

η κοινωνική ιδεολογία του αυτοκινήτου



andré gorz

εκδόσεις primitive

Το κείμενο "Η κοινωνική ιδεολογία του αυτοκινήτου" αποτελεί ίσως μια από τις σημαντικότερες πηγές κριτικής, σήμερα, πάνω στο φαινόμενο του αυτοκινήτου. Διαβάζοντάς το, όμως, καταλαβαίνουμε εύκολα ότι ο Gorz δεν αρκείται απλά σε αυτό, αλλά το πεδίο κριτικής του ελίσσεται πολύ εύστοχα ανάμεσα σε ζητήματα τα οποία ο ίδιος θεωρεί ιδιαίτερα αλληλένδετα μεταξύ τους, φτάνοντας στο τέλος να περιλαμβάνει σκέψεις πάνω στον καταμερισμό των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, στον αστικό έλεγχο, στις ανθρώπινες σχέσεις και γενικότερα στην προβληματική διάσταση της πόλης.

Ο André Gorz είναι διευθυντής του περιοδικού "Tempe Mondernes" και έχει εκδώσει αρκετά βιβλία με σκέψεις και κριτικές πάνω σε θέματα όπως εργασία, εργασιακές σχέσεις, οικολογία και ηθική, μαρξιστική σκεπτική κ.α..

Φωτογραφία εξωφύλλου: Παιδιά παίρνουν μέρος σε ένα "Reclaim The Streets" πάρτυ στην Camden High Street, κάπου στα 1995.

Για την περαιτέρω ενασχόληση με τη σκέψη ενάντια στην κουλτούρα του αυτοκινήτου μπορείτε να επικοινωνήσετε με τις παρακάτω διευθύνσεις:

Reclaim The Streets
PO BOX 9656
London N4 4JY
Tel. 0171 281 4621

<http://www.hrc.wnln.ac.uk/campaigns/rts.html>

e-mail: rts@gn.apc.org

Earth First! Action Update
Dept 29
1 Newton Street
Manchester M1 1HW
Tel/Fax: 0161 224 4846
e-mail: actionupdate@gn.apc.org

Η Κοινωνική Ιδεολογία του Αυτοκινήτου

Το χειρότερο πράγμα σχετικά με τα αυτοκίνητα είναι ότι είναι σαν κάστρα ή σαν βίλες δίπλα στη θάλασσα: πολυτελή αγαθά τα οποία εφευρέθηκαν για την αποκλειστική ευχαρίστηση μιας πολύ πλούσιας μειοψηφίας και τα οποία σαν φύση και σαν σύλληψη ποτέ δεν προορίζονταν για τον απλό λαό. Αντίθετα με την ηλεκτρική σκούπα, το ράδιο ή το ποδήλατο, τα οποία διατηρούν τη χρηστική τους αξία ακόμα και σήμερα και που όλοι έχουν από ένα, το αυτοκίνητο όπως μια παραθαλάσσια βίλα, είναι επιθυμητό και χρήσιμο τόσο μόνο όσο οι μάζες δεν έχουν από ένα. Αυτό εξηγεί γιατί το αυτοκίνητο τόσο σαν έννοια όσο και σαν πρωταρχικός σκοπός, είναι ένα αγαθό πολυτελείας και η ουσία της πολυτέλειας του είναι ακριβώς αυτή η δυσκολία του να μαζικοποιηθεί. Αν όλοι είχαν ένα πολυτελές αγαθό, κανείς δε θα είχε κοινωνικά προνόμια από αυτό.

Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές στη περίπτωση της παραθαλάσσιας βίλας. Κανείς δεν έχει τολμήσει ακόμη να ισχυριστεί ότι το να μαζικοποιήσεις το δικαίωμα για διακοπές σημαίνει μια βίλα με ιδιωτική παραλία για κάθε οικογένεια. Οποιοσδήποτε καταλαβαίνει ότι αν καθεμιά από τις 13 ή 14 εκατομμύρια οικογένειες χρησιμοποιούσε μόνο 10 μέτρα από την παραλία, θα χρειαζόταν μια ακτή 140.000 χιλιομέτρων περίπου, ώστε καθεμιά να έχει το μερίδιό της. Για να δοθεί όμως στη καθεμιά το μερίδιό της, θα έπρεπε να κόψουμε την παραλία σε τόσο μικρές λωρίδες ή να στριμωχτούν οι οικογένειες τόσο πολύ μεταξύ τους, που η χρηστική αξία θα ήταν μηδενική και θα χανόταν το "προνόμιο" σε σύγκριση με ένα ξενοδοχειακό συγκρότημα. Με λίγα λόγια, η δημοκρατικοποίηση της πρόσβασης στη παραλία οδηγεί σε μια μόνο λύση αυτή της κολλεκτιβοποίησης. Και αυτή η λύση είναι αναγκαστικά εκ διαμέτρου αντίθετη και εχθρική με την πολυτέλεια της ιδιωτικής παραλίας, η οποία είναι ένα προνόμιο που μια μειοψηφία παίρνει ως δικαίωμα της σε βάρος όλων των άλλων.

Τώρα, γιατί αυτό που είναι ολοφάνερο στην περίπτωση της παραλίας δεν είναι γενικά αποδεκτό στην περίπτωση των συγκοινωνιών; Όπως το παραθαλάσσιο σπίτι, έτσι και το αυτοκίνητο δεν καταλαμβάνει κενό χώρο;

Δε στερεί χώρο από άλλους που επίσης χρησιμοποιούν τους δρόμους (πεζοί, ποδηλάτες και οδηγοί λεωφορείων) ; Δε χάνει τη χρηστική του αξία, όταν ο καθένας έχει το δικό του; Κι ακόμη υπάρχουν πολιτικοί που επιμένουν ότι κάθε οικογένεια δικαιούται να έχει τουλάχιστον ένα αυτοκίνητο και ότι η κάθε κυβέρνηση θα πρέπει να της δίνει τη δυνατότητα να παρκάρει βολικά, να οδηγεί εύκολα στην πόλη και να πηγαίνει διακοπές την ίδια στιγμή που πάνε όλοι οι άλλοι, κινούμενος με ταχύτητα 70 μίλια την ώρα.

Η τερατομορφία αυτής της δημαγωγικής ανοησίας είναι άμεσα εμφανής και i παρόλα αυτά ακόμα και οι αριστεροί δεν απαξιούν να καταφεύγουν σε αυτή. Γιατί το αυτοκίνητο αντιμετωπίζεται σαν μια ιερή αγελάδα; Γιατί αντίθετα με τα άλλα ιδιόκτητα αγαθά, δεν αναγνωρίζεται σαν μια αντικοινωνική πολυτέλεια; Η απάντηση θα έπρεπε να αναζητηθεί στις ακόλουθες δυο απόψεις πάνω στην οδήγηση:

1. Η μαζική μηχανοκίνηση επιτυγχάνει τον απόλυτο θρίαμβο της μπουρζουάδικης ιδεολογίας στο επίπεδο της καθημερινής ζωής. Υποστηρίζει και δίνει την ψευδαίσθηση σε όλους ότι το κάθε άτομο μπορεί να επιδιώκει το όφελος του εις βάρος οποιουδήποτε άλλου. Πάρτε για παράδειγμα το σκληρό και επιθετικό εγωκεντρισμό του οδηγού, ο οποίος κάθε στιγμή εικονικά σκοτώνει τους άλλους, που εμφανίζονται απλώς σαν φυσικά εμπόδια στην ταχύτητα του. Αυτός ο επιθετικός και ανταγωνιστικός εγωισμός σηματοδοτεί την άφιξη της παγκοσμιοποιημένης μπουρζουάδικης συμπεριφοράς και έχει εισχωρήσει στην ανθρώπινη υπόσταση από τότε που η οδήγηση έγινε κάτι κοινό ("δε θα φτάσετε ποτέ στο σοσιαλισμό με τέτοιου είδους ανθρώπους", ένας ανατολικογερμανός φίλος μου είπε υπό τη θέα του κυκλοφοριακού στο Παρίσι).

2. Το αυτοκίνητο είναι το παράδοξο παράδειγμα ενός πολυτελούς αγαθού το οποίο υποτιμήθηκε εξαιτίας της ίδιας της δικής του εξάπλωσης. Αλλά αυτή η έμπρακτη υποτίμηση δεν έχει ακολουθηθεί από μια αντίστοιχη ιδεολογική. Ο μύθος της ευχαρίστησης και του πλεονεκτήματος από το αυτοκίνητο παραμένει ζωντανός, αν και είναι λογικό ότι αν οι δημόσιες συγκοινωνίες διαδίδονταν, η υπεροχή του θα ήταν αμφισβητήσιμη. Η διατήρηση αυτού του μύθου εξηγείται εύκολα. Η εξάπλωση του ιδιωτικού αυτοκινήτου εκτόπισε τις μαζικές συγκοινωνίες και μετέβαλε την πολεοδομία και τη χωροταξία με τέτοιο τρόπο, ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες του αυτοκινήτου οι οποίες δημιουργήθηκαν με την

εξάπλωσή του. Μια ιδεολογική ("πολιτιστική") επανάσταση θα χρειαζόταν για να σπάσει αυτόν τον κύκλο. Προφανώς, αυτό δεν αναμένεται από την άρχουσα τάξη (είτε αριστερή είτε δεξιά).

Ας κοιτάξουμε, όμως βαθύτερα αυτά τα δύο σημεία: Όταν εφευρέθηκε το αυτοκίνητο αποσκοπούσε στο να προσφέρει σε μερικούς από τους πολύ πλούσιους ένα εντελώς καινούριο προνόμιο: αυτό του να μετακινείται πολύ γρηγορότερα από οποιονδήποτε άλλον. Κανένας τους μέχρι τότε δεν το είχε ονειρευτεί αυτό. Η ταχύτητα όλων των λεωφορείων ήταν τελικά η ίδια και για τους φτωχούς και για τους πλούσιους. Οι άμαξες των πλουσίων δεν κινούνταν καθόλου γρηγορότερα από το κάρο ενός αγρότη και τα τρένα μετακινούσαν οποιονδήποτε με την ίδια ταχύτητα (δε διαφοροποίησαν την ταχύτητά τους μέχρι την στιγμή που άρχισαν να ανταγωνίζονται το αυτοκίνητο και το αεροπλάνο). Έτσι, μέχρι το τέλος του αιώνα, η κοινωνική ελίτ δεν ταξίδευε με διαφορετική ταχύτητα από τον απλό λαό. Το αυτοκίνητο θα τα άλλαζε όλα αυτά. Για πρώτη φορά οι ταξικές διαφορές θα επεκτείνονταν στην ταχύτητα και στα μέσα μεταφοράς.

Αυτά τα μέσα, αρχικά, έμοιαζαν απρόσιτα στις μάζες- ήταν τόσο διαφορετικά από τα κοινά μέσα. Δεν υπήρχε καμία σύγκριση μεταξύ του αυτοκινήτου και των άλλων μέσων: το τρένο, το ποδήλατο ή την άμαξα. Προνομιούχοι άνθρωποι ταξίδευαν με αυτόνομα κινούμενα οχήματα που ζύγιζαν ένα τόνο τουλάχιστον και είχαν εξαιρετικά πολύπλοκα μηχανολογικά όργανα, που κρυμμένα από την κοινή θέα, γίνονταν ακόμη πιο μυστηριώδη. Μια σημαντική μεριά του μύθου του αυτοκινήτου είναι ότι για πρώτη φορά άνθρωποι οδηγούσαν ατομικά οχήματα, των οποίων οι μηχανισμοί λειτουργίας τους, τους ήταν εντελώς άγνωστοι και η συντήρηση και ο ανεφοδιασμός τους ήταν θέμα ειδικών και μόνο. Εδώ είναι και το παράδοξο του αυτοκινήτου: μοιάζει να προσφέρει απεριόριστη ελευθερία στους ιδιοκτήτες τους, επιτρέποντάς τους να ταξιδεύουν όποτε και όπου θέλουν με ταχύτητα ίση με αυτή του τρένου ή και ακόμη μεγαλύτερη. Αλλά στην πραγματικότητα, αυτή η φαινομενική ανεξαρτησία κρύβει μια σοβαρή εξάρτηση. Αντίθετα με τον αναβάτη ενός αλόγου, τον οδηγό του τρένου ή τον ποδηλάτη, ο αυτοκινητιστής εξαρτάται για τα αποθέματα καυσίμων και την παραμικρή επισκευή από τους ειδικούς των μηχανών, των λαδιών, της ανάφλεξης και απίτην ανταλλαξιμότητα των εξαρτημάτων του. Αντίθετα με τους κατόχους οποιουδήποτε

προηγούμενου μέσου κίνησης, η σχέση του αυτοκινητιστή με το όχημα είναι αυτή του χρήστη και του καταναλωτή και όχι του ιδιοκτήτη και του αφέντη. Αυτό το όχημα, με άλλα λόγια, θα υποχρεώνει τον κάτοχο να καταναλώνει και να χρησιμοποιεί κάποιες εμπορικές υπηρεσίες και βιομηχανικά προϊόντα τα οποία μπορεί να προμηθευτεί μόνο από τρίτους.



Η εμφανής ανεξαρτησία του κατόχου ενός αυτοκινήτου το μόνο που έκανε είναι να κρύβει την πρακτική άμεση εξάρτηση.

Ο παράγοντας καύσιμο ήταν ο πρώτος που μας έκανε να αντιληφθούμε το τίμημα της πλατιάς διάδοσης του αυτοκινήτου. Αν οι άνθρωποι παρακινούνταν να ταξιδεύουν με αυτοκίνητα, θα μπορούσαν να πουληθούν τα απαραίτητα καύσιμα για τη μετακίνησή τους. Για πρώτη φορά στην ιστορία ο άνθρωπος θα ήταν εξαρτημένος για την κίνησή του από μια εμπορική ενεργειακή πηγή. Θα υπήρχαν τόσοι πελάτες για τη

βιομηχανία πετρελαίου όσοι και οι χρήστες μηχανοκίνητων και αν σκεφτούμε ότι οι τελευταίοι θα ήταν τόσοι όσες και οι οικογένειες αναλογικά, τότε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι όλος ο πληθυσμός θα μετατρεπόταν σε πελάτη των εμπόρων βενζίνης. Το όνειρο κάθε καπιταλιστή ήταν πολύ κοντά στην πραγματοποίησή του. Ο καθένας θα εξαρτάται για τις καθημερινές του ανάγκες από ένα εμπόρευμα, το οποίο μία συγκεκριμένη βιομηχανία έχει ως μονοπώλιο.

Το μόνο που απέμενε ήταν να αρχίσει ο κόσμος να οδηγεί. Λίγη πειθώ χρειαζόταν. Θα ήταν αρκετό να μειωθεί η τιμή του αυτοκινήτου, χρησιμοποιώντας μαζική παραγωγή και αλυσίδα συναρμολόγησης. Οι άνθρωποι έτρεχαν να το αγοράσουν, έτρεχαν χωρίς να καταλαβαίνουν ότι τους τράβαγαν από τη μύτη. Στην πραγματικότητα, τι ήταν αυτό που η αυτοκινητοβιομηχανία προσέφερε στο κοινό; Ακριβώς αυτό : "Από τώρα και στο εξής, όπως η αριστοκρατία και η μπουρζουαζία, θα έχετε και εσείς το προνόμιο του να κινείστε ταχύτερα από οποιονδήποτε άλλο. Στην κοινωνία του αυτοκινήτου το προνόμιο της ελίτ είναι διαθέσιμο και σε εσάς".

Οι άνθρωποι έτρεχαν να αγοράσουν αυτοκίνητα μέχρι που η εργατική τάξη άρχισε να τα αγοράζει και αυτή, οπότε οι εξαπατημένοι αυτοκινητιστές άρχισαν να καταλαβαίνουν τι γίνεται. Τους υποσχέθηκαν ένα προνόμιο της μπουρζουαζίας, χρεώθηκαν για να το αποκτήσουν και τώρα είδαν ότι ο οποιοσδήποτε θα μπορούσε να αποκτήσει ένα. Ποιο το όφελος από ένα προνόμιο, αν μπορεί να το έχει ο καθένας; Είναι παιχνίδι ηλιθίων. Χειρότερα, στρέφει τον έναν ενάντια στον άλλον. Γενική παράλυση προκαλείται από μια γενική σύγκρουση. Γιατί όταν ο καθένας απαιτεί το δικαίωμα να οδηγήσει στην προνομιούχα ταχύτητα της μπουρζουαζίας, τα πάντα οδηγούνται σε παύση και η ταχύτητα της κίνησης των οχημάτων στην πόλη πέφτει κατακόρυφα πιο κάτω απ' αυτή της άμαξας. Στη Βοστώνη όπως και στο Παρίσι, στη Ρώμη ή στο Λονδίνο, στις ώρες αιχμής η μέση ταχύτητα στους ανοιχτούς δρόμους πέφτει κάτω απ' την ταχύτητα ενός ποδηλάτη.

Τίποτα δε βοηθά. Όλες οι λύσεις έχουν δοκιμαστεί. Όλες καταλήγουν να κάνουν τα πράγματα χειρότερα. Δεν έχει σημασία αν αυξάνει ο αριθμός των ταχείων λωρίδων κυκλοφορίας, των ανισόπεδων κόμβων, των δεκαέξι λωρίδων αυτοκινητόδρομων και των δρόμων με διόδους, το αποτέλεσμα είναι πάντα το ίδιο. Όσο περισσότεροι δρόμοι είναι σε

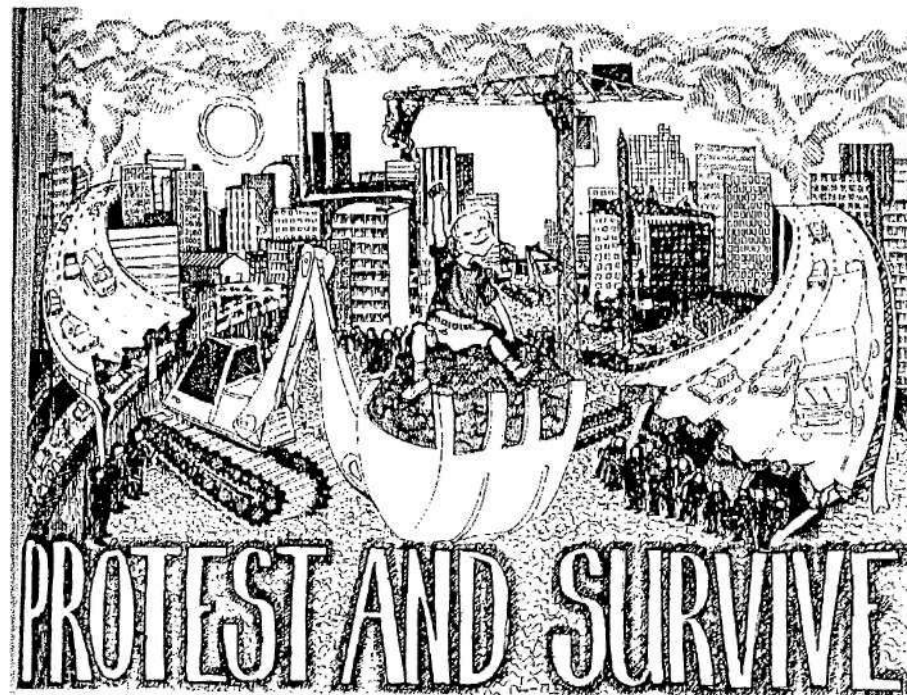
λειτουργία , τόσο περισσότερα αυτοκίνητα τους φράζουν και η πόλη παραλύει από την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Όσο θα υπάρχουν πόλεις, το πρόβλημα θα παραμένει άλυτο. Ανεξάρτητα πόσο πλατύς και γρήγορος μπορεί να 'ναι ένας αυτοκινητόδρομος, η ταχύτητα με την οποία εισέρχονται τα αυτοκίνητα στην πόλη δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη απ' το μέσο όρο της ταχύτητας στους δρόμους της πόλης. Όσο ο μέσος όρος της ταχύτητας στο Παρίσι είναι 10 με 20 χλμ. την ώρα, ανάλογα με την ώρα της ημέρας, κανείς δε θα είναι ικανός να βρεθεί στις λωρίδες και στα περάσματα μέσα και γύρω απ'την πρωτεύουσα με ταχύτητα μεγαλύτερη από 10 με 20 χλμ. την ώρα.

Το ίδιο ισχύει για όλες τις πόλεις. Είναι αδύνατον να οδηγήσεις με ταχύτητα πάνω από 20 χλμ. την ώρα σε μπλοκαρισμένα δίκτυα δρόμων και λεωφόρων τα οποία χαρακτηρίζουν τις παραδοσιακές πόλεις. Η εισαγωγή γρηγορότερων οχημάτων αναπόφευκτα διακόπτει την οδική κυκλοφορία, προκαλώντας μποτιλιαρίσματα και τελικά ολική παράλυση.

Αν το αυτοκίνητο πρόκειται να επικρατήσει, τότε υπάρχει ακόμα μια λύση: να ξεφορτωθούμε τις πόλεις. Με άλλα λόγια να τις αραιώσουμε για εκατονατάδες μίλια κατά μήκος τεράστιων δρόμων, μετατρέποντάς τις σε πράσινα αυτοκινητόδρομους. Αυτό είναι ότι έχει συμβεί στις Η.Π.Α.. Ο Ιβαν Ίλιτς συνοψίζει το αποτέλεσμα με αυτά τα τρομακτικά στοιχεία: Ένας τυπικός αμερικάνος αφιερώνει περισσότερο από 1500 ώρες το χρόνο (δηλ. 30 ώρες την εβδομάδα, ή 4 ώρες τη μέρα μαζί με τις Κυριακές) στο αυτοκίνητο του/της. Αυτό περιλαμβάνει το χρόνο που ξοδεύει πάνω στο τιμόνι είτε σταματημένο, είτε κινούμενο το αυτοκίνητο, τις ώρες της δουλειάς για να πληρώσει γι' αυτό και για τα καύσιμα, τα λάστιχα, τα διόδια, ασφάλειες και φόρους. Έτσι, παίρνει στον μέσο αμερικανό 1500 ώρες για να κάνει 6000 μίλια (στη διάρκεια ενός χρόνου). 3¹/₂ μίλια τα κάνει σε μία ώρα. Σε χώρες που δεν έχουν βιομηχανία μεταφορών, οι άνθρωποι κάνουν τις διαδρομές τους με την ίδια ακριβώς ταχύτητα με τα πόδια, με πρόσθετο πλεονέκτημα ότι μπορούν να πάνε όπου θέλουν και δεν είναι εγκλωβισμένοι σε δρόμους.

Είναι αλήθεια, σημειώνει ο Ίλιτς, ότι σε μη βιομηχανικές χώρες οι μετακινήσεις καταλαμβάνουν μόνο το 3% με 8% του ελεύθερου χρόνου των ανθρώπων (που σημαίνει 2 με 6 ώρες την εβδομάδα περίπου). Έτσι, ένα άτομο καλύπτει, περπατώντας τα ίδια μίλια με κάποιον που βρίσκεται στο αμάξι του, αλλά αφιερώνει 5 έως 10 φορές λιγότερο χρόνο σε

μετακινήσεις. Ηθικό δίδαγμα: όσο πιο διαδεδομένα είναι τα γρήγορα οχήματα σε μια κοινωνία τόσο περισσότερο χρόνο -ύστερα από ένα σημείο- θα ξοδεύουν και θα χάνουν οι άνθρωποι για τις μετακινήσεις τους. Αυτό είναι γεγονός που προκύπτει από μαθηματικά.



• Ο λόγος; Μόλις τον είδαμε. Οι πόλεις έχουν κομματιαστεί σε ατελείωτα προάστια αυτοκινητοδρόμων, επειδή αυτό ήταν η μόνη λύση για να αποφύγει κανείς την κυκλοφοριακή συμφόρηση στα κατοικημένα κέντρα. Αλλά το παρασκήνιο αυτής της λύσης είναι φανερό: οι άνθρωποι δεν μπορούν να πάνε πουθενά άνετα, γιατί βρίσκονται μακριά από οτιδήποτε. Για να φτιαχτεί χώρος για τα αυτοκίνητα, οι αποστάσεις έχουν μεγαλώσει. Οι άνθρωποι ζούνε μακριά απ'τη δουλειά τους, απ' το σχολείο, απ' το σούπερ μάρκετ και έτσι χρειάζονται ένα δεύτερο αυτοκίνητο για να καταφάρουν και να πηγαίνουν για ψώνια αλλά και να μεταφέρουν τα

παιδιά τους στο σχολείο. Εκδρομές; Ούτε συζήτηση. Φίλοι; Υπάρχουν οι γείτονες... και αυτό είναι όλο. Σε τελική ανάλυση, το αυτοκίνητο ξοδεύει περισσότερο χρόνο απ'ό,τι εξοικονομεί και δημιουργεί μεγαλύτερες αποστάσεις απ'αυτές που καλύπτει. Φυσικά, μπορείς να πας στη δουλειά σου, διανύοντας 60 μίλια σε μια ώρα, αλλά αυτό συμβαίνει, γιατί μένεις 30 μίλια μακριά από τη δουλειά σου και είσαι πρόθυμος να κάνεις μισή ώρα στα τελευταία 6 μίλια. Για να συνοψίσουμε: "Ένα μεγάλο μέρος της καθημερινής εργασίας αναλογεί στο να καλύψεις τα έξοδα για τη μετακίνηση στη δουλειά.

Ίσως να πείτε, "Αλλά τουλάχιστον μ' αυτόν τον τρόπο μπορείς να αποδράσεις απ' την κόλαση της πόλης, όταν οι ώρες εργασίας τελειώνουν". Εδώ είμαστε, λοιπόν, τώρα ξέρουμε: "Η πόλη", η μεγάλη πόλη, που για γενιές θεωρούταν ένα θαύμα, το μόνο μέρος που άξιζε να ζήσεις, τώρα θεωρείται "κόλαση". Ο καθένας θέλει να δραπετεύσει από αυτή, να ζήσει στην ύπαιθρο. Γιατί αυτή η αντίθεση; Για ένα μόνο λόγο. Το αυτοκίνητο έχει κάνει τη μεγάλη πόλη μη κατοικήσιμη. Την έχει κάνει βρωμερή, θορυβώδη, αποπνικτική, γεμάτη σκόνη, τόσο αχώνευτα συνωστισμένη που κανείς πλέον δε θέλει να βγει έξω το βράδυ. Έτσι, αφού τα αυτοκίνητα σκότωσαν την πόλη χρειαστήκαμε ταχύτερα αυτοκίνητα για να αποδράσουμε με τους σούπερ αυτοκινητόδρομους προς τα προάστια, τα οποία είναι τώρα ακόμη πιο μακριά. Αναμφισβήτητα, ένας φαύλος κύκλος: δώστε μας περισσότερα αυτοκίνητα για να μπορέσουμε να ξεφύγουμε απ'την καταστροφή που προκάλεσαν τα ίδια.

Από πολυτελές αντικείμενο και δείγμα προνομίου, το αυτοκίνητο, πλέον, έχει γίνει ζωτική ανάγκη. Πρέπει νά'χεις ένα δικό σου για να ξεφύγεις απ'την αστική κόλαση των αυτοκινήτων. Η καπιταλιστική βιομηχανία έχει κερδίσει, έτσι, το παιχνίδι: το περιττό έχει γίνει αναγκαίο. Δεν υπάρχει, πλέον, κανένας λόγος να πείσεις τους ανθρώπους ότι χρειάζονται ένα αυτοκίνητο. Η αναγκαιότητά του είναι γεγονός της ζωής. Είναι, πάντως, αλήθεια ότι ίσως κάποιος να έχει τις αμφιβολίες του, όταν αντικρίζει την αυτοκίνητη/μηχανοκίνητη απόδραση κατά μήκος των δρόμων. Μεταξύ 8:00 και 9:30 π.μ. και 5:30 και 7:00 μ.μ., καθώς και τα σαββατοκύριακα για 5 ή 6 ώρες, τα περάσματα της απόδρασης εκτείνονται σε τεράστιες πομπές αυτοκινήτων από προφυλακτήρα σε προφυλακτήρα, τα οποία στην καλύτερη περίπτωση μπορούν να πηγαίνουν με την ταχύτητα ενός ποδηλάτη και πάντα μέσα σε ένα πυκνό

σύννεφο από καυσαέρια. Τι απομένει, τελικά, απ'τα πλεονεκτήματα των αυτοκινήτων; Τι απομένει, τελικά, όταν, αναπόφευκτα, η μέγιστη ταχύτητα στους δρόμους περιορίζεται στην ταχύτητα του πιο αργού αυτοκινήτου;

Ωραία... Μετά απ' την καταστροφή της πόλης, το αυτοκίνητο σκοτώνει και το ίδιο το αυτοκίνητο. Έχοντας υποσχεθεί στον καθένα ότι θα μπορεί να πηγαίνει γρηγορότερα, οι αυτοκινητοβιομηχανίες καταλήγουν στο αδυσώπητα προβλεπόμενο αποτέλεσμα ότι ο καθένας θα πρέπει να πηγαίνει τόσο αργά όσο κινείται ο πιο αργός, με μια ταχύτητα καθορισμένη από τους νόμους της ρευστοδυναμικής. Ακόμα χειρότερο είναι το ότι αν και επινοήθηκε για να επιτρέψει στον/στην ιδιοκτήτη/τρια του να πάει όπου αυτός/αυτή επιθυμεί, στην ώρα και ταχύτητα που θέλει, το αυτοκίνητο αποδείχτηκε, απ' όλα τα οχήματα, το πιο δεσμευτικό, επικίνδυνο, αναξιόπιστο και άβολο. Ακόμη και αν διαθέσεις στον εαυτό σου ένα υπερβολικά μεγάλο χρονικό περιθώριο, ποτέ δεν ξέρεις πότε τα μπουτιλιάρια θα σ'αφήσουν να πας στον προορισμό σου. Είσαι κολλημένος τόσο ασφυκτικά στο δρόμο όσο το τρένο στις σιδηροτροχιές. Όπως και ο επιβάτης του τρένου, δεν μπορείς να σταματάς όποτε θέλεις και όπως συμβαίνει και με το τρένο, πρέπει να κινείσαι με μια ταχύτητα που είναι καθορισμένη από κάποιον άλλο. Ανακεφαλαιώνοντας, το αυτοκίνητο δεν έχει κανένα απ'τα πλεονεκτήματα του τρένου, ενώ έχει όλα τα μειονεκτήματά του συν κάποια αποκλειστικά δικά του: ταρακουνιέσαι, είσαι στριμωγμένος, κινδυνεύεις από ατυχήματα και χρειάζεται αναγκαστικά προσπάθεια για να το οδηγήσεις.

Ακόμη, θα μπορούσες να πεις ότι οι άνθρωποι δεν παίρνουν το τρένο. Φυσικά! Πώς θα μπορούσαν άλλωστε; Έχετε ποτέ προσπαθήσει να πάτε με το τρένο απ'τη Βοστώνη στη Ν.Υόρκη; Ή από το Ivry στο Treport; Ή από το Garches στο Fontainebleau; Ή απ' το Colombes στο l'Isle-Adam; Προσπαθήσατε ποτέ κάτι τέτοιο ένα καλοκαιριάτικο Σάββατο ή μια Κυριακή; Τέλος πάντων, προσπαθήστε το και καλή τύχη! Θα παρατηρήσετε ότι ο αυτοκίνητος καπιταλισμός έχει σκεφτεί τα πάντα. Όταν το αυτοκίνητο σκοτώνει το αυτοκίνητο, αναλαμβάνει, ταυτόχρονα, να εξαφανίσει όλες τις εναλλακτικές λύσεις, καθιστώντας το ίδιο υποχρεωτικό. Έτσι, το καπιταλιστικό κράτος επέτρεψε πρώτα στο σιδηροδρομικό δίκτυο μεταξύ των πόλεων και της γύρω επαρχίας να κατακερματιστεί και έπειτα το ξέκανε. Το μόνο που απέμεινε είναι οι μεγάλης ταχύτητας σιδηροδρομικές συνδέσεις του Intercity, οι οποίες

ανταγωνίζονται τις αεροπορικές εταιρίες σε μπουρζουάδικη πελατεία. Υπάρχει, λοιπόν, εξέλιξη για σας!

Η αλήθεια είναι ότι κανείς δεν έχει, πραγματικά, επιλογή! Δεν είσαι ελεύθερος να έχεις ή όχι αυτοκίνητο, επειδή ο προαστιακός χώρος έχει σχεδιασθεί ακριβώς ως κάτι λειτουργικό για το αυτοκίνητο και μόνο και κάπως έτσι σχεδιάζεται και ο αστικός χώρος. Γι' αυτό και η πλέον επαναστατική λύση, που είναι να ξεφοπλωθούμε τα αυτοκίνητα και να χρησιμοποιούμε το ποδήλατο, το λεωφορείο και το ηλεκτρικό ταξί, δεν είναι πια εφαρμόσιμη στις μεγάλες μητροπόλεις, όπως το Los Angeles, το Detroit, το Houston, το Trappes ή ακόμα και στις Βρυξέλλες, οι οποίες χτίστηκαν από και για τα αυτοκίνητα. Αυτές οι κατακερματισμένες πόλεις εκτείνονται κατά μήκος άδειων δρόμων ευθυγραμμισμένων με πανομοιότυπες εγκαταστάσεις και το αστικό τους τοπίο αναφωνεί: "Αυτοί οι δρόμοι έχουν φτιαχτεί για όσο το δυνατόν πιο γρήγορη οδήγηση απ' τη δουλειά στο σπίτι και αντίστροφα. Τους διασχίζεις, αλλά δε ζεις σ' αυτούς". Στο τέλος της εργάσιμης ημέρας, όλοι πρέπει να μένουν σπίτι και όποιος βρίσκεται στους δρόμους θεωρείται ύποπτος για κάτι κακό. Σε μερικές αμερικανικές πόλεις το να περιπλανιέσαι τη νύχτα στους δρόμους, στοιχειοθετεί βásiμες υποψίες για εγκληματική συμπεριφορά.

Τι και έτσι ο χορός συνεχίζεται; Όχι, αλλά η εναλλακτική λύση στη θέση του αυτοκινήτου θα πρέπει να είναι περιεκτική. Για να παρατήσουν οι άνθρωποι τα αυτοκίνητά τους δεν είναι αρκετό να τους προσφερθεί μια πιο άνετη μαζική συγκοινωνία. Θα πρέπει να είναι ικανοί να κάνουν χωρίς μετακινήσεις γενικότερα, επειδή θα αισθάνονται σαν στο σπίτι τους, όταν θα είναι στις γειτονιές τους, στην κοινότητά τους, στις πόλεις με ανθρώπινο μέγεθος και θα ευχαριστιούνται να περπατάνε από τη δουλειά στο σπίτι ή αν χρειαστεί, να κάνουν ποδήλατο. Κανένα μέσο γρήγορης μεταφοράς και απόδρασης δε θα αποζημιώσει κανέναν για τη φρίκη που αντιμετωπίζει σε μία ακατάλληλη για κατοίκηση πόλη, στην οποία κανένας δεν αισθάνεται σαν στο σπίτι του, ούτε βέβαια θα τον αποζημιώσει για την ταλαιπωρία που υφίσταται, όταν πηγαίνει στην πόλη μόνο για τη δουλειά του ή απ'την άλλη με το να είναι μόνος του και να κοιμάται.

"Οι άνθρωποι" γράφει ο Ίλιτς "θα σπάσουν τις αλυσίδες της παντοδύναμης βιομηχανίας της συγκοινωνίας, όταν αρχίσουν ξανά να αγαπάνε ως κάτι πολύ προσωπικό τη δική τους περιοχή και να μη νιώθουν την ανάγκη να απομακρύνονται από αυτή". Αλλά για να

αγαπηθεί μια περιοχή θα πρέπει πρώτα απ'όλα να γίνει βιώσιμη και όχι κυκλοφορίσιμη. Η γειτονιά ή η κοινωνία (κοινότητα) θα πρέπει, ακόμη μια φορά, να μετατραπεί σε μικρόκοσμο, σχεδιασμένο από και για όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, όπου οι άνθρωποι θα μπορούν να δουλεύουν, να ζουν, να χαλαρώνουν, να μαθαίνουν, να επικοινωνούν και να περιπλανώνται και τον οποίο θα διαχειρίζονται συλλογικά σαν το χώρο της συμβίωσής τους. Όταν κάποιος ρώτησε τον Μαρκούζε πώς θα περνούσαν οι άνθρωποι τον ελεύθερό τους χρόνο μετά την επανάσταση, τότε που η καπιταλιστική σπατάλη θα έχει εξαφανιστεί, εκείνος απάντησε: "Θα γκρεμίσουμε τις μεγάλες πόλεις και θα χτίσουμε καινούριες. Αυτό θα μας κρατήσει σε ασχολία για κάποιο καιρό."

Οι νέες πόλεις θα πρέπει να είναι ενώσεις/συνομοσπονδίες κομμούνων (ή γειτονιών), περιτριγυρισμένες από πράσινο, των οποίων οι κάτοικοι -και κυρίως τα παιδιά- θα ασχολούνται κάποιες ώρες της εβδομάδας με την παραγωγή προϊόντων που θα χρειάζονται. Για να μετακινούνται καθημερινά, θα μπορούν να χρησιμοποιούν όλα τα μεταφορικά μέσα που είναι κατάλληλα για μια μεσαίου μεγέθους πόλη: κοινόχρηστα ποδήλατα, τρόλλεϋ, λεωφορεία, ηλεκτρικά ταξί. Για μεγαλύτερα ταξίδια στην περιοχή όπως και για τους επισκέπτες θα είναι διαθέσιμη στα γκαράζ της γειτονιάς μια σειρά από αυτοκίνητα της κομμούνας. Το ΙΧ δε θα είναι πια αναγκαιότητα. Όλα θα έχουν αλλάξει: ο κόσμος, η ζωή, ο άνθρωπος. Και αυτά δε θα'χουν γίνει έτσι από μόνα τους.

Στο μεταξύ, τι πρέπει να γίνει για να φτάσουμε εκεί; Πρώτα απ' όλα, δε θα πρέπει να απομονώνουμε το ζήτημα της μετακίνησης και των μεταφορών απ' τα υπόλοιπα. Πάντα, θα πρέπει να το συσχετίζουμε με το πρόβλημα της πόλης, του κοινωνικού διαχωρισμού της εργασίας και με τον τρόπο που αυτός κατακερματίζει τις διάφορες διαστάσεις της ζωής. Ένα μέρος για εργασία, άλλο για στέγαση, ένα τρίτο για αγορές, ένα τέταρτο για μάθηση, ένα πέμπτο για διασκέδαση. Ο τρόπος με τον οποίο ο χώρος οργανώνεται συνεχίζει την αποσύνθεση των ανθρώπων που ξεκίνησε με τη διαίρεση της εργασίας μέσα στο εργοστάσιο. Κόβει το κάθε άτομο σε μερίδες, κόβει το χρόνο μας, τη ζωή μας σε ξεχωριστά κομμάτια, έτσι ώστε σε κάθε ένα από αυτά να είμαστε παθητικοί καταναλωτές στο έλεος των εμπόρων, έτσι ώστε ποτέ να μη συμβαίνει η εργασία, η κουλτούρα, ο πολιτισμός, η ευχαρίστηση, η ικανοποίηση των αναγκών και

η προσωπική μας ζωή να μπορούν και να πρέπει να αποτελούν ένα πράγμα: Μια ενοποιημένη ζωή που διατηρείται από την κοινωνική δομή της κοινότητας.

André Gorz
Le Sauvage, Septembre-Octobre 1973

