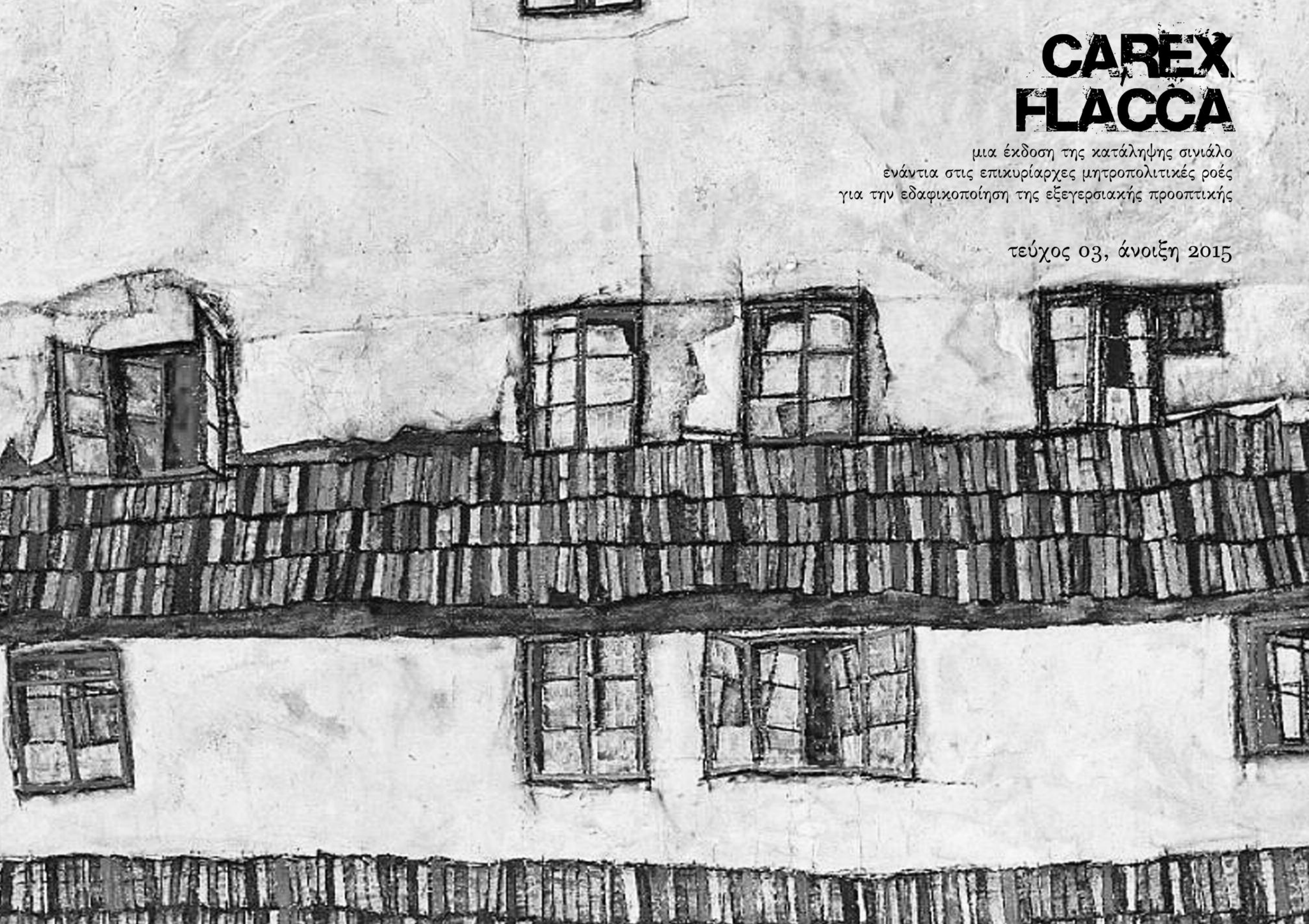
CAREX FLACCA

μια έκδοση της κατάληψης σινιάλο
ενάντια στις επικυρίαρχες μητροπολιτικές ροές
για την εδαφικοποίηση της εξεγερσιακής προοπτικής

τεύχος 03, άνοιξη 2015



περιεχόμενα

αντί εισαγωγής
για το θάνατο που ζει στις ψυχές των εθελόδουλων
καταμεσίς στην κεντρική πλατεία της πρωτεύουσας θλίψης 3

ω, οι ωραίες μέρες 4

χαρτογραφώντας την ανάπλαση
του κέντρου του Αιγάλεω 6

ο Primo Levi και οι αόρατοι της Αμυγδαλέζας 30

η εκτυφλωτική σιωπή της Ρήνειας 32

Εγκυκλοπαίδεια των Οχλήσεων:
προσωρινή σύνοψη των διαμαρτυριών μας ενάντια στο δεσποτισμό
της ταχύτητας με αφορμή την επέκταση των γραμμών του TGV 36

πόλεις - εμπορεύματα:
οι επωνυμίες καταλαμβάνουν το χώρο 53

η σχολή του Μπάουχαους
και το κίνημα της Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής 62

Το παρόν έντυπο εκδίδεται από την ομάδα Carex Flacca της κατάληψης Σινιάλο και διακινείται χέρι με χέρι, χωρίς αντίτιμο, με ελεύθερη οικονομική συνεισφορά. Το τρίτο φύλλο τυπώθηκε τον Απρίλη του 2015 σε 600 αντίτυπα.

Πίνακας εξωφύλλου: Εγκον Σίλε, Παράθυρα [Πρόσοψη ενός Σπιτιού] (1914)

site & e-mail επικοινωνίας: https://sinialo.espiv.net | sinialo@espiv.net
διεύθυνση: Καποδιστρίου & Θεσσαλονίκης, πλ. Παπανικολάου, Αιγάλεω

αντί εισαγωγής
για το θάνατο που ζει στις ψυχές των εθελόδουλων καταμεσίς στην κεντρική πλατεία της πρωτεύουσας θλίψης

Σύνταγμα Κυριακή πρωί, τα πράγματα έχουν ως εξής, φιλαρμονική, κάποια στιγμή θα εμφανιστεί ένα ζευγάρι χορευτών που θα χορέψει βαλς, λίγο πιο κει είναι η κλούβα της αστυνομίας για να διαμορφώσει ένα πολύσημο τείχος προκειμένου να αποκλείσει τους σύρους πρόσφυγες που έχουν "κατασκηνώσει" λίγα μέτρα πιο πάνω στην πλατεία, μονίμως, όπως κι εδώ, έξω από το φόντο της γιορτής και της κάθε γιορτής, του δυτικού ανθρωπισμού, μιας επιτηδευμένης ξεγνοιασιάς που θα κάνει πως δεν βλέπει την ίδια τη μιζέρια, που ξεφορτώνει τη μιζέρια στους κατατρεγμένους πρόσφυγες λίγα βήματα πιο κει για να την ξορκίσει, να της γυρίσει την πλάτη και να φωνάξει: όπως και να' χει εμείς οι... έλληνες θα τα καταφέρουμε, μια πλατεία, μια φιλαρμονική, ένα ζευγάρι χορευτών, μια κλούβα της αστυνομίας να χωρίζουν έναν κόσμο που νομίζει ότι είναι δύο διαφορετικοί, μέχρι να καταλάβει κάποτε ότι όλα αυτά είναι εκεί για να χωρίζουν τον κόσμο, να περιφρουρούν τη μιζέρια, να χωρίζουν και να περιφρουρούν, ορίζοντας τη γενικευμένη κοινωνική συναίνεση, τη θανάσιμη συναίνεση, η συναίνεση, που πνίγει κατατρεγμένους στις θάλασσες, ο θάνατος, που ζει στις ψυχές των εθελόδουλων καταμεσίς στην κεντρική πλατεία της πρωτεύουσας θλίψης.

ΟΥΙΝΝΥ:
Ω, τι ωραία ημέρα που ήταν. (Παύση). Ακόμα μία. (Παύση).
Υστερ' απ' όλ' αυτά. (Η ευτυχισμένη έκφραση σβήνει). Ως εδώ.

S. Beckett - Ω, οι ωραίες μέρες

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΗΣΑΠ 1 16.34
[Προσοχή παρακαλώ, σας ενημερώνουμε πως οι συρμοί παραμένουν προσωρινά στο μετρό λόγω απόπειρας αυτοκτονίας]

Ω: Ε, κοπελιά πού πας; Δεν ακούς; Δεν κινείται, πάρε λεωφορείο.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΗΣΑΠ 2 16.44
[Προσοχή παρακαλώ, σας ενημερώνουμε οτι λόγω απόπειρας αυτοκτονίας η συγκοινωνία διεξάγεται προσωρινά μεταξύ των σταθμών Κηφισιά - Νεα Ιωνία και Αττική - Πειραιά. Ευχαριστώ]

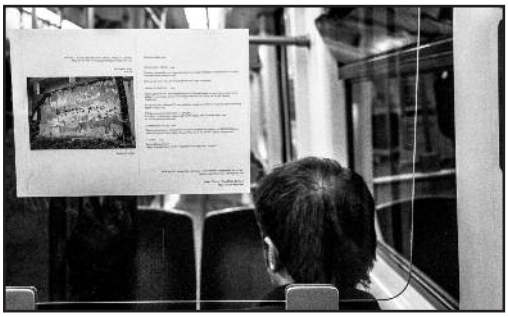
Χ: *(ουρλιάζει στο τηλέφωνο)* Ρε καταλαβαίνεις γαμώτο μου; Θέλω να μου πεις την κοντινότερη στάση να πάρω ταξί.
Ψ: *(πλησιάζοντας τον σεκιουριτά)* Τι έχει γίνει;
Σ: Ε, ξέρετε ταλαιπωρία, μέχρι να έρθει ασθενοφόρο/περιπολικό θα πάρει ώρα.
Ψ: Ναι, ναι μοναστηράκι πάει;

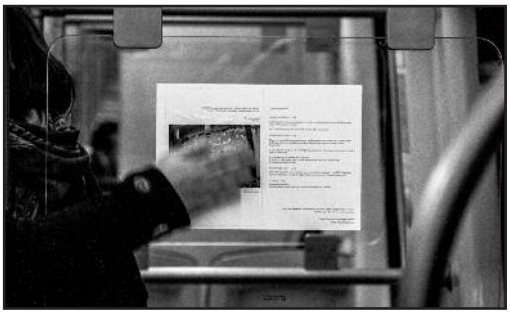
ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΗΣΑΠ 3 17.06
[Προσοχή παρακαλώ, σας ενημερώνουμε οτι η κίνηση στη γραμμή 1 του ΗΣΑΠ διεξάγεται προσωρινά μεταξύ των σταθμών Κηφισιά-Νεα Ιωνία και Αττική-Πειραιά. Ευχαριστώ.]

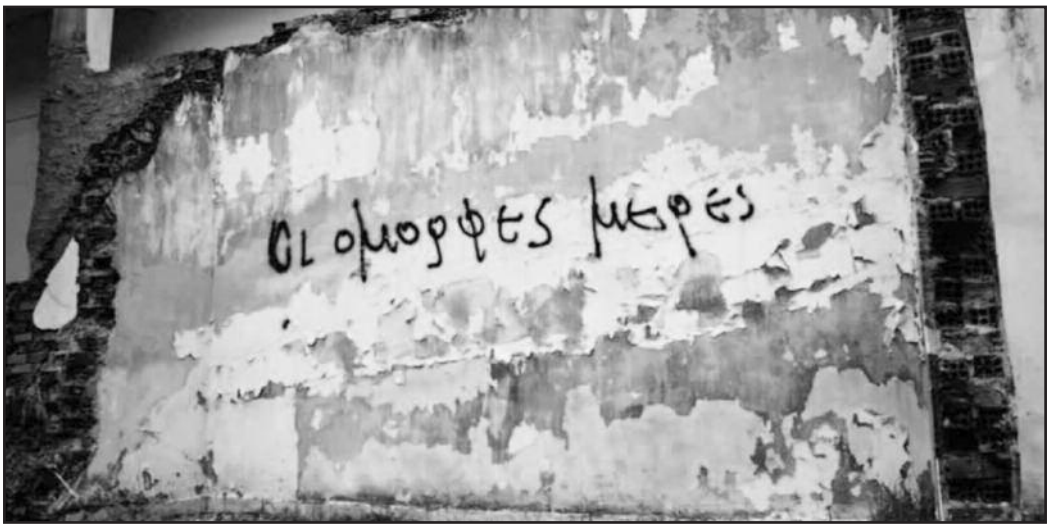
Η ΕΙΔΗΣΗ 17.55
[Διακοπή δρομολογίων.
Νεκρή ηλικιωμένη από πτώση στις ράγες στο σταθμό Ανω Πατήσια.]

Ποτέ ξανά δεν έφτασε ένας πολιτισμός σε τέτοιο βαθμό περιφρόνησης για τη ζωή.
Ραούλ Βανεγκέμ, Η Επανάσταση της Καθημερινής Ζωής

Το Γενάρη του 2015 προχωρήσαμε σε μια σειρά παρεμβάσεων/αφισοκολλήσεων (του κειμένου της προηγούμενης σελίδας) μέσα σε συρμούς του ΜΕΤΡΟ αλλά και πέριξ των σταθμών "Αιγάλεω" και "Αγ. Μαρίνα" για τις αυτοκτονίες σε ΗΣΑΠ και ΜΕΤΡΟ που ολοένα και πληθαίνουν, την αδιατάρακτη σιωπή των επικυρίαρχων μητροπολιτικών ροών, την αυτονόητη αποδοχή του Θανάτου που μοιράζει απλόχερα ο κόσμος της Εξουσίας και της ανελευθερίας.







ZAMANOS
ΑΓΟΡΑΖΩ ΧΡΥ
Admiral
Admiral

χαρτογραφώντας την ανάπλαση του κέντρου του Αιγάλεω

Ανάπτυξη

Σε μια ομιλία που εκφώνησε στις 4 Απρίλη 2014 ενώπιον των καταστηματαρχών του Αιγάλεω, ο σημερινός δήμαρχος Δημήτρης Μπίρμπας επανέλαβε ότι οι θέσεις της παράταξής του "έχουν πάντα ως γνώμονα τη στήριξη της οικονομικής και εμπορικής ζωής της πόλης". Είναι αλήθεια ότι οι καινούριοι δημοτικοί άρχοντες – όπως ακριβώς και οι προκάτοχοί τους – εκδηλώνουν με κάθε ευκαιρία την υλική και ηθική υποστήριξή τους στο τοπικό κεφάλαιο, προβάλλοντας τον ισχυρισμό ότι με αυτόν τον τρόπο "συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη του Αιγάλεω". Σε κεντρικό πολιτικό επίπεδο, αντίστοιχα, η πρόσφατα εκλεγμένη "κυβέρνηση της Αριστεράς" ακολουθεί πιστά τον προηγούμενο συνασπισμό εξουσίας διακηρύττοντας την πρόθεσή της να "επαναφέρει τη χώρα σε τροχιά ανάπτυξης" όσο το δυνατόν πιο σύντομα. Από τη δική τους πλευρά, εξάλλου, τα λείψανα του "κομμουνιστικού" κόμματος ορκίζονται στο όνομα μιας "ανάπτυξης για το λαό" και αναπολούν την αιματηρή "επιτυχία" των πενταετών πλάνων της σταλινικής περιόδου. Ακόμα και οι νοσταλγοί της χούντας υπενθυμίζουν συχνά με περηφάνια τους "υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας" κατά την επταετία 1967-1974. Οι συμπτώσεις δεν είναι τυχαίες. Σοσιαλδημοκράτες και φιλελεύθεροι, φασίστες και σταλινικοί διαγκωνίζονται για να αποδείξουν την ανωτερότητά τους ως προς την επίτευξη μιας ταχύρρυθμης αύξησης της εμπορευματικής παραγωγής και συνεχίζουν να πουλάνε στο εκλογικό ακροατήριο απατηλές ελπίδες για τη "δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης". Στα χρόνια της ύφεσης, η οικονομική ανάπτυξη είναι νεκρή αλλά το πτώμα της εξακολουθεί να στοιχειώνει τον κόσμο.

Στην κλασική αρχαιότητα, η αριστοτελική οντολογία εννόησε την ανάπτυξη ενός ατομικού ή συλλογικού οργανισμού ως μια διαδικασία ωρίμανσης που καταλήγει στην ενεργητική πραγμάτωση μιας ουσιωδώς δυνητικής "προσήκουσας κατάστασης" (η οποία ενσαρκώνεται, λόγου χάρη, στην ιδιότητα του πολίτη για το άτομο και

στη μορφή της πόλεως για την κοινότητα). Αυτό σημαίνει ότι η εντελέχεια συνυφαίνει την ανάπτυξη με την επίτευξη ενός σκοπού (τέλους) ως σημείου αναφοράς που καθορίζει ένα αξεπέραστο "φυσικό όριο" και, επομένως, την ίδια τη φύση του όντος ("φύσις τέλος εστίν"). Το αναπτυγμένο ον – το "αληθώς είναι" ή "πλήρως είναι" – ταυτίζεται με το ολοκληρωμένο ή πεπερασμένο ον (δηλαδή εκείνο που έχει φτάσει στο σκοπό ή στο "πέρας" του), ενώ η απειρότητα γίνεται αντιληπτή ως ιδιότητα του ανολοκλήρωτου ή ήσσονος όντος που δεν έχει εκπληρώσει ακόμα τις υπνώττουσες δυνατότητές του.

Η εξέχουσα θέση της πεπερασμένης ύπαρξης στον αρχαίο κόσμο κλονίζεται αρχικά από τη νεοπλατωνική φιλοσοφία και αργότερα από τη σύλληψη και την εδραίωση του άπειρου Ιουδαιοχριστιανικού Θεού ως υπέρτατης οντότητας στη σφαίρα του επέκεινα. Η αντιστροφή της σχέσης πεπερασμένου-απείρου (και η αντίστοιχη επανανοημοτοδότηση της ανάπτυξης) ολοκληρώνεται όταν το άπειρο εισβάλλει στην εγκόσμια ζωή εγείροντας αξιώσεις κυριαρχίας. Ο φορέας αυτής της εισβολής είναι η αστική τάξη που αρχίζει να αναδύεται από την περίοδο της Αναγέννησης και ενισχύεται στο πλαίσιο της βιομηχανικής κοινωνίας, καλλιεργώντας το πνεύμα της εργαλειακής ορθολογικότητας και της εξουσιαστικής επιβολής πάνω στη φύση. Ο αγοραίος καπιταλιστικός ανταγωνισμός – που οξύνεται καθώς το προλεταριάτο αρχίζει να συγκροτείται ως τάξη δι' εαυτήν – υπαγορεύει την αναγκαιότητα μιας αδιάκοπης τεχνολογικής προόδου που αποσκοπεί στην αύξηση της παραγωγικότητας (ή, ισοδύναμα, στην ελαχιστοποίηση του κόστους) και απαιτεί την άνευ όρων σύμπραξη της επιστήμης προς αυτή την κατεύθυνση. Μέσα σε αυτό το ιστορικό πλαίσιο, η ανάπτυξη ορίζεται εκ νέου ως μια διαδικασία αέναης ή άπειρης μεγέθυνσης της εμπορευματικής παραγωγής (με σημερινούς όρους: του "ακαθάριστου εθνικού προϊόντος") και αναγορεύεται σε κεντρικό στόχο της κοινωνικής ζωής. Το σύνολο της ανθρώπινης δραστηριότητας υποβάλλεται σταδιακά σε μια διαδικασία ποσοτικοποίησης που καταλήγει να φετιχοποιεί ή να θεοποιεί τη μετρησιμότητα κάθε κοινωνικού ή φυσικού φαινομένου (Cum Deus calculate, fiat mundus – "Καθώς ο Θεός έκανε τους υπολογισμούς του, γινόταν ο κόσμος" (Λάιμπνιτς)). Στο νεόδμητο βασίλειο της ποσότητας, η ολοένα μεγαλύτερη πληθώρα των εμπορευμάτων υπόσχεται την επαυξημένη επιβίωση του αναπτυγμένου κόσμου με αντίτιμο την ομογενοποίηση, την απώλεια του ποιοτικού και την εξάλειψη της πολιτισμικής ποικιλομορφίας που υποβιβάζεται σε μουσειακό έκθεμα ή κατάλοιπο του παρελθόντος.

Αυτή η αντιστραμμένη ιδέα της ανάπτυξης δεν εγκωμιάζεται μόνο από τους υπέρμαχους της αστικής κοινωνίας αλλά ακόμα και από τους σφοδρότερους εχθρούς της. Παρά τη ριζοσπαστική κριτική του στην καπιταλιστική οικονομία, ο ίδιος ο Μαρξ αναγνωρίζει τον "προοδευτικό" ιστορικό ρόλο της αστικής τάξης ως κινητήριας δύναμης για την "ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων" που θα καταστήσει "αντικειμενικά" εφικτή την εγκαθίδρυση της σοσιαλιστικής κοινωνίας. Οι επίγονοι του Μαρξ υιοθετούν μια στάση ολοένα πιο άκριτης αποδοχής της κυρίαρχης τεχνικοεπιστημονικής προόδου που αποτυπώνεται, για παράδειγμα, στην ενθουσιώδη εφαρμογή των Τεϊλορικών "αρχών επιστημονικής διοίκησης" από το Λένιν και τον

Τρότσκι μετά την Οκτωβριανή επανάσταση ή στην εισαγωγή του "σταχανοβικού" συστήματος παραγωγής από το σταλινικό καθεστώς. Κατά συνέπεια, η ιδεολογία της ανάπτυξης αναπαράγεται αυτούσια τόσο στη Ρωσία όσο και στις υπόλοιπες χώρες του γραφειοκρατικού καπιταλισμού, όπου ο μηχανισμός της αγοράς αντικαθίσταται απλώς από ένα σύστημα κεντρικού σχεδιασμού με σκοπό την "αποτελεσματικότερη" κατανομή των οικονομικών πόρων.

Στη διάρκεια της μεσοπολεμικής κρίσης που ακολουθεί το χρηματιστηριακό κραχ του 1929, η κρατική παρέμβαση στις οικονομίες της καπιταλιστικής Δύσης αρχίζει ήδη να ενισχύεται (με προεξάρχοντα παραδείγματα το Νιου Ντηλ στις Ηνωμένες Πολιτείες αλλά και το ναζιστικό καθεστώς της Γερμανίας) αποσκοπώντας στην αναζωογόνηση της αναπτυξιακής διαδικασίας. Μετά τη λήξη του 2ου Παγκόσμιου Πολέμου, η εφαρμογή του Κεϊνσιανού μοντέλου στις περισσότερες χώρες του ιδιωτικού καπιταλισμού εγκαινιάζει μια "χρυσή εποχή" υψηλών ρυθμών οικονομικής μεγέθυνσης. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960, αυτή η μεταπολεμική φάση της ανάπτυξης και της υψηλής κερδοφορίας ανακόπτεται από το ριζοσπαστικό κίνημα – με ορόσημο το κίνημα των καταλήψεων στη Γαλλία το Μάη του 1968 – που θέτει τέρμα στον "σοσιαλδημοκρατικό συμβιβασμό" και αμφισβητεί τα ίδια τα θεμέλια της ταξικής κοινωνίας. Αντιμέτωπος με τις "αντιφάσεις του Κεϊνσιανισμού" και με την απειλή μιας ριζικής ανατροπής, ο αναπτυγμένος καπιταλιστικός κόσμος αναδιαρθρώνεται με άξονα την αυτοματοποίηση της παραγωγής που οδηγεί στην ανάδυση της μεταβιομηχανικής κοινωνίας.

Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου το 1973 λειτουργεί ως καταλύτης και πυροδοτεί μια μακροχρόνια κρίση ανάπτυξης που εξακολουθεί να σιγοκαίει τις επόμενες δεκαετίες μέχρι το σκάσιμο της χρηματοπιστωτικής φούσκας το 2008, εκβάλλοντας στην τρέχουσα ύφεση της εγχώριας και διεθνούς καπιταλιστικής οικονομίας. Την ίδια περίοδο, οι επιπτώσεις της ανεξέλεγκτης μεταπολεμικής ανάπτυξης εκδηλώνονται με τη μόλυνση του πλανήτη που δημιουργεί ένα παγκόσμιο τοπίο δηλητηριασμένης εμπορευματικής αφθονίας. Ο διττός χαρακτήρας της οικονομικής και οικολογικής κρίσης φανερώνει τις εγγενείς αντιφάσεις της αλλοτριωμένης κοινωνίας όπου, ωστόσο, εξακολουθεί να ηγεμονεύει μέχρι σήμερα η ιδεολογία της ανάπτυξης. Το κεφάλαιο παροξύνει τη λεηλασία του φυσικού περιβάλλοντος επιδιώκοντας να αναθερμάνει τα ποσοστά της κερδοφορίας του. Τόσο οι αριστεροί όσο και οι δεξιοί διαχειριστές της πολιτικής εξουσίας προσπαθούν απεγνωσμένα να διατηρήσουν ζωντανό το μύθο της ανάπτυξης – ορισμένες πτυχές του οποίου εξετάζουμε στην επόμενη ενότητα χρησιμοποιώντας ως σημείο αναφοράς το κέντρο του Αιγάλεω – και υπόσχονται έναν νέο κύκλο οικονομικής άνθησης που υποτίθεται ότι θα περιορίσει τα ολοένα διογκούμενα σημερινά ποσοστά ανεργίας. Το δικό μας καθήκον είναι να γκρεμίσουμε αυτόν το μύθο και να καταργήσουμε το σύστημα της μισθωτής εργασίας που νομιμοποιεί εκβιαστικά τη διαιώνισή του. Να εγκαθιδρύσουμε καινούριες, αντικρατικές και αντικαπιταλιστικές μορφές κοινωνικών σχέσεων που θα ενθαρρύνουν την αρμονική συνύπαρξη της ανθρώπινης κοινότητας με τον φυσικό κόσμο.

Ανάπλαση

Ο εξευγενισμός (gentrification) μιας αστικής περιοχής ορίστηκε αρχικά ως η διαδικασία μετασχηματισμού της σύνθεσης και του χαρακτήρα μιας εργατικής συνοικίας – όπως το Ισλινγκτον στο Λονδίνο ή το Χάρλεμ στη Νέα Υόρκη – εξαιτίας της εισροής ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων που οδηγεί στην ανατίμηση της γης και στον συνακόλουθο εκτοπισμό των αρχικών κατοίκων. Ωστόσο, το πεδίο της ανάλυσης διευρύνθηκε σύντομα για να συμπεριλάβει το γενικότερο φαινόμενο της ανάπλασης ή αναπαραγωγής του αστικού χώρου από το κεφάλαιο και το κράτος με σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους, την επίτευξη υψηλών ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης και την εντατικοποίηση του κατασταλτικού ελέγχου (Νηλ Σμιθ).

Τα πρώτα ιστορικά επεισόδια αναπλάσεων εντοπίζονται ήδη από τις απαρχές της νεωτερικής βιομηχανικής πόλης στην Ευρώπη του 19ου αιώνα. Το άνοιγμα των πλατιών λεωφόρων και η παράπλευρη κατασκευή πολυτελών κτιρίων από το βαρόνο Οσμάν στο Παρίσι κατά την περίοδο 1853-1870 προκάλεσε σοβαρά πλήγματα στις εργατικές συνοικίες της παλιάς πόλης και δυσχέρανε τη δημιουργία οδοφραγμάτων στη διάρκεια των συχνών λαϊκών εξεγέρσεων, προλειαίνοντας ταυτόχρονα το έδαφος για την κερδοσκοπική αξιοποίηση του δημόσιου χώρου από το εμπορικό και βιομηχανικό κεφάλαιο. Την ίδια περίοδο, ο Ενγκελς περιγράφει το Μάντσεστερ ως τυπικό παράδειγμα μιας μοντέρνας βιομηχανικής πόλης που ανακατασκευάζεται σύμφωνα με το πρότυπο των ομόκεντρων δακτυλίων. Στην καρδιά του Μάντσεστερ βρίσκεται μια ευμεγέθης εμπορική περιοχή που έχει εγκαταλειφθεί σχεδόν εξολοκλήρου από τους κατοίκους της και αποτελείται από καταστήματα, γραφεία και εγκαταστάσεις εργοστασιακών μονάδων. Η περιοχή αυτή διατέμνεται από τις κύριες οδικές αρτηρίες που αποτελούν τους σημαντικότερους κυκλοφοριακούς άξονες της πόλης. Γύρω από το εμπορικό κέντρο εκτείνεται μια ζώνη κατοικιών που περιλαμβάνει τις γειτονιές των εργατών, ενώ πέρα από αυτή τη ζώνη διαμένουν κυρίως τα μέλη της μεσαίας και ανώτερης αστικής τάξης.

Η ανάπλαση των καπιταλιστικών πόλεων διατηρεί έναν σποραδικό χαρακτήρα στις αρχές του 20ου αιώνα και στη διάρκεια της μεσοπολεμικής κρίσης αλλά αποκτά καινούρια ώθηση στη μεταπολεμική φάση ανοικοδόμησης των καταστραμμένων Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων. Μπορεί να ειπωθεί ότι, από τη δεκαετία του 1970 και μετά, η ανάπλαση δεν είναι πια ένα περιστασιακό φαινόμενο αλλά μια συνειδητή πολεοδομική και αναπτυξιακή στρατηγική που εφαρμόζεται συστηματικά από το κράτος και το κεφάλαιο, έχοντας επιπτώσεις όχι μόνο στη λειτουργία της στεγαστικής αγοράς αλλά στο σύνολο της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής του σύγχρονου καπιταλιστικού κόσμου. Η γενικευμένη αναδιάρθρωση που ακολουθεί την κρίση του Κεϋνσιανισμού – η σταδιακή διάλυση του "κράτους πρόνοιας" και η ιδιωτικοποίηση των δημόσιων υπηρεσιών, η απορρύθμιση των αγορών και η υποχώρηση του δευτερογενούς έναντι του τριτογενούς τομέα παραγωγής στις αναπτυγμένες καπιταλιστικές χώρες – ενθαρρύνει το κεφάλαιο να επενδύσει σε μεγάλης

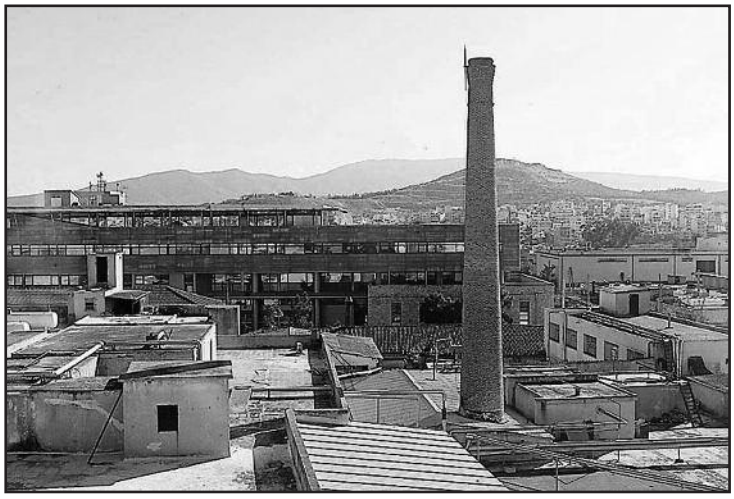
κλίμακας αναπλάσεις των μεταβιομηχανικών πόλεων. Η συνεχιζόμενη διαδικασία της αποβιομηχάνισης και αποεπένδυσης συνεπάγεται τη μείωση των ενοικίων και της τιμής των κτιρίων ή των οικοπέδων σε πρώην βιομηχανικές ζώνες, δημιουργώντας έτσι ένα χάσμα ανάμεσα στη χαμηλή πραγματική απόδοση της γης και στην υψηλότερη πρόσοδο που θα μπορούσε να επιτευχθεί υπό τις κατάλληλες συνθήκες καπιταλιστικής επαναξιοποίησης των συγκεκριμένων περιοχών. Οταν αυτή η "διαφορά γαιοπροσόδου" (rent gap) διευρύνεται αρκετά, το κεφάλαιο εμφανίζεται πρόθυμο να επανεπενδύσει σε νέες εμπορικές χρήσεις της γης και να προχωρήσει στην ανάπλαση αυτών των ζωνών. Με δεδομένες τις αλλαγές στη διάρθρωση της απασχόλησης, ένα ετερογενές πλήθος κοινωνικών στρωμάτων (που αποτελείται κυρίως από εργάτες του τριτογενούς τομέα, επαγγελματίες, φοιτητές, καλλιτέχνες κ.λπ.) παρέχει την απαιτούμενη ζήτηση που καθιστά πράγματι κερδοφόρα την επιλογή της επανεπένδυσης εκ μέρους του κεφαλαίου και ενθαρρύνει το μετασχηματισμό ολόκληρων περιοχών σε θεματικά πάρκα κατανάλωσης και διασκέδασης.

Μετά τη δεκαετία του 1990, η ανάπλαση – με την ευρεία έννοια της γενικευμένης αναδιάρθρωσης του αστικού χώρου – υιοθετείται πλέον ως σχεδιασμένη χωροταξική πολιτική από τα προηγμένα καπιταλιστικά κράτη. Οι πλατείες και άλλοι δημόσιοι χώροι των πόλεων ανακατασκευάζονται από την κεντρική εξουσία ή τις δημοτικές αρχές προκειμένου να μετατραπούν σε ταιριαστό διάκοσμο των νέων εμπορικών ζωνών, ενώ το δίκτυο των μεταφορικών υποδομών ενισχύεται (κυρίως με τη δημιουργία νέων σταθμών του μετρό) για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στις επιλεγμένες ζώνες εργασίας και κατανάλωσης. Παράλληλα, εισάγεται το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο (με την ψήφιση νέων ρυθμιστικών σχεδίων ή οικοδομικών κανονισμών) και παρέχονται επιδοτήσεις ή άλλα αναπτυξιακά κίνητρα για την περαιτέρω ενθάρρυνση των ιδιωτικών επενδύσεων και την ολοκληρωτική οικειοποίηση του αστικού χώρου από το κεφάλαιο.

Η οξυμμένη καπιταλιστική κρίση-ύφεση των τελευταίων ετών αναδιατάσσει σε σημαντικό βαθμό το περιβάλλον μέσα στο οποίο εξελίσσεται η χωροταξική αναδιάρθρωση της μεταβιομηχανικής πόλης. Η συνεχής υποτίμηση της γης αυξάνει τη "διαφορά γαιοπροσόδου", διευρύνοντας έτσι καταρχήν τις κερδοφόρες ευκαιρίες αξιοποίησης και επανεπένδυσης. Ωστόσο, οι ευκαιρίες αυτές παραμένουν ως επί το πλείστον σε λανθάνουσα κατάσταση, καθώς τα πλήγματα που υφίστανται – ως προς το διαθέσιμο εισόδημά τους – τα "μεσαία στρώματα" έχουν οδηγήσει σε σημαντική συρρίκνωση της καταναλωτικής ζήτησης. Προσβλέποντας σε έναν νέο κύκλο καπιταλιστικής ανάπτυξης, το κράτος από την πλευρά του εφαρμόζει πολιτικές "μηδενικής ανοχής" και αναβαθμίζει τους μηχανισμούς επιτήρησης και ελέγχου ώστε να "εκκαθαρίσει" τον δημόσιο χώρο από οποιαδήποτε απείθαρχη ή παραβατική συμπεριφορά που θα μπορούσε να παρακωλύσει την καθολική υπαγωγή της πόλης στο εμπόρευμα. Κάτω από το πρίσμα αυτών των γενικών παρατηρήσεων, ερχόμαστε τώρα να εξετάσουμε την ανάπλαση που έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια στο κέντρο του Αιγάλεω.

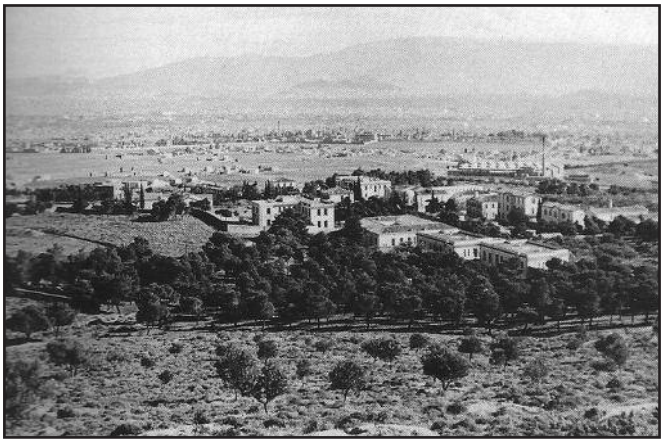
Χαρτογραφώντας το χώρο

Τα πρώτα επίσημα πληθυσμιακά στοιχεία για την περιοχή που σήμερα ονομάζεται Αιγάλεω εμφανίζονται στην απογραφή του Απρίλη 1889, στην οποία καταγράφεται ο οικισμός "Πυριτιδοποιείο" που αριθμεί 113 κατοίκους και 38 οικογένειες. Ως επί το πλείστον, πρόκειται για εργάτες του εργοστασίου "Ελληνικόν Πυριτιδοποιείον" που ιδρύθηκε το 1874 στην περιοχή "Μπιστάρδο", εκεί όπου σήμερα βρίσκεται το άλσος του Μπαρουτάδικου *(χάρτης, σελ. 26)*. Ο οικισμός, που αποτελείται από παράγκες, βρίσκεται απέναντι από το εργοστάσιο, στη σημερινή περιοχή του Αγίου Κωνσταντίνου, ενώ λίγες ακόμη παράγκες υπάρχουν κατά μήκος της Ιεράς Οδού.



Το "Ελληνικόν Πυριτιδοποιείον" πριν γκρεμιστεί

Τη δεκαετία του 1920, μετά την καταστροφή της Σμύρνης (Σεπτέμβρης 1922) εγκαθίστανται στην περιοχή Μικρασιάτες πρόσφυγες, ενώ λίγο νωρίτερα έχουν ήδη καταφθάσει Ασσύριοι και Πόντιοι κυνηγημένοι από το κίνημα των Νεότουρκων. Οι πρόσφυγες εγκαθίστανται κατά κύριο λόγο στην περιοχή όπου βρίσκεται σήμερα η πλατεία Εσταυρωμένου και η γειτονιά του Αγ. Σπυρίδωνα, δημιουργώντας την κοινότητα των Νέων Κυδωνιών. Λίγα χρόνια αργότερα, λόγω της συνεχούς πληθυσμιακής αύξησης, δημιουργείται επισήμως η κοινότητα του Αιγάλεω που περιλαμβάνει τους οικισμούς Κυδωνιές, Πυριτιδοποιείο, Σωτηράκι, κτήμα Αλεξάνδρου Λιούμη, Αγία Ελεούσα, Αγία Βαρβάρα, Χαϊδάρι, Δαφνί, Σκαραμαγκά και Νέα Φωκαία. Οι τέσσερις τελευταίοι οικισμοί σχηματίζουν, τα επόμενα χρόνια, την κοινότητα του Χαϊδαρίου.



Το παλιό εργοστάσιο υφαντουργίας του Σιγάρα στην στροφή της Αγίας Βαρβάρας και η περιοχή Αγ. Μαρίνα του Αιγάλεω. Στο βάθος ο Λυκαβηττός.

Εκτοτε, και μέχρι τα τέλη του 20ου αιώνα, το Αιγάλεω υπήρξε μια επιτηδευμένα απαξιωμένη – από την Κυριαρχία – περιοχή στην οποία κατοικούσαν εργάτες και εργάτριες της περιβάλλουσας βιομηχανικής ζώνης, άνθρωποι με χαμηλά εισοδήματα, μετανάστες και πρόσφυγες. Το Αιγάλεω, όπως και πολλές περιοχές τριγύρω, χτίστηκε και κατοικήθηκε από εργάτες του "Πυριτιδοποιείου", της "Πεταλούδας", των Ναυπηγείων Ελευσίνας και Σκαραμαγκά, της "Αθηναϊκής Χαρτοποιίας", της ΕΤΜΑ κ.λπ.

Το πρώτο εργοστάσιο της Softex στον Ελαιώνα (χτίστηκε περίπου το 1949)

Ο Πολεοδομικός Χώρος της πόλης

Εξετάζοντας έναν σύγχρονο χάρτη του Αιγάλεω, παρατηρεί κανείς ότι το πολεοδομικό κέντρο της πόλης συμπίπτει, με σχετική ακρίβεια, με το σημείο τομής των δυο κεντρικότερων αστικών οδικών αξόνων (Ιερά Οδός & Θηβών) που την διαπερνούν[1]. Πρόκειται για μια ιδιότυπη ταύτιση του πολεοδομικού κέντρου μιας πόλης με το κέντρο του οδικού δικτύου της, γεγονός σπάνιο όπως διαπιστώνεται παρατηρώντας τους χάρτες άλλων πόλεων των δυτικών – και όχι μόνο – προαστίων *(χάρτης, σελ. 26)*.

Η ιδιοτυπία αυτή δεν είναι η μοναδική. Οπως θα εξηγηθεί στη συνέχεια του κειμένου, το πολεοδομικό και οδικό κέντρο του Αιγάλεω αποτελεί επίσης το κέντρο του κοινωνικού χώρου της πόλης και το επίκεντρο των εμπορευματικών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό της.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι παρ' όλο που η Ιερά Οδός αποτελούσε από την αρχαιότητα έναν από τους σημαντικότερους – σε θρησκευτικό, οικονομικό, συγκοινωνιακό και πολιτιστικό επίπεδο – δρόμους της Αθήνας, η λεωφόρος Θηβών δεν ήταν παρά ένας μικρός και στενός χωματόδρομος μέχρι και τα μέσα του 20ου αιώνα.

Επιστρέφοντας στο χάρτη του Αιγάλεω, παρατηρούμε ότι η περιοχή χωρίζεται από την Ιερά Οδό κατά τον άξονα Ανατολής-Δύσης και από τη Λεωφόρο Θηβών κατά τον

[1] Οι Λεωφόροι Αθηνών και Κηφισού που διέρχονται από τις παρυφές της πόλης δε συγκαταλέγονται στο αστικό δίκτυο αλλά θεωρούνται μητροπολιτικοί δακτύλιοι ως προεκτάσεις του εθνικού δικτύου.

άξονα Βορρά-Νότου. Η τομή των δύο αυτών κεντρικών αρτηριών χωρίζει το Αιγάλεω σε τέσσερα γεωγραφικά τεταρτημόρια, καθένα από τα οποία αποτελεί μια από τις τέσσερις συνολικά συνοικίες της πόλης[2]:

1. Βόρειο – Δυτική Συνοικία με έξι γειτονιές.
2. Νότιο – Δυτική Συνοικία με τρεις γειτονιές.
3. Βόρειο – Ανατολική Συνοικία με τρεις γειτονιές.
4. Νοτιο – Ανατολική Συνοικία με τρεις γειτονιές.

Οι συνοικίες αυτές αποτελούν τις κύριες ζώνες κατοικίας του Αιγάλεω και διαιρούνται περαιτέρω σε δεκαπέντε πολεοδομικές ενότητες ή γειτονιές. Στον παρακάτω πίνακα, ο οποίος συμπεριλαμβάνεται σε αναπτυξιακές μελέτες του Δήμου, καταγράφεται η μέση πυκνότητα του πληθυσμού (σε κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο) και ο μέσος συντελεστής δόμησης σε κάθε γειτονιά:

Γειτονιά	Μέση Πυκνότητα	Μέσος Σ.Δ.
1	173	1,6
2	193	1,6
3	119	1,7
4	233	1,8
5	75	1,6
6	248	1,8
7	172	1,4
8	172	1,3
9	210	1,8
10	199	1,6
11	200	1,6
12	205	1,6
13	230	1,6
14	230	1,6
15	238	1,7

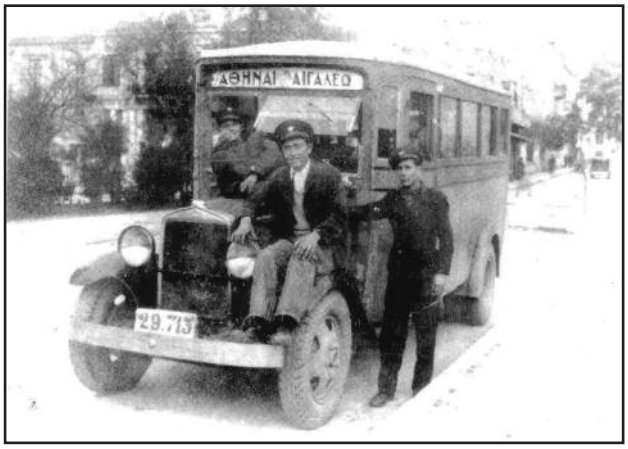
Οι συνοικίες της πόλης γίνονται ολοένα πιο πυκνοκατοικημένες καθώς απομακρύνεται κανείς από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες. Στο εσωτερικό των γειτονιών, οι δρόμοι και τα πολεοδομικά τετράγωνα έχουν – πλην ελαχίστων εξαιρέσεων – μικρά μήκη και πλάτη, ενώ τα καταστήματα είναι συνοικιακά και οι ιδιοκτήτες τους είναι, ως επί το πλείστον, κάτοικοι της περιοχής *(χάρτης, σελ. 26)*. Στο μέλλον, σκοπεύουμε να ασχοληθούμε εκτενώς με τις γειτονιές του Αιγάλεω και με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της καθεμιάς εξ αυτών[3].

[2] Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης παρουσιάζεται στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αιγάλεω που εγκρίθηκε με την Υ.Α. 14968/471/1-2-88 (Φ.Ε.Κ. 205/Δ 1988).

[3] Ηδη, στο δεύτερο τεύχος του Carex Flacca (Φθινόπωρο 2014) ασχοληθήκαμε με τη γειτονιά του Αγίου Σπυρίδωνα.

Ο Οικονομικός και Εμπορευματικός Χώρος της πόλης

Προκειμένου να αναφερθούμε στον οικονομικό και εμπορευματικό χώρο της πόλης, στις ροές του κεφαλαίου και στα σημεία συσσώρευσής του, είναι αναγκαίο να κάνουμε μια σύντομη ιστορική αναδρομή στη μετάλλαξη των καπιταλιστικών σχέσεων που έχουν αναπτυχθεί στην περιοχή από τα μέσα του προηγούμενου αιώνα μέχρι σήμερα.



Μέσα δεκαετίας 1930,
αστική συγκοινωνία "Αθήναι - Αιγάλεω"

Με δεδομένη τη σκόπιμη υποβάθμιση της περιοχής – που επέτρεπε στα γύρω εργοστάσια να προσλαμβάνουν εξευτελιστικά φθηνό εργατικό δυναμικό – οι τιμές της γης υπήρξαν ανέκαθεν χαμηλές και ελκυστικές για τους εν δυνάμει εργάτες των βιομηχανικών επιχειρήσεων του Κηφισού και της Ιεράς Οδού. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να γίνει η περιοχή σημείο προσέλευσης χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων, εσωτερικών – και όχι μόνο – μεταναστών και ανθρώπων που αδυνατούσαν να ανταποκριθούν στις υψηλές αξίες γης της υπόλοιπης Αττικής.

"Στραγάλια, ο Κώστας"

Κατά τη μεταπολεμική εποχή, το Αιγάλεω γίνεται προορισμός εσωτερικών μεταναστών που συρρέουν από την – ρημαγμένη από τον πόλεμο – επαρχία αναζητώντας δουλειά στις αναπτυσσόμενες εργοστασιακές μονάδες της πρωτεύουσας. Ταυτόχρονα, η Ιερά Οδός – και ιδιαίτερα το κομμάτι που διασχίζει την περιοχή του Ελαιώνα – γεμίζει βιοτεχνίες, εργοστάσια χημικών, εργοστάσια κατεργασίας δέρματος, χαρτοποιίες, αποθήκες και πρακτορεία μεταφορών. Η περιοχή μετατρέπεται έτσι σε βιομηχανική ζώνη εξαιτίας της γειτνίασής της με το κέντρο της Αθήνας, το λιμάνι του Πειραιά, την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας και το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το γεγονός αυτό ενισχύει την προσέλευση και εγκατάσταση εργατών από διαφορετικές περιοχές της Ελλάδας στο Αιγάλεω.

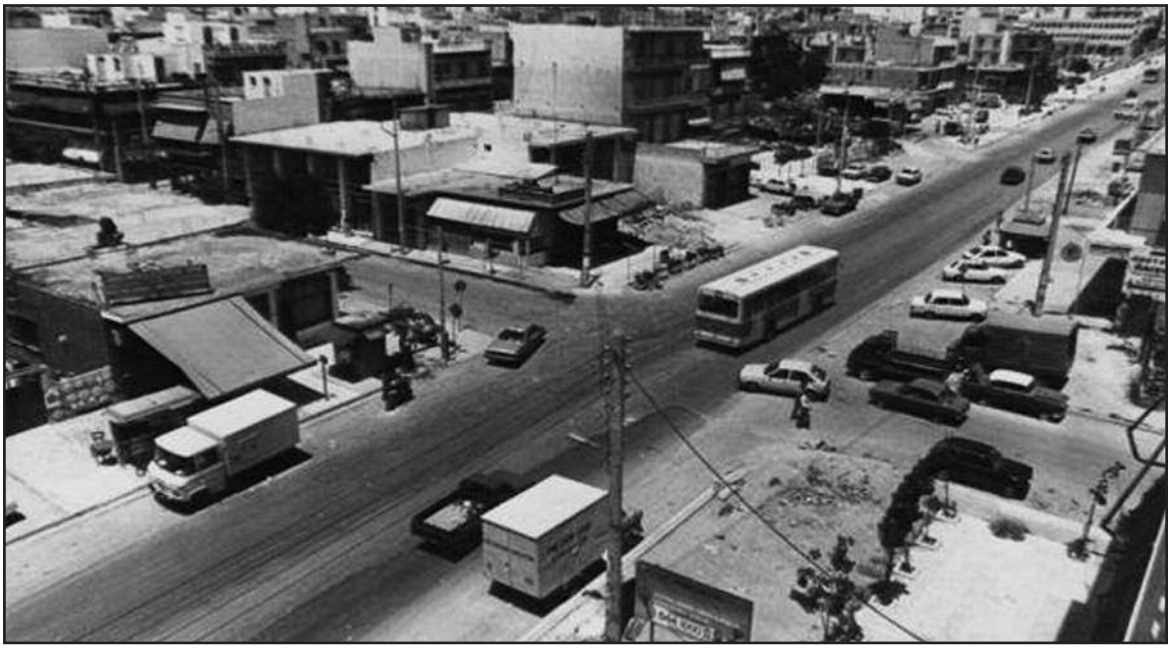
/ Στο σημείο όπου σήμερα στεγάζεται ο 12ος βρεφικός σταθμός «Μέριμνα» (Ιερά Οδός & 40 Εκκλησιών), τη δεκαετία του '50 λειτουργούσε το κέντρο διασκέδασης «ΣΟΝΟΡΑ». Πολλές οι μαρτυρίες για καβγάδες μεταξύ «παρακρατικών» και «δημοκρατικών» νεολαίων στο μαγαζί. Αργότερα, το κτίριο γκρεμίστηκε και ολόκληρο το οικοδομικό τετράγωνο έγινε οικόπεδο με δέντρα, το γνωστό «Πηγαδάκι».

/ Τη δεκαετία του '80, στην Ιερά Οδό 240, λειτούργησε το Σινεμά Αφροδίτη το οποίο, τη δεκαετία του '90, έγινε ντισκοτέκ. Σήμερα, στο χώρο στεγάζεται το κατάστημα και ωδείο «Φίλιππος Νάκας».

/ Στη συμβολή της Ιεράς Οδού με την οδό Δωδεκανήσου, λειτούργησε στις δεκαετίες του '80-'90 το ουζερί του Αιγαλιώτη Νότη Τσικνάκου, η ταράτσα του οποίου αποτελούσε ορόσημο για τους κατοίκους της περιοχής. Δίπλα ακριβώς λειτουργούσε ένα συνοικιακό δισκοπωλείο. Σήμερα, στους συγκεκριμένους χώρους στεγάζονται φίρμες ένδυσης.

/ Στο κτίριο όπου σήμερα στεγάζονται τα «Ελληνικά Ταχυδρομεία» (Ιερά Οδός και Θηβών 417) λειτουργούσε τις δεκαετίες '80-'90 το καφενείο Κρυστάλ, ενώ στο ίδιο κτίριο διατηρούσε κουρείο ο Νότης Τσικνάκος.

Ηδη από τις δεκαετίες 1970-1980 ξεκινάει η αποβιομηχάνιση της περιοχής: ο δευτερογενής τομέας ξηλώνεται, τα εργοστάσια κλείνουν σταδιακά και οι υπηρεσίες του τριτογενούς τομέα εισβάλλουν για να επικαθορίσουν την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής. Δεκάδες καταστήματα που αφορούν στο σύνολο των υπηρεσιών (ρουχισμός, είδη εποχής, εστίαση, διασκέδαση κ.λπ.) ανοίγουν κατά μήκος της Ιεράς Οδού και της Θηβών με επίκεντρο τη διασταύρωση των δύο δρόμων που ενώνουν όλες σχεδόν τις περιοχές της Δυτικής Αττικής. Κατά τις δεκαετίες 1980-1990, το κέντρο του Αιγάλεω παραμένει μια τοπική αγορά "μικρής εμβέλειας" με συνοικιακά καταστήματα που διατηρούν, κυρίως, κάτοικοι της περιοχής. Στους γύρω δρόμους υπάρχουν κινηματογράφοι, λίγα ροκάδικα και ντισκοτέκ. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, αντίθετα, αρχίζουν να εμφανίζονται στο κέντρο του Αιγάλεω οι πρώτες μεγάλες επωνυμίες μαζί με αλυσίδες καταστημάτων και super market.



Διασταύρωση Θηβών και Δημοκρατίας, μερικές δεκαετίες πριν...

Χαρτογραφώντας την Ανάπλαση του Χώρου

"Καλωσορίζοντας" την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Το 2004 το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων ανακοινώνει την επέκταση της γραμμής 3 του μετρό με τρεις νέους σταθμούς σε Κεραμεικό, Ελαιώνα και Αιγάλεω κάνοντας λόγο για ένα έργο που «στοχεύει στην εξυπηρέτηση των ξεχασμένων Δυτικών προαστίων» και «θα αλλάξει δραστικά την εικόνα σε υποβαθμισμένες περιοχές της πρωτεύουσας». Ο καινούριος σταθμός του μετρό "Αιγάλεω" εγκαινιάζεται στις 24 Μάη 2007 και απέχει περίπου 330 μέτρα από το κέντρο της πόλης, δηλαδή από τη διασταύρωση της Ιεράς Οδού με τη λεωφόρο Θηβών *(χάρτης, σελ. 26)*.

πλ. Ελευθερίου Βενιζέλου (Μετρό), Απρίλης 2015

Το 2004 αποτελεί χρονολογία-τομή για τη μετέπειτα ανάπλαση της περιοχής. Την αφαίμαξη του εργατικού δυναμικού της πόλης κατά τις προηγούμενες δεκαετίες θα ακολουθήσει η δίχως προηγούμενο λεηλασία του χώρου για την εξυπηρέτηση των νέων αναγκών του Κεφαλαίου. Η ανακοίνωση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για την επέκταση της γραμμής του μετρό μέχρι το Αιγάλεω δίνει το έναυσμα για τη συνολική αναδιάταξη του τοπίου της πόλης. Και όπως γίνεται αντιληπτό από όσα έχουν προηγηθεί, οι μετροπόντικες της εταιρείας "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε." φτάνουν στο Αιγάλεω για να αλώσουν καμένη γη…

Ιερά Οδός και Θηβών

Η περίοδος μετά το 2004, και ιδιαίτερα μετά το 2007, σηματοδοτεί μια εποχή αλλαγών υπό το μανδύα της ανάπτυξης και του εξευγενισμού της πόλης. Καλύπτοντας την ανάγκη για ελαχιστοποίηση των χρόνων μετακίνησης (μια ανάγκη που κατασκευάζεται από τις προσταγές του σύγχρονου τρόπου ζωής, εργασίας και κατανάλωσης), το μετρό

μεταφέρει στην περιοχή – εκτός των επιβατών του – ένα πλήθος κυρίαρχων συμπεριφορών με σκοπό να τις επεκτείνει από τους υπόγειους σταθμούς σε ολόκληρη την πόλη. Το μετρό δεν αποτελεί μονάχα ένα μέσο μετακίνησης αλλά ένα πρότυπο δημόσιου χώρου που συμπυκνώνει ολόκληρη την κυρίαρχη αφήγηση για την οργάνωση και διαχείριση της δημόσιας εμπειρίας: αποστειρωμένες υγειονομικές ζώνες, κατάλογοι απαγορεύσεων, συνεχής επιτήρηση, εστίες κατανάλωσης, οικονομικά ελεγχόμενη μετακίνηση, οδηγίες για το πώς οφείλουμε να υπάρχουμε και να κινούμαστε. Ολα τα παραπάνω θα εφαρμοστούν πιλοτικά στις υπόγειες σήραγγες με τελικό στόχο την επέκταση και επιβολή τους στις πόλεις. Σε τελευταία ανάλυση, η "υπόγεια πόλη" του μετρό αποτελεί ένα υπόδειγμα για τον τρόπο με τον οποίο η κυριαρχία επιθυμεί να διαμορφώσει και να διαχειριστεί τις επίγειες πόλεις των ανθρώπων.

Στο Αιγάλεω, η άφιξη του μετρό γίνεται σε πλήρη σύμπλευση με την κατασκευή του ΙΚΕΑ και με τα σχέδια ανάπλασης του Ελαιώνα. Οι αντικειμενικές αξίες της γης και τα ενοίκια ανεβαίνουν σε τέτοιο βαθμό που αναγκάζουν πολλούς από τους κατοίκους της περιοχής να μετακινηθούν σε γύρω περιοχές, ενώ ταυτόχρονα η αγορά κατακλύζεται από τη μεγαλομεσαία τάξη που εκτοπίζει τα χαμηλά κοινωνικά στρώματα. Οι εργασιακές σχέσεις αναδιατάσσονται με σκοπό την όξυνση της εκμετάλλευσης, καθώς πρέπει να ανταποκρίνονται πλέον στη νέα καπιταλιστική συνθήκη που επιβάλλεται στην περιοχή. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η πρακτική κατάργηση του οκτάωρου, η επιβολή του μέτρου της τετράωρης ανασφάλιστης εργασίας και τα σπαστά ωράρια που υποχρεώνουν τους εργαζόμενους να είναι διαθέσιμοι ανά πάσα στιγμή. Η εργοδοτική ασυδοσία εντείνεται μέσω του πλήρους ελέγχου πάνω στον εργαζόμενο, ο οποίος πρέπει – ανάλογα με το καταναλωτικό target group του καταστήματος – να ικανοποιεί ένα σύνολο αναγκαίων προϋποθέσεων ως προς την ενδυμασία, τη συμπεριφορά ή ακόμα και την ηλικία για να πετύχει την πρόσληψή του. Οι κεντρικοί δρόμοι γεμίζουν κρατικές και ιδιωτικές κάμερες ασφαλείας, ενώ παράλληλα διενεργούνται συχνές "επιχειρήσεις-σκούπα" ενάντια στους μετανάστες. Η παρουσία της αστυνομίας στους δρόμους αυξάνεται όχι για να πατάξει μια – ουσιαστικά ανύπαρκτη – εγκληματικότητα αλλά για να εγγυηθεί την προστασία του μεγάλου κεφαλαίου που καταφθάνει στην πόλη *(χάρτης, σελ. 27)*. Η πλατεία Εσταυρωμένου, ως επίγεια βιτρίνα του σταθμού του μετρό, μετατρέπεται σε κεντρικό συμβολικό πεδίο των κυρίαρχων αναπαραστάσεων. Η αποστειρωμένη εικόνα με τους υψηλούς λευκούς φωτισμούς, τη συνεχή αστυνομική παρουσία και τις κάμερες διαμορφώνει ένα τοπίο ασφυξίας που προ-

Τα μαγαζιά στολίζονται ταυτόχρονα με τους εργαζόμενους

σφέρεται για την άντληση πολιτικής και οικονομικής υπεραξίας ανάλογα με την εποχή και τη συγκυρία: προεκλογικά περίπτερα, εθνικές εορταστικές παράτες, εμπορικά πανηγύρια, μπάντες του δήμου, διαφημιστικές καμπάνιες εταιριών και μη κυβερνητικές οργανώσεις διαγκωνίζονται για να καταλάβουν κάθε σπιθαμή του χώρου της πλατείας.

Στιγμιότυπα από την πλατεία Ελ. Βενιζέλου (Μετρό Αιγάλεω)

1. 02/07/2009: Μπάτσοι διαπραγματεύονται τη σύλληψη 80χρονης επειδή λίγη ώρα πριν είχε αντιδράσει -μαζί με άλλους- στον προπηλακισμό μεταναστών μικροπωλητών από δημοτόμπατσους.
2. Χριστουγεννιάτικα στολισμένα σπιτάκια δημιουργούν ψευδαισθήσεις θαλπωρής, εκτονώσιμες στις γύρω βιτρίνες καταστημάτων και στους γκισέδες τους.
3. 15/06/2012: ΜΑΤ στην πλατεία του Μετρό περιφρουρούν παρακείμενη συγκέντρωση του νυν υπουργού Εθνικής Αμυνας Καμμένου από αντιφασιστική διαδήλωση της Λαϊκής Συνέλευσης Αιγάλεω που πορεύεται στο κέντρο της πόλης.

Μετά την κατασκευή του μετρό στο Αιγάλεω, όλα τα λεωφορεία έχουν αναδιαμορφώσει τα δρομολόγιά τους κατά τρόπο ώστε να διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό, καθιστώντας έτσι δυσχερέστερη την επικοινωνία μεταξύ των διάφορων γειτονιών. Η συγκέντρωση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης ενισχύεται ακόμα περισσότερο από την ύπαρξη των ιδιωτικών μίνι-μπας που ναυλώνονται από το ΙΚΕΑ και το River West για τη μεταφορά των πελατών στα συγκεκριμένα πολυκαταστήματα. Από το Δεκέμβρη του 2013 που τέθηκε σε λειτουργία και ο σταθμός της Αγίας Μαρίνας, το Αιγάλεω κόπηκε σε δύο κομμάτια καθώς οι λεωφορειογραμμές που ένωναν τις νότιες με τις βόρειες συνοικίες της πόλης οδηγούν πλέον αποκλειστικά στον νέο σταθμό του μετρό.

Χαρτογραφώντας το Επίκεντρο της Ασχήμιας

Η περιοχή που δέχτηκε την πιο επιθετική αναδιάρθρωση σε όλα τα επίπεδα είναι το κέντρο του Αιγάλεω, εξαιτίας τόσο της γειτνίασής του με το σταθμό του μετρό όσο και της γεωγραφικής του σημασίας που περιγράφηκε παραπάνω. Κατά συνέπεια, το κέντρο της πόλης μετατράπηκε σε ένα θεματικό πάρκο εμπορευματικής και καταναλωτικής δραστηριότητας, σε κύριο κόμβο των μητροπολιτικών ροών που διατρέχουν τη Δυτική Αττική και ολόκληρη την Αθήνα, σε εμφατική αποτύπωση της αναπτυξιακής λεηλασίας που σαρώνει τα πάντα στο πέρασμά της.

Διασταύρωση Ιεράς Οδού και Θηβών, Φλεβάρης 2015

Clustering: Κατασκευάζοντας τα νέα επίκεντρα

Η αναδιάρθρωση στο κέντρο του Αιγάλεω έχει εντυπωσιακές ομοιότητες με τη δημιουργία "νέων επίκεντρων" ή "θυλάκων" (clustering) σε πολλές μεγάλες πόλεις μετά τη δεκαετία του 1990. Αντιγράφουμε από την καθηγήτρια Πολεοδομίας και Αστικού Σχεδιασμού Ασπα Γοσποδίνη:

> *Δημιουργούνται έτσι επιχειρηματικά και πολιτιστικά επίκεντρα που αποτελούν δημιουργικές νησίδες της νέας οικονομίας και σχηματίζουν εντοπισμένους χωρικούς θύλακες (clusters) μέσα στον αστικό ιστό... Η δημιουργία των clusters προωθείται και ενισχύεται από τους φορείς των πόλεων μέσω μεγάλων έργων αναδόμησης ή ανάπλασης του αστικού χώρου με στόχο τη δημιουργία ενός συμβολικού αστικού τοπίου αίγλης, εξουσίας και ανάπτυξης.*

Στην ουσία, αυτό που συμβαίνει είναι μια πολεοδομική αναδιοργάνωση του κέντρου της πόλης με στόχο τη συσσώρευση του κεφαλαίου και την ελαχιστοποίηση του χρόνου που απαιτείται για την κυκλοφορία στο εσωτερικό της συγκεκριμένης ζώνης. Οι διάφοροι ναοί του κεφαλαίου (τράπεζες, πολυεθνικές επιχειρήσεις, εμπορικά κέντρα, αλυσίδες καταστημάτων με γνωστές επωνυμίες κ.λπ.) τοποθετούνται ο ένας δίπλα στον άλλον εκτοπίζοντας σταδιακά τα μη ανταγωνιστικά (συνήθως τοπικά) κεφάλαια και δημιουργούν μια ασφυκτική πραγματικότητα όπου δε μένει ανεκμετάλλευτη ούτε μια σπιθαμή γης. Σε μια έκταση περίπου διακοσίων στρεμμάτων που απεικονίζεται στο χάρτη, οι είσοδοι των καταστημάτων παρατάσσονται διαδοχικά απέχοντας συχνά μεταξύ τους λιγότερο από τρία μέτρα *(χάρτης, σελ. 28-29)*. Από το σταθμό του μετρό μέχρι τη Θηβών, η Ιερά Οδός φιλοξενεί δεκάδες μαγαζιά που – στη συντριπτική τους πλειονότητα – πουλάνε είδη ένδυσης και "πρόχειρο γρήγορο φαγητό". Αυτό δεν είναι τυχαίο: Οι βιτρίνες κατασκευάζουν την επιθυμία για κατανάλωση κατά την κίνηση του ατόμου, ενώ τα ταχυφαγεία εναρμονίζονται με αυτή την αδιάκοπη ροή που αποθαρρύνει τη στάση και τη συνάντηση. Μέσα στον ελάχιστο δυνατό χρόνο και χώρο, καθένας μπορεί να ικανοποιήσει οποιαδήποτε καταναλωτική ανάγκη προκύπτει από την καθημερινότητα των καπιταλιστικών σχέσεων: να πληρώσει τους λογαριασμούς της ΔΕΗ, του ΟΤΕ ή του κινητού τηλε-

Στιγμιότυπα από τη μεγάλη βιτρίνα της Ιεράς Οδού

Στιγμιότυπα από το χρόνο της πόλης

1.

Στο Αιγάλεω ο ρυθμός κίνησης αλλάζει δραματικά από τη στιγμή που κάποιος εισέρχεται στο κέντρο της πόλης ή το διαπερνά.. Παρατηρώντας τους ανθρώπους να κατεβαίνουν την Ιερά Οδό από την περιοχή του Λιούμη προς το Μετρό "Αιγάλεω" διαπιστώνεται το εξής: Η απομάκρυνση από τη γειτονιά πραγματοποιείται, κατά κύριο λόγο, με σταθερούς και χαμηλούς ρυθμούς, ενώ το πέρασμα έξω από το Μπαρουτάδικο χαρακτηρίζεται από αστάθεια και περαιτέρω χαλάρωση των ρυθμών κίνησης. Από τη στιγμή που διασχίζεται η Λεωφόρος Θηβών η κίνηση γίνεται με όρους πανικού, με τις αισθήσεις να λειτουργούν σχεδόν μηχανικά, σα να μην υπάρχει τίποτα το ενδιαφέρον στην κίνηση πέρα από τον προορισμό και τις βιτρίνες που θα την διακόψουν προσωρινά.

2.

"[...] Η καθημερινή ζωή δομείται πάνω στον αφηρημένο μετρήσιμο χρόνο, το χρόνο των ρολογιών. Αυτός ο χρόνος εισήχθη στη Δύση μετά την ανακάλυψη των ρολογιών με σκοπό να διεμβολίσει κάθε κοινωνική πρακτική. Αυτός ο ομογενοποιημένος και βεβηλωμένος χρόνος αναδύθηκε νικηφόρος, μιας και καθόρισε το μέτρο του χρόνου της εργασίας. [...] Δεν υπάρχει χρόνος για να κάνεις τα πάντα, αλλά όλα έχουν την ώρα τους. [...] Ο χρόνος είναι ή μοιάζει κατειλημμένος. Από άδειες λέξεις, από βουβές εικόνες, απο ένα παρόν χωρίς παρουσίες. [...]"

Henri Lefebvre, Rhythmanalysis

3.

Διασταύρωση Ιεράς Οδού και Θηβών

φώνου, να ανανεώσει την γκαρνταρόμπα του, να απολαύσει τον ήλιο σε μια από τις πάμπολλες καφετέριες επί της Ιεράς Οδού ή να καθίσει κάτω από τις ομπρέλες στα δεκάδες τραπεζοκαθίσματα των μαγαζιών που έχουν καταλάβει τους κάθετους πεζόδρομους.

Ασφαλώς, η δυνατότητα για κατανάλωση εξασφαλίζεται μέσω της υποταγής στον εκβιασμό της μισθωτής εργασίας. Οπως ακριβώς ο χώρος διαιρείται σε ζώνες εργασίας, κατανάλωσης και διασκέδασης, το ίδιο επιδιώκεται και με το χρόνο. Οι ταυτότητες του εργαζόμενου και του καταναλωτή λειτουργούν συμπληρωματικά, καθώς η καθεμιά από αυτές επιτελείται σε έναν ξεχωριστό χωροχρόνο που έχει κατασκευαστεί εκ των προτέρων. Ωράριο εργασίας, ωράριο καταστημάτων (ψώνια), ωράριο διασκέδασης. Η πλήρης υπαγωγή στο κεφάλαιο συντελείται όταν ολόκληρος ο χρόνος ζωής του υποκειμένου διατίθεται ανελεύθερα στη θεαματική αναπαράσταση του κουλ εργαζόμενου, του έμπειρου καταναλωτή ή της εναλλακτικής νεολαίας που διασκεδάζει.

Υπάρχει όμως και κάτι ακόμα. Στο κέντρο του Αιγάλεω έχουν δημιουργηθεί πρόσφατα και αναπτύσσονται, εκτός των καταναλωτικών "θυλάκων", επίκεντρα "δημοφιλούς ψυχαγωγίας" *(χάρτης, σελ. 28-29)*. Στο προηγούμενο τεύχος αναφερθήκαμε εκτενώς στον πεζόδρομο της Αγίας Λαύρας (δίπλα στη διασταύρωση της Ιεράς Οδού με τη Θηβών), ο οποίος τα τελευταία χρόνια έχει γεμίσει ασφυκτικά με τα τραπεζοκαθίσματα δεκάδων μαγαζιών που έχουν ανοίξει κατά μήκος του. Ο συγκεκριμένος πεζόδρομος – που διασχίζεται πλέον με δυσκολία λόγω των εκατοντάδων τραπεζοκαθισμάτων – αποτελεί ένα παράδειγμα "ψυχαγωγικού θύλακα" με τη μορφή θεματικού πάρκου, αφού

όλα τα μαγαζιά που λειτουργούν εκεί είναι "ρακάδικα" και "φοιτητικά καφενεία" που απευθύνονται σε συγκεκριμένο – τοπικό ή υπερτοπικό – κοινό. Ωστόσο, το παράδειγμα της Αγίας Λαύρας δεν είναι το μοναδικό. Ο πεζόδρομος της Χρ. Σμύρνης και οι περισσότεροι πεζόδρομοι που τέμνουν κάθετα την Ιερά Οδό έχουν επίσης μετατραπεί σε ζώνες δημοφιλούς ψυχαγωγίας και κατανάλωσης.

Το εύρος της ανάπλασης και η ολοκληρωτική υπαγωγή του κέντρου της πόλης στη βιομηχανία της διασκέδασης περιγράφονται με εύγλωττο τρόπο σε ένα πλήθος αφιερωμάτων που έχουν γίνει κατά καιρούς από lifestyle περιοδικά και real estate οδηγούς. Αντιγράφουμε δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα που αποτυπώνουν – εκτός των άλλων – τον τρόπο με τον οποίο το κεφάλαιο ορίζει εκ νέου την αφήγηση μιας πόλης και τελικά την ίδια την πόλη:

> *«Πριν από μερικά χρόνια, ήταν μάλλον απίθανο αν δεν ήσουν κάτοικος δυτικών προαστίων να διασχίσεις το σύνορο της λεωφόρου Κηφισού στο σημείο που διασταυρώνεται με την Ιερά Οδό απλώς για να πιεις ένα ποτό ή για να τσιμπολογήσεις κάτι σε ένα μεζεδοπωλείο. Να όμως που οι καιροί τα φέρνουν έτσι ώστε κάθε περιοχή της ευρύτερης Αθήνας να έχει πια τη δική της πιάτσα, η οποία ξεπερνά κατά πολύ την κατηγοριοποίηση "συνοικιακά μαγαζιά". Οι προσπάθειες είναι τόσο αξιόλογες και οι ιδέες τόσο φρέσκες ώστε μπορούμε πλέον να μιλάμε για μαγαζιά που θα στέκονταν μια χαρά και στο κέντρο της πόλης – απλώς τυγχάνει να απαιτούν λίγη παραπάνω βενζίνη ή ένα απλό εισιτήριο του μετρό από όσους δεν κατοικούν στα πέριξ. Και τα αξίζουν με το παραπάνω. Το Αιγάλεω είναι, τελευταία, αντιπροσωπευτικότατο παράδειγμα αυτής της τάσης.»*
>
> (In2life, Αιγάλεω: Μπαρ και εστιατόρια στην Αγρια Δύση)

> *«Για όσους ενδιαφέρονται να ενοικιάσουν διαμέρισμα, το Αιγάλεω είναι "Ο Αρχοντας των Δυτικών": 1. Συνδέεται με την γραμμή 3 του Μετρό και με λεωφορεία: ανατολικά με το δήμο Αθηναίων, βόρεια με Περιστέρι και Χαϊδάρι, δυτικά με Νίκαια και Αγ. Βαρβάρα, νότια με Ρέντη και Ταύρο. 2. Το δημοτικό Αλσος, γνωστό κι ως Μπαρουτάδικο, από τους ελάχιστους πνεύμονες πρασίνου στη δυτική Αθήνα, έχει μετατραπεί σε μια όαση πρασίνου με cafes, εγκαταστάσεις για τα παιδιά κ.λπ. Είναι ο ιδανικός προορισμός για περπάτημα, τζόκινγκ και ποδήλατο μέσα στη φύση. 3. Πεζόδρομος Χρυσοστόμου Σμύρνης: μοντέρνα cafes και νεαρόκοσμος της περιοχής. Πεζόδρομος της Αγίας Λαύρας: ρακάδικα / ουζερί. 4. Πλατεία "Ελευθερίου Βενιζέλου": καρδιά της πόλης του Αιγάλεω επί της Ιεράς Οδού. Αποτελεί τον παράδεισο του shopping για τους αμετανόητους shopaholics, καθώς εκατέρωθεν του δρόμου εμπορικά καταστήματα γνωστών εταιρειών (ρούχων και παπουτσιών, οπτικών και ηλεκτρικών) παρατάσσονται το ένα δίπλα στο άλλο. 5. Εμπορικό Κέντρο River West: πολυχώρος για όλους, μαγαζιά για ψώνια, εστιατόρια, καφετέριες.»*
>
> (Real Estate One, Γνωρίστε το Αιγάλεω)

Σαμποτάζ

Γίνεται αντιληπτό ότι όσο εντείνεται η εξάπλωση του Κεφαλαίου στο χώρο και στο χρόνο, τόσο μικραίνουν οι πόλεις των ανθρώπων και γιγαντώνονται οι πόλεις των εμπορευμάτων. Η διαρκής συρρίκνωση των ανθρώπων μέσα στη διαδικασία επέλασης της καπιταλιστικής ανάπτυξης "που αναζητά να αποικιοποιήσει όλο και περισσότερο αστικό χώρο"[4] δημιουργεί μια αστική ασυνέχεια που αποτυπώνεται πάνω στο πεδίο των πόλεων: από τη μία γειτονιές στις οποίες εφαρμόζονται τα κυριαρχικά σχέδια εξανδραποδισμού των φτωχών και των κολασμένων που κατοικούν σε αυτές και από την άλλη οι πόλεις των καπιταλιστικών απολαύσεων και της καταναλωτικής ευημερίας.

Το διακύβευμα για όσους ασφυκτιούν μέσα σε αυτή τη συνθήκη δεν μπορεί παρά να είναι η διαρκής πειραματική ανίχνευση των τρόπων με τους οποίους αυτή η ασυνέχεια θα μετατραπεί σε ρήξη που θα σαμποτάρει τον ολοκληρωτισμό του εμπορεύματος και θα επιτεθεί στην παντοδυναμία του κεφαλαίου.

Ο αγώνας για την πόλη των ανθρώπων συνυφαίνεται με τους αγώνες ενάντια στην εργοδοτική ασυδοσία, τον ολοκληρωτισμό και το φασισμό, τη γενικευμένη επιτήρηση και καταστολή, το μιλιταρισμό, την εκπαιδευτική μηχανή και τη λεηλασία της φύσης. Οι μοριακές αντιστάσεις πρέπει να αναζητήσουν τους τρόπους με τους οποίους θα εδαφικοποιηθούν στο χώρο της πόλης, όπου αποτυπώνονται οι κοινωνικοί και μητροπολιτικοί ανταγωνισμοί.

Η εδαφικοποίηση αυτή προϋποθέτει αφενός τον εντοπισμό και την όξυνση των ρηγματώσεων μέσα στο συνεχές των κυρίαρχων μητροπολιτικών ροών και αφετέρου την επίθεση στα σημεία όπου τα κυριαρχικά σχέδια τσιμεντώνουν την καταστροφική τους παρουσία πάνω στη φύση και τον άνθρωπο.

Σε ότι αφορά στο Αιγάλεω, οι χωρικές αντιθέσεις που ενυπάρχουν στο εσωτερικό της πόλης είναι σαφείς. Από τη μια οι γειτονιές των υποτελών τάξεων, των μεταναστών, των εργατικών πολυκατοικιών, των αστέγων, των ανθρώπων που ψάχνουν στα σκουπίδια και από την άλλη το αναπτυγμένο εμπορευματικό κέντρο των αλυσίδων ένδυσης και εστίασης, όπου αναπαράγεται η μαζική κουλτούρα της κατανάλωσης και της διασκέδασης.

Το κέντρο της πόλης αποτελεί ένα συμπαγές μητροπολιτικό τοπίο μέσα στο οποίο συγκεντρώνεται ο εσμός των κρατικών και καπιταλιστικών προσταγών. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί παρά να αποτελεί ένα συμβολικό πεδίο πολιτικής δράσης εξαιτίας της ασάφειας των υποκειμένων και των σχέσεων που αναπτύσσονται στο εσωτερικό του. Με το κέντρο να αποτελεί το θύλακα και το σημείο διάχυσης των καπιταλιστικών σχέσεων μέσα στην πόλη, η δράση εντός του περιορίζεται αφενός στην

[4] David Harvey, Το δικαίωμα στην πόλη.

αντίστροφη διαδικασία της διάχυσης των μηνυμάτων με πολλαπλούς αποδέκτες και αφετέρου στη συμβολική επίθεση και στο σαμποτάζ των σημείων συσσώρευσης του Κεφαλαίου.

Και οι δύο αυτές κατευθύνσεις δεν μπορούν παρά να είναι ελλιπείς ως προς την αυταξία τους εφόσον δεν ανιχνεύουν και δε συσχετίζονται με τις κοινωνικές δυναμικές που αναπτύσσονται στις γειτονιές πέριξ του κέντρου, εκεί δηλαδή όπου εδαφικοποιείται η καθημερινότητα των ανθρώπινων σχέσεων που απαρτίζουν την πόλη. Για παράδειγμα, ο αντιφασιστικός αγώνας που δε θα επιχειρήσει να συνδεθεί με τη γειτονιά μεταναστών του Αγ. Σπυρίδωνα αλλά θα περιοριστεί στη συμβολική διάχυση μηνυμάτων (μέσω λόγου και δράσης) στο κέντρο του Αιγάλεω είναι καταδικασμένος να ανακυκλώνει την ύπαρξή του στη σφαίρα της σημειολογίας και της αυτοαναφορικότητας.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι μοριακές αντιστάσεις πρέπει να βρουν τον τρόπο να ανακτήσουν τον αποικιοποιημένο από την Κυριαρχία χώρο και χρόνο. Από τις γειτονιές μέχρι τα αστικά κέντρα, η ανθρώπινη δραστηριότητα πρέπει να απελευθερωθεί από το ζυγό των Εμπορευμάτων και των κανονιστικών πλαισίων. Με ένα και μόνο μέλημα: να ζήσουμε στις πόλεις των επιθυμιών μας.

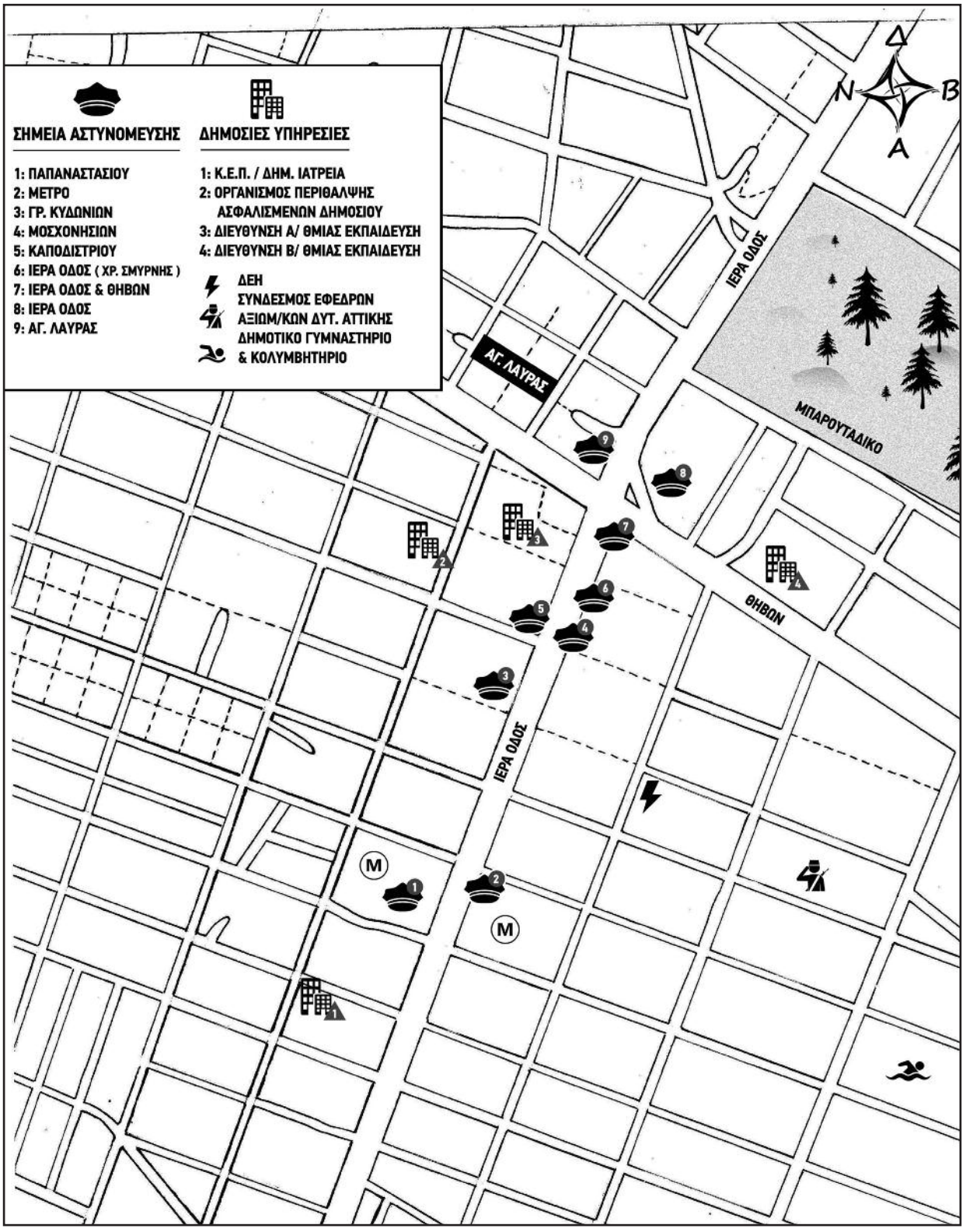
Βιβλιογραφία:

Καστοριάδης, Κ. (1984). *Σκέψεις πάνω στην "ανάπτυξη" και την "ορθολογικότητα"*.
Κομπρεσέρ # 4 (2012). *Rethink Gentrification: Φιλόδοξοι μεσίτες, ξεπεσμένοι μεσοαστοί και σύγχρονοι πληβείοι στο κέντρο της Αθήνας.*
Smith, N. (1996). *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City. London and New York: Routledge.*

Πηγές φωτογραφικού υλικού από το Αιγάλεω των προηγούμενων δεκαετιών:

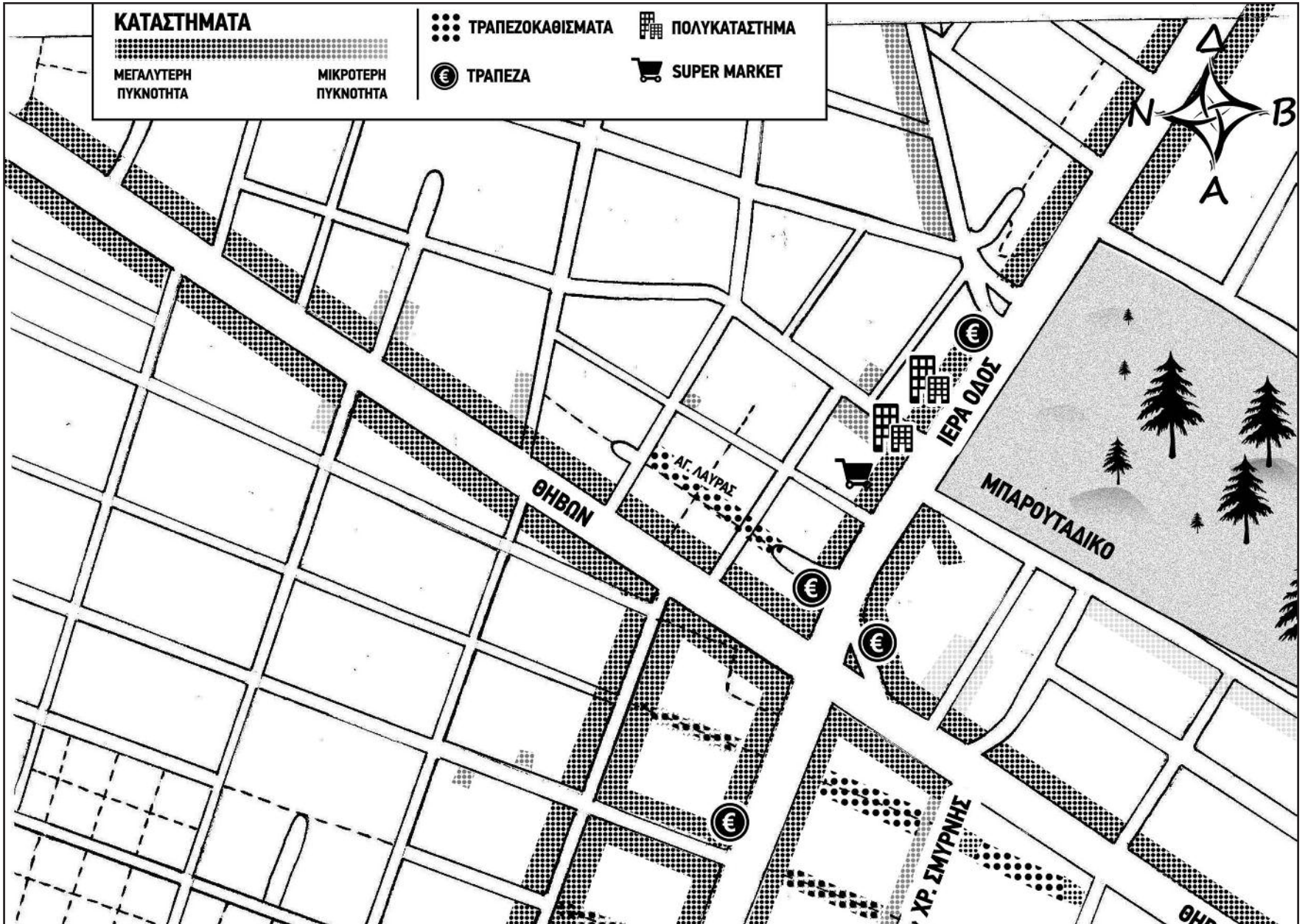
Μπουρνόβα, Ευγενία (2002). *Από τις Νέες Κυδωνιές στο Δήμο Αιγάλεω*
Ομάδα "Αιγάλεω...Μνήμες" (Facebook)

Χάρτης του κέντρου του Αιγάλεω και των γειτονιών πέριξ αυτού



Χάρτης επιτήρησης - κρατικών και δημοτικών υπηρεσιών

Χάρτης κατανομής και οικονομικών δραστηριοτήτων


ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΑ
ΤΡΑΠΕΖΑ
ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
SUPER MARKET
Δ
Ν
Β
Α
ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ
ΜΠΑΡΟΥΤΑΔΙΚΟ
ΑΓ. ΛΑΥΡΑΣ
ΘΗΒΩΝ
ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ

/ Στο Ka-Be (σ.σ. τα αρχικά του αναρρωτηρίου Krankenbau των στρατοπέδων συγκέντρωσης των Ναζί), αντιληφθήκαμε ότι η ανθρώπινη υπόσταση είναι εύθραυστη, ότι αυτή κινδυνεύει περισσότερο από τη ζωή. Και οι αρχαίοι σοφοί αντί να μας νουθετήσουν «να θυμάσαι ότι θα πεθάνεις», θα ήταν καλύτερο να μας υπενθύμιζαν ότι αυτός είναι ο πιο σοβαρός κίνδυνος. Εάν μέσα απ' τα στρατόπεδα θα μπορούσε να δραπετεύσει ένα μήνυμα και να φτάσει στους ελεύθερους ανθρώπους θα ήταν αυτό: Προσπαθήστε να μην υποστείτε στο σπίτι σας αυτό που έχει επιβληθεί σε μας εδώ. /

/ Για μας το Λάγκερ (σ.σ. στρατόπεδο συγκέντρωσης) δεν είναι μια τιμωρία · για μας δεν προβλέπεται σαν τέρμα, το Λάγκερ είναι το είδος της ύπαρξης που μας δόθηκε, χωρίς χρονικά όρια, στους κόλπους της γερμανικής κοινωνίας. /

/ Στη δύση του ηλίου χτυπά η σειρήνα για το Feierabend, το τέλος της δουλειάς, και μιας και είμαστε όλοι χορτάτοι, για μερικές ώρες τουλάχιστον, δεν ξεσπούν καβγάδες, είμαστε φρόνιμοι, ο Κάπο δεν θ' αναγκαστεί να μας δείρει, και είμαστε ικανοί να σκεφτούμε τις μητέρες μας και τις γυναίκες μας, πράγμα που συμβαίνει σπάνια. Για λίγες ώρες, μπορούμε να είμαστε δυστυχισμένοι με τον τρόπο των ελεύθερων ανθρώπων. /

/ Ναι, είμαστε σκλάβοι, στερημένοι κάθε δικαίωμα, εκτεθειμένοι σε κάθε προσβολή, αντιμετωπίζουμε βέβαιο θάνατο, αλλά μας έχει απομείνει ένα δικαίωμα και πρέπει να το υπερασπιστούμε με σθένος, γιατί είναι το τελευταίο: το δικαίωμα να αρνηθούμε τη συγκατάθεσή μας. /

primo levi, εάν αυτό είναι ο άνθρωπος

[Ο Πρίμο Λέβι ήταν Ιταλοεβραίος συγγραφέας και ποιητής. Συνελήφθη στα τέλη του 1943 στη βόρεια Ιταλία από τη φασιστική αστυνομία και φυλακίστηκε στο στρατόπεδο συγκέντρωσης του Αουσβιτς μέχρι τον Ιανουάριο του 1945. Τις εμπειρίες του από τη ζωή στο Αουσβιτς τις κατέγραψε στο δημοφιλέστερο έργο του, το Εάν αυτό είναι ο άνθρωπος (Se questo è un uomo), που εκδόθηκε το 1947.]

Την Κυριακή 15/02/2015 πραγματοποιήθηκε παρέμβαση 100 περίπου αντιεξουσιαστών στο στρατόπεδο συγκέντρωσης μεταναστών της Αμυγδαλέζας. Δύο μέρες πριν, οι κρατούμενοι του συγκεκριμένου κολαστήριου είχαν εξεγερθεί μετά την αυτοκτονία του συγκρατούμενού τους Ναντίμ Μοχάμεντ. Πέντε μέρες πριν, ένας ακόμη κρατούμενος, ο Σαγιέντ Μεχντί Αχμπαρί, είχε πεθάνει λόγω καθυστερημένης μεταφοράς και νοσηλείας του σε νοσοκομείο πάσχοντας από ηπατίτιδα C και AIDS. Μέχρι σήμερα, το στρατόπεδο της Αμυγδαλέζας μετρά τέσσερις νεκρούς μετανάστες...

η εκτυφλωτική σιωπή της Ρήνειας

Η Ρήνεια ή οι Μεγάλες Δήλες, όπως λένε το νησί οι μυκονιάτες, είναι η ιστορική σκιά της Δήλου. Η Δήλος και η Ρήνεια έχουν θεσμοθετηθεί ως το σημαντικότερο πανελλήνιο λατρευτικό και εμπορικό κέντρο της αρχαιότητας. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με τον νομοθέτη, απαγορεύεται στα δύο νησιά η δόμηση και ειδικά για την Ρήνεια απαγορεύεται και η επίσκεψη, καθώς είναι γεμάτη με αρχαιολογικά ευρήματα. Παρά το γεγονός ότι η Ρήνεια είναι πολύ μεγαλύτερη, ιστορικά ήταν πάντα στη σκιά της μικρότερης αλλά "διάσημης" γειτονικής Δήλου. Ενα στενό, πλάτους μόλις 1 χιλιομέτρου, χωρίζει τα δύο νησιά. Ανάμεσά τους είναι δύο μικρές βραχονησίδες: ο Μικρός Ρεματιάρης στα βόρεια και ο Μεγάλος Ρεματιάρης νοτιότερα. Κατοικημένη από την 5η χιλιετία π.Χ. ήρθε στο ιστορικό προσκήνιο το 530 π.Χ. όταν ο τύραννος Πολυκράτης της Σάμου κατέλαβε το νησί και το αφιέρωσε στο ιερό του Απόλλωνα της Δήλου: «Αφού επικράτησε με το ναυτικό του και εξουσίαζε τα άλλα νησιά, κατέλαβε τη Ρήνεια και την αφιέρωσε στον Απόλλωνα της Δήλου δένοντάς τη με αλυσίδα στη Δήλο» (Θουκυδίδης). Στα βορειοδυτικά του νησιού, στον Αμπελώνα, έχει εντοπιστεί μια αρχαία πόλη που εγκαταλείφθηκε στα τέλη του 5ου αιώνα π.Χ., όταν ένα τμήμα του λόφου στον οποίο ήταν χτισμένη αποκόπηκε και κατακρημνίστηκε στη θάλασσα. Πολύ πιθα-

νόν, την περίοδο που η Δήλος διατηρούσε ακόμη τον αποκλειστικά ιερό χαρακτήρα της, αυτή να ήταν η αρχική πόλη της Δήλου κι εδώ να κατοικούσαν όσοι δεν είχαν άμεση σχέση με τη λειτουργία του ιερού του Απόλλωνα. Στα νότια του νησιού, σε ένα ύψωμα που δεσπόζει στην περιοχή, υπήρχε ένας φάρος, αντίγραφο ίσως σε μικρογραφία του περίφημου φάρου της Αλεξάνδρειας. Στην ανατολική ακτή, απέναντι στη Δήλο, είναι τα αρχαία νεκροταφεία.

Η συνέχεια αποκτάει μια πρωτόγνωρη ιστορική δραματικότητα, καθώς 100 περίπου χρόνια μετά, στην αρχή του Πελοποννησιακού πολέμου, οι Αθηναίοι χτυπημένοι από λοιμό, αποφάσισαν την "κάθαρση" της Δήλου, δήθεν για λόγους ευσέβειας. Παλαιότερη κάθαρση του ιερού του Απόλλωνος της Δήλου είχε κάνει ήδη ο Πεισίστρατος περί το 540 π.Χ. Πρόκειται για το λεγόμενο "βόθρο της καθάρσεως", δηλαδή τετράγωνο αποθέτη με οστά, θραυσμένα αγγεία, ειδώλια και εργαλεία (8ου αι. έως 430 π.Χ. περίπου) στη θέση Χαρώνεια. Το 427-26 π.Χ. οι Αθηναίοι άνοιξαν όλους τους τάφους που υπήρχαν στο νησί, ακόμα και τους πιο φρέσκους, και μετέφεραν τα οστά και -επιλεκτικά- τα κτερίσματα στη Ρήνεια, όπου τα έθαψαν σε ένα κοινό λάκκο. Παράλληλα αποφάσισαν να μη γεννιέται και να μην πεθαίνει κανείς πια στη Δήλο, αλλά να μεταφέρονται οι επίτοκοι και οι βαριά άρρωστοι στη Ρήνεια. Στο νησί λειτουργούσε και θεραπευτήριο στο οποίο κατέληγαν οι βαριά άρρωστοι που δεν επιτρεπόταν πλέον να παραμένουν στην Δήλο. Από τότε κανείς δεν γεννήθηκε, κανείς δεν πέθανε και κανείς δεν τάφηκε στο ιερό νησί, οι δε Δήλιοι, όπως επεδίωκαν οι Αθηναίοι, έγιναν απάτριδες.

Το 422 π.Χ. οι Αθηναίοι ολοκλήρωσαν την "κάθαρση" εξορίζοντας όλο τον ντόπιο πληθυσμό. Οι Δήλιοι κατέφυγαν στο Αδραμύττιο της Μικράς Ασίας, όπου και κατεσφάγησαν. Οι ελάχιστοι που σώθηκαν επέστρεψαν στη Δήλο έπειτα από επέμβαση του Μαντείου των Δελφών.

Το κίνητρο των Αθηναίων μπορεί να μη βρίσκεται στην επιφάνεια της κυρίαρχης αρχαιολογικής ρητορείας αλλά δεν είναι άλλο από τη ληστεία. Η μεταφορά των πτωμάτων από τη Δήλο στη Ρήνεια προϋπέθεσε τη σύληση αναρίθμητων τάφων. Τα πτώματα σωριάστηκαν σε ομαδικούς τάφους στη Ρήνεια αφού αφαιρέθηκε κάθε χρυσό ή άλλο πολύτιμο επίθεμα. Η λεηλασία των πτωμάτων αποτέλεσε πηγή οικονομικής ανανέωσης της αθηναϊκής συμμαχίας. Το νησί μετατράπηκε σε νεκρόπολη. Μετά την παρακμή της Δήλου η Ρήνεια εγκαταλείφθηκε. Τα αρχαία ερείπια λεηλατήθηκαν για αιώνες ή χρησιμοποιήθηκαν σαν έρμα από τα περαστικά ιστιοφόρα. Ταφικά μνημεία από τη Ρήνεια βρίσκονται στην Πάρο, την Υδρα, την Αθήνα, την Αίγινα, την Κέρκυρα αλλά και στη Βενετία, το Λονδίνο, την Οξφόρδη, την Ιρλανδία, το Παρίσι, τη Βιέννη, τη Νορβηγία, την Οδησσό, την Πετρούπολη, την Κοπεγχάγη... Ο ονομαζόμενος "βόθρος της καθάρσεως" ανασκάφηκε το 1898-1900 και τα χιλιάδες ευρήματα εκτίθενται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Μυκόνου.

Ομως, η Ρήνεια δεν ήταν μια απέραντη νεκρόπολη. Εκεί ήταν τα θεραπευτικά κέντρα, όπου μεταφέρονταν οι βαριά άρρωστοι και οι επίτοκες. Στα δυτικά ήταν η πόλη των Ρηναέων και σημαντικά ιερά και σε όλο το νησί υπήρχαν διάσπαρτες αγροικίες. Οι εύ-

φορες κοιλάδες της καλύπτονταν από αγροκτήματα, ενώ στις πλαγιές των λόφων, ανάμεσα στα καταπράσινα αμπέλια και τις χρυσές θάλασσες των δημητριακών, έβοσκαν κοπάδια αιγοπρόβατα και βοοειδή.

Από τις αρχές του 20ου αιώνα το νησί χρησιμοποιείται επίσης ως τόπος βοσκής κοπαδιών από το γειτονικό νησί της Μυκόνου. Το 1950 ιδρύθηκε ο "Αναγκαστικός Συνεταιρισμός μισθωτών γαιών νήσου Ρήνειας". Οι μισθωτές αυτοί καλλιεργούν τις 80 "παρτίδες" ή "χωριά" που ενοικιάζουν από το Δήμο Μυκόνου, με τον ίδιο σχεδόν τρόπο που καλλιεργούσαν από παλιά και σήμερα είναι οι αυτοδιορισμένοι "φύλακες" του νησιού. Η ανανέωση της αναγκαστικής μίσθωσης γίνεται ανά δεκαετία, ενώ από την ενοικίαση για καλλιέργειες και βοσκή έχουν εξαιρεθεί οι δυο αρχαιολογικές περιοχές της Ρήνειας: Η περιοχή της Αγίας Τριάδας, όπου σώζονται λείψανα της Ελληνιστικής πόλης και το Ιερό του Ηρακλή και η ανατολική πλευρά απέναντι από τη Δήλο, όπου τάφοι, βωμοί, σαρκοφάγοι και επιτύμβια αγάλματα είναι διάσπαρτα.

Το 2010 ένα ρεπορτάζ τηλεοπτικού καναλιού έφερε αυτή την ιδιότυπη νεκρόπολη στο προσκήνιο με αμφισβητούμενα κίνητρα. Σύμφωνα με το ρεπορτάζ, αν και η Ρήνεια είναι αρχαιολογικός χώρος μη επισκέψιμος, «για κάποιους Μυκονιάτες είναι το ιδιωτικό τους νησί με τις παραθεριστικές τους κατοικίες». Στο ρεπορτάζ αναφερόταν χαρακτηριστικά ότι «περισσότερα από 60 παράνομα σπίτια με παράνομες επεκτάσεις παλαιών κελιών έχουν χτιστεί πάνω στον αρχαιολογικό χώρο». Η κάμερα κατέγραψε σπίτια με ηλιακούς θερμοσίφωνες και φωτοβολταϊκές μονάδες, εκσκαφείς και άλλα σκαπτικά μηχανήματα στις αυλές των σπιτιών. Επιπλέον, σύμφωνα με το ρεπορτάζ, κάποιοι διοργανώνουν ακόμα και κρουαζιέρες με παροχές διαμονής και διασκέδασης με μπάρμπεκιου στη Ρήνεια τις οποίες δεν διστάζουν να διαφημίζουν και στο διαδίκτυο.

Υπήρξαν διευκρινίσεις από τον έφορο αρχαιοτήτων της περιοχής: «Δεν υπάρχει κίνδυνος για τα αρχαία που βρίσκονται στο νησί καθώς υπάρχουν οικογένειες που μένουν μόνιμα στη Ρήνεια. Οι κατοικίες τους βρίσκονται εκεί εδώ και δεκαετίες και συγκεκριμένα, σε σημεία όπου δεν υπάρχουν αρχαία. Τα ευρήματα βρίσκονται σε άλλα σημεία. Η Ρήνεια είναι ένα μεγάλο νησί 13 τ.χ. Ανακηρύχθηκε αρχαιολογικός χώρος το 1994 και κατοικίες υπήρχαν εκεί από πιο πριν. Τα σπίτια δεν είναι αυθαίρετα. Είναι εκεί από τις αρχές του αιώνα. Είναι πολύ περισσότερα από 60-70, απλώς τα περισσότερα από αυτά είναι σε ερειπιώδη κατάσταση και είναι λογικό να γίνονται εργασίες στο νησί καθώς τα σπίτια κατοικούνται. Ωστόσο, δεν γίνεται καμία εργασία χωρίς προηγουμένως να έχει χορηγηθεί άδεια. Επίσης, οι εκδρομές στο νησί γίνονται σε μία συγκεκριμένη παραλία στην οποία διαθέτει κλήρο ο ιδιοκτήτης του καϊκιού που μεταφέρει τους 10-15 τουρίστες».

Μια ματιά, όμως, από την γειτονική Δήλο είναι αρκετή για να διακρίνεις πολυτελείς κατοικίες και, γνωρίζοντας το μυκονιάτικο "επιχειρηματικό δαιμόνιο", πρέπει να θεωρούνται δεδομένες οι συχνές "φυσιολατρικές εκδρομές" παρά θιν' αλός. Μεταξύ των "επισκεπτών" μάλιστα είναι και τοπικοί άρχοντες της Μυκόνου και διευθυντές υπηρεσιών που έχουν την αρμοδιότητα ελέγχου στο νησί.

Επιπλέον, δεν μπορεί κανείς να εμπιστεύεται τα κίνητρα των "καναλιών", που λειτουργούν ως επικοινωνιακά τροχιοδεικτικά των κυριαρχικών συμφερόντων. Ιδιαίτερα όταν αρχίζει να γίνεται λόγος για ενεργοποίηση του ΤΑΙΠΕΔ και ορθολογική καπιταλιστική "αξιοποίηση" της νησιώτικης δημόσιας περιουσίας και, φυσικά, της Ρήνειας. Ετσι, τα κίνητρα του "ενδιαφέροντος" γίνονται πιο διαυγή…

Δεν είναι, όμως, όλοι οι παραβάτες - επισκέπτες του νησιού βουτηγμένοι στην ιδιοτέλεια: *«Της Ρήνειας η μαγική στιγμή είναι η ανατολή του ήλιου, τις μέρες της άνοιξης. Η στιγμή εκείνη που ο ήλιος βγαίνει πυροκόκκινος μέσα από το μπλε. Και ενώνεται με το χρυσαφένιο κίτρινο ενός νησιού που κάθε άνοιξη είναι σκεπασμένο από μαργαρίτες. Εκατομμύρια μαργαρίτες! Από τη μια άκρη του νησιού ως την άλλη. Η μαγική στιγμή κράτησε λίγο, όσο να σηκωθεί ο ήλιος ψηλά στον ορίζοντα. Ομως, εμείς συνεχίσαμε. Περπατήσαμε όλο το νησί. Περάσαμε από παλιές αγροικίες. Βγήκαμε σε ερημικές αμμουδιές και κολυμπήσαμε όπως μας έκανε κέφι. Δεν συναντήσαμε ψυχή. Ονομάζουμε δική μας αυτή τη γωνιά του παραδείσου που δεν την άγγιξε ακόμα η Υβρις, αποκλειστικά και ολοκληρωτικά δική μας για αυτές τις λίγες ώρες που είμαστε εδώ. Εμείς θα τις ονομάσουμε αιωνιότητα. Θα τις φυλάξουμε μέσα στην ψυχή μας και θα είναι το δικό μας μυστικό. Λευκοκίτρινο, πυροκόκκινο και χρυσαφένιο».*

Σε ποιους στίχους του Καβάφη άραγε να "φώλιασαν" οι παλιές εγκαταστάσεις του λοιμοκαθαρτηρίου της Ρήνειας όταν το 1903 πέρασε από το νησί στο πρώτο του ταξίδι στην Ελλάδα;

Ο λυρισμός, ωστόσο, απέχει πάρα πολύ από την "ποίηση" της καπιταλιστικής γεωγραφίας. Θα έλεγε κανείς ότι η Ρήνεια εκπέμπει μια λυτρωτική γαλήνη, αφού οι άνθρωποι που την πότισαν με θάνατο την έχουν εδώ και αιώνες αφήσει ήσυχη. Τρία μίλια από τη Μύκονο και μερικές εκατοντάδες μέτρα από τη Δήλο ξεδιπλώνεται ένα φίλτρο που δεν επιτρέπει την ανθρώπινη παρουσία. Με μια πυκνή γραμμικότητα που ακολουθεί την πορεία από την "έκλυτη ζωή" της καπιταλιστικής Υβρεως της Μυκόνου, στην πολύκοσμη μουσειακή μυσταγωγία της Δήλου για να καταλήξει, τέλος, στην εκτυφλωτική σιωπή της Ρήνειας. Οχι. Η Ρήνεια δεν ήταν μια συνηθισμένη νεκρόπολη. Ηταν ένα νησί που αποθήκευε τη γέννηση και το θάνατο, φιλοξενούσε την αρρώστια, ήταν σημασμένο με τις απεχθείς ακραίες εκφάνσεις της ανθρώπινης ύπαρξης βιώνοντας ελάχιστες άλλες εκδοχές του υπαρξιακού στοιχήματος. Και η νηφαλιότητά της σήμερα, ανεξάρτητα από την επιτηδευμένη αρχαιολογία που την καθιστά μαύρη τρύπα στη γεωγραφία του αρχιπελάγους, οφείλεται στο αυθεντικό της σκοτάδι. Ενα καταπονημένο νησί που φιλοξένησε τη βαρβαρότητα της αρχαίας Υβρεως, είναι ακόμη και μέχρι σήμερα ανοιχτό στη λεηλασία των ιστορικών του ιχνών από τους κάθε λογής επισκέπτες, με τη σύγχρονη Υβρι να αχνοδείχνει τα γαμψά νύχια της.

Εν τω μεταξύ, ας είναι η Ρήνεια το δικό μας άγριο και όμορφο μυστικό του αρχιπελάγους.

NO
TAV

Εγκυκλοπαίδεια των Οχλήσεων: προσωρινή σύνοψη των διαμαρτυριών μας ενάντια στο δεσποτισμό της ταχύτητας με αφορμή την επέκταση των γραμμών του TGV

Το κείμενο που ακολουθεί γράφτηκε το 1991 από άτομα που συμμετείχαν στην Εγκυκλοπαίδεια των Οχλήσεων (Encyclopédie des Nuisances – EdN) με αφορμή την επέκταση του δικτύου των τρένων υψηλής ταχύτητας (TGV) στη Γαλλία. Δεδομένου ότι ο αγώνας ενάντια στα συγκεκριμένα τρένα βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη, το κείμενο παραμένει εξαιρετικά επίκαιρο. Η Εγκυκλοπαίδεια των Οχλήσεων ιδρύθηκε το 1984 στο Παρίσι από τον Χάιμε Σεμπρούν με τη συμμετοχή, μεταξύ άλλων, του Μιγκέλ Αμορός και του πρώην καταστασιακού Κριστιάν Σεμπαστιανί. Σκοπός της Εγκυκλοπαίδειας – στην οποία συνεισέφερε αρχικά και ο Γκυ Ντεμπόρ – ήταν να διατηρηθεί ζωντανή η κριτική σκέψη και η ιστορική μνήμη σε μια περίοδο ύφεσης του επαναστατικού κινήματος. Μετά τη δημοσίευση του 15ου τεύχους τον Απρίλη του 1992, η Εγκυκλοπαίδεια σταμάτησε να κυκλοφορεί ως τακτική επιθεώρηση. Ωστόσο, η δραστηριότητά της συνεχίζεται μέχρι σήμερα με τη μορφή εκδοτικού εγχειρήματος. Η μετάφραση του κειμένου έγινε από την ομάδα Carex Flacca τον Απρίλη 2015.

> *«Ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο προορίζεται για ανθρώπους πάντα βιαστικούς, που δεν είναι σε θέση να εκτιμήσουν τίποτα. Καθένας που θα μπορούσε να το αποφύγει δε θα επέλεγε να ταξιδέψει με αυτόν τον τρόπο. Θα περνούσε με το πάσο του από λόφους και ανάμεσα σε φράχτες χωρίς να κόβει δρόμο μέσα από τούνελ και αναχώματα. Κι όποιος παρόλα αυτά θα προτιμούσε ένα τέτοιο είδος ταξιδιού δε θα διέθετε μια αρκετά ανεπτυγμένη αίσθηση της ομορφιάς για να αξίζει να του απευθύνουμε το λόγο όταν θα έφτανε στον σταθμό. Υπό αυτό το πρίσμα, ο σιδηρόδρομος είναι μια επιχείρηση χωρίς κανένα ενδιαφέρον την οποία πρέπει να ξεφορτωθούμε το συντομότερο. Μεταμορφώνει τους ανθρώπους από ταξιδιώτες σε ζωντανές αποσκευές.»*
>
> *John Ruskin, Οι Επτά Λαμπτήρες της Αρχιτεκτονικής (1849)*

Κατά τον 19ο αιώνα, η ύπαιθρος συγκλονίστηκε από ένα πρώτο κύμα βιομηχανοποίησης και συγκεκριμένα από τη γενικευμένη κατασκευή σιδηροδρόμων. Το νέο αυτό μέσο μεταφοράς επικρίθηκε από ένα αργόσχολο κομμάτι της κυρίαρχης τάξης που, με τα γούστα και τις ευαισθησίες του, παρέμενε προσκολλημένο στις περασμένες απολαύσεις του ταξιδιού, τις οποίες επρόκειτο να καταργήσει το τρένο. Από την άλλη, επέτρεψε μια πραγματική ανάπτυξη της ελεύθερης κυκλοφορίας με όλες τις ευτυχείς συνέπειες που έχει κάτι τέτοιο για την κοινωνική ζωή.

Πολλά οξυδερκή επιχειρήματα που χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν ενάντια στα πρώτα τρένα μπορούν, ακόμα πιο δικαιολογημένα, να χρησιμοποιηθούν σήμερα ενάντια στο TGV. Ειδικά απ' τη στιγμή που η κατασκευή τους αυτή τη φορά δεν περιλαμβάνει καμία αντιπαροχή και συμβάλλει αντίθετα σε μια νέα γεωγραφική απομόνωση ολόκληρων περιοχών, στην ερήμωση της υπαίθρου και στην εξαθλίωση της κοινωνικής ζωής. Και δεν υπάρχει εντός της κυρίαρχης τάξης – όπου ο καθένας πλέον εργάζεται σκληρά και διαγκωνίζεται με τους άλλους ώστε να παραμείνει στην οικονομική κούρσα – ο κίνδυνος να εκφέρει κανείς κρίση με βάση το προσωπικό του γούστο, πόσο μάλλον να διατυπώσει κάποια ιστορική αλήθεια. Αναγκαστικά λοιπόν, πρέπει κάποιοι άνθρωποι που βρίσκονται στον άλλο πόλο της κοινωνίας, δε διακατέχονται από μανία για καριέρα και δεν είναι καν "εμπειρογνώμονες" ή επίσημοι αντίπαλοι να αναλάβουν τη διατύπωση όλων εκείνων των ορθών λόγων, τόσο υποκειμενικών όσο και αντικειμενικών, για τους οποίους αντιτίθενται στη νέα αυτή επιτάχυνση του παραλόγου. Η συμμαχία που έχουν σχηματίσει για να δημοσιεύσουν αυτό το κείμενο θα έχει χωρίς αμφιβολία και άλλες αφορμές για να εκδηλωθεί και να επεκταθεί.

Ο καλύτερος δυνατός κόσμος

Ο σύγχρονος κόσμος δεν είναι τίποτα λιγότερο από ευτυχής (βλέπε το άφθονο φαρμακευτικό του οπλοστάσιο), μπορεί ωστόσο να σημειώσει με τη μορφή "συναίνεσης" μια αδιαμφισβήτητη επιτυχία: φαίνεται να έχει συμφιλιώσει, μέσα σε ένα είδος αρμονίας που λίγο έχει διαταραχθεί μέχρι σήμερα, ισχυρούς που υπαγορεύουν πώς πρέπει να είναι η ζωή και φτωχούς που έχουν χάσει την ιδέα του τι θα μπορούσε να είναι. Κατασκευαστές επεξεργασμένων τροφίμων και νοθευμένης κουλτούρας και καταναλωτές που έχουν καταστεί ανίκανοι να δοκιμάσουν κάτι άλλο. Εργολάβους που τίποτα δεν τους σταματά στην πορεία καταστροφής των πόλεων και της υπαίθρου, και κατοίκους που συχνά τίποτα δεν τους συνδέει με έναν τόπο πέρα από την υποδούλωσή τους σε κάποια εργασία. Τεχνοκράτες που βλέπουν τις χώρες και τα τοπία ως κάτι που πρέπει να διασχίζεται ολοένα ταχύτερα, και επιβάτες συγκοινωνιών οι οποίοι βιάζονται ολοένα περισσότερο να εγκαταλείψουν τις πόλεις που έχουν γίνει αφόρητες και να αποδράσουν απ' το πλήθος καταφεύγοντας μαζικά στους δρόμους, στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στα αεροδρόμια. Κοντολογίς, τα πάντα είναι για το καλύτερο στον "καλύτερο δυνατό κόσμο", τουλάχιστον όσο ο σύγχρονος κόσμος προσλαμβάνεται ως ο μόνος δυνατός, τόσο αδιαμφισβήτητος όσο και η τεχνική του πρόοδος. Με άλλα λόγια, όσο κανείς δεν εγείρει κανένα από τα βασικά ερωτήματα σχετικά με τη χρήση της ζωής, όπως: γιατί πρέπει με κάθε κόστος να κερδίσουμε χρόνο στις διαδρο-

μές μας, ενώ αυτή ακριβώς η μετάλλαξη του ταξιδιού σε καθαρή μεταφορά είναι που το κάνει να μοιάζει μακρύτερο, σαν πραγματική αγγαρεία; Ως αντιπερισπασμό στην τόση βαρεμάρα, φτάσαμε στο σημείο να τοποθετούμε τηλεοράσεις στο TGV – προσεχώς και στα αυτοκίνητα όπου οι Γάλλοι περνούν τουλάχιστον τρεις ώρες την ημέρα. Αυτός ο κύκλος της αποϋλοποίησης του ταξιδιού θα έχει ολοκληρωθεί όταν οι τηλεοράσεις θα επιτρέπουν να θαυμάσουμε με τη μορφή τουριστικών βιντεοκλίπ τα θέλγητρα των περιοχών που διασχίζουμε...

Οι τοπικές αντιδράσεις που οργανώθηκαν στη Νοτιοανατολική Γαλλία ενάντια στη χάραξη της γραμμής του TGV δε φιλοδοξούν βεβαίως να ξαναβάλουν τα πράγματα στη θέση τους. Είναι ξεκάθαρο πως θα χρειαστούν και τη συνδρομή άλλων δυνάμεων, ωστόσο τέτοιες αφορμές μπορούν ακριβώς να επιτρέψουν τη συγκρότησή τους. Πράγματι, αυτές οι αντιδράσεις φανερώνουν, από την ύπαρξή τους και μόνο, ότι διάφορα άτομα – πιο πολλά απ' ό,τι θέλουν να μας κάνουν να πιστέψουμε – είναι αποφασισμένα να μην αφήσουν στη σκιά της "προόδου" κάποιες πτυχές της ζωής τους που καμιά τεχνική πρόοδος δε θα μπορούσε να προσφέρει. Κατά συνέπεια, κλονίζουν την ψεύτικη απόδειξη ενός τόσο μοναδικού "γενικού καλού" που αποτελείται από τα συγκεκριμένα δεινά τόσων ανθρώπων. Για να καταρρεύσει τελείως, σε αυτό το σημείο, και ίσως αργότερα σε άλλα, ας μην αφήσουμε τη δουλειά στη μέση: Αν συμφωνήσουμε στους "λόγους" υπέρ του TGV ως δυνητικοί του χρήστες, δε θα βρισκόμαστε στην ευνοϊκότερη θέση για να το αρνηθούμε ως θιγμένοι περίοικοι. Αντιθέτως, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι η αποδοχή όλων των λοιπών γνωστών "αναγκαιοτήτων της σύγχρονης ζωής" στερεί κάθε καλό λόγο να εναντιωθεί κανείς στο TGV ή, έστω, κάθε λόγο που μπορεί να αφορά οποιονδήποτε δεν κατοικεί ακριβώς δίπλα στις σχεδιαζόμενες σιδηροδρομικές γραμμές.

Τον 18ο αιώνα συνηθιζόταν το παρακάτω ρητό: «Αν δεν ξέρεις πώς να είσαι ελεύθερος, μάθε τουλάχιστον πώς να είσαι δυστυχισμένος! ». Σ' αυτό πρέπει να δηλωθεί ξεκάθαρα ως απάντηση: «Αν δε θέλουμε να μάθουμε πώς να είμαστε δυστυχισμένοι, πρέπει να μάθουμε πώς να είμαστε ελεύθεροι». Η πρώτη μας ελευθερία συνίσταται στην κριτική και στην καταδίκη όλων αυτών που μεταμφιέζουν έναν περιορισμό και τον κάνουν να μοιάζει αξιαγάπητος.

Η σιωπή είναι συνενοχή

Εχει υποστηριχθεί κάποιες φορές πως η από κοινού διάπραξη ενός εγκλήματος θεμελιώνει μια κοινωνία. Το σίγουρο είναι πως κάθε "καθωσπρέπει κοινωνία" – ακόμη και η Μαφία – επιβάλλει το νόμο της σιωπής εμπλέκοντας στις υποθέσεις της τον μέγιστο αριθμό ανθρώπων. Οι μαφιόζοι της προόδου δεν κάνουν κάτι διαφορετικό, επιδιώκουν τη συμμετοχή μας με οποιονδήποτε τρόπο, ζητούν να μας έχουν στο χέρι μέσα από κάποιο μικρό προνόμιο που μας κάνει συνένοχους. Ακολουθώντας το μοντέλο μιας πρόσφατης διαφήμισης της EDF [Εταιρία Ηλεκτρισμού Γαλλίας] – σύμφωνα με την οποία είναι προς το συμφέρον όλων μας η ύπαρξη πυρηνικών σταθμών ηλεκτροπαραγωγής, αφού σε όλους έχει τύχει να μαγειρέψουν πατάτες γκρατέν ντοφινουά ή να ακούσουν

Μπαχ – στόχος είναι η απόσπαση της σιωπής μας στο όνομα του cui prodest [ποιος ωφελείται]. Είναι ξεκάθαρο ότι επωφελούμαστε του εγκλήματος· αφού δεν μπορέσαμε να το αποτρέψουμε, το μόνο που μας μένει είναι να σωπάσουμε.

Ολη η προπαγάνδα υπέρ του TGV μπορεί να συμπυκνωθεί σε δύο σοφιστείες ή μάλλον σε μία και μοναδική, άμεσα αντιστρέψιμη: αυτό που είναι επιβλαβές για όλους ωφελεί, ωστόσο, τον καθένα ξεχωριστά και από το γενικό κακό προκύπτει το συγκεκριμένο καλό – τα τοπία λεηλατούνται, οι κωμοπόλεις και τα χωριά γίνονται αβίωτα ή εξαφανίζονται και αγαθά όπως η σιωπή και η ομορφιά, που δεν ανήκαν σε κανέναν, αποσπώνται από μας και τότε εκτιμάμε πόσο ήταν κοινά. Ωστόσο, καθένας ξεχωριστά αντλεί ένα πενιχρό κέρδος απ' αυτή την πρόοδο, εφόσον ενδιαφέρεται να διασχίσει τη Γαλλία δύο ή τρεις φορές το χρόνο μέσα σε λίγες ώρες. Επομένως, είναι κι αυτός μέσα στο κόλπο, δωροδοκείται, κι έτσι απαγορεύεται να έχει άποψη γι' αυτό, όπως και για τη μισθωτή εργασία ή για τα εμπορεύματα, μιας και κάθε μέρα που περνά αποδεικνύει την αδυναμία μας να ζήσουμε χωρίς αυτά.

Αυτή η σοφιστεία μπορεί να αντιστραφεί χωρίς να παύει να αντιτάσσεται στην αλήθεια. Τότε γίνεται ως εξής: Αυτό που είναι επιβλαβές για κάποιους ωφελεί, ωστόσο, το σύνολο και από το συγκεκριμένο κακό προκύπτει ένα γενικό καλό. Αυτή η τελευταία διατύπωση χρησιμεύει κάθε φορά που συγκεκριμένα, πραγματικά άτομα – και όχι 'επιβάτες' γενικά, αυτό το φάντασμα των στατιστικών της SNCF [Γαλλική Εταιρεία Σιδηροδρόμων] – αντιτίθενται στις υποδείξεις των εργολάβων. Τι αδιανόητος, πρωτοφανής εγωισμός θα ήταν αυτός σε μια κοινωνία τόσο ομόφωνα αφοσιωμένη στα κοινά συμφέροντα της ανθρωπότητας!

Πίσω απ' όλα αυτά τα φτηνά ψέματα βρίσκεται το υποτιθέμενο συμφέρον του επιβάτη για μια ολοένα ταχύτερη μετακίνηση. Ομως σήμερα, προτού η ανάγκη του TGV επιβληθεί σε όλους, ποιος ενδιαφέρεται πραγματικά για την αυξανόμενη ταχύτητα αν όχι εκείνοι ακριβώς που, μαζί με τις αποσκευές τους, σκοπεύουν να προωθήσουν τη διαδικασία της ερήμωσης; Το TGV διεκδικεί αυτή την πελατεία από τα αεροπλάνα. Και εξαιτίας αυτού του συσκευασμένου και τυποποιημένου ανθρώπινου φορτίου, εξαιτίας αυτών των "τούρμπο στελεχών" (όπως αποκαλούν οι ίδιοι τον εαυτό τους) θα πρέπει να αντιμετωπίζεται η πλειοψηφία των πόλεων της Γαλλίας σαν να είναι προάστια του Παρισιού.

Μόνο όσοι πουλάνε αρκετά ακριβά το χρόνο τους στην αγορά εργασίας έχουν συμφέρον να αγοράσουν την εξοικονόμηση χρόνου που προσφέρει το TGV. Ομως η μεγαλύτερη διαφορά με την προηγούμενη κοινωνική ιεραρχία, παρότι αποτελεί και πάλι ενσάρκωση της παλιάς ταξικής κοινωνίας, είναι πως από δω και πέρα αυτά τα πλεονεκτήματα της – επιβεβλημένης μάλλον παρά επιτρεπόμενης – κινητικότητας δεν είναι θελκτικά για οποιονδήποτε δεν έχει χάσει κάθε ευαισθησία. Καμιά ταχύτητα μετακίνησης δε θα μπορέσει να ανακτήσει τον εξαργυρωμένο χρόνο που διαφεύγει πωλούμενος για εργασία ή εξαγοραζόμενος για αναψυχή. Αλλος ένας λόγος για να χλευαστούν τέτοια "πλεονεκτήματα", που αποτελούν τη δυστυχία κάποιων μόνο και μόνο για να επιτρέψουν σε κάποιους άλλους να έχουν πρόσβαση σε ένα θλιβερό ομοίωμα ευτυχίας.

Mobilis in mobili

Αν η κινητικότητα σήμερα καταφέρνει να διατηρεί λίγη απ' την πρότερη αίγλη της, δεν μπορεί ωστόσο να επιτρέψει πλέον σε κανέναν να ξεφύγει από την κινητοποίηση μέσω της σύγχρονης οικονομίας. Αυτό που υποσχόταν η ελεύθερη κυκλοφορία έχει στην πραγματικότητα καταστραφεί ταυτόχρονα με τη δυνατότητα χρήσης της. Παγιδευμένοι στη μισθωτή εργασία, στην αναζήτηση των προς το ζην και των ομοιόμορφα οργανωμένων διασκεδάσεων, σ' αυτή την οικονομική κούρσα, οι άνθρωποι έχουν χάσει συλλογικά τους λόγους να αφήσουν έναν τόπο, όπως και να συνδεθούν με αυτόν.

Η ελεύθερη κυκλοφορία υπήρξε ένας από τους πιο αδιαμφισβήτητους λόγους για την ανατροπή των δεσποτισμών αλλά, σε τελική ανάλυση, τα εμπορεύματα είναι εκείνα που την έχουν κατακτήσει ενώ οι άνθρωποι, υποβιβασμένοι στο επίπεδο των εμπορευμάτων, είναι εκείνοι που πληρώνουν, που μεταφέρονται από τον έναν τόπο εκμετάλλευσης στον άλλον. Στο τέλος αυτής της διαδικασίας, η υπόσχεση της απελευθέρωσης που περιείχε το γεγονός ότι κάποιος δεν ήταν υποχρεωμένος να ζήσει όλη του τη ζωή σε ένα μόνο μέρος αντιστράφηκε στη δυστυχή βεβαιότητα να μην είναι πλέον πουθενά στο σπίτι του και να πρέπει πάντα να κοιτάζει αλλού όταν βρίσκεται εκεί. Το TGV αντιστοιχεί σε αυτό το τελευταίο στάδιο: υπάρχει πράγματι μια ορισμένη λογική στην ταχύτερη δυνατή διάσχιση ενός χώρου όπου εξαφανίζεται σχεδόν καθετί για το οποίο θα άξιζε μια στάση και του οποίου την παρωδιακή ανασύσταση μπορεί πάντα να καταναλώσει κανείς στη Γιουροντίσνεϊ που είναι βολικά τοποθετημένη στη "διασταύρωση" του δικτύου.

Οι άνθρωποι προσπαθούσαν πάντα να απελευθερωθούν από την υποταγή στην οποία τους κρατούσε η εξουσία μέσω της οριοθέτησης του χώρου. Οι παλαιότερες κοινότητες είχαν ήδη διαβρωθεί στο βαθμό που τα άτομα προτιμούσαν τον πειρασμό να δημιουργήσουν οι ίδιοι τη ζωή τους αντί για τις ασφυκτικές και ρυθμιζόμενες μορφές ζωής. Η οικονομική ανάπτυξη που οδήγησε στην αμφισβήτηση των κεκτημένων από τις νέες γενιές, η τεχνολογική καινοτομία και η μεγαλύτερη κοινωνική κινητικότητα κατόρθωσαν για μεγάλο διάστημα να σφετεριστούν αυτή την επιθυμία του καθενός να εφεύρει τη δική του ζωή, να δημιουργήσει τις δικές του αξίες. Από τη στιγμή που απαλλάχθηκε από τα εμπόδια που συνιστούσαν τα διάφορα ιστορικά κατάλοιπα, η ολοένα αυξανόμενη ταχύτητα κίνησης της οικονομίας έδειξε πως δεν οδηγούσε παρά σε μια διαφυγή στο χώρο, στην αυτοκαταστροφή της κοινωνίας. Ετσι, αναπτύχθηκε μαζικά η επιθυμία να αναζητηθεί αλλού όχι το καινούργιο αλλά κατά κάποιο τρόπο το παλιό – δηλαδή αυτό που είδαμε να καταστρέφεται εκεί όπου ζούμε. Και δεν είναι τυχαίο ότι η λέξη "απόδραση" – που περιέγραφε τη φυγή των σκλάβων, το κυνήγι των καταδίκων ή την αυτοεξορία των προσφύγων της Ανατολικής Ευρώπης – χρησιμοποιείται σήμερα για να περιγράψει με τον ίδιο τρόπο τη βιαστική καλοκαιρινή φυγή των "πολιτισμένων" προς το Νότο, μακριά από τις πόλεις και τους εξουθενωτικούς ρυθμούς της μισθωτής εργασίας.

Παρότι οι ατομικές διαδρομές μπορεί τελικά να ποικίλλουν – από επαναλαμβανόμενες μετακινήσεις μέχρι φευγαλέες αποδράσεις – οι προορισμοί αυτής της κοινωνίας, στους

οποίους καταλήγουν όλες οι διαδρομές, είναι σε όλη τους την έκταση πανομοιότυποι και ο καθένας παραμένει υποτελής τους. Ετσι, η ταχύτητα δεν αποτελεί παρά μια πρόσθετη υποχρέωση, μια ανόητη ψευδαίσθηση.

Χάνοντας το χρόνο μας για να τον κερδίσουμε

Οι υποστηρικτές των μέσων μεταφοράς θεωρούν ως ένα είδος αδιαμφισβήτητου αξιώματος το γεγονός ότι "η ταχύτητα εξοικονομεί χρόνο" και δεν παραλείπουν να το επισημαίνουν σε κάθε καινούργιο έργο. Η κοινή λογική αναγνωρίζει αυτό το γεγονός, που συμμορφώνεται στους νόμους της φυσικής. Αλλά η πρακτική μοιάζει να το διαψεύδει, αφού ο χρόνος που ξοδεύει κανείς στις μεταφορές ή για τις μεταφορές αυξάνεται με την ταχύτητά τους.

Για τις φυσικές επιστήμες, η ταχύτητα είναι μια συνάρτηση του χρόνου και της απόστασης. Αλλά, δυστυχώς για τους τεχνοκράτες – που δύσκολα προχωράνε πέρα από τους υπολογισμούς τους – δε ζούμε στον εννοιολογικό κόσμο των φυσικών επιστημών. Οσο περισσότερο αυξάνεται η στιγμιαία ταχύτητα ενός οχήματος, τόσο μεγαλύτερη είναι η αντίσταση των φυσικών στοιχείων (αντίσταση του αέρα, τριβές της γης), του φυσικού περιβάλλοντος (μορφολογία του εδάφους) και του ανθρώπινου περιβάλλοντος (ντόπιοι που αντιδρούν στις επερχόμενες οχλήσεις). Και όσο περισσότερα είναι τα μέσα που απαιτούνται για να ξεπεραστούν οι ανεπιθύμητες αντιστάσεις, τόσο περισσότερη εργασία χρειάζεται για την παραγωγή και τη χρήση αυτών των μέσων· και εν τέλει, τόσο λιγότερο θα αυξηθεί η πραγματική ταχύτητα των επιβατών (η σχέση μεταξύ της απόστασης που διανύεται και του χρόνου που αφιερώνεται για το ταξίδι).

Αν αθροίσουμε το σύνολο του κοινωνικού χρόνου εργασίας που ξοδεύεται για τις μεταφορές (κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση των μεταφορικών μέσων καθώς και διάφορες αρνητικές επιπτώσεις, νοσοκομειακές και άλλες) συμπεραίνουμε πως οι σύγχρονες κοινωνίες αφιερώνουν σε αυτές πάνω από το 1/3 του παγκόσμιου χρόνου εργασίας τους, πολύ περισσότερο απ' όσο έχει ποτέ ξοδέψει για τη μετακίνησή της οποιαδήποτε προβιομηχανική κοινωνία, ακόμα κι εκείνη των νομάδων Τουαρέγκ. Πέρα από μια ορισμένη ταχύτητα, οι γρήγορες μεταφορές γίνονται αντιπαραγωγικές και κοστίζουν στους χρήστες τους περισσότερο χρόνο απ' όσο κερδίζουν, γεγονός βέβαια που δεν τις καθιστά λιγότερο κερδοφόρες για τους ιδιοκτήτες τους. Οι μισθωτοί σπαταλούν το χρόνο τους για να κερδίσουν τα προς το ζην και οι καταναλωτές σπαταλούν τη ζωή τους για να κερδίσουν χρόνο.

Οι άνθρωποι, ωστόσο, θέλουν να καταργήσουν αυτόν τον περιορισμό που κάνει το χρόνο ένα σπάνιο αγαθό και την ύπαρξή τους μια ατέλειωτη κούρσα για να συμβαδίσουν μ' έναν τρόπο ζωής που τους παρουσιάζεται σαν επιθυμητός... και η αληθινή τους ζωή γλιστράει μέσα απ' τα δάχτυλα: «Ανυπομονώ για απόψε το βράδυ... ανυπομονώ για το Σαββατοκύριακο... για τις διακοπές... για τη σύνταξη». Αυτή η αφοπλισμένη προσδοκία ανοίγει το δρόμο στους τεχνοκράτες που μπορούν, υπό το μανδύα μιας ψυχρής αντικειμενικότητας, να προτείνουν τεχνικές λύσεις, δηλαδή να αντικαταστήσουν

τις ανθρώπινες ιδιοτροπίες με στέρεα αντικείμενα και καλορυθμισμένες μηχανές. Επομένως, η χρήση δημιουργεί την ανάγκη και όχι το αντίθετο. Αυτό που έκαναν εφικτό τα μέσα μεταφοράς γίνεται αναγκαίο. Αν οι πρόγονοί μας δεν μπορούσαν να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις επειδή δεν είχαν τα μέσα, εμείς πρέπει να τις διανύσουμε.

Οι συγκοινωνίες μάς επέτρεψαν να πάμε μακρύτερα και ταχύτερα, να αποκτήσουμε πρόσβαση σε περισσότερα μέρη, τα οποία χρειάστηκε να αναπτυχθούν κυρίως επειδή έγιναν πολυσύχναστα, και έτσι κατέστησαν κοινότοπα. Αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης ήταν μια εξειδίκευση του χώρου και μια αναδιανομή των δραστηριοτήτων που συγκεντρώθηκαν σε διάφορα σημεία της επικράτειας (τεχνολογικά πάρκα, πάρκα αναψυχής, διάσημα αξιοθέατα, βιομηχανικά, εμπορικά και διοικητικά κέντρα, σούπερ μάρκετ, πόλεις-κοιτώνες, προάστια κ.λπ.), κάτι που προφανώς απαιτεί ακόμα ταχύτερες μεταφορές για να εξαλειφθούν οι νέες αποστάσεις που δημιουργήθηκαν με αυτόν τον τρόπο. Αν μέσα σε ένα χρόνο διανύουμε μεγαλύτερες αποστάσεις απ' όσο οι πρόγονοί μας σε όλη τους την ζωή, αυτό δε γίνεται για να πάμε κάπου αλλού αλλά για να επιστρέφουμε διαρκώς στα ίδια μέρη.

Η ποντικοτρεχάλα

Η ερήμωση της υπαίθρου, ο συνωστισμός σε ανώνυμα προάστια και αβίωτες πόλεις, η τυποποίηση της ύπαρξης, μια ζωή που κυριαρχείται απόλυτα από τις οικονομικές προσταγές, ο λεγόμενος ελεύθερος χρόνος κι η αναψυχή που έχουν γίνει εμπορεύματα, η διογκούμενη αίσθηση ότι μια τέτοια ζωή είναι παράλογη και η συνεχής φυγή προς τα εμπρός προκειμένου να το ξεχάσουμε – αυτή είναι η κοινή μοίρα της εποχής μας. Από μια ουσιαστικά οικονομική απαίτηση, η ταχεία μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων έγινε αυτοσκοπός («Συρρικνώσαμε τον κόσμο», διακηρύττει μια εταιρεία ναυλωμένων πτήσεων). Οι λειτουργικές ανάγκες της στερεότυπης ζωής των στελεχών, των μεσιτών και των αυλικών αυτής της εμπορικής κινητικότητας και οι πραγματικές βιολογικές αποφύσεις της οικονομίας έχουν επιβληθεί σε ολόκληρο τον πληθυσμό ως κυρίαρχες ανάγκες.

Ο,τι κι αν σκεφτόμαστε για τον ελάχιστα αξιοζήλευτο χαρακτήρα της αέναης βιασύνης των επιχειρηματιών, των "υπευθύνων" ή του μέσου νεαρού που σχεδόν πάντα μοιάζει να' χει ξεπροβάλει πάνω στο μάουντεν μπάικ του από κάποια είσοδο του μετρό ή από κάποιο γραφείο, οφείλουμε δυστυχώς να παραδεχθούμε πως η ταχύτητά τους έχει γίνει πρότυπο. Η ειρωνεία της Ιστορίας είναι ότι έδωσε στο σύνθημα του Μάη του '68 "Ζωή χωρίς νεκρό χρόνο" ένα τόσο αξιοθρήνητο περιεχόμενο.

Η ψύχωση του επείγοντος για το καθετί έχει κατακυριεύσει τον πληθυσμό. Ουσιαστικά διαθέσιμοι για τόσες διαφορετικές δραστηριότητες – που όμως είναι όλες χυμένες στο ίδιο καλούπι – οι σύγχρονοί μας μοιάζουν να θέλουν μανιωδώς να τις δοκιμάσουν όλες και να μην παραλείψουν ούτε μία: Φύγαμε λοιπόν! Μόλις λήξει η βάρδια πρέπει να τρέξεις στο φούρνο και στο μύλο, στη θάλασσα και στο βουνό, σε τροπικές περιοχές και στον αρκτικό κύκλο, όλα σε χρόνο ρεκόρ – τόσο πολύ μοιάζει

να έχει συρρικνωθεί με την πάροδο του χρόνου μια κυριολεκτικά εξαντλημένη ύπαρξη. Αυτός ο δεσποτισμός της ταχύτητας πρωτίστως εκφράζεται ασυγκράτητα στις επαγγελματικές μετακινήσεις: οι οικονομικές ροές, πανταχού παρούσες "σε πραγματικό χρόνο", γίνονται ολοένα πιο ασταθείς και η ξέφρενη κούρσα των επιχειρηματιών γίνεται όλο και πιο απελπισμένη αφού όλα πρέπει να ξεκινάνε εκ νέου, αέναα. Το λαμπερό έπος που έχει εξυφάνει η νεοφιλελεύθερη ιδεολογία γύρω απ' τις χειρονομίες των ιπποτών της βιομηχανίας, των golden boys και άλλων καθαρμάτων θα έχει επιτέλους αποδώσει καρπούς: το ταξίδι πρέπει να καταργηθεί, μόνο η άφιξη έχει σημασία.

Για ένα σωρό λόγους – εκ των οποίων η παραίτηση μπροστά στο αίνιγμα που απέγινε η εφεύρεση της ζωής τους δεν είναι ο λιγότερο σημαντικός – οι άνθρωποι δε θέλουν πια να κινούνται μ' έναν αντιληπτό ρυθμό. Αυτό δε συμβαίνει επειδή τους αρέσει κατά βάθος η ταχύτητα αλλά μάλλον επειδή δεν αντέχουν πια τις αργές μετακινήσεις. Η εξάλειψη κάθε δυνατής κοινότητας, όπως και κάθε βαθιάς ατομικότητας, έχει δημιουργήσει μια σχεδόν σχιζοφρενική απομόνωση στις σύγχρονες συγκοινωνίες όπως και στην αστική ζωή, της οποίας αποτελούν την επέκταση. Τα αναγνώσματα στους σταθμούς, τα οποία εμφανίστηκαν με τους σιδηροδρόμους, συνοδεύονται πλέον από τη χρήση γουόκμαν και από τον εξοπλισμό των αμαξοστοιχιών με βίντεο που επιστεγάζουν τη βαριά σιωπή που βασιλεύει εκεί. Αυτό που δεν είναι πια ελκυστικό πρέπει να συντομευθεί και να γίνει διασκεδαστικό. Η μετακίνηση (μετρό, αυτοκίνητο, πλοίο, αεροπλάνο) δεν είναι πια παρά μόνο νεκρός, χαμένος χρόνος, χρόνος πλήξης.

Το να ταξιδέψεις γρήγορα και μακριά ήταν αρχικά κάτι αφηρημένα επιθυμητό. Εγινε κάτι πραγματικά απαραίτητο για την πλειονότητα των ανθρώπων, εφόσον δεν έχουν τίποτα να κάνουν και κανέναν να συναντήσουν στη διαδρομή τους. Το TGV ανταποκρίνεται πλήρως σε αυτήν την απατηλή ανάγκη. Δεν πρόκειται για μια απλή αναβάθμιση του τρένου αλλά για κάτι εντελώς διαφορετικό, "ένα airbus που σκίζει το έδαφος", όπως έγραψε με λεπτότητα ένας έμμισθος ηλίθιος της Le Monde. Οι συνθήκες των αερομεταφορών προσεδαφίστηκαν και τίποτα δε θα τις κάνει να απογειωθούν.

Η αφαίρεση του αεροπορικού ταξιδιού επιβλήθηκε νομίμως στη γη από τη στιγμή που αυτή έγινε εξίσου άδεια με τον ουρανό. Να ταξιδεύει κανείς μακριά χωρίς να σταματά πουθενά, να πετά πάνω από χώρες όπου δε θα πατήσει ποτέ το πόδι του και για τις οποίες δε θα μάθει ποτέ τίποτα – αυτή είναι η εμπειρία που διαδίδεται δημοκρατικά μέσω του TGV. Με την ολοκλήρωση του δικτύου σε όλη την επικράτεια και με τη σταδιακή κατάργηση των συμβατικών σιδηροδρομικών γραμμών, οι κοινόχρηστες συνθήκες της σύγχρονης μεταφοράς πρόκειται να εδραιωθούν με τον ίδιο δημοκρατικό και υποχρεωτικό τρόπο στο σύνολο του πληθυσμού. Καθαρότατη διακόσμηση που μοιάζει με φαστ φουντ, κλιματιζόμενος αέρας και εγκλιματισμένοι επιβάτες, συνθετικό φαγητό, αναισθητικό περιβάλλον. Ολα πρέπει να αποδεικνύουν στους – κακομεταχειριζόμενους και πιεσμένους από τις πληροφοριακές απαιτήσεις

της μεταφορικής μηχανής – επιβαίνοντες ότι πράγματι δικαιούνται τις συνθήκες της σύγχρονης μαζικής αερομεταφοράς με βάση τις οποίες οι εργονόμοι και οι ψυχολόγοι έχουν υπολογίσει τις νόρμες τους: μέγιστη πληρότητα και απόλυτη απομόνωση μέσα στο συνωστισμό.

Τι εξυπηρετεί η χρησιμότητα;

Απαντώντας σε μια ψεύτικη ανάγκη, επιβεβλημένη από τις αντιφάσεις μιας δουλικής ύπαρξης, το TGV ανήκει στην οικογένεια των φούρνων μικροκυμάτων, που είναι τόσο πρακτικοί όταν κάποιος δεν ξέρει πια να μαγειρεύει. Η τεχνική ανάπτυξη – η οποία σέρνει τον καθένα μας σε μια ατέλειωτη σειρά από δεινά που χειροτερεύουν αντί να γιατρεύονται από τις κάλπικες θεραπείες τους – επιβάλλεται ως αυτονόητη σε ολοένα πιο στερημένους πολιτισμένους πληθυσμούς που είναι πρόθυμοι να δοκιμάσουν νέα βοηθήματα για να αναπληρώσουν τις εντελώς καταστραμμένες ικανότητες και φιλοδοξίες τους. Σε όποιον ξέχασε ή δεν έμαθε ποτέ ότι το να ταξιδεύεις σημαίνει να αλλάζεις διαδρομές και στάσεις κατά βούληση, το TGV μπορεί να φαίνεται σαν πρόοδος, και μάλιστα αδιαμφισβήτητη στο βαθμό που η δυνατότητα του ταξιδιού σταδιακά αναιρείται από άλλες αντίστοιχες προόδους. Αυτό που απομένει από την ύπαιθρο – από την οποία έχει αφαιρεθεί οτιδήποτε δεν ορίζεται οικονομικά και όπου δεν υπάρχουν πια παρά μόνο τετράποδες μπριζόλες, εκτάρια επιδοτούμενων καλλιεργειών και ποσοστώσεις αγελαδινού γάλακτος – δεν αξίζει να το διασχίσει κανείς παρά μόνο με μεγάλη ταχύτητα.

Αυτή η ιδιότυπη ευτυχία που υποβοηθείται από ηλεκτρονικούς υπολογιστές θα ήταν τέλεια αν οι βιομήχανοι και οι καταναλωτές μπορούσαν να παραμείνουν αιωρούμενοι, οι μεν απορροφημένοι από την αναμενόμενη κερδοφορία των επενδύσεών τους και οι δε απολαμβάνοντας λαίμαργα τις απατηλές αναλώσιμες επιβραβεύσεις τους, οι οποίες ανανεώνονται διαρκώς. Το πρόβλημα είναι ότι όσο μεγάλη κι αν είναι η ταχύτητα με την οποία αυτός ο κόσμος μετατρέπει κάθε ζωντανό στοιχείο σε οικονομική εξίσωση, πάντα θα υπάρχει εκείνος ο άγνωστος παράγοντας που είναι ο πολλαπλασιασμός των οχλήσεων και οι απορριπτικές αντιδράσεις που προκαλούνται από αυτόν.

Μόλις αποδοθούν ευθύνες στις εμπορευματικές ψευδαισθήσεις, ιδού η τεχνικίστικη μακαριότητα που αντιτείνει ότι τα επιτεύγματα του παρελθόντος από μόνα τους θα ήταν επουσιώδη και χωρίς μέλλον και ότι τίποτα το δυσάρεστο δεν μπορεί να μείνει άλυτο για πάντα. Ετσι μπορεί, εκ των υστέρων, να στηθεί στο εδώλιο κάθε όχληση, αρκεί η συλλογιστική που θεωρείται ατράνταχτη και βρίσκεται στη βάση της να συνεχίζεται ακάθεκτη και να προχωράει πιο μακριά δημιουργώντας καινούριες οχλήσεις. Τα διαδοχικά τεχνικά αντίδοτα, των οποίων οι επανειλημμένες αποτυχίες εισβάλλουν σταδιακά σε όλες τις πτυχές της ζωής, μαρτυρούν επαρκώς το αδιέξοδο στο οποίο έχει περιέλθει η ανθρωπότητα. Η αποστέρηση έχει ξεπεραστεί σε τέτοιο βαθμό από τις συνέπειές της ώστε κάθε καταστροφή – που ακολουθεί φυσικά – μοιάζει να επιβάλλει τη νέα επείγουσα προσφυγή στα ίδια επισφαλή καταπραϋντικά και βέβαια στους ίδιους ειδικούς που τα έχουν έτοιμα.

Μια τέτοια φυγή προς τα εμπρός δε θα μπορούσε να έχει τέλος: τα πάντα θα καταστρέφονται για να ξεκινήσουν εκ νέου επ' άπειρο. Η προοπτική της επίτευξης οποιουδήποτε αποτελέσματος που θα είναι ωφέλιμο για τη συντριπτική πλειονότητα (λιγότερη εργασία, για παράδειγμα) δεν αναφέρεται καν από τους κυβερνώντες πια. Η πραγματική χρησιμότητα της τεχνικής ανάπτυξης του σύγχρονου κόσμου έγκειται σήμερα στο εξής: η κοινωνική λειτουργία της είναι να αποτρέπει την επίλυση των προβλημάτων που η ίδια θέτει με το να δημιουργεί συνεχώς καινούργια. Σε συμφωνία με το ρητό «Γιατί να κάνεις κάτι απλά, όταν μπορείς να το κάνεις περίπλοκα;», ο πολλαπλασιασμός μιας αυτοκαταστροφικής τεχνολογίας επιτρέπει να παρακαμφθεί η ιστορική αντίφαση ενός πλούτου που διαρκώς κατάσχεται.

Συνεπώς, μπορεί κανείς να περιγράψει το TGV ως ένα ακόμη εργαλείο στο οπλοστάσιο με τη βοήθεια του οποίου η σημερινή κοινωνία καταπολεμά τις χειραφετητικές δυνατότητες που περιέχει και σφυροκοπάει τις διάφορες περιοχές της ύπαρξης. Από τότε που κάποιος υπουργός Αμύνης συνέκρινε την είσοδο των Γαλλικών στρατευμάτων στο Ιράκ με την ταχύτητα του TGV, η λειτουργία που αποδίδεται σε αυτό το μέσο μεταφοράς στη φαντασία των ιθυνόντων θα πρέπει να έχει γίνει πιο ξεκάθαρη. Το αντίστοιχο – φυσικά Γιαπωνέζικο – μοντέλο δεν είχε ήδη ονομαστεί "τρένο-σφαίρα"; Οι πραγματικές συνέπειες για τους πληθυσμούς που επωφελούνται από αυτό θα είναι, χωρίς αμφιβολία, τόσο ασαφείς όσο και η σχέση που συνδέει τη θριαμβευτική στρατιωτική επιχείρηση στον Κόλπο με το "δράμα" του Κουρδικού πληθυσμού ή με την καταστροφή των φλεγόμενων πετρελαιοπηγών. Και εδώ για πόλεμο πρόκειται, και η εισβολή του TGV ("που σαρώνει τα πάντα στο πέρασμά του") αποτελεί μια αποφασιστική στιγμή του· με την επιπλέον ιδιαιτερότητα ότι συντομεύει περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο τον κύκλο καταστροφής-ανακατασκευής – δύο επιχειρήσεων που, σε αυτόν τον πόλεμο, συγχωνεύονται σε μία κάτω από το όνομα της ανάπτυξης.

Καθώς πρόκειται για έναν πόλεμο όπου κατά κάποιον τρόπο όλοι βγαίνουν χαμένοι – οι αυταπάτες των βελτιώσεων, της εξοικονόμησης χρόνου κ.λπ. εξαφανίζονται, ενώ οι οχλήσεις παραμένουν – μπαίνει κανείς στον πειρασμό να δει στη διεξαγωγή του κάτι μοιραίο, που θα ήταν η "τεχνική" ή η "σύγχρονη κοινωνία". Η αγανάκτηση που κατευθύνεται ενάντια σε απρόσωπες συνθήκες και, ως εκ τούτου, δεν τις αντιμετωπίζει ως μια πραγματικότητα στην οποία μπορεί να επιτεθεί ή την οποία μπορεί να μεταβάλλει, πρέπει αναγκαστικά να εξαντληθεί αρκετά σύντομα. Ωστόσο, δε λείπουν οι εχθροί που μπορεί να ορίσει και να πολεμήσει όποιος αποφασίσει να επιτεθεί, πέρα από το δημοκρατικό προκάλυμμα, σε εκείνους που λαμβάνουν αποφάσεις, και να μεταβεί από τις οχλήσεις σ' εκείνους που τις προξενούν.

Τα δίκτυα της τυραννίας

Οι υποστηρικτές της καταστροφής φτάνουν τώρα στο σημείο να καταγγέλλουν οι ίδιοι την υποβάθμιση της ζωής στην οποία έχουμε φτάσει. Συμμετέχοντας στα μοιρολόγια και προσφέροντας τις υπηρεσίες τους (σύμφωνα με τις αρχές του εκβιασμού) για να επανορθώσουν πλασματικά ό,τι έχουν πραγματικά καταστρέψει, προσπαθούν να κάνουν να ξεχαστεί ο κυρίαρχος ρόλος τους στην καταστροφή. Συνεχίζουν έτσι

να υπαινίσσονται ότι, αν και η πορεία της οικονομίας διαφεύγει προφανώς απ' όλους, κανένας συγκεκριμένα δεν επωφελείται και δε θα είχε συμφέρον να συνεχιστεί αυτή η τρέλα. Οι πλέον πανούργοι – σκεφτείτε το πολιτικό προσωπικό –, των οποίων το κύριο καθήκον συνίσταται στο να πείσουν τους πληθυσμούς ότι είναι προς το συμφέρον τους να τους εμπιστευτούν πλήρως και να αποδεχτούν ότι οι αυθαίρετες επιλογές τους υπηρετούν το γενικό συμφέρον, έχουν το θράσος να παρουσιάζονται ως αφοσιωμένοι υπηρέτες που αναλαμβάνουν τα συλλογικά βάρη κάτω από αντίξοες συνθήκες. Είναι οι ίδιοι, φυσικά, που στέλνουν το στρατό όταν η κοινωνία θέλει να ακολουθήσει άλλο δρόμο από τον δικό τους. Και διακηρύττουν στη συνέχεια, αφού εξαλείψουν τις προοπτικές που διαμορφώνονταν, ότι τίποτα άλλο δεν είναι εφικτό και ότι είναι ανεύθυνο να θέλει κανείς να αμφισβητήσει την καθολική υποταγή της ζωής στις απαιτήσεις των σχεδίων τους.

Για να κάνει αποδεκτή τη διαδρομή του TGV και για να αποκρύψει τα χυδαία συμφέροντά τους σε αυτή την υπόθεση, η προπαγάνδα των ιθυνόντων διαθέτει πολλά έτοιμα ψέματα. Καθώς βασίζονται μερικές φορές σε παλαιότερα ψέματα για να κατασκευάσουν καινούρια, αποκαλύπτουν την αρχική αυθαιρεσία και συγχρόνως το τερατούργημα που διευθύνουν. Ετσι, αν κάποιος πιστεύει ότι χωρίς την οικονομία δεν μπορεί να ζήσει στην κοινωνία και αν δεχτεί επίσης ότι η οικονομία θα μαραθεί χωρίς το TGV, πρέπει λογικά να συμπεράνει ότι χωρίς το TGV δε θα μπορούσε να ζήσει στην κοινωνία. Εδώ βρίσκεται το νευραλγικό σημείο της διένεξης σχετικά με τη χάραξη της γραμμής του TGV, αφού οι αντιφρονούντες είναι δικαίως πεπεισμένοι για το αντίθετο, δηλαδή ότι η κοινωνία αποσυντίθεται κάτω από τα πλήγματα τέτοιων έργων. Η οικονομική εξάρτηση των πληθυσμών, η εμβάθυνση ή η κριτική της, είναι το πραγματικό διακύβευμα σε τέτοιες διενέξεις, αλλά δεν είναι περιττό να αναλύσουμε τον τρόπο με τον οποίο συναρθρώνονται σήμερα τα παραπλανητικά επιχειρήματα της προπαγάνδας υπέρ του TGV.

Καταρχάς, όπως απαιτεί η οικολογική μόδα, πρόκειται για το λιγότερο ενεργοβόρο και το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς· αν και είναι γνωστό ότι η ισχύς που απαιτείται για την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων καταναλώνει αναγκαστικά περισσότερη ενέργεια, ο ηλεκτρισμός πυρηνικής προέλευσης που χρησιμοποιείται από το TGV είναι μία οικολογική τελειότητα της οποίας τα οφέλη δεν έχουν σταματήσει να απολαμβάνουν οι κάτοικοι του πλανήτη. Εδώ έχουμε το σύνηθες τέχνασμα που έρχεται να αντιπαραβάλει, μέσω της σύγκρισης, πραγματικότητες που, ωστόσο, είναι αντικειμενικά συνδεδεμένες και συμπληρωματικές: δεν υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ του αυτοκινητόδρομου, των σιδηροδρομικών γραμμών και του αεροπλάνου, αλλά μια ταυτόχρονη και συντονισμένη ανάπτυξη. Ο αυτοκινητόδρομος – που καταλαμβάνεται από τη μεταφορά εμπορευμάτων ή τις εξόδους από τα στρατόπεδα συγκέντρωσης στις περιόδους των διακοπών – και το αεροπλάνο – που είναι πιο γρήγορο στις μεσαίες αποστάσεις – καταδικάζουν το TGV να λειτουργεί ως προαστιακό υπερτρένο, ολοκληρώνοντας την προαστιοποίηση της επικράτειας, στην καλύτερη περίπτωση προς όφελος κάποιων αστικών κέντρων και στη

χειρότερη προς όφελος μόνο της περιοχής του Παρισιού, της οποίας ο ρυθμός ανάπτυξης, μεγαλύτερος από εκείνον της υπόλοιπης χώρας, δε θα παραλείψει να αυξηθεί από αυτό το νέο κεντρικό δίκτυο.

Στο όνομα της πάντοτε αναγκαίας ανάπτυξης – η οποία εξ' ορισμού δεν κατακτάται ποτέ αφού ο ανταγωνισμός, σε κάθε νέο επίπεδο κλιμάκωσης, θέτει υπό αμφισβήτηση την ισορροπία που διατηρήθηκε επώδυνα κατά το προηγούμενο στάδιο (απασχόληση κ.λπ.) – οι εργολάβοι αξιώνουν όλο και πιο βίαια να καλύψουν την επιφάνεια της γης με την κρούστα του μονομανούς παραληρήματός τους. Μιλούν για οικονομικά οφέλη ενώ το παράδειγμα του Creusot-Montchanin στη γραμμή TGV Παρίσι-Λυών, πλούσιου λόγω του μοναδικού νεοπροαστιακού χώρου στάθμευσης που διαθέτει, καταδεικνύει το αντίθετο. Παραμορφώνουν μακραίωνα τοπία σύμφωνα με τις βαλλιστικές επιταγές της ταχείας κυκλοφορίας, "επιδιορθώνουν" τις περιοχές μέσω της ανακατασκευής τους. Σαν να μην έφταναν αυτά, θέλουν να μας κάνουν όλους να πιστέψουμε στη γελοία φαντασίωση μιας Γαλλίας που θα αναλάβει – χάρη στο TGV – την οργάνωση των Ευρωπαϊκών μεταφορών, ώστε τα οικονομικά οφέλη, άφθονα όσο και απατηλά, να έρθουν να ομορφύνουν τη ζωή των Γάλλων κατοίκων.

Στην πραγματικότητα, οι λεγόμενες δημόσιες αρχές δεν έχουν πλέον το μονοπώλιο και τον έλεγχο των πρωτοβουλιών για ζητήματα που αφορούν σε συλλογικές παροχές. Ολο και περισσότερο σε συνεργασία με τη μαφία των Κατασκευών και των Δημόσιων Εργων, τους απομένει μονάχα να “πουλήσουν στην κοινή γνώμη”, σαν να ανταποκρίνονταν σε προϋπάρχουσες κοινωνικές ανάγκες, τα φαραωνικά έργα κάθε είδους που σχεδιάζονται από το λόμπι του τσιμέντου. Σε αυτή τη συμπαιγνία του “ιδιωτικού” και του “δημόσιου” αναπτύσσεται η αντιστροφή που μεταμορφώνει και διαστρεβλώνει τις κοινωνικές ανάγκες υποβάλλοντάς τις σε διαρκώς ανανεούμενα και επιβεβλημένα μέσα. Τα ισχυρά συμφέροντα του κατασκευαστικού κλάδου και της χωματουργίας – άρα, επίσης του τσιμέντου και των βαρέων φορτηγών – έχουν γίνει τέτοια οικονομικά τέρατα ώστε καθίσταται ολοένα πιο επείγον και επιτακτικό να προμηθεύουν με νέες δόσεις μεγαλομανίας τους ιθύνοντες που, από την πλευρά τους, επιθυμούν διακαώς να δοξαστούν μέσω κάποιας “αρχιτεκτονικής χειρονομίας” ή μέσω κάποιου τεχνολογικού επιτεύγματος. Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η επαγγελματική τεχνογνωσία των κατασκευαστικών εταιριών έχει εμπλουτιστεί σημαντικά τουλάχιστον σε έναν τομέα: στην τέχνη της πειθούς. Εχουν καταφέρει να καταστούν απαραίτητες για τους πολιτικούς ιθύνοντες, προσφέροντάς τους εγγυημένες υπηρεσίες με αληθινά ή πλαστά τιμολόγια.

Αυτή η ευτράπελη πτυχή της διακυβέρνησης των ανθρώπων και του αυταρχικού ελέγχου των δραστηριοτήτων τους θα μας έκανε να χαμογελάσουμε (βλέπουμε ακόμα και βουλευτές να αλληλοκατηγορούνται στο κοινοβούλιο ότι έχουν εξαγοράσει ψήφους υποσχόμενοι έργα για περιφερειακούς αυτοκινητόδρομους – βλ. Le Monde, 21 Ιούνη 1991) αν αυτή η κωμωδία της εξουσίας, όπου η σκοπιμότητα συναγωνίζεται με το άπληστο ψέμα, δε δημιουργούσε μια δραματικά μη αναστρέψιμη κατάσταση.

Αν αναφέρουμε εδώ μόνο την απειλή της καταστροφικής υπερθέρμανσης του πλανήτη εξαιτίας του φαινομένου του θερμοκηπίου στο οποίο συμβάλλουν σημαντικά οι ενεργειακές δαπάνες όλων των συγκοινωνιών και οι βιομηχανίες που τις κατασκευάζουν, όλοι οι επίσημοι ειδικοί – συμφωνώντας μεταξύ τους για μια φορά – υποστηρίζουν τη δραστική μεταβολή του τρόπου παραγωγής ως τη μόνη λύση για να ελπίζουμε σε μια σταθεροποίηση της κλιματικής αλλαγής γύρω στα μέσα του επόμενου αιώνα. Και δίπλα σ' αυτό, στο όνομα άλλων προσταγών (ιδιωτικά συμφέροντα της βιομηχανίας, εθνικά συμφέροντα των Κρατών, ιδιαίτερα συμφέροντα των πολιτικών για την προώθηση της καριέρας τους) υπάρχει, αντίθετα, μια αδιάκοπη αύξηση των ενεργειακών δαπανών που άλλοι ειδικοί "αρμόδιοι" σε διαφορετικά πεδία θεωρούν ως μοναδικό τους στόχο. Αφού οι εργολάβοι μάς μιλούν για το γενικό συμφέρον, είναι ευκαιρία να ξεφύγουμε από τη συζήτηση – ιδίως εκείνη των μεταφορικών αναγκών – που σχετίζεται με το δίκτυο της καταστροφικής παντοδυναμίας των ξεπερασμένων τοπικών αξιωματούχων, των κοντόφθαλμων ιδιωτικών συμφερόντων και των ρομποτοποιημένων τεχνοκρατών. Το μοναδικό γενικό συμφέρον που αξίζει να συζητηθεί στα τέλη αυτού του αιώνα είναι να επιδιωχθεί ο τερματισμός της λεηλασίας της ζωής και όχι η εξοικονόμηση μερικών δεκαλέπτων για κάποιον που περνάει την κοιλάδα του Ροδανού. Και η μοναδική αξιόλογη ανάπτυξη είναι η ποιοτική ανάπτυξη της ανθρώπινης ύπαρξης, η μόνη διέξοδος από αυτή τη ζοφερή οικονομική προϊστορία.

Ο κόκκος της άμμου

Υποστηρίζεται καμιά φορά ότι οι αντιδράσεις ενάντια στο TGV άργησαν να εμφανιστούν, ότι η Προβηγκία και η κοιλάδα του Ροδανού έχουν ήδη καταστραφεί από τους αυτοκινητόδρομους και την αστικοποίηση. Εκτός του ότι κάτι τέτοιο παραβλέπει τις διαμαρτυρίες μικρότερης έκτασης που εκδηλώθηκαν εκείνη την περίοδο ενάντια στους αυτοκινητόδρομους και στα εργοστάσια πυρηνικής ενέργειας, είναι φυσιολογικό ότι η αδυσώπητη προσθήκη έργων που διαιρούν το χώρο σε λειτουργικές περιοχές προκαλεί εν τέλει την αγωνία πως δε θα μπορεί πλέον κανείς να αναπνεύσει – ούτε καν να αναστενάξει. Η υποτίμηση των σημερινών διαμαρτυριών θα παρέβλεπε, πάνω απ' όλα, τη σημασία που μπορεί να έχει για όλους αυτή η προσπάθεια να μπει ένα τέλος στις χίμαιρες των εργολάβων. Κανένας δε γλιτώνει απ' την καταστροφή. Αν δεν είμαστε όλοι περίοικοι των γραμμών του TGV, είμαστε όλοι περίοικοι της οικονομίας.

Αυτοί που θέλουν τα πάντα στη ζωή να υπόκεινται στα υπολογιστικά τους κριτήρια, σε μονάδες μέτρησης Mtep [μονάδα μέτρησης της υπερβολής, που σημαίνει "εκατομμύρια ισοδύναμοι τόνοι πετρελαίου"] κ.λπ. δε διστάζουν να καταγγείλουν τα "ασήμαντα" συμφέροντα που βρίσκονται πίσω από τις αντιδράσεις στα σχέδιά τους. Ακόμα και αν υποκινούνταν από περιορισμένα συμφέροντα, οι αντιδράσεις αυτές θα είχαν τουλάχιστον το πλεονέκτημα, σε αυτούς τους ζοφερούς καιρούς, να υποχρεώσουν τους ισχυρούς να μειώσουν λίγο την περιφρόνησή τους για την πραγματική ζωή. Αλλά ούτως ή άλλως, από τι θα μπορούσαν οι άνθρωποι να ξεκινήσουν να μιλάνε ενάντια

στην αυθαιρεσία των έργων που ήρθαν ουρανοκατέβατα από τους τεχνοκράτες αν όχι από εκείνο που ξέρουν καλύτερα , εκείνο για το οποίο κατηγορούνται έντονα ως εγωιστές, δηλαδή το εύθραυστο περιβάλλον όπου ζουν; Οταν ο ψυχρός οικονομικός παραλογισμός διακηρύσσει ότι δεν υπάρχει μέλλον έξω από αυτόν, πώς εκείνοι που αρνούνται να τον ακολουθήσουν περαιτέρω δε θα το κάνουν πρώτα απ' όλα στο όνομα εκείνου του απειλούμενου παρελθόντος που απολάμβαναν κάποτε; Υπερασπιζόμενοι τις προηγούμενες συνθήκες διαβίωσής τους – κάποιες φορές ακόμα και τις λιγότερο ένδοξες –, υπερασπιζόμενοι αυτό που ξέρουν ενάντια σε αυτό που φοβούνται ότι αποτελεί μια εν εξελίξει καταστροφή, οι θιγόμενοι πληθυσμοί υπερασπίζονται σε κάθε περίπτωση καλύτερα το γενικό συμφέρον από τους επιστήμονες, τους ειδικούς και τους αξιωματούχους που, καθένας στον τομέα του, καταγράφουν την καταστροφή χωρίς να μπορούν ή να θέλουν να βάλουν τέλος σε αυτή.

Απέναντι σε αυτό το συνονθύλευμα των συμβιβαστικών γενικοτήτων και των υποκριτικών θρήνων, μόνο οι πρακτικές αντιδράσεις μπορούν, με την επιμονή τους, να αρχίσουν να συνδέουν τις διαφορετικές στερήσεις που πλήττουν το ζων και να δημιουργήσουν το πεδίο όπου η ανησυχία για το μέλλον παύει να αποτελεί μια δυστυχισμένη παθητική συνείδηση και μετατρέπεται σε επανοικειοποίηση του παρόντος. Αλλοι τοπικοί αγώνες – ενάντια στα φράγματα στο Λίγηρα, ενάντια στους χώρους απόθεσης πυρηνικών αποβλήτων, τα βιομηχανικά λύματα ή τα λατομεία – έχουν ήδη δώσει παραδείγματα και έχουν συμβάλλει στη βελτίωση της γενικής ατμόσφαιρας. Τα ισχυρά ένστικτα που βρίσκονται στη ρίζα των κινημάτων αντίστασης απέναντι στις οχλήσεις είναι τα καλύτερα όπλα για να διευρυνθούν οι αρνήσεις τους και να βρουν υποστήριξη προσπερνώντας τη δημοσιότητα των μίντια, που αναπόφευκτα τα παρουσιάζουν κάτω από την πιο φτωχή σκοπιά και θέλουν να γνωρίζουν μόνο ιδιοκτήτες, οινοπαραγωγούς και θιγόμενους κατοίκους αλλά όχι την ολοένα διογκούμενη αίσθηση ότι αυτός ο κόσμος δεν ξέρει πια παρά μόνο να προτείνει την επιδείνωση αυτού που υπάρχει. Αυτό που διαισθάνεται ο καθένας πρέπει να ειπωθεί. Δεν έχει νόημα να επιστρέψει κανείς στις προτεινόμενες διαπραγματεύσεις με την ελπίδα να πετύχει μια ανάπαυλα: καμία θυσία δε θα μπορέσει να εγγυηθεί μια ανακωχή, αντιθέτως θα ενθαρρύνει τους υποστηρικτές της καταστροφής. Από την άλλη πλευρά, η αντίσταση στο TGV για όλους τους λόγους του κόσμου σημαίνει το σαμποτάζ αυτού του έργου και όλων εκείνων που το συνοδεύουν ή θα το ακολουθήσουν αναπόφευκτα.

Ως εκ τούτου, είναι ιδιαίτερα ντροπιαστικό ότι κάποιοι οικολόγοι – όπως η Ομοσπονδία Ροδανού-Αλπεων για την Προστασία της Φύσης ή ο René Dumont – τολμούν να ισχυρίζονται πως τα TGV θα μας σώσουν από τους αυτοκινητόδρομους, αφού ο καθένας είχε την ευκαιρία να διαπιστώσει κατά την τελευταία δεκαετία ότι, παράλληλα με τη λειτουργία του TGV Παρίσι-Λυών, η εναέρια και οδική κυκλοφορία αυξάνονταν αστραμάτητα. Μακριά από το να οδηγήσει στη δημιουργία νέων αυτοκινητόδρομων (που επίσης απορρίπτονται από κάποιους άλλους στη Νοτιοανατολική Γαλλία) ή στο διπλασιασμό των λωρίδων κυκλοφορίας στον αυτοκινητόδρομο του Ηλίου, η επιτυχία

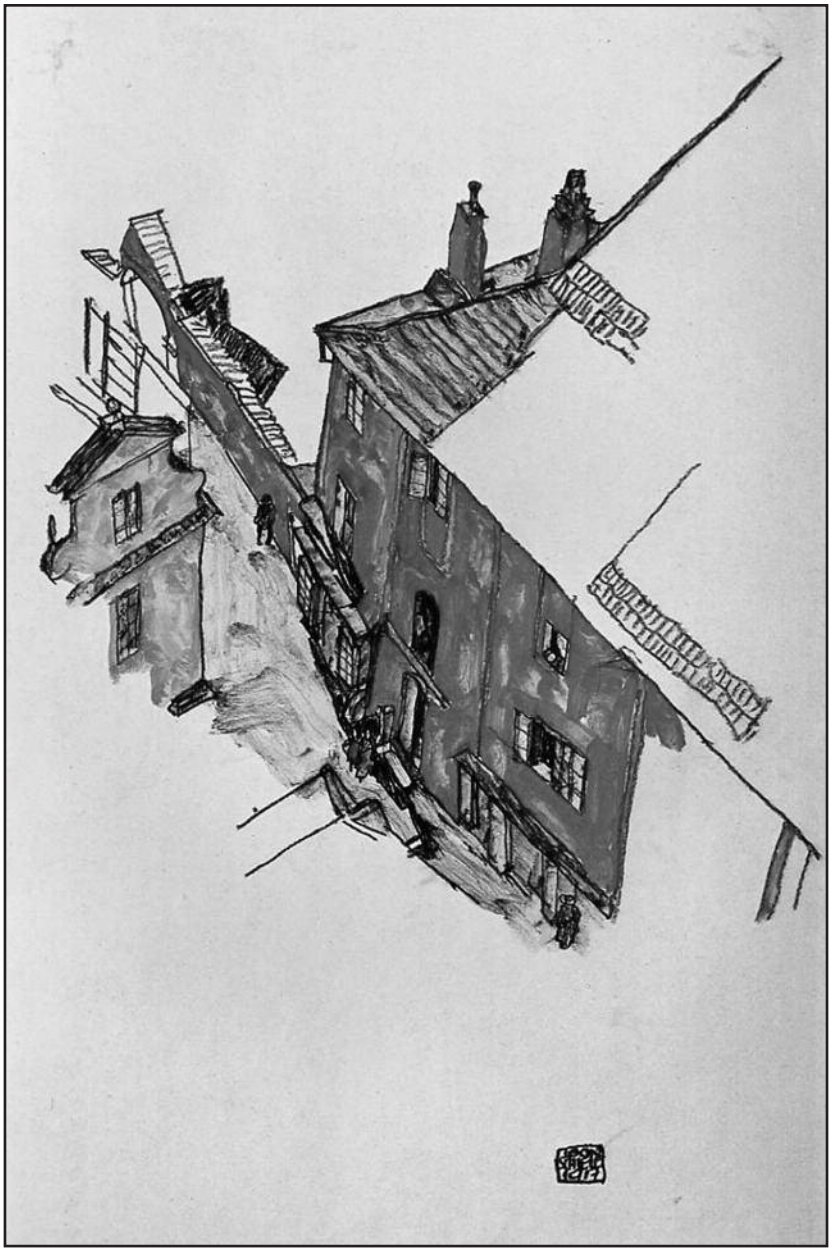
της αντίστασης στο TGV θα άνοιγε ένα ρήγμα στην εξαναγκαστική συναίνεση που έχει ολοένα λιγότερο νόημα για τον καθένα. Το ύπουλο ερώτημα «Γιατί να αρνηθείτε αυτή την όχληση ενώ έχετε δεχτεί και νομιμοποιήσει τόσες άλλες;» θα απαντηθεί οριστικά όταν ακολουθήσουν πολλές άλλες αρνήσεις. Είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς ότι το σημερινό κύμα των αναπλάσεων κάθε είδους δε θα προκαλέσει αντιδράσεις αποφασισμένες να βάλουν ένα τέλος σε αυτή την οργανωμένη τρέλα, εκτός κι αν το συντριπτικό τους βάρος καταλήξει να αποπροσανατολίσει και να λοβοτομήσει στα μουλωχτά τους πληθυσμούς.

Ας κρίνουμε από το δυναμισμό "χωρίς προκαταλήψεις" που αναμένεται στις μέρες μας από τα στελέχη και τους τεχνικούς της παραγωγής οχλήσεων, με κάποια Nicole Le Hir – κορυφαίο στέλεχος προσλήψεων για έναν άλλο κλάδο αιχμής, τη βιομηχανία τροφίμων – να δηλώνει: «Δεν πρέπει να σκέφτεσαι πολύ σήμερα – πρέπει να βιάζεσαι» (Ouest-France, 18 Απρίλη 1991). Μπορούμε επίσης να σταθούμε στην ανακάλυψη του Pierre Verbrugghe, Αστυνομικού Νομάρχη στο Παρίσι, σχετικά με την επιχείρηση μετάλλαξης των ανθρωποειδών υπό την αιγίδα του: «Ο κάτοικος του Παρισιού σήμερα δεν έχει δύο πόδια αλλά τέσσερις ρόδες» (Le Monde, 27 Απρίλη 1990). Η ακόμα να αξιολογήσουμε την ωμή τυφλότητα ενός τοπικού εργολάβου, του αντιπροέδρου της περιφέρειας Poitou-Charentes που, για να δικαιολογήσει το σχέδιο κατασκευής του αυτοκινητόδρομου Nantes-Niort εν μέσω της ελώδους περιοχής του Poitou, είπε: «Ανάμεσα στα βατράχια και στους ανθρώπους, διαλέγω τους ανθρώπους» (αλλά τι είδους ανθρώπους;).

Αυτές οι δηλώσεις δεν αποτελούν εξαίρεση, μαρτυρούν την ενεργή βούληση να επιβληθεί παντού το αμετάκλητο. Αυτό το απελπισμένο πείσμα των ιθυνόντων να συνεχίσουν με κάθε κόστος την επιδείνωση της κατάστασης αποδεικνύει ότι δε γνωρίζουν πλέον τίποτα άλλο: Χάνουν τώρα τον έλεγχο αυτού που έθεσαν σε κίνηση εξαλείφοντας τους προηγούμενους τρόπους ζωής και καταστέλλοντας τις χειραφετητικές απόπειρες του αιώνα, καθώς δε διαθέτουν άλλα μέσα εκτός από εκείνα που παράγουν αυτή την καταστροφή. Η στενότητα του πρακτικού πνεύματός τους καθρεφτίζεται στη σκανδαλώδη στενότητα της αντίληψής τους για τη ζωή: Ενα από τα πρώτα μέτρα για τη δημόσια υγεία είναι η αναγκαιότητα να καταπολεμηθεί αυτή η στενότητα, με όποιο προσωπείο και αν εμφανίζεται. Εναπόκειται στους αντιστεκόμενους να εισβάλουν χωρίς αμηχανία ή δισταγμό στο έρημο πεδίο της σκέψης, προκειμένου να οικοδομήσουν εκεί τα επιχειρήματά τους και να βρουν τους οικουμενικούς λόγους της άρνησής τους: εκείνους που θα μπορέσουν να υπηρετήσουν την εξάπλωσή της.

Συμμαχία για την αντίσταση σε όλες τις οχλήσεις
Ιούλιος 1991

(Πίνακας: Εγκον Σίλε, Δρόμος στο Κρούμαου (1917) - Ποίημα: Ρεϊμόν Κενώ, Στον χώρο)



Θα’ λεγε κανείς πως κάτι τρέχει
Στην πραγματικότητα δεν τρέχει τίποτα
Ενα λεωφορείο λιώνει έναν σκύλο
Οι χασομέρηδες χαλαρώνουν
Πάει για βροχή
Κοίτα να δεις φίλε μου

Πόλεις - Εμπορεύματα: οι επωνυμίες καταλαμβάνουν το χώρο

Επωνυμία (Brand): Ονομα, φράση, σχέδιο, σύμβολο ή ο συνδυασμός τους που επιλέγεται από μια επιχείρηση, προκειμένου το προϊόν να διακρίνεται από τα ανταγωνιστικά προϊόντα.

Εισαγωγικά

Στην πρωταρχική φάση της καπιταλιστικής συσσώρευσης μέχρι τον 18ο αιώνα, το προλεταριάτο των βιομηχανικών πόλεων αντιμετωπίζεται μονοσήμαντα από την κυρίαρχη αστική τάξη ως ένα απόθεμα εργατικής δύναμης που καλείται απλώς να δουλέψει στα νεόδμητα εργοστάσια κάτω από συνθήκες άγριας εκμετάλλευσης. Αντίθετα, η "Δεύτερη Βιομηχανική Επανάσταση" που χρονολογείται στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα δημιουργεί ένα πρόσθετο σύνολο υποχρεώσεων για το πλήθος των εκμεταλλευόμενων εργατών. Η ραγδαία τεχνολογική ανάπτυξη, η επικράτηση των Τεϊλορικών αρχών "επιστημονικής διοίκησης" και η εφαρμογή της Φορντικής αλυσίδας συναρμολόγησης σε πολλούς βιομηχανικούς κλάδους οδηγούν σε μια εντυπωσιακή αύξηση της παραγωγικότητας και μειώνουν δραματικά το κόστος παραγωγής των εμπορευμάτων. Εξω από τους χώρους παραγωγής, ο περιφρονημένος εργάτης μεταμορφώνεται σε αξιοσέβαστο καταναλωτή ο οποίος πρέπει να απορροφήσει την αφθονία των καινούριων, φτηνών εμπορευμάτων που κατακλύζουν τις αγορές. Καθώς το μοντέλο της μαζικής παραγωγής και κατανάλωσης εδραιώνεται στον αναπτυγμένο καπιταλιστικό κόσμο, το εμπόρευμα οικειοποιείται όχι μόνο το χρόνο εργασίας αλλά και τον "ελεύθερο χρόνο" των ατόμων, φτάνοντας έτσι στην ολοκληρωτική κατοχή της κοινωνικής ζωής.

Στην αναδυόμενη καταναλωτική κοινωνία, το μάρκετινγκ αναλαμβάνει από νωρίς το ρόλο να αυξήσει τη ζήτηση και τις πωλήσεις των προϊόντων εφαρμόζοντας ένα σύνολο στρατηγικών με σκοπό την προώθησή τους στην αγορά. Η παροχή πληρο-

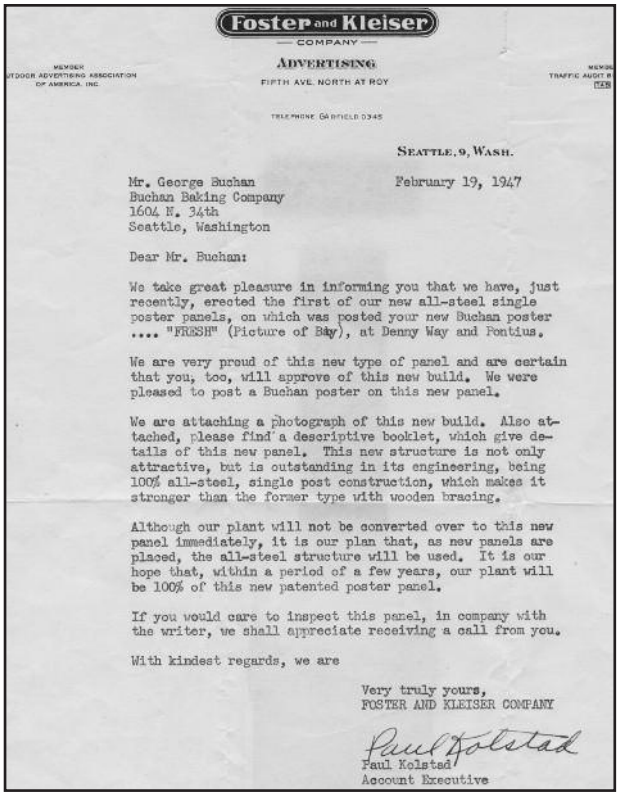
φόρησης που αφορά στις επωνυμίες των εμπορευμάτων υλοποιείται κυρίως μέσω των διαφημιστικών τεχνικών. Η αρχική λειτουργία της διαφήμισης είναι η απλή περιγραφή των ιδιοτήτων ενός προϊόντος και των (αληθινών ή μη) οφελών που προκύπτουν από τη χρήση του. Ηδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1920, ωστόσο, η διαφήμιση αρχίζει να αξιοποιεί μια πληθώρα καλλιτεχνικών ρευμάτων (όπως ο Φουτουρισμός ή, αργότερα, ο σουρεαλισμός) με σκοπό να προσδώσει μια σημειωτική (συμβολική) λειτουργία στα προωθούμενα εμπορεύματα. Στις επόμενες δεκαετίες, τα διαφημιζόμενα προϊόντα μετατρέπονται σε σύμβολα ή αναπαραστάσεις αφηρημένων ιδεών και αξιών τις οποίες οικειοποιούνται οι καταναλωτές μέσω της αγοράς και χρήσης αυτών των προϊόντων (π.χ. η αποσταγμένη βότκα Smirnoff συμβολίζει την αξία της καθαρότητας, τα παπούτσια Nike συμβολίζουν την αξία της άθλησης κ.λπ.). Καθώς ο ενδοκαπιταλιστικός ανταγωνισμός οξύνεται και η αδιάκοπη τεχνολογική ανάπτυξη μειώνει δραματικά τον κύκλο ζωής των παραγόμενων εμπορευμάτων, οι επωνυμίες αποκτούν αναβαθμισμένη σημασία διότι συμβάλλουν στην εδραίωση μιας μακροχρόνιας, "συναισθηματικής" σχέσης ανάμεσα στον καταναλωτή και στο διαφημιζόμενο προϊόν.

Διαφημιστική αφίσα των τσιγάρων "Newsboy Cigars" (Ντιτρόιτ 1894)

Η πρόοδος του "σημειοκαπιταλισμού" έχει φτάσει σήμερα σε τέτοιο σημείο ώστε οι διαφημιζόμενες επωνυμίες δεν ενσαρκώνουν απλώς τον κόσμο των κυρίαρχων ιδεών αλλά αναλαμβάνουν να μετασχηματίσουν ριζικά το ίδιο το εξωτερικό περιβάλλον της καθημερινής ζωής. Κάτω από αυτό το πρίσμα, το συγκεκριμένο κείμενο δε σκοπεύει να αναλύσει τις επιπτώσεις της επωνυμιοποίησης στο σύνολο των κοινωνικών δραστηριοτήτων (τέχνες, αθλητισμός, επικοινωνία, ψυχαγωγία κ.λπ.). Εστιάζει, αντίθετα, την προσοχή του στην εισβολή των επωνυμιών στο χώρο, εκεί δηλαδή όπου εδαφικοποιούνται οι ανθρώπινες κοινότητες, και συγκεκριμένα στο δημόσιο πεδίο των πόλεων.

Billboards: οι επωνυμίες στους δρόμους

Ηδη από τις αρχές του 20ου αιώνα, σε αρκετές πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής εμφανίζονται τα πρώτα μεγάλου μεγέθους διαφημιστικά πλαίσια (billboards) που τοποθετούνται εκατέρωθεν των οδικών και σιδηροδρομικών αρτηριών. Η ιδέα των τεράστιων μεταλλικών πλαισίων, που πακτώνονται στο έδαφος και έχουν τη δυνατότητα να φιλοξενήσουν αντίστοιχου μεγέθους διαφημιστικές αφίσες, παρουσιάζε-



Foster and Kleiser
COMPANY
ADVERTISING
FIFTH AVE. NORTH AT ROY
SEATTLE, 9, WASH.

Mr. George Buchan
Buchan Baking Company
1604 N. 34th
Seattle, Washington

February 19, 1947

Dear Mr. Buchan:

We take great pleasure in informing you that we have, just recently, erected the first of our new all-steel single poster panels, on which was posted your new Buchan poster .... "FRESH" (Picture of Baby), at Denny Way and Pontius.

We are very proud of this new type of panel and are certain that you, too, will approve of this new build. We were pleased to post a Buchan poster on this new panel.

We are attaching a photograph of this new build. Also attached, please find a descriptive booklet, which give details of this new panel. This new structure is not only attractive, but is outstanding in its engineering, being 100% all-steel, single post construction, which makes it stronger than the former type with wooden bracing.

Although our plant will not be converted over to this new panel immediately, it is our plan that, as new panels are placed, the all-steel structure will be used. It is our hope that, within a period of a few years, our plant will be 100% of this new patented poster panel.

If you would care to inspect this panel, in company with the writer, we shall appreciate receiving a call from you.

With kindest regards, we are

Very truly yours,
FOSTER AND KLEISER COMPANY

Paul Kolstad
Account Executive

"Αγαπητέ Κύριε Buchan, έχουμε τη χαρά να σας ενημερώνουμε ότι μόλις ολοκληρώσαμε την ανέγερση του πρώτου από τα νέα πλήρως ατσάλινα πάνελ αφισών, πάνω στο οποίο αναρτήθηκε η καινούργια αφίσα Buchan... "Fresh" (φωτογραφία μωρού) στη διασταύρωση των οδών Denny και Pontius. [...]"

Γράμμα της διαφημιστικής εταιρίας Foster And Kleiser προς τον ιδιοκτήτη της Buchan Baking Company (Σιάτλ, 19 Φλεβάρη 1947)

ται για πρώτη φορά το 1889 στη Διεθνή Εκθεση στο Παρίσι και – λίγα χρόνια αργότερα – στο Σικάγο. Ωστόσο, η εδραίωση των billboards στους δρόμους των πόλεων και στις εθνικές οδούς γίνεται περίπου είκοσι χρόνια αργότερα, όταν λαμβάνει χώρα η μαζική παραγωγή αυτοκινήτων που γίνονται για πρώτη φορά προσιτά στο μεγαλύτερο μέρος της κοινωνίας.

Στη μαζική εισαγωγή του αυτοκινήτου στην ζωή ενός μεγάλου μέρους των πληθυσμών, οι εταιρίες βλέπουν ένα φρέσκο – και πολλά υποσχόμενο – πεδίο διαφήμισης των προϊόντων που παράγουν. Μέχρι εκείνη τη στιγμή και με δεδομένο το ότι η τηλεόραση αποκτά ευρύ κοινό αρκετά χρόνια αργότερα, ο αριθμός των αποδεκτών μιας διαφήμισης ήταν άμεσα εξαρτημένος από την ποσότητα χρημάτων και εργασίας που ήταν διατεθειμένη να καταβάλει η κάθε εταιρία. Πλέον, με τη χρήση των μεγάλων υπαίθριων διαφημιστικών πλαισίων, οι διαφημίσεις δεν ψάχνουν τους αποδέκτες τους αλλά τους συναντούν (και μάλιστα με μαζικούς όρους) μέσα στην υπάρχουσα ροή των πόλεων.

Πρόκειται για μια – επιτυχημένη αν κρίνουμε εκ του αποτελέσματος – απόπειρα των εταιριών να επεκτείνουν τα εμπορεύματά τους από τα εργοστάσια παραγωγής και τα καταστήματα στη σφαίρα της δημόσιας εμπειρίας, συνδέοντάς τα με την περισσότερο διαδεδομένη ανθρώπινη δραστηριότητα

(αυτή της κίνησης μέσα στην πόλη) σε τέτοιο βαθμό ώστε στο τέλος να την επικαθορίσουν και να την επαναπροσδιορίσουν. Στις πόλεις, πλέον, παύουν να ζουν και να κινούνται μόνο άνθρωποι. Οι επωνυμίες – και ως εκ τούτου τα ίδια τα προϊόντα – αποκτούν τη δική τους θέση μέσα στην καθημερινότητα των πόλεων. Οχι μόνο υπάρχουν, αλλά υπάρχουν για να συνδιαλέγονται με την ανθρώπινη δημόσια δραστηριότητα καθορίζοντάς την, γεννώντας και ικανοποιώντας ανάγκες, δίνοντας λύσεις και "μιλώντας" για ζητήματα που δεν αφορούν μόνο στο στενό πλαίσιο του σκοπού τους αλλά στο σύνολο της ζωής. Είναι η αρχή μιας διαδικασίας κατά την οποία οι πόλεις μετατρέπονται σε τόπους επωνυμιών και οι άνθρωποι γίνονται οι ίδιοι εμπορεύματα και μέρος μιας εν εξελίξει διαφημιστικής καμπάνιας που όχι μόνο τους εμπεριέχει αλλά τους προϋποθέτει.

"Δραπέτευσε από το πλήθος"
(Ντένβερ, Μάης 1972)

Από τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα μέχρι σήμερα, τα billboards έχουν εξαπλωθεί στο σύνολο των αστικών πόλεων του πλανήτη με τη μορφή τους να εξελίσσεται μέσα στο πέρασμα των χρόνων. Οι μεγάλες και εκθαμβωτικές επωνυμίες – συνοδευόμενες συνήθως από ένα επικοινωνιακό και, μικρό σε έκταση, σύνθημα – δεσπόζουν στις ταράτσες των πολυκατοικιών, σε ολόκληρες προσόψεις κτιρίων, σε κεντρικές οδικές αρτηρίες και κόμβους, σε στάσεις λεωφορείων, σε σταθμούς ΜΕΤΡΟ, στις εισόδους των λιμανιών, στις διαδρομές των τραίνων. Πλέον, τα billboards δεν φιλοξενούν μονάχα τυπωμένες αφίσες αλλά "ζωντανούς πίνακες" με φωτάκια, νέον και εναλλασσόμενες εικόνες. Και φυσικά, είναι ακόμη μεγαλύτερα σε μέγεθος: χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Coca Cola, της οποίας τα billboards εντός των πόλεων αγγίζουν μέχρι και τα 62 μέτρα μήκος και τα 13 μέτρα ύψος αναγράφοντας απλώς…

«www.coca-cola.com.au, Australia's Hottest Music Hub - Enjoy Coca Cola» (Kings Cross, Sydney).

Διαφημιστικό billboard της Coca-Cola, μήκους 62 μέτρων
(Σίδνεϊ)

Μπορεί κανείς να αναλογιστεί πόσοι άνθρωποι χωράνε σε 806 τετραγωνικά μέτρα μιας πόλης… τόσα όσα αυτά που καταλαμβάνει η συγκεκριμένη διαφημιστική πινακίδα.

Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται μια ακόμη μετεξέλιξη των υπαίθριων διαφημίσεων που δεν αφορά σε μια στείρα επιθετική επέκταση ενός προϊόντος αλλά στην σύνδεσή του με την ζωή και την καθημερινότητα της πόλης. Αυτό επιτυγχάνεται είτε μέσω προσαρμογής μιας διαφημιστικής καμπάνιας στις ιδιαιτερότητες (κοινωνικές, πολιτιστικές κ.λπ.) της εκάστοτε πόλης, είτε μέσω της "κοινωνικής πολιτικής" των εταιριών. Για παράδειγμα, την περίοδο των Χριστουγέννων του 1997 η εταιρία Yves Saint Loran ανέλαβε τη φωταγώγηση και τον στολισμό της Regent Street του Λονδίνου, ενός από τους μεγαλύτερους εμπορικούς δρόμους της πόλης, εξαιτίας της ανικανότητας των αρμόδιων φορέων να συγκεντρώσουν το κατάλληλο χρηματικό ποσό. Το "αντάλλαγμα" για αυτή τη γενναιόδωρη κίνηση της YSL ήταν να γεμίσει ολόκληρο το δρόμο με φωτεινά billboards ύψους 5.5 μέτρων με το λογότυπό της.

Ενάντια στην εγκατάσταση των billboards εντός των πόλεων αλλά και εκατέρωθεν των εθνικών οδών έχουν ταχθεί, κατά καιρούς, αρκετές οργανώσεις αλλά και θεσμικές πρωτοβουλίες. Ολες, ωστόσο, πέραν κάποιων αντιθεσμικών κινημάτων πόλεων*, έθεταν το ζήτημα των οδικών ατυχημάτων (λόγω απόσπασης της προσοχής των οδηγών από τα διαφημιστικά μηνύματα) ή του περιεχομένου της διαφήμισης (κάπνισμα, αλκοόλ, φωτογραφίες γυμνών ή ημίγυμνων ανθρώπων). Ελάχιστες – πλην όμως σημαντικές – είναι οι εξαιρέσεις ομάδων, συλλογικοτήτων ή κινημάτων που θίγουν το ζήτημα όπως αναφέρθηκε παραπάνω και καταστρέφουν ή σαμποτάρουν τους θρόνους των επωνυμιών πάνω στις πόλεις.

** Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 η Οικολογική Κίνηση Βόλου έκοψε με τσεκούρια τις ξύλινες βάσεις γιγαντοταμπέλας γιατί έκρυβε το λόφο της Γκορίτσας από ένα καίριο σημείο της πόλης του Βόλου.*

Κατασκευάζοντας τις "νέες πλατείες"...

Εχουμε αναφερθεί ξανά στην απαξίωση της Εξουσίας προς τον Δημόσιο Χώρο. Κάνοντας κανείς μια βόλτα στην πλειονότητα των πλατειών ή των πάρκων που βρίσκονται εντός των πόλεων θα επαληθεύσει το γεγονός ότι οι δημόσιοι χώροι σκόπιμα αφήνονται στην εγκατάλειψη και εμποτίζονται από το φόβο της μη-ασφάλειας ώστε να απαξιωθούν στην κοινωνική συνείδηση και, τελικά, να ερημοποιηθούν.

Συμπληρωματικά σε αυτή την κίνηση, το Κεφάλαιο επιχειρεί να επανορίσει την έννοια της δημόσιας εμπειρίας κατασκευάζοντας έναν "νέο δημόσιο χώρο" πλήρως ιδιωτικοποιημένο. Στον αντίποδα της, επιτηδευμένης από την Κυριαρχία, ερήμωσης των πλατειών, ο Καπιταλισμός δημιουργεί τους δικούς του "ιδανικούς τόπους" για συνάντηση και συνάθροιση των ανθρώπινων κοινοτήτων.

Οι "νέες πλατείες"

Οι "νέες πλατείες" βρίσκονται στο κέντρο μεγάλων καταστημάτων, εμπορικών κέντρων, ιδιωτικών πολυχώρων και, όπως είναι φυσικό, προστάζουν συγκεκριμένα κανονιστικά πλαίσια για το "πώς" θα υπάρχει και θα κινείται κάποιος εντός τους. Στις "νέες πλατείες" των πόλεων είναι αδιανόητο να παίξεις, να φωνάξεις, να πραγματοποιήσεις μια πολιτική συγκέντρωση ή να ορίσεις τον τρόπο με τον οποίο θα υπάρξεις. Στις πλατείες των εμπορικών κέντρων θα συναντηθείς όχι μόνο με άλλους ανθρώπους αλλά με τα προϊόντα και τις επωνυμίες τους που βρίσκονται προσεκτικά τοποθετημένες παντού τριγύρω. Η συνάντηση, έτσι, παύει να γίνεται ανάμεσα στους ανθρώπους και καταλήγει να γίνεται ανάμεσα στον άνθρωπο και στο προϊόν, ανάμεσα στο βλέμμα και την λαμπερή επωνυμία, ανάμεσα στην επίπλαστη βούληση και τα εκπτωτικά καρτελάκια.

Η επιβεβαίωση των παραπάνω έρχεται από τον πρώην αντιπρόεδρο marketing των αμερικανικών Virgin Megastores Χρ. Γκαρκίνο όταν, επ' αφορμή των εγκαινίων του πολυκαταστήματος έκτασης 3.700 τ.μ. στο Βανκούβερ το 1996, δήλωνε:
«Ουσιαστικά, θέλουμε οι άνθρωποι να χρησιμοποιούν το κατάστημα σαν ένα χώρο συνάντησης. Ενα χώρο όπου θα μπορούν να πάρουν τη "δόση" της ποπ κουλτούρας που επιθυμούν και να ξαποστάσουν για λίγο. Δεν πρόκειται μονάχα για ένα χώρο αγορών, αλλά και για ένα χώρο ζωής.»

Athens Metro Mall

McArthurGlen (Εκπτωτικό χωριό)

Athenian Capitol

Στην Ελλάδα, είναι εκατοντάδες τα παραδείγματα πολυκαταστημάτων που φιλοδοξούν – και έχουν καταφέρει – να υποκαταστήσουν τον Δημόσιο χώρο προσφέροντας μια ψευδαίσθηση της δημόσιας σφαίρας μέσα στον ιδιωτικό τους χώρο. Το "The Mall Athens" στο Μαρούσι, το "Εκπτωτικό Χωριό" (McArthur Glenn Athens) στα Σπάτα, το "Athens Heart Mall" στην Περαιώς, τα "ΙΚΕΑ" σε διάφορες πόλεις, το "River West" στο Αιγάλεω, τα "Attica" σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη είναι ελάχιστα από τα παραδείγματα εμπορικών κέντρων που φιλοδοξούν να αποτελέσουν τα νέα σημεία συνάντησης εντός των πόλεων φιλοξενώντας, εκτός των εμπορικών επωνυμιών, πολλές ακόμη δραστηριότητες (φαγητό, ποτό, θεατρικές παραστάσεις, φιλανθρωπικά bazaar, συναυλίες κ.λπ.).

RiverWest

...και καταστρέφοντας τις παλιές

Στα δύο προηγούμενα τεύχη γράψαμε για τον τρόπο με τον οποίο αξιοποιεί το Κεφάλαιο τον απονεκρωμένο και απαξιωμένο Δημόσιο χώρο, εστιάζοντας κυρίως στην εισβολή των τραπεζοκαθισμάτων των μαγαζιών σε πλατείες, πεζόδρομους και πάρκα.

Υπάρχει, ωστόσο, και μια ακόμη διάσταση: στον Καπιταλισμό ο Δημόσιος χώρος παραμένει επιτηδευμένα σκοτεινός, απλησίαστος, επικίνδυνος και απειλητικός μέχρι τη στιγμή που κάποια επωνυμία θα τον "φωτίσει". Μέσα στη διαμεσολαβημένη, από τους μηχανισμούς του Εμπορεύματος και του Θεάματος, κοινωνική πραγματικότητα οι πλατείες αποκτούν νόημα ύπαρξης μέσω των εμπορευματικών σχέσεων που εγκαθίστανται σε αυτές.

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου δημόσιοι χώροι εκχωρούνται σε εταιρίες οι οποίες θα τους εκμεταλλευτούν για ένα ορισμένο διάστημα. Χώροι μέσα στην πόλη

οι οποίοι, μέχρι πρότινος, παρέμεναν έρημοι μετατρέπονται, εν μία νυκτί, σε εμπορευματικούς κόμβους προϊόντων και ανθρώπων.

Οι χώροι αυτοί χάνουν τον δημόσιο χαρακτήρα τους προκειμένου να "φορέσουν" τα χαρακτηριστικά της εταιρίας στην οποία έχουν εκχωρηθεί, ούτως ώστε να καλύψουν τις διαφημιστικές και εμπορευματικές ανάγκες της. Τελικά, μέσα από αυτή τη διαδικασία, οι εταιρίες δεν επωνυμιοποιούν μονάχα τους δημόσιους χώρους αλλά και τους ανθρώπους που κινούνται σε αυτούς. Εν ολίγοις, στις εταιρίες αυτές εκχωρούνται, εκτός της πλατείας μιας πόλης, οι άνθρωποι που κατοικούν σε αυτή.

Επωνυμιοποιημένες πόλεις

Αν η εμφάνιση και εδραίωση των billboards αποτέλεσε την αρχή για την επωνυμιοποίηση των πόλεων, η ιδέα για πλήρως "ιδιωτικοποιημένες" πόλεις ή περιοχές, συνώνυμες των λογότυπων των προϊόντων που παράγουν ή φιλοξενούν, είναι η επιτομή αυτής της διαδικασίας.

Παρακάτω αναφέρονται μερικά παραδείγματα τέτοιων πόλεων, αρκετά από τα οποία καταγράφονται στο βιβλίο No Logo της Naomi Klein.

Οπως είναι ήδη γνωστό, το 1931 η Coca Cola προχώρησε σε μια διαφημιστική καμπάνια που, μαζί με το προϊόν της, λάνσαρε τη σημερινή μορφή του Αϊ-Βασίλη συνδέοντας το όνομά της με μια από τις πιο εμπορικές φιγούρες στην ιστορία της διαφήμισης. Ο Santa Claus της Coca Cola απέκτησε, εκτός των άλλων, και δικό του χωριό! Το Ροβανιέμι, η πρωτεύουσα της Λαπωνίας με έκταση 8.016 τ. χλμ. και πληθυσμό 61.000 κατοίκων, είναι μια πόλη που κινείται -365 ημέρες τον χρόνο- στους ρυθμούς του προϊόντος "Santa Claus".

Το 1996, η εταιρία Levi Strauss προχώρησε στην αγορά των προσόψεων όλων των κτιρίων της Queen Street του Καναδά, τις οποίες μετέτρεψε σε διαφημιστικές πινακίδες της σειράς τζιν Silver Tab, έβαψε όλη την άσφαλτο ασημένια και εγκατέστησε σε διάφορα σημεία του δρόμου τρισδιάστατα εκθέματα και φωτισμούς. Ο δημόσιος χώρος της Queen Street έγινε, για έναν χρόνο, συνώνυμος των τζιν της Levi's μέσα από μια καμπάνια που ονομάστηκε "The Queen Street Take Over" ("Η κατάληψη της Queen Street").

Το Cashmere της Ουάσινγκτον είναι μια πόλη 3.055 κατοίκων που, από το 1918, φιλοξενεί το εργοστάσιο που παράγει τις καραμέλες Aplets and Cotlets της εταιρίας Liberty Orchard και στο οποίο εργάζεται ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού της περιοχής. Το 1997, η Liberty Orchard απειλεί ότι θα εγκαταλείψει την πόλη αν αυτή δε μετατραπεί σε μια τρισδιάστατη διαφήμιση των Aplets and Cotlets. Η εταιρία απαιτεί το εξής: *«Ολα τα οδικά σήματα και η επίσημη αλληλογραφία της πόλης να γράφουν "Κάσμερ, η πόλη των Aplets and Cotlets". Η μία από τις δύο κύριες οδικές αρτηρίες να*

αλλάξει το όνομά της σε Λεωφόρο Cotlets και η άλλη σε Λεωφόρο Aplets. Ο δήμαρχος και το δημοτικό συμβούλιο να πουλήσουν τη δημαρχία στην εταιρία, να κατασκευάσουν νέους χώρους στάθμευσης και να καταφύγουν στην ομολογιακή αγορά για να αρχίσουν τουριστική καμπάνια για λογαριασμό των γραφείων που διαθέτει σε ολόκληρο τον κόσμο μια εταιρία που διακηρύττει ότι η ιστορία της είναι "με λίγα λόγια, η Αμερική"» (Wall Street Journal, 06/10/1997).

Η περίπτωση της Silicon Valley (Κοιλάδα του Πυριτίου) που βρίσκεται 50 μίλια νότια του San Francisco είναι εξίσου χαρακτηριστική. Η Silicon Valley βρίσκεται μεταξύ των πόλεων του San Francisco και του San Jose και ο πληθυσμός της ανέρχεται στα 4 εκατομμύρια. Η Silicon Valley είναι μια περιοχή που έχει συνδεθεί, ίσως όσο καμιά άλλη στον πλανήτη, όχι μόνο με μια επωνυμία αλλά με το σύνολο των μεγαλύτερων επωνυμιών της ψηφιακής τεχνολογίας. Πρόκειται για μια κοιλάδα-θεματικό πάρκο των καπιταλιστικών κολοσσών στην αγορά των νέων τεχνολογιών. Τα "αξιοθέατα" της περιοχής δεν είναι άλλα από τα ογκώδη κεντρικά κτίρια εταιριών όπως η Google, η Apple, η Intel, η Facebook, η Microsoft, η Yahoo, η Netflix, η Hewlett-Packard, η Oracle, η eBay κ.λπ.

Από αυτή τη σύντομη αναφορά σε πόλεις ταυτισμένες με εμπορικές επωνυμίες δεν θα μπορούσε να λείπει η πόλη Celebration της Florida, μια πόλη που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε από την Walt Disney Company για να αποτελέσει την τρισδιάστατη επί χάρτου υλοποίηση του προϊόντος της. Δρόμοι, σπίτια, μαγαζιά, πλατείες, ολόκληρος ο πολεοδομικός σχεδιασμός υλοποιήθηκε για να αποκτήσει η επωνυμία της Walt Disney τη δική της πόλη, με τους δικούς της κατοίκους και τους δικούς της καταναλωτές. Σήμερα, στην Πόλη της Disney ζουν περίπου 7.500 άνθρωποι.

To be continued...

Η διαδικασία κατασκευής των "πόλεων των εμπορευμάτων" και των πόλεων-εμπορευμάτων δε θα μπορούσε να αποτυπωθεί με σαφήνεια σε ένα μονάχα κείμενο στο πλαίσιο ενός τεύχους του περιοδικού. Στο σημείο αυτό ολοκληρώνεται το πρώτο από μια σειρά κειμένων που αφορούν στην παραπάνω διαδικασία και πρόκειται να δημοσιευτούν σε επόμενα τεύχη του Carex Flacca.

Μπάουχαους πάρτι (Βαϊμάρη, 29 Νοέμβρη 1924)

η Σχολή του Μπάουχαους και το κίνημα της Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής

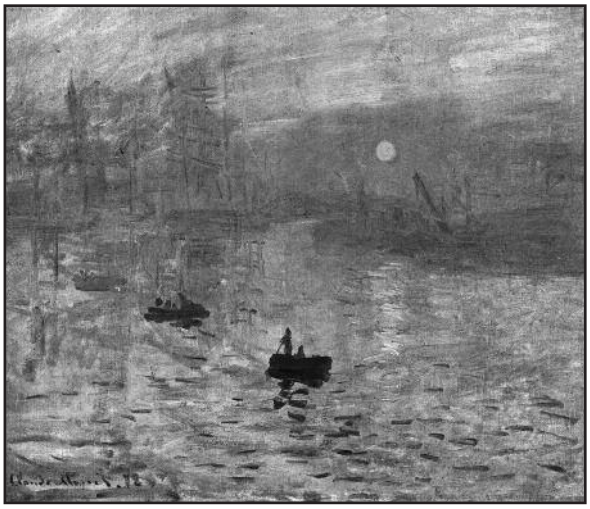
«Μερικές φορές ονειρεύομαι ένα έργο με πραγματικά μεγάλο εύρος που να εκτείνεται σε ολόκληρη την περιοχή του στοιχείου, του αντικειμένου, του νοήματος και του ύφους. Φοβάμαι πως αυτό θα παραμείνει ένα όνειρο αλλά, ακόμα και τώρα, είναι καλό να φέρνω κατά καιρούς στο νου μου αυτή τη δυνατότητα. Τίποτα δεν μπορεί να γίνει βιαστικά. Πρέπει να αναπτυχθεί από μόνο του· κι αν έρθει κάποτε η εποχή γι' αυτό το έργο, τόσο το καλύτερο! Πρέπει να συνεχίσουμε την αναζήτησή του. Βρήκαμε ορισμένα μέρη, αλλά όχι το σύνολο. Μας λείπει ακόμα η υπέρτατη δύναμη, γιατί ο λαός δεν είναι μαζί μας. Αλλά αναζητάμε ένα λαό. Αρχίσαμε εκεί πέρα, στο Μπάουχαους. Αρχίσαμε με μια κοινότητα στην οποία ο καθένας μας έδωσε ό,τι είχε. Περισσότερα δεν μπορούμε να κάνουμε.»

Πάουλ Κλέε, Για τη Μοντέρνα Τέχνη (1924)

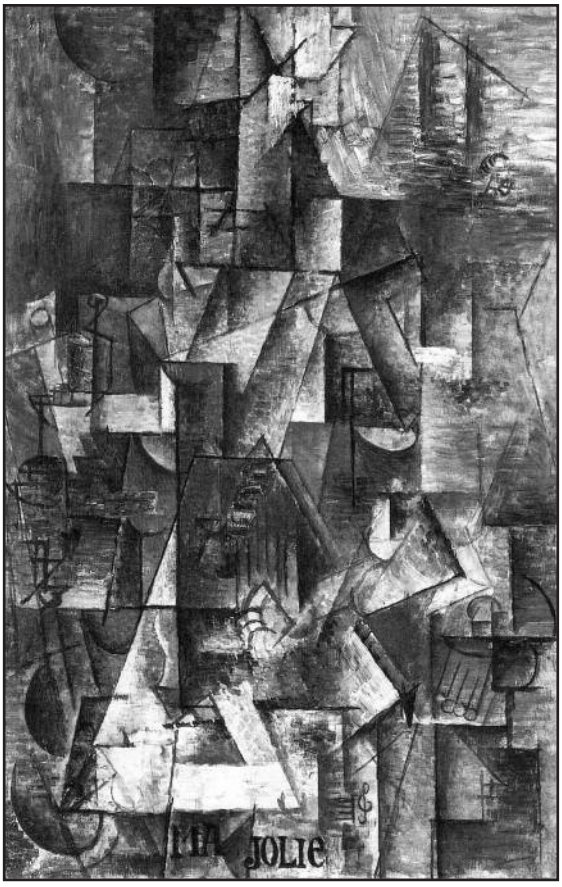
Η προσαρμογή της αρχιτεκτονικής στις οικονομικές, δημογραφικές και πολιτιστικές αλλαγές που επιφέρει στην Ευρώπη η βιομηχανική επανάσταση πραγματοποιείται με αρκετή καθυστέρηση. Στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα, η αγωνιώδης προσπάθεια του παλιού κόσμου να επιβιώσει και η αισθητική αμηχανία του αναδυόμενου βιομηχανικού καπιταλισμού εκφράζονται στο πεδίο της αρχιτεκτονικής με τη διατήρηση ενός πνεύματος κλασικισμού που χρησιμοποιεί ως σημείο αναφοράς την αρχαία Ελληνορωμαϊκή εποχή. Λίγο αργότερα, υιοθετείται ένας μορφολογικός πλουραλισμός που επεκτείνεται σε άλλες περιόδους του παρελθόντος (όπως η Γοτθική ή Αναγεννησιακή αρχιτεκτονική και το Μπαρόκ) και καθιερώνεται με το όνομα ιστορισμός ή εκλεκτικισμός. Στο μεταξύ, οι μηχανικοί αναβαθμίζουν τη θέση τους έναντι των αρχιτεκτόνων χρησιμοποιώντας τα καινούρια υλικά (μπετόν, χάλυβα, γυαλί) για να δημιουργήσουν μεγάλες κατασκευές – γέφυρες, αποθήκες, εργοστάσια, σιδηροδρομικούς σταθμούς, εμπορικά καταστήματα κ.λπ. – που ανταποκρίνονται στις ανάγκες της βιομηχανικής κοινωνίας. Η ανέγερση του

Πύργου του Αιφελ στο Παρίσι το 1889 συμβολίζει την αναγνώριση των μηχανικών όχι μόνο ως κατασκευαστών αλλά και ως καλλιτεχνών, προκαλώντας τη μάταιη αντίδραση ενός πλήθους ζωγράφων, γλυπτών και αρχιτεκτόνων που εκφράζουν τη "βαθύτατη οργή" τους για τη δημιουργία αυτού του "τερατώδους πύργου" στην καρδιά της Γαλλικής πρωτεύουσας. Την περίοδο 1890-1900, το κίνημα της Αρτ Νουβώ (Art Nouveau) απορρίπτει τον ιστορισμό και επιδιώκει μια μορφολογική ανανέωση της αρχιτεκτονικής, συνεχίζοντας όμως να αντιτίθεται στα καινούρια πρότυπα της μαζικής βιομηχανικής παραγωγής. Ο Γερμανικός Σύνδεσμος Επιτηδευματιών (Deutscher Werkbund) – που ιδρύεται το 1907 από αρχιτέκτονες, καλλιτέχνες και σχεδιαστές – εξακολουθεί να διχάζεται γύρω από το ζήτημα της εκβιομηχάνισης, καθώς ο Χέρμαν Μουτέσιους υποστηρίζει την τυποποίηση της αρχιτεκτονικής κατασκευής με απαιτήσεις αισθητικής ποιότητας ενώ ο Ανρί Βαν ντε Βέλντε προασπίζεται την αυθόρμητη καλλιτεχνική δημιουργία και αρνείται την πειθαρχία σε επιβεβλημένους κανόνες ή τύπους.

Η αποφασιστική ώθηση στο κίνημα της μοντέρνας αρχιτεκτονικής δίνεται από τα καινούρια ρεύματα τέχνης που αναπτύσσονται στην Ευρώπη κατά τις αρχές του 20ου αιώνα. Η αμφισβήτηση των παραδοσιακών νατουραλιστικών μορφών είχε ήδη ξεκινήσει αρκετά νωρίτερα με τους ιμπρεσιονιστές ζωγράφους (Μονέ, Ρενουάρ, Πισαρό) που, επωφελούμενοι από την εφεύρεση της φωτογραφίας, αποδεσμεύονται από τη ρεαλιστική απεικόνιση για να αποδώσουν τη φευγαλέα εντύπωση και να εκφράσουν τη διάθεση φυγής από την καινούρια αστική πραγματικότητα. Οι φωβιστές (Ματίς, Ντεραίν, Βλαμένκ) βαθαίνουν τη ρήξη με τον κλασικισμό παραμορφώνοντας τα αντικείμενα και δίνοντας έμφαση στους καθαρούς χρωματικούς τόνους. Ωστόσο, το συστηματικό γκρέμισμα των αισθητικών αξιών και των εκφραστικών μέσων του παρελθόντος πραγματοποιείται από τους κυβιστές (Πικάσο, Μπρακ, Γκρις). Με την ταυτόχρονη παρουσίαση πολλαπλών όψεων της εξωτερικής και εσωτερικής μορφής του αντικειμένου, οι κυβιστές ακυρώνουν τη μονοσήμαντη προοπτική απεικόνιση που αποτελούσε τον κυρίαρχο τρόπο αντίληψης του κόσμου από την περίοδο της Αναγέννησης. Αναλύουν λογικά τις μορφές σε βασικά γεωμετρικά σχήματα – κατ' αντιστοιχία με την τυπική ορθολογικότητα της βιομηχανικής εποχής – και αρνούνται να υποταχθούν στην αισθητική ομορφιά του εξωτερικού φαινομένου, επιδιώκοντας να διεισδύσουν στην ουσία των πραγμάτων. Από την πλευρά τους, οι φουτουριστές εξυμνούν βίαια και χωρίς ενδοιασμούς τη ρυθμική κίνηση, την ταχύτητα και το δυ-



Κλωντ Μονέ - Εντύπωση: Ανατέλλων Ηλιος (1873)



Πάμπλο Πικάσο - Η Ομορφή μου
[Γυναίκα με Κιθάρα] (1912)

ναμισμό των νέων τεχνολογικών μέσων διακηρύσσοντας ότι "η εποχή των μηχανοποιημένων ατόμων έχει ξεκινήσει και οτιδήποτε άλλο είναι απλώς παλαιοντολογία" (Μποτσιόνι).

Μέσα σε αυτό το ιστορικό πλαίσιο γεννιέται και αναπτύσσεται το κίνημα της μοντέρνας αρχιτεκτονικής στην Ευρώπη αμέσως μετά το τέλος του 1ου Παγκόσμιου Πολέμου. Οι βασικές θέσεις του κινήματος είναι η απόρριψη του κλασικισμού και του ιστορισμού, η διαφάνεια και η κίνηση της μορφής, η στροφή προς την τυποποίηση και τη μηχανοποίηση των κατασκευών, η ορθολογική οργάνωση και χρήση των υλικών και ο φονξιοναλισμός που αποτυπώνεται στη γνωστή φράση του Λούις Σάλλιβαν ότι "η μορφή ακολουθεί τη λειτουργία". Παρόλα αυτά, το μοντέρνο κίνημα στα αρχικά του στάδια δε συγκροτείται μονοσήμαντα ως απλή αντανάκλαση της νεωτερικής καπιταλιστικής κοινωνίας αλλά και ως απόπειρα μετασχηματισμού της. Πολλοί πειραματικοί αρχιτέκτονες προσχωρούν σε μεταρρυθμιστικά σοσιαλδημοκρατικά κόμματα, ενώ άλλοι συνδέονται με ριζοσπαστικά πολιτικά κινήματα και αντιτάσσονται στον κυρίαρχο αστικό κόσμο, ο οποίος κλονίζεται από τις επαναστάσεις που σαρώνουν τη Ρωσία, τη Γερμανία και άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Κατά συνέπεια, ο μοντερνισμός στην αρχιτεκτονική εκφράζεται εκείνη την περίοδο από ένα ετερογενές πλήθος ατόμων και ομάδων όπως ο Ελβετός Λε Κορμπιζιέ στο Παρίσι, το κίνημα Ντε Στιλ (De Stijl) στην Ολλανδία, τα Ανώτερα Κρατικά

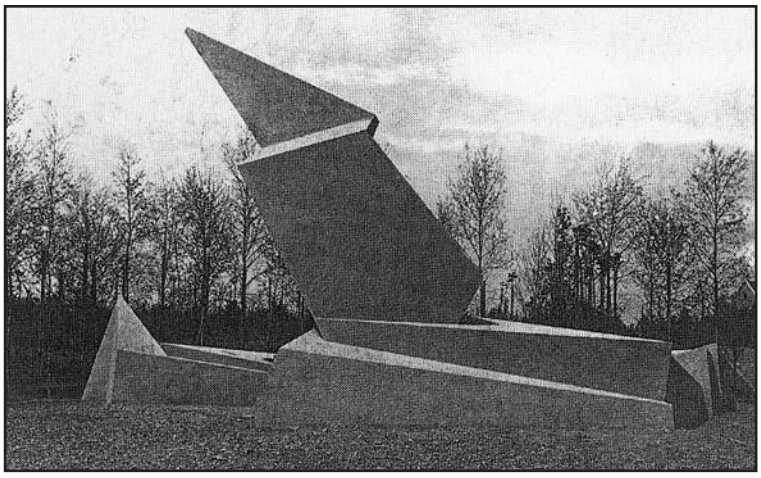
Ουμπέρτο Μποτσιόνι - Η Ανοδος της Πόλης (1910)

Καλλιτεχνικά και Τεχνικά Εργαστήρια (ΒΧΟΥΤΕΜΑΣ) στη μετεπαναστατική Ρωσία και η σχολή του Μπάουχαους που ιδρύεται το 1919 στη Βαϊμάρη από τον αρχιτέκτονα Βάλτερ Γκρόπιους.

Ο Γκρόπιους είχε ήδη συμμετάσχει στο Εργατικό Συμβούλιο για την Τέχνη που σχηματίστηκε στο Βερολίνο μετά τη Νοεμβριανή επανάσταση του 1918. Εκείνη την περίοδο συντάσσει μαζί με τον Μπρούνο Ταούτ το Πρόγραμμα Αρχιτεκτονικής που προτείνει τη δημιουργία "καθολικών έργων τέχνης με την ενεργητική συμμετοχή του λαού" και το κτίσιμο λαϊκών σπιτιών στην ανοιχτή ύπαιθρο αντί για την πόλη, η οποία "θα αφανιστεί μαζί με την παλιά εξουσία". Γίνεται επίσης μέλος της ριζοσπαστικής ομάδας Νοβέμπεργκρουπε (Novembergruppe), η οποία συγκεντρώνει ένα ευρύ φάσμα καλλιτεχνών – όπως οι ζωγράφοι Λάιονελ Φάινινγκερ, Πάουλ Κλέε και Βασίλι Καντίνσκι που θα προσχωρήσουν αργότερα στο Μπάουχαους – και υποστηρίζει την προοπτική της σοσιαλιστικής επανάστασης. Στις αρχές του 1919 ο Γκρόπιους αναλαμβάνει τη διεύθυνση της Σαξονικής Ακαδημίας Καλών Τεχνών της Βαϊμάρης και προτείνει τη συγχώνευσή της με τη Σχολή Εφαρμοσμένων Τεχνών – η οποία είχε κλείσει μετά το ξέσπασμα του πολέμου – σε ένα καινούριο ίδρυμα με το όνομα Μπάουχαους (Bauhaus). Η ονομασία αποτελεί νεολογισμό που παραπέμπει τόσο στο κτίριο (haus) όσο και στη μεσαιωνική συντεχνία των λιθοκτιστών (Bauhütte). Η πρόταση γίνεται αποδεκτή από την τοπική κυβέρνηση της Βαϊμάρης (μετέπειτα κυβέρνηση Θουριγγίας), η οποία ελέγχεται από το σοσιαλιστικό κόμμα και εγκρίνει τη χρηματοδότηση της νέας σχολής. Τον Απρίλη του 1919 ο Γκρόπιους διατυπώνει το Μανιφέστο του Μπάουχαους, όπου οραματίζεται "τη σύνδεση της τέχνης και της τεχνικής σε μια νέα ενότητα" με τη δημιουργία ενός "ολοκληρωμένου οικοδομήματος" και μιας "καινούριας συντεχνίας χωρίς ταξικές διακρίσεις ανάμεσα στον τεχνίτη και τον καλλιτέχνη". Ακολουθώντας αυτές τις διακηρύξεις, το Πρόγραμμα του Μπάουχαους αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στη χειροτεχνική άσκηση και προβλέπει τη δημιουργία ενός πλήθους εργαστηρίων (κεραμικής, ξυλοτεχνίας, υφαντουργίας, υαλογραφίας, βιβλιοδεσίας κ.λπ.). Κάθε εργαστήριο διευθύνεται ταυτόχρονα από έναν καλλιτέχνη κι έναν τεχνίτη ώστε να εξασφαλίζεται η παροχή μιας ολοκληρωμένης θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης στους σπουδαστές. Η σχολή υιοθετεί καταφατική στάση απέναντι στη χρήση της τεχνολογίας αλλά θεωρεί τη μηχανή ως προέκταση ή τελειοποίηση του εργαλείου που πρέπει να υποτάσσεται στη θέληση του δημιουργικού σχεδιαστή. Στο πλαίσιο αυτό, ο θεμελιώδης στόχος που τίθεται από το Μπάουχαους είναι η σύνθεση της ατομικής καλλιτεχνικής και χειροτεχνικής δημιουργίας με τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες που γεννάει η εποχή της μηχανής.

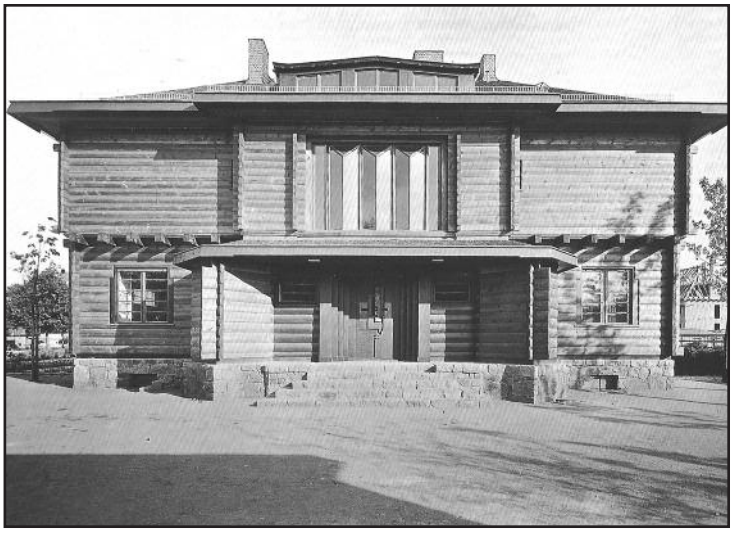
Η σχολή οργανώνεται αρχικά ως δημοκρατική κοινότητα με βάση το πρότυπο των μεσαιωνικών συντεχνιών. Δεν αναγνωρίζονται καθηγητές αλλά μόνο μάστορες (Δάσκαλοι), μαθητευόμενοι και τεχνίτες που θα εξελιχθούν με τη σειρά τους σε νέους μάστορες. Εισάγεται μια προπαρασκευαστική τάξη που διευθύνεται από τον Ελβετό ζωγράφο Γιοχάνες Ιτεν και λειτουργεί ως τελετή μύησης των καινούριων σπουδαστών. Επηρεασμένος από τις ριζοσπαστικές παιδαγωγικές αντιλήψεις του Πεστα-

λότσι, του Φρέμπελ και της Μοντεσσόρι, ο Ιτεν εφαρμόζει μια αντι-ακαδημαϊκή φιλοσοφία μάθησης με στόχο την ανάπτυξη των ατομικών δημιουργικών δυνατοτήτων και τη γνώση των βασικών αρχών σχεδιασμού που θα διευκολύνουν τη μελλοντική σύλληψη και υλοποίηση καινοτόμων ιδεών.



Βάλτερ Γκρόπιους - Μνημείο για τους Πεσόντες του Μάρτη (1921)

Το Μάρτη του 1920, τμήματα του Γερμανικού στρατού επιχειρούν πραξικόπημα με σκοπό να καταλύσουν τη δημοκρατία της Βαϊμάρης. Παρά την παθητική αντίδραση της σοσιαλδημοκρατικής κυβέρνησης, το "πραξικόπημα του Καπ" αποκρούεται χάρη στην αντίδραση των εργατών που κηρύττουν γενική απεργία σε ολόκληρη τη χώρα.



Το Σπίτι του Ζόμερφελντ (1920-22)

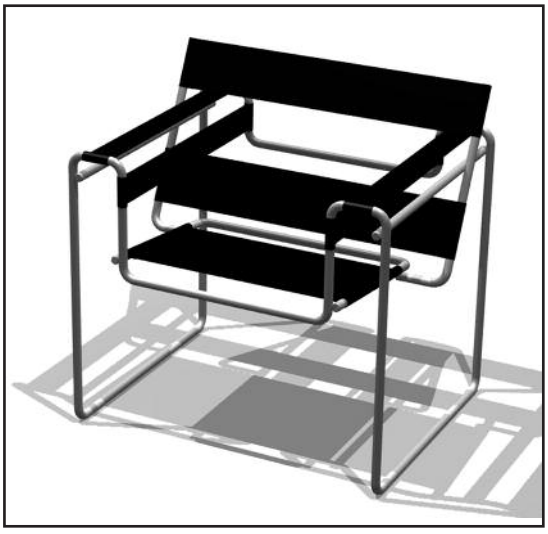
Κατά την αποχώρησή τους από το Βερολίνο, οι δυνάμεις των πραξικοπηματιών ανοίγουν πυρ και σκοτώνουν εννιά εργάτες. Στη Βαϊμάρη, η κηδεία των δολοφονημένων εργατών μετατρέπεται σε διαδήλωση όπου οι συμμετέχοντες κρατάνε πλακάτ με τα ονόματα της Ρόζας Λούξεμπουργκ και του Καρλ Λίμπκνεχτ. Στη διαδήλωση συμμετέχουν πολλά μέλη του Μπάουχαους, ενώ ο ίδιος ο Γκρόπιους αναλαμβάνει τη δημιουργία ενός Μνημείου για τους Πεσόντες του Μάρτη, το οποίο εγείρεται στο κεντρικό νεκροταφείο της Βαϊμάρης και θα καταστραφεί το 1933 από τους ναζί.

Την περίοδο 1920-22, ο Γκρόπιους και τα υπόλοιπα μέλη της σχολής κατασκευάζουν συλλογικά πάνω σε πέτρινα θεμέλια το σπίτι του ξυλέμπορου Αντολφ Ζόμερφελντ στο Βερολίνο. Το οικοδομικό υλικό που χρησιμοποιείται είναι το ξύλο από ένα πα-

ροπλισμένο πολεμικό πλοίο, ενώ ο εσωτερικός σχεδιασμός του σπιτιού (παράθυρα, κουφώματα, έπιπλα κ.λπ.) αναλαμβάνεται εξολοκλήρου από τους σπουδαστές. Το σπίτι του Ζόμερφελντ αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της προσπάθειας του Μπάουχαους να δημιουργήσει ένα "ολοκληρωμένο έργο τέχνης".

Στο μεταξύ, το διεθνές κύρος της σχολής ενισχύεται σημαντικά με την άφιξη του Κλέε και του Καντίνσκι που επιφορτίζονται να διδάξουν τα μαθήματα μορφής. Καταφθάνει επίσης ο ζωγράφος και χορογράφος Οσκαρ Σλέμερ, ο οποίος διευθύνει αρχικά τα τμήματα γλυπτικής και τοιχογραφίας αλλά αργότερα τοποθετείται επικεφαλής του θεατρικού εργαστηρίου. Παρόλα αυτά, το πολιτικό περιβάλλον της Βαϊμάρης γίνεται ολοένα δυσμενέστερο. Ηδη από τα τέλη του 1919 συντηρητικοί καλλιτεχνικοί κύκλοι ασκούν πιέσεις για την ανασύσταση της παλιάς Ακαδημίας Καλών Τεχνών, ενώ μια "επιτροπή πολιτών" επιτίθεται στο Μπάουχαους αποκαλώντας το "Σπαρτακιστικό-μπολσεβίκικο ίδρυμα" που στηρίζει την "Εβραϊκή τέχνη". Μολονότι τα αιτήματα που διατυπώνονται για να διακοπεί η χρηματοδότηση της σχολής απορρίπτονται από την τοπική σοσιαλδημοκρατική κυβέρνηση, οι εθνικιστικές εφημερίδες κλιμακώνουν την εκστρατεία τους και καταφέρονται ενάντια στην παρουσία "ξένων", "μη Γερμανικών" στοιχείων στο Μπάουχαους.

Την ίδια περίοδο, η διευρυμένη εφαρμογή της φορντικής αλυσίδας και των Τεϊλορικών "αρχών επιστημονικής διοίκησης" στα καπιταλιστικά εργοστάσια αυξάνει την παραγωγικότητα της εργασίας και επιτρέπει τη μαζική παραγωγή φτηνών εμπορευμάτων. Οι περισσότεροι μοντερνιστές αρχιτέκτονες υιοθετούν την "αισθητική της μηχανής" και προσανατολίζονται στη δημιουργία τυποποιημένων κατασκευών με ευθύγραμμες γεωμετρικές μορφές, επιδιώκοντας τη μεγιστοποίηση της λειτουργικότητας του χώρου χωρίς "περιττά" διακοσμητικά στοιχεία. Ο Κορμπιζιέ εντυπωσιάζεται από τον Τεϊλορισμό και ορίζει το σπίτι ως "μηχανή μέσα στην οποία ζούμε". Ο Τέο βαν Ντέσμπουργκ – ιδρυτικό μέλος του κινήματος Ντε Στιλ – εγκαθίσταται στη Βαϊμάρη και οργανώνει μια σειρά διαλέξεων, μέσω των οποίων ασκεί δριμεία κριτική στο Μπάουχαους για τον "ανορθολογικό μυστικισμό" του και την έμφαση που εξακολουθεί να αποδίδει στην ατομική καλλιτεχνική και χειροτεχνική δημιουργία. Επιπλέον, η τοπική κυβέρνηση – η οποία αποτελεί τον βασικό χρηματοδότη της σχολής – εντείνει τις πιέσεις για την κατασκευή εμπορεύσιμων προϊόντων που μπορούν να παραχθούν μαζικά και να πωληθούν στην αγορά με



Μαρσέλ Μπρόιερ -
Η πολυθρόνα του Βασίλι [Καντίνσκι] (1925)

σκοπό την αποκομιδή κερδών. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, ο Γκρόπιους υιοθετεί το καινούριο βιομηχανικό δόγμα και τάσσεται υπέρ μιας αρχιτεκτονικής "προσαρμοσμένης στον κόσμο των μηχανών, των ραδιοφώνων και των γρήγορων αυτοκινήτων". Ο Ιτεν διαφωνεί με τη λειτουργία του Μπάουχαους ως κέντρου επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, αντιτάσσεται στην αξιολόγηση του έργου των σπουδαστών από ιδιωτικές εταιρείες και συγκρούεται ανοιχτά με τον Γκρόπιους. Στα τέλη του 1922, ο Ιτεν παραιτείται και αντικαθίσταται από τον Ούγγρο ζωγράφο και σχεδιαστή Λάζλο Μοχόλι-Νάγκι, ο οποίος αναδιοργανώνει την προπαρασκευαστική τάξη σύμφωνα με τις λογοκρατικές αρχές της "νέας αντικειμενικότητας". Η σχολή ενσωματώνει τις κυρίαρχες κονστρουκτιβιστικές τάσεις και προσανατολίζεται στο σχεδιασμό αντικειμένων καθημερινής χρήσης που έχουν μορφές επιδεκτικές στην εκμηχανισμένη μαζική παραγωγή (με χαρακτηριστικό παράδειγμα την περίφημη πολυθρόνα που κατασκευάζει το 1925 από ατσάλινους σωλήνες ο Μαρσέλ Μπρόιερ). Η μετατόπιση της έμφασης από την καλλιτεχνική-χειροτεχνική στην τεχνολογική διάσταση αποτυπώνεται ήδη στην Πρώτη Εκθεση του Μπάουχαους (με τίτλο "Τέχνη και Τεχνική - Μια νέα Ενότητα") που οργανώνεται στη Βαϊμάρη το καλοκαίρι του 1923 καθ' υπόδειξη της Θουριγγικής κυβέρνησης προκειμένου να αξιολογηθεί η ικανότητα της σχολής να παράγει προσοδοφόρα έργα για την οικιακή και οικοδομική βιομηχανία. Το σημαντικότερο έκθεμα είναι το πειραματικό σπίτι στο Χορν (Haus am Horn) – η "ζωντανή μηχανή" που σχεδιάζεται από τον νεαρό Δάσκαλο Γκέοργκ Μούχε υιοθετώντας μια απλή κυβική μορφή. Το κτίριο κατασκευάζεται από χάλυβα και μπετόν και επιπλώνεται συλλογικά από τα μέλη του Μπάουχαους με κριτήριο την οικονομικά αποδοτική λειτουργία μιας οικογενειακής κατοικίας.

Το Σπίτι στο Χορν (1923)

Ο συμβιβασμός με τη λογική του κέρδους σηματοδοτεί τη συμμόρφωση του Μπάουχαους με το αξιακό σύστημα της κυρίαρχης καπιταλιστικής κοινωνίας. Η τέχνη υποβαθμίζεται σταδιακά και η δραστηριότητα στο εσωτερικό της σχολής επικεντρώνεται στον βιομηχανικό σχεδιασμό προϊόντων υψηλής αισθητικής ποιότητας (λάμπες, έπιπλα, υφαντά, μεταλλικά αντικείμενα κ.λπ.). Ωστόσο, η πολιτική ατμό-

Το Κτίριο του Μπάουχαους στο Ντεσάου (1925-26)

σφαιρα στη Βαϊμάρη επιδεινώνεται συνεχώς. Τον Οκτώβρη του 1923, στρατιωτικές μονάδες εισβάλουν στη Σαξονία και στη Θουριγγία και ανατρέπουν τις εκλεγμένες κυβερνήσεις που έχουν σχηματιστεί εκεί με τη συμμαχία του σοσιαλδημοκρατικού και του κομμουνιστικού κόμματος. Οι καινούριες εκλογές στη Θουριγγία φέρνουν στην εξουσία ένα συνασπισμό εθνικιστικών κομμάτων που περικόπτει κατά το ήμισυ τη χρηματοδότηση του Μπάουχαους και ανανεώνει τα συμβόλαια των διδασκόντων μόνο για ένα εξάμηνο. Το συμβούλιο των Δασκάλων αποφασίζει το κλείσιμο της σχολής στη Βαϊμάρη το Μάρτη του 1925 και επιλέγει ως νέο τόπο εγκατάστασης το Ντεσάου, όπου έχει εξασφαλιστεί χρηματοδότηση από το τοπικό δημοτικό συμβούλιο. Το καινούριο κτιριακό συγκρότημα του Μπάουχαους σχεδιάζεται από τον Γκρόπιους με βάση τις αρχές του λειτουργικού μοντερνισμού και περιλαμβάνει το κτίριο της σχολής, τα εργαστήρια κι έναν κοιτώνα με μικρά διαμερίσματα για τους σπουδαστές. Τον Οκτώβρη του 1926, η σχολή αναγνωρίζεται ως πανεπιστημιακό ίδρυμα και οι Δάσκαλοι φέρουν στο εξής τον τίτλο του καθηγητή που είχαν περήφανα αρνηθεί μόλις λίγα χρόνια νωρίτερα.

Ο Ελβετός Χάνες Μέγιερ προσλαμβάνεται τον Απρίλη του 1927 ως επικεφαλής του νεοϊδρυθέντος τμήματος αρχιτεκτονικής. Στις αρχές του 1928, ο Γκρόπιους ορίζει τον Μέγιερ ως διάδοχό του στη διεύθυνση του Μπάουχαους και αποχωρεί από τη σχολή. Η προσήλωση στο λειτουργισμό ενισχύεται υπό τη διεύθυνση του Μέγιερ, ο οποίος απαιτεί απόλυτη γραμμικότητα στην αρχιτεκτονική μορφή και επιτίθεται στον καλλιτεχνικό “αισθητισμό”. Μολονότι καταφέρνει να προσελκύσει ορισμένες

κερδοφόρες οικοδομικές παραγγελίες, ο Μέγιερ απολύεται το 1930 από το δήμαρχο του Ντεσάου λόγω των μαρξιστικών αντιλήψεών του. Στη θέση του διορίζεται ο Λούντβιχ Μις φαν ντερ Ρόε, ο οποίος διαγράφει τους αριστερούς σπουδαστές, απαγορεύει τις πολιτικές συζητήσεις και μετατρέπει το Μπάουχαους σε ένα τυπικό ακαδημαϊκό ίδρυμα. Παρόλα αυτά, το 1932 οι ναζί παίρνουν την εξουσία στο Ντεσάου και αποφασίζουν να κλείσουν τη σχολή θεωρώντας την ως "ένα από τα πιο σημαντικά οχυρά της Εβραϊκής-μαρξιστικής τέχνης". Ενα χρόνο νωρίτερα, ο Κλέε έχει ήδη αποχωρήσει για να διδάξει στην Ακαδημία Καλών Τεχνών του Ντίσελντορφ. Το Μπάουχαους μεταφέρεται από τον Μις στο Βερολίνο, όπου στεγάζεται σε ένα εγκαταλειμμένο εργοστάσιο και λειτουργεί για ένα ακόμα εξάμηνο ως ιδιωτικό "εκπαιδευτικό και ερευνητικό ινστιτούτο". Στις 11 Απρίλη 1933, η Γκεστάπο εισβάλει στη σχολή και συλλαμβάνει όσους σπουδαστές δεν έχουν τα "κατάλληλα πιστοποιητικά". Τον Αύγουστο του ίδιου έτους, οι διδάσκοντες αποφασίζουν την οριστική διάλυση του Μπάουχαους και αρκετοί εξ αυτών μεταναστεύουν στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Μετά το τέλος του 2ου Παγκόσμιου Πολέμου, η μοντέρνα αρχιτεκτονική εδραιώνεται και εφαρμόζεται ευρέως στην ανοικοδόμηση του Δυτικού καπιταλιστικού κόσμου έχοντας εκκενωθεί από οποιοδήποτε ριζοσπαστικό περιεχόμενο και έχοντας υποβιβαστεί σε ένα απλό σύνολο υφολογικών στοιχείων ("στιλ Μπάουχαους", "Διεθνές στιλ"). Οι μοντερνιστές αρχιτέκτονες ενσωματώνονται πλήρως στο κυρίαρχο φορντικό-Κεϊνσιανό μοντέλο και χρησιμοποιούν τις τεχνολογίες μαζικής παραγωγής για την κερδοσκοπική εξυπηρέτηση μιας σειράς προσχεδιασμένων λειτουργιών (μαζική στέγαση, εργασία, αναψυχή) που συμβάλλουν στην ομαλή αναπαραγωγή των καπιταλιστικών κοινωνικών σχέσεων. Κατασκευάζουν απρόσωπα, τυποποιημένα κτίρια (πολυκατοικίες, γραφεία κ.λπ.) σύμφωνα με τις αρχές ενός χυδαίου φονξιοναλισμού που εξαντλείται στη μονότονη επανάληψη ανιαρών μορφών, παραγνωρίζει τις ψυχικές ή συναισθηματικές ανάγκες του ατόμου και δεν επιτρέπει τη συμμετοχή του χρήστη στη δημιουργία του περιβάλλοντός του. Η ρήξη με την παρηκμασμένη μοντέρνα αρχιτεκτονική και η αμφισβήτηση του διαχωρισμένου ρόλου που κατέχει η εξειδικευμένη επαγγελματική ελίτ των αρχιτεκτόνων και των πολεοδόμων στη διαμόρφωση του χώρου εκδηλώνεται στα τέλη της δεκαετίας του 1950 από ένα πλήθος πειραματικών ομάδων – όπως το Διεθνές Κίνημα για ένα Φαντασιακό Μπάουχαους και η Καταστασιακή Διεθνής – με τις οποίες θα ασχοληθούμε εκτενέστερα στο μέλλον.

Βιβλιογραφία

Λάββας, Γιώργος (1986). *Σύντομη Ιστορία της Αρχιτεκτονικής (19ος – 20ος αιώνας).*
Φοργκάς, Εύα (1999). *Μπάουχαους: Ιδέες και Πραγματικότητα.*
Ockman, Joan (2010). *Object Lessons from the Bauhaus.*
Rose, Bradley (1983). *The Walling of Awareness.*
Wolfe, Ross and Medina, Sammy (2013). *Architecture: A Social and Political History since 1848.*
Wolfe, Ross (2011). *Industrialism and the Genesis of Modern Architecture.*

Κρέοντας: Η πόλη θα μου πει τι πρέπει να προστάζω;
Αίμονας: Βλέπεις πως τούτο το' πες σαν πολύ παιδί;
Κρέοντας: Ποιος άλλος ή εγώ πρέπει την πόλη αυτή να κυβερνά;
Αίμονας: Μα δεν υπάρχει πόλη κτήμα να' ναι ενός ανθρώπου.
Κρέοντας: Ωστε στον άρχοντά της δεν ανήκει η πόλη;
Αίμονας: Μιαν άδεια πόλη ωραία θα κυβερνούσες.

Σοφοκλής, Αντιγόνη