Jean-Marie Flochas

KAS JŪS – LANDŽIOTOJAS AR LUNATIKAS?

METRO KELEIVIŲ ELGESIO TIPOLOGIJA

Paryžiaus viešojo transporto valdyba (RATP) apsiėmė pardavimų srityje pasiekti tokių pat aukštų rezultatų, kokių jau neabejotinai yra pasiekusi technologijų srityje. Jie norėtų padidinti savo pajamas, kad turėtų pakankamai išteklių tobulinti teikiamas paslaugas. Argi teikti paslaugas nėra pagrindinis jų tikslas? Kad galėtų tai padaryti, jie turi pradėti keleivius vertinti ne kaip naudotojus, bet kaip klientus ir pasiryžti juos paversti nuolatiniais, o tuo pat metu dar pasistengti pritraukti ir naujų.

Jie taip pat turi įsisąmoninti, kad priemiesčio traukinių (RER) ir metro stočių darbuotojai dažniausiai nepatenka į keleivių pasakojimus apie keliones šiuo transportu, o be to, apie pačius keleivius nedaug kas žinoma, išskyrus tai, kad kiekvienas jų „pagal apibrėžimą“ yra tas, kuris patiria kokį nors maršrutą. Ne šiaip įveikia maršrutą, bet jį patiria. Kaip keleivis patiria savo maršrutą? Kokiais būdais galima patirti maršrutą? Kiekvienas RATP darbuotojas ir už plėtrą atsakingas vadovas puikiai žino, kad egzistuoja skirtingi klientų elgesio tipai.

Šie klausimai tampa dar aktualesni turint omenyje, kad maršruto metu komerciniai santykiai gali arba užsimegzti, arba ne. Šitai galioja ir yra ne mažiau svarbu taip pat geležinkelių (SNCF) bei kito transporto bendrovėms, pavyzdžiui, oro linijoms. Todėl RATP prieš dvejus metus paprašė sudaryti stočių darbuotojų ir keleivių galimų susidūrimų sąrašą, o svarbiausia – apibrėžti, kokių vaidmenų iš darbuotojų tikisi skirtingų tipų keleiviai: informacijos, pardavimų, visokiausios kitokios pagalbos. Kur ir kada reikėtų užmegzti kontaktą su skirtingų tipų keleiviais? Čia pristatysime metro ir priemiesčio traukinių (RER) keleivių elgesio tipologiją, sudarytą siekiant atlikti tyrimą, o tada aprašysime, kaip ji galėjo pasitarnauti tolesniems svarstymams ar kitoms tyrimų kryptims.

Pirmoji užduotis buvo atidžiai stebėti ir detaliai užrašyti skirtingus keleivio trajektorijos etapus – nuo įėjimo į metro stotį iki išėjimo. Tai darėme ne analizuodami keleivių pasakojimus apie jų maršrutus, bet jų veiksmus ir gestus judant iš vienos vietos į kitą, o interviu su keleiviais atlikome žymiai vėliau[[1]](#footnote-1). Kitaip tariant, pabandėme visų pirma ir visiškai atskirai suformuluoti maršruto diskursą – maršrutą *kaip* diskursą – ir tik po to pradėti rinkti diskursus *apie* maršrutą. Šiedu diskursai skiriasi vienas nuo kito taip pat kaip kūrinys ir rašytojo ar menininko pateikiama jo interpretacija. Lygiai kaip galima teigi, kad autorius visada yra ne daugiau nei pirmasis savo teksto skaitytojas, taip galima manyti, kad ir keleivis tyrėjui pateikia tik vieną versiją – tik vieną savojo maršruto perrašymą. Ši perskyra nėra „natūrali“, „prigimtinė“ – jei įprotį laikysime antrąja prigimtimi. Kam gi neteko mokykloje girdėti literatūros mokytojo, šimtąjį kartą kamantinėjančio moksleivius apie teksto reikšmę: „ką gi autorius norėjo pasakyti?“, ir taip painiojančio reikšmę su apgalvotai komunikuojama prasme. Nepaisant to, kad taip vengiama tiesiogiai, asmeniškai prisiliesti prie teksto realybės, pasislėpti už kritikos aparato, tyčia ar per naivumą patenkama į akligatvį: nėra jokios priežasties neklausti, „ką autorius norėjo pasakyti“, jeigu jis pasakė, ką norėjo pasakyti... Jeigu šio klausimo nekeliame, tai tik todėl, kad laikome meno kūrinį (arba norime, kad jis būtų laikomas) tauriu ir iš prigimties kompleksišku, o klausimą keliame tada, kai pokalbis su autoriumi, jo parašytas laiškas, ištrauka iš jo dienoraščio būna paprasti, lengvai suprantami, tiesioginiai, kai jie nekelia (arba kelia mažiau) problemų. Tai, ką rašėme apie santykį tarp teksto ir kalbėjimo apie tekstą, galima taikyti ir santykiui tarp plakato, pranešimo spaudai, filmo ir jiems reklamuoti parinktos komunikacijos strategijos. Tačiau grįžkime prie keleivio maršruto kaip teksto, kurį reikia sudaryti ir išanalizuoti.

*Maršrutas kaip tekstas*

Kodėl maršrutą galima vertinti kaip tekstą ir priskirti semiotinei analizei? Visų pirma todėl, kad maršrutas, kaip ir bet kuris tekstas, turi pabaigą, kuri jį padaro daugiau mažiau autonomiška visuma ir suteikia galimybę ją struktūriškai organizuoti. Bet koks keleivio atliktas maršrutas turi aptvarą – išėjimą, kuris implikuoja jam simetrišką įėjimą. Yra ir kita priežastis: maršrutas kaip tekstas gali būti padalytas į segmentus, t. y. padalytas į tam tikrą skaičių vienetų, etapų ar „momentų“, vienas su kitu susisiejančių pagal tam tikras taisykles. Šie vienetai nebūtinai sutampa su kaip nors pažymėtomis ir pavadintomis erdvėmis (požeminėmis perėjomis, salėmis, peronais, vagonais...). Kaip matysime, tie vienetai, fiksuojami sekant keleivius, yra atpažįstami pagal vienokią ar kitokią sekvenciją ar makrosekvenciją – elgesio sekvenciją (judantis/nejudantis, stovintis / sėdintis, pagreitėjęs / sulėtėjęs) arba prokseminę sekvenciją (atvirumas kitiems / užsisklendimas savyje, nutolimas / artimumas, frontalus ar šoninis susitikimas). Tie sekvencijų vienetai, t. y. *sintagmos* gali iš naujo perdalinti įprastas vietas arba, priešingai, sugrupuoti skirtingas erdves į vieną. Trečioji priežastis: kaip ir tekstas, maršrutas turi kryptį; dėl to jį galima laikyti tikslinga seka. Judėjimo metro ir priemiesčio traukiniuose stebėjimas rodo, kad maršrutai suponuoja stipresnį ar silpnesnį susitelkimą į užbaigimą. Perfrazuojant Eugène’ą Carrière’ą, teigusį, kad paveikslas yra logiškas šviesos išplėtojimas, galėtume sakyti, kad maršrutas yra logiškas žingsnio išplėtojimas. Bet kuris užbaigtas maršrutas gali būti suskaidytas į tam tikrą skaičių viena kitą presuponuojančių sekvencijų. Todėl maršruto ritmą kuria kryptinga jo prigimtis. Pagaliau, svarbiausia: maršrutą suvokti kaip tekstą – tai postuluoti kad jis yra reiškiantis. Maršrutas nėra nepagrįstų judesių ir sustojimų seka, nėra vien tik gestikuliacija. Nuspręsti semiotiškai analizuoti keleivių maršrutus – tai postuluoti, kad jie turi prasmę, net jei kol kas nežinome, kaip ją artikuliuoti ir kaip iš jos sukonstruoti reikšmę.

Sekamų maršrutų užrašai buvo daromi ranka pieštuku. Po pirmųjų bandymų pasižymėti informaciją apie maršrutus, „sekliai“ gavo lapą, kuriame visi vienodai ir kaip įmanoma trumpiau bei tiksliau turėjo pažymėti judėjimo modalumus (keleivio kūno įsirašymą į erdvę), vietos bei krypties nustatymo modalumus (topografijos valdymo laipsnį), santykį su aplinka (pastabumą erdvėms, kuriose judama, santykį su kitais) ir, galiausiai, dėmesio (ne)kreipimą į RATP darbuotojus. Savaime suprantama, turėjo būti pažymėti visi incidentai ar įvykiai, susiję tiek su darbuotojais, tiek su keleiviais, taip pat ir visais kitais žmonėmis, su kuriais susiduriama kelionės metu.

Semiotinę analizę išmanančių psichosociologų komanda sekė trijų tipų maršrutus: tiesioginius metro ar RERʼo maršrutus, maršrutus su persėdimais (nekeičiant transporto tipo) ir maršrutus, kurių metu reikėjo persėsti į kito tipo transportą (iš RERʼo traukinio į metro ar iš metro į traukinį). Pirmiausia buvo sistemingai nustatyti maršrutai, tada jie padalyti pagal keletą linijiniu būdu schemoje išsidėsčiusių erdvių ir susieti su veiksmų programomis, pavyzdžiui, tomis, kurios sudaro minimalų keleivio naratyvinį taką[[2]](#footnote-2).

ĮEITI įėjimas

PAŽYMĖTI bilietų kasos

NUEITI Į PERONĄ užkarda

perėjos

ĮLIPTI Į VAGONŲ SĄSTATĄ peronas

vagonų sąstatas

IŠ JO IŠLIPTI peronas

IŠEITI perėjos

išėjimas

Šį erdvinį ir laikinį teksto segmentavimą papildė atlikėjų segmentavimas, t. y. atsižvelgiant į kitų dalyvių atsiradimą ar pasišalinimą.

Galėjome rinktis ir kitokią duomenų rinkimo techniką – pavyzdžiui, vaizdo įrašymą. To nedarėme tiek dėl metodologinių, tiek dėl praktinių priežasčių. Sekliai būtų buvę greitai pastebėti ir neabejotinai paveikę keleivių elgesį. Juolab kad filmavimas nesprendžia klausimo apie neišvengiamą ir būtiną redukavimą atliekant bet kokį rašytinį žymėjimą. Juk rašytinis žymėjimas iš tiesų yra konstravimas – tai relevantiškumo, o kartu ir analizės lygmens pasirinkimas. Kas galėtų paneigti, kad filmavimas jau vien per kadravimą ir lauko gylį kelia įvairiausių problemų. Nebent bandytume apsimesti, kad tai, ką nufilmavome, yra „realybė“. Taigi maršrutai buvo transkribuojami vieną po kito atliekant objektyvavimo veiksmus, kol stebimi reiškiniai galiausiai buvo redukuoti iki gestinių sekvencijų (judesių ir apibendrintų kūno padėčių), kurios ir sudaro raišką ir kurios lape buvo pažymėtos kaip mikropasakojimai:

– įsitraukęs skaito, sėdi nuleista galva;

– eina tiesiai į tam tikrą perono vietą (pagal vėliau numatomus persėdimus);

– sustoja prie atrakcijų (gitaristo);

– eina pasroviui, prisitaiko prie priešais jį einančiųjų ritmo;

– išsitiesia norėdamas pasižiūrėti pro langą (viršžeminėse atkarpose);

– klausosi (muzikos) diskų grotuvu, žvilgsnis klaidžioja;

– klausosi kitų pokalbio;

– prasmunka pro kitus, greitai juda laviruodamas;

– nepadeda (daiktais apsikrovusiam žmogui) prie automatinių vartelių;

– žvalgosi po parduotuvėles, bet nesustoja;

– nekreipia dėmesio (priešingai nei kiti į peroną ateinantys keleiviai) į didžiulį darinį (per visą peroną išklijuoto 4 x 3 dydžio plakatus);

– žvalgosi į sulipančius žmones;

– paspartina žingsnį, kad neįstrigtų (tarp dviejų į priešingas puses einančių žmonių srautų).

Pagal tokius užrašus analizės metu galiausiai reikėjo atpažinti ribotą skaičių mikropasakojimų ir išskirti jų panašumus bei pasikartojimus, vadovaujantis labai semiotiška idėja – kad „už viso to turi slypėti“ kažkokia logika[[3]](#footnote-3).

Kokių atradome panašumų? Pasinėrimas į skaitymą, muzikos klausymasis, mezgimas – tai įsitraukimo į kokią nors veiklą figūros, kurias galima priešinti peizažo stebėjimui važiuojant virš žemės, pokalbių klausymuisi, žvalgymuisi į parduotuvėles – dėmesingumo figūroms. Taip pat greitai atrandame „prasmukimo pro kitus“, „laviravimo“, „išsisukimo“ sinonimiką... O kas kartojosi? Jeigu peržiūrime pakankamą kiekį užrašų ir darome tai atidžiai, t. y. nesileidžiame išblaškomi jų figūratyvinės įvairovės, pastebime panašius gestinius motyvus, atsikartojančius to paties maršruto metu, arba kokį nors elgesį, kuris anksčiau ar vėliau pritraukia kokį nors kitą, esantį kelionės elgesio grandinėje: keleivis, kuris prasmunka pro kitus, taip pat eis tiesiai į konkrečią vietą perone, kad už kelių stotelių galėtų kuo greičiau persėsti į kitą transporto priemonę. Tas, kuris atidus aplinkai didelėje salėje prie kasų, sustos ar sulėtins žingsnį ir prie atrakcijų, iš anksto neapgalvos greičiausio kelio darydamas persėdimą... „Išpreparavome“ keleivių maršrutus ir „suklasifikavome“ jų elgsenas taikydami vienodą prieigą: kreipdami dėmesį į padėtis ir judesius – į gestines ir proksemines būsenas bei transformacijas. Neatsižvelgėme nei į keleivių amžių, nei į lytį, nei į jų „asmenybes“ – jie išties buvo tik su vienu ar kitu veiksmažodžiu susiję subjektai, tiesiog vienokios ar kokios veikimo programos vykdytojai[[4]](#footnote-4). Taip pat neatsižvelgėme – nors pastebėjome – ir į kelionės priežastis, jų tikslą, nors nuo pat analizės pradžių stengėmės lyginti palyginamus dalykus: maršrutus tomis pačiomis „piko“ arba „nepiko“ – kurias patys RATP darbuotojai gražiai vadina „blyškiomis“[[5]](#footnote-5) – valandomis. Šiame tyrimo etape stengėmės suprasti, kaip žmonės keliauja, o ne kokiais tikslais. Tik toks metodas leido vėliau jų arba savęs pačių paklausti, kodėl jie keliauja būtent taip. Tarsi iš pradžių apibrėžtumėm romaninės ir gotikinės bažnyčių tipus, kad vėliau galėtume analizuoti realias bažnyčias, iš anksto suprasdami, kad nė viena jų nebus gryna kurio nors apibrėžto tipo realizacija ir kad vėliau reikės išsiaiškinti jų turinius – kokius mąstymus reprezentuoja šiedu religinės architektūros tipai.

*Keturi keleivių tipai*

Kai maršrutą konstituojame kaip reikšminį procesą, oskirtingų mikropasakojimų panašumus bei priešpriešas sudėtas į sistemą, pastebime, kad visi keleivių veiksmai bei judesiai susidėlioja pagal didžiąją pamatinę kategoriją /skaidytumas *vs* tolydumas/. Sistemos „pamatą“, jei galima taip sakyti, sudaro santykis, susiejantis įvairias gestines sekvencijas, t. y. tuos mikropasakojimus, kuriuos sudaro išjudėjimai, sulėtinimai, pakartotiniai pajudėjimai, įtampos ar posūkiai. Kai kuriuose maršrutuose naudojama tolydumo strategija, t. y. juos sudaro pagamintų tolydumų ar jų pagavų serijos. Leidžiamasi pasroviui, nekreipiama dėmesio į žymas, ribas, gaires, nereaguojama į intensyviausius kliūčių ruožo momentus. Aplinka neutralizuojama, ji juntama tik kaip foninis triukšmas, formų bei spalvų ūkas. Nesvarbu, ar metro traukinys juda virš žemės ar po žeme, nei poza, nei žvilgsnis, nei susitelkimas į kaip įmanoma greičiau atsiverčiamą knygą, žurnalą ar kaipmat iš krepšio ištraukiamą mezginį nesikeičia. Šiems maršrutams priešybę sudaro tokie, kurių metu ieškoma ritmo, pasikartojimų ar jais mėgaujamasi. Juose naudojama skaidytumo strategija, kuri pasireiškia jautrumu tapatybės ir kitybės žaismui, atsirandančiam simetriškuose praėjimuose kasų salėse prie įėjimo ar išėjimo, arba tam tikru linijos suskaidymu, priklausomai nuo į vagonus įlipančių ar išlipančių keleivių eigasties ar socialinės kilmės. Apriboti, sukurti ritmą, atrasti, supriešinti, segmentuoti... Tai ištisas žodynas, kurį galima aptikti užrašuose apie kai kuriuos maršrutus. Tai kelionės, kurių metu keleiviai savo buvimo būdu parodo didelį atidumą detalėms, ramų laisvumą ir atvirumą tam, kas vyksta aplink juos, nors to niekaip negalėtume interpretuoti kaip nuostabos. Kai pakartotinai peržvelgus žymėjimosi korteles ir užrašus pasitvirtina kategorijos /tolydumas *vs* skaidytumas/ relevantiškumas, naudinga prie jos sustoti ir apmąstyti, ką ji gali pasiūlyti. Tuomet semiotikas pradeda, jo žodžiais, projektuoti kategoriją semiotiniame kvadrate, bandydamas sukurti tos kategorijos reprezentuojamą semantinį mikrouniversumą valdančių santykių tinklą ir atpažinti to tinklo apibrėžiamas virtualias prasmės pozicijas.

Šiuo atveju semiotikas sukonstruoja tokį modelį:

skaidytumas tolydumas

netolydumas neskaidytumas

ir, bandydamas įrodyti jo rentabilumą, kitaip išdėlioja analizuotas sekas. Čia sustosime ir pristatysime „semiotinį kvadratą“ visų pirma todėl, kad nuo jo priklausys toliau pristatysima keleivių tipologija, o be to, skaitytojas jį ras ir kituose šio semiotinės praktikos vadovo skyriuose. Žinoma, jeigu tik nori, skaitytojas gali praleisti kelis toliau einančius puslapius. Kadangi semiotinio kvadrato pristatymas išskirtas kitokiu šriftu, panorėjęs skaitytojas nesunkiai galės bet kada prie jo sugrįžti.

Pristatykime semiotinį kvadratą pasirinkę vieną pavyzdį.

Įsivaizduokime du besikalbančius žmones. Iškart sukuriame mini intrigą – dėl to tokį pavyzdį ir pasirinkome, mat semiotinį kvadratą reikėtų suprasti kaip nedidelę dramaturgiją. Nesvarbu, ar tiedu žmonės triukšmingai vaidijosi, ar draugiškai plepėjo. Nuomonės visada nusistovi: išsakyti požiūriai kaipmat įgauna reikšmę – *geras* gali būti suvokiamas tik per santykį su *blogu*, o *blogas* – per santykį su *geru.* Semiotikas santykį tarp *geras* ir *blogas* suvokia kaip „semantinę ašį“, kurios kiekviena pozicija presuponuoja kitą. Tokiu atveju jis kalbės apie *kategoriją*, omenyje turėdamas sprendimo kategoriją. Jis sakys, kad dvi nuomonės susijusios *kokybiniu* arba *priešingumo ryšiu*, ir nubrėš horizontalią liniją tarp dviejų pozicijų, kurios užsibaigia šiais dėmenimis:

*geras* vs *blogas*

Tačiau diskusija gali tęstis, gilėti. Mūsų pašnekovams gali prireikti, parūpti, kilti noras pasitaisyti, patikslinti mintį: „sakiau *neblogas*, o ne *geras*!“, jie gali paprašyti kito padaryti skirtį: „Tu sakai, kad *blogas* ar kad *negeras*?“ Čia semiotikas atpažins kitą dvi pozicijas galintį sujungti santykio tipą – *prieštaravimo santykį*. Toks santykis atsiranda neigiant, bet tai nereiškia, kad *neblogas* ir *negeras* yra nuomonės nebuvimas, tuščios pozicijos. Galima jų laikytis, paremti, suteikti joms teigiamą krūvį. Pavyzdžiui, pozityviai išreikšdami ką nors, kas yra *neblogas*, sakome, kad tai „tinkama“ arba „priimtina, bet ne daugiau“. Galima prisiminti Chimenos repliką Rodrigui: „Eik iš čia, nesakau, kad tavęs nekenčiu.“ Puikiai matome, kad galima įnirtingai ir emocingai užimti tokią poziciją, nes ji šiuo atveju vienintelė leidžia suderinti padorumą ir jausmus, o teigiamas jos turinys – meilės prisipažinimas. Dar pažymėsime, kad prasmės poziciją – vieną iš kvadrato kampų – reikia atskirti nuo jos raiškos teksto paviršiuje. Ta pati pozicija gali būti išreikšta vienu žodžiu, kokiu nors posakiu, sakiniu ar net visa pastraipa, – elastingumas yra viena iš diskurso savybių.

Kas gi nutinka, kai teigiama *neblogas* ir šios pozicijos tvirtai laikomasi? Sudaroma galimybė, nors ji ir nėra neišvengiama, perėjimui prie *gero*: jei toks perėjimas atliekamas, semiotiškai ši operacija suvokiama kaip patvirtinimas. Žinoma, toks pats takas simetriškai turi atsirasti ir perėjimui nuo *negeras* prie *blogas*. Štai ir kvadratas, sudarytas ir „aštuoniuke“ praeitas padedant dviem operacijoms – neigimui ir teigimui.

geras blogas

neblogas negeras

Tokios yra keturios pozicijos, viena kitą apibrėžiančios per tris santykius: horizontalų *priešingumo santykį* (kurį ką tik aptarėme), *prieštaravimo santykį*, atitinkantį įstrižą rodyklę, nurodančią neigimą, ir vertikalų *papildymo santykį*, atitinkantį teiginimo operaciją, kurią taip pat jau minėjome.

geras blogas

neblogas negeras

priešingumo santykis

prieštaravimo santykis

papildymo santykis

Kaip matome, kvadratas yra vienu kartu statiškas ir dinamiškas modelis: jis sudarytas vien iš diferencinių pozicijų ir pagal tam tikras taisykles sudaromų takų. Kai kuriems ši struktūra gali pasirodyti pernelyg elementari, supaprastinta ar redukcionistinė. Semiotikas atrėš, kad esamoje situacijoje kvadratas yra paprastas ir ekonomiškas (dvi operacijos, trys santykiai) modelis, rodantis tikrą pažangą, padarytą vaizduojant reikšmės išjudėjimą, minimalias jos produkavimo ar pagavos sąlygas. Bet ypač kvadratas turi didelį pranašumą dėl to, kad yra metodologiškai apribojantis, – tiesa, kai kuriems mąstytojams tai atrodo nedovanotina! Kai jį naudojame, esame priversti lyginti tai, kas yra palyginama, *izotopiška*, t. y. tame pačiame lygmenyje[[6]](#footnote-6). Bet ar užsidegęs naujokas nepanūs kurti kvadratus kiekviename žingsnyje? Juk paėmus garvežį ir meškėną galima sudaryti kvadratą su negarvežiu ir nemeškėnu! Kodėl gi ne... jei tik išanalizavus jų vaidmenis ir skirtingus įnašus į konkretų pasakojimą, bus įrodyta, kad šios figūros viena kitą presuponuoja ir kad jų projektavimas semiotiniame kvadrate buvo naudingas, nes atskleidė dvi kitas prasmės pozicijas, kurios buvo užpildytos arba galėtų būti užpildytos kitų veikėjų ar objektų! Čia turime pažymėti, kad svarbu ne žodžiai, ženklai ar figūros, bet kontekstinės jų vertės. Į kvadratą rašome ne antraštinius žodyno žodžius (*leksemas*) bet vienokias ar kitokias jų reikšmes (*sememas*). Be to, priešingai, tas pats žodis, veiksmas, simbolis po įvairaus jo įkontekstinimo analizės gali atsirasti keliose kvadrato pozicijose, kurios geriausiu atveju siesis papildymo, o blogiausiu – prieštaravimo santykiu (anksčiau ar vėliau tai gali sukelti pavojingus „vidinio prieštaravimo“, „dviprasmybės“ efektus). Kadaise per radiją transliuotoje reklamoje vienas škotas aukštino penkis metus brandintą viskį, padedantį atrasti „nuostabų gyvenimą“. Kalbėdamas jis šiai sąvokai suteikė bent tris vertes, o dvi iš trijų reikšmių buvo prieštaringos. Per trisdešimt sekundžių „nuostabus gyvenimas“ įgijo ir pasididžiavimo škotiška kilme, ir malonumo, patiriamo pamirštant škotiškąją tapatybę su liaunomis paryžietėmis, ir, galiausiai, gražios škotų ir prancūzų draugystės reikšmes.

Bet dar turėsime progų sužinoti daugiau apie kitas kvadrato savybes ir jo panaudojimo galimybes. Dabar grįžkime prie keleivių ir pasinaudoję semiotiniu kvadratu apibrėžkime keturis pagrindinius būdus, kuriais galima išgyventi kelionę, ir konstatuokime, kad tikrai būna keleivių, kurie jas taip išgyvena.

Prieš tai aptarėme dvi maršrutų metro ir priemiesčių traukiniais strategijas: skaidytumo ir tolydumo kūrimo. Semantinės kategorijos /skaidytumas *vs* tolydumas/ pavaizdavimas kvadrate leidžia įvesti dar dvi pozicijas, atitinkančias pirmųjų neiginius. Paneigti skaidytumus – tolygu vėl sujungti, žirglioti peržengiant kliūtis, apeiti. Tai iš anksto numatyti kliūtį ir ją pašalinti. Neskaidytumo strategai yra bilietų žymėjimo prie įėjimo virtuozai – jie nelaukia, kol atsidurs prie automato, kad išsitrauktų kelionės bilietą, jie daro tai užtikrintai, taupiai, nesusikaustę. Jie vikriai sukinėjasi, vinguriuoja, braunasi pro kitus, atsistoja konkrečioje perono vietoje, kad persėsdami galėtų kuo greičiau pereiti į kitą peroną; jie taip pat apsukriausiai laviruoja tarp žmonių požeminėse perėjose, stengiasi neįstrigti posūkius darydami dideliu spinduliu, vengia pernelyg priartėti prie sienų. Skaidytumo strategija susijusi su kliūčių ruožu, apskaičiavimu ir suplanavimu, o neskaidytumo strategija – su jungimu į virtines, transgresija tiesiogine „per-žengimo“ prasme. Priesaga trans-, kuria prasideda tokie žodžiai kaip transmisija, transfuzija ar tradicija, prancūzų kalboje yra viena iš kalbinių neskaidytumo raiškų. Semiotinio kvadrato naudojimas taip pat padeda atpažinti priešingą – netolydumo – strategiją. Ji atitinka cezūrą, laikiną sustojimą ar pertrauką, bet ne pertrūkį[[7]](#footnote-7). Vertinantys netolydumą tikisi... netikėtumų. Jie sustoja prie atrakcijų ir atkreipia dėmesį į įvairius atsitikimus; jiems patinka viskas, kas gali juos nustebinti, pagauti ar sužavėti.

Šie keturi būdai išgyventi maršrutą atitinka keturis skirtingus maršruto kaip vyksmo, kaip *proceso* vertinimus, tačiau visi keturi suponuoja, kad keleivis pats tampa savo maršrutų stebėtoju ir galiausiai linksta būti jų produkuotoju. O kadangi kiekvienas vertinimas logiškai implikuoja vertinantį subjektą, gali būti išskirti keturi vienas kitą apibrėžiantys ir kokybinę metro bei RER‘o klientų tipologiją sudarantys keleivių tipai: landžiotojai, profai, lunatikai ir slampinėtojai. Landžiotojai bando įgyvendinti skaidytus maršrutus, kuriuos pavadinome „kliūčių ruožais“, ir jais mėgaujasi. Profai sudaro ar bando sudaryti „virtines“. Virtinės, voros, rikiuotės siejasi su sportu, gimnastika, laipiojimu uolomis. Žodis „virtinė“ buvo pasirinktas, nes neblogai išreiškia takumą, įtampą ir techninį meistriškumą, kurie apibūdina tikrą profų veikimą. Lunatikai yra tolydūs keleiviai – jie juda „trajektorijomis“. Galiausiai, slampinėtojai – tai „pasivaikščiojimų“ mėgėjai, t. y. tokių maršrutų, kuriuose vertinami netolydumui. Landžiotojai, profai, lunatikai ir slampinėtojai, pateikiami pagal galimą kvadrato taką, jame išsidėsto šitaip:

LANDŽIOTOJAI LUNATIKAI

„kliūčių ruožai“ „trajektorijos“

inamas skaidytumams vertinamas tolydumams

vertinamas netolydumams vertinamas neskaidytumams

„pasivaikščiojimai“ „virtinės“

SLAMPINĖTOJAI PROFAI

Šie keleivių tipai, suprantama, yra konstruktai. Jie apibrėžiami per vieno santykį su kitu, kitaip tariant, dedukcijos keliu išskleidžiant konceptualiąją kategoriją. Tačiau kadangi ši kategorija prieš tai buvo atpažinta kaip relevantiška stebėtų maršrutų analizei, kiekvienas tipas iš tikrųjų reprezentuoja tam tikro elgesio, „veiksmų ir gestų“ visetą, kurį, beje, gali pastebėti bet kuris atidus metro keleivių stebėtojas[[8]](#footnote-8).

Ką tik aptarėme būdus išgyventi maršrutą. Pasakymas „(iš)gyvenimo būdas“ – gan miglotas, visai nesemiotiškas. Tačiau jį vartodami bandėme nužymėti iki šiol neaptartą problematiką – keleivių atliekamų maršrutų *signifikatą* ir kiekvieno keleivių tipo reprezentuojamą mąstymo būdą. Bandydami užčiuopti ar produkuoti skaidytumą ar tolydumą, šie keleiviai patys sukuria metro kaip reikšminę praktiką – iš visos kelionės metu atliekamų skaidymo operacijų kai kurios suteikia maršrutui prasmę, o tiksliau, reikšmę. Artikuliuojamas, struktūruojamas, diferencijuojamas maršrutas įgauna semantinį turtingumą ir tankį. Ir priešingai, bandydami užčiuopti ar produkuoti tolydumą, kiti keleiviai automatizuoja ir taip „desemantizuoja“ savo maršrutus. Maršrutas metro ir RER‘o erdvėse yra viena iš daugiau ar mažiau gausaus skaičiaus naratyvinių programų, kurias kiekvienas mūsų automatizuojame ir iš kurių pašaliname reikšmę ar turinį vien todėl, kad neįmanoma išgyventi visko, ką veikiame gyvenime, net ir vieną dieną, kaip reikšmingo: būnant miestiečiu pusryčiauti, apsirengti, sėstis į automobilį ir vairuoti, arba gyvenant kaime pjauti žolę, grėbti lapus, mušti sviestą. Ir vis dėlto tai kultūrai būdingi veiksmai, kurių turėjome išmokti, kurie leidžia charakterizuoti kokį nors gyvenimo būdą lyginant jį su kitais ir vienokią ar kitokią situaciją, vienokį ar kitokį santykį su kitais padaryti perskaitomą, suprantamą. Viskas vyksta taip, lyg kasdienybė vieniems būtų kartojimasis, o dėl to ir galimybė identifikuoti, priešinti, koreliuoti, tuo tarpu kitiems – indiferentiškumas viskam, kas galėtų ar gali dalykus paženklinti ir paversti reikšmingais. Vieni – landžiotojai – kasdienius maršrutus laiko prasmę produkuojančiomis variacijomis bei transformacijomis. Kitiems – lunatikams – šie kasdieniai maršrutai tampa neutraliu procesu, į kurį galima įskiepyti kitokias reikšmines praktikas – skaitymą, mezgimą. Lunatiko čia nereikėtų suprasti menkinančia ar patologijos prasme; lunatikai taip pat nėra ir zombiai, gyvi numirėliai. Šį terminą parinkome dėl to, kad jis išreiškia automatizmo būseną, kurios metu lyg per sapną vykdoma reali veikla. Taip, šie keleiviai iš tiesų eina ir sėdasi automatiškai, tačiau tuo pat metu svajoja, skaito arba klausosi muzikos.

O kaip veikia profai ir slampinėtojai? Kokio tipo reikšmės pagava ir produkavimas sudaro jiems būdingo elgesio signifikatą? Jei sutariame, kad iš pradžių visi buvome maršrutu lyg kliūčių ruožu nardantys subjektai – landžiotojai, nes kažkada mums visiems reikėjo išmokti keliauti ir orientuotis metro, tai profo judėjimas virtine turi būti suprantamas kaip desemantizavimas, abstrahavimas ir formalizavimas. Tai ištisos veiksmų ir gestų sekos, tapsiančios neišardomais, lyg stenografuotais vienetais. Slampinėtojo reikšminė praktika, kaip galima įsivaizduoti, priešinga: slampinėtojas nori išgyventi emocijas, situacijas užgimus ar išnirus netikėtumui. Slampinėtojas mėgsta keistenybes ir akimirkas, kai atsiranda dar nestruktūruota prasmė, ant kurios neįmanoma iš karto užmesti kokio nors skaitymo tinklelio; jis nori būti nustebintas, apstulbintas. Todėl slampinėtojas mielai dalyvauja įvairiuose neįprastuose reginiuose, pasitaikančiuose metro ir RER‘o erdvėse. Profas judėdamas virtine mėgaujasi savo išmanymu ir transporto tinklo pažinimu, o slampinėtojui malonu jausti, kaip pasaulis jį užvaldo, kaip jis praranda savo kompetenciją. Tad visi kartu paimti metro ir RER‘o keleiviai vykdo iš tiesų semiotinę veiklą, kadangi skirtingas jų elgesys galiausiai susiveda į prasmės pagavą ar produkavimą, jos dauginimą ar mažinimą, o kartais ir neigimą per kitas praktikas. Analizuojant skirtingą elgesį, kuris tai išreiškia, tekstais laikomi keleivių maršrutai parodo, kad patys keleiviai metro išgyvena kaip tekstą. Tarsi juos sekę tyrėjai būtų per petį stebėję tapytojus ar meno mėgėjus, atidžius etnologus ar turistus, pasiryžusius per tris dienas aplankyti šalį. Metro, priklausomai nuo keleivio tipo, gali būti labai skirtingi tekstai: detalus žemėlapis (landžiotojui), diagrama (profui), keverzonė (lunatikui) ar kaligrama (slampinėtojui).

Su keleiviais, kurių kelionės buvo stebimos, vėliau buvo atliktos kelios dešimtys interviu. Tų keleivių buvo ir aktyvių, ir neaktyvių, o jų maršrutai turėjo skirtingus motyvus, dažnį ir važiavimo laiką. Pasirūpinome įsitikinti, kad šie keleiviai naudojosi pakankamai įvairiomis linijomis bei stotimis. Iš pradžių paprašėme, kad jie papasakotų apie ką tik užbaigtą maršrutą, išskirtų esmines jo akimirkas, svarbiausius įvykius (jei, jų nuomone, tokių pasitaikė), kad galėtume suprasti, kaip jie patys suvokia savo maršruto segmentus. Po to kreipėme pokalbį prie jų spontaniškai paminėtų reikšminių elementų, vėliau – tų, kurie tokie pasirodė sekliui-tyrėjui. Keleiviai pasakojo apie vietas, kuriomis jie judėjo (sales, požemines perėjas, peronus...), atrakcijas, kilnojamas konstrukcijas (informacijos centrus, arba „būdeles“, informacijos centrus peronuose, ekranus), taip pat įvairius traukinių bei metro darbuotojus (plakatų klijuotojus, valytojus, viešuosius darbus vykdančius darbininkus...). Galiausiai, surinkę pasakojimus apie maršrutą, perėjome prie klausimų apie lūkesčius, susijusius su informacijos pateikimu, pardavimais, pagalba, saugumo užtikrinimu. Kaip ir galima tikėtis, kiekvienas keleivių tipas skirtingai reaguoja į tai, ką galima vadinti metro pasiūla. Landžiotojai labiausiai kreipia dėmesį į interjerą ir renovacijas, kuriomis nuo 1975 m. stengiamasi individualizuoti stoteles į jas įtraukiant realių ar simbolinių elementų, būdingų miesto vietai ar kvartalams, kuriuos jos aptarnauja[[9]](#footnote-9). Apsiribosime 1-ąja linija ir tokiomis jos stotelėmis: LUVRAS (*Louvre*), ROTUŠĖ (*Hôtel de Ville*) ir ŠV. PAULIUS-MARĖ (*Saint-Paul-Le Marais*). Metro takas galėtų būti įsivaizduojamas kaip paveldo inventorius. Reikia pažymėti, kad stotelės dizaino santykis su jos teritorija turi būti konkretus ir motyvuotas – paprastas perdažymas kita spalva landžiotojams atrodys bereikalingas, subanalinantis ar net destruktyvus. Analogiškos nuostatos landžiotojai laikosi ir plakatų atžvilgiu. Plakatai, tiesą sakant, funkcionuoja kaip erdvinės ir laikinės žymos: savo išsidėstymu jie identifikuoja tam tikrą stotelę ar peroną, jų temos primena vieną ar kitą sezoną, metų laiką (pereinamuosius laikotarpius, mokslo metų pradžią, Kalėdas...). Landžiotojai dažnai patiria malonumą pamatę ar atpažinę anksčiau matytus plakatus ar pasikartojančius senesnių reklamų motyvus[[10]](#footnote-10). Atrakcijos įgauna prasmę ir vertę tik tada, kai priklauso apibrėžtiems žanrams (muzikos, sporto, teatro) – landžiotojai, vertę teikiantys nuorodoms, mieliau atranda tai, kas jiems jau pažįstama nei naują muziką ar naują reginį. „O, ir vėl tas smuikininkas KONKORDO (*Concorde*) stotyje!..“.

Profai labiausiai suinteresuoti stotelių prieinamumu ir jose esančiais įrenginiais: kalbėdami jie mini technines vietas – eskalatorius, durelių tipus, požeminių perėjų ilgį ar laiptų plotį. Stoteles jie vertina pagal funkcionalumą – jų suasmeninimas jiems visiškai neaktualus, ir tokį dalyką jie kone laikytų tuščia pramoga, apie kurią kalba Pascalis[[11]](#footnote-11). Tas pats ir su afišomis. Ir apskritai, atrakcijos, apie kurias atsiliepiama „jos man netrukdo“, anksčiau ar vėliau pasirodo kaip trukdžiai, nes dėl jų susidaro kamščiai ar susiaurėjimai, nes jie skatina estetinę elgseną ne laiku ir ne vietoje – gėrėjimąsi, stebėjimą, klausymąsi, plojimą... Tai tikros antiprogramos[[12]](#footnote-12). „Kodėl nebūtų galima toms atrakcijoms paskirti konkrečių vietų arba jas leisti tik kai kuriose didžiosiose stotyse, kur susikerta linijos?“ Nedaug trūksta iki indėnų rezervatų!

Lunatikų santykis su stotelių erdve – kūniškiausias: jie jas klasifikuoja pagal kokybę, žmonių tankį ir jų užtikrinamą judančių kūnų srauto reguliarumą. Jiems rūpi kaip įmanoma išvengti staigių pertrūkių. Dėl to jiems labiau patinka stotys su nedaug besikertančių linijų nei didelės linijų sankryžos, jie mieliau rinksis OBERKAMPFO (*Oberkampf*) nei RESPUBLIKOS (*République*) stotį, taip pat sėdimas vietas toliau nuo durų nei abipus durų ar turėklų. Afišas jie vertina teigiamai tik tuo atveju, jeigu jie suteikia progą pabėgti nuo realybės. Galų gale šie keleiviai ypač jautrūs įvairioms atrakcijoms, jų pasireiškimo būdams. Jiems sunku pakęsti per vagonus einančius ir savo muzikos verčiančius klausytis muzikantus, kurie tik stiprina jų norą atsiriboti ir trikdo atsijungimo nuo realybės strategijas.

Ko iš kelionės tikisi slampinėtojai, koks jų požiūris? Jiems patinka stotelės, kuriose galima pamatyti ką nors daugiau nei vien metro – taigi, jie pirmenybę teikia toms, kuriose didžiausia tikimybė pasinerti į šalutines programas – spektaklius, atrakcijas, susitikimus. HALIŲ (*Halles*) stotelė reprezentuoja visiškai išpildytą stoties-sankryžos tipą: visų pirma dėl savo dydžio, parankaus braižant fikcinių erdvių ribas, bet taip pat dėl joje esančių sankryžų tankio. Panašų vaidmenį gali atlikti ir MONPARNASO (*Montparnasse*), OBERO (*Auber*) ar RESPUBLIKOS stotelės, tačiau nė viena negali nukonkuruoti HALIŲ stotelės. Afišos patraukia slampinėtojų dėmesį savo dinaminėmis vertėmis: reklaminiai anonsai, nauji plakatai ar didžiulės reklamos sukuria įvykius, pertrūkius, kuomet tai, kas matoma tampa kone labiau subjektu (sintaksine to žodžio prasme) nei *tas*, kuris mato. Tas pats pasakytina ir apie kitokias akcijas ar interakcijas, trumpam sustabdančias kelionės eigą, gyvenimo srautą.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*Du tipologijos panaudojimo būdai*

Neišsiplėsime komentuodami visą informaciją, kuri buvo surinkta per pokalbius, atliktus po keleivių sekimo. Mums buvo svarbu parodyti, kaip kiekvienas iš keturių keleivių tipų kalbėjo apie savo keliones ir pasakojo apie akimirkas, erdves bei atlikėjus, kuriuos implikuoja jų gyvenimo būdas, t. y. būdas patirti keliavimą metro ar priemiesčių traukiniais. Pakalbėkime apie du būdus, kuriais galima suformuoti šią tipologiją. Pirmasis buvo klausimyno sukūrimas, leidęs į grupinius pokalbius sukviesti homogeniškas landžiotojų, profų, lunatikų ir slampinėtojų grupes. Kiekviena klausimyno dalis buvo susijusi su viena iš diskurso apie metro temų, ypač gerai atskleidžiančia kiekvieno iš keturių tipų mąstymą. Kiekvienai temai priskirti keturi pasakymai, paimti iš interviu su keleiviais, kurie atstovauja keturis mąstymo tipus, išdėstytus pagal kvadrato logiką: 1) landžiotojai, 2) profai... Žmonės, apklausti telefonu, galėjo įvertinti tuos teiginius nuo 1 iki 5. Pateikiame klausimyną, leidusį nuo pat pirmo pokalbio suskirstyti apklaustuosius į homogeniškas grupes. Tolesnių tyrimų metu būtų galima jį dar patobulinti ir papildyti.

**A. Bendras požiūris į metro**

1. Būdamas metro mėgstu stebėti tai, kas kinta – priklausomai nuo laiko, skirtingų linijų ir nuo kvartalų...

2. Metro iškart matosi, kurie žmonės prie jo nepratę, jie eina lėtai... aš stengiuosi laviruoti ir vaikščioti kaip įmanoma greičiau.

3. Važiuodamas metro nemąstau apie tai, ką darau, visada keliauju daugiau mažiau įjungęs autopilotą.

4. Važiavimas metro yra galimybė šiek tiek paslampinėti, pasižvalgyti, kas vyksta.

**B. Stotelės**

1. Man patinka gerai suplanuotos stotelės, tos, kurios kaip nors siejasi su kvartalu – tokios kaip Marė arba Atradimų muziejaus (*Palais de la découverte*).

2. Stotelėse man svarbiausia nešvaistyti laiko... kartais einant priešinga kryptimi pavyksta išvengti lanksto...

3. Jei galiu rinktis, mieliau dalį kelio paeisiu gatve, kad tik išvengčiau didelės stoties, kurioje turiu persėsti.

4. Man labai patinka didelės stotys, tokios kaip Oberoar Halių, kur visada kažkas vyksta.

**C. Atrakcijos**

1. Atrakcijos neturėtų būti bet kokios. Gerai, kai muzikos kūrinys ar menininkas žinomas. Taip pat gerai, kai apie jas būna pranešama iš anksto.

2. Atrakcijos trukdo, nes sudaro nepatogumų tiems, kurie nenori prie jų sustoti; jeigu galėčiau rinktis, jų išvis nebūtų.

3. Muzika puikus fonas einant, bet prie muzikantų aš nesustoju.

4. Kai atrakcija man patinka, sustoju prie jos, pasimėgauju akimirka.

**D. Parduotuvės**

1. Parduotuvių metro vis daugėja, esu kelias pastebėjęs, kartais į jas užeinu.

2. Metro sustoti ir apsipirkti neturiu laiko.

3. Man kyla klausimas, ar daug jie parduoda metro, man asmeniškai nė į galvą nešautų ten apsipirkinėti.

4. Parduotuvės metro sukuria visai malonią atmosferą, jose galima rasti smagių niekučių.

**E. Reklama**

1. Metro reklama naudinga, nes leidžia sužinoti ką nors naujo.

2. Reklama metro nelabai mane domina. Menkai ją pastebiu.

3. Puiku, kad metro yra reklamos, kai nenori skaityti laikraščio ar apžiūrinėti kitų keleivių, gali žiūrėti į ją.

4. Reklama man patinka, nes ji suteikia gyvybingumo, be to, dažnai atsinaujina.

Dėl pirminio klausimyno galėjome pradėti giliau tyrinėti, kokių paslaugų ir aptarnavimo tikisi kiekvienas keleivių tipas. Homogeniškose grupėse keleiviai reagavo į nesudėtingus įvairių metro bei regioniniuose traukiniuose pasitaikančių situacijų eskizus. Pastebėtina, kad vaizduotos situacijos buvo pakankamai nekonkrečios, o tiksliau – daugiaprasmės, kad tikslinės grupės dalyviai galėtų pateikti skirtingas interpretacijas, įrašydami informaciją komiksų burbuliukuose virš vieno ar kito nupiešto veikėjo. Štai keturi situacijų pavyzdžiai:



1. Darbuotojas eina link žmonių sambūrio; neaišku, ką jis laiko rankoje, nesimato nei pargriuvusio žmogaus (nelaimingas atsitikimas? prasta savijauta?), nei grūmojančių rankų (vaidas?);

2. Vežimėlį stumianti jauna moteris rankose nešasi vaiką, artėja prie vartelių; už stiklo matosi du RATP darbuotojai, vienas jų (jau?) stojasi (kad jai padėtų?);

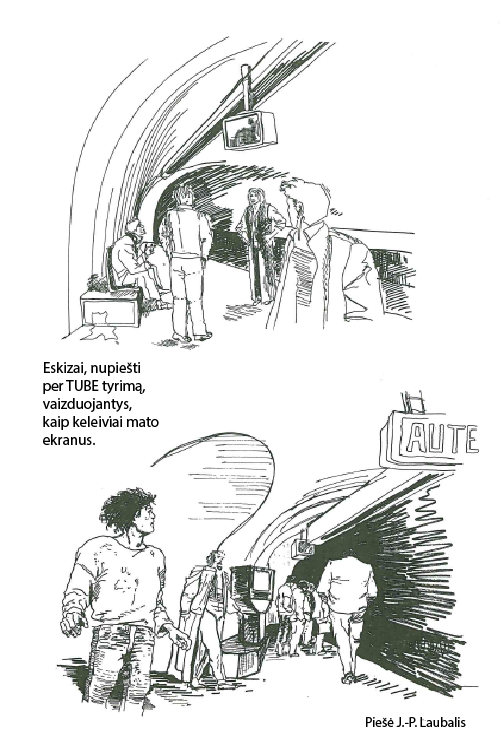
3. Kita jauna moteris eina link informacijos centro perone, iš kurio (link jos?) eina darbuotojas;

4. Stotelės darbuotojas bendraudamas su keleiviais smeigia kažką (RATP dokumentą? kvartalo gyventojams aktualų pranešimą?) prie lentos.

Šie eskizai buvo sukurti kaip tikrovę atkartojantys modeliai, t. y. kaip figūratyvūs mikropasakojimai, turintys pakankamą autonomiją, kad galėtų būti išimti iš vienokio konteksto ir patalpinti į kitokį, kuris modeliui suteiktų tam tikrą prasmę. Tikslinių tipologiškai homogeniškų grupių susitikimai pateikė kontekstines šių situacijų vertes landžiotojams, profams, lunatikams ir slampinėtojams, o kartu ir vaidmenis, kuriuos kiekvienas tipas priskyrė RATP darbuotojams.

RATP klientų elgesio tipologijos sudarymas taip pat leido suprasti, kaip ir kaip smarkiai ekranai ir TUBE ekranų sistema paveikė metro ir regioninių traukinių patirtį. Kai kuriose stotelėse pamažu pradėta diegti 1986 m., TUBE sistema yra telekomunikacijos tinklas, jungiamas optinio pluošto kabelių. Jais peronuose pastatytuose arba pakabintuose televizorių ekranuose (žr. tolesnę iliustraciją), nepertraukiamai transliuojamos maždaug keturiasdešimties minučių trukmės programos. TUBE turėtų atlikti kelias funkcijos: informuoti keleivius tiek realiu laiku, tiek per iš anksto įrašytas laidas, informuoti juos apie metro organizuojamus renginius, kurti programas ir turinį, pritaikytą „kelioms minutėms, kuomet keleiviai eina požeminėmis perėjomis ar laukia perone“, taip pat skleisti individualizuotas žinutes, būdingas tik kuriai nors vienai stočiai ar jų grupei, „atsižvelgiant į skirtinguose Paryžiaus kvartaluose verdančio gyvenimo įvairovę, visai kaip priemiesčių komunose“. Be to, ji neturėjo varginti „ramybės norinčio“ keleivio ir užtikrinti „tylos zonas“. Iš tikrųjų pagrindinis TUBE tikslas buvo „talkinti didelei ir įvairiapusiškai auditorijai“.

Kiekvieno elgesio tipo keleivių apklausa patvirtino tai, ką jau buvo išsiaiškinusios bendresnės reprezentatyvių imčių keleivių apklausos – TUBE gerai vykdė dvi prioritetines užduotis: informacijos apie įvykius metro sklaidą ir saugumo užtikrinimą. Šiuos aspektus teigiamai vertino tiek landžiotojai ir slampinėtojai, tiek lunatikai ir profai. Tačiau pasitelkę prie tipologijos priderintą naująją apklausą galėjome tiksliai suklasifikuoti įvairią TUBE kritiką. Landžiotojai, kurie didelę svarbą teikia susigaudymui aplinkoje ir labai kreipia dėmesį į architektūrinius stotelių sprendimus, kritikavo TUBE dizainą ir įrengimą tais atvejais, kai pastaroji stotelių nei puošė, nei tobulino. Ypač pastatomus terminalus, kurie priminė robotus arba „Didžiojo brolio“ įsikūnijimą[[13]](#footnote-13). Profams terminalų įrengimas reiškė kliūtį jų jungtims; TUBE prieštaravo jų optimizavimo logikai. Be to, dauguma transliacijų neatitiko jų naudingos informacijos poreikių. Jiems reikia ne stiliaus pratimų ar įdomių scenarijų, o aiškiai ir trumpai pateikiamos informacijos apie RATP geležinkelių ar transporto tinklą. O ją galima pateikti ir paprasta bėgančios informacijos eilute. Lunatikai, kurie yra ypač suinteresuoti TUBE nagrinėjamomis temomis, kritikavo kai kurias laidas, nes jos toli gražu neatitiko jų troškimo atsiriboti nuo metro erdvės, pernelyg vedė juos į akistatą su išgyvenama tikrove. Nemaža dalis tų laidų buvo skirtos daugiau mažiau žaismingiems būdams kokia nors netikėta linkme pakreipti ar griauti nusistovėjusias miesto praktikas. Kad ir kokios jos buvo stebinančios, šios nekonformistiškos programos tik primindavo žiūrovui tai, kad šiuo metu ir visą laiką ignoruoti miesto ir kasdienybės jis negali. Ir galiausiai TUBE, neleidžiantis niekaip su ja sąveikauti, prieštaravo slampinėtojų prieinamumo logikai ir norui keisti kanalus. TUBE jiems pateikė vienintelę alternatyvą: žiūrėti arba nežiūrėti. Slampinėtojai greitai suprato TUBE interaktyvumo potencialą ir kokią naudą, ypač jie, gali gauti iš visus ekranus apjungiančio tinklo. Jie įsivaizdavo individualias ar kolektyvines žaidimų erdves, forumus, vaizdų ar filmų duomenų bazes, realiu laiku vykdomas apklausas...

Slampinėtojų lūkesčiai TUBE ir maksimalaus tinklo išnaudojimui taip pat iškėlė skirtingų metro ir priemiesčių traukiniuose galinčių rastis sąveikų formų problemą. Tyrimas, padėjęs sudaryti keleivių elgesio tipologiją, taip pat kėlė šią problemą, kadangi analizavo įvairias stotelių darbuotojų ir RATP klientų bendravimo situacijas. Todėl normalu, kad norėjome pasidomėti, ką apie sąveikavimą yra rašę kalbotyrininkai, filosofai ir sociologai. Kaip pavyzdį imkime tai, kas 1985 Urbino seminare buvo pasakyta apie pokalbių sąveiką[[14]](#footnote-14). Iš visų ten skaitytų pranešimų čia susitelksime į Franciso Jacques’o, kuris kaip tik ir siūlė sąveikavimo strategijų tipologiją, išskirdamas derybas, pokalbį ir dialogą. Tyrėjų, kurie ėmėsi atpažinti skirtingus metro kelionių išgyvenimo būdus ir reakcijas į kitus juo keliaujančius ar jame dirbančius žmones, ši klasifikacija tikrai nepaliks abejingų. Nesunku įsivaizduoti, kokį susidomėjimą galėtų kelti pokalbių sąveikos tipologija, ypač suderinus ją su mūsų atpažintais landžiotojais, slampinėtojais, profais ir lunatikais. Trumpai apibendrinant F. Jacques’o sąvokas galima teigti, kad pokalbiams būdingas žaidybiškumas, heterogeniškumas, atsitiktinumas, o deryboms – tam tikras jėgų santykis, jos turi būti kuriamos kaip konfliktų sprendimo technika. O štai dialogas „išvengia jėgų ir interesų lauko“, juo „bandoma pasiekti susitarimą teiginio tiesos vertės... arba dėl kokio nors kodo vieneto prasmės“. Dialogo metu „partneriai prisiverčia kartu ką nors manyti – tai reiškia, kad jie kartu suformuluoja kokią nors bendrą informaciją, o ne kuris nors ją padiktuoja“[[15]](#footnote-15).

Šitaip apibrėžtą dialogą skirtingose keleivių sąveikos strategijose atpažinti sunku. Tačiau derybos gan neblogai atitinka profų strategiją – tai technika, kurią apibrėžėme kaip praktinę patirtį, empiriškai numatančią kompromisą. Kaip ir derybininkas, profas veikia taip, tarsi kiekvienam sistemos dalyviui būtų priskirtas vaidmuo, o „jų interesai vienas kitam prieštarautų, neigiamai koreliuotų“. Tačiau tai, ką apie pokalbius teigia F. Jacques’as, labiausiai primena slampinėtojų bei landžiotojų elgesį. „Žaidybinė dimensija, implikuojanti kūrybiškumą, individualus spontaniškumas, dažnas pokštavimas yra pokalbio meno esmė. Ji pačiame kalbėjimo akte mus pajungia malonumo, o ne realybės principui. Juo ieškome kompanijos, ne informacijos. Tiksliau tariant, pokalbis nesivysto, jam nėra jokios priežasties vystytis“. Iš čia kyla „pokalbio išsišakojimo ir atvirumo“ aspektas, „neatsakymai į klausimus, persidengimai, staigios replikos, pakreipiančios „kalbos kryptį“. Toks pokalbio apibrėžimas puikiai sutinka su slampinėtojų logika. Tačiau F. Jacques’as vėliau kalba ir apie kitokius pokalbius: „Nepaisant to, būtų klaidinga tai suvokti kaip laisvą kūrimą. Dauguma atvejų pokalbio etiketas valdo didžiumą gestų, žodžių, trumpalaikių įvykių, kuriais kiekvienas įsimbolina savo asmenybę. Jis liepia projektuoti priimtiną savo įvaizdį, rodyti pakankamą pagarbą kito įvaizdžiui, nepaliaujant kreipti dėmesio į pasirinktas temas.“ Šie ypatingi atvejai, kuriuos F. Jacque’as siekia atskirti nuo žaismingų ar atsitiktinių pokalbių, mūsų manymu, susiję su kone etnologine landžiotojų logika – kaip jau pastebėjome, jie atidūs įvairioms tapatybėms ir apibrėžtoms erdvėms. Taigi būtų galima išskirti du pokalbių tipus, kuriuos bendra logika supriešintų su profų derybomis. Vis dar reikėtų apibrėžti, kokia sąveikavimo strategija būdinga lunatikams ir kodėl jie atrodo taip smarkiai susitelkę į save. Iš tikrųjų mums sunku suprasti, kodėl teoriškai visos sąveikos strategijos turėtų vesti į atsivėrimą kitiems.

Galiausiai, perskaitę tokį straipsnį kaip F. Jacques’o, geriau suprantame, ką praktinės semiotinės studijos galėtų suteikti tyrimams, įvairiai analizuojantiems kalbos aktus ir realybėje vartojamą diskursą. Tokios studijos siūlo ar demonstruoja kitokią prieigą prie sociosemiotinių reiškinių – žvelgiant į juos pro mikroskopą, kone etnologiškai: dirbama ne su viena ar dviem sąveikomis ar *a priori* parengtu ir dekontekstualizuotu sąveikų rinkiniu. Priešingai, čia sąveikos vertinamos jų kontekstuose ir ypač jau analizuotuose, perkonstruotuose ir į prasmės problematiką integruotuose kontekstuose, šiuo atveju – reikšminių praktikų, arba įvairių elgsenų metro, kontekste. Situacijos ir kontekstai neturėtų būti laikomi heterogeniškomis realybėmis, kurių vieta ženklų ir reikšmės teorijoje vis dar neaiški. Jie yra „semiotizuojami“, todėl turi būti vertinami kaip iš tikrųjų relevantiški[[16]](#footnote-16).

Vertė Greta Štikelytė

vertimą tikrino Nijolė Keršytė

1. Perskaičius porą mėnesių po šio tyrimo išleistą Marco Augé esė *Etnologas metro*, retrospektyviai galima teigti, kad tokia metodologinė prieiga iš principo yra etnologinė: „požeminės metro perėjos galėtų tapti puikiu „tyrimo lauku“ pradedančiam etnologui, jei tik jis liautųsi apklausinėjęs jomis judančius keleivius (nebent pasitaikytų proga šiaip su jais paplepėti) ir ypač (*horresco referens!*) liautųsi daręs išsamią jų apklausą, jeigu tik apsiribotų jų stebėjimu ir klausymusi, gal net sekimu. Be abejo, kils rizika prisirankioti kadrų (fotografine šio žodžio prasme) ir pasimesti bandant sutvarkyti iš pirmo žvilgsnio atsitiktinius, išsibarsčiusius, mįslingus kaleidoskopinius vaizdus. Bet juk jis galės pabandyti juos grupuoti pagal žanrus, gal taip surinkti duomenys įgaus bent pradinę formą – daug žadančią formą. Jeigu bus optimistas ir guvios vaizduotės, jis surinks tūkstantį įvairenybių dienos kronikoms, šimtą galimų eilėraščių, dešimtis būsimų romanų, – o tai atitinka mažiausiai tris skirtingus profesinius pašaukimus. Tačiau jeigu užsispyrusiai pasiryš užsiimti etnologo veikla, jis galės pabandyti sudaryti kitokias klasifikacijas, kitaip palyginti duomenis ir pradėti nuo pradžių“ (*Un ethnologue dans le métro,* Paris: Hachette, 1986, p. 101–102). [↑](#footnote-ref-1)
2. Naratyvinis takas – tai loginė programų grandinė, kurioje kiekviena programa yra presuponuojama kitos ją „presuponuojančios“ programos. [↑](#footnote-ref-2)
3. „Invariantiškumas variacijoje – tai dominuojanti tema, o kartu ir už jos slypintis metodologinis įrankis mano išties įvairiuose, bet homogeniškuose darbuose.“ Ši Romano Jakobsono (*Une vie dans le langage*, Paris: Minuit, 1984) refleksija puikiai iliustruoja tą semiotinę „idėją“, kuri tyrėjui gali virsti ištiso gyvenimo projektu. Toji tikrąja to žodžio prasme pamatinė idėja visose „struktūralistinėse“ disciplinose bei tyrimuose yra tokia: bet kokia žodinė ar ne-žodinė raiška logiškai presuponuoja kažką, kas yra išreikšta – invariantinę struktūrą, „formą“. Ar galima tai pasakyti paprasčiau ir konkrečiau? Žinoma – tai padarė Claude’as Lévi-Straussas: „Jeigu siekdami paaiškinti visas santuokos taisykles remiamės vienu principu – tarp įvairių visuomenės pogrupių vykstančiais mainais moterimis, tai šios taisyklės, varijuojančios skirtingu laiku ir skirtingose vietose, neišvengiamai turi susivesti į vienos ir tos pačios transformacijos būvius. Lygiai taip kalbininkas, rengdamas sąrašą fonemų, kurias sugeba artikuliuoti kalbos padargai, atsižvelgia į kiekvienai kalbai būdingus apribojimus, kad galėtų iš šio bendro katilo ištraukkti konkrečiai fonologinei sistemai būdingus elementus. Jau pati fonemos sąvoka implikuoja, kad skirtingos garsų savybės – tos, kurios užrašomos fonetiškai – yra pasirenkamos ar kontekstinės *gilesnio lygmens invariantiškos realybės* transformacijos (kursyvas mūsų – taip siekiame parodyti kitokią galimą imanencijos termino formuluotę).“ Claude Lévi-Strauss ir Didier Eribon, *De près et de loin,* Paris: Odile Jacob, 1988.

   Ar toji realybė slypi daiktų „realybėje“ ar žmogaus dvasioje? Tai ne semiotikos disciplinos klausimas. Perfrazuojant gerai žinomą posakį, ontologija yra pernelyg rimtas reikalas, kad atiduotumėme ją į semiotikų rankas. [↑](#footnote-ref-3)
4. Į tai neatsižvelgėme vien dėl metodologinių priežasčių: tai leido išlaikyti homogenišką ir pakankamai paprastą aprašymo lygmenį. Taip pat tai leido išvengti pernelyg subjektyvių užrašų. Čia nebandysime paneigti, kad situacijos yra žymiai turtingesnės, ar kad keleiviai taip pat ar net visų pirma yra individai, žmonės. Todėl, mūsų nuomone, žurnalistės Claude Sarraute apie šį tyrimą parašytą straipsnį (pasirodžiusį kaip atsaką į Laurent’o Rigoulet 1987 m. balandžio 24 d. *Libération* publikuotą straipsnį „Metro, c’est pro“) reikia vertinti atsižvelgiant į jo humoristinę prigimtį – toks žurnalizmo žanras reikalauja energingo tono: „Tie žmonės iš RATP – juokingi! Žinote, kur jie dabar švaisto savo laiką ir mūsų pinigus? Ogi mus tyrinėdami *in vivo*, mus, metro žiurkes. Jie stebėjo, kokiu būdu mes patiriame maršrutą (citata), kaip ristele lakstome metro perėjomis, kaip abejojame, ar važiuoti eskalatoriumi, ar lipti laiptais, kaip sustojame pamatę kokį nors videoklipą ir kaip kūlvirsčiais ritamės ties posūkiais. Jie net pasiuntė tyrėjus mus sekti (ir vėlcitata). Netikite manimi? Labai klystate. Skaičiau apie tai laikraštyje *Libération*. Patikrinau, tikrai taip. Jie mus išpreparavo, uždėjo etiketes ir suklasifikavo į keturis naudotojų tipus, apie kuriuos bus parengta didžiulė ataskaita...“ (*Le monde*, 1987 m. balandis). [↑](#footnote-ref-4)
5. „Blyškios“ (tuščios) valandos“ prasideda po 21 val. [↑](#footnote-ref-5)
6. Izotopija yra lygmens homogeniškumas, kurį sukuria grįžimas prie to paties prasminio vieneto, jo kartojimas visame tekste ar pasakyme. Jeigu kalbame apie (pirkimo) galią, agresyvumą, strategiją ir kovas (rinkodaroje), sukuriame karinę izotopiją. O pasakėčia yra dviizotopis diskursas, kadangi, pagal žanro taisykles, „per gyvūnus pasakoma tai, ką norima pasakyti apie žmones“. [↑](#footnote-ref-6)
7. Šią poziciją bus lengviau įsivaizduoti pavyzdžiu imant skirtingus tam tikru būdu išskleistų paviršių aspektus: rami jūra, plika siena, lygi plokštuma – tai tolydumo figūros; raukšlė, nelygumas, dėmė – netolydumo figūros. Skaidytumą iliustruoja įtrūkis, plyšys, griovys. O neskaidytumą – kraštas prie krašto, montažinė jungtis.

   Įtrūkis Lygi plokštuma

   Plyšys Plika siena

   Griovys Rami jūra

   skaidytumas tolydumas

   netolydumas neskaidytumas

   raukšlė kraštas prie krašto

   dėmė montažinė jungtis [↑](#footnote-ref-7)
8. Daugelis veiksmų ir judesių, pastebėtų sekant keleivius, taip pat minimi ir etnologo M. Augé esė pastebėjimuose šiais klausimais (*op. cit.*). Galima lažintis, kad kai kurie landžiotojai, kurie jei ne profesionaliai, tai bent širdyje yra etnologai, patys turi sudarę tam tikrą keleivių tipologiją, nė kiek nesistengdami ir nesirūpindami jos semiotiškumu ar vienas kitą apibrėžiančių terminų glaustumu. [↑](#footnote-ref-8)
9. Veiksmažodis „aptarnauti“ (*desservir*) šiame kontekste viską kiek apsunkina – jis įteigia mintį apie tradicinę architektūrinę priešpriešą tarp pagrindinių (*servis*) ir pagalbinių (*servant*) patalpų. O juk landžiotojams stotelės, ypač “suasmenintos“, anaiptol nėra pagalbinės patalpos, tai kone metoniminės kvartalų figūros, įsisteigiančios substitucinį dalies santykįsu visuma. [↑](#footnote-ref-9)
10. Vėliau šiame skyriuje kiek plačiau aptarsime reklaminius motyvus. Paprastai būtų galima pasakyti, kad reklaminėje komunikacijoje tokių motyvų, figūratyvių mikropasakojimų (kartais vadinamų „vaizdiniais triukais“) gausu: visiems žinomas pavyzdys galėtų būti „Maxwell“ kavos reklamose besikartojantis šaukštelis. [↑](#footnote-ref-10)
11. Užuomina į Blaise‘o Pascalio veikalą *Mintys*. [↑](#footnote-ref-11)
12. Vienas iš naratyvinės semiotikos pasiekimų – parodyti, kad bet kurioje naratyvinėje sandaroje veikia tikras susidvejinimas: pasakojimus galima suvokti kaip seką akistatų, kurių metu skirtingų programų vedami susiduria herojus ir antiherojus, subjektas ir antisubjektas... Gėrėtis, stebėti, klausytis, ploti – tai antisubjekto programos, o antisubjektas profui – tai slampinėtojas. [↑](#footnote-ref-12)
13. Kiekvienas keleivių tipas naujuosius TUBE ekranus įsivaizduoja pagal savo lūkesčius ir maršruto logiką. Todėl landžiotojai juos vertina kaip susigaudyti padedančias žymas ar net į kvartalą leidžiančius pažvelgti periskopus. Profai nori juos paversti informacijos apie numatomas problemas, lengvesnį išėjimą skleidėjais. Lunatikai – į svajas atsiveriančiais ekranais-langais. O slampinėtojai suvokia vaizdus transliuojančius monitorius kaip kelias jusles masinančius aparatus, kviečiančius kūrybiškai su jais sąveikauti. [↑](#footnote-ref-13)
14. *Echanges sur la conversation*, sudarė Jacques’as Cosnier, Nadinė Gelas ir Catherina Kerbrat-Orecchioni, Paryžius: CNRS, 1988. [↑](#footnote-ref-14)
15. F. Jacques, „Trois strategies interactionnelles: conversation, négociation, dialogue“, in: *Echanges sur la conversation, op. cit.,* p. 45–68. [↑](#footnote-ref-15)
16. Norint daugiau sužinoti apie struktūrinės semiotikos poziciją atsižvelgimo į kontekstą ir komunikacijos situaciją klausimais, galima paskaityti Algirdas Julius Greimas ir Ericas Landowskis, „Pragmatique et semiotique“ , in: *Actes semiotiques – Documents,* CNRS-EHESS V, 50, 1983. [↑](#footnote-ref-16)