

КИНЕТИЧКА КОМУНИКАЦИЈА ТУРИСТА С ГЕОГРАФСКИМ ПРОСТОРОМ

KINETIC COMMUNICATION OF TOURISTS WITH GEOGRAPHIC SPACE

Чомић, Ђ.*

Резиме

У раду се истражују различити аспекти кинетичке комуникације туриста с простором, односно поетика кретања појединих транспортних средстава, као и начин њиховог опажања и доживљавања од стране туриста. У том контексту се сукоцесивно анализирају најважнија транспортна средства. Брод, као пловећа чаура, обухвата синдром Наутилуса, контраст између унутрашњости и спољашности, доживљај пловидбе и друштвени живот на броду. Воз – шинске чауре, обухвата анализу железничких станица, синдром страха од станица, ритуал преласка, кретање воза и интеркултурну комуникацију. Друмске чауре – аутомобили се јављају као средство транспорта, као извор уживања и циљ по себи, затим се разматрају поетика возње, аутопутеви и екстериторијалне тачке заустављања, аутомобил се посматра и као статусни симбол и естетски објекат. Авиони – летеће чауре, обухватају анализу аеродрома, ваздушне мреже као средства глобализације туризма, пораст брзине кретања, поетику лета, страх од летења и активности унутар авиона. У закључку се истиче допринос туризма рециклирању и ревалоризацији оних транспортних средстава која су изгубила трку с временом.

Кључне речи: транспортна средства, комуникација, простор, доживљаји

Abstract

The paper reviews the different aspects of tourist communication with geographic space, e.g. the poetics of some means of transportation, as well as their perception and experience by the travelers. In this context the most important means of transportation are investigated. The ship – the floating cocoon, includes the Nautilus syndrome, the

* Ђорђе Чомић, ПМФ, Департамент за географију, туризам и хотелијерство, Нови Сад

contrast between interior and exterior, sailing experience, and social life on board. The train – rail cocoons, includes the analysis of railway stations, syndrome of angoisse des gares and rites de passage, train ride and intercultural communication inside the train. Road cocoons – cars, are presented as a mean of transportation, source of pleasure on its own, poetics and experience of driving, highways and exterritorial stop points, and also the car as a status symbol and aesthetic object. Airplanes – the flying cocoons, includes the analysis of airports, transportation network as a mean of globalization of tourism, increase of the speed of flight, experience of flying, activities inside the aircraft and fear of flying. Finally, the importance of tourism in the process of reevaluation and rebirth of some old means of transportation is stressed out.

Key words: means of transportation, communication, space, experiences

Увод

Чаролија путовања није само у боравку на одабраним местима, већ и у самом путовању, у кретању од места до места. Померање кроз простор се обавља различитим превозним средствима, од којих свако пружа специфична задовољства, односно поседује себи својствену поетику путовања. Савремена масовна култура и комуникације су створили популарну митологију комуникационих средстава, од брода и воза, до аутомобила и авиона.. Основно питање које се поставља у овом контексту је шта тражи туриста и каква задовољства очекује од саобраћајних средстава којима путује. Он не жели да транспорт буде само гутање простора, просто савлађивање раздаљине, већ да поседује и одређену лирску и естетску димензију. Транспортна средства не служе само за пуки превоз путника, већ представљају и потенцијални извор задовољства по себи. Поетска чар транспортних средстава, без обзира на врсту, се базира на међусобној интеракцији неколико кључних елемената. Кретање превозног средства кроз географски простор, уз истовремено релативно мировање или интерно кретање самих путника. Дијалектичка супротност између “споља” и “унутра”, односно између безбедне интимности покретне “чауре” у којој се налази путник и претеће средине кроз коју се она креће. Најзад, у зависности од врсте и брзине транспортног средства долази до различитог степена трансформације перцепције простора и начина доживљавања протока времена.

Синдром Наутилуса – пловеће чауре

Исконска слика брода означава сан о бекству, позив на егзотично путовање, тежњу да се крене у авантуру. Укрцавањем на брод путник прекида везе са копном и баналном свакодневницом, он улази у једну нову егзистенцијалну димензију и трансформише се. Брод представља бајковито превозно средство, он се никада не своди само на пуку утилитарност. То је волумен који у себи истовремено садржи грандиозност и минијатуру, монументалност балских дворана и интимност приватних кабина, хоризонталност и вертикалност (мостови и димњаци), дубину и висину (степенице и катарке). Он је мањим делом уроњен у воду, а већим пролази кроз ваздух. Брод и море се узајамно прожимају као енергија и анти-енергија, огромна бродска чаура штити путника од течног бескраја.

Брод је пловећи град, тврђава опседнута водом са свих страна, огромна метална телесина која се стеже и опушта. По лепом времену он је челични монструм који дише, труп и округли прозори се шире, а цео океан представља терасу на којој путници уживају у бескрајном хоризонту неба и мора. Када се навуку облаци и почне невреме, тада пловећа зграда постаје штит, зидови се скупљају, дижу се заштитни бедеми иза којих заштићени, у својим малим топлим кабинама леже сањиви путници. Брод у себи истовремено спаја клаустрофобију и агорафобију, парализујући их једну другом. Једно од главних уживања на броду је посматрање бесконач-

ности мора и неба, с дубоком свешћу о броду који плови, о броду као људској оази између теч-
ног и етеричног плаветнила.

Анализирајући дело Жила Верна, Барт (Barthes, 1970:80-82) истиче да је он изградио чита-
ву једну космогонију која има сопствене категорије, сопствено време и простор, сопствену
пуноћу и егзистенцијални принцип. Тај принцип је континуирано “затварање”. Маштање о
путовању одговара истраживању затвореног простора, срећа се тражи у инфантилној жељи
човека-детета за бекством и затварањем у ормане, кутије, колибе, пећине и шаторе. Врхунац
овог сна је буржоаска тежња за тоталном апропријацијом простора, било да се ради о коли-
би, острву или превозном средству: седети с папучама и лулом док напољу бесни олуја, бес-
крај који је немоћан, јер смо ми унутра, савршено заштићени и сигурни. Верн није тежио да
прошири свет посредством романтичних путева бекства или мистичним плановима бескраја,
он је без престанка желео да сузи свет, да га настани и смањи на познати затворени простор,
који човек може психолошки у потпуности да присвоји и у коме може комфортно да живи. С
овим општем принципом потпуно је у складу брод, који игра важну улогу у Верновој мито-
логији. Брод може бити симбол одласка, међутим у дубљем смислу он је симбол затварања.
Љубав према бродовима је увек везана за уживање у савреном затварању, у држању под кон-
тролом што већег броја предмета. То је жеља за апсолутно коначним простором: волети бродо-
ви значи волети једну кућу у суперлативу која је потпуно затворена, брод је станиште пре него
што је средство транспорта. Сви бродови Жила Верна су савршено “место поред ватре”, а бес-
крајност њихове пловидбе још више доприноси људској срећи у њиховој топлој, заштитнич-
кој утроби. Врхунац овог верновског затварања је подморница “Наутилус”, која представља
обожавану пећину: уживање у затварању достиже врхунац када путници, усред те саврше-
не затворености без пукотине, кроз велико стаклено окно посматрају бескрајно водено прост-
ранство, чиме се истовремено унутрашњост оштро дефинише својом супротношћу. Већина
легендарних бродова је у овом смислу слична “Наутилусу”, обожавана тема затварања, довољ-
но је човеку дати брод као станиште да би он одмах на њему организовао уживање у затворе-
ном, вештачком, тотално људском универзуму. Савремени туристи су распети између поети-
ке затвореног и отвореног простора, између жеље да свет око себе посматрају из заштитничке
утробе неког превозног средства, било да се ради о луксузном путничком броду или туристич-
ком аутобусу, и жеље да изађу из чауре и сопственим телом зароне у прозор.

У утроби брода постоје простори различитих димензија који омогућавају различите сте-
пене затварања, интимности и повлачења у себе. Оно што је за воз купе спаваћих кола, то је
за брод путничка кабина, универзум у деминутиву у коме путник доминира простором, насуп-
рот немогућности доминирања над бескрајним воденим просторствима кроз које брод пло-
ви. Радост једне ноћи проведене на мору, то значи привремено живети у потпуном комфору
који пружа цивилизација. Кабина је ниша у утроби брода који и сам не представља више од
једне љуске у океану. Овај мали, топли и удобни четвртасти простор, испуњен људским пред-
метима, и окружен непријатељским природним елементима, представља као контраст извор
огромног осећања задовољства. Кабина у нама изазива осећај сигурности. Ова минијатурна
просторија у огромном трупу брода представља “просторију-одело” у коју се путник увлачи.
Он је испуњен, јер испуњава просторију у којој се налази, јавља се прилагођавање бића прост-
торији, путник, као пуж, добија облик своје кућице коју у потпуности испуњава. Између њега
и кабине долази до потпуног спајања, до крајње интимности, у њој је све пријатељски јер је све
по људској димензији. Затворена у саму себе, окружена са хиљаду бродских звукова, прено-
сећи брујање машина и ударе таласа о труп, кабина је атом универзума који у себи садржи њен
целокупни бескрај. И због тога што је путник у дослуху с њом, продубљује се у њему осећање
величине брода, али и океана и небеса. Путников простор је мали, али треба схватити как-
ву ширину подразумева ова реч: непокретан на лежају своје мале кабине путник је ништави-
ло које се суочава са бескрајем. За Маргарет Јурсенар (Yourcenar, 1980): “Кабина је непокретна
тачка. Ђелија за самоспознају“.

Међутим, путник није затвореник своје кабине, брод је двоструко место које омогућава затварање у интимност, али и слободну циркулацију између кабине и осталих просторија. На овом плану брод је у јасној предности у односу на воз, јер он има истовремено и ширину и дубину, док је железничка композиција сведена на чисту хоризонталу. Својим “улицама” и ходницима, који омогућавају кретање и сусрете који фаворизују мале динамичне и мобилне центре окупљања, брод подсећа на живост базара, топлину кафеа или грозницу игранке. Декови за сунчање, базени, ресторани, барови, балске дворане и остале друштвене просторије чине од луксузних бродова пловеће хотеле са богатим друштвеним и забавним животом, али и са врхунским кулинарским задовољствима. Током дуге пловидбе остварују се контакти с непознатим путницима, међуљудски односи се интензивирају, за столом се воде озбиљни разговори о уметности и политици, заплићу се интриге, сусрећу се партнери које је судбина одредила, флертује се и заводи, одигравају се грозничави еротски сусрети, кључају страсти, рађају се велике љубавне романсе. На броду се зачиње љубав Тристана и Изолде (на броду се зачиње и љубав у Вагнеровој опери), али и љубав Рјепина и Нађе у “Роману о Лондону” Црњанског. Љубавне ромасе се одигравају и у мелодрамским серијама типа “*Love boat*” или у филму “Титаник”. Све је то део митологије путовања бродом, било да се ради о “броду љубави”, “броду лудака” или “пијаном броду”.

Данас су бродови, због своје спорости, скоро потпуно потиснути као редовно путничко транспортно средство на дугим и средњим линијама (опстају само на краћим приобалним линијама). Уствари, у туризму су они све мање *средство* транспорта, а све више добијају значај као туристичка атракција по себи (уживање у самој пловидби и животу у унутрашњости брода). Овај помак најбоље одражава растућа популарност крстарења све већим и луксузнијим бродовима, који представљају праве “пловеће палате”. На оваквим крстарењима боравак на броду, друштвени живот, забава и рекреација су исто толико важни као и дестинације које се обилазе, ако не и више. Овде је само путовање, односно пловидба, суштински део туристичког доживљаја. Најпопуларнија су крстарења по топлим морима као што су Медитеран, Кариби и Јужни Пацифик, али занимљиве су и туре по Балтику, дуж обале Норвешке или Аљаске. Туризам је, дакле, спасао брод од пропасти. Он је изгубио историјску битку на технолошком и економском плану, јер су га модернија и бржа транспортна средства поразила. Међутим, он је опстао захваљујући својој традиционалној лирској и епској димензији, романтичној аури, митологији која прати море и пловидбу, као и самом феномену бивствовања на броду, које је туризам успео да валоризује и комерцијализује.

Позорнице на точковима – шинске чауре

Путовање возом почиње на железничким станицама, тим екстериторијалним оазама усред града. Станице су место поласка, патетична врата света, односно “базилике бекства”, како их назива Урбен (Urban, 1993:150). Монументални транспортни храмови с краја 19. века, с којих возови одлазе у свет у облацима дима, допринели су миту путовања и постали његов драматичан симбол у очима путника: магични простор подигнут “овде” - усред града, као обећање неког далеког “тамо”, као стално присутан изазов и отворен позив на путовање и авантуру. Станица је зов номадског немира, клин скиталачке субверзије забијен у срце седелачких градова грађанске епохе. Она је увек место с кога се одлази, одакле се излази у свет. Она представља врата, а врата су “читав један полустворени универзум”, како каже Башлар. А затим станица је и по себи узбудљиво место, испуњена је платформама, перонима, колосецима, шалтерима, гардеробама, прегрејаним чекаоницама по којима непрестано циркулишу ужурбани путници, они који их прате или дочекују, али и гомила других људи који нити путују нити кога чекају, међу којима су и бројни “сумњиви типови”. Та грозничава енергија станице подстиче френезију бекства и открића. Станицу прожима дух даљине, сва та гужва, редови војње, пла-

кати, објаве доласка и одласка воза преко разгласа који крчи, писак локомотиве, представљају знаке даљине који указују да се ради о граничној тачки иза које лежи отворен цео свет. Станица оживљава снове о даљини. Писак вечерњег воза, који у пари напушта провинцијску станицу, распаљује машту и сањарење о бекству у неки од безбројних другачијих светова.

Страх од станица (*angoisse des gares*) је посебно снажна врста страха од путовања која се јавља на железничким станицама, аеродромима и у лукама. То су стресне тачке прелома у којима нагло мењамо свој статус - постајемо или престајемо да будемо путници, у којима нестрпљиво некога чекамо или са стрепњом испраћамо, у којима се сусрећемо или растајемо. Када испраћамо некога или сами одлазимо, стрепимо шта ће се догодити на путу. Одлазак и повратак су драматични ритуали преласка (*rites de passage*) који представљају прекид, одвајање, оштру границу између овде и тамо, присутности и одсутности, почетак или крај неизвесности. Отићи од куће у далек, непознат свет увек подразумева неку латентну опасност. Шта ће нам се догодити на путу? Да ли ће нас напасти, повредити, покрасти, да ли ћемо се заразити и разболети? Да ли ћемо се уопште вратити кући живи и здрави? Свако путовање може бити пут без повратка. Има људи које управо на аеродрому или станици ухвати паничан страх или добију напад предосећања да ће се догодити нешто страшно, па одустају од путовања. Када се враћамо с пута стрепимо да ли ћемо све затећи онако како смо оставили. Да ли се нешто страшно догодило током нашег одсуства? Да ли је неко драг умро? Сви ови страхови су нераздвојни део немира и грозничавости које пружа станица, без њих она не би била тако узбудљиво и романтично место.

Када је реч о железници, посебан феномен представља “бити у возу”. То је специфично искуство које се веома разликује од обичног живота. Простор воза карактеришу његова брзина, величина, дужина, његови ходници, купеи, и трајање боравка у његовом затвореном простору. Вагони представљају затворено поље интензивне циркулације кроз ходнике и између купеа. Железница увек нуди изузетно путовање, које представља чудну комбинацију између спољне динамике пејзажа који брзо промиче и унутрашње непокретности. Воз у покрету је простор мистерија и открића, изолације и друштвених контаката. Стварању мита о романтичној атмосфери воза, пуној очекивања и неизвесности, допринели су бројни романи и филмови: легендарни *Orient Express* Агате Кристи, *Nord Express* Патриције Хајсмит, *Mystery Train* Џима Џармуша, транссибирско путовање Блеза Сандра, домаћи филм *Wagons Lits* у коме се највећи део радње одвија у спаваћим колима, вагон ресторана и ходницима или филм *Italiani* који паралелно прати судбине различитих путника у возу на линији између Сицилије и Милана. У затвореној утроби воза, у лавиринту подељеном на делове које чине вагони и купеи, одигравају се бројни сусрети, разговори, исповести, интриге, играју се карте, читају новине или се једноставно спава. Управо спаваћа кола (*Wagons Lits*) представљају свет за себе унутар сваке композиције. То су помало декадентне оазе врхунског луксуза на точковима, са купеима чији су зидови обложени махагонијем с елегантним интарзијама, за Лаликовим букетима стакленог цвећа, *art deco* лампама с ружичастим абажурима, дебелим теписима и ноћним посудама од фајанса. Удобно заваљени у плишаним фотељама својих загрејаних купеа, путници се крећу кроз залеђене сибирске тундре или канадске прерије уживајући у контрасту између унутрашње топлоте и сурове хладноће спољњег света. На оваквим путовањима чини се да одређите постаје секундарно, јер спаваћа кола сама по себи представљају магичан простор, луксузан хотел на точковима који пролази кроз најлепше и најсуровије пејзаже. То је затворен, а истовремено космополитски отворен универзум у покрету, који пружа деликатна слатко-горка уживања. Купеи спаваћих кола представљају неку врсту “покретног уточишта” у које се путник завлачи као дете у орман, тражећи у том сурогату заштитничку топлину мајчине утробе.

Воз представља специфичан оквир, “заграду” унутар које, пошто ништа друго не може да се ради, све постаје могуће. Путник није ни “тамо” ни “овде”, напустио је дом али још није стигао где је наумио, он је заробљен у непознатом међупростору и осуђен да одређено време проведе у саобраћајном средству чекајући да стигне на циљ. Путник, наравно, може да се досађује

једва чекајући да стигне на циљ, али може и да искористи тај затворени покретни простор и време које у њему мора да проведе, да уради нешто што ће му причинити задовољство. Ова уметност уживања у путовању, баш као и уметност уживања у животу, међутим, није свима доступна. Купеи и кабине представљају затворени универзум који путницима пружа прилику за све могуће односе, без правила и унапред утврђеног сценарија. Они представљају омотаче који сужавају унутрашњост, врше компресију живота и збијају људе. Битан је тај затворени простор купеа или ходника у коме се, у условима просторне скучености и интимности, сусрећу непознати људи из свих крајева света. Све, удаљеност од уобичајених услова живота, физичка коезистенција тела, велика брзина кретања, наводе путнике на неуобичајено, екстремно понашање, на изливе осећања, људи смех, љубав или мржњу. Три битна елемента утичу на романтичност путовања возом и стимулишу међуљудске односе: затворен простор, анонимност и кретање. У сусретима у возу има нечег откаченог и лаганог што подсећа на игру, што олакшава контакте, подстиче на исповест, охрабрује флертове и еротске авантуре. Пошто се путници налазе “нигде”, у граничном међупростору и међувремену, могу бити неодговорни, јер су међусобно анонимни и лишени друштвених функција и улога, а сви контакти су пролазни, и управо та краткоћа времена утиче на повећање интензитета комуникације, јер се време које брзо истиче мора брзо искористити. Међутим, увек је отворена и могућност да се неки од тих случајних, пролазних контаката, претвори у трајан љубавни или пријатељски однос. Може се рећи да кретање транспортних средстава утиче на кретање путника једних према другима, на њихово краткотрајно али управо због тога веома интензивно међусобно зближавање. Он нуди путнику безбројне могућности полу-лирског и полу-епског доживљавања простора. Док се захуктала композиција љуља по гвозденим серпентинама, мешају се аудитивне, визуелне и тактилне сензације које брзина стапа у застрашујућу симфонију од челика и фијука поцепаног ваздуха. Флуидност ритма оставља утисак континуираног клижења кроз простор уз ритмичко клопарање точкава. Кроз прозор, као на покретној траци, дефилују мутне секвенце простора, плавичаста пејзажи, жута поља, тамни обриси планина, осветљена предграђа метропола, успаване провинцијске станице чија стакла подрхтавају при поласку воза.

Иако, као утабана стаза, непокретна пруга унапред одређује правац кретања, композиција воза остаје отворена за игру случаја. Затворен простор, али не херметично, воз је стално отворен за нове, непредвидиве могућности. На свакој станици долази до делимичне промене путника, једни силазе, други улазе у воз, што путнику даје могућност за занимљива опажања и сусрете. Сваки улазак нових путника представља прилив другачијих типова људских бића, узимање “случајног узорка” спољњег света, то јест локалног становништва земље кроз коју се пролази, било да се ради о пијаним војницима, уплаканој деци, бучним ђацима који скачу по седиштима, погуреним старицама у црнини, сељацима који носе паприке на пијацу, гастарбајтерима који једу паризер из масне хартије или ћутљивим читачима књига који презриво игноришу свет око себе. Ови догађаји непрестано трансформишу унутрашњи простор путника, уносећи у њега антрополошке варијације људске врсте из спољњег света. Туриста, који све то посматра из своје фотеље или кроз стакло, представља неку врсту етнолога аматера *in vitro*. Воз је врста мобилне мултинационалне микро-агломерације, реторте у којој се мешају туристи из разних земаља са путницима у локалном промету, али је такође и нека врста “покретне позорнице” на којој се симултано одигравају и преплићу драме и комедије.

Време романтичних путовања возом, о којима су писали Винавер, Крлежа, Киш и други, изгледа да је дефинитивно прошло, јер људи све мање путују ригидном железницом. Данас она више није доминантно превозно средство у туризму, као што је била у 19. веку (пре појаве аутомобила) и у првој половини 20. века, када је утицала на настанак и развој масовног туризма. Она је највише изгубила значај на дугим линијама (транссибирска, трансамеричка, трансканадска, трансаустралијска железница, нпр.), где је скоро потпуно потиснута од авиона (између појединих, међусобно удаљених, америчких градова више и не постоји путнички транспорт железницом). Међутим, у неразвијеним земљама, као што је Индија, на пример, железница је још увек главно средство масовног транспорта. Појава супер-брзих возова

у развијеним земљама, упркос знатно већој просечној брзини од аутомобила (250 км/час), није угрозила примат аутомобила (ови возови на линијама до 500 км раздаљине више конкуришу авиону него аутомобилу). Основни разлог за то је крутост железнице, ограниченост на фиксирани мрежу пруга која најчешће има радијални облик у чијем су центру највећи градови, што је погодно за транспорт роба, али не и за превоз туриста којима су потребна еластична транспортна средства која омогућавају слободу кретања и широку дисперзију у простору. Најзад, као што је наведено, стари романтични возови, чије пруге пролазе кроз живописне пределе, представљају туристичку атракцију по себи. На тај начин туризам, не само да успева да очува класичну железницу од потпуног нестанка, већ јој даје нови живот и промењени смисао у коме функција воза више није у превозу путника од једног места до другог, већ у поетском и естетском уживању у самој вожњи

Фетус у металној утроби – друмске чауре

Аутомобил је вероватно један од кључних догађаја у 20. веку, магично транспортно средство које је сваком појединцу омогућило да постане господар брзине и простора. Појава аутомобила је омогућила туристима слободу и аутономију кретања као ни једно друго превозно средство до тада. Упркос буци, диму и прабини коју су дизали први аутомобили, буржоазија постепено прихвата аутомобил и ослобађа се принудне колективности железнице и њене везаности за пругу ради слободног, индивидуалног лутања простором. Људе привлачи могућност да се крећу мало коришћеним путевима, да обилазе места до којих је било немогуће стићи возом, да се возе чак и изван путева, да се зауставе или крену по сопственој вољи. Аутомобил брзо постаје ново средство за откривање света, али и за авантуру у облику ауто-релија и експедиција (Париз - Пекинг, Париз -Дакар, Camel Trophy). Он је од самог почетка био уско везан за туризам и путовање, а захваљујући брзом развоју постао је најмасовније индивидуално транспортно средство. Аутомобил је представљао обећање ослобођене енергије за свакога који је желео да зарони у непознато, да привремено побегне од куће и стално истих људи, да скрене са са утабаних стаза. И сам Хенри Форд је замислио аутомобил као средство одласка из града у природу, па је у том смислу у својој првој рекламној брошури написао: “Аутомобил вас може одвести било где, тамо где вам се свиђа...да би сте ваш мозак одморили у дугим шетњама на свежем ваздуху и освежили своја плућа захваљујући том најбољем средству за окрепљење: чистом ваздуху.” Међутим, иронија историје аутомобила лежи у томе што је он постао један од највећих загађивача чистог ваздуха. Како је у стању да продре свуда, аутомобил је учинио крај унутрашњости, доносећи са собом аутомобилску верзију цивилизације, посредством паукове мреже асфалтних трака која постаје све гушћа.

У свести људи аутомобил је прошао кроз неколико фаза, од првобитног несхватања и игнорисања, затим третирања као богаташке играчке, преко статусног симбола и знака освајачке моћи, до масовног култа и свеопште идолатрије, па до критичког односа, презира и одбијања. Ипак, упркос свести о свим негативним еколошким и другим ефектима масовне моторизације, већина људи је и даље заљубљена у аутомобиле. Узроке те љубави не треба тражити само у рационалним разлозима, у утилитарној вредности аутомобила као превозног средства, већ и у психолошкој, естетској, еротској, поетској и ирационалној привлачности аутомобила.

Иако је аутомобил замишљен као ефикасно комуникационо средство за стицање до одређеног циља, он убрзо постаје и циљ по себи, људи све више почињу да уживају у самој вожњи, тако да циљеви и средства међусобно често мењају места. Аутомобил је такође предмет у облику аутономне “покретне чауре” који омогућава кретање у топлом, заштићеном простору који подсећа на мајчину утробу. То је спој технологије и поезије. Међутим, изгледа да суштине љубави коју људи осећају према аутомобилима лежи у сталном контрасту између “унутрашњости” и “спољашности”. Путник истовремено живи у два потпуно различита универзу-

ма, седи херметички затворен у једном и брзо се креће кроз други. Унутрашњост аутомобила је нека врста “чауре” или “капсуле”. Поента је у томе што она пружа осећај сигурности (често лажне) и тоpline (психолошке, а када треба и стварне). Аутомобил је нека врста “мобилне собице”, он представља покушај реконструкције интимног домаћег простора. И управо у томе и лежи највећа привлачност аутомобила, у његовој способности да споји супротности, да споји удобно седење у безбедној унутрашњости уз истовремено кретање кроз дивље и претеће пејзаже, по зими, снегу, киши, ветру, магли... Тај контраст између топле ушушканости путника заваљених у мекана седишта и спољашњости која брзо промиче је сама квинтесенција љубави према аутомобилима. Затворен у провидној опни с погледом упртим у даљину, путник језди кроз простор. Из своје приватне, екстериторијалне оазе он конзумира пејзаж.

Поетика вожње аутомобилом је нераздвојна од путева и аутопутева по којима се они крећу кроз пејзаж. За разлику од класичних путева с две траке, модерни аутопутеви су изменили традиционални облик опуштене вожње кроз природу. Са стриктном усмереношћу они представљају каналисање масовне усамљености лишене могућности контаката. Они омогућавају велике брзине које возача уводе у домен страха и вртоглавице (*ilinx*). Оно што се налази споља титра у измаглици, показује се, мути и нестаје, сребрнкасто, ослобођено реалности. Хаксли (Huxley, 1954) сматра да је аутомобил претворио гледање предела под великом брзином у ново и стварно задовољство: “То је такво задовољство које би строги моралист сврстао међу порочна задовољства, наркотичну дрогу која омамљује душу”.

Модерни аутопутеви се јављају као антипод идиличној атмосфери локалних и регионалних путева, којима су се некада кретали аутомобили. Они представљају канале брзе вожње дуж којих је забрањено заустављање, изузимајући за то посебно одређена места, као и заустављања у случају нужде. То су саобраћајне линије лишене социјалне димензије, где су људи, упркос мноштву аутомобила, међусобно потпуно отуђени и изоловани у затвореном универзуму својих индивидуалних чаура.

Аутопут је друмски транспортни систем који је највише отргнут од окружујућег простора и отуђен од друштвеног живота кроз који пролази. Међутим, у туристичком универзуму аутопут нуди такође и једно другачије доживљавање простора. То је систем комуникација који омогућава задовољење агорафиличне потребе урањања у отворен простор. Аутопут представља неку врсту асфалтног колосека, функционалне транспортне мреже која намеће своју слепу логику брзине и стриктног поштовања прописа, остављајући возачу мало слободе, међутим, за разлику од железнице, аутомобил онемогућава контакте са непознатим људима земље кроз коју се пролази. Аутопутеви пролазе кроз простор заобилазећи градове и села, а од којих туриста у пролази види само силуету у измаглици или суморна предграђа.

Ипак, туризам је унео на аутопутеве и одређене хуманизирајуће елементе. Он је довео и до њиховог другачијег коришћења, ради се, по Урбену (Urban, 1991:155), о пракси која прекида са основним *raison d'etre* овог система брзе саобраћајне циркулације. Аутомобилски туризам овде, у рационални модел организације простора, уноси фантазију цик цак кретања. С друге стране, без изласка из мреже, аутопут омогућава туристи уживање у динамичној панорами са могућношћу бројних заустављања и посматрања. Дуж аутопутева се за туристе све више уређују видиковци, одморшта, граде ресторани поред пута или изнад њега у облику пасарела, мотели, шопинг центри и други комерцијални објекти. Поред тога уз аутопутеве се чак граде музеји и други објекти за забаву, који чине интегрисани систем атракција који трансформише аутопутеве у специфичан “туристички простор”. Захваљујући туризму аутопутеви се опремају културно-забавним садржајима. Они више нису празни идеограми, функционална права линија без тачака и текста, већ добијају своју хуману димензију. Људи нису осуђени само на седење у аутомобилу и гутање километара, већ имају све више разлога да се заустављају на некој од бројних тачака, где могу нешто да купе, виде, сретну друге људе и доживе. Умножавањем могућних тачака заустављања дуж аутопута, где људи излазе из својих покретних чаура, међусобно се мешају и комуницирају, отварају могућност његове трансформације у социјални простор.

Ни једно друго превозно средство није у стању да замени симболички статус аутомобила и да на себе концентрише тако снажан афективни набој. Аутомобил је магични предмет који је представљао аванграду потрошачког друштва. Он је престижни предмет, статусни симбол, кога није довољно само поседовати, већ треба имати увек бољи и новији ауто од других, да би се избегла баналност поседовања онога што сви имају. Он стимулише делирантни темпо форсиране конкуренције, тј. жељу за диференцирањем по сваку цену. Аутомобил никада није само чисто утилитарни предмет, већ симбол који разликује власника од осталих људи. Он је од своје појаве до данас подстицао и подстиче друштвени статус. Поседовање луксузног аутомобила је један од знакова друштвеног успеха, али и инструмент завођења. Међу власницима аутомобила постоји јасна хијерархија између оних који поседују половни Југо, оних који се возе у новим Голфовима или оних најбогатијих који се шепуре у Мерцедесима или BMW-има. Аутомобил даје свом власнику осећање супериорности и снаге, али га истовремено изолује од других. Могуће је направити читаву типологију улога које игра аутомобил, од обожаваног објекта до пуког утилитарног транспортног средства, прелазећи преко статусног симбола који омогућава аутоафирмацију, појачава агресивност, осећање посебности или аутодеструкције. Дорфлес (Dorfles, 1985:149-155) сматра да аутомобил у себи не сабира само једну, већ читаву серију симбола. У том контексту посебно истиче његову улогу као статусног симбола. Под статусним симболом он подразумева онај предмет, ситуације или сплет околности који су у стању да субјекту презентирају један симболички елемент посебног друштвеног стања (друштвено-економског, расног, класног, имовинског, амбијенталног, и тако даље) у којем се дотична особа налази или који ће вредети готово као “обележје” такве ситуације.

Аутомобил је естетски предмет, који својом лепотом изазива естетско уживање код посматрача. Има све више оних који сматрају да он представља уметничко дело чије је место у музеју. За идеолога футуризма Маринетија (Marinetti) “аутомобил је лепши од античког кипа”. Али и више од тога, док је античка статуа само копија живог оригинала, аутомобил је чиста креација без узора у спољнем свету. Њихови облици су смишљени у маштовитим главама великих дизајнерских тимова. Лишени своје познате утилитарне функције као обичних превозних средстава, аутомобили се могу посматрати као естетски облик, чиста уметничка форма, апстрактне покретне скулптуре, као метални споменици на точковима. Аутомобил је ремек-дело индустријског дизајна, спој лепоте и високе технологије

Имајући у виду бројне димензије привлачности аутомобила, није чудо што данас највећи број туриста користи аутомобил за своја путовања. Процењује се да 77% туриста у свету користи друмски транспорт (посебно у интрарегионалним туристичким кретањима). Аутомобил, пре свега, омогућава транспорт “од врата до врата”, без потребе промене транспортног средства, као и потпуну контролу над сопственим кретањем кроз простор. Овакво јединствено осећање слободе и независности не пружа и једно друго превозно средство. Возач може да контролише све аспекте путовања: брзину, трајање, итинерер, избор дестинације, заустављања, скретања, односно флексибилност промене свих елемената. Најзад, аутомобил пружа висок степен приватности и удобности. Он представља неку врсту покретног дома на точковима, продужетак и сурогат сопствене собе која пружа осећај интимности и сигурности у непознатом свету.

Укидање изгубљеног времена – летеће чауре

Авион је савршени географски инструмент за просторну редукацију, он смањује планету на димензије кућног глобуса или мапе света која се прелази покретом прста. Чинећи сва места међусобно доступним, авион је претворио Земљу у “глобални аерополис” чије се граница стално смањују. Материјализован присуством дисперзираних аеродрома у простору, авиоаобраћај је исплео скоро невидљиву мрежу ултра-брзог транспорта. Мрежа коридора

је невидљива, па се због тога једино пунктиформно размештене ваздушне луке јављају као видљиве тачке ослонца глобалне ваздушне мреже. Аеродроми, као саобраћајни терминали, имају одређене сличности са лукама и железничким станицама, али и одређене специфичности. У том контексту Саватер (Savater, 1988:13) се пита да ли ће икада аеродроми стећи макар делић болне меланхолије, делић индустријске елганције коју имају старе железничке станице. Он има утисак да железничке станице могу бити величанствене, док аеродроми могу бити само огромни. Аеродромима као да недостаје књижевни сјај. Али то није разлог да им добре легенде из фикције буду туђе: ако се на једној станици, под неким возом, убила Ана Карењина, баш на аеродрому су се растали Хемфри Богарт и Ингрид Бергман у “Казабланки”.

Аеродроми су, пре свега, “врата неба”, тачке рефракције у којима се мења природна супстанца кроз коју се човек креће, уместо кретања по чврстом тлу путник се упушта у авантуру летења кроз ваздух. Аеродроми већ на самом улазу пружају дембелијску привилегију: путник не мора да гура врата, она се сама отварају пред њим.; затим, следи регистрација пртљага која омогућава слободно кретање до полетања авиона. Већ самим уласком у аеродромску зграду путник се налази у екстериторијалној зони која га одваја од света свакодневнице. Глас из звучника, светлећи путокази и табле са редом летења усмеравају путника у овом граничном простору дереализоване стварности у коме се он опрашта од земље пре узлетања ка небу. Кретање у климатизованој утроби аеродрома је нека врста чистилице које припрема путника за лет у небеске висине. Ваздушни путник је потпуна антигеа путника железницом. Блага атмосфера прожима аеродром, у њему све сија, све је чисто, дезинфиковано, дезодорисано, апстрактно. Насупрот томе, железничка станица представља простор буке и агресивности, а често и прљавштине, смрада и порока. У климатизованим, инсоноризованим аеродромским зградама, где путници ходају по мермеру и дебелим итисонима, амбијентом доминирају тишина, удобност и луксуз. Путници се крећу између бљештавих бутика у којима својим кредитним картицама купују парфеме, пића, цигарете, сатове или сувенире, имајући при томе утисак да бесплатно добијају робу у замену за имагинарну трансакцију пластичном картицом. Ту су и барови, кафетерије, ресторани и чекаонице са удобним фотељама, у којима путници уз велики избор светске штампе чекају позив за укрцавање у авион. Надреалност овог чудног граничног простора обећава путовање у исто таквој удобности и савршенству. Заштитничка атмосфера аеродрома делује опуштајуће, изгледа као да је њена сврха да смири и омами путника пре него што уђе у авион, како би заборавио свој страх од летења.

Смисао путовања авионом није само у томе да се брзо стигне с једног места на друго, већ у изазову баченом Времену и у поигравању с њим, у преласку временских зона, у еуфорији диспропорција. После воза и аутомобила, туристи све више путују и авионом. Критика модерних средстава транспорта добија нови замах с развојем ваздушног саобраћаја. Авиону критичари замеру што због велике брзине “укида време путовања”, међутим, већина путника управо у овом “укидању мртвог времена”, тј. у његовом великом смањењу, види највећу компаративну предност авиона. Поред тога, авиону се замеру да због подложности прецизној станици реда летења смањује слободу - “што више расте брзина, утолико више опада слобода”. С друге стране, путник има осећај као да лети кроз време, а не кроз простор. Он осећа само проток времена, а простор који се преваљује се уопште не види, он је слеп за земљу и море, за људе и природу. Док у возу постоји визуелна контрола кретања, у авиону који лети кроз ледено плаветнило високе атмосфере појачава се осећај непокретности, изнад одређене висине кретање постаје неосетно и апстрактно. Путник је лишен пејзажа, стиже на циљ после извесног времена а да није доживео искуство путовања од једне до друге тачке на глобусу, чиме доказује да је стран правом доживљају путовања. Док кроз прозор промичу бескрајно плаветнило, облаци, измаглица или ноћ, унутра путник испред себе види редове туђих глава, плаву и црну косу, ћелава темена старије господе или натапиране женске фризуре. Истовремено има утисак да се налази на непокретном месту, које дух ипак конципира као покретан, а као једино стварно кретање изгледа полетање с аеродрома. Авион је чаура која се љуља летећи брзином од 1000 км на час, где стјуардесе, као дадиље, обављају своје ритуалне радње: извештачено се сме-

шкају, деле новине, демонстрирају стављање појасева за спасавање, послужују пиће и храну, продају безцаринску робу, итд. За Брукнера и Финкилкојта (Bruckner / Finkielkraut, 1982:119) с авионом престаје феномен видљиве брзине која се посматра кроз прозор испред кога промиче пејзаж. Авион раствара место и тело у корист не-тела и укида све спољне репере (дрвореде, бандере, куће, итд.). Међутим, има и људи којима чак није ни битно да ли се нешто види из авиона или не. Они летење доживљавају као “механику флуида”, њима је сасвим свеједно, бар на почетку, шта ће се из њега видети. За истинског путника путовање није гледање него стање. За њега је то претпоставка за задубљивање, за медитацију, као што је за неке калуђере то било гледање у сопствени пупак. Упркос критикама, и лет авионом поседује одређену поетску димензију. Литерарно дело Сент-Егзиперија (Saint-Exupéry) је ода чаролији летења. Овај дирљиви херој пустињских линија открива широкој публици романтику лета.

Авион не укида доживљај путовања, већ доноси једну нову димензију опажајног искуства, обогаћује га. У плаветнилу неба, изнад облака, налази се простор нових пејзажа, једне другачије естетике и поетике. Упркос томе, или управо због тога што се путовање авионом не може упоредити са путовањем било којим другим транспортним средством, у њему има нечег неодређеног, флуидног и магичног.

Чар летења, међутим, није само у ономе што се дешава напољу, у спектаклу видљивом кроз прозор. Он је и у ономе што се одиграва у утроби авиона, у променљивој атмосфери летећег ентеријера који се из бара претвара у гастрономски ресторан, из концертне сале у биоскоп, читаоницу или летећи хотел у коме сви спавају, да би, на крају, пред слетање, постао продавница парфема, жестоких пића, сувенира и разних дрангулија. Авионско седиште је мала позорница у оквиру које непокретни путник, уз помоћ авио-компаније, покушава да створи један сопствени, удобни универзум. Он, видљивим и невидљивим појасевима везан за седиште (напушта га само ради задовољавања одређених физиолошких потреба), може да чита, да слуша музику по жељи, од класике и евергрин до џеза и рока, да гледа филм, да једе и пије или да разговара са сапутницима поред себе уколико је за то расположен. За разлику од воза, који у колективним купеима, ходницима и вагон ресторанима пружа бројне могућности за сусрете и разговоре с непознатим људима, авион ограничава контакте само на једног или евентуално два путника који седе на суседним седиштима. Уколико су сапутници занимљиви, путовање може брзо да протекне у инспиративном разговору, али уколико су они одбојни или незанимљиви, нема ништа од разговора па се путник повлачи у друге забаве или покушава да се изољује дремајући или сањарећи са слушалицама на ушима.

А шта је са “страхом од летења”, али не оним Ерике Јонг. Сви се, мање или више, плаше лета авионом, иако статистика непрестано убеђује потенцијалне путнике да је летење најсигурнији начин транспорта и да је страх ирационалан. Али, чак и ако путник рационално прихвати тврдњу да је лет авионом најбезбеднији, у њему опстаје дуализам разумског и емотивног, то јест паралелно може опстајати и ирационални страх од летења који, без обзира на своје порекло, има квалитет објективне реалности. Упркос уверавањима ваздухопловних компанија, људи се ипак највише плаше лета авионом, иако је можда путовање возом, аутобусом или аутомобилом статистички ризичније. Зашто? Зато што човек није ни птица ни риба, већ копнени сисар који осећа нагонски, атавистички страх од кретања кроз гасовиту или течну супстанцу која му је страна, кроз коју се тоне или пада. Авион, као и брод, неком техничком, противприродном магијом лети или плови у средини која биолошки није природна човеку. Брод се некако држи на површини воде, али ако се пробуши или преврне, тоне на дно и ту је крај. Авион, још већим чудом лети кроз ваздух, ако се поквари мотор или неки други важан део, ако кретање престане, авион пада на земљу, експлодира, распада се, и ту је опет крај. Застрашујуће слике смрти у потонулим бродовима или у срушеним авионима постају глобални медијски догађаји, за разлику од хиљада појединачних аутомобилских несрећа које покривају само локални медији. Смрт у авиону има драматичну планетарну димензију, тако да је сваки путник, који у било ком делу планете улази у авион и иза кога се закlope херметичка врата “летећег ковчега”, свестан да из њега можда више никада неће изаћи жив. Ипак, све се више путује авионом, јер изгледа

да су људи због брзине и удобности спремни и да ризикују. При томе се страх потискује, свако верује у сопствену срећну судбину, свако се нада де се авион у коме се баш он налази неће срушити, да се то неће десити баш овога пута, али латентни страх увек опстаје. Неки путници опет стално имају “предосећање” да ће се управо авион којим треба да лете срушити, па због тога отказују лет или улазе у авион стегнута срца стално вребајући знаке који указују на предстојећу катастрофу.

Упркос страху од летења, људи ипак лете, али још увек свега око 12,5% туриста у свету користи авион као транспортно средство. Ваздушни саобраћај је преусмерио правце кретање међународних туристичких токова и револуционисао географски размештај туризма. Туризам је прерастао од локалне и регионалне активности у интерконтинентални феномен. Ваздушни саобраћај је довео туристе у најзабаченије и тешко доступне делове планете, који пре тога нису имали никакве или веома слабе физичке, економске и социјалне контакте са остатком света. Порастом брзине, авион све више “укида време” као фактор који пружа отпор путовању. Он сужава географски простор, приближава исходишта и одредишта, претварајући планету у туристичко “глобално село”.

Закључак

Дакле, постоје три основна аспекта саобраћаја који су релевантни за туризам. Прво, транспортна средства омогућавају путовање од места пребивалишта до туристичке дестинације и назад. Друго, транспортна средства омогућавају путовање по дестинацији. Треће, транспортно средство може бити главни смисао путовања у случајевима када је облик транспорта основни разлог кретања на пут, односно када је дестинација само алиби за кретање кроз простор. У претходном излагању је у фокусу анализе била трећа димензија транспортних средстава, односно феноменолошки приступ различитим начинима интенцијалног доживљавања путовања појединим врстама транспортних средстава од стране путника. Међутим, поетско доживљавање саобраћајних средстава није ограничено само на ову последњу димензију, већ и на претходне две у којима се формално ради о транспорту као инструменталној вредности, а суштински она може имати подједнак значај у укупном доживљају туристе као и остали елементи путовања. друго). То значи да доживљај кретања простором посредством различитих транспортних средстава представља интегрални део укупног туристичког доживљаја, па се као такав тешко може издвојити од осталих елемената. Како се модерна саобраћајна средства све више технологизују и дехуманизују, односно бивају сведена на све бржи и ефикаснији инструмент масовног транспорта, на туризму је да на неки начин ревалоризује и васкрсне изгубљену поетику и чаролију путовања, односно да туристима створи материјалне и психолошке услове да уживају у сваком сегменту путовања, укључујући и време транспорта.

Литература

- Bachelard, G. (1958): *La poetique de lespace*, PUF, Paris
Bruckner, P./ Finkielkraut A.(1982): *Au coin de la rue laventure*, Seuil, Paris
Dorfles, G. (1971): *Lautomobile comme status symbole*, Elegi edizioni, Roma
Dunn, L.E. (1991): *Sightseeing tourist’s motivation and satisfaction*, Pergamon, NewYork
Fisher, N.G. (1980): *La psychosociologie de lespace*, PUF, Paris
Graefe, A.R. and Vaske, J. (1987): *A framework for managing quality in the tourist Experience*, *Annals of Tourism Research* 3, Pergamon Press, New York
Hall, M. (2003): *Reflections on tourism policy and Quality of Life issues*, Atlas, Arnhem

- Iso-Ahola, S.E. (1982): Towards a social psychological theory of tourism motivation, *Annals of Tourism Research* 9, Pergamon Press, NewYork
- Ingham, R. (1987): Psychological contribution to the study of leisure, *Leisure Studies* 1, Spon, London
- Keogh, B. (1990): Public participation in community tourism planning, *Annals of Tourism Research* 3, Pergamon Press, NewYork
- Lofgren, O. (1999): *On Holiday History of Vacationing*, University of California Press, Berkeley
- MacCannell, D. (1999): *The tourist A new theory of leisure class*, University of California Press, Berkeley
- Mobily, K. (1989): Meaning of recreation and leisure among adolescents, *Leisure Studies* 1, London
- Lofgren, O. (1999): *On Holiday –A history of vacationing*, California Press, Berkeley
- Postma, A. (2003): Quality of life competing value perspectives in leisure and tourism, *Quality of life ATLAS Reflections 2003*, Arnhem
- Plog, C.S. (2004): *Leisure Travel*, Pearson, Prentice Hall, New Jersey
- Reganault, H. (1998): *L'espace une vue de l'esprit*, PUR, Rennes
- Ross, G. (1998): *The Psychology of Tourism*, Hospitality Press, Melbourne
- Urbain, J.D. (1993): *Secrets de voyage*, Payot / Rivage, Paris
- Urry, J. (1990): *The tourist gaze*, Sage Publications, London