

Tommi Römpötti

## ”VOIKS MIKÄÄN ENÄÄ PYSÄYTTÄÄ MEITÄ?”

Tie, vapaus ja Foucault'n heterotopia

Tie on monitulkintainen arjen ja elokuvan toisiinsa niveltävä tila, jonka perusta on amerikkalaisten road-elokuvien maiseman tyhjyyttä ja laajuutta korostavassa kuvastossa. Onko elokuvassa ja yleisemminkin audiovisuaalisessa kulttuurissa kierrätetty amerikkalaisen elokuvan lupaus tielle lähtemistä seuraavasta vapaudesta ja paremmasta elämästä saavutettavissa? Tien luonnetta oleellisesti määrittävää vapauden ja vallan suhdetta tarkastellaan Michel Foucault'n tilaa määrittävän heterotopian käsitteen avulla.

Elokuvan *Rosso* (Suomi 1985) yhdessä kohtauksessa palkkamurha-keikalle Sisiliasta Suomeen lähetetty Rosso (Kari Väänänen) kuljettaa auton konepellillä kuollutta suomalaista Marttia (Martti Syrjä), joka on ollut hänen oppaansa vieraassa maassa. Taustalla soi italialaissävyinen hidas sävelmä, iskelmän ja hautajaissaattomusiikin surullinen yhdistelmä. Haudattuaan ystävänsä hautausmaan vieressä olevalle jättömaalle Rosso kaasuttaa valkoisella Chryslerillä tiehensä. Vain pakokaasu jää leijumaan paikalle, kunnes häviää olemattomiin. Kamera jää kuvaamaan Martin hautaa, jonka merkiksi Rosso on pystyttänyt puunoksen. Leikkauksen jälkeen mollivoittoinen sävelmä jatkuu ja näemme liikkuvan auton sivuikkunasta Pohjanmaan syksyistä peltoa, sitten tuulilasni läpi edessä olevan tien sekä Rosson ajamassa vieraassa maisemassa. Leikataan takaisin sivuikkunan maisemaan, jossa näkyy italialainen viinitarha. Sen perään leikataan pohjanmaalaisen maiseman tyhjyyttä korostavaan panoraamaan, jossa Rosson Chrysler lähestyy kaukaa, kuvan maisemaan suhteutettuna mitättömänä pisteenä. Italiankielinen kertojaääni toteaa: ”Haudattuaan ainoan ystävänsä tässä epäystävällisessä maassa Rosso jatkaa eteenpäin ilman päämäärää. Hän ei tunne surua, koska on aina ymmärtänyt kuoleman olevan va-

pautus kärsimyksistä maan päällä. Hän tietää poliisien etsivän häntä ja melkein toivoo, että he pysäyttäsivät hänet, mutta ketään ei näy. Maa hänen ympärillään on autio ja tyhjä.”<sup>1</sup>

Kertojanääni tuo esiin useita piirteitä, jotka tekevät *Rossosta* korosteisesti road-elokuvan.<sup>2</sup> Road-elokuvassa kuljetaan ”ilman päämäärää” vieraassa ja ”epäystävällisessä maassa”, jossa kuolema saattaa tuntua paremmalta vaihtoehdolta kuin paluu ja sen tuottamat ”kärsimykset maan päällä”. Lisäksi Rosso pakenee poliiseja ja hautaa Martin hautausmaan kyljessä olevaan tyhjiin, toiseen tilaan. Rosso tekee toisin, kuten road-elokuvan henkilöillä on tapana.

Tarkastelen tässä artikkelissa tien tilallista luonnetta. Kysyn, miksi tielle lähdetään ja millainen areena tie on suhteessa vapauteen ja valtaan. Esimerkkini ovat pääasiassa elokuvista, mutta en tarkastele tässä tietä pelkästään elokuvallisena konstruktiona, vaan myös yleisemmällä tasolla. Tielle lähtemisen syy saattaa tuntua yksinkertaiselta ja selvältä: lähdemme tielle, jotta pääsemme johonkin toiseen paikkaan. Koska tiellä on kulttuurin kuvastossa ja erityisesti elokuvissa painava merkitys, tien luulisi olevan monitahoisempi kuin vain jonkin paikan saavuttamiseen johtava tila. Länsimaisessa individualismin eetoksessa tiehen liittyykin jonkin paikan saavuttamisen lisäksi korostutuneesti vapauden ulottuvuus. Ja koska tie on jokaiselle jollain tavalla tuttu tila, sen luonteen tarkastelu on tarpeen. Aluksi pohdin maantiematkustuksen luonnetta, minkä jälkeen valotan tien tilallisia ulottuvuuksia ja mahdollisia funktioita suhteessa Michel Foucault’n käsitykseen tilaa luonnehtivasta heterotopiasta.<sup>3</sup> Tien kulttuurinen konstruointi lähtee yleensä amerikkalaisesta elokuvasta, jota koskevat oletukset vaikuttavat siihen, miten me asemoimme itsemme suhteessa tiehen ja tien kulttuurisiin kuviin.<sup>4</sup> Käytän esimerkkinä joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta kotimaisia elokuvia. Esimerkit voi usein nimetä lajityypiltään road-elokuviksi, mutta näin ei ole aina, sillä tiellä voi tilana olla erityinen merkitys minkä tahansa lajityypin elokuvassa. Metaforisesti ilmaisten tie on ajattelutapa (*way of thinking*)<sup>5</sup>, ja tiekuvasto halkookin lajityyppejä, mikä on yksi osoitus tien tarjoaman tilan kulttuurisesta ja yhteiskunnallisesta merkityksestä.

## Maantien matkustustila

1800-luvun alkupuolelta lähtien länsimaissa ovat tilaan liittyvät oppositiot hämärtyneet, läheisyys ja kaukaisuus ovat voineet olla yhtä aikaa läsnä.<sup>6</sup> Modernina aikana, ihmistä nopeammin liikkuvien motorisoitujen kulkuvälineiden aikakautena, paikkojen väliset ajalliset etäisyydet pienenivät. Kun tekniikka päihitti lihasvoiman ja luonnon tilaan liittyvät ongelmat (esim. meri, vuoristo) voitettiin, aika muuttui manipuloitavaksi ja tilasta tuli valloituksen, inhimillisen ja teknisen kekseliäisyyden kohde. Välineen vauhdista tuli keskeinen ominaisuus.<sup>7</sup>

Koska tie mahdollistaa joustavan kulkemisen paikasta toiseen, sillä on päämäärähakuisuutta korostavana väylänä nähty olevan ensisijassa kansakunnan yhteisyyttä tukeva voima.<sup>8</sup> Teiden avulla etäällä toisistaan asuvat ihmiset voivat tuntea kuuluvansa yhteen. Tie pienentää

<sup>1</sup> Rosso on Dante Alighierin *Jumalaisen näytelmän* (*La divina commedia*) väliä elokuvansovitus, jossa lähete teksti käy selvemmin ilmi italiankielisen kertojanäänänen Dante-lainauksissa.

<sup>2</sup> Genreä on määritelty lukuisilla tavoilla monista näkökulmista. Tarkastele luuni sopivasti ja tiiviisti genren ovat määritelleet Gall & Probyn-Rapsey (2006, 429): ”Genret ovat kulttuuristen tuotteiden koosteita, joille ovat yhteistä kerronnalliset rakenteet, tyylilliset konventiot, arkkityypiset henkilöahmot, tilanteet sekä suhde yhteiskunnallisiin ja institutionaalsiin rakenteisiin”. Road-elokuvan genren peruspiirteistä ks. Corrigan (1991), Cohan & Rae Hark (1997), Sargeant & Watson (1999), Laderman (2002).

<sup>3</sup> Foucault’n heterotopian käsitteellä on pyritty selvittämään monenlaisia tiloja, mutta tien luonteen tarkastelussa en ole siihen törmännyt.

<sup>4</sup> Käytän ilmausta ”road-elokuva” enkä suomennosta ”tie-elokuva” siksi, että ilmaukseen ”road-elokuva” on selvemmin sisäänkirjoitettu se audiovisuaalinen ja kulttuurinen perinne, joka vaikuttaa nykyisen suomalaisenkin tiekuvaston taustalla.

<sup>5</sup> Gall & Probyn-Rapsey 2006, 426.

<sup>6</sup> Vrt. Foucault 2000, 175–176.

<sup>7</sup> Bauman 2002, 134–138.

<sup>8</sup> Esim. Laderman 202, 38–39.

<sup>9</sup> Schievelbusch 1996, 37; 67. Junalla matkustamisen poikkeusmuoto voisi olla interrail, joka mahdollistaa spontaanin, seikkailevan kulkemisen, vaikka toki siinäkin matkustaja on riippuvainen asemista.

<sup>10</sup> Esim. Urry (2004, 27–28) nimittää 1900-lukua auton vuosisadaksi ja Silvasti (2001, 79) autoa koko 1900-luvun kuvajaiseksi; ks. myös Eyerman & Löfgren 1995, 55.

<sup>11</sup> Kerouac 1964, 150.

<sup>12</sup> Stringer 1997, 165. Ewa Mazierskan ja Laura Rascarolin (2006, 4) mukaan matkustamisen käyttäminen elämän tarkoituksen kaltaisten metafyyssisten kysymysten tarkastelun välineenä on perusujoitteena yhteistä niin amerikkalaisille kuin eurooppalaisillekin elokuville. Ohjaaja Walter Sallesin (2007) mukaan road-elokuvan tulisikin kertoa ensisijaisesti matkustavien henkilöiden sisäisestä muutoksesta, ja siksi road-elokuvan katsomisessakin on hänen mukaan keskeistä tunne eikä se, mitä nähdään tai voidaan pukea sanoiksi. Salles on tehnyt muun muassa elokuvan *Moottoripyräpäiväkirja* (*Diarios de motocicleta*, USA–Britannia–Saksa–Argentiina–Chile–Peru 2004), ja parhaillaan hän tekee elokuvaa Jack Kerouacin *Matkalla*-romaanista.

tilan, lyhentää etäisyyden ja yhdistää kansaa tekemällä saavutettavissa olevat paikat olemassa oleviksi, muuttamalla aiemmin tuntemattomat paikat tutuiksi. 1800-luvun alkupuolella hevosvaunujen liikkeeseen ja vauhtiin tottuneelle ihmiselle maantieteellistä tuttuutta lisäsi rautatie, joka liitti kulkuväylän ja kulkuvälineen tiukasti toisiinsa: raiteelta ei voi poiketa toisiin paikkoihin kulkeville raiteille kuin määrättyillä risteusasemilla. Juna laajensi ihmisen ymmärrystä tilasta viemällä ennennäkemättömiin paikkoihin, mutta rautatiellä tärkeäksi muodostuivat kuitenkin vain lähtö- ja määräasema. Niiden väliin jäävän tilan merkitys katosi ja tuo välitila muuttui *matkustustilaksi*, jonka funktio oli vain johdattaa haluttuun paikkaan. Junamatkustajaa onkin verrattu pakettiin, jolla ei ole itsemääräämisoikeutta.<sup>9</sup> Modernin yksilöllisen liikkumisen vapauden symboliksi nousikin vasta auto Fordin T-mallista (1908) lähtien.<sup>10</sup>

Maantie onkin rautatielle vastakkainen siinä, että se korostaa juuri matkustustilan merkitystä tarjoamalla valinnanvapautta lähtö- ja määräpaikan välissä. Kun tie on yhdistämisfunktion sijaan määritelty kaupunkien välissä olevaksi raja-alueeksi, ei kenenkään maaksi, se on varsinkin amerikkalaisissa elokuvissa nähty korostuneesti potentiaalisena vapauden vyöhykkeenä (*freeway*), jossa kulkija voi toimia oman tahtonsa mukaisesti. Kulkemisen funktio riippuu kolmesta toisiinsa kytkeytyvästä fyysisestä asiasta: kulkuneuvosta, kulkuväylästä ja kulkijasta. Rautatien tapaan maantie yhdistää paikan A paikkaan B, mutta toisin kuin rautatiellä, maantiellä voi halutessaan kääntyä toiselle tielle missä risteyksessä ja milloin tahansa. Ei-kenenkään-maana tietä ei enää määritäkään tuttuus vaan tuntemattomuus ja vieraus. Tielle voi lähteä koska tahansa ja tiellä voi tulla vastaan melkein mitä tahansa, suomalaisessa elokuvassa esimerkiksi uhoava nuorisjoukko (*Jengi*, 1963), levottomasti käyttäytyvä aggressiivinen naiskuskki (*Neitoperho*, 1997), koulusta ja kotoaan pakoon liftaava nuorukainen (*Täältä tullaan, elämä!*, 1980), suomalaiskansallisen onnen ydintä etsivät ja kritisoiivat kaupunkilaisnuoret (*Kesäkapina*, 1970), ulkomaille töihin lähtevät nuoret miehet (*Ajolähtö*, 1982; *Jon*, 1983) ja sairauden rajoittamaa tulevaisuuttaan pakenevat nuoret (*Menolippu Mombasaan*, 2002).

Avoimena, potentiaalisesti loputtomana, tien on ajateltu tarjoavan väylän vapaudteen ja riippumattomuuteen kahlitsevista normeista. Jack Kerouacin modernin road-tarinan klassikossa *Matkalla* (*On the Road*, 1957) asia todetaan seuraavasti:

– Vuaa! Dean ulvoi. – Nyt lähdettiin! Hän kyyristyi ohjauspyörän yli ja painoi kaasua; hän oli jälleen elementissään, jokainen sen huomasi. Olimme kaikki ihastuneita ja tajusimme, että jätimme sekasotkun ja tyhjänpäiväisyyden ja teimme sitä ainoata ja jalointa mitä ajassa voi tehdä, me *liikuimme*.<sup>11</sup>

Road-elokuvan kerronnallinen logiikka perustuu pakoon, tutuista kuvioista ja yhteiskunnan rajoituksista irtaantumiseen, johon liittyy ajatus vapaudesta ja siitä, että mitä kauemmas ihmisistä lähtee, sitä lähemmäs pääsee itseään.<sup>12</sup> Tie voi edustaa vapautta, mutta tien päällä mikä tahansa voi kuitenkin näyttäytyä uhkaavana: kaikki vastaan-tuleva saattaa kätkeä sisälleen ahdasmielisen konservatiivisuuden. Yhtälailta tien päällä olevat muukalaiset voidaan kokea erilaisina ja

toisina uhkaaviksi. Tie tarjoaakin sattumalta kohtaavien ihmisten arvoille ja asenteille otollisen törmäysareenan. Siksi elokuvien vapauden eetoksella lastattu tie- ja matkakuvasto tarjoaa mahdollisuuden kulttuurisiin neuvotteluihin elokuvan tekohetken tärkeistä asioista. Road-elokuvassa kiinnostavaa onkin nimenomaan genren oireellisuus, kyky esittää säröjä oman ajan kulttuurin tukahduttavassa voimassa.<sup>13</sup> Näin ajatellen matkanteossa tärkeintä ei ole päätyä lähtöpisteestä loppupisteeseen vaan liikkuminen itsessään, kuten *Matkalla*-lainaus osoittaa, sekä ennakoimaton tila, jossa tuo liikkuminen on mahdollista.

Ernesto Che Guevara antaa vuoden 1952 Etelä-Amerikan kiertomatkaansa dokumentoivassa *Moottoripyöräpäiväkirjassaan* (*Notas de viaje*, 1992) ”kunnon tutkimusmatkailijoille” ohjeita toteamalla, että ”matka on hypoteettinen tila, joka päättyy mihin päättyy ja keinoja on yhtä monta kuin keinoja sen päättämiseen, toisin sanoen niitä on loputtomasti”.<sup>14</sup> Suurelta osin juuri matkan ”hypoteettiseen tilaan”, matkustustilaa ja sen odottamattomuuteen, perustuu ajatus tiestä yhteiskunnan otteesta eriytymisen ja kaavamaisesta, arjen suunnitelmallisuudesta ja aikatauluista irrottautumisen tilana, johon lähteminen ja jonka tarjoamat muutoksen mahdollisuudet esitetään tietarinoissa usein romantisoitujen. Erityisesti amerikkalaisessa kulttuurissa tielle lähtemisen (*hitting the road*) – tarkemmin sanottuna avoimen tien tyhjyyteen lähtemisen – motivoijana on muutoksen mahdollisuus, maiseman laajuuteen ja tyhjyyteen kirjoitettu myyttinen vapaus<sup>15</sup>, jota ideaalitapauksessa tukevat muuttuvan ympäristön lisäksi erilaiset, ystävälliset ihmiset. Robert M. Pirsigin filosofisessa romaanissa *Zen ja moottoripyörän kunnossapito* (*Zen and the Art of Motorcycle Maintenance*, 1974) asia ilmaistaan seuraavasti:

Olemme tietoisesti jättäneet suunnitelmat epämääräisiksi, tarkoitus on matkustaa eikä päästä minnekään. Olemme lomalla. (- -) Koko elämämeno ja tien varrella asuvien ihmisten luonne ovat erilaisia. He eivät ole menossa mihinkään. Heillä on aikaa olla kohteliaita. He tietävät kaiken siitä mikä on tässä ja nyt.<sup>16</sup>

Matkan alussa tie nähdään kiireettömänä tilana, jossa elämä koetaan ”tässä ja nyt”-painotuksen takia sosiaalisemmaksi, lämpimämmäksi, ihmisläheisemmäksi ja luonnollisemmaksi kuin kaupungissa. Jo Fordin T-mallista lähtien autojen mainonnassakin on ristiriitaisesti korostettu sitä, että autolla pääsee yhteyteen luonnon kanssa. Yhteys toimii kahdella tasolla, sillä kuten minkä tahansa tilan, voi tien kokea niin fyysisesti kuin mentaalistekin. Ero on tosin keinoitekoinen sikäli, että fyysisyyskin on mentaalista. Tie ei ole pelkkä pientareiden, ojien tai pengerten rajaama väylä vaan kaikki matkalla aistittava, niin jylisevä moottori, haiseva asfaltti kuin kaikki tien laidan merkit, kuten kasvit, kalliot, tienvarsikuppilat ja kohdattavien ihmisten luonne. Mentaalisen tason merkityksen osoittaa muun muassa alun *Rosso*-esimerkin maisemien vaihtelu.

Tie on siis aina myös päänsisäinen tila, jonka merkityksellistämiseen vaikuttaa aiempi kokemus tiestä. Tiekokemusten karttumisessa erilaisilla kulttuurisilla representaatioilla, kuten elokuvilla ja elokuvista mainoksiin napatulla road-elokuvan ikonografialla, on tärkeä osansa.

<sup>13</sup> Vrt. Corrigan 1991, 142.

<sup>14</sup> Guevara 2004, 34.

<sup>15</sup> Tien tarjoaman vapauden voi määritellä sekä positiiviseksi että negatiiviseksi, sillä usein tielle lähdetään, jotta päästään jostakin eroon (negatiivinen vapaus), mutta samassa tie mahdollistaa asioita (positiivinen vapaus).

<sup>16</sup> Pirsig 1994, 10–11.

<sup>17</sup> Road-elokuvan piirteet eivät noin vain siirry eurooppalaiseen elokuvaan. Esimerkiksi tyhjyys ja vieraus eivät välttämättä toimi Euroopan maisemissa ja teillä yhtä äärimmäisesti kuin Yhdysvalloissa. Eyerman & Löfgren (1995) ovat tarkastelleet joitakin road-elokuvan peruspiirteitä suhteessa ruotsalaiseen, Rascaroli (2003) suhteessa italialaiseen ja Picken (1999) suhteessa brittiläiseen road-elokuvaan. Australialaisesta road-elokuvasta ks. Gall & Probyn-Rapsey (2006).

<sup>18</sup> Vrt. Kalanti 2001a, 98–99. Kulkijan identifioimisesta kulkuvälineeseen mainitsevat esim. Corrigan 1991, 145; Laderman 2002, 17–18; Eyerman & Löfgren 1995, 64; Baudrillard 1996, 62.

<sup>19</sup> Koska sekä auto että kuljettaja ovat tapauksen takia fyysisesti puutteellisia, voi kääntäen ajatella myös auton identifioituneen kuljettajaansa.

<sup>20</sup> Foucault 2000, 177–178. Johnson (2006) korostaa Foucault'n keskittyvän tila-analyysissään juuri siihen, mikä "vetää meidät ulos kuorestamme".

Kaikki ovat varmasti olleet tiellä auton, linja-auton tai moottoripyörän kyydissä, mutta melkein yhtä varmasti kaikki ovat nähneet tien tyhjyyttä ja avaruutta korostavan tilan jossakin elokuvassa, valokuvassa tai mainoksessa. Kuva laajalle avautuvasta erämaasta tai pohjoisen Suomen vaaroista tai tuntureista herättää vastaanottajasta riippuen monenlaisia mielleyhtymiä. Ne voivat olla kollektiivisia, mutta joka tapauksessa ne ovat ainakin subjektiivisia.<sup>17</sup>

Matkan aikana kuljettajan subjektiviteetti laajenee tai saa jatkeen, kun hän identifioituu ajoneuvoonsa.<sup>18</sup> Erinomaisia esimerkkejä ovat Pohjanmaan tulvassa autonsa kanssa pysähtymään joutuva Rosso, joka Chryslerinsä savuttaessa kahlaa läheiseen latoon polviaan myöten vedessä, sekä Wim Wendersin *Lisbon Story* (Saksa-Portugali, 1994), jonka alussa saksalainen elokuvan äänimies Phillip (Rüdiger Vogler) lähtee Lissabonissa työskentelevän ohjaajaystävänsä pyynnöstä Lissaboniin. Kuvaaja matkustaa Saksasta Citroenillaan, josta puhkeaa rengas lähellä Portugalin rajaa. Kun tapausta sadatteleva mies astuu ulos autosta, paljastuu, että hänen toisessa jalassaan on kipsi. Auto on osa häntä, olennainen osa hänen mahdollisuuttaan liikkua; ilman autoa hän ei voi jatkaa matkaansa.<sup>19</sup>

Tilan kokemusta hallitsee aina jokaisen näkökulman subjektiivisuus, kuten Phillipin epäonnen kokemuksessa ja vielä selvemmin Rosson mielessään näkemissä sisilialaisissa maisemissa. Michel Foucault korostaa, että elinpiirimme on täynnä erilaisia ominaisuuksia ja ulottuvuuksia, jotka voivat myös olla mielikuvituksen tuottamia. Vaikka Foucault viittaa myös mielikuvitukseen, hän pureutuu erityisesti fyysiseen ulkoiseen tilaan, siihen heterogeeniseen meitä kuluttavaan erilaisten tilojen väliseen ja tuottamaan valtasuhteiden verkostoon, jossa me eläessämme pakosta kohtaamme historian.<sup>20</sup>



Rosso joutuu kahlaamaan auton hyydyttyä Pohjanmaan vetisiin lakeuksiin.

Ulkoisena, kaikille jotenkin tuttuna tilana paikkojen (kaupunkien, kylien) väliin sijoittuva tie on kiinnostava. Se yhdistää paikat, mutta päästäkseen paikasta toiseen on joksikin ajaksi irrottauduttava paikasta ja vertauskuvallisesti kadottava. Elokuvassa tien päällä voi toki kadota vahingossa eli eksyä, mutta kadota voi myös tarkoituksellisesti. Road-elokuvan yhden peruspiirteen mukaan tie on nimenomaan pakopaikka: tielle lähdetään siksi, että kadotaan muilta (yhteiskunnalta) mutta löydetään (ymmärretään) jotakin itsestä. Näin tekevät muun muassa sairaalan sulkeisesta tilasta karkaavat Pete (Antti Tarvainen) ja Jusa (Joonas Saartamo) elokuvassa *Menolippu Mombasaan* (Suomi 2002), gangstereita ja poliisia pakeneva *Arvottomien* (Suomi 1982) Manne (Matti Pellonpää) sekä *Neitoperhossa* (Suomi 1997) itsensä hylätyksi kokeva Eevi (Leea Kleemola). Tie tarjoaa lähtijöille toisenlaisen tilan, joka eroaa lähtötilasta ja haastaa sen pysyvyyden perustan.

Amerikkalaisen tiekuvaston perustila on erämaa, jota Jean Baudrillard pitää epäsosiaalisena ja vauhdin tuottamana pinnallisena tilana, jolla on katoamisen ekstaattisena muotona kulttuurisen kritiikin ulottuvuus.<sup>21</sup> Suomessa potentiaalisena kritiikin tilana voi nähdä 1950-luvulta lähtien koko ajan autiommaks käyneen maaseudun, johon pakeneminen tai katoaminen elokuvissakin usein osoitetaan varteenotettavaksi vaihtoehdoksi yhtä hyvin urbaanille kiireelle ja sen lieveilmiöille kuin yksilöllisemmillekin takaiskuille tai heräämisille (esim. *Käpy selän alla*, 1966; *Jäniksen vuosi*, 1977; *Menolippu Mombasaan*, 2002).<sup>22</sup>

## Tie heterotopiana

Tie on todellinen tila, joka on latautunut amerikkalaisten elokuvien fiktiivisillä ominaisuuksilla. Niillä ei välttämättä ole paljon tekemistä suomalaisen tien kanssa. Silti esimerkiksi amerikkalaisten elokuvien toistamat maiseman tyhjyyttä ja laajuutta korostavat panoraamat ja ajatus kulkijoiden tarpeesta paeta toimivat taustana myös suomalaisen elokuvan esittämällä tiellä.<sup>23</sup> Elokuva ja muu tiekuvastoa kierrättävä kulttuuri määrittää sitä, millaisena tien koemme, mutta millainen tie on tilana? Mitä tie kulkijalleen pystyy tarjoamaan? Yhden mahdollisen vastauksen antaa Michel Foucault'n *heterotopian* käsite.

Heterotopia on kaksiosaisen käsite, jonka juuri on kreikassa.<sup>24</sup> *Hetero* voi kontekstista riippuen merkitä "erilaista, moninaista, vaihtelevaa", "vaihdettua, erotettua" tai "erilaista kuin pitäisi olla" ja *topos* "paikkaa, aluetta", "asemaa", "ruumiinosaa", "läpikulkua, väylää, tietä". Heterotopian voi näin ollen karkeasti määritellä tavallisuudesta poikkeavaksi, erilaiseksi paikaksi tai tilaksi.<sup>25</sup> Tien luonteen kannalta on kiinnostavaa, että topoksen yksi merkitty on nimenomaan "väylä, tie". Tiehen liitettynä heterotopia tarkoittaa siis "erilaista, moninaista tai tavallisesta poikkeavaa tietä". Kun tietä ajattelee myös metaforisesti ajattelutapana ja henkilön valintana, tielle lähtemisen potentiaalinen vaihtoehtoisuus käy selväksi.

Foucault erottaa toisistaan utopian ja heterotopian. Tavallisesti ajatellaan, että utopia on jotakin toteutumaton jolla kuitenkin on mahdollisuus toteutua. Foucault sen sijaan määrittelee utopian tilaksi,

<sup>21</sup> Baudrillard, 1996, 11–12. Yhteiskuntajärjestyksestä irrottautuvat henkilöt ja päämäärähakuisuutta karkaava kerronta tekevät road-elokuvasta perinteisen kansallista yhtenäisyyttä korostavan genreajattelun vastaisen. Länneelokuvan motorisoituna jatkeena road-elokuva on kääntänyt edeltäjänsä yhteiskunnalliset ihanteet ylösalaisin. Koska road-elokuva juhlii epäyhtenäisyyttä, se nostaa tien kautta pintaan yhteiskunnan jatkuvuuden vastaisen kulttuurikritiikin siemenen. Ks. Laderman 2002, 39–40.

<sup>22</sup> On tietenkin olemassa myös vastakkaisia elokuvia, kuten *Pitkä kuuma kesä* (1999), jossa Helsingistä Joensuuun perheensä mukana muuttamaan joutunut Patu kaipaa takaisin pääkaupungin menoon.

<sup>23</sup> Baudrillardin (1996, 53; 93) mukaan Amerikka vaihtaa kokonaisuudessaan siihen, että asioita koetaan elokuvallisesti, sillä "koko maa on tietyllä tavoin elokuvallinen" simulaation tila, jossa luonnollinen ja keinotekoinen, erämaa ja kaupunki ovat erottamattomia.

<sup>24</sup> Tutkimuksellisesti heterotopia on alkujaan lääketieteellinen termi, joka tarkoittaa tietynlaista tavanomaisesta poikkeavassa paikassa kasvavaa ja kehittyvää kudosta.

<sup>25</sup> Foucault'n heterotopian käsitettä määrittelevä artikkeli on käännetty englanniksi kahdella eri otsikolla: *Of Other Spaces* (1986) ja *Different Spaces* (2000). Artikkelien pohjana on Foucault'n vuonna 1967 arkkitehdeille Pariisissa pitämä luento.

<sup>26</sup> Utopian ja heterotopian välistä suhdetta Foucault kuvaa peilillä, joka heijastuksen osalta on utopia, mutta heterotopia peilin itsensä osalta, sillä peili on olemassa. Foucault 2000, 178–179.

<sup>27</sup> Hetherington 1997, viii.

<sup>28</sup> Vrt. Kalanti 2001a, 114.

<sup>29</sup> Vrt. Johnson 2006, 86. Vallan ympärikäntämisen, hierarkioiden väliaikaisen purkamisen mahdollistavana tilana tien heterotopia muistuttaa Mihail Bahtinin määrittelemää karnevalismia. Onkin esitetty, että vaikka suoraa vaikutusta ei ole, Foucault'n heterotopian muotoilussa on "bahtinilainen vivahde" (Defert 1997, 275, Sit. Johnson 2006, 82).

<sup>30</sup> Vrt. Hetherington 1997, 139. Kalanti (2001b, 212) kuvaa ajamista modernin tilaverkostolle ominaisesti välitilaksi, joka on "olotila hallitun, ohjatun järjestyksen ja täydellisen kaaoksen ja tuhon välisellä kapealla alueella, liukuvassa ja virtaavassa maailmassa – autossa, joka luistaa sivuttain kuivalla asfaltilla".

<sup>31</sup> Bauman 2002, 126.

<sup>32</sup> Kalanti 2001a, 119; 2001b, 189.

<sup>33</sup> Erinomainen esimerkki auton katseesta on *Bonnie ja Clyden* (*Bonnie and Clyde*, Yhdysvallat 1967) viimeinen otos, jossa Bonnien ja Clyden ampuneet miehet kävelevät auton viereen katsomaan ruumiita. Katsojat eivät enää ruumiita näe. Sen sijaan katsoja näkee auton näkökulmasta luotien rei'ittämien ikkunoiden läpi kuvattuna Bonnien ja Clyden lahdanneet miehet. Otos on tulkittavissa ideologiseksi kannanotoksi, sillä kuvakulma positioi katsojan osaksi Bonnien ja Clyden ja heidän rei'itetyn autonsa kohtalaa.

jota ei vastaa mikään todellinen paikka: se on tilana illuusio, esimerkiksi elokuvateatterin valkokankaalla näkyvä tila, joka on olemassa vain valona.<sup>26</sup> Heterotopia sen sijaan on todellinen, yhteiskunnan instituutioiden rakentama ja ylläpitämä paikka, joka muistuttaa vain poissaolevan luonteensa vuoksi utopiaa. Vaikka heterotopian voi paikallistaa osaksi yhteiskuntaa, se tuntuu olevan sysätty yhteiskunnan ulkopuolelle. Kevin Hetheringtonin mukaan kyse on "välitilasta" (*in-between*), toiseuden tilasta, jossa on tavallisesta poikkeava, sosiaalisesti vaihteleva järjestys.<sup>27</sup> Niinpä heterotopian tehtävä onkin rajata poikkeukset yhteiskunnan ytimen ulkopuolelle. Tilojen välillä on yksipuolinen suhde, sillä heterotopia on toisen tilan sisällä oleva tila, joka ei voi aktiivisesti vaikuttaa tilojen väliseen suhteeseen. Hierarkkisessa suhteessa heterotopia määrittyy vallan tilaksi, joka kulkee jonkun toisen tilan läpi tai sisältyy alistaisesti johonkin toiseen tilaan. Näin ajatellen oman tilan muodostavan auton voi nähdä heterotopiana maantien heterotopian sisällä. Auto on julkisessa tilassa liikkuva yksityinen tila, etäisyyden tarjoava suoja, rajapinta kulkijan ja tien tilan välillä, mutta kuitenkin alistteisessa suhteessa väylään, jota pitkin kuljetaan.<sup>28</sup> Tie taas on paikkojen välissä kulkevana, paikat yhdistävänä, perusfunktioiltaan alistainen niin lähtö- kuin päätepisteellekin. Tie kulkee paikasta toiseen, mutta tieverkoston osana se on myös suhteessa muihin teihin. Jokainen tie on alistussuhteessa toisiin, niihin liittyviin teihin, ja siten myös jokainen kuljettaja/matkustaja on alistteisessa suhteessa tien systeemille.

Mahdollisena katoamisen, pakenemisen ja vapauden areenana tien voi määritellä myös vallattomuuden tilaksi. Tie voikin toimia esimerkkinä sekä utopiasta että heterotopiasta. Tiehen liittyy utopinen ulottuvuus, sillä siihen tuntuu olevan sisäänkirjoitettu ajatus road-elokuvan mallin mukaisesta vapauden tilasta, joka voisi johtaa parempaan elämään. Tiellä on kuitenkin alku ja loppu, lähtö- ja päätepiste, mikä tekee utopiasta ja sen tavoittelusta vain väliaikaisen. Siksi tietä voikin kuvata paremmin heterotopiaksi, joka tarjoaa hetkellisen lupauksen siitä, että pako vallan piiristä olisi mahdollinen.<sup>29</sup> Heterotopia on tila, joka mahdollistaa modernin yhteiskunnan tarkastelun päättymättömänä vapauden kaipuun ja kontrollin tarpeen välillä häilyväenä järjestyksen prosessina.<sup>30</sup>

Heterotopiaa muistuttaen Zygmunt Bauman nimittää moottoritietä "ei-paikaksi" ja määrittää sen erottomaksi paikaksi, jossa ihmisen persoonallisuudella ei ole merkitystä, koska moottoritien vauhdissa puuttuvat identiteetin, suhteiden ja historian symboliset ilmaisimet.<sup>31</sup> Mikä tahansa tie voi olla "ei-paikka", jos tietä ajattelee katoamisen areenana, mutta identiteettiä ja identiteetin ymmärrystä tie ei kuitenkaan hävitä, vaan pikemminkin kääntää huomion persoonallisuuden pintailmaisimiin, kuten kulkuvälineeseen, asusteisiin ja ulkonäköön. Huomio siirtyy pintailmaisimiin ensinnäkin siksi, että pelkkä ajaminen voidaan tulkita myös itsen näytökseksi ja toiseksi siksi, että liikkeesä kuljettaja/matkustaja redusoituu katseeksi, jonka olennainen osa vastaantuleville ja tien laidalla oleville on auton kori.<sup>32</sup> Road-elokuvassa kuvakulma saatetaan valita niin, että se johtaa tulkitsemaan näkymän auton katseeksi, mikä korostaa entisestään sitä, että auto on olennainen osa kuljettajan/matkustajan identiteettiä.<sup>33</sup> Ei siis ole sama,

ajaako autolla vai moottoripyörällä, Ladalla vai Mersulla, rekalla vai ruohonleikkurilla. Pintatekijätkin synnyttävät suhteita, joilla voi olla historiallisia syitä ja seurauksia. Ei esimerkiksi ole sattumaa, että *Arvottomien* Mannella on pitkä vaalea poplari, että hän ajaa Volgalla, jonka hanskalokerossa hän säilyttää käsiasetta ja että iltamapaikan kahvilassa työskentelee nainen nimeltä Anna Kaarina.

Foucault jakaa heterotopiat kriisi- ja poikkeavuusheterotopioihin. Kriisiheterotopiat (*heterotopia of crisis*) ovat näennäisen neutraaleja tiloja, jotka näyttäytyvät etuoikeutettuina paikkoina. Ne on varattu ihmisille, jotka ovat "kriisitilassa" suhteessa ympäröivään yhteiskuntaan ja sen ylläpitämiin ideaalikäsityksiin ihmisyydestä. Rationaalisuutta ylistävässä länsimaisessa aikuisyhteiskunnassa kriisitilassa ovat esimerkiksi vanhukset ja nuoret.<sup>34</sup> Road-elokuvien esittämä tie on kriisiheterotopia *par excellence*, sillä elokuvissa tie näyttäytyy useimmiten tilana, johon "kriisissä" oleva, yhteiskunnan normiston painostama tai vaikka ystäviinsä, sukulaisiinsa tai umpikujalta näyttävään elämäänsä pettynyt voi paremman tulevaisuuden toivossa lähteä hakemaan suuntaa tai ratkaisua ongelmiin. Olennaista on se, että lähtijää ei pakoteta, vaan hän tekee lähtöratkaisunsa näennäisen itsenäisesti.

Lähdön motivoijina ja matkalla yleensä erilaiset rajat osoittautuvat merkittäviksi, onpa kyse kansankunnan tai suppeamman alueen tai tilan rajasta. Esimerkiksi elokuvassa *Menolippu Mombasaan* imusolmukesyöpää sairastavat Pete ja Jusa pakenevat sairaalasta, johon heidät on eristetty. Peten eristäminen kuvataan parilla menneen ja tulevan rajaa osoittavalla otoksella. Kun lääkäri on kertonut Petelle syövästä, ristikuvalla siirrytään koulun pihalle, jossa Pete seisoo lähikuvassa aidan takana. Ristikuvassa aita muodostaa rajan menneen ja tulevan välille jo koulun pihaa edeltävän sairaalaotoksen lopussa. Toisen rajan muodostavat sairaalan liukuovet: Pete kävelee sisälle sairaalaan, mutta äiti jää Peten pyynnöstä ulkopuolelle, menneeseen. *Neitoperhon* Eevi taas pettyy siihen, että hän tulee kerta toisensa jälkeen kielletyksi. Eevi kokee, että isosiskokin on hänet pettänyt ottaessaan naisystävänsä asumaan asuntoonsa, jossa ei ole enää tilaa Eeville. Eevi varastaa autohallista siskonsa Taunuksen ja kaasuttaa parkkihallista verkkoaidan muodostaman rajan läpi avoimelle tielle. *Mombasan* Pete ja Jusa ja *Neitoperhon* Eevi ajautuvat tien kriisiheterotopiaan paetakseen, vailla selvää päämäärää. Pojilla on toki päämäärä, Jusalla Mombasa ja Petellä Saariselällä kesän viettävä Kata (Johanna Rönnlöf), mutta kaukaisina ne ovat vain tarttumapintoja, joiden saavuttaminenkaan ei ratkaisisi mitään.

Päämäärättömyyden vastaesimerkki voisi olla vaikka *The Straight Story* (Yhdysvallat 1999). Siinä kulkija on vanhempi, eläkkeellä oleva 73-vuotias Alvin (Richard Farnsworth), joka lähtee viiden sadan mailin absurdilta tuntuvalle matkalle ruohonleikkurillaan tavatakseen veljensä, jonka kanssa hän ei riitojen vuoksi ole puhunut vuosiin. *The Straight Storyn* Alvinilla on päämäärä, joka voisi muuttaa tulevaisuuden: hän haluaa sopia vanhat riidat veljensä kanssa. Tie on hänelle kriisiheterotopiana väylä kriisin laukaisemiseen; se on tila, jossa hän hitaasti liikkeessaan ehtii moneen kertaan käydä läpi edessä odottavan tapaamisen niin yksin kuin tiellä tapaamiensa ihmisten kanssa.



<sup>35</sup> Foucault 2000, 180.

<sup>36</sup> Mauranen 2001, 48; 55-56.



*Easy Riderin* Wyatt ja Billy on suljettu tien poikkeavuusheterotopiaan.

*Poikkeavuusheterotopia (heterotopia of deviation)* on oikeastaan moderni muotoilu kriisiheterotopiasta, sillä poikkeavuusheterotopiat ovat paikkoja, joihin suljetaan ihmiset, jotka eivät käyttäytymiseltään tai jostakin muusta syystä vastaa vallitsevia kulttuurisia normeja. Tällaisia poikkeuksellisia paikkoja ovat erityisesti vankila ja mielisairaala, mutta myös lastenkoti ja joutilaisuuden määrittämät vanhainkoti ja nuorisotalo.<sup>35</sup> Tie voi myös muodostua poikkeavuusheterotopiaksi. Näin käy esimerkiksi *Easy Riderin* alussa, jossa Wyatt (Peter Fonda) ja Billy (Dennis Hopper) ajavat moottoripyörineen illan pimeydessä tien varressa olevalle motellille. Kyltti kertoo, että tilaa on, mutta kun motellin pitäjä huomaa pinnan – majoitusta kaipaavien menopelit ja ulkonäön – kyltin teksti muuttuu: enää ei olekaan tilaa. Motoristit suljetaan ”vääränlaisina” tielle, joka näin muuttuu vapauden tilasta sulkeiseksi poikkeavuusheterotopiaksi. Baumanin määrittelemä eroton ”ei-paikka” on hetkessä muuttunut pakottavaksi erojen tilaksi.

Onpa kysymys kriisi- tai poikkeavuusheterotopiasta, jokaisella heterotopialla on määrättyt säännöt, lait tai tavat, joita tulee noudattaa. Esimerkiksi elokuvateatterin heterotopiassa ei saa häiritä muita katsojia ja tien heterotopiassa on noudatettava liikennesääntöjä. Tästä huolimatta heterotopia on dynaaminen tila, jonka muoto ja säännöstö muuttuvat ajan kuluessa. Niinpä myös heterotopian tehtävän laatu ja voimakkuus riippuu aina siitä, millaisessa tilanteessa sitä ympäröivä yhteiskunta on. Foucault'n esimerkki muuttuneesta heterotopiasta ovat hautausmaat, jotka siirrettiin kuolemanpelon kasvaessa kaupunkien ja kylien keskustasta niiden laitamille. Samaan tapaan tien merkitys heterotopiana on muuttunut autojen määrällisen kasvun myötä. Suomessa tiet olivat 1950-luvun alkuun asti huonokuntoisia, minkä takia yksityisautoilu oli vähäistä. Tapani Maurasen sanoin 1920-luvulta 1950-luvun alkuun asti huonokuntoisen tieverkon vuoksi ”rahalla sai auton, mutta hevosella pääsi”. Henkilöautojen määrä alkoi meillä kasvaa selvästi vuoden 1952 olympialaisten aikaan, mutta kunnan kasvuvauhtiin päästiin vasta 1960-luvulla.<sup>36</sup> Tieverkoston muuttuessa voi syntyä myös ”ylijäämätilaa”, joka vallan näkökulmasta

muuttuu ”joutilaaksi” poikkeavuusheterotopiaksi, kun se suljetaan kehittyvän ytimen ulkopuolelle. Esimerkiksi Turku–Helsinki -moottorien rakentamisen yhteydessä jotkut entisen ykköstien varrella olleet huoltoasemat, kaupat ja kunnat jäävät syrjään uudesta valtaväylästä ja muuttuvat näin hiljaisiksi heterotopioiksi. Heterotopian luonteeseen vaikuttavat siis oleellisesti ajan tuomat muutokset.

## Tien heterotopia ja aika

Heterotopia on dynaaminen, moniulotteinen muuttuva tila, joka asettaa suhteeseen toistensa kanssa sopimattomia tiloja. Dynaamisuus liittyy eritoten heterotopian monikerroksiseen aikaulottuvuuteen. Esimerkiksi elokuvateatterin nyt-hetken kolmiulotteisessa tilassa katsotaan kolmiulotteista aika-tilaa imitoivaa kaksiulotteista kuvaa.<sup>37</sup> Samaan tapaan elokuvan tarjoamiin malleihin ja rakenteisiin kytkeytyvässä tien heterotopiassa liikkuminen on liikkumista ajallisesti monikerroksisessa verkostossa.

Kreikkalaisperäisen (hetero-kronos) heterokronia-sanana jälkimmäinen osa tarkoittaa ”aikaa” ja yhdyssana heterokronia näin ”johonkin eri aikaan liittyvää” tai ”aikamuodon muutosta”.<sup>38</sup> Tieltä vapautta hakemaan lähtevät joutuvat vaikeuksiin, tapahtumien ja tilan viemiksi useimmiten juuri siksi, että vieraana ja toisenlaisena tilana tie osoittautuu historiallisessa laajuudessaan uhkaavaksi ja hallitsemattomaksi.<sup>39</sup> Philippe Delerm on pikkunovellissaan ”Moottoritiellä öiseen aikaan” kuvannut tien heterotopiassa kulkevan auton muodostaman heterotopiankin hallinnan vain näennäiseksi:

Kaikki tuntuu tietenkin johdettavalta, kaikki tottelee: vaihdetanko, ohjauspyörä, tuulilasin pyyhkimet jotka huiskaisevat, sivuikkuna joka nousee napin painalluksella. Mutta samassa ohjaamo vie kuljettajaa, pakottaa hänet valtaansa.<sup>40</sup>

Tie vie autoa, joka vie kuljettajaa, ”pakottaa hänet valtaansa”. Mutta jotta heterotopia alkaa toimia, jotta jokin voi viedä, tarvitaan katkos totuttuun käsitykseen arjen ja ajan kulumisesta.<sup>41</sup> Katkoksesta voi toimia esimerkiksi irtaantuminen kellokortin määrittämästä arkirytmistä. Foucault’n mukaan heterokronisuus toteutuu erityisen kärkevästi hautausmaalla, joka on elämän päättymisen ja katoamisen tila. ”Ei-missään” kulkevat tiet muistuttavat hautausmaata siinä, että tielläkin katoaminen voi aktualisoitua – jopa katoaminen elämästä.<sup>42</sup> Ihminen voi toki kadota maantieltä myös poikkeamalla ”luonnon tielle”. Näin tekee esimerkiksi *Jäniksen vuoden* (Suomi 1977) Vatanen (Antti Litja), joka katoaa yhteiskunnasta pyyhittyään tietonsa väestörekisterin tietokannasta. Elokuvan lopussa näemme rikkumattoman lumen peittämän tunturimaiseman, myyttisen pohjoisen erämaan, johon Vatanen (tai hänen sielunsa) on kadonnut. Vatanen toteuttaa monen elokuvan päämäärättömän kulkijan utooppisen unelman: hän vapautuu katoamalla järjestäytyneen yhteiskunnan ulkopuolelle vailla merkkiä (kuten hautakivi) katoamisesta.

Heterotopia on pysäytetyn ja rajatun ajan heterokroninen tila, jolla

<sup>37</sup> Foucault 2000, 181–182.

<sup>38</sup> Evoluutiossa heterokroniaksi nimitetään poikkeavaa organismien tai osien tyypillisestä järjestyksestä.

<sup>39</sup> Vrt. Corrigan 1991, 145.

<sup>40</sup> Delerm 2000, 33.

<sup>41</sup> Foucault 2000, 182.

<sup>42</sup> Road-elokuvan keskeinen konventio on marginaalissa liikkuvan tai häilyvän kulkijan kuolema. Kuolema elokuvan lopussa on niin odotuksenmukainen tapahtuma, että henkiinjääminen voi tulkita poikkeukseksi ja siten konformistista valtaideologiaa vastustavaksi. (Ks. Mills 1997, 325–326.)

<sup>43</sup> Kuhn 2004, 108–109. Muistin merkitystä korostaa myös Henri Bergsonin aikäkäsitys, jonka mukaan ajan kuluminen ei perustu peräkkäisyyteen, vaan menneen, nykyisen ja tulevan päällekkäisyyteen (Deleuze 1988, 51).

<sup>44</sup> Kalanti 2001b, 189.

<sup>45</sup> Vrt. Foucault 2000, 184. Johnsonin (2006, 76) mukaan heterotopia on tila, joka ”yhtä aikaa sekä heijastaa että haastaa”. Haastamisen tilana heterotopiassa on mahdollista esittää aikaan liittyviä pelkoja ja fantasioita.

on määrätty alku ja loppu. Ajatus sopii elokuvateatterin näytökseen, joka alkaa ilmoitettuna aikana ja oletettavasti myös päättyy noin kahden tunnin kuluttua. Kun näytös päättyy, sen vaikutus arkeen vasta toden teolla alkaa. Tutkiessaan 1930-luvun brittiläistä katsojuutta ja elokuvaa kulttuurisena muistina Annette Kuhn erottaa toisistaan kaksi spatiotemporaalista ulottuvuutta, elokuva osana arkea eli *elokuva maailmassa* (*the cinema in the world*) sekä toista maailmaa edustava taso *maailma elokuvassa* (*the world in the cinema*), ja esittää, että näiden kahden ulottuvuuden yhdistyessä elokuvasta tulee foucault’lainen heterotopia, joka on kaikkien paikkojen ulkopuolella mutta samaan aikaan myös paikallistettavissa. Tässä keskeistä on muisti, joka liittää elokuvan esittämän ”toisenlaisen maailman” oleelliseksi osaksi jokapäiväistä arkea.<sup>43</sup>

Epäjatkovana ajallisten tasojen verkostona heterotopia kykenee yhdistämään toisiinsa eri säännöstöjen alaisia rakenteita. Esimerkiksi elokuvan katsojan arki yhdistyy osaksi tiekuvaa ja elokuva osaksi olemassa olevaa tietä, jolla ”motorisoitu ratsastaja elää oman elämänsä road movie’ssa”<sup>44</sup> katsoessaan tuulilasin rajaamaa maisemaelokuvaa. Elokuvan esittämään tiehen ajatus ei kuitenkaan istu sovittelematta, sillä elokuvassa tielle lähdetään usein vailla päämäärää ja vailla halua palata – tai ainakaan paluu-aika ei ole tiedossa.

Foucault käyttää rajatun ajan tilasta esimerkkinä tiehenkin oivalisesti sopivaa motellia, johon piiloudutaan muiden katseilta. Tien varrella olevat tilat, kuten huoltoasemat, kuppilat ja motellit, ovat tien laajentumia. Tien ja sen laajentumien keskeinen kulttuurinen funktio on tarjota tila, jossa voi kritisoida paikkaa, josta on lähdetty. Elokuvassa tämä uusi erilainen tila (*different space, other space, hetero-topos*) näyttäytyy aluksi täydellisenä siinä missä taakse jätetty tarkkaileva, normeja luova tila on kaoottinen ja erilaisuuden tuomitseva.<sup>45</sup> Päämäärättömänäkin kuljeskeluna tiellä on kuitenkin loppunsa, karrikoiden joko kuolema tai kotiinpaluu. Esimerkiksi *Mombasassa* sekä kuollaan (Jusa) että palataan kotiin (Pete).

Heterotopiassa aika voi myös kumuloitua. Tällaisia kumuloituvan ajan heterotopioita ovat kirjastot ja museot, joihin valikoituviiin valikoimiin toisten tilojen, kuten talouden ja sensuurin säännöt tai vaikka yksittäisten vallassa olevien ihmisten arvot ja asenteet vaikuttavat. Elokuvankin voi tässä mielessä nähdä museona, jonka sisältämiin teoksiin on valittu eri aikoina tiettyjä henkilöitä, objekteja ja asioita jostain syystä.

Kaikille tuttuina väliaikaisena tilana tie tarjoaa otollisen tilan kuvata ja kommentoida oman ajan yhteiskuntaa ja sen ilmiöitä. Kuvaamalla tietä tallennetaan valitusta näkökulmasta myös liikkumisen ja sen esittämisen historiaa sekä konkreettisia teiden infrastruktuurissa tapahtuneita muutoksia. Esimerkiksi Mika Kaurismäen *Honey Babyssa* (Suomi-Saksa-Latvia-Venäjä 2003) kuljetaan entisen Neuvostoliiton alueella, jonka teitä ei läntisessä elokuvassa liiemmästi ole nähty. Samassa alueiden tiet tallentuvat filmille sellaisina, joina niitä ei todennäköisesti enää voi nähdä ainakaan kymmenen vuoden kuluttua. Elokuvassa *Helmiä ja sikoja* (Suomi 2003) taas voi nähdä kommentoitavan ajan ilmiötä, kännykkää liikenteessä: Ukko (Pekka Valkeajärvi)

ajaa pakettiautolla perä täynnä Koskenkorva-laatikoita. Kännykkä soi, ja soittaja osoittautuu lehtimyyjäksi. Hetken myyntipuheen jälkeen tielle auton eteen kirmaa kissa ja koira. Ukko yrittää väistää yhdellä kädellä ohjaten samassa, kun soittaja esittää korvaan *Kaksplus*-lehden tarjousta.

Tiellä kulkemisessa on kysymys toisiinsa vaikuttavien rinnakkais-ten, limittäisten ja päällekkäisten heterotopioiden yhteispeleistä. Siksi heterotopia perustuu aina jollakin tasolla kumuloituvaan aikaan, josta elokuvassa mainioita esimerkkejä ovat *Easy Riderin* Monument Valleyssa kuvatut otokset. Niissä on mukana sekä maaperän historia (kivimuodostelmien aikakerrostumat) että elokuvan historia ja elokuvan tarjoama muisti (John Fordin useat lännenelokuvat).

Autolla ajaminen on hyvä esimerkki siitä, miten nykyhetki ris-tyytyy menneen ja tulevan kanssa: auto edustaa tilana nykyisyyttä, tuulilasista avautuva näkymä tulevaa ja taustapeilin heijastuksessa katoava maisema mennyttä. Autoilija istuu ikään kuin nykyhetken kapselissa, jonka läpi menneisyys tunkeutuu ympäristöstä kuin elokuva valkokankaalta. Ennen kuin Jusa, Pete ja Kata *Mombasassa* ajavat Cadillac Eldoradonsa ”viimeiselle rannalle” läpi kettinkiaidan, näemme otoksen, jossa subjektiivinen kamera asettaa katsojan ajajan näkökulmaan (nykyhetki): tuulilasista näemme Jusan viimeisen rannan (tuleva) ja taustapeilistä takapenkillä huonosti voivan Jusan, jota Pete pitää kainalossaan (mennyt). Mennyt on lakannut olemasta itsenään, mutta ei toimimasta, sillä muistin kautta menneisyys asetuu osaksi nykyhetken toimintaa. Toisin sanoen nykyisyys ei lakkaa kulumasta ja menneisyys olemasta, koska nykyisyys kulkee koko ajan menneisyyden läpi.<sup>46</sup> Tielläkin, oltiinpa liikkeellä jalan, autolla tai moottoripyörällä, kuljetaan historiassa, jossa nykyhetki ei ole pysyvä kokonaisuus vaan muuttuva, koko ajan tulemisen tilassa kuten alati muuttuva maisema. Road-elokuvat todentavat sen, että historian painolastista ei vapaudu tielle lähtemällä; tilana tie ei ole milloinkaan yksiselitteinen, sillä tie ja tien päällä koettavat asiat ja tapahtumat koostuvat eri tavoin esimerkiksi historiallisesti ja ideologisesti koo-



*Menolippu Mombasaan.* Mennyt (taustapeilin heijastus) ja tuleva (tuulilasin näkymä) osana nykyhetken kapselia (auto).

<sup>47</sup> Laderman 2002, 35.

<sup>48</sup> Ks. Stringer, 1997, 165.

<sup>49</sup> Atkinson 1994, 16.

<sup>50</sup> Percec 2002, 76.

<sup>51</sup> Baudrillard 1996, 7.

dautuvien tilojen ja aikojen verkostosta.

### **Kapina, uhka, näennäinen vapaus**

Heterotopiana, välitilana, tie on hyvä areena kommentoida elokuvan tekohetken kulttuuria ja yhteiskuntaa. Elokuvasa tiehen liittyy keskeisesti kysymys kapinasta, uhkasta ja vapaudesta. Yhteiskunnasta irtaantumisen kuvauksena erityisesti tiekuvaston perustaan, road-elokuvaan, liittyy olennaisesti kapina tai ainakin jonkinlainen vastustus. David Ladermanin mukaan road-elokuva eroaa muista genreistä siksi, että sen kapina on todellista eikä klassisten lajityyppien tapaan pelkäästään figuratiivista.<sup>47</sup> Useimmiten road-elokuvat painottavat kerronnassaan joko rikollisuuden tai etsinnän linjaa. Molemmissa rikollisuus on kuitenkin saatu tuntumaan keskeiseltä: toisessa tarinalinjassa henkilö pakenee takaa-ajajia tai tylsää elämää, kun taas toisessa keskeistä on itsen etsintä jonkin toiminnan, kuten kaahailun tai väkivallan kautta.<sup>48</sup> Ensimmäistä linjaa edustaa esimerkiksi *Arvottomat* (Suomi, 1982), jonka päähenkilö Manne pakenee sekä poliiseja että gangstereita. Esimerkiksi *Neitoperhon* Eevin aggressiivisen käytöksen taas voisi tulkita myös itsen etsimiseksi. Tiellä on aina olennaista etsintä, jonka tuloksena henkilö ymmärtää jotakin itsestään – erityisesti suhteestaan ympäröivään yhteiskuntaan.

Road-elokuvassa (ja tiellä yleensä) kuka tahansa voi yhtäkkiä joutua mukaan rikollisen toiminnan pyörteisiin, sillä road-genre tarjoaa ”rauhattomille päähenkilöilleen turhaa toivoa menolipusta ei-minnekään”, mikä toteutuu siinä, että ”road-elokuvat on huputettu alati väijyvään uhkaan, spontaaniin sekasortoon ja umpikujaan ohjaavaan fatalismiin, vain muutaman pysähdyksen päässä kurjasta laittomuudesta ja sattumanvaraisesta verenvuodatuksesta...”.<sup>49</sup> Elokuvasa *Menolippu Mombasaan* Jusa ostaa itselleen ja Petelle menoliput, mutta liput ovat ”ei-minnekään”, sillä ne jäävät Jusan kuoleman takia käyttämättä. Tärkeintä tien välitilassa onkin liikkeen tuottama vapauden tunne, ei päämäärä.

Tiellä uhkaavaksi ei muodostu tie sinänsä, sillä tie ei ole milloinkaan pelkkä tie: tietä ei ole ilman sitä kehystävää maisemaa. Maantie sinällään on kaikkialla lähes samanlainen, asfalttia ja tiehen maalattuja viivoja. Kansankuntien välisen rajan ylittäessään huomaa kuitenkin tilan muutoksen. Georges Perecin mukaan raja muuttaa kaiken: ”Ilma on samaa. Maaperä on sama, mutta tie ei ole enää täysin samanlainen, opastekilpien grafiikka muuttuu, leipäkaupat eivät ole sellaisia kuin leipomot vielä hetki sitten, leivät eivät enää ole samanmuotoisia, maahan heitetyt tyhjät savukerasiat ovat erilaisia...”.<sup>50</sup> Tiestä tekeekin erilaisen konkreettisten ja symbolisten rajojen ylitys, kuten *Mombasassa* ja *Lisbon Storyssa*, sekä tietä ympäröivä maisema, kuten *Rosson* tapauksessa, jossa Rosson ajaessa yhtäkkiä leikataan italialaiseen maisemaan, vaikka Rosson ohjaama auto liikkuukin Suomessa. Maisema on Rosson yksilöllinen, mentaalinen tila. Elokuvasa etsintä on tiellä sekä ulkoista että sisäistä, mutta kulkijan mentaalinen löytämisen tila on keskeinen. Baudrillardin mukaan matkaan liittyy ”järjettömän toiston lumous”, joka tuottaa mielihyvää kuin elokuva: ”Erämaan kelautuminen silmien

eteen on äärettömän lähellä filminauhan ikuisuutta”.<sup>51</sup> Ajaminen ja elokuvan rajattu näkymä ovat rakenteellisesti samankaltaisia. Molempien kokemuksessa olennaista on toistuvuus sekä jatkuva tutun ja tuntemattoman välinen vuoropuhelu, joka tuottaa yksilöllisiä konnotaatioita.

Vaikka tie saattaa tarjota vuoropuheluun tyhjän tilan, henkilöt eivät noin vain matkusta jossakin kaupungin ja maaseudun, kehityksen ja periferian välisellä alueella. Tien maisemassa ja tiekuvausten osina tärkeitä ovat liikkuvan modernin elämänmuodon edellyttämät pysähtymispaikat, kuten motellit, bensiiniasemat ja tienvarsikuppilat. Koska niissä kohdataan muut vailla koneen suojaavaa haarniskaa, ne ovat kohtaamisen paikkoina uhkaavia, potentiaalisia tappelun tai jopa kuoleman tiloja. Tien heterotopiassa oleellista on liike, joka merkitsee turvaa. Aina, kun liike lakkaa, kulkija on haavoittuvimmillaan. Esimerkiksi Rosso saa luodin vatsaansa, kun hän pysäyttää auton ja menee ryöstämään pientä syrjäistä pankkia. Lopulta Rosso kuolee vieraassa maassa itsensä kanssa samannimiseen pizzeriaan. *Mombasassa* pojat lähtevät matkaan junalla: he matkustavat liputtomina junan vessassa ja heidät potkaistaan ulos junasta Kuopion asemalle pysähtyneestä junasta juuri, kun Jusa on ehtinyt kysyä Peteltä: ”Voiks mikään enää pysäyttää meitä?” Kun liike lakkaa, mikä tahansa voi muuttua uhkaavaksi. Sitä korostaa vielä se, että Jusa tulee hakatuksi matkan varrella, kun pojat pysähtyvät paikkaan, jossa esiintyy yhtye nimeltä No Future Today.

Tematiikan tasolla tärkeintä on lähteminen, mikä todetaan myös *Arvottomien* dialogissa. Jonkin paremman, jonkin toisenlaisen paikan etsiminen on kuitenkin vain pinnallinen syy, sillä useimmiten keskeistä on nimenomaan matkustaminen, liike ja vauhti, joka Baudrillardin sanoin osoittaa ”seurauksen voittoa syystä, silmänräpäyksellisyyden voittoa ajan pohjattomuudesta”, sillä vauhdissa kuolemankin uhalla ”ainoa sääntö on jälkien hävittäminen”.<sup>52</sup> Siis liikkeen ja vauhdin on jatkuttava, sillä muuten joku ”voi pysäyttää meidät”.

Tärkeintä on tielle lähteminen, mutta elokuvassa esitettävänä heterotopiana tie tuntuu lisäävän toteamukseen sen, että tärkeintä on kotiin lähteminen.<sup>53</sup> Useat road-elokuvat päättyvät siihen, että yhteiskunnasta irtaantunut henkilö palaa järjestyksen piiriin ja muuttaa elintapansa dominoivan järjestyksen sääntöjä vastaaviksi. Varsinkin elokuvissa, joissa kulkijat ovat nuoria, kotiin palaaminen on tavallista. Esimerkiksi *Mombasan* Pete palaa kotiin, toipuu imusolmukekyövästään ja päätyy juhlitukseksi kitarasankariksi rockklubi Tavastian lavalle. Tien päällä Pete on Jusaa hoivatessaan ottanut ratkaisevan askeleen kohti aikuisyhteiskuntaa. Tie on vanhempien kontrollin ulkopuolella, vapauden mahdollisuudella ladattuna heterotopiana oivallinen tila toistaa ideaalista mallia, jonka mukaan irrallaan oleva nuori voi ja hänen pitää tuhoutua, mutta tieltä kotiin palaavan, uudelleen yhteiskuntaan integroituvan nuoren elämä muuttuu paremmaksi.<sup>54</sup>

Tie tarjoaa lähtökohtaisesti lupauksen vastustuksesta ja jostakin paremmasta. Lupaus on kuitenkin vain utopia, sillä tiellä ei pääse kokonaan eroon siitä paikasta, josta pakoon on lähdetty. Elokuvien tiekohtauksissa saattaa huokua kepeä vapauden tunne, kuten elokuvassa *Nuoruus vauhdissa* (Suomi 1961), jossa Anjukka (Anja Haahdenmaa)

<sup>52</sup> Baudrillard 1996, 12.

<sup>53</sup> Road-elokuvaa käsittelevän artikkelikokoelman *Lost Highways: An Illustrated History of Road Movies* (1999) takakannessa on otsakkeena ”No Direction Home”. Se viittaa niihin road-elokuviin ja matkakuvauksiin, jotka päättyvät kuolemaan, paluun mahdottomuuteen. Vastakkaisesta esimerkistä ks. Römpötti 2003.

<sup>54</sup> Nuoren integrointi takaisin perinteen ja jatkuvuuden vaatimalle ”oikealle paikalle” on ollut suomalaisen elokuvan nuorisokuvauksessa vahva juonne aina. Esimerkiksi Suomen Filmitieteellisuuden T.J. Särkkä (SKF 7, 220) totesi vuonna 1955, että hyvä elokuva on ”esimerkiksi tarina maalaistyöstä, joka lähtee kaupunkiin, joutuu siellä hieman huonoille teille ja palaa takaisin kotiseudulle mukanaan avioton lapsi, seuraavan sukupolven edustaja...”

ja Rami (Rami Sarmasto) lähtevät ajelemaan, ”urheilemaan”. Matkalla nuoret laulavat yhdessä vapautta, vauhtia ja päämäärättömyyttä painottavaa laulua: ”On vauhdin aika huima tää, vaan meillä kyllä kestää pää, älä jännitä, anna mennä näin, aina eespäin, eespäin, eespäin...”

Tie on kuitenkin vain välitila, väliaikainen vaihe, heterotopiaksi muuttuva utopia, jossa vapaus on näennäistä. Tie on väylä vapautteen mentaalisisella tasolla, mutta fyysisesti, olemassa olevana tilana tie on heterotopia. Näin on ensinnäkin siksi, että tiellä on omat sääntönsä, joiden kautta yhteiskuntajärjestyksen lain koura ulottuu myös tielle. Toiseksi näin on siksi, että vaikka matkan päätepiste ei olisi tiedossa, heterotopia on aina alisteisessa asemassa ainakin lähtöpisteeseen nähden. Kolmanneksi näin on siksi, että tielle lähdetään näennäisen vapaaehtoisesti, mikä saattaa saada pakoon lähtemisenkin näyttämään järjestyksen näkökulmasta hyvältä ratkaisulta. Tässä mielessä tien voi nähdä vapaaehtoisena vankilana, jossa keskeistä on muuttumisen ja uudistumisen mahdollisuus. Järjestyksen näkökulmasta tien voisi siis tulkita myös parantavaksi tilaksi, jossa parantumista osoittaisi paluu järjestyksen piiriin. Näin ajatellen pakoilijat saavat olla yhteiskunnan ulkopuolelle ”suljettuina” niin kauan, kun käyttäytyminen tiellä noudattaa järjestystä. Vasta rikollinen toiminta vaatii paluuta tai kuolemaa.

Pelkästään mainittujen syiden takia, joihin törmäävät niin Pete ja Jusa (*Menolippu Mombasaan*), Manne (*Arvottomat*) kuin Eevi (*Neitoperho*), tie on järjestyksen aitaama tila, joka on vapaa vain mielikuvituksen tasolla. Syy tien ja vapauden oletettuun yhteyteen piilee paitsi amerikkalaislähtöisen tiekuvaston toistossa ja kierrätyksessä myös tien tilallisessa monitulkintaisuudessa, jonka voi esittää esimerkiksi Petri Tammisen *Enon opetukset* –romaanin (2006) päättävillä sanoilla: ”Alkuillan aurinko paistoi ihmeen korkealta. Isolla tiellä ilma väreili asfaltin yllä. Kun sitä katseli, tuli kummallinen olo, ei surullinen eikä iloinen, tien olo.”<sup>55</sup>

*Kiitän Mari Pajalaa oivallisista kommenteista.*

## Kirjallisuus

- Atkinson, Michael (1994), *Crossing the Frontiers. Sight and Sound* 4, no.1 (January 1994), 14–17.
- Baudrillard, Jean (1996/1986), *Amerikka*. Suom. Tiina Arppe. Helsinki: Loki-Kirjat.
- Bauman, Zygmunt (2002), *Notkea moderni*. Suom. Jyrki Vainonen. Tampere: Vastapaino.
- Cohan, Steven & Rae Hark, Ina (1997), Introduction. Teoksessa Cohan, Steven & Hark, Ina Rae (eds.), *The Road Movie Book*. London and New York: Routledge, 1–14.
- Corrigan, Timothy (1991), *A Cinema Without Walls: Movies and Culture after Vietnam*. London: Routledge.
- Delerm, Philippe (2000/1997): *Ensimmäinen siemaus olutta ja muita pieniä iloja*. Suom. Annikki Suni. Helsinki: Otava.
- Eyerman, Ron & Löfgren, Orvar (1995), Romancing the Road: Road Movies and Images of Mobility. *Theory, Culture, and Society* 12, 53–79.
- Foucault, Michel (1986/1967), Of Other Spaces. *Diacritics* 16, 22–27.
- Foucault, Michel (2000/1967), Different Spaces. Teoksessa James Faubion (ed.), *Aesthetics. Essential Works of Foucault 1954-1984*. Volume 2. Transl. Robert Hurley. London: Penquin Books, 175–185.

- Gall, Adam & Probyn-Rapsey, Fiona (2006), Ivan Sen and the art of the road. *Screen* 47:4 (Winter 2006), 425–439.
- Guevara, Ernesto Che (2004/1992), *Moottoripyöräpäiväkirja*. Suom. Aleksi Siltala. Kolmas painos. Helsinki: WSOY.
- Hetherington, Kevin (1997), *The Badlands of Modernity: Heterotopia and Social Ordering*. London: Routledge.
- Johnson, Peter (2006), Unravelling Foucault's 'different spaces'. *History of Human Sciences* Vol. 19 No. 4, 75–90.
- Kalanti, Timo (2001a), Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.), *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: SKS, 95–126.
- Kalanti, Timo (2001b), Auto ja psyyke. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.), *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: SKS, 181–216.
- Kerouac, Jack (1964/1957), *Matkalla*. Suom. Markku Lahtela. 4. painos. Helsinki: Tammi.
- Kuhn, Annette (2004), Heterotopia, heterochronia: place and time in cinema memory. *Screen* 45:2 (Summer 2004), 106–114.
- Laderman, David (2002), *Driving Visions. Exploring the Road Movie*. Austin: University of Texas Press.
- Mauranen, Tapani (2001), Satavuotias autoilija. Suomalaisen autonkäytön historiaa. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.), *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: SKS, 33–63.
- Mazierska, Ewa & Rascaroli, Laura (2006), *Crossing New Europe: Postmodern Travel and the European Road Movie*. London & New York: Wallflower Press.
- Mills, Katie (1997), Revitalizing the Road Genre: The Living End as an AIDS road film. Teoksessa Cohan, Steven & Hark, Ina Rae (eds.), *The Road Movie Book*. London and New York: Routledge, 307–329.
- Picken, Susan (1999), Highways, By-Ways and Lay-Bys: The Great British Road Movie. Teoksessa Sargeant, Jack & Watson, Stephanie (eds.), *Lost Highways: An Illustrated History of Road Movies*. Creation Books, 222–230.
- Pirsig, Robert M. (1994/1974), *Zen ja moottoripyörän kunnossapito*. Suom. Leena Tamminen. 3. painos. Helsinki: WSOY.
- Rascaroli, Laura (2003), New voyages to Italy: postmodern travelers and the Italian road film. *Screen* 44:1 (Spring 2003), 71–91.
- Römpötti, Tommi (2003), Tärkeintä on lähteminen – kotiin lähteminen. Nostalgia, tie ja musiikki nuoris elokuvissa Menolippu Mombasaan ja Pitkä kuuma kesä. Teoksessa Ahonen, Kimmo et al. (toim.), *Taju kankaalle: Uutta suomalaista elokuvaa paikantamassa*. Turku: Kirja-Aurora, 197–211.
- Salles, Walter (2007), Notes for a Theory of the Road Movie. *The New York Times*. <http://www.nytimes.com/2007/11/11/magazine/11roadtrip-t.html?th&emc=th>. Linkki tarkistettu 11.3.2008.
- Sargeant, Jack & Watson, Stephanie (1999), Looking for Maps: Notes on the Road Movie as Genre. Teoksessa Sargeant, Jack & Watson, Stephanie (eds.), *Lost Highways: An Illustrated History of Road Movies*. Creation Books, 6–20.
- Schievelbusch, Wolfgang (1996/1977), *Junamatkan historia*. Suom. Margit Heinämäki. Tampere: Vastapaino.
- Silvasti, Eero (2001), *Väylät ja valta. Liikenteen historiaa, historian liikettä*. Jyväskylä: Atena Kustannus Oy.
- Suomen kansallisfilmografia 8*. Kari Uusitalo et al. (toim.) Helsinki: Edita.
- Tamminen, Petri (2006), *Enon opetukset*. Helsinki: Otava.
- Urry, John (2004), The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*. Vol. 21, 4-5, 25–39.