

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΕΝΑ ΑΤΕΛΕΙΩΤΟ «ΧΑΟΣ» Ή ΔΥΟ ΑΙΩΝΕΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ;

Τα τελευταία χρόνια, η μετακίνηση μέσα στην πόλη έχει καταστεί κατά κάποιον τρόπο εφιαλτική. Απ' την περίοδο της καραντίνας και μετά, ζούμε σε εναλλασσόμενα καθεστώτα απαγόρευσης κυκλοφορίας. Κεντρικοί δρόμοι κλείνουν με την παραμικρή αφορμή. Το κράτος ρίχνει εντολή «μένουμε σπίτι» με μήνυμα του 112. Με τα μπλόκα της τροχαίας, οι δρόμοι έχουν γεμίσει με check points.¹ Την ίδια στιγμή, ολόένα και περισσότεροι από εμάς, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, αναγκάζομαστε να μετακινούμαστε με τα μέσα. Είτε επειδή δεν παίζουν λεφτά για όχημα, είτε επειδή μας πήρε η τροχαία το δίπλωμα.

Ενώ συμβαίνουν όλα αυτά, η κυκλοφορία στους δρόμους παρουσιάζεται σαν ένα φαινόμενο που διαμορφώνεται από έναν σωρό εξωγενείς παράγοντες, αλλά ποτέ από το ίδιο το κράτος. Κάθε φορά, το κράτος εμφανίζεται ως ο από μηχανής θεός που θα λύσει το «κυκλοφοριακό χάος». Αν, όμως, κοιτάξει καμία την ιστορία, θα διαπιστώσει όχι μόνο ότι τα καπιταλιστικά κράτη από τα γεννοφάσκια τους οργανώνουν την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις εντός της επικράτειάς τους, αλλά κιόλας ότι αυτοί οι σχεδιασμοί είναι κομβικής σημασίας για τη λειτουργία τους. Παρακάτω θα δούμε μονάχα ένα παράδειγμα τέτοιου είδους κρατικών σχεδιασμών, όπως διατυπώνονταν απ' τους ειδικούς και τους κρατικά ιθύνοντες της πόλης του Σικάγο, στις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} και στα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα. Με την ελπίδα να καταλάβουμε λίγο καλύτερα τι συμβαίνει στο σήμερα.

Η άμαξα, το εμπόρευμα και το ρολόι

Πρώτα απ' όλα, να αναφέρουμε το εξής: στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, το αμερικανικό κράτος βρισκόταν εν μέσω σκληρών διευθετήσεων στο εσωτερικό του. Έχοντας βγει από έναν εμφύλιο πόλεμο, είχε να διαχειριστεί ένα πολυεθνικό εργατικό δυναμικό, που στην συντριπτική του πλειοψηφία ζούσε και εργαζόταν στα αναδυόμενα βιομηχανικά αστικά κέντρα. Πράγμα το οποίο δεν ήταν διόλου εύκολη υπόθεση. Η επιβολή της κρατικής ισχύος στο εσωτερικό, πόσο μάλλον σε μία ιστορική συγκυρία που οι διακρατικοί ανταγωνισμοί οξύνονταν, αναδείχθηκε ως μέγιστη προτεραιότητα. Τα αφεντικά, οι ειδικοί και το κράτος τους κοιτούσαν πώς να επιβάλλουν τις νόρμες και την πειθαρχία που συνεπαγόταν το εργοστάσιο σε κάθε πτυχή του κοινωνικού χώρου και χρόνου.

Πράγμα το οποίο αποτυπωνόταν και στις στρατηγικές για τις μεταφορές και τις μετακινήσεις στο εσωτερικό των πόλεων. Απ' την πρώτη άμαξα με αλόγα του 1859, τα μέσα μετακίνησης στην πόλη κατασκευάζονταν ώστε να τροφοδοτούν το αστικό βιομηχανικό κέντρο και να προωθούν τους ρυθμούς εργασίας και καθημερινής ζωής που επικεντρώνονταν στο ρολόι.² Το αμερικανικό κράτος αντιμετώπιζε το εξής ζήτημα: ενώ οι άνθρωποι έπρεπε να περπατάνε για να πάνε στη δουλειά, οι εμπορικές-βιομηχανικές περιοχές μιας πόλης δεν μπορούσαν να εκτείνονται πάνω από δύο έως τρία μίλια από το κέντρο της. Τα αφεντικά ανακάλυψαν το εξής συγκλονιστικό: μπορούσαν να μεταφέρουν μεγάλο αριθμό ανθρώπων απ' τη μία άκρη της πόλης στην άλλη, με μικρό κόστος και μεγάλο κέρδος. Μέχρι το τέλος του εμφυλίου, η πόλη του Σικάγο είχε τρία μεγάλα συστήματα δρόμων, το καθένα απ' τα οποία επιδίωκε να εξυπηρετήσει την πιο κερδοφόρα αγορά: την κυκλοφορία από και προς την κεντρική επιχειρηματική περιοχή. Τα συστήματα ιππύλατων τραμ και οι καλωδιακές και ηλεκτρικές γραμμές που τα αντικατέστησαν στις δεκαετίες του 1880-1890, σχεδιάστηκαν και αναπτύχθηκαν ως μέσα μαζικής μεταφοράς κυρίως για τη μεσαία τάξη, εξυπηρετώντας τα πιο εύπορα στρώματα του πληθυσμού που εργάζονταν και ψώνιζαν στο κέντρο της πόλης.

Οι συγκοινωνίες ως μέσο επιβολής του κρατικού ελέγχου

Οι γειτονιές όπου ζούσε η εργατική τάξη του Σικάγο βρίσκονταν στα όρια του κέντρου της πόλης, ανάμεσα στις βιομηχανικές μονάδες, τον σιδηρόδρομο και τις αποθήκες εμπορευμάτων. Οι εργάτες δεν έμεναν εκεί από δική τους επιλογή, αλλά για να μπορούν να είναι κοντά στον τόπο εργασίας τους, στον οποίο πηγαινόερχονταν με τα πόδια. Οι εργατικές γειτονιές ανέπτυξαν τη δική τους ζωή: τις κουλτούρες, τις καθημερινές συνήθειες και τις κοινωνικές σχέσεις της πολυεθνικής εργατικής τάξης. Ακριβώς αυτές οι συνήθειες και οι σχέσεις αποτελούσαν τους τρόπους που είχε η εργατική τάξη για να αναπνέει και να αντιμετωπίζει την εξουθενωτική καθημερινότητα της δουλειάς στο εργοστάσιο. Πράγμα το οποίο δεν άρεσε καθόλου στα αφεντικά, τα οποία είχαν άλλες βλέψεις για το πώς έπρεπε να ζουν και να συμπεριφέρονται οι εργάτες τους, αλλά και για το πώς έπρεπε να διαμορφωθεί το εμπορικό κέντρο της πόλης, εκεί που είχαν τις επιχειρήσεις και τα μαγαζιά τους.

Τα αφεντικά είχαν ονομάσει εκείνη την περιοχή Little Hell [Μικρή Κόλαση]. Μιλούσαν για τον τρόπο ζωής της εργατικής τάξης σαν ένα «φαινόμενο» (slum life), μία νοσηρή συνέπεια της σύγχρονης ζωής στην πόλη που έπρεπε να καταπολεμηθεί. Μία σχετική έκθεση που κυκλοφόρησε το 1884 αναφερόταν στις «ακατάλληλες και ανθυγιεινές συνθήκες διαβίωσης» που επικρατούσαν στις εργατογειτονιές, οι οποίες, όπως υποστήριζαν, ήταν συνέπεια του υπερπληθυσμού, του συνωστισμού πολλών ανθρώπων μέσα σε μία μικρή γεωγραφική περιφέρεια.³

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, τα αφεντικά και οι ειδικοί τους, στατιστικοί-λόγοι, μηχανικοί και κοινωνιολόγοι, ασχολούνταν με το πώς θα μπορούσαν να επιτεθούν και να αναδιαμορφώσουν τις καθημερινές συνήθειες και τις κοινωνικές σχέσεις της εργατικής τάξης. Ανέδειξαν τον τρόπο ζωής της ως πρόβλημα, ως ένα «νοσηρό» φαινόμενο που έρχεζε άμεσης κρατικής παρέμβασης. Ως «λύση» πρόταξαν τη λειτουργία Μέσων Μαζικής Μεταφοράς εντός των γειτονιών της εργατικής τάξης. Οι πολιτικοί και οι επιχειρηματίες της εποχής έβλεπαν στις μαζικές μεταφορές, συγκεκριμένα στο τραμ, ένα μέσο μετασχηματισμού του αστικού περιβάλλοντος, διάχυσης του κρατικού βλέμματος και επιβολής πειθαρχικών μέτρων στο εσωτερικό των γειτονιών της εργατικής τάξης. Οι γραμμές του τραμ διαπερνούσαν τις εργατογειτονιές χωρίζοντάς τις στη μέση, καθιστώντας έτσι πιο δύσκολη την επικοινωνία απ' τη μία γειτονιά στην άλλη.

Αυτή η τεχνοπολιτική δεν επιβλήθηκε δίχως εντάσεις. Η λειτουργία του τραμ πυροδότησε μία καθημερινή μάχη για την κυριαρχία στους δρόμους και, συνεπώς, στον δημόσιο χώρο. Πολύ συχνά, η μετακίνηση του τραμ παρεμποδιζόταν από πεζούς που αρνούσαν να απομακρυνθούν απ' τις γραμμές, παιδιά που έπαιζαν και έτρεχαν κ.α. Αυτή η νέα τεχνολογία είχε εγγεγραμμένη στο DNA της την πιθανότητα ατυχήματος, με άμεση συνέπεια η πόλη του Σικάγο να μετρά αρκετούς νεκρούς από ατυχήματα με το τραμ.⁴ Σε σχετική συζήτηση στο δημοτικό συμβούλιο, ένας μηχανικός ωρυόταν για τους πεζούς που γεμίζουν τους δρόμους της πόλης. Αυτοί οι άνθρωποι, έλεγε, πηγαίνουν με τα πόδια στη δουλειά τους, όπως έκαναν οι παππούδες τους μισό αιώνα πριν. Κι αυτό δεν μπορούσε να συνεχιστεί.⁵

Η επιτάχυνση των κρατικών πολιτικών μέσω ενός νέου εμπορεύματος, του αυτοκινήτου

Η μάχη για την κυκλοφορία στους δρόμους δεν διεξαγόταν μονάχα μεταξύ των πεζών και του τραμ. Από το 1900 ως το 1910, το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου καταλάμβανε η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ σιδηροδρομικών σταθμών και βιομηχανικών μονάδων, καταστημάτων, ξενοδο-

