

Over de culturele grenzen van mobiliteit¹

GINETTE VERSTRAETE

Mobiliteit is in. 'Beweging' was vorig jaar het thema van de Nationale Wetenschapsweek. De Nederlandse televisie besteedt ruim een kwart van haar zendtijd aan reizen (al of niet met Boudewijn Büch), thema-avonden rond 'de mens en de auto', en de oprukkende digitalisering. Radio Limburg startte onlangs met de rubriek 'radio-mobiel'. Bibliotheken worden overstelpt met studies over internationalisering, mondialisering, globalisering, *traveling cultures* en *touristic identities*. Ook in de pers wordt er nogal wat heen en weer geschreven over de toenemende asfaltering, de aanleg van de hogesnelheidslijn en de komst van de tweede nationale luchthaven in Nederland. *De Volkskrant* van 5 november 1996 kapittelt krachtig 'Milieu schreeuwt om utopie van traagheid', terwijl *NRC Handelsblad* op 15 februari 1997 luidkeels vindt dat de 'Inrichting van Nederland schreeuwt om politieke visie'. En op het Doors of Perception-congres in november van vorig jaar wordt de schreeuw om traagheid zelf een grotesk mediagebeuren, inclusief de projectie van elkaar snel opvolgende sprekers op levensgrote videoschermen. Voor wie het zou zijn ontgaan: 'By design or not, we now live in a world dominated by speed (...) Speed defines our products, our environments, our way of life, and our imagination' (programma Doors of Perception 4). Supersonische vliegtuigen, supersnelle treinen, het *world wide web*, teleshopping, telewerken, teledemocratie. Er is geen ontkomen meer aan: sinds de vezelkabel tot in het bed is doorgedrongen is de ruimte, *the last frontier*, overwonnen. Zelfs in mijn boerderij net buiten Maastricht wordt de slaapkamer onherroepelijk een plaats van gemeenschap met de hele wereld: een plek van vervoering voorbij de grenzen van het lokale dorp, richting *Global Village*.

Mobiliteit is in. Maar wat deze term in al de discussies pro en contra precies betekent, is minder duidelijk. In het debat over vervoer heeft men het vooral over fysieke verplaatsing door de geografische ruimte via trein, auto, vliegtuig. Maar in de communicatiewereld gaat het om de snelheid waarmee machines – drukpersen, radio's, tv's, computers – informatie verspreiden zonder zelf van hun plaats te komen. Beweging betreft hier de productie van een aantal beelden of bewerkingen per tijdseenheid.

Daarnaast verwijst het begrip 'mobiliteit' vaak ook naar maatschappelijke veranderingen. We spreken dan van 'sociale mobiliteit', volgens de Winkler Prins: '[D]e beweging van personen of groepen in de sociale ruimte, d.i. tussen onderscheiden sociale posities. Hoewel horizontale mobiliteit (verandering van sociale positie op gelijk niveau) veel voorkomt, ligt als object van onderzoek de nadruk op verticale

sociale mobiliteit (voorbeelden: beroepswisseling, promotie, emancipatie).’ Als emancipatie van minderheden echter tot het begrip ‘mobiliteit’ kan worden gerekend, dan hebben we nog een hele weg af te leggen; over de jaren bekeken gaan bepaalde maatschappelijke ontwikkelingen heel langzaam, en zeker niet altijd vooruit. De verticale mobiliteit van vrouwen in het bedrijfsleven en op de universiteit bijvoorbeeld lijkt in vele opzichten wel gestagneerd.

In nog andere gevallen wordt mobiliteit figuurlijk geïnterpreteerd in de zin van ‘beweeglijkheid, vlugheid’. Een mobiel iemand is iemand die gemakkelijk overgaat van het ene op het andere, of die gemakkelijk vatbaar is voor indrukken. Tegelijk heeft ‘mobiel’ volgens Van Dale ook een militaire betekenis: gevechtsklaar, marsvaardig. Vandaar ook de term ‘mobiliseren’, een leger op voet van oorlog brengen. Deze associatie tussen mobiliteit, mobilisatie en geweld staat trouwens centraal in de essays van de Franse filosoof Paul Virilio, over wie straks meer.

Hoe ‘mobiliteit’ in het openbare debat ook wordt ingevuld, meestal krijgt het een positieve waardering mee. In een brochure van de Europese Unie over ‘Vervoer in de jaren negentig’ lees ik dat mobiliteit – het vrije verkeer van goederen en van personen – het basisbeginsel van de Europese Gemeenschap is. (Het logo van de EU is dan ook ‘Europa in beweging’). En in een studie over de ‘Sustainable city’ (1995) uitgevoerd door de European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, staat de volgende definitie:

‘Mobility is a characteristic of people, of social categories, and of the society in general. It expresses the already completed movement as well as the potential movement, the capacity of these persons to move either by themselves or collectively’(18).

Volgens deze studie is de ‘potential movement’ van de bewegende Europese burger in gevaar door de steeds toenemende auto-mobiliteit. Files, uitlaatgassen en agressie in het verkeer zorgen ervoor dat we de stad niet meer in kunnen zonder tijdverlies en zonder ons leven te riskeren. De kans is daarom reëel, aldus de schrijvers van het rapport, dat we in de nabije toekomst steeds minder de stad in zullen gaan (laat staan rijden). De auto-mobiliteit dwingt ons tot immobiliteit. We zullen vaker thuisblijven en zo het gemeenschapsleven – de basis van de democratie – in gevaar brengen. Met andere woorden, terwijl hun collega’s uit de commissie verkeer het vracht- en individuele vervoer willen stimuleren, pleit deze club voor alternatief openbaar vervoer en voor een betere bereikbaarheid van de stad via milieuvriendelijke manieren van stadsplanning. Hoe beide commissies in hun invulling van het begrip ‘mobiliteit’ ook mogen verschillen, allebei zien ze mobiliteit als het basisrecht, zelfs het wezen, van de mensheid. Of beter, van de Europese mens.

Aangezien mobiliteit in deze optiek behoort tot het wezen van de mens en van de sociale gemeenschap, de Europese Gemeenschap in het bijzonder, heeft iedere Europeaan recht op beweging. Hiermee komen we uit op de eerste vrijheid van de mens, namelijk de bewegingsvrijheid: het *habeas corpus*, sinds de Verlichting de fysieke basis van de menselijke autonomie (Oosterling, 72). De vrijheid om te bewegen in de ruimte van het eigen lichaam ‘dat, laten we het niet vergeten, ons allereerste voortbewegingsmiddel is’ (Virilio, 72). Maar ook de vrijheid om via de spierbeweging in

het lijf, *met* het lijf op stap te gaan, en de wereld te verkennen via onze zintuigen. Accumulatie van kennis, informatie (en geld) is gebaseerd op deze imperatief van de verplaatsing. Wie snel reist om de wereld te verkennen, doet veel kennis (en rijkdom) op. En kennis is macht.

Mobiliteit is in de publieke discussie dus vooral een positief-geladen term. De mobiele mens is een vrijevochten mens. Hij is modern, dol op techniek en verdient ook genoeg om al zijn auto's en computers te bekostigen. Hij heeft een drukke baan en dus weinig tijd. Hij gaat steeds vooruit. Daarmee distantieert hij zich van diegene die ter plaatse trappelt: de voetganger of 'zwakke' weggebruiker die geen auto kan of wil betalen; de werkloze die geen computer nodig heeft; de thuiswerkende vrouwen voor wie de publieke ruimte quasi-onbereikbaar is omdat hun echtgenoot de auto heeft en het openbaar vervoer na de spitsuren drastisch afneemt.³

'Mobiliteit' is dan wel een onduidelijke term; hij creëert hardnekkige verschillen. De 'mobiele' mens onderscheidt zich van de passieve of achterlijke mens. Het superioriteitsgevoel is navenant: de automobilist stopt zelden voor een voetganger; de grote BMW rijdt het kleine Fiatje van de baan; de telewerker lacht om de automobilist die nog geheel ouderwets in de file staat. Hoe we ook mogen beweren dat dankzij de industriële en elektronische revolutie alle grenzen in tijd en ruimte zijn verdwenen, mobiliteit genereert steeds nieuwe grenzen, niet alleen ruimtelijk maar ook sociaal. Aangezien bedrijven zich nu overal kunnen vestigen, zijn grote steden bijvoorbeeld verweekeld in een enorme competitie. Elke stad wil een beeld van aantrekkelijkheid verkopen. Zo ook Calcutta, waar onlangs is beslist dat de rickshaws, het transport van de armen, uit het straatbeeld moeten verdwijnen.

Verlichting via snelheid

Met de Franse architect en filosoof van de mobiliteit, Paul Virilio, kan men stellen dat snelheid altijd leidt tot macht over anderen. Wie snel is wint. Dat is zo in de sport; in de oorlog (denk aan de vlugge kruisraketten in de Golfoorlog); in de journalistiek (we willen het nieuws heet van de naald); en in de economie (tijd is geld). De mobiliteit van de hedendaagse burger is gericht op eigenbelang en zelfbepaling. Zijn beweging is die van de zelfbetrokkenheid. Henk Oosterling spreekt in dit verband van de zelfbeweging van een Aristoteliaanse, autonome 'onbewogen beweger' (73). De mobiele burger verlaat zijn woonplaats slechts voor een korte tijd, en dan enkel om zo snel mogelijk naar zichzelf terug te keren. Vandaar het verschil, denk ik, tussen een mobiele mens en een migrant. Mobiliteit wordt meestal niet met migratie geassocieerd omdat de verhuizing van de migrant niet als een daad van vrijheid en zelfbepaling kan worden gezien. De reis van de migrant is meestal ongewild. Hij is op de vlucht. Bovendien keert hij zelden terug. Hij is niet mobiel, maar permanent ontheemd.

In *Het horizon-negatief* van Paul Virilio wordt de geschiedenis van de mobiele mens (*in casu* de man) opgevat als zijnde gedreven door een economie van het geweld: het begon allemaal met de verovering en domesticatie van dieren (tijdens de jachtcultuur), later van vrouwen (met de overgang naar het agrarische tijdperk), en ten slotte van andere mannen. Het gebruik van rijdieren en de uitvinding van tech-

nologische transportmiddelen beschouwt Virilio als de verfijning en de verlenging (in tijd en ruimte) van deze jacht op de andere. Snelheid en geweld vormen de basiselementen van iedere heerschappij. Parallel aan de ontwikkeling van het transport loopt de aanlevering van munitie: snelheid is productie van destructie.

Wat trein, auto, vliegtuig en telematica gemeen hebben, is dat ze de beweging van het lichaam via techniek en wetenschap willen verlengen en versnellen, tot het lichaam zelf van zijn zwaartekracht (de weerstand van de materie) wordt ontdaan, en letterlijk en figuurlijk 'vrij' wordt. In de snelle beweging wordt de materie vrij, licht, vluchtig als een beeld:

'Er mag dan een raam zitten in de opening van de autocabine, toch is het niet maar een soort kijkgat, het is een toneel waarop de tekens van de doorreide plaatsen te keer gaan terwijl de versnellingsbak de decorwisselingen ensceneert. Wat er allemaal langskomt wordt nog eens extra versneld door het kader van de voorruit dat het gezichtsveld van de passagiers inperkt en daardoor een versnelling bovenop die van het voertuig veroorzaakt (...). In werkelijkheid is de bestuurdersstoel in een auto louter een *landschapssimulator*' (Virilio, 134).

In de snelheid 'licht' de materie op tot een beeld. Verlichting via snelheid is volgens Virilio de wensdroom van de westerse moderne mens die daarbij steeds meer het stuur van die beweging in eigen handen wil nemen. Mobiliteit wordt in de tweede helft van de twintigste eeuw vooral auto-mobiliteit: de op zichzelf betrokken passagier die zich op weg begeeft, maar in feite nooit het comfort van de huissetel verlaat. Achter het dashboard is het warm en knus, zachte muziek speelt op de achtergrond, het zonlicht valt binnen, en vooral, we hebben het roer in eigen handen. De automobiele mens zet zichzelf, inclusief zijn gezin, in beweging en komt zo steeds dichterbij zichzelf. Hij reist duizenden kilometers, aldus Virilio, maar verlaat zijn omgeving schijnbaar nooit:

'Het meesterschap over de dromoscopische projectie garandeert dat de reis veilig verloopt, ofwel dat de reizigers onbeweeglijk blijven zitten in het comfort van de verplaatsing, op straffe van de dood, aan de inzittenden mag nooit de harde waarheid onthuld worden over de toestand waarin ze zich feitelijk bevinden' (134).

Dezelfde paradox herkent hij in de telematica: virtueel is de computergebruiker aan de andere kant van de wereld, in realiteit zit hij gekluisterd achter zijn scherm, en zet hij geen voet meer buiten.

Verlichting van het lichaam door snelheid gaat, zoals gezegd, gepaard met de verdwijning van het driedimensionale lichaam in een tweedimensionaal beeld. Noodzakelijk eindpunt van deze steeds snellere verlichtingsbeweging is volgens Virilio de dood:

'Het comfort van de inzittenden is gegarandeerd zolang de dromoscopische simulatie voortduurt, als die gewelddadig beëindigd wordt in een telescopische botsing, dan zullen de kijkers-reizigers onmiddellijk, net als Alice, door de spiegel van de voorruit worden weggeslingerd' (135).

Een soortgelijke apocalyptische afloop wordt voorspeld in *Eurotaoïsme* van de Duitse filosoof Peter Sloterdijk, die ons daarmee eens te meer een cynische analyse aanreikt van het moderne maakbaarheidsideaal: het geloof van de westerse moderne mens dat alleen datgene in beweging is wat hij zelf in gang heeft gebracht. De dramatische finaliteit van zo'n naïef geloof in eigen kunnen ziet Sloterdijk als volgt:

'De oude alliantie van licht en waarheid – het fotologisch pact van de occidentale rationaliteit – is verbroken sinds wij het licht-brengende als het dood-brengende kunnen inschakelen. De kernwapens maken ook filosofisch geschiedenis. In fotologisch opzicht voltrekt waarheid zich als onthullingsgebeuren in drie fasen: ze gaat van de natuurlijke of kunstmatige belichting van compacte lichamen die door hun autarkische reflectie zichtbaar worden, via de actieve en invasieve lichaamsdoorschijning, tot de uiteindelijke omzetting van lichamen in licht. (...) Als verlichting op zichzelf een dramatische finaliteit heeft, dan bestaat zij erin het aanvankelijke verschil tussen licht en materie zoals dat bij eenvoudige belichting optreedt, in een terminale verlichting van de materie teniet te doen' (99-100).

Het verlichtingsdenken bereikt haar doel – verlichting van de materie – op het moment dat deze materie geheel wordt verlicht in de catastrofe van een nucleaire ontploffing.

Met wat hij een 'kritiek van de politieke kinetiek' noemt, gaat Sloterdijk op zoek naar een alternatief voor de catastrofe door, met Heidegger, datgene te denken wat in het moderne tijdperk ongedacht is gebleven: de ongecontroleerde beweging – het energetische buiten – inherent aan het moderne project dat precies aan zijn realisering van wat nog komen móet (de basis van het vooruitgangsideaal) ten onder gaat. In de zelfverwerkelijking van de moderne mens wordt een impuls tot beweging (handeling) gegeven die leidt tot een uitbreiding, niet alleen van de bestaande beweging maar ook van het bewegingsvermogen van de mens zelf. Het resultaat van deze zelfintensiverende *Mobilmachung* is een beweging naar nog meer beweging die niet meer te stoppen is omdat iedere poging daartoe een nieuwe handeling, en dus een nieuwe beweging, genereert. Het resultaat van deze ongecontroleerde zelfverwerkelijking is een steeds luider klinkende imperatief om onszelf in het handelen te realiseren. De inspanning die de moderne mens, de mens van de toekomst, onophoudelijk moet leveren om 'er' te zijn, zet een beweging in gang die hem (die 'er' nog niet is) volledig ontsnapt. De moderne tijd die zo aan zichzelf is overgeleverd, stevent volgens Sloterdijk af op een apocalyps dan wel op een absolute passiviteit (Gelassenheit) die, indien goed begrepen, de aanzet vormt tot een vruchtbare kritiek op de gehele westerse mobilisatie. Die passiviteit verschilt van zowel de theologische contemplatie als de metafysische transcendentie. In tegenstelling tot zulke vormen van vlucht uit de werkelijkheid, gaat het Sloterdijk om de onvoorziene rust *in* de moderne beweging zelf. Wat hij voor ogen heeft, is een moment van Heideggeriaanse gelatenheid te midden van de onherroepelijkheid van de beweging.

Hoe Sloterdijk ook beweert dat zijn concept van kritische immobiliteit niet dat

van de transcendentie of de abstracte contemplatie is, het blijft de vraag of hij in zijn barok gemijmer over de eindigheid van de natuur – naar eigen zeggen geïnspireerd door de broeierige hitte ergens in een dorp in de Provence – veel meer biedt dan een inleiding tot mystieke ecologie. Sloterdijk deelt met Virilio het geloof dat de mens in zijn hang naar vooruitgang de ‘rust’ van de natuur uit het oog is verloren – een absolute passiviteit die nochtans aan de basis ligt van het menselijke doen en laten. Zolang deze immobiliteit in het hart van het moderne project niet wordt (h)erkend, neemt de zelfvervreemding toe tot het radicale Andere (van de beweging) het van de moderne mens overneemt en hij ten onder gaat aan een algehele catastrofe. Vreemd van zijn eigen lichaam, en gedoemd zichzelf voorbij te hollen, verliest de mens iedere controle over de beweging die hij zelf op gang heeft gebracht. Het gevolg is ‘absolute sociale deregulatie’, een permanente ‘staat van paraatheid’ (Virilio, 87), ‘het verdwijnen der dingen in de lichtstorm’ (Sloterdijk, 100) van de nucleaire catastrofe.

De relativiteit van de beweging

Zowel Virilio als Sloterdijk leveren in hun reflecties op de westerse mobiliteit een interessant en welkom tegenwicht voor de naïeve euforie die vooral in hedendaagse debatten over de mogelijkheden van de nieuwe media steeds luider weerklinkt. Maar hun kritiek is niet onproblematisch. Ten eerste blijft hun analyse van de stuurloze beweging gevangen in een teleologisch denkpatroon. De paradox van hun visie is dat ze enerzijds beweren dat de beweging stuurloos is geworden, terwijl ze anderzijds het eindpunt van die stuurloze beweging met veel zekerheid menen te kunnen voorspellen: aan het eind ligt de immobiliteit van de dood, de lichtflits van de apocalyps. En er is meer aan de hand. Beide filosofen blijven in hun analyse van de ‘doodstrijd’ van de mens heel abstract. Ze hebben weinig oog voor de verschillende vormen van mobiliteit die ons zoal bewegen. Uiteindelijk blijven ze in hun denken zelf gevangen in de gegeneraliseerde mobiliteit die ze aanklagen. Dat blijkt bijvoorbeeld ook duidelijk uit het feit dat ze vertrekken van het *gegeven* dat we allemaal onvermijdelijk in een steeds snellere beweging worden meegesleurd. Door mobiliteit op deze manier te vooronderstellen en te generaliseren, bevestigen ze in eerste instantie de fixatie op mobiliteit die ze in tweede instantie aanklagen.

Ten tweede verliezen ze in hun abstracte benadering de verschillen uit het oog: verschillen die, in het geval van Sloterdijk, zouden kunnen aantonen dat mobiliteit in het hedendaagse Japan op een totaal andere manier wordt beleefd dan in Europa. Er zit altijd verandering in de beweging, en die wordt zowel door Virilio als door Sloterdijk uiteindelijk miskend. Hun benadering kan daarom totalistisch worden genoemd. Wat Sloterdijk betreft, even eurocentrisch als de cultuur die hij bekritiseert.

Ten slotte het laatste en belangrijkste punt van kritiek: beiden bevestigen de oppositie mobiliteit versus immobiliteit die aan de basis ligt van onze moderne cultuur, en het mobiliteitsdenken in het bijzonder. Mobiliteit staat tegenover immobiliteit, passiviteit, volgens hen uiteindelijk de dood. Het enige verschil is dat Sloterdijk en Virilio de waardering omkeren: in maatschappelijke debatten is mobiliteit

doorgaans de positieve term, voor deze filosofen is ze de negatieve. De westerse mens doet zichzelf in de beweging geweld aan omdat hij in wezen ook onbewogen is en leeft in de nabijheid van zijn omgeving, wat Virilio onomwonden associeert met de noodzakelijkheid van buurtgemeenschappen en een territoriale politiek (261).

De vraag die ik hierbij wil stellen luidt: bestaat er een alternatieve benadering van het fenomeen mobiliteit die noch vervalt in naïef optimisme, noch in doemdenkerij? Een benadering die bovendien ontsnapt aan de onvruchtbare oppositie mobiliteit versus immobiliteit, die zowel de Europese Unie, Bill Gates als Sloterdijk hanteren? Het antwoord ligt in contextualisering en in een reflectie op de culturele grenzen van de beweging. Mobiliteit is een relatief begrip en moet als zodanig worden bestudeerd. De beweging heeft haar grenzen, en die liggen niet in de voortdurende versnelling van een autonome en geabsoluteerde beweging zoals bij Virilio en Sloterdijk, maar in het feit dat de beweging plaatsgrijpt binnen een sociaal-culturele context die echter in die beweging een verandering ondergaat. De beweging door tijd en ruimte vindt plaats binnen sociale processen, maar genereert ook nieuwe processen die op hun beurt de beweging veranderen. Eenvoudig gezegd: willen we de verandering eigen aan de beweging zichtbaar maken, dan moeten we onze aandacht richten op de culturele context waarbinnen de beweging is gesitueerd, zij het dat dit een context is die in de beweging al verandert. De verandering eigen aan de beweging is niet alleen maar dat ze steeds sneller gaat in een abstracte tijd en ruimte, maar dat ze steeds nieuwe specifieke contexten genereert die maken dat de beweging totaal van karakter verandert.

David Harvey heeft in *The condition of postmodernity* zo'n sociologische studie van het globaliseringsproces ondernomen. Zijn marxistische benadering heeft vooral aandacht voor de vraag: waar zit het kapitaal in deze veranderingsprocessen? Een culturele benadering van mobiliteit impliceert echter nog veel meer, of veel minder, dan de vraag naar wisselende economische machtsverhoudingen. Wat er in de culturele benadering van de beweging zichtbaar wordt, zijn de culturele grenzen van mobiliteit, en van ons westers perspectief op mobiliteit. Dit wordt zichtbaar aan de hand van een concreet voorbeeld uit de negentiende eeuw, een eeuw waarin het vooruitgangdenken in een versnelling kwam en Europa de hele wereld koloniseerde. Plaats van gebeuren: het India van Rudyard Kipling.³

Performatieve beweging als vorm van kritiek

Vanaf de zeventiende eeuw waren grote delen van India in handen gekomen van de East India Company, een Britse onderneming die oorspronkelijk bedrijven neerzette in India (en andere koloniale gebieden), die geleidelijk in bezit kwam van hele gebieden, steden als Calcutta oprichtte, steeds meer behoefte had aan gouvernementele structuren, en uiteindelijk uitgroeide tot de politiek-economische vertegenwoordiger van Groot-Brittannië. Dit bewind van militaire en economische uitbuiting eindigde in de bloedige opstand van 1857, waarbij duizenden Indiase soldaten uit het Britse leger in opstand kwamen tegen hun gezagvoerders. Het was de eerste ernstige confrontatie tussen de Engelsen en de Indiërs die de overheersers deed beseffen dat ze beter greep moesten krijgen op hun onderdanen door meer op lokaal

niveau te 'integreren'. Officieel kwam India nu in handen van de Britse troon. Die verschuiving van macht bracht een administratiemolen op gang en een investering op alle niveaus waardoor de Britten 'dichter' bij de inheemse bevolking kwamen te staan.

Een van de middelen tot 'infiltratie' was het spoorwegnet, dat ervoor moest zorgen dat de uitwisseling van goederen vlotter verliep. Al gauw werd India Englands belangrijkste handelspartner en afzetgebied. Een andere reden voor de aanleg van het spoor in India was dat duizenden ambtenaren en militairen in een minimum van tijd de uithoeken van het Britse rijk moesten kunnen bereiken. Aangezien het koloniale verzet tegen het Britse gezag toenam, was het noodzakelijk dat dit uitgestrekte en dichtbevolkte gebied met behulp van spoorwegen onder de duim werd houden. In 1853 werden de eerste trajecten in gebruik genomen (zie Rehbein). In 1923 was het Indiase spoornet met een lengte van meer dan 60.000 kilometer de op één na grootste van de wereld (na de Verenigde Staten) en in Azië de nummer één.

Het in gebruik nemen van de spoorweg leidde tot een algehele mobilisatie van de bevolking. Mensen begonnen vrijwillig te reizen. Maar even vaak werden ze gedwongen om te verhuizen door de Britten die hoopten via een geografische herverdeling beter greep te krijgen op de enorme versplintering van de Indiase bevolking. Zo werden moslims bij elkaar gebracht in het oosten van de provincie Bengalen, terwijl hindoes moesten verhuizen naar het westen van de provincie (Moorhouse, 160). Met deze geografische opdeling brachten de Britten echter een beweging op gang die ze nooit hadden voorzien. Het gevolg was niet zozeer een betere controle over de kolonie, maar integendeel een toenemende spanning tussen de moslims en de hindoes die steeds meer tegenover elkaar kwamen te staan, wat uiteindelijk bij de onafhankelijkheid van India (1947) leidde tot een bloedige burgeroorlog, en de afscheiding van Pakistan.

De trein bracht nog een andere evolutie op gang, alweer met onvoorziene gevolgen maar deze keer vooral voor de Britten zelf. De Britten weigerden namelijk hun indeling in eerste, tweede en derde treinklasse aan te passen aan het Indiase kastensysteem. Er waren binnen de hindoe-bevolking alleen al meer dan tweeduizend kasten binnen een complex systeem van verdeeldheid gebaseerd op beroep, woonplaats en afkomst. De Britten wilden met hun economische opdeling in eerste, tweede en derde klasse dit kastensysteem doorbreken omdat het de economie te veel verlamde. De Britse norm was geld, niet afkomst, noch religie. Kon men het eersteklaskaartje betalen of niet? Nu liep die economische opdeling, allicht onverwacht, parallel aan een nationalistische verdeeldheid want in de eerste en tweede klasse zaten de Britten zelf, en de rijke Indiërs die met succes in het Britse kolonisatiesysteem waren geïnfiltreerd. Eerste en tweede klasse waren als het ware pro-Brits. In de derde klasse zaten zij die geen geld hadden: de grote massa dus, boeren, arbeiders, koelies, maar ook priesters en intellectuelen. Hier in die derde klasse zaten mensen bij elkaar die volgens de Indiase structuren niet bij elkaar hoorden (een terugkerend thema in Kiplings *Kim*). De trein werd voor dit deel van de Indiase bevolking het symbool van de Britse (her)verdeel- en heerspolitiek. Uit het Britse systeem van economische divisie, geïmporteerd vanuit het Westen, groeide – en dit had niemand voorzien – een uitgesproken anti-Brits gevoel, wat samen met nog vele andere factoren (waaronder

de twee wereldoorlogen), zou leiden tot een groeiend nationalistisch verzet, en uiteindelijk tot de dekolonisatie.

Waar gaat het hier nu om? De fysieke mobilisatie op gang gebracht in India door de aanleg van de trein brengt een sociale mobilisatie met zich mee, die op haar beurt de functie van de trein volledig verandert. De trein die geleidelijk aan geheel India doorkruist met de bedoeling het land bestuurbaar te maken, wordt het symbool van een cultuur waartegen de Indiërs zich in toenemende mate verzetten. De controle genereert een tegenbeweging. In de overdracht (transportatie) van het Britse reïnsysteem naar India komt het Europese mobiliteitsdenken in een specifieke context die echter met de inplanting van de trein mee verandert (de bevolking wordt herverdeeld op economische gronden). Hierdoor komt de trein in een beweging die niet meer te vatten is in termen van westerse vooruitgang en overheersing. Er ontstaat een surplus van beweging die evenmin als immobiliteit kan worden omschreven. Wat hier zichtbaar wordt is niet de apocalyps van de stuurloze beweging, noch de Provençaalse gelatenheid van Sloterdijk, maar de performatieve beweging als mogelijkheid tot kritiek op het westerse mobiliteitsbegrip. De Indiërs eigenen zich de Britse mobiliteit toe, veranderen haar, en maken haar tot een 'plaats' van kritiek. Zo worden in de expansie van het Britse treinvervoer de culturele grenzen van de mobiliteit duidelijk.

Conclusie

Mobiliteit is een cultureel fenomeen dat steeds aan verandering onderhevig is. Die verandering kun je enkel zichtbaar maken door de beweging lokaal te bekijken, binnen een specifieke sociale context-in-beweging. Interessant is niet zozeer de vraag: hoe verhoudt mobiliteit zich ten opzichte van immobiliteit? Maar: hoe wordt mobiliteit in een bepaalde context gedefinieerd? Hoe wordt ze in de praktijk tot stand gebracht? Door wie? Hoe verandert de op gang gebrachte beweging de oorspronkelijke context, en hoe verandert daardoor de beweging in functie? Kortom, hoe genereert de beweging de ruimte waarbinnen ze zich – kritisch – positioneert? Bij Virilio en Sloterdijk blijven mobiliteit en snelheid universele fenomenen – overal en op iedereen toepasbaar zonder noemenswaardig verschil. Het enige onderscheid dat zij herkennen is de versnelling. Door mobiliteit echter te veralgemenen als versnelling ontnemen zij haar beweeglijkheid. Mobiliteit wordt bij deze filosofen immobiel, een versteende metafoor voor de dood.

Noten

1. Dit artikel is een bewerking van mijn inleiding tot de workshop over 'Mobiliteit. De cultuur van verplaatsing' georganiseerd door de Onderzoekschool Wetenschap, Technologie en Moderne Cultuur aan de Faculteit der Cultuurwetenschappen, Universiteit Maastricht, op 13 december 1996.

2. Zie *Les femmes et la ville. Logements, services et environnement urbain*. Parijs, Organisation de coopération et de développement économiques, 1995.

3. Deze case-study is het product van een vooronderzoek over Rudyard Kipling, meer bepaald over zijn roman *Kim* (1901), een *Bildungsroman* over een Brits-Ierse jongen die met een Tibetaanse

priester een tocht onderneemt door India en tijdens zijn vele treinreizen een complexe culturele ontwikkeling doormaakt.

Literatuur

- Ciuffini, F.M. (red.) (1995) *Perceive, conceive, achieve the sustainable city. A European tetralogy. Part 3: Transport and public spaces: The connective tissue of the sustainable city.* Dublin, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.
- Harvey, D. (1990) *The condition of postmodernity. An enquiry into the origins of cultural change.* Cambridge, Blackwell.
- Moorhouse, G. (1984), *India Britannica.* Londen, Paladin Books.
- Oosterling, H. (1994) De huivering voor de materie. De paradox van de bodycultuur. In: Goedegebuure, J. (red.) *Het verdeelde lichaam. Ervaring en verbeelding van lichamelijkeheid in een gefragmenteerde cultuur.* Baarn, Gooi en Sticht.
- Rehbein, E. (1990) *De wereld van de spoorwegen van de wereld.* Vert. Jan Smit. Alphen a/d Rijn, Atrium.
- Sloterdijk, P. (1991) *Euvotaoïsme. Over de kritiek van de politieke kinetiek.* Vert. W. Hansen. Amsterdam, Arbeiderspers.
- Paul Virilio (1989) *Het horizon-negatief. Essay over dromoscopie.* Vert. Arjen Mulder en Patrice Riemens. Amsterdam, Duizend & Een.

KENNIS EN METHODE

Tijdschrift voor empirische filosofie

Jaargang XXI, 1997-3

Mobiliteit: De cultuur van verplaatsing

Ginette Verstraete, Inleiding: Mobiliteit in context

Peter Peters, Reistijd in de dagen van Thomas Cook:

De Co-evolutie van snelheid en temporele precisie in verplaatsingspraktijken

Manuel Stoffers, Versnelling, nervositeit en geschiedenis: Over de betekenis van de eigen tijd voor de Duitse cultuurgeschiedschrijving tussen 1890 en 1930

Hilde Heynen, Van New Babylon naar Babel: Over wonen, reizen en netwerken

Rene Boomkens, Babbelen in het paradijs: Over forensen, mobiliteit en identiteit

Hans Achterhuis, Mobiliteit en schaarste

KENNIS EN METHODE 1997-3 is te bestellen bij

Uitgeverij Boom, Postbus 400, 7940 AK Meppel, tel. 0522-257012

Abonnement f 102,- / f 75,- (studenten, aio's) Losse nummers f 31,-