Introducere:
Obsesia *dromologică* a modernității

> „*Violența vitezei a devenit, atât locul, cât și legea, destinul și destinația lumii (...) Cred că modernitatea se va opri doar în sfera a ceea ce eu numesc «accidentul integral»*”. (Paul Virilio)

Țesăturile multidimensionale ale vieții istorice moderne îi invită pe slujitorii lui Clio la cercetarea unor teme diverse, complexe și cu impact social, economic, politic, militar, cultural etc. Una dintre acestea se referă la efectul mental și cultural, pe care l-au provocat revoluțiile industriale, mai ales, cea din veacul al XIX-lea, care a propulsat forme noi de comunicație și transport, printre care trenul. O plonjare în subiect îl face pe istoric să descopere un fenomen fundamental în înțelegerea traseului grăbit al modernității. Este vorba de obsesia accelerării vitezei Progresului, în miezul acestei concepții stând milenarismul secular al *paradisului terestru*. Obsesiea urgenței, grabei, accelerării inovațiilor a fost considerată forța motrice în expansiunea tehnologică, care, la rândul ei, trebuia să ducă la înflorirea industrială și comercială.

Tehnica și tehnologia au pătruns în toate activitățile moderne sub forma maniei pentru „sacralizarea eficienței”, a goanei după optimizare și profitabilitate, în vreme ce timpul „gol” a fost o pierdere traumatizantă. Viteza tot mai mare a societății moderne a transformat treptat concepțiile și experiențele despre timp și spațiu, producând mutații în structurile sociale, în civilizația materială, inclusiv sub aspect catastrofic: dispariția unor activități importante pentru comunități, pauperizarea unor straturi sociale, masificarea și standardizarea culturii, utilizarea militară a inovațiilor etc.[1] Științele, tehnicile și tehnologiile au devenit, prin ideologii – încă din secolul al XIX-lea – un fel de *spirit din lampă* a împlinirii unor aspirații utopice, bagheta magică a viitorului, sursa sentimentului depășirii ritmurilor așa-zise *anoste, plictisitoare*, a formelor sărace și monotone ce caracterizau viața tradițională.

1 Olivier Renaud, „Petite philosophie de l’accélération de l’Histoire”, *Ésprit*, 6 Juin 2008, pp. 135–152; Gregory Clayes, *Dystopia: A Natural History*, Oxford: Oxford University Press, 2017, p. 274.

Modernitatea a fost impregnată de un climat psihologic în care orice idee nouă le împingea, în limbourile uitării pe cele anterioare, considerate învechite și religioase. Spiritul modern este secular, faustian, sacrificând morala, pentru câștiguri lumești efemere, materiale, aducătoare de bunăstare, confort, distracții. Acesta neglijează multitudinea de factori, (nu numai umani), care influențează puternic mersul civilizației, precum calamitățile naturale, sociale, tehnologice etc. În realitate, științele au dorit să impună o viziune seculară asupra lumii, în care materialul să fie prioritar spiritualului. Însăși suflul romantismului a încurajat *prometeianismul*, un concept filosofic și politic asociat cu titanul Prometeu, reprezentând creativitatea îndrăzneață, scăpată de sub control, care atrage dezastrul inevitabil.[2]

Istoria științelor, a tehnicilor și tehnologiilor a devenit, mai degrabă, istoria ascensiunii materiale a civilizației, dar se dovedește purtătoare de lecții pentru înțelegerea traseului progresului în secolele precedente. Un progres caracterizat printr- o suită de invenții, dar și printr-o gamă de experimente grave, pe seama societăților trecute. Invențiile de tot felul, precum motorul cu abur, electricitatea, telegraful, undele radio și altele au atras schimbări revoluționare în concepțiile despre *noua civilizație*, dar zeloșii promotori ai drumului spre mai bine, adică spre bunăstare, fericire și confort, nu au văzut și consecințele sociale pe care inovațiile le-au generat, precum accidente, războaie, boli, flageluri sociale etc., dar și abrutizare, dezumanizare.[3]

O mare parte din istoriografie este în euforia unui spirit modernizator, căutând cu orice preț un progres material liniar al ultimelor două veacuri. Asta, deși, orice restituire arată că asaltul progresului material nu a fost însoțit de efecte coerente și pozitive în domenii ale socialului, precum cultura și spiritualitatea. Educația seculară a modernității a fost tot mai detașată de morală, ceea ce a condus la coexistența antagonică dintre bine și rău, la exacerbarea unui antropocentrism, care a înmugurit o serie de ideologii antiumaniste în secolul XX. Imaginată într-un mod liniar și progresiv, narațiunea istoriei tehnologiei înlocuiește istoria universală. Apologeții tehnologiei, prin valorizarea exaltată a acesteia ca *esență* a omului, tind să subordoneze toată determinarea umană și istorică faptului tehnologic, doresc să impună tehnologiile ca soluție obligatorie în mersul spre viitor.[4] Vastul proces de mecanizare, care a cuprins Europa din anii 1830 și 1840 a stârnit însă neîncredere față de noile tehnologii, în special față de motorul cu aburi, despre care se spunea că va răsturna „aristocrația", în favoarea vulgului. Alții au fost copleșiți de optimism: *„Atenție, atenție! Vine vagonul cu aburi!... Atenție, faceți loc democrației!*".[5]

---

2 Leo Strauss, „Progrès ou retour ? ", în L. Strauss, *La Renaissance du rationalisme politique classique*, tr. fr. P. Guglielmina, Paris: Éditions Gallimard, 1993, p. 304.

3 Guillaume Decouzon, „Le temps de la déshumanisation", *Humanisme*, 335, no. 2, 2022, pp. 41–43; Vezi, Neil Postman, *Amusing Ourselves to Death*, Viking Penguin (U.S.A.), 1985.

4 Lucien Sfez, *Technique et idéologie*, Paris: Éd. du Seuil, 2002, p. 147.

5 Vezi, Éric Michaud, *Le retour des ténèbres. L'imaginaire gothique depuis Frankenstein*, Genève: Musée Rath, 2016.

Vocile polemice ale veacului al XIX-lea arată că a existat mereu o dezbatere serioasă, legată de drumul tehnologic pe care-l lua civilizația occidentală. De pildă, în 1825, Johann Wolfgang von Goethe și-a exprimat îngrijorarea cu privire la ritmul accelerat al lumii și a menționat un fel de legătură între viteză și Lucifer, cel care s-a grăbit să-și creeze propria împărăție și a răsturnat armonia Cerului. „*La vitesse et le diable*", ar fi spus poetul, cel care a inventat termenul *velocifer*, tradus ca exersare a grabei, considerată condiția primă a diavolului! Ignorarea, din prea mare grabă, a unor aspecte care pot genera neplăceri sau nenorociri cum sunt cele generate de tehnici și tehnologii (accidente, poluare ș.a.) a fost descrisă în secolul al XIX-lea de filosoful Friedrich Nietzsche, care a numit acest sentiment al vitezei – ce deformează claritatea analizelor – cu expresia: „diavolul se ascunde în detalii și... e cel mai vechi prieten al cunoașterii". Un avertisment ce pare inofensiv, dar care invocă lipsa de anticipare înțeleaptă a pericolelor cu final tragic și global. Tot intrigantul *profet* german a lansat o maximă de felul: „Utilitariștilor, voi iubiți tot ce este util numai ca pe un vehicul al înclinațiilor voastre – dar nu găsiți și voi, de fapt, că zgomotul roților sale este insuportabil?".[6] Aluzie de imensa poluare sonoră, pe care a adus-o cu ea tehnologia transporturilor!

În utopiile ideologice ale secolului al XIX-lea, viitorul era imaginat ca o societate avansată din punct de vedere tehnologic, cu transport bazat pe motoare cu abur, cu muncă automatizată și cu orașe curate și eficiente industrial și comercial. Aceste viziuni au prezentat adesea *credința în progres* și în puterea reformelor sociale și tehnologice în contradicție cu o anxietate crescândă, în fața industrializării rapide, a noile tehnologii care puteau fi distructive, pentru o anumită parte a societății. Este vorba de acea parte a societăților, care n-a fost încântată de distrugerea ocupațiilor și tradițiilor familiare. Tensiunea dintre progresul optimist și frica distopică apocaliptică a devenit o caracteristică definitorie a gândirii futuriste a ultimelor două veacuri. Ideea progresului *necesar*, generată de acumularea de cunoștințe practice și de creșterea influenței umane asupra lumii, a căpătat o importanță suplimentară în secolul al XIX-lea, pe măsură ce a trecut de la domeniul științelor naturale la cel al științelor sociale. Progresul nu mai emana doar din stăpânirea legilor care guvernează natura, ci și din cunoașterea legilor care guvernează istoria societăților. Filosofia progresului transpunea, astfel, postulatele filosofiei naturii în domeniul istoriei. Într-o perioadă de creștere rapidă a comerțului și de dezvoltare orbitoare a industriei – sub influența gândirii liberale, care susținea libera întreprindere – a apărut ideea că dezvoltarea continuă a spiritului științific purta semințele progresului infinit al condiției umane. Ideologia progresului, provenită din matematizarea lumii și stăpânirea legilor timpului de către știință, s-a tradus în modernitate printr-o mișcare de fugă forțată spre înainte și un cult necondiționat al viitorului.[7]

---

6 F. Nietzsche, *Dincolo de bine și de rău. Prolog la filosofia viitorului,* trad. Radu Gabriel Pârvu, București: Ed. Humanitas, 2015, pp. 94, 101.

7 Benjamin Fernandez dir., *Le temps du Monde. Critique de la chronostratégie planétaire à l'âge de la mondialisation*, Paris: Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 2010, pp. 82–87; 91–94.

Pentru Théophile Gautier (1811–1872), bântuit și el de neliniștile romantismului, *aburul* a fost asociat cu un principiu energetic, cu un suflu dătător de viață, profețind apariția omului *upgradat*, semi-uman: „în decurs de o sută de ani, viața va fi aranjată în așa fel încât un automat să poată îndeplini funcțiile. Vom avea oameni de stat acționați de arcuri, armate pe roți, funcționari cu roți dințate și contragreutăți".[8] Să-l amintim, în același sens, și pe Honoré de Balzac, care reprezenta metaforic legătura dintre abur și voința individului. „Voința este o forță materială similară aburului, o masă fluidă ale cărei proiecții omul le dirijează după bunul plac", a scris acesta în *La Peau de chagrin* (1831).[9] Ceva mai târziu, în anii '60, un anume Zadoc P. Dederick, un mecanic din Newark, New Jersey, a vrut să construiască un om care să-și „tragă vitalitatea dintr-o mașină cu mișcare perpetuă", bazată pe principiul pendulului. După un eșec inițial, el a căutat să îmbunătățească omul-mașină, prin înlocuirea principiului mișcării perpetue cu cel al aburului. La începutul anului 1868, Dederick a construit acel The Steam Man, cu corpul precum roțile de locomotivă. Din pălăria ca un coș de locomotivă îi ieșea un fum negru. Sub acel exterior la modă, invenția cu aburi zumzăia zdravăn, în timp ce trăgea cu pași de doar 10 centimetri o trăsură sau rișcă. Forma umană, susținea Dederick, era un camuflaj pentru a se evita... sperietura cailor trăsurilor de pe stradă.[10] Ernst Kapp a lansat prin 1877 expresia „filosofia tehnologiei" concepând tehnologiile ca proiecții ale organelor umane. Kapp făcea o serie de paralele între degete și foarfeci, între pumn și ciocan, între sistemul nervos și cablurile electrice, între limbaj și stările mentale și între corpul uman în ansamblu și stat, ca formă de organizare a societății.

Încă din secolul al XIX-lea, odată cu avântul accelerat al industrializării și urbanizării, a introducerii unor inovații revoluționare, anxietățile și incertitudinile au însoțit toate transformările societăților occidentale. Să ne amintim că, în imaginația europeană a celei de-a doua jumătăți a secolului al XIX-lea, mașina apărea – din ce în ce mai mult – ca sclavul docil care avea să elibereze în curând omenirea de blestemul muncii și să permită tuturor, prin ușurarea trudei fizice, să se dedice „bucuriilor minții". În ochii elitelor economice, financiare și politice mașina avea, mai presus de toate, imensul avantaj de a îndeplini o parte tot mai mare din sarcinile care erau destinate unui proletariat subplătit, mașinile nefiind un pericol ca amenințarea grevelor sau a revoltelor. Dilemele în fața rapidelor inovații tehnice și tehnologice și-au găsit exprimarea într-o serie de scrieri utopice sau distopice. Una dintre cele mai vechi lucrări distopice moderne, *Erewhon or, Over the Range* din 1872, scrisă de Samuel Butler (1835–1902), a explorat potențialele pericole ale progresului tehnologic necontrolat. În viitor, scria Butler când mașinile vor învăța cum să se reproducă, de la statutul lor de slujitori astăzi, ele vor deveni imperceptibil stăpânii omenirii, pe care o vor reduce la a nu fi nimic mai mult decât afectuosul lor parazit afid... (...). Creaturi suficient de perfecte

8 Éric Michaud, *op. cit*., pp. 47–57.

9 *Ibidem*.

10 B. Bensidoum, *op. cit*., pp. 39–49.

pentru a-și îngrijora creatorii, dacă într-o zi, aceste ființe ciudate, depășind prin viteza lor dobândită granița îngustă, unde inteligența întâlnește instinctul, ar încerca să urce pe cer, să-și sufoce stăpânii nedumeriți cu piepturile lor de bronz și să returneze în țărâna lor natală idolii de lut uman pe care îi luaseră drept zei!".[11] Un alt spirit anticipativ, E. M. Forster în *The Machine Stop* (1909) s-a referit la pericolul potențial al superdezvoltării mașinilor. Forster a abordat chestiunea idolatrizări obiectelor tehnice, a transformării lor, din instrumente, în stăpâne ale oamenilor. Britanicul a anticipat o lume în care mașinile, devenite atotputernice și globale, cenzurează ideile oamenilor și îi condamnă la moarte pe cei nesupuși. Ar fi vorba de un fel de *minister al adevărului* din distopia huxleyană. În cele din urmă, Mașina atotputernică din distopie se defectează, doborând, odată cu ea și „civilizația tehnologică".[12]

Inspirat de imagini ale *noii ordini industriale* și ale orașului modern, Filippo Thomaso Marinetti a descris cinic modul în care omenirea va intra în regatul mașinii, al vitezei și eficienței. În 1909, acesta a lansat un foarte îndrăzneț manifest futurist despre „*frumusețea vitezei*" mașinii: „*Declarăm că splendoarea lumii a fost îmbogățită de o nouă frumusețe: frumusețea vitezei. (...) Ne aflăm pe promontoriul extrem al secolelor! La ce bun să privim în urmă în momentul în care trebuie să deschidem obloanele misterioase ale imposibilului? Timpul și Spațiul au murit ieri. Trăim deja în absolut, din moment ce am creat deja viteza eternă, omniprezentă. (...) Vom cânta despre (...) gările lacome devorând șerpi fumegători; (...) despre locomotivele cu pieptul mare, pufnind pe șine ca niște cai enormi de oțel cu tuburi lungi drept frâu*".[13] Idealurile futurismului tehnologic s-au intersectat, în realitate, cu revendicările socialiste, portretizând mașinile ca eliberatoare de muncă, deci și de exploatare. Numai că, fotografia realizată de Lewis Hine în 1920, aceea a unui mecanic aplecat umil lângă pompa de abur, dintr-o centrală electrică, rămâne mărturia exemplară a unei lumi futuriste, în care mașinile îi vor reduce pe oameni la statutul de servitori. Muncitorul din fotografie se *supune* mașinii, o îngrijește, o protejează, o întreține, o supraveghează etc., deci face efort pentru ea. Numai nu-i spune direct (ca măgarul, care s-a adresat omului în tradiția biblică): *Cât de înfricoșător și minunat suntem... creați*! Fotografia amintită anticipează anumite scene din filmul mut distopic *Metropolis* a lui Fritz Lang din 1927, din *Phobia* lui John Vassos din 1931 sau din *Modern Times* al lui Charles Chaplin din 1936. De fapt, alături de critica socială, aceste imagini filmice conțineau o oarecare neîncredere față de mașini, mai ales, față de munca în viteză, rutinantă, alienantă, golită de creativitatea

11 *Ibidem*.

12 Ralph Pordzik, „Closet fantasies and the future of desire in E. M. Foster's 'The Machine Stops'", *English Literature in Transition 1880–1920*, 53, no. 1 (Winter), 2010, pp. 54–74. https://muse.jhu.edu/article/367338/pdf, accesat în 16 noiembrie 2025.

13 *Marinetti's Futurist Manifesto*, https://1000manifestos.com/marinetti-futurist-manifesto/, accesat în 23 iunie 2025.

lucrătorilor. Albert Einsten, cel care a amplificat și mai mult speculațiile în jurul vitezei, a avertizat că pozitivismul util este bun doar pentru „a extermina viermii dăunători", nefiind capabil să intre în profunzimea naturii umane, pentru a înțelege efectele nefaste ale tehnologiei asupra oamenilor și a civilizației. Incapacitatea științei de a lua în considerare timpul conștiinței provine din însăși abordarea științifică. Știința încearcă să ordoneze timpul conform unei structuri docile legilor fizicii, nu conform sensibilității umane. Știința, care se bazează exclusiv pe raționalitate este deja tehnică. Este deja o formă de tehnologie, o logică a instrumentalizării, o tehnoștiință. Fără a nega importanța vitezei tehnologiei, fizicianul a fost îngrijorat de tentațiile tot mai mari ale exaltaților tehnologici de a manipula politic, militar și economic invențiile și de a ignora scopurile umaniste ale acestora.

Așadar, modernitatea este indiscutabil definită de viteza sa crescândă, de la ritmul iute al inovației tehnice și tehnologice, de la comunicații rapide și transferuri de informații, până la accelerarea fizică și socială a vieții de zi cu zi. Încă din anii 1940, Paul Valéry observa că „accelerarea a devenit o lege evidentă" a societății occidentale postbelice. Tristul spectacol a două războaie, au dezvăluit puterea devastatoare a tehnologiei și au demonstrat taolele „Progresului". Numai că, postbelicul s-a definit ca *eră a Accelerației*, adică creșterea și mai mare a vitezei înnoirilor.[14]

„Obsesia dromologică" a modernității evidențiază tendința accelerării tehnologiei și odată cu ea a schimbărilor structurale ale societățile occidentale. Veacul al XIX-lea a adorat idolul „Progres", descris ca o cursă nesfârșită spre acumulare și „creștere". Lungul și grăbitul marș înainte, către „edenizarea lumii" a fost imaginat ca o ascensiune, ca o escaladarea unui versant înalt, deoarece predicția științifică a devenit profeție. A crede în progres, însemna a crede în inferioritatea *lecțiilor* trecutului în comparație cu prezentul și viitorul. Revoluția industrială a fost una dromocratică,[15] după afirmația lui Paul Virilio, deoarece viteza pe care a creat-o a modificat considerabil spațiul și timpul în practicile societăților occidentale. Progresiștii veacului al XIX-lea doreau să *iuțească* schimbările, fără a fi interesați să înțeleagă posibilele efectele ale lor în plan social. Această „cursă" accelerată, la care toată lumea era obligată să participe, a fost promovată prin publicitate masivă. Incapabilă să influențeze viteza transformărilor tehnologice, sfera politică doar i-a urmat docil. Aceste teme neliniștitoare au fost abordate în sociologie și filosofie, de Hartmut Rosa, teoretician al „accelerației" – dar mai înainte de Paul Virilio, care le teoretizase deja în anii '80 ai

14 B. Fernandez, *op. cit*., pp. 100–107.

15 Dromologia este studiul rolului jucat de viteză în societățile moderne. Acest neologism, inventat de urbanistul și filosoful Paul Virilio (1932–2018), provine din cuvintele grecești dromos („curs") și logos („știință"). Termenul a început să capete sens abia odată cu revoluția transporturilor din secolul al XIX-lea și, a continuat să o facă, odată cu tehnologiile de comunicare din secolele XX–XXI. Vezi, Paul Virilio, *Vitesse et Politique : essai de dromologie*, Paris: Éd. Galilée, coll. « L'espace critique », 1977, 151 p.

secolului XX. Făcând legătura dintre chestiunea tehnologiei și cea a vitezei, Virilio arată cum destinul umanității este, din ce în ce mai mult, legat de logica beligerantă a progresului tehno-științific. Acesta, în numele „expansiunii" ia forma unei violențe militare reale sau a unui război fără arme aparente, care în numele „primatului" tehnic, condamnă pe toată lumea să urmeze o mișcare rapidă în viitor. „Contingentul revoluționar își atinge forma ideală, nu în locul de producție", explică Paul Virilio într-o critică indirectă a lui Karl Marx, „ci pe stradă, unde, pentru o clipă, încetează să mai fie o rotiță în mașina tehnică și devine el însuși un motor (mașină de atac), cu alte cuvinte un producător de viteză (...) Mașina de război eliberează un vector de viteză, atât de specific încât are nevoie de un nume special; nu este doar puterea distrugerii, ci «dromocrație»".[16]

P. Virilio a teoretizat „dromopatia" (mania vitezei tehnologice mașiniste), în care ritmul frenetic al vieții poate duce la accidente neprevăzute, prăbușiri financiare sau crize militare cauzate de tehnologia însăși. Mașinile procesează date la viteze mari, creând totodată teamă de pierdere a controlului. Acest lucru poate duce la decizii catastrofale și la, ceea ce Paul Virilio numea, un „dezastru total". Atunci când a fost întrebat ce ar trebui făcut cu tehnologiile, Virilio apelează la o parafrază a maximei Sfântului Augustin: „Fă ce vrei, dar fă-o cu dragoste".[17]

Și Hartmut Rosa schițează scenarii pentru viitor, acela al unei „curse frenetice spre abis", spre barbarie, care înghite o lume neajutorată. Michel Mafefoli numea aceste timpuri postmoderne ca o revenire la tribalism (*Le Temps des tribu*, 1988), ca o regresie la vremuri arhaice.[18] Gill Delannoi anunță cu seriozitate apariția *Tahisantropului*, care nu este un om preistoric, nici un personaj *science fiction*, ci însuși contemporanul nostru: „omul vitezei", stăpânul și sclavul acesteia.[19] Îl contrazic, cei care susțin că nu trebuie să-l vezi pe Satana la fiecare colț de stradă. Charles Baudelaire le-ar șopti la ureche că *cea mai mare viclenie a diavolului este că se preface că nu există!*[20]

---

16 P. Virilio, *Speed and Politics*, 1986 (ed. 1977), pp. 9–23. În *The University of Disaster* (2009) Paul Virilio analizează crizele contemporane prin prisma vitezei tehnologice și a tehnocrației. Cartea explorează concepte precum „dromosfera" (sfera vitezei) și susține că accelerarea tehnologiei a dus la un nou tip de dezastru – „dezastrul rațiunii" – care afectează înțelegerea noastră asupra realității, timpului, spațiului, a cunoașterii în sine. Tot el a afirmat că „științele vieții" întorc spatele vieții însăși, devenind... suicidare! Idem, *Grey Ecology*, 2010, p. 80.

17 *Ibidem.*

18 Laurent Jeanpierre, „« Accélération », d'Hartmut Rosa ...", *Le monde de livres*, 5 avril 2010; Pascal Michon, „Que penser et que faire des nouveaux rythmes de nos vies ?", *Ruthmos,* 16 octobre 2014. https://www.rhuthmos.eu/spip.php?article1327, accesat în 20 noiembrie 2025.

19 Gil Delannoi, „Maître et esclave de la vitesse : le tachysanthrope", *Ésprit*, 6 Juin 2008, pp. 153–164.

20 Vezi, Anders Günther, *L'obsolescence de l'homme*, Tome II: *Sur la destruction de la vie à l'époque de la troisième révolution industrielle*, 2011, Paris: Éditions Fario, 2011, pp. 10–11, 53–58.

Tehnologia este locul privilegiat al creației umane, o reflectare a *condiției înnăscute* a umanității (sublinia Hannah Arendt), dar obiectul tehnologic este, în fond, un artifact, efectele sale (favorabile sau dăunătoare) depind exclusiv de utilizarea lui. Nu se poate trece cu vederea că războaiele au fost cele care au impulsionat tehnologiile de transport tot mai rapide, destinate unor oportunități militare, apoi civile. Deci, suspiciunea în legătură cu pericolele tehnologice nu poate fi marginalizată.[21] În tot cazul, tehnologiile de tot felul împing spre consum, consumerismul fiind iluzia că achiziționarea sau folosirea unor tehnologii, bunuri, servicii (*necesare*!) duc la succes și fericire.

„*Toate tehnologiile sunt, deopotrivă, o povară și o binecuvântare*", scria Neil Postman, care considera că trăim „*divinizareai tehnologiei*", tehnolatria, dacă nu chiar tehnocrația, ca în *Tehnopolis*. Numai că idolii sunt sfătuitorii efemerității distopice, soldații infernului. În cartea sa *The End of Education: Redefining the Value of School* (1995) Postman a analizat accentul tot mai mare pus pe *utilitatea* economică, pe instruirea generațiilor tinere pentru *consumerism*, distracție și încredere necondiționată în tehnologie. Într-o eră a progresului tehnologic rapid, narațiunile distopice explorează dilemele etice ridicate de inovațiile din prezent și viitor.[22]

Alvin Toffler ne prezintă o imagine „șocantă" a viitorului, aflat sub impulsul doctrinei *we go to the future:* „Milioane de oameni intuiesc starea patologică ce-i înconjură (...) Cruntul adevăr este că nimeni nu este niciodată răspunzător de ceea ce se întâmplă cu tehnica. (...) Posibilitățile tot mai mari de a modifica vremea, apariția de noi surse de energie, de noi materiale (unele dintre ele având însușiri aproape suprarealiste), de noi mijloace de transport, (...) toate acestea lasă doar să se prevadă natura schimbărilor accelerate care ne stau în față. (...) Această injecție masivă de viteză și noutate în textura societății ne va sili, nu numai să ne adaptăm mai repede unor situații, întâmplări și dileme morale familiare, dar să ne adaptăm, într-un *tempo* progresiv tot mai rapid, unor situații ce ne sunt categoric nefamiliare, unor situații care apar «prima dată», ciudate, neregulate, imprevizibile. (...) Accelerând orbește ritmul schimbărilor, inovând în permanență și înmulțind opțiunile noi, ne jucăm iresponsabil, ca niște *ucenici vrăjitori*, cu premisele ambientale ale raționalității (...) Ne aflăm într-un tren a cărui viteză crește, gonind pe o linie presărată cu un număr necunoscut de macazuri, care duc la destinații necunoscute. Iar, acarii s-ar putea să fie

21 Louise Karlskov Skyggebjerg, „The impact of World War 1 on everyday technologies: With an emphasis on transport and communication", în *World War 1. The Great War and its Impacts*, Edited by Søren Dosenrode, Aalborg University Press, 2018, pp. 233–262.

22 Martin H. Levinson, „Aldous Huxley and General Semantics", *A Review of General Semantics*, 75, no. 3 and 4, 2018, pp. 290–298; Anna Soldenhoff, „Dystopian Fiction: Reflecting on Societal Anxieties Through Speculative Worlds", *Medium*, Sep. 11, 2023; Corrine Asbell, „Dystopian Fiction in a Changing World: Reflecting Society's Fears and Hopes", *Fictionphile*, November 12, 2023.

demoni...".[23] Sensul psihologic al expresiilor toffleriene vine de la acel „demon al vitezei", care sugerează halucinația, anxietatea, deruta ce apare oricărui călător la viteze amețitoare.[24]

Viteza care conduce societatea modernă și postmodernă a creat și creează accidente și dezastre noi, adesea imprevizibile, generează angoase ale schimbărilor bruște, ducând la o stare constantă de alienare, incertitudine și sărăcie la nivelul anumitor straturi sociale. Generând anxietate și dezorientare la nivel psihologic, accelerarea la nivel social, departe de a „fluidiza" spațiul public, creează mari fracturi. După criteriul suprem al vitezei, 80% din umanitate se află exclusă din așa-numita economie „eficientă, inovatoare și profitabilă" și retrogradată la statutul de inutilitate socială sau subdezvoltare – măsurată după etalonul logicii liberale.[25]

Cei care vor să vadă abolirea temporalităților și cadențelor diverse sau care cred în succesul abolirii distanțelor nu sunt interesați decât de propria utopie sau distopie. Timpul accelerat este un timp care scapă fundamental condiției omului și umanității. Timpul frenetic, ca o alergare fără sens, fără scop duce spre nicăieri sau spre apocalipsă. „*Omenirea se năpustește spre abis, cu un picior pe accelerație*", anunța tulburător în 2009 Ban Ki Moon, secretarul general al Națiunilor Unite. *Doomsday Clock*, ceasul simbolic (administrat din 1948 de Consiliul de Directori al Buletinului Oamenilor de Știință din Domeniul Atomic de la Universitatea Chicago) arată câte minute mai sunt până la sfârșitul lumii! În ultimii ani ceasul a arătat doar o secundă, până la *miezul nopții*. În 28 ianuarie 2025 arăta că mai sunt doar 85 de secunde! Consiliul transmite un semnal că lumea merge periculos spre eschaton/sfârșit. Alții sunt de părere că pesimismul futurist ar fi doar un instrument ideologic și politic. Oricum, viitorul arătă, într-adevăr, ca un *Expres* care transportă lumea în viteză accelerată spre destinații imprecise, din care, pare, că nimeni numai poate coborî. Mulți se entuziasmează la această călătorie spre nicăieri și niciunde, se bucură la schimbările rapide, unele efemere și artificiale, precum câinele impiegatului, care dă din coadă, ori de câte ori trece vreun tren prin gară!

Simona NICOARĂ
Prof. univ. dr., Facultatea de Istorie și Filosofie,
Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca
E-mail: simonanicoara2009@yahoo.com

23 Am selectat câteva fraze, sugestive pentru subiect, din carte. A. Toffler, *Șocul viitorului*, București, 1973.

24 Robert V. Kuzinets, „Technology/Ideology: How Ideological Fields Influence Consumers' Technology Narratives", *Journal of Consumers Research*, vol. 34, no. 6, Avril 2008, pp. 865–881; Vezi, Sophie Chassat, „Complexité. Critique d'une idéologie contemporaine", *Études*, juine 2023. https://www.fondapol.org/etude/complexite-critique-dune-ideologie-contemporaine/, accesat în 16 noiembrie 2025.

25 B. Fernandez, *op. cit*., pp. 46–47.