavatásra utal (a szakértő szem udvarlási szertartást lát benne), vagy (ami messze nem ugyanaz) akár ünneplésre, erőkifejezésre, fenyegetésre is utalhatna, s a fotós vagy a fotózás kedvéért (ajándékért) vállalt „produkcióra” is éppannyira – egyszóval számunkra enyhén szólva művi. De első szinten segít (?) a vadság, az erőkifejezés, a félelmisség, a titokzatosság régi asszociációját ébreszteni, s még priméribben a „természetesség-természetközelség” és terephez való magabiztos alkalmazkodás képzetét ébreszti. A magasra szökellő felfegyverzett emberek mintha a rugalmasságot sugallnák, a mozgásdinamikát, amelyet az autóval való fotózás képzettársításként kínál. Különösen kontrasztos a beállításban az is, hogy vagy a gépjármű vagy a harcosok talajszintje nem vízszintes, a kép így egyensúlyát veszítő, de saját mozgásdinamikájával okvetlenül figyelemre készítő. Az együgyű képzettársítás szintjén lehetne fogalmazni úgy is: a „primitív” ugrabugrálás és a supermodern száguldás ellenképe lekiabál a reklámanyagról.

A „helyhez kötött” lét vagy a vadászterülethez kötöttség fogalma és a korlátlan mozgásdimenzióval felszerelt autóbelső tartalmi kontrasztja ugyancsak lehetne a kép közléstartalma. De nem bizonyos, hogy így értendő mindez.

Áttételesebb képfejtés alapján gondolhatnánk arra is, hogy a társadalmilag kötött szerkezetű törzsi világban a modernitásnak nemcsak olyan „isteni” adományai hiányoznak, mint a terepjáró autó, hanem egyebek is. Amiben viszont kétségtelenül nem tévedhetünk, az magának az „ősinek” és a „modernnek” legpriméribb, s az antropológiatörténet talán legrégebbi *közhelyét* alkalmazó közléstartalom. Íjaspántos-lándzsás harcos ökoljoga, természettörvénye kontra formatervezett mozgástökély – íme a jelentés kontrasztja. A megértés joga a miénk, a „megismerés” lehetősége pedig jogszerűen azoké, akik a gépkocsimárka vásárlóivá lesznek. Így talán sosem tudjuk meg az üzenet teljes tartalmát (lehet, nem is ez a célja), amely amúgy kétségtelenül megfelel annak a reklámkészítési minimálprogramnak, hogy keltessen feltűnést, és vonzza a figyelmet.

Belátásom szerint nem is igen juthatunk messzebb ennek a reklámfejtési logikának efféle szintjén. Az, hogy végtelen távoli vagy messze a társadalmi kaszthatárokat áttallépő kereső szempontra van szükség, szinte bizonyosnak látszik. Mozgás és mobilitás, erő és turbóhatalom, birtoklás és siker a kulcsfogalmak köre – vonatkoztatassunk most el a plakátvalóságtól, s nézzük a mindennapi, kevésbé metálos, kevésbé idealizált formákat.

MOZGÁSSZABÁLY ÉS TEMPÓINTERPRETÁCIÓ

Az egyén boldogulása a stabilitás, az áttekinthető természeti és mentális környezet, a belátható tér bázisán teljesedik ki évezredek óta. Ezek nyugalma, összhangja vagy belső egyensúlya nélkül a lét körülményei megroppannak, az ember elbizonytalanodik, talajtalanná és kiszolgáltatottá válik fizikailag, biológiailag és szellemileg-lelkileg egyaránt. Az egyén azonban – minél közelebb jövünk a modern kor intézményeihez, annál inkább – a különféle zárt terek egymástól független változóinak kiszolgáltatottan, mindegyre ellenőrzöttebben érzi magát, környezetét öntőformák teszik ki, olyan mintákkal, amelyek az ellenőrzés társadalmában a hullámmozgások, „tilos-várj-szabad!” jelzések, s maga a „hálózatban lét”, a kívülről szabályozott tempó változásai által meghatározottak. Egyszerűbben szólva: a közlekedés a *társadalmi tempó* része, de részben kifejezője, részben csatornája is.

Az automobilizáció ennek a *szabályozott mozgássság*-nak, látszólag folytonos hömpölygésnek olyan mintája, amely a programszerűség és az improvizáció, a közös és az egyéni cselekvés, a hullámozgás és az elsimulás ritmikus ismétlődésével az *egyéni* mozgásdimenziók kiteljesedését teszi lehetővé. A *térbeli mozgás* maga az éltető eleme, feltétele, egyúttal azonban korlátja is – a szereplők pedig a működés egész menetét, elhamvadó és föllángoló funkcionálisát biztosítják. Az egybehangolt működés egész mindezek okán számolatlanul sok egyéni vagy részmozgásból áll, melynek részfunkcióit, rész céljait és részgazságait – végső soron pedig normáit is – mindazok hordozzák, akik bármely szintjén szereplői a rendszernek.

A közlekedés tehát mint sokszereplős mozgásrendszer sokféle kontextusban aligha más, mint normaigazságokért folyó *előny szerzési küzdelem*. Ez a gyakorlatban annyit tesz, hogy hétköznapi körforgásban vagy vitás-konfliktusos helyzetben „annak van igaza”, aki a normakövető (hivatalos, legitim) megoldás szerint járt el. Ez azonban csupán egy esz-közracionális szemléletmód, illetve formális értékigazság alapján van így, a célracionális vagy a funkcionálisan alkalmazott érték racionalitás alapján (tehát: „más szempontból”) annak is „lehet igaza”, aki a kitűzött célhoz előbb, ügyesebben, körmönfontabban, s a szabályok kijátszása ellenére mégsem sérülten érkezik el. Az *erő és sebesség logikája* így gya-

korta a tétek és kockázatok viszonyrendszerében hat, s az okozott károk dacára, illetve a „szabályosság” változtatott szabályáthágás ellenére is érvényesülni képes. Mondhatnánk úgy is: a *perszonális előnyszerzés* a működés összhangjának megsértése árán lehetséges („sokkal előbb értem oda” – érvel az országúti csúcsebesség megdöntője), s ugyanez *szimbolikus győzelem*-ként élhető át, illetőleg olyan „személyes teljesítményként” könyvelhető el, amelyhez képest sem a társadalmi munkaszervezetben betöltött hely, sem a családi életben elérhető sikerek, sem az érvényesülés más útjai és módjai nem élménydúsabbak.

Norma és (határ)helyzet(ek) kölcsönös egymás meghatározása érvényesül ilyenképpen, az érvelések az „itt és most” logikája szerint előzik meg a konvencionális ésszerűséget. A tisztán „békelogikájú” vagy „túlélés-alapelvű” felfogás értéke ebben a „hatékonyaság”-alapelvű rutinban minimálissá válik, a megérteni akarás minimálprogramja (a racionalitás) átadja helyét a *szimbolikus győzelem* közérzetének, a korlátlan szabadsághasználat élményének, a közterület magánosítását legfőbb értéknek tekintő konkviztádori attitűdnek. (Példaként nemcsak a vakvéletlenül alapuló dinamikus vezetéstechnika említhető itt, hanem mondjuk a parkolás rendjében a parkoló autók mellé-közé odamesterkedő „elakadásjelzős” helybitorlás, vagy a lesben álló taxisek vadászógyűjtőgető etnokulturális csoportstratégiája, és más attitűdök is.)

Sajátos módon azonban a *normák érvényessége* is korlátos; egyrészt mert a közviselkedés szabta általános folyamaton kívül, s főképp az egyes sajátos (lokális) *helyszínekben* rejlenek (például a buszmegállóban parkolás éppúgy „letiltódik”, mint az angol típusú baloldali forgalom, a városi sebesség eltér az autópályán engedélyezettől stb.), másrészt azokban az *emberekben* is egyéni értelmezést kapnak, akik a tétek és kockázatok *értelmezői*, tettek és interakciók kiindulópontjai vagy célpontjai (hegyi úton lefelé mindenki gyorsabban hajt, mint fölfelé, újabb autókkal magabiztosabb a helyváltoztatás, teherautó mögött csak rövid ideig marad meg, aki megelőzheti stb.). A közlekedés ekként a maga kódrendszerében egyszerre mitikus és hétköznapi, szakrális és profán, szimbolikus és konkrét is. Ily módon egy kódok és interakciók rendszerében érvényesülő *egyezményes nyelvi (kommunikációs) rendszerként is felfogható*. Talán túl rövidre zárt így az asszociáció, de a társadalmilag egyértelmű tartalmú *komplex közösségi mozgásrendszer* (Marcel Mauss kifejezésével) olyan „totális társadalmi jelenségnek” minősíthető, amely

éppoly elemi része a társadalmak létének, mint a táplálkozás, szaporodás, vallás vagy háborúzás. *Étikusan* (például közlekedési rendőrként, forgalomszámlálóként, sintisztító munkásként, a rendszer külső szereplőjeként) vizsgálva az egész vircsaft célja a tovajutás, *émikusan* nézve (autóban ülő utasként, tűzoltóként vagy kutyasétáltatóként) ennek minősége és időhatára is fontos. A közlekedéstervező mérnök számára a működés akadálytalan folyamata, egy baleset elszennedőjeként a mihamarabbi kórházba jutás kap prioritást. A közlekedés egésze egyfajta „*technológia diskurzusa az emberrel*” állapot állandósulása. Az egyedi ember számára ebben a *térlelküzdő mozgás* a meghatározó élmény. Saját mozgásom a többiek mozgásának ritmusához igazodva egyfajta (technikai) *testbeszéd*, egyúttal valamiféle állandósult önvédelmi harc formája is: célba érésem egyfajta más állapot felé haladás, *liminális* küszöbátlépési élmény keresésének folyamata lehet.

„A haladás egyik közkeletű fogalmát azonban azonnal elvethetjük. Legtöbbünkben megvan a készség, hogy a haladás és a *hatékonyaság* közé egyenlőségjelet tegyünk, ami egyáltalán nem meglepő, hiszen ez a gondolat különösen jól illik a versenyelvű, szabad vállalkozáson alapuló gazdasághoz. Ám egy organizmus hatékonysága nem lehet az általános evolúció státusának a mértéke. Hatékonyságon általában valamiféle befektetés és hozadék közötti arányt értünk, [...] elkerülhetetlen a következtetés: lehet egy organizmus hatékonyabb egy másiknál, s mégis fejletlenebb marad...” (Sahlins 1997:494–495).

A sietség és sebesség mindazonáltal nem jellemhiba, nem hitványság, s nem is valamely személyiségzavar jele, még kevésbé morális betegség vagy gyávaság. Az antropológus, midőn a saját társadalmi-kulturális tempóérzékeléssel betoppan egy idegen terepre, csupán lassan képes átvenni a lokális ritmus másságát. A maga létbiztonságának és létigazolásának kérdése az időbe való „belevettség” tudomásulvételével jár: a hozott kultúra, melyet követ, kijelölt időben átél, megnevezett tempóban érvényesül, ritmizálhatóan leírhatóan tűnik – de egészen másként, mint a kutatott világé. Ha nem kapcsol ötödik sebességbe, bizony hosszú időbe telik, amíg adaptálódhat.

Társadalmi tempó vagy átéltdőiség, alkalmazott temporalitás éppúgy egy-egy kultúra sajátja, mint térbeli létezmódja, kiterjedése, földrajzi szóródása. Az erről való tudat fogalmai, a kollektív létélmény közlése és cseretárggyá válása (mint kommunikáció) pedig kiemelten emberlétünk egyik formája, vagy ha

az nem, hát hivatkozási alapja. Korok közlésmódjai, idői vagy időtlen átélésformái (például mítoszoké és gazdasági ügyleteké, kollektív emlékezeté és elbeszélésmódoké), valamint a múltból a képzelt végcélú jövő felé irányuló mozgás adott pontjának, a jelennek megnevezése (még ha elillan is, mire megnevezük) részint a *nyelv* és a *fogalmak* segítségével valósul meg, részint az embert jellemző (hitünk szerint az állatvilágtól szükségképpen megkülönböztető) *kommunikáció* révén ölt alakot. Nyelven túli és nyelv előtti (prekommunikációs) átélésben azonban mindig ott lapul nemcsak a hermeneutikai értelmű történelem, amely a maga lassú ritmusában sodorja a múltat napjaink felé s tovább, hanem egyben a mindezekről való tudás és a szavakban megfogalmazódó, átélt történelmiség is, amely mint „dolog” és kapott-szerzett élmény együttese kínálja az elmesélhetőséget. Így a világról való tudásunk nemcsak időben rétegződik, hanem külön-külön szinteken egymásra is rakódik, elbeszéléseink idői rendbe illeszkednek, s ugyanide sorolják be a kutatott miliót, kulturális komplexitást is.

A közlekedés kutatásában a *hatékonyság* és a „*fejlettség*” bonyolult diskurzusban jelenik meg. A diskurzus többszintű, alapja a normák és helyzetek kölcsönös egymást meghatározó volta, cserefolyamata. Nincs magasabb racionalitás ebben a folyamatban, mint a megértéstől távoli *akarás* és *tettlegesség*. Aki csupán „el szeretne jutni” valahová, azt eltérítik, eltéved a térben, elúszik az időben. A hétköznapi diskurzusokban az érvelések „itt és most”-ja a *tempó*, az azonnali cselekvés, a rutinszerű mozgás, a lendületes iránytartás a legfőbb „mérce”. A társadalmi tempó a városi cirkulálásban kiegészül előnybiztosítással, átengedéssel, előzéssel. A tisztán logikus felfogás, a merő ésszerűség itt nem érvényesül, a helyzetek sokasága, a felfogások konfliktusos vagy harmonikus illeszkedése adja a mozgás egészét, melynek fő értéke önmaga a mozgás, az előrejutás.

A közlekedést rítusként értelmezve *egyéni és közösségi cselekvések ama komplex rendszerét* gondolom itt érvényesnek, amelyben *egyéni és kollektív célok* közösen, olykor felváltva nyilvánulnak meg, amelyben *sztereotip felfogásmódok* („szövegek”) és mozgások kapnak rendkívül összetett és mégis *strukturált kulturális tartalmat*, továbbá „amelynek ereje abban nyilvánul meg, hogy segít egy állapotot »átalakítani«, megerősítve annak a csoportnak a szolidaritását, amely végrehajtja” (Laburthe-Tolra–Warnier 1993:170, hivatkozva Boglár 1995:44). Permanens, *mindennapos rítusról* van tehát szó itt, amely az életfor-

ma és a szimbólumrendszer feltételei szerint bármikor és változó okból végrehajtott cselekvés (úgy is, mint helyváltoztató mozgás). S mint ilyennek fontos tulajdonsága, hogy alapvető társadalmi értéket képvisel (akár az élelemszerző-önfenntartó életfunkciók gyakorlására gondolunk, akár a felfokozott párkapcsolati kommunikációs tevékenységre, ami a városi embernek talán legfontosabb létfeltétele). Mondhatnánk tehát azt is, hogy olyan „életprincípium” kifejeződése a közlekedés, amely nélkül alig néhány egyéb társadalmi aktus gyakorolható.

A közlekedési mozgásban, az ezt kísérő-segítő társadalmi kommunikációs sémákban (egyfajta „*language*”-ban, Mauss értelmében véve, lásd Mauss 1969:96–99) különböző *érvelési szintek* állandósulnak. Ezek egyik leggyakoribb változata a tülekedő-nyomuló magatartás része, amely a durván *kizáró*, el nem fogadó és elutasító-kizáró mechanizmussal jár együtt (ez a „padlógáz”-típusú iránytartás, a „szlalomozás”, a záróvonal-letaposás, az előnymegtagadás eseteiben jól látható). Egy másik szint a háritó-védekező, kitérően ügyeskedő, amely a körülményekhez alkalmazkodó átlagot fedi (szentségelő türelmetlenség, indulatos dudálás, váratlan kormánymozdulatok, ráfékezések, elkerülő védekezés ismert módjai tartoznak ide). Ismét egy másik diskurzusforma az elszenvető, a cserbenhagyotté, aki nem érti, hogy „a KRESZ normáit hogyhogy nem tartják be egyesek”. Ezen a szinten a *szabályátértelmezés* vagy az *egyezményhiány* uralja a körülményeket, s a „győzelem” mindig azé, aki mer. (Ezt a Max Weber-i felfogásban a legitimitás-hangsúlyozás kategóriája, a hatalmi beszédmód szimbolikus, de elvitathatatlan.) Egy újabb szinten találjuk a „nagy átlagot”, itt jelenik meg az autós tömeg nyafogása a cikázó motorosokról, fruszt-ráló gyalogosokról, ügyetlen „mazsolákról”, arrogáns kamionsofőrökről, önkényeskedő taxisokról – ez valójában a jóindulatú *megértés hiányáról* bizonykodó kommunikáció szintje, az interakció-szegény magányosság és bátortalanság sorshelyzete. Ugyanide tartozik a „hülye külföldieknek mindent szabad” indulat, a „na persze, párizsi autóval én is ugrálnék!”, a „hétvégi sofőrök” büszke lenézése, a nők és öregek sommás lekezelése, és sok más (egyediségében is érdekes) kommunikációs gyakorlat.

Létezik persze ez utóbbi kommunikációs mezőben is mindennapi naivitás, s létezik az elfogadó belátás számos módja még. A közlekedést mint evidens *normakövetési modellt* elfogadók egyik kiegészítő játéka lett például (összeecsattanási helyzetekben) a tanúskodás: ez a szociabilitás egy igen gyakori módja,

amely a „normafelügyelet” és a bíraskodás közötti diskurzuszmezőben fogalmazza meg önmagát. A normák lokalizálása, az önkényes szabályalkotás további mintája az idegenség vagy „vidékiesség” kísérelése: „nálunk ilyet nem lehet csinálni!” – szólal meg a felkent öntudat, jobbára kiszolgáltatottságában, de olykor alapos jogtudata bázisán, érzékelve a magánjog és a közszabadság nemritkán csúszkáló határait. Ez utóbbi „életkép” már átvezet a szokásszerűségek birodalmából a lehetőségekébe, a szubkultúrák konfrontációs felületeihez, ahol a „lóerő-igazságok” és turbó-diesel generátorok döntenek jobbára a kevésbé merész önreprezentációk ellenében.

A fejlődési végcél illetően elérhetőségébe vetett hit a *sürgetettség állapotát* szüli, ez pedig a mozgásosságát, a tempó növelésének programját, köteletségét szabja feladatul. Ekként *a tudatos emberlét és a társadalmi programosság célracionális alá rendelődik, amely a múltból magyarázza, de a jövőből hitelesíti a jelen programját.* A közlekedés, mint a sebességmetafora kiteljesítési lehetősége, ekképpen van jelen a politika, a gazdasági célszerűség, a társas interakciók, a kommunikációk és a kommunikációs stratégiák hálózati logikájában, számítható következményei közt. S múltbéli fejlődési képletből vektoriálisan meghúzott útvonalon már csak azért is mielőbb végig kell szaladnunk, mert most már aztán igazán elegendő eszköz áll rendelkezésünkre, hogy beteljesítsük az emberi nem fő célját. Oda kell érni sebtiben, ezt kívánják a világvallások is, erre biztat épp elegendő szekta is, tudomány is, s az emberi nem *evolúciós feladattudata* nemkülönben. A lemaradók (lassúak, betegek, primitívek, elmaradott népek) majd magukra vessenek, ha későn érkeznek! Addigra mi már elfoglaljuk a legkényelmesebb, legjövédelmesebb, legjobb kilátásokkal bíró (vagy legalább hátsó ablakokkal a megtett út messziségére visszatekintő) pozíciókat. Jó lesz hát sietni.

A hétköznapi mozgásosság mint a rendszer alapsémája mindezek alapján olyan mozgásdinamikai diskurzusokat termel ki, amelyek a maguk *erőpolitikai* szintjén éppúgy értelmezhetők, mint egy *szimbolikus* közléstartományban. A *környezeti keret* („geográfiai séma”) kihívásokat és válaszokat indukál: a jobbkézszabály kódja elemi szintű, sőt előre látható előny- és hátrányvállalás kíséri, vitás jogi esetben megítélés alapja is lehet; s ugyanígy az egyirányú közlekedés útvonalaira érvényes mozgás, a megkülönböztetett jelzéssel robogók prioritása stb. A környezeti feltételek „érintési felületeket” hoznak létre, kölcsönhatások, követelmények és konzekvenciák, jelképes

előnyök és hátrányok töltik be ezt a *kommunikációs teret*. A mozgásban magában többfajta norma és morál kerül konfliktusba mozgási logikákkal és célokkal, tempóval, tanult stratégiákkal, korszakos mentalitással, egyéb fajta racionalitásokkal. S a *szimbolikus győzelmek* piacán így jön létre a kiemelkedés, a győzelem, a sikeresség értéke is: ahol közlekedési dugó van, onnan kiutat kell keresni. Amikor az idő szorít, akkor nem számít a szabály: a perszonális előnyszerzés (avagy kommunikatív szinten a hatalmi beszédmód) legfőképp a *működés összhangjának megsértésével* deklarálja önnön jogát a másságra. Mondván: „az idő pénz, nem érek rá itt tötyögni!”, előtérbe tolszik az individuális érdek, az egykoron „KRESZ-morálként” tanultak a kesztyűtartóba zuhannak, s a gáz/fék/gáz presszió beindul – összességében mindenki veszít az ügyön. A Lánchíd és az Alagút lábánál kialakított körív prototípusa lehetne ennek a helyzetnek, napi több száz megvadulással, aki csak azért is betolakszik, előnyhöz jutni próbál, s vele eldugaszolja a sokszor egy autónynál kisebb teret is, amely moccanásra adna módot: az együttműködés hiánya a kollektív büntetést idézi elő, közös átélését a „mindenki egy miatt” konfliktushelyzetnek.

Sokszor persze ezek a mozgásos tortúrák alig többek *ritmusérzék*-hiánynál, terepismeret-gyengeségnél vagy nyugodtabb temperamentumnál. Következményeként azonban gyakran kialakul – nemegyszer az autón belüli történések, édelgés, vita, izgalom, rutinhiány stb. miatt – a „bosszú” és a „vesztésgtudat” is, amely a motivációs hátterét adja a közlekedési „balekségnek” és „sikerességnek” egyaránt. Narcisztikus báj, kompenzáló durvaság, öreges merevség, fiatalos dinamika egyként bekerül ebbe a kollektív rituáléba, amelyben mindezeket túl a korosztályok és a tőkeképeség vitája, a nemek háborúja és az autótípusok „párbeszéde” is zajlik.

Még attraktívabb mindez, ha a következmények közül az ütközést mint *kiegyezéseshiányt* vagy az el nem ismerés gesztusát vesszük: az „igazad volt!”, a „tévedtem!” elismerése, a „te vagy a hibás!” alapszabálytartása, egészében a személyi *igazságérvényesítés* és a *normaigazságok* korlátozása tartományán belül érvényesül. A normaértés és a különféle *interpretációk diskurzusa* önmagában is külön elemzést érdemelne. De ami itt a működés egészére nézve kiemelendő, az a normák alakulásának és alakításának folyamata, amely egyezmény, hallgatóságos megállapodás, szövegismeret és közlésgyakorlat alapján rendkívül eltérő természetű is lehet. A konfliktusvezetés és a bűnbakság érintkezési felületein mindemellett legfő-

képp a *normadefiniálás jogáért* folyó *szimbolikus küzdelem* megy végbe, a legitimitásért folytatott harc részeként, konfliktust kísérő jellegén belül pedig az elismerés, a siker, a megtisztulás elérése a fő cél.

Mindezen közlekedési játszmák és játékszabályok, tételek és győzelmek a mozgási hatékonyságért és az időszerezésért folynak. Az idő, a sebesség ugyanakkor nem része a normaképződési folyamatnak (hacsak saját keletkezési folyamatában nem), viszont része az elbírálási folyamatnak, az „igazság-” vagy érdekérvényesítési játszmáknak (a rendőrségi gyorsajtás-büntetéseknek, a balesetifelelősség-megállapításnak stb.).

Kissé leegyszerűsítve a diskurzus mögöttes tartalmát: *az időtartam az ember létezmódja*. Kicsiben, emberéletben és krízispillanatban mérve éppúgy, mint nagyban, a társadalom- és politikátörténetben. De a mozgás, az összeütközés, a konfliktus korántsem a politika primér döntéstartományába tartozik immár. A politika eltűnése, a pusztulás pillanatszerűsége, a válaszüthetőség csökkenése nem politikai, hanem elektronikus idő immár (Virilio–Lotringer 1993:28). Ha újra akarjuk alkotni a politikát, politizálnunk kell a sebességet – mondja Virilio –, „legyen az akár metabolikus sebesség (a reflexek, az életműködés sebessége), akár technológiai sebesség. [...] Mindkettő vagyunk: mozgunk is, és mozgatnak is minket. Vezetni egyszersmind annyi, mint vezetve lenni. Amikor autót vezetünk, egyidejűleg az autó is vezet minket. Ilyenformán kölcsönös visszacsatolás van a kétféle sebesség: a technológiai (az autó) és a metabolikus (az ember) között. Lenne mit változtatnunk a járművel kapcsolatban, és a viselkedés politizálásával kapcsolatban: egyrészt a *conducere* = vezetni értelmében, másrészt a szociális viselkedés, a háborús és gazdasági viselkedés értelmében. A sebességet nem tekintik fontosnak. A gazdaságról beszélnek, a sebességről nem. Pedig a sebesség éppoly fontos a politika megalapozásában, mint a gazdaság. A gazdaság a sebesség rejtett oldala, a sebesség pedig a gazdaság rejtett oldala. A kettő elválaszthatatlan párt alkot. Az emberek azt mondják, »túl gazdag vagy«, de azt soha nem mondják, hogy »túl gyors vagy«. Pedig ezek nem függetlenek. A gazdaságban rejlő erőszakot már megértettük; a sebességben rejlőt még nem. [...] A sebesség erőszak. [...] Azt szoktuk mondani, hogy a hatalom össze van fonódva a gazdasággal. Véleményem szerint mindenekelett is a sebességgel van összefonódva, és csak azután jön a gazdaság. [...] Meg szoktak feledkezni azonban a hatalom dromológiai vonatkozásáról: azokról a közve-

tett módszerekről, amelyekkel szintén eszközökhöz jut, például adók kivetésével vagy idegen területek szerzésével. Minden társadalom dromokratikus... A »dromológia« a *dromosz* szóból jön, amely »versenyfutás«-t jelent. A dromológia tehát a versenyfutás logikája...” (Virilio–Lotringer 1993:29–40).

A közlekedés, a sebesség mint egy kor átható metaforája, megteremti nemcsak értelmezőit, fogalmi hálóját, értéknormáját ennek a sietséges időszaknak, de egyben azt a „harcos kasztot” is, amely mellett a kereskedők, parasztok vagy érinthetetlen „rabszolgák” tömegei próbálnak létezni és lézengeni. A sebesség győztese is viszont azt az uralmi normát teljesítik (túl is), amelyet már nem a természettudósok, nem a kulturális ökológusok vagy evolucionista antropológusok érthetnek meg, hanem inkább (talán) a politikai antropológusok, akik számára a kaszthatárok és a társadalmi határok nem országok vagy rétegek mentén húzódnak, hanem kulturális interferenciák, kultúraközi áthatások, mobilitások és politikai rituálék mentén. Ez az a kor, amelyben a szimbolikus antropológus is csak kapkod a bevált jelképei után, mert azokat is elsodorja a sietségek szele-vihara. Az időszak, amelyben a huszadik század idején egybillió autót készítenek, s ebből 700 millió surran a világ útjain, éppen arról ismerszik meg, hogy az automobil mint fogalom is az *auto*-nómiából és a *mobil*-itásból formálódott, s vált a tömegtermelés és tömegfogyasztás eszközévé. Éppen attól fosztotta meg „javadalmazottjait”, hogy autonómok legyenek, a tömegtermelés épp azt teszi lehetetlenné, hogy egyediek legyenek, a baleseti jegyzőkönyvek meg épp azt bizonyítják, hogy a pusztításban és pusztulásban a celebritás nem sokat számít mentségként. A James Dean-i archetipikus halálkihívás ugyanakkor a „metallizált álom” felé vezet, új „vallásként” vagy megújult metafizikai élményként számol a társadalmi ritmussal szembeszegülők számára. Innováció és kreáció, tradíció és reprodukció az autóiiparban, civilizációs folyamat és erőszakultusz a társadalomban, szenzáció és hírérték a sajtóban, időnyerés és életmód veszélytényezői az értékrendben. Olyasfajta „testesülései” a társas interakcióknak, amelyek szinte a gyorsasági autóverseny-játékok használóit (az eladott példányok szerint tízmilliókat!) teszik meg a kortárs civilizáció győzteseivé, a mindennapi élet érintkezési felületein lesiklőkat pedig olyan „sikeremberekké”, akik a maguk „hősfilmjeit” magukról forgatják, beleértve gyász hírüket is (Featherstone 2004:12–17).

Az autó, a közlekedés mint az énkiteljesítés eszközei a domináns személyiség speciális karakterének

kedveznek. Miként Barthes írta egykor *Az új Citroën*-ről szóló demisztifikáló esszéjében: az autó, mint a gyorsaság, a sebesség, a „természeti világ legszavahihetőbb hírnöke”, egyfajta misztifikáció eszközévé lett, „miközben ebben az ördögűző szertartásban megismétli a kispolgárság felemelkedésének mozgását” (Barthes 1983:131). *A közlekedésben megnyilvánuló agresszivitás a létet a birtoklással helyettesítő értékrend következménye.* A rendszer azonban, melyen belül ez a tulajdonelvű és nyereségorientált lét-kiteljesítés megvalósul, teljességgel illegitim abból a szempontból, ahogyan az erőpolitikai elvű hatalomgyakorlás sem számíthat az önkéntes társadalmi támogatottságra. Az erősebbtől való félelem alapjelenség az utakon, s ennek tudatában nemhogy stabilizálódna, inkább fokozódik a löerő-agresszivitás mértéke és stílár kifejeződése is. Jelen van ez a köz-tisztelethiány, legitimitásdeficit a mindennapi vezetési-viselkedési stílusban és a közlekedési ellenfelekről alkotott fogalmi képben is. A saját autómnál háromszor-hatszor erősebb járgányokon száguldozók esetében a behódoló gesztusával húzódok el az útból, de tudom – vagy rosszabb esetben „remélem” –, hogy hamarosan ott pusztul az árok szélén a maga korlátos ügyessége vagy egy hasonlóan „nemtelen” és agresszív ellenhatás következtében. (Az autózók – s főként a motorosok – egészen csekély töredéke hord magánál például olyan poroltó készüléket, amelyet a legkritikább esetben kellhet a maga mentésére használnia, de annál hatékonyabban a mások érdekében. A másik szereplőről való gondoskodás szinte „letiltott” szerepviselkedés, a „másokért” való lét egyenesen ellentétes a közlekedés fogalmával: a közlekedés a mások elleni önmegjelenítés egyénléptékű politikája.)

Az ilyen módon leírható kasztváltási folyamat számomra a mai politikai és mentális réteghatárbomlás, gazdagodás és felemelkedés folyamatára utal. Státusom biztosítja, autóm pedig jelzi, szimbolikusan megjeleníti, „ki vagyok”.

A sebességerő az arisztokratikus lendületességet, a technikabirtoklás „civilizációs” fölényét, a „gépezet-fegyverek” egyenlőtlen elosztását sugallva *magának a mozgáskultusznak egész struktúráját* tartósítja a mozgási (mozgásképeségi) kaszthatárok kiépítésével is. A száguldás-rituálé a beavatási-befogadási rituálét helyettesítő tevékenység, minthogy részesei nyilvánvalóan a bátrak, a kiválóak-kiválasztottak, a „beavatottak” lehetnek csupán, vagyis a sebességbirtokosok, maga a felső kaszt vagy a közelükben megtűrték, a másodosztályúak, akik fölfelé

törekcsenek. Az átmenet korlátainak, a liminális határoknak felülbíralata is az ő kezükbe jut egyre inkább, hisz társadalmi tömegük, növekvő túlsúlyuk fokozottan megteremti e kiváltság gyakorlását. Mozgásrítusuk immár egyfajta „tülemlkedés” a puszt földi léten, a gyalogos-kerékpáros-öregautós-félénk alsó kaszt szintjén, s átlépés a felső kasztba, a birtokosokéba, a döntésre jogosultakéba, a normamódosítókéba. Akik ellen pedig maga az átmeneti állapot irányul, azok a lassabbak, a gyakorlati útímorált a maguk szabadságkorlátozottsága alapján megismerők és a velük szembeni erőszak igazságtalanságát kényszeredetten eltűrők. Ez utóbbi alsóbb kaszt egyedei számára a sebességerőhöz fűződő viszony az „inkább győzzön, mint kényszerítsen” alapállás gyakori vállalása szerint alakul: a kultusz részesei valóságosan átélt veszteségtudat nélkül szolgálják a kultusz irányítóit – az autógyárakat, amelyek a terépjáróreklámokat készíttetik és szerteszórják; az autópálya-építetőket, akiktől azt halljuk, hogy „a mi pénzünkben nekünk építenek” útdíjköteles gyorsforgalmi utat; a sebességőrülteket, akik miatt Magyarországon is évente több ezer ember hal meg; a gyorsasági autóversenyeket, amelyeken nemzeti költségvetés nagyságrendű díjak kerülnek magántulajdonba; a biztosítási cégeket, amelyek azután hatalmi szóval tétetik kötelezővé a kárönrészvállalást éppúgy, mint az inflációarányos utadó-kötelezettséget – és így tovább. Mindezek igen jelentős társadalmi tömeget állítanak a közlekedési eszközök sebességfokozásának pártolói közé, s éppannyit a sebességnövelést „indokoltnak” érzők táborába.

AZ ÁTMENET ÉLMÉNYE ÉS RÍTUSA

A célracionális cselekvés jobbjára nem elégül ki az indulás vagy a megérkezés büvöletétől. Éppoly fontos tartozéka egész létének és önérzetének maga az út, melyen sikeresen lehet haladni. Maga a távolság, melyet hősiesen le lehet győzni, s a kalkulálható idő, mely bár folyamatosan csak feltartott, végül is nem foghatott ki rajtunk. Hisz diadalunk ma már nyilvánvaló: legyőztük a távolságot, le az akadályokat, s utóvégre az időt is, ki legfőbb ellenségünk volt, mert folytonosan csak hátráltatta menetünket. A sebesség mint a közegellenállás dacára véghezvitt győzelmünk eszköze, olyan képesség bizonyításának formája, amely vetekszik egykori istenek teremtő

képességével, felülmúlja a világ sorsát organizáló hatóerők teljesítményét, s beteljesíti a leghatékonyabb lény, az ember akaratát. A sebesség képessége nemcsak magasan elszáryal Ikarosz bukáshelye fölött, de – istenítve azt a kapacitást, amely eszköze lehetett a sikernek – semmi másféle értéket nem ismer el magasabb rendűnek, csakis a hatékonyságot. Az eredményesség, a hasznosság, a tántoríthatatlanság mint inherens oka a sikerképességnek, jól megérdemelten nyújtja a győzelem mámorának érzését a leggyorsabban érkezőnek. A mámor energetikai eszköze lévén a sebesség, minden egyéb csupán ennek alárendelhető marad: céltudat, erő, kíméletlenség, pragmatikus nyomulás, mechanikai megoldások, morális fenntartások nélküli praktikusság, hatalom. Diadalt pedig elvileg bármely versenyző ülhet, győztes mindenkiből lehet, csak persze a technikai feltételek-körülmények eltérőek, edzettség és kivételezettség, protekciós segítség és „eredendő” tehetség nem jut mindenkinek egyformán, de épp azért, hogy a különbségek láttassanak, kell győztesnek is lennie. Győztes az, aki épp soron van! (És épp addig, amíg soron van.) A kérdés csupán az: ki osztja a díjakat. Aki már előbb odaindult, akinek sikerült a többieket látványos sietségre hergelnie, vagy aki amúgy is ott volt, semmibe sem kerül hát javadalmaznia azt, aki épp győztesként érkezik. Ez is *társadalmi tempókérdés*. De vajon helyi vagy globális, egysíkú vagy multidimenzionális a tovajutás, a győztes megérkezés? A sebesség záloga úgyis csupán időleges, azt visszaadni éppúgy kötelező, mint a bankkölcsönt.

Beteljesíteni, amire az ember hivatott, lassítás nélkül és hatékonyan végigszágulni a sikerképesség akadálypályáit, s jutni diadalra a túlvégen – ez az igazi, „autentikus győzelem”. Technikai főlény, négykerék-meghajtásos turbóöntudat, cél- és eszközzacionális programozottság, szuperemberi kvalitások egysége garantálhatja, hogy a visszafoghatatlan energiák nemcsak az országúti előzéseknél minősítik az előjogokat, hanem az egyetemes célok és univerzális emberi értékek rendszerében is. A „közlekedéshatalom” az úton, az átmenet állapotában s leginkább az átmenet korában mutatja a régivel, használttal, elavulttal szembeni fensőbbiség jegyeit: a márkaszimbólumok, az eltérések hatalmi jellege, a szubkulturális jelentésháttér épp annak szolgál előnyösen, aki bizonyítani tudta a maga „szabadságát” és mobilitását a sebesség révén. Mintha a sivatagi horizontot épp a városi tömeg, a sok indolens „tök alsó” korlátozná, akik semmi másra nem valók, mint legyőzetésre.

Az egyén léte, mozgása, helyváltoztatása és ez életmóddértékű *szociokulturális integráció* rendszere a társadalomtudományok többségében viszonylag statikus bemutatásban kerül elének. Ugyanakkor az egyén és a társadalmi struktúrában elfoglalt helye az átmeneti rítusokkal is leírható: először az autó(márka)birtoklás (olykor pusztá lóerőfőlény) révén az egyén elszakad korábbi társadalmi státusától, a liminális-átmeneti szakaszban bizonyítania kell a társadalmi küszöbátlépésre való hajlandóságát, képességét, alkalmasságát – amely szituáció minden résztvevő számára megteremti a *communitas-érzetet* –, s végül reményt formálhat arra, hogy elnyerheti az integrálódás lehetőségét az új társadalmi státusbesorolás révén. A Turner-féle felosztáshoz képest (Turner 1997: 675–711) itt az a sajátosság, hogy a liminális állapotban létrejövő *communitas*-tagság olyasfajta „édeni társadalmi szerep” betöltése révén állandósul, amelyből kilépni az addig elért „eredmények” kockázatát jelenti. Vagyis merészség, elszántság kell hozzá, erő és sebesség, továbbá a vágyott átmenet az új státus felé bizonytalanságot is hordoz, a befogadtatás kockázatát. A *communitas* konstituáló struktúra és ideológia itt, az átmenet rítusa során töltekezik fel induló energiával, a korszak dinamikájával, a beavattatásra várva kényszerűen termelődő feszültségekkel, a deklasszáció-visszahullás félelmével, a beavatandó küzdésképpességének elemi bizonyítási kényszerével is. Ebben az időben megnyújtott, elhúzódo liminális szakaszban a *communitas* egyik fő elvárása: a *kulturális és normatív tartalmú szociabilitás* sérül meg leginkább, s lesz belőle a verseny- és győzelemképesség látszólag korszerű modellje, a sebességszertartás beavatási rítusának túlteljesítése.

Ráadásul a közlekedés rendszerében, mint az „egyszerű” társadalmi határokkal nem rendelkező, mégis intézményesült mozgás és szüntelen változás mechanizmusában a ritualizálódási folyamat összekapcsolódik két, egymással ellentétesen ható átmenetben. Az egyik ezek közül az *erőszak nyelve* és funkcionálitása, mely abból áll, hogy a fizikai térben mozgó emberi testek és gépezetek egy sajátlagos koreográfiát írnak le, mely abból a tényből nyeri jelentését, hogy mindig a saját „másikját” keresi minden közlekedésben résztvevő, mindig önigazolásra törekszik a másikkal szemben, mindig öhozza kénytelen saját mozgását igazítani és saját interpretációját megformálni. Ez olyasfajta testbeszéd, amely a maga igazát érvényesíteni próbáló szereplő számára épp attól létezik, hogy a mozgás terébe, az értelem programjába, a kommunikáció hálójába helyezi magát, mely-

nek alapján – minthogy belépett a testek között folyó párbeszédbe – *önmagát jelentéshordozónak tekintti*, és az értelem terében való részvételét önnön testének jelenléte által törekszik igazolni. Így a jelentést, és az ez által alkotott egyéni normát úgy kell értelmeznie minden szereplőnek, hogy teljességében meg sem fejtheti, jelentésének összefüggéseit pedig a testbeszéd által megjelenített mozgási nyelv és az erőszakos önkifejezések permanens küzdelme alakítja ki és teszi folytonossá (Ricoeur 1998).

A másik, ami a ritualizálódási folyamatban véleményem szerint fontos szerepet játszik, az a társadalmi réteg-, osztály- vagy kaszthatárok közötti *átmenet* folyamata. Hogy jön Marx vagy Max Weber, és Dumézil vagy Leach fogalmi rendszerének szereplője a közlekedéshez? A válasz nem egyszerű, de úgy vélem, szinte kínáló az analógia. Dumézil rendszerében a *rituálé folyamatában* részt vevő szereplők egyúttal alapvető *társadalmi funkciók* beteljesítői is: a rituális aktus összekapcsolja az emberek közösségét a kozmoszsal, a teremtés misztériumával, ám egyúttal valóságos is, mert a legfelsőbb kaszt szerepe a „mozdulatlan mozdatóé”, vagyis azé, aki a tudást birtokolja, metafizikai hatalma révén az égi erőkkel vertikális kapcsolatban áll, és éppen általa válik lehetségessé a Földön uralkodó rend és stabilitás biztosítása. Ugyanakkor a második kaszt, a harcosoké nem a metafizikai tudás, a mozdíthatatlanság szférája, hanem az életerő megtestesüléséé, a horizontális irányultságú mozgásé, a világ katonai és politikai meghódításának feladatáé. Ez a réteg a luxust és pompát nagyra értékelő, jó életet és fényűzést irigylő, a virtust dicsőítő, s emellett a nagyfokú önállóságot, öncélúságot, játékoságot megtestesítő egyének világa. Az ő számukra a harc, a küzdelem ugyanolyan, mint a felső kaszt számára az aktív meditáció. S mert az örök harc olykor tervszerű irányítói ellen is fordulhat, „fönről” keretek közé szorítják, elkülönítik, a bejutást és egyenrangúvá válást beavatáshoz és normaelfogadási folyamathoz kötik, s még mindezek sem zárhatják ki azt, hogy a függőség elfogadtatása konfliktusmentes legyen. A (csak részben) alávetett kaszt a függés miatt forrongóvá, haragvóvá, túlzóvá hajlamos válni, szabadságjogát a „tilos tiltani” alapszabály kimondásával érzi kiteljesedettnek. Mivel azonban már a kaszthoz tartozás is számos beavatási feltétellel jár együtt, így az erő, amely a kasztban betöltendő szerep birtokbavételét is feltételezi, vagy legalább szimbolizálja, olyan tökéletesség elnyerését ígéri, amely az „első kaszt szintjére emel” (Mirleau 1999:14–32), annak ellenére, hogy

a beavatás ugyan nem éri el a legmagasabbak szintjét, de azt legalább visszatükrözi, így a harcolók számára a nemesség jogának elnyerését jelképezi. A klántagság változása mindemellett *elhalványítja magát a határt*: az érték átadja helyét a hatékonyságnak – a mágia (felemelkedés) elveszti megerősítő hatását –, s minél meghatározóbbá válik a gazdagság és az anyagiasság, annál inkább csökken (végül formálissá válik) a beavatás jelentősége, marad az „új nemesség” örökség nélküli büszkesége, az alsóbb kasztok mennyiségi növekedése pedig új leosztást eredményez idővel (Mirleau 1999:53–55).

A korunkat jellemző „hatékony=hasznos=hatalmas” és vele szemben a „lusta=haszontalan=alávetett” képlete olyan korszakos ideálnak, amerikanizált ember- és egészségkultusznak felel meg, amely nemcsak a szuperember és az átlagember különbségét támasztja alá, de laza fajelméletnek is megteszi. A társadalmi tempó átlagánál sebesebb lény, mint egyfajta lételméleti bizonyosság tétele igazolja, hogy a sebesség mint az illegitim erőszak eszköze is érvényes lehet a bolygófelszíni és bolygóközi térbirtoklásban. Pusztuljon a lassú, senyvedjen magában, aki lemarad, s szoruljon alávetettségre, aki nem tud a kor szellemének megfelelő villámtempóban reagálni (lásd villámháború). Mivel pedig igaza (= vagyona, sikere, kiemelt státusza stb.) annak van, aki „megdolgozott” érte, magára vessen a tunya, tűnjön el a föld színéről az egészségtelen, lepusztult fajzat, aki nem tud vagy nem hajlandó a mi értékrendünkben evidens sűrűségű (s ezzel kivételességi) normáknak megfelelni. A sebesség „igazságértéke” az erőé is, amely nem az okoskodásra épül, hanem a „megelőző csapásra”, a „védekező” támadásra, az első pofonra, amit az kap, aki nem tud még előbb odaszólni. Elvitathatatlan többlet, főleg az érvek közepette, melyek fölött vagy helyett épp a sebesség és az erőszak képes bizonyítani talmi fölényét: mikor kirángat az autóból és félholtra ver az úttesten, mert „túl lassan” mentél előtte vagy „túl régi” az autód és nehezebben indul a lámpánál, mint a sportrakéták – próbálj az európai morális hitelvek paradoxonjaira hivatkozni, esetleg egyetemes normákra, közlekedési szabályokra vagy alvó csecsemődre, biztosan fogja tudni, hogy neki van igaza. Sőt, magad is belátod majd, milyen emberséges volt, hogy még csak le sem lótt azonmód.

Agresszorok közt cinkos, aki néma. Sebességek közt pedig az lehet néma, akit megelőznek. Lassulás, lazítás, tétovázás nem evilágra való. Itt most aki nagyobb és erősebbet mond (vagy ló), azé a dicsfény. Nem csoda ezért, ha az „abszolút sikerhez” abszolu-

tista megoldások vezetnek egyre többeket. Az meg már csak a kötözködők kérdése, hogy ha mindenki főhatalom, világbajnok és csúcsmilliomos akar lenni, akkor mégis kik között szeretné élvezni hatalmát, dicsőségét és pénzét: hullák és nullák közt, vagy magához méltó hasonlók közt? Merthogy egyik sem oly felhőtlen élvezet, hogy az eléréséért olyannyira tollakodni kellene.

Ez azonban csak azok számára lehet derengő képtelések, apró megfigyelések szerénytelen következtetése, akiknek van idejük ilyesmiken merengeni. Ezt pedig épp a sietséggel terhes léte, sürgősséggel nehézkivételességek, túlerővel barbár száguldások segítenek viszonylagos érvényességű felismeréssé tenni. A kultúrák komplexitásának kutatója így hosszú másodpercekre kell, hogy beállítsa felvevőgépét, áttűnéseket exponálhat meggyőződéssé, elsurrant

létformákat nevezhet csupán társadalomtudományi kutatásnak. S választhat majdan: vagy alkalmazkodik, miként a példás antropológusok adaptálódtak a kutató népek saját kultúrája, saját életmódja és kommunikatív világa komplexitásához, vagy megőrzi a maga tempóját, s lekési a megismerés, felfedezés és megnevezés eseményét!

A sebesség antropológiájának talán ezen a ponton kell majd átadnia szerepét a fotocellának, a hődetektornak vagy a szupernova-kutatóknak. Persze, ha kitart amellett, hogy a komplex kultúrákat kutatja, máris menthetetlenül elvétí a tempót. Igaz, maga a tempó fogalma is változhat még ugyanennyit. De lehessen ez már nem a nyomtatott sajtó, hanem a mikronok párbeszédének korszakos gondja. Ennyiben talán máris behoztunk valamit a szemléleti elmaradottságunkból.

Irodalom

- Balogh Zoltán 1974 *Az autós összekoccanási versenyekről*. Kéziratot hagyaték. Budapest.
- Barthes, Roland 1983 [1957] *Az új Citroën*. In *Mitológiák*. Európa Könyvkiadó, Budapest, 127–131.
- Bettelheim, Bruno 1988 Egy kevésbé tanulmányozott viselkedésmód: az erőszak. In *A végső határ. Tanulmányok*. Európa Kiadó, Budapest, 121–122.
- Clastres, Pierre 1977 *Archéologie de la violence*. Libre, Payot, Petite bibliothèque, No. 315., 77/1., 137–173.
- Domenach, Jean-Marie et al. (szerk.) 1980 *La violence et ses causes*. Unesco, Paris.
- Dumont, Louis 1998 *Tanulmányok az individualizmusról*. Tanulmány Kiadó, Pécs, 13–26, 73–113.
- Featherstona, Mike 2004 *Automobilities. An Introduction. Theory, Culture & Society*, Vol. 21. Number 4–5:1–24.
- Geertz, Clifford 1988 Sűrű leírás. In Vári Attila szerk. *Misszionáriusok a csónakban*. Akadémiai, Budapest, 13–61.
- Hankiss Elemér 1997 *Az emberi kaland. Egycivilizáció-elmélet vázlatja*. Helikon, Budapest, 93–127, 203–225.
- Harris, Marvin 1988 *Law, Order, and War in Prestate Societies*. In *Culture, People, Nature*. Harper and Row, New York, 349–422.
- Laburthe-Tolra, Philippe–Warnier, J. P. 1993. *Ethnologie – Anthropologie*. P. U. F., Paris, 170.
- Ludassy Mária 1992 *A toleranciától a szabadságig*. Kossuth, Budapest, 93–101.
- Mauss, Marcel 1969 *Essais de sociologie*. Edition de Minuit, Paris, 81–100.
- Michaud, Yves-Alain 1973 *La violence*. P. U. F. Dossier Logos. Paris
- Mirleau, Hubert de 1999 *Fatalitás-e a demokrácia?* Stella Maris Kiadó, Budapest
- Mumford, Lewis 1986 *A gép mítosza*. Európa Kiadó, Budapest, 59.
- Packard, Vance 1972 *Feltörekvés, reklám és szexualitás Amerikában*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Passeron, Jean-Claude 1999 *Transaction sur la norme: la conversation par le mouvement du véhicule dans la circulation automobile à Marseille*. (Előadás, ELTE Atelier, 1999. május 31.)
- Radcliffe-Brown, 1952
- Ricoeur, Paul 1999 *Erőszak és nyelv*. In Szabó Márton–Kiss Balázs–Boda Zsolt szerk. *Szövegváltozatok a politikára*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Universitas, Budapest, 53–62.
- Sahlins, Marschall D. 1997 *Specifikus és általános evolúció*. In Bohannan, Paul–Glazer, Mark: *Mérföldkövek a kulturális antropológiában*. Panem, Budapest, 494–495.
- Singh K. S. 1990 *Tribal Violence. The Journal of the Anthropological Survey of India*. Volume 39, Numbers 2–3., June–Sept. 1990.
- Turner, Victor W. 1997 *Átmenetek, határok és szegénység: a communitas valószínű szimbólumai*. In Bohannan, Paul–Glazer, Mark: *Mérföldkövek a kulturális antropológiában*. Panem, Budapest, 675–711.
- Urry, John 2004 *The 'System' of Automobility. Theory, Culture & Society*, Vol. 21. Number 4–5:25–39.
- Váriné Szilágyi Ibolya 1999 *Az individualizmus különböző formái a sikerképzetekben*. In Váriné Szilágyi Ibolya–Solymosi Zsuzsa szerk. *A siker lélektana. Szociálpszichológiai és szociológiai tanulmányok a sikerről*. Hatodik Síp Alapítvány–Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest, 204–226.
- Virilio, Paul 1992 *Az eltűnés esztétikája*. Balassi Kiadó–BAE Tartóshullám, Budapest
- Virilio, Paul–Lotringer, Sylvère 1993. *Tiszta háború*. Balassi Kiadó–BAE Tartóshullám, Budapest, 23–79.
- White, Leslie 1997. *A szimbólum: az emberi viselkedés eredete és alapja*. In Bohannan, Paul–Glazer, Mark: *Mérföldkövek a kulturális antropológiában*. Panem, Budapest, 459.
- Zapf, Wolfgang 1996. *A változás kétféle sebessége a kelet- és nyugatnémet fejlődésben*. *Századvég*, 1:19–28.