

ΡΑΤΣΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΚΑΙ ΑΔΕΛΦΙΚΟ ΑΙΜΑ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΚΡΑΤΟΥΜΕΝΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ

**Εισήγηση του Γιάννη Ρέντζου στο 17^ο Αντιρατσιστικό
Φεστιβάλ – Ποδηλατοδρόμιο ΟΑΚΑ – Σάββατο 29 Ιουνίου
2013 – Διοργάνωση: [SOSTE](#)**

Η ελληνική πόλη και η αμαξιτή ύπαιθρος αποτελούν δειγματολόγια ανέντιμης διαχείρισης του χώρου μας, ενός χώρου που είναι ευλογημένος από τη διαλεκτική της παγκόσμιας ιστορίας, έστω και αν σήμερα είναι έδαφος αυτοκινητικής βαρβαρότητας. Μαζί με την απερίφραστα καταστροφική εθνική πολεοδομία, η συνδιαχείριση –εξουσίας, λαού και διανοουμένων– των αιματοβαμμένων οδικών αξόνων αναδεικνύει τον τροχό σαν μέσο ρατσιστικής καταστολής και καθημερινού συλλογικού-συμμετοχικού εγκλήματος στο δημόσιο χώρο. Υπάγονται σ' αυτόν και όλες ανεξαιρέτα οι οριζόντιες επιφάνειες διαβάσεων, πεζοδρομίων και πεζοδρόμων. **«Είσαι κατώτερος και θα συμμορφωθείς».** **«Είμαι δυνατότερος και θα υποταχθείς».**



Αυτά είναι τα λανθάνοντα έως σαφή μηνύματα που διοδεύονται παντού στη χώρα μας. Με μια ματιά γίνεται αντιληπτή η ανισότητα και η αδικία στον ελλαδικό χώρο με κύριο εργαλείο τη δικτατορία του αυτοκι-

νήτου και τον έκδηλο ολοκληρωτισμό εκ μέρους του μεγάλου ποσοστού των οδηγών μας. *«Δεν πάει να πει το χαμομήλι της η γριά;...»*. Αυτή η αίσθηση κοστίζει ζωές. Να πω, πως ακόμα και οι ακαλαίσθητες πινακίδες και οι διαφημιστικοί γιγαντοπίνακες, σε υπερφυσικό μέγεθος, για να καταστούν ευανάγνωστοι εκ μέρους των οδηγών, αλλοιώνουν με το στήσιμό τους πανέμορφες γωνιές, και μερικοί, σκουριασμένοι και κομματιασμένοι από την πολυκαιρία, συντελούν στο ξεθώριασμα και την αποσύνθεση, μέσα στην κοινωνία μας, κάθε ιδεώδους σεβασμού των ανθρώπων και του χώρου. Και τι να πούμε για το ξεκοίλιασμα των κορμιών για το οποίο ενοχοποιούνται.

Το κράτος μας δείχνει σαν να σέβεται και να υπηρετεί κάποια «ανωτερότητα» του ΙΧ

Στο κείμενο μου έχω για αφετηρία τις εμπειρίες μου ως πεζός και χρήστης των δημόσιων μέσων μεταφορών στην άγρια και ρατσιστικά περιφρονητική ελληνική πόλη, συναισθανόμενος πως ο πεζός είναι αδελφός του τραυματισμένου και του νεκρού της ελλαδικής αυτοκινητικής λαίλαπας. Βλέπω όμως το ζήτημα πολιτικά και γεωπολιτικά, σε όρους κηρυγμένου φυλετικού εμφυλίου. Το Κράτος στηρίζει και σέβεται την «ανώτερη» ράτσα που είναι οι αυτοκινούμενοι. Και πολύ σωστά εντάχθηκε στο 17^ο Αντιρατσιστικό Φεστιβάλ αυτή η θεματική με σωστή αναφορά στη «δικτατορία του αυτοκινήτου». Άλλωστε θα υπαινιχθώ πως, για παράδειγμα, οι δυνάμεις των δικτατορικών λύσεων του παρελθόντος δεν απέχουν πολύ από τη σημερινή δημο-κρατική ανοχή του

αυτοκινήτου, αφού και εκείνες και οι τωρινές καταστάσεις προσφέρουν έδαφος (κυριολεκτικά και μεταφορικά) σε ξένα εμπορικά και βιομηχανικά συμφέροντα της αυτοκινητικής βιομηχανίας και της πετρελαϊκής ενέργειας. Με συνεργάτες πολλούς από εμάς τους ίδιους. Σκέφτηκα βέβαια να διορθώσω την αναφορά του τίτλου γράφοντας «δικτατορία του αυτοκινηταριάτου». Τι θα σήμαινε όμως αυτό για την αυτοκίνηση, έναν θεσμό που

συμβολίζει τη φιλελευθερο-καπιταλιστική ηγεμονία και που συνδέεται με ιδεολογική μαγειρική και επιστημονικές έρευνες επιλεκτικότητας και σκοπιμότητας που φέρνουν σε επαφή το αυτοκίνητο με τη δημοκρατία, την ελευθερία, την ατομική ανεξαρτησία και την ατομική επιτυχία, που μάλιστα, αυτή η τελευταία, εκφράζεται με την ταχύτητα; Αχ! Το μαγικό κουβούκλιο θα θάψει πολλούς ακόμα.



Είναι περίεργο πως ενώ περνάμε φάσεις, όπως αυτή της τωρινής οικονομικής και κοινωνικής κρίσης και της αύξησης του κόστους λειτουργίας του ΙΧ, και που έπρεπε να αναμένεται μια συζήτηση για ενθάρρυνση της [βαδισιμότητας](#) και για κοινωνικά και επαγγελματικά προσεγγμένες συγκοινωνίες και μεταφορές, δεν βλέπουμε να αναδεικνύεται το ζήτημα αυτό από τις κυβερνώσες και τις υπόλοιπες υπεύθυνες πολιτικές δυνάμεις. Δεν έχουν πάρει το μάτι μου και το αυτί μου προτάσεις, για παράδειγμα, για εγγύηση και διεύρυνση του συστήματος λεωφορειοδρόμων, που θα καθιστούσε απόλυτα λειτουργικό και αξιόπιστο το δίκτυο των δημόσιων συγκοινωνιών με αφαίρεση χώρων κίνησης – στάσης – στάθμευσης από την κατάχρηση δημόσιου χώρου που συνεπάγεται η χρήση του ΙΧ. Ούτε για επέκταση των μεταμεσονύκτιων

ωραρίων γίνεται λόγος. Ούτε για νέες σιδηροδρομικές γραμμές ακούω τίποτα.

Το κράτος μας δείχνει σαν να **σέβεται και να υπηρετεί κάποια «ανωτερότητα»** του ΙΧ, αφού επιτρέπει μια ακώλυτη αντικοινωνική καθολική πρόσβασή του, εξυπηρετώντας έτσι μια ανεξέλεγκτη έως εγκληματική παντοκρατορία του τροχού. Το αυτοκίνητο και πολύ περισσότερο το μηχανάκι βρίσκονται στον ελλαδικό χώρο τεχνητά υπερτιμημένα ως προς την εκ κατασκευής χρησιμότητά τους. Έχουν άπειρα δικαιώματα και για το λόγο αυτό οι πιθανότητες εγκληματικής κατάχρησής τους αυξάνονται ακόμα και αυτοκτονικά. Κανένας δεν τολμά να σχολιάσει παγιωμένες συνθήκες, που θα οδηγήσουν στην αλλαγή των συνηθειών του βολεμένου χρήστη τους, που είμαστε

εμείς, οι, φίλοι μας ή οι γείτονές μας της διπλανής πόρτας. Το αυτοκίνητο είναι χαϊδεμένο μέσο κίνησης, ανεξέλεγκτης στάσης και καταχρηστικής στάθμευσης. Παραχαϊδεμένο εξάλλου είναι και το μηχανάκι που χαίρει του εκφοβιστικού δικαιώματος αεικίνητης λειτουργίας, παιγνιώδους σκοποβολής κατά του διαβαίνοντος πεζού και σύστασης ίδιας ζώνης κυκλοφορίας και ελιγμών.

Το ημερολόγιο μου ως πεζού είναι κατάστικτο από ταπεινώσεις που υφίσταμαι στο δημόσιο χώρο, απλά επειδή είμαι πεζός, δηλαδή άοπλος, ενώ ο οδηγός, για παράδειγμα, της μοτοσικλέτας πάνω στο πεζοδρόμιο της Πανεπιστημίου λέω, είναι **και** εξοπλισμένος **και** οπλισμένος. Πόσες φορές τα σκέπτομαι αυτά όταν γυροφέρνω τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα για να προχωρήσω στο πεζοδρόμιό μου, που αυτά το έχουν αντικοινωνικά καταλάβει, μαζί με τα μηχανάκια, ή όταν περιμένω το «Γρηγόρη» να ελευθερώσει το δρόμο μου. Στην Πλατεία Συντάγματος προς Ερμού, το φανάρι για τους πεζούς διαρκεί εννέα δευτερόλεπτα ενώ στην Οδό Αθηνάς, λαϊκό δρόμο γεμάτο πεζούς, ανθρώπους του μόχθου και ηλικιωμένους ξωμάχους, το Κράτος γίνεται ακόμα χειρότερος εθνικός μειοδότης. Έξι μόνο δευτερόλεπτα παραχωρεί για να περάσουμε απέναντι. Μετά, πάλι «Σταμάτης».

Το ζήτημα είναι βαθιά γεωπολιτικό και πολιτικό: Η ανώμαλη κυριαρχία του αυτοκινήτου στις πόλεις μας είναι σαφώς θέμα συμφερόντων.

Όποιος αντιταχθεί στο τροχαίο έγκλημα και τολμήσει να ταχθεί υπέρ του απλού ανθρώπου και υπέρ της προστασίας των ζώων, με πραγματικούς όρους ενθάρρυνσης της βαδισιμότητας, της ασφάλειας, της ταχύτητας και της άνεσης του βαδιστή-πεζοπόρου, του αμέα, του ηλικιωμένου, του ποδηλάτη, ακόμα και του συνετού οδηγού, –να υπογραμμίσουμε αυτή την ιδιότητα–

θα έρθει αντιμέτωπος στην πραγματικότητα με τις τράπεζες, τις ασφαλιστικές εταιρείες, το διεθνές και ελλαδικό κεφάλαιο εμπορίας αυτοκινήτου και καυσίμων, τις διαφημιστικές και τηλεοπτικές επιχειρήσεις, τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις αυτοκινητοδρόμων, και τέλος την ολοφάνερα πρακτορική –υπέρ της αυτοκίνησης– λειτουργία της Βουλής και των μελών της, της Κυβέρνησης και των μελών της, της Προεδρίας της Δημοκρατίας και της Δικαιοσύνης. Όλης αυτής της μελανόλευκης και αιματηρά κηλιδωμένης Πολιτείας μας.



Επιτρέψτε μου εδώ να σας πω, πως στην Πρέβεζα, μας δόθηκε η ευκαιρία δυο φορές τους τελευταίους μήνες να έχουμε αντι-αυτοκινητικές καμπάνιες στις [18 Νοεμβρίου 2012](#), τρίτη Κυριακή εκείνου του μήνα, που είναι αφιερωμένη στα τόσο αδικημένα θύματα των τροχαίων δυστυχημάτων, και στις [22 Απριλίου](#). Προετοιμάζοντας αυτά που επρόκειτο να καταθέσω κι εγώ σκέφτηκα και είπα, πως οι ημέρες αυτές δεν ήταν κατά τύχη «επόμενες ημέρες» από τη 17^η Νοεμβρίου και αντίστοιχα την 21^η Απριλίου. Ήταν σημαδιακά ημέρες ανάμνησης και καταδίκης μιας δικτατορίας που συνεχίζεται ακόμα και τώρα στη λειτουργία του ελλαδικού δημόσιου χώρου. Για τους «κατώτερους». Δεν παρέλειψα λοιπόν να συνδέσω εκεί τη γεωπολιτική της σύγχρονης ελληνικής αυτοκίνησης με τον ολοκληρωτισμό των ημερών της εφταετίας της 21^{ης} Απριλίου, ακόμα και με τα βασανιστήρια και τις θανατώσεις των αγωνιστών σαν και αυτά που επιτρέπουν σε ολο-

κληρωτικές ολιγαρχίες, άλλων χωρών, να διατηρούν την εξουσία τους. Το ζήτημα είναι βαθιά γεωπολιτικό και πολιτικό. Η ανώμαλη κυριαρχία του αυτοκινήτου στις πόλεις μας είναι σαφώς θέμα συμφερόντων που, επί πολλές *εφταετίες*, επιβάλλονται στη χώρα μας από τα αρπακτικά της αυτοκινητικής βιομηχανίας και της πετρελαϊκής ενέργειας.

Και γίνονται αποδεκτά από τους ντόπιους εμπορικούς και πολιτικούς συνεργάτες τους. Που γίνονται έτσι ηθικοί συνεργοί του τροχαίου εγκλήματος, καθοδηγώντας και θωπεύοντας τους αυτοουργούς. Αν λαμβάνονταν σοβαρά και ανθρωπιστικά υπόψη οι φυσικογεωγραφικές δεσμεύσεις του χώρου μας και το υπέρογκο κόστος για υποδομές άνετης κίνησης και στάθμευσης των αυτοκινήτων, αυτό θα οδηγούσε σε περιορισμό της εισαγωγής, αγοραπωλησίας και χρήσης των αυτοκινήτων. Δεν έχουμε το θάρρος να τα δούμε αυτά και προτιμούμε να θυσιάσουμε τα πάντα προς χάριν τους. Κοιτάξτε όμως τους δρόμους μας. Με την ιδιωτική αυτοκίνηση, είναι παραδομένοι σε ξένα μόνον βιομηχανικά προϊόντα. Οι δρόμοι μας είναι σαν να έχουν κατασκευαστεί για να υποδεχθούν αυτά τα προϊόντα με συνενόχους και θύματα του κάθε φόνου τον καθένα από εμάς.

Δυστυχώς το χαίδεμα του αυτοκινήτου λειτουργεί σαν μηχανισμός ενθάρρυνσης της βίας και της καταπίεσης στην πόλη. Σαν ρατσιστικός μηχανισμός. Βέβαια, ο ρόλος του ως εργαλείου καταστολής του αδύναμου, στον ελλαδικό γεωγραφικό χώρο λησμονιέται. Ενώ πολλοί είναι εκείνοι που μιλούν γενικά για την κρατική καταστολή, δεν έχω ακούσει ποτέ να συσχετίζουν και την ιδιωτική καταστολή εκ μέρους της αυτοκίνησης. Σε ημερίδα υψηλού επιπέδου, που σχολίασα αλλού, [αισθάνθηκα αυτή την έλλειψη](#). Επίσης, ενώ συχνά ακούγεται ο φόγος για τα μονοπώλια, ποτέ δεν έχω ακούσει τον καθαρό και συγκεκριμένο συσχετισμό, μέχρις

επιπέδου τελικού καταναλωτή, **δηλαδή εκλογέα**, με τα μονοπώλια της αυτοκίνησης και της πετρελαϊκής ενέργειας. Μου φαίνεται περίεργο πως το τυποποιημένο ιδεώδες της κρατικοποίησης ή κοινωνικοποίησης των μέσων παραγωγής μένει ξεκάρφωτο όταν οι φίλα διακείμενες πολιτικές δυνάμεις, όσες δηλαδή το υποστηρίζουν, απέχουν από το να τοποθετηθούν με καθαρότητα και αμεσότητα στον κρατικό-κοινωνικό έλεγχο (ή όχι) των μέσων της μεταφοράς πρώτων υλών και προϊόντων και της μεταγωγής (μετακίνησης) του εργαζόμενου προσωπικού. [Παραγωγή, μεταφορά και μεταγωγή είναι αλληλένδετα](#).

Αν δεν το θες οδηγέ, ας μη γίνεις πεζός ποτέ

Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας θα μπει σε σωστό δρόμο μόνο όταν σταματήσει η προσπάθεια αυτοκινητόφιλου ιδεολογικού πειθαναγκασμού της κοινής γνώμης από τους πρακτορεύοντες θεσμικούς και παραθεσμικούς αρμοδίους. Όλα αυτά αφήνουν απροστάτευτο και, –γιατί όχι;–, «ακαθοδήγητο», τον επιμέρους οδηγό, στον οποίο πολλαπλασιάζεται η αίσθηση δύναμης, ανεξαρτησίας και υπεροχής, που διαφημίζει η αυτοκινητοβιομηχανία και που αισθάνεται ο εποχούμενος, με όλο του τον εξοπλισμό και με το δολοφονικό του οπλισμό. Ο ίδιος καταντά «πολιτισμικός ΑΜΕΑ» που υποστηρίζεται από μια ιδιαίτερα φονική προσθετική κατασκευή. Το μηχανοκίνητο. Οι Έλληνες διαπαιδαγωγούμαστε έτσι στο **ιδεώδες της αυτοκινητικής ελευθερίας**, δηλαδή με άλλα λόγια στο ιδεώδες ενός δικού μας νόμου καταπίεσης, και στην περιφρόνηση της χωρικής κοινωνικής δικαιοσύνης. Να οι στρατιές του **αυτοκινηταριάτου**, που είπαμε.

Η διαπαιδαγώγηση στην ευθύνη και το σεβασμό του άλλου μπορεί να επιχειρηθεί μέσα στην πόλη, το μεγάλο αυτό σχολείο της κοινωνίας. Δεν νομίζω πως η γενική σχολική εκπαίδευση θα βοηθούσε. Το

εποχούμενο άτομο, βαριά οπλισμένο ΑΜΕΑ με τη δολοφονική του προσθετική κατασκευή, που διευκολύνει εκείνο αλλά ζορίζει αφόρητα, μέχρι θανάτου, όλους του άλλους, πρέπει να υπηρετηθεί και να πειθαναγκαστεί ώστε να αντιληφθεί πως είμαστε όλοι ίσοι, όπως πιστεύουμε πως το αισθάνεται όταν έχει τα πόδια του στο έδαφος και όχι στο γκάζι. Θα πρέπει βέβαια οι πόλεις και οι Δήμοι να φροντίζουν, για παράδειγμα, να διαγραμμίζουν συχνά τους δρόμους τους, ώστε να φαίνονται τα όρια της αυτοκινητικής δικαιοδοσίας. Και να προβλέπουν χώρισμα στις διαβάσεις, μπροστά στα αυτοκίνητα, ώστε τα μηχανάκια να μην πιάνουν το χώρο που προορίζεται για το πέρασμα των πεζών. Ο Δήμος Αθηναίων θα έπρεπε να το είχε κάνει από χρόνια. Κάποιος πρέπει να του το πει. Πλούσιοι δήμοι της χώρας, όπως της Γλυφάδας και της Πρέβεζας, αφού έχουν τεράστια δημόσια δωρεάν πάρκινγκ, πράγμα που είναι δείγμα πλούτου αλλά και υποταγής στην αυτοκίνηση και σε άλλα συμφέροντα, μπορούν να χρεώνουν τη στάθμευση ώστε να έχουν

των διαβάσεων. Ο ασβέστης στο δρόμο, που υπενθυμίζει πως «περνά πρώτος όποιος φτάνει στη διάβαση πρώτος πεζός ή οδηγός (όχημα)» ή οι στενώσεις και οι μειωτήρες ταχύτητας (σαμαράκια, όπως στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος) μπορούν να συνεντίσουν και να εκπαιδεύσουν. Ίσως μας γλυτώσουν από παραπλησίες αιματοχυσίες.

Αν με τη διαπαιδαγώγηση στην ευθύνη και το σεβασμό του άλλου και με άλλα μέτρα ο οδηγός αισθανθεί πως οι ανθρωπιστικές υποχρεώσεις που του επιβάλλονται ως οδηγού είναι υπερβολικά πολλές, μπορεί να αποφασίσει να επιλέξει, αντί για την υπεροπτική *φυμέ* αυτάρκεια που του παρέχει το μεταλλικό κουβούκλιο, την κοινότητα του δημόσιου χώρου και των πεζοπόρων του. Μπορεί να συστρατευτεί με τους πεζούς και τους χρήστες των δημόσιων μέσω μεταφορών για καλύτερη δημόσια συν-κοινωνία και μεταφορές. Θα γίνει κύτταρο στο αγώνα υπέρ μιας κοινωνίας ισοκρατίας. Για λιγότερο αδελφικό αίμα. Αλλιώς... Εντάξει. **«Αν δεν το θες οδηγέ, ας μη γίνεις πεζός ποτέ».**

