

## Rautaisannos ruumiillista ja materiaalista sosiologiaa

**Timo Kalanti: Ruumis ja rauta. Esseitä esineiden sosiaalisuudesta. Helsingin yliopiston sosiologian laitoksen tutkimuksia nro 259, Helsingin yliopisto, Helsinki 2009. 318 s. ISBN 978-952-10-5806-6**

Timo Kalannin *Ruumis ja rauta. Esseitä esineiden sosiaalisuudesta* on visuaalisesti poikkeuksellisen komea väitöskirja. Sosiologian lisäksi Kalannilla on tutkinto arkkitehtuurista, mikä näkyy työssä niin tutkimuksellisessa lähestymistavassa kuin ilmiönsäkin: kirjasta tekee erityisen tekstiosan rinnalla olevat, lähinnä tekijän itsensä ottamat väriavokuvat arkkitehtonisista tiloista, laitteista ja liikkeen muodoista. Kirja koostuu johdantoluvusta sekä kuudesta suomenkielisestä artikkelista. Teoksen pääkysymys kohdistuu ihmisen ja tekniikan vuorovaikutukseen: mitä esineet tekevät käyttäjilleen, miten tekniikan ja ihmisen vuorovaikutus parhaiten tulisi ymmärtää? Urheiluvälineiden, arkkitehtuurin ja elokuvan rinnalla keskeisimpänä tutkimuskohtena on autoilu.

Kalannin työ on osa käynnissä olevaa ”materiaalista käännettä” yhteiskuntatieteissä: nyt korostetaan, että yhteiskunta-analyysi ei voi jäädä tarkastelemaan vuorovaikutuksen ja yhteiselämän kielellisiä piirteitä. Myös muunlaiset luonnolliset, kulttuuriset ja tekniset rakenteet on otettava huomioon omassa positiviiteitissaan. Tutkimusotteensa puolesta Kalan-

nin työ kuitenkin eroaa valtaosasta vastaavaan aihepiiriin tarttuvista töistä. Kalanti käyttää aineistoinaan omaa kokemustaan esimerkiksi joko auton ajajana tai hiihtäjänä, kirjallisuudesta löytyviä kuvauksia toiminnasta teknisten välineiden kanssa tai ajatuskokeita. Tällaisen aineksen käsitteellinen kehittäminen on suomalaisessa sosiologiassa harvinaista, mieleen tulee lähinnä Kalannin ohjaaja Pasi Falk. Vaikka kirjan teemat ovat käsitteellisesti monisyisiä, Kalanti kirjoittaa niistä mainiosti konkreettisesti teknistä vuorovaikutusta ja erittelee mikroskooppisesti esimerkiksi niin hiihtämisen kuin autoilunkin käytäntöjä. Tekstiä on helppo seurata, se on täynnä oivaltavia muotoiluja.

Keskeinen tarkastelun kohde työssä on *välinetunto*, se tapa, jolla ruumiillinen taitaminen ja kokeminen on sidoksissa kulloinkin käytössä olevan välineen taipumuksiin ja taipumattomuuksiin, kykyihin ja kyvyttömyyksiin. Kalanti tiivistää näkökulmansa mutta myös tavoitteensa toteamalla johdantoartikkelissa, että ”tämä työ on ’perstuntuman’ ylistys” (s. 28). Kirjan artikkelit ”kertovat välineistä, jotka mobilisoivat koko

ruumiimme ja jotka kommunikoivat kanssamme sisäisaistiemme kautta” (s. 110). Sisäisaistien korostaminen on työssä ehkä omaperäisintä. Kalannin moninaisten keskustelukumppanien joukossa – näitä ovat esimerkiksi Sigmund Freud, Marcel Mauss, Pasi Falk, Bruno Latour ja Anthony Giddens – tärkein ja kuitenkin sosiologiain vähiten tuntema lienee Antonio Damasio. Kalanti painottaa Damasiota seuraten, että inhimillinen havainto ei voi kohdistua ulospäin, ellei siihen samalla yhdisty kyky havainnoida omaa toimintaa sisäisesti. ”Tunnetta maailman, koska maailma tuntuu ruumiissamme. Eikä ole muuta tapaa tuntea maailma.” (s. 202.)

Kalannin tutkimus on monella tapaa kiinnostava. Ensinnäkin se nostaa esiin yhteiskuntatieteessä laiminlyödyn aiheen, autoilun. Tärkeää on, että otetaan vakavasti ihmisten mieltyminen käyttämään autoja liikkumiseen, niihin kohdistuvat unelmat ja niiden käyttämisen kokemus. Nykymuotoista liikennettä tuskin voi ymmärtää, jos se lähtökohtaisesti nähdään vain ”ongelmana”. Toiseksi Kalanti avaa uudenlaisia näkymiä ruumiillisuuden tutkimukseen yhdistäessään toisiinsa ennakkoluulot-

tomasti niinkin erilaisia vaikutteita kuin kulttuurihistorian, kognitiotieteen, psykoanalytiikan sekä tieteen ja teknologian tutkimuksen.

Kirjan ansioista huolimatta jotenkin sen piirteet kirvoittavat minut tekemään reunahuomautuksia. Ensinnäkin kirjassa olisi voinut nykyistä vahvemmin keskusteluttaa käytettyjä teoreetikkoja toisiaan vasten, esimerkiksi Damasiota, Latouria tai Freudia. Miten heidän väline- ja ruumiillisuusteoriaansa suhteutuvat toisiinsa, sopivatko ne muutta mutkitta yhteen vai onko ristiriitoja? Tällainen keskustelu olisi samalla varmasti silloittanut kirjan eri artikkeleita nykyistä selkeämmin yhteen ja terävöittänyt sen tuloksia.

Toiseksi Kalannin muotoilut häilyvät sen suhteen, kuinka perustavana ja kuinka toissijaisena suhdetta välineisiin tulee pitää. Näyttää siltä, että psykoanalyttinen perinne johdattaa suhtautumaan esineisiin perimmäisten ihmisuhteiden korvaajina: objektien kuuliaisuus vetää puoleensa, koska ne korvaavat vaikeasti hallittavat tai epäonnistuneet ihmisuhteet. Tällainen painotus kuitenkin ohittaa sen Kalanninkin tekstistä toisinaan löytyvän huomion, että suhde ei-inhimilliseen ympäristöön on osa jaettava todellisuutta aina jo, heti ihmisen syntymästä saakka ja jo ennen sitä.

Kolmanneksi Kalannin tarkastelut tyyppillisesti keskittyvät *yksilöllisen* toimijan suhteeseen johonkin välineeseen, sen käyttöön

ja sitä kautta koko esinejärjestelmään. Esimerkkinä tästä ja myös edellisestä huomiostani käy seuraava tiivistys: ”Auto, vaikkakin vain kone, on toinen, jonka kanssa voi tuntea sosiaalisuutta [...]. Aivan kuin vuorovaikutus koneen kanssa korvaisi vuorovaikutuksen toisen ihmisen kanssa.” (s. 225.)

Olennaista kuitenkin on, että auto ei ainoastaan luo erityistä kokemuksen mahdollisuutta sen kuljettamalle kuljettajalle. Tässä mielessä se ei vain korvaa toista ihmistä (tai esimerkiksi hevosvauhua). Lisäksi syntyy myös laadullisesti uusia ulottuvuuksia ihmisten välisille suhteille, koko yhdessä olemisen järjestelmälle, ja jopa monella tasolla: tärkeää ei ole ainoastaan autojen välityksellä kohtaaminen liikenteessä vaan myös koko autoilun maailma kilpailuneen ja harrastelehtineen, puhumattakaan jaetun autoriippuvuuden tavasta ohjata yhdyskuntasuunnittelua. Materiaaliset välitykset moninkertaistuvat. Kalannin ajattelu ei millään tavalla sodi tätä huomiota vastaan. Hän vain ei työssään kehittele tätä tekniikan ja yhdessä elämisen monikerroksista tuottavuutta eteenpäin. Tämän aiheen käsittely olisi kuitenkin nostanut kirjan teemat nykyistä selkeämmin osaksi sosiologisen keskustelun valtavirtaa.

Neljänneksi Kalannin tekstissä korostuu auton käytön mielihyvä. Sinänsä tämä on tärkeä ja usein ohitettu piirre siinä, miksi autoilu ja sen vaikutukset lisääntyvät. Olisi kuitenkin kiinnostavaa poh-

tia enemmän arki ajamisen ja mielihyvääjämisen suhdetta ja kysyä, miten nämä rakentuvat suhteessa toisiinsa. Vaikka Kalanti tarkasti huomioi erilaisia autokulttuuriin liittyviä piirteitä, hetkittäin juuri arki ajaminen unohtuu: ”Autoilulla ei lopulta ole muuta psyykkistä päämäärää kuin uppoutua syvemmälle autoiluun” (s. 284).

Kaikkienensa yllä esittämäni huomautukset ovat toissijaisia Kalannin työn ansioihin nähden. Kirja on omaperäinen ja aineksiltaan rikas. Kuten alussa totesin, sen kuvitus tekee siitä tavanomaiseen laitossarjajulkaisuun nähden poikkeuksellisen hienon. Lopuksi on kuitenkin vielä todettava tähän liittyvä puute: on hieman outoa, että työssä ei suoraan pohdita kuvallisuuden merkitystä osana tutkimusotetta. Teksti ja kuvat jäävät ikään kuin täysin riippumattomiksi toisistaan. Tällaiseen ratkaisuun ei ole mitään syytä. Toki tutkimus voi käsitteellistä rikkaasti kuvallisia asioita, jotka itsessään tai alun perin eivät ole kielellisiä. Se voi tuottaa käännöksiä laadullisesti toisistaan eroavien ulottuvuuksien välillä. Juuri tällaisen kääntämisen tärkeydenhän Kalannin kirja muuten osoittaa hyvin: itsessään ei-kielellisen materiaalisuuden merkityksen huomioon ottaminen ja sen käsitteellistäminen avaa sosiologiselle ajattelulle paljon uusia mahdollisuuksia.

*Turo-Kimmo Lehtonen*