

## Pyöräilyn historiallisia maantieteitä

NORCLIFFE, GLEN (2015). *Critical geographies of cycling: History, political economy and culture*. 275 s. Ashgate, Dorchester.

Pyöräily on yhteiskunnallisesti ajankohtainen teema. Pyöräilynäkökulma on entistä vahvemmin mukana kaupunkialueiden suunnittelussa, arkipyöräilijät ovat perustaneet eturyhmiä ja järjestöjä eri puolilla maata, ja polkupyöräonnettomuudet ovat muodostuneet uutisten kestoaiheiksi. Pyöräilykirjallisuutta on kuitenkin jo pitkään vaivannut perustavanlaatuisen epäpoliittisuus. Kaupunkisuunnittelun, kulutuksen sekä yhteiskunnallisten luokka- ja sukupuolikysymysten sijaan kirjallisuudessa korostuvat henkilömyytit, teknologiset anekdootit ja elämyksellisyys.

Yorkin yliopiston maantieteen emeritusprofessori Glen Norcliffe pyrkii uutuuskirjallaan täyttämään tätä tyhjiötä. Kyseessä on kokoelma aikaisemmin julkaistuja esseitä ja artikkeleita, joita on kehystetty teosta varten laaditulla johdannolla ja kirjan päättävällä aiemmin julkaisemattomalla esseellä. Norcliffe on onnistunut tuomaan yhteen rikkaan kokoelman historiallisia aineistoja ja tapaustutkimuksia, jotka keskittyvät erityisesti Pohjois-Amerikan ja Kiinan pyöräilykysymyksiin. Polkupyöräilyn kriittistä maantiedettä käsitteellistetään teoksessa puutteellisesti, mutta teoksen alaotsikossa mainitun historia, poliittinen ekonomia ja kulttuuri kuvastavat tapaustutkimuksia hyvin.

Teoksen 11 lukua jakautuvat johdantoon, näljän luvun mittaiseen pyöräilyn (taloudellisen tuotannon) tiloja käsittelevään osioon ja kuuden luvun laajuiseen pyöräilyn (kulttuurisen uusiautumisen) paikkoihin keskittyvään osioon. Talouden tilat ja kulttuurin paikat toimivat karttana, jonka avulla lukija voi seurata tarkempia analyysejä. Jo teoksen alkupuolella korostetaan kuinka polkupyörä taloudellisenä tuotteena on sidoksissa pyöräilyyn sosiaalisena käytäntönä ja polkupyörään kulttuurisena artefaktina. Tämä argumentti on ehkä kirjan vahvin saavutus. Se kantaa läpi paikoin hajanaisten ja esimerkeiltään toisteisten esseiden.

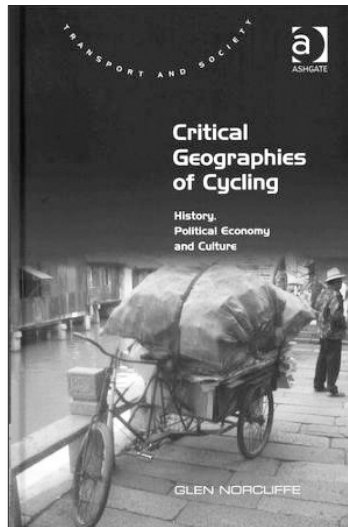
Johdannossa Norcliffe kehystää pyöräilyn poliittiset maantieteet esiteolliselta ajalta – aina vuoden 1779 Pariisista – alkaneina neuvotteluina ja kamppailuina pyöräilyn tilan löytämiseksi. Kulttuurisesti kyse on etenkin pyöräilyn performatiivisuudesta, joka ilmenee paitsi pyöräilijän tilallisessa näkyvyydessä myös kaupunkisuunnittelun kyvyssä tunnistaa pyöräilijät ja mukauttaa heidän tarpeisiinsa eri aikoina, eri puolilla maapalloa. Taloudellisesti ja teknologisesti kamppailu liittyy varsinkin pyöräiden valmistamisen ja markkinoinnin innovaatioihin, jotka ovat johtaneet polkupyöräteollisuuden laajentumiseen käsityöläisyydestä ja nyrkkipajoista yh-

deksi globaalin talouden hajautetuimmista tuotantoverkostoista sekä vaikuttaneet monien muiden modernin ajan liukuhihnatuotteiden valmistamiseen.

Kirjan ensimmäisen osion pääteemana on polkupyöräiden tuotannon ja kuluttamisen talousmaantiede. Kolme ensimmäistä artikkelia analysoivat polkupyöräteollisuuden syntyä 1800-luvun lopulla tarjoten useita myös nykyisen talousmaantieteen kannalta kiinnostavia yleistyksiä. Pyöräiden varhaista talousmaantiedettä leimasivat esimerkiksi läheisten teollisuudenalojen (kuten kangas- ja kelloteollisuuden) puolelta omaksutut käytännöt, innovaatioiden kopioiminen ja nopea liikkuminen, patentturvan vartioiminen, harrastuslehdistön perustaminen sekä käyttäjäryhmien, kuten pyöräilykerhojen ja kilpapyöräilyn, nopea muodostuminen. Varsinkin yhdysvaltalaisista polkupyöräpohdinta Alfred Popea käsittelevä artikkeli valottaa erinomaisesti pyöräiden varhaista poliittista ekonomiaa. Ensimmäisen osion päättää globaaleja ja hypermobiileja tuotannon järjestelmiä käsittelevä luku. Erityisesti polkupyörän osien pitkälle kehittyneet standardointi on tehnyt siitä yhden mukautetuimmista kuluttajatuotteista, jonka taustalta löytyy laaja joukko Kiinan ja Taiwanin suurtehtaita.

Toisen osion kuusi artikkelia keskittyvät poliittisen ekonomian sijaan pyöräilyn merkitysten tuotannon ja kulttuurin paikkoihin. Kolmen ensimmäisen artikkelin tapaustutkimukset käsittelevät Kanadan pyöräily-yhdistysten perustamista, verkostoitumista ja kansallistumista, pyöräilevien naisten asemaa kaupunkitilassa sekä ”pyöräilyflanööriä”. Tarkastellut yhdistykset näyttävät samanlaisesti sekä näkyvinä ja poliittisesti aktiivisina pyöräilykulttuurin edistäjinä että jäykkinä, konservatiivisina ja vahvasti hierarkkisinä myöhäisviktorianisen yhteiskunnan instituutioina. Klubeista kehkeytyi myös polkupyörätehtailijoille tärkeitä markkinointikanavia ja Kanadan kansallistunteen rakentamisen paikkoja.

Kaksi seuraavaa lukua keskittyvät pyöräiden kulttuuriin tuotantoon ja autoistumisen asettamien haasteisiin Kaukoidässä. Taiwanin pyörämessut nostetaan esimerkiksi relationaalisesta paikan tuotannosta, jossa brändien ja uutuustuotteiden ympärille luodaan odotuksia, merkityksiä ja kulutustarpeita samaan tapaan kuin esimerkiksi Applen laitteiden julkistustilaisuuksissa. Pyörämessuista on muodostunut teknologian esittelyn, vertailun ja hallinnan tiloja, joilla tuotetaan uusia markkinoita pikemmin kuin hyödynnetään olemassa olevia myyntikanavia. Käytännössä polkupyörää kuitenkin tuotetaan jatkuvasti kulutushyödykkeenä, jonka käyttöarvo usein sivuutetaan. Tämä näkyy konkreettisesti Aasian katukuvassa, jossa monia tärkeitä rooleja toteuttavilta työläiskolmipyöriltä ja riksoilta viedään tila autoilevan keskiluokan kasvaessa.



Kirjan päätösluvussa Norcliffe kysyy pyöräilyprotagonistisessa hengessä, miksi maailmassa pyöräillään niin vähän. Vastauksia löytyy niin lainsäädännöstä, asenteista kuin kaupunkisuunnittelustakin, mutta yhden luvun mitassa näihin teemoihin syventyminen jää pinta-puoliseksi. Sen sijaan Norcliffe nostaa esiin listan positiivisista tapausesimerkeistä eri puolilta maapalloa merkinä muutoksen mahdollisuudesta. Hän myös tarjoaa yleisen maantieteellisen selityksen sille, kuinka esimerkiksi suunnittelukäytännöt ovat aina tulosta paikallisista poliittisista kulttuureista ja historioista.

Lopun yrityksistä huolimatta teos ei onnistu täysin täyttämään otsikkotasolla asetettua tehtävää. Esseekoelmalle tyypillinen hajanaisuus ja temaattinen poukkoilevuus vaivaavat kronologista lukukokemusta, mikä ei onneksi vähennä yksittäisten esseiden saavutuksia. Luultavasti tutkimusekonomisista syistä tekstien aineistot ovat varsinkin historiallisissa kuvauksissa lähes identtisiä. Tämä aiheuttaa tahatonta hiustenhalkomisen ja toiston tuntua. Keskittyminen Pohjois-Amerikkaan herättää osaltaan paljon kysymyksiä samanaikaisista kehityskuluista vanhalla mantereella. Lisäksi historiallisten aineistojen keskeinen asema jättää ajankohtaisten pyöräilyn poliittisten kysymysten käsittelyn tuskallisen

ohueksi. Vaikka 2010-luvun pyöräkulttuurissa on jäljellä runsaasti hankalia luokka-, sukupuoli- ja tuotantokysymyksiä, liittyvät polttavimmat kriittiset kysymykset kaupunkitilan hallintaan ja kestäväen elämäntavan mahdollisuuksiin.

Puutteistaan huolimatta teos on lukemisen arvoinen kaikille yhteiskunnallisille polkupyöräilijöille. Se tarjoaa värikkään ja rikkaan kokoelman historiallisia tapaustutkimuksia. Tutkimukset osoittavat, kuinka polkupyörä artefaktina kiinnittyy yhteiskunnalliseen luokkaan, teollisen tuotannon historiaan ja elämäntapoihin. Teos sopii parhaiten tiheästä historiallisesta kuvauksesta, modernin kapitalismin tapaustutkimuksista ja elämäntapapolitiikoista kiinnostuneille. Pikemmin kuin tyhjentävänä esityksenä pyöräilyn kriittisistä maantieteistä, kannattaa kirjaa lukea eräänlaisena kutsuna kaksipyöräisten poliittisuuden tarkempaan käsittelyyn ja yhteiskunnalliseen kehystämiseen.

JANI LUKKARINEN

*Historia- ja maantieteiden laitos,  
Itä-Suomen yliopisto*