ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟ Ή ΚΡΑΤΙΚΗ ΤΕΧΝΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΜΑΣ;

Στο προηγούμενο τεύχος του περιοδικού είχαμε υποστηρίξει πως απ' τις αρχές του 19ου αιώνα, το αμερικανικό κράτος και τα αφεντικά του είδαν στις μαζικές μετακινήσεις ένα λαμπρό πεδίο να ανοίγεται μπροστά τους, μία ευκαιρία τόσο για να επεκτείνουν τις παραγωγικές τους δυνατότητες, όσο και να οργανώσουν τους όρους αναπαραγωγής της εργατικής τάξης σύμφωνα με τις νόρμες και την πειθαρχία του εργοστασίου.

Εκ πρώτης όψεως, μπορεί η παραπάνω διατύπωση να ξενίζει. Η αφήγηση που έχει επικρατήσει απ' την αριστερή ιστοριογραφία μιλά για τις μαζικές μεταφορές σαν κάποιου είδους «εργατικό κεκτημένο» και «παροχή» προς την εργατική τάξη. Ας θέσουμε, ωστόσο, τα εξής ερωτήματα: ποιοι ήταν οι άνθρωποι που υποστήριξαν και οργάνωσαν το να πρέπει οι εργάτες να παίρνουν τις συγκοινωνίες για να μετακινηθούν μέσα στην πόλη; Πόσο μάλλον, μήπως αυτοί είχαν κάποιο υλικό όφελος από αυτήν τη διαδικασία; Τι συνέπειες είχε η είσοδος των μαζικών μεταφορών στην καθημερινότητα της εργατικής τάξης και, τελικά, πόσο «παροχή» και μέτρο προς όφελός τους ήταν;

Σε κάποια απ' τα παραπάνω ερωτήματα προσπαθήσαμε να απαντήσουμε στο προηγούμενο τεύχος του περιοδικού. Εδώ, θα προσθέσουμε λίγα ακόμα επιχειρήματα, κοιτώντας μερικά μονάχα παραδείγματα από την οργάνωση των μαζικών συγκοινωνιών στην πόλη της Νέας Υόρκης.

Μαζικές Συγκοινωνίες, δηλαδή νέες τεχνοπολιτικές οργάνωσης της εργασίας

Η Νέα Υόρκη θεωρείται το προπύργιο, η πιο πρωτοπόρα πόλη όσον αφορά τις μαζικές συγκοινωνίες εντός του αμερικανικού κράτους. Όχι τυχαία, όπως θα δούμε παρακάτω. Στα τέλη του 19ου αιώνα, η Νέα Υόρκη είχε μετατραπεί σε μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές πόλεις και σε βασικό προορισμό μεταναστών εργατών τόσο από το εσωτερικό, όσο και από το εξωτερικό του αμερικανικού κράτους. Η διαχείριση και η πειθάρχηση αυτού του πολυεθνικού εργατικού δυναμικού δεν ήταν εύκολη υπόθεση.

Η επιστήμη αποδείχθηκε ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο προς αυτήν την κατεύθυνση. Οι καθημερινές συνήθειες και οι κοινωνικές σχέσεις της πολυεθνικής εργατικής τάξης περιγράφονταν μέσα από έρευνες και εκθέσεις ειδικών ως επικίνδυνες τόσο για τη δημόσια υγεία, όσο και για τη δημόσια τάξη και ασφάλεια. Το «πρόβλημα» σύμφωνα με τους Αμερικανούς ειδικούς των αφεντικών ήταν ο «συνωστισμός» των κατώτερων κομματιών της εργατικής τάξης σε παραγκουπόλεις και γειτονιές, ο οποίος, όπως υποστήριζαν, οδηγούσε στην εξάπλωση «επιδημιών», αλλά και στην αύξηση των «αλκοολικών, των κλεφτών και άλλων περιθωριακών και επικίνδυνων προσώπων».[1]

Στην πραγματικότητα, αυτό που απασχολούσε το αμερικανικό κράτος και τα αφεντικά του ήταν ζητήματα όπως το πώς θα κατάφερναν να επιβάλλουν τον έλεγχό τους εντός των γειτονιών της εργατικής τάξης, αλλά και το πώς θα διέλυαν τις καθημερινές συνήθειες και τις κοινωνικές σχέσεις που αναπτύσσονταν μέσα σε αυτές τις γειτονιές και που λειτουργούσαν σαν μέσο επιβίωσης και ταξικής ανατίμησης. Μία από τις «λύσεις» που εφηύραν ήταν οι μαζικές συγκοινωνίες, οι οποίες προπαγανδίστηκαν ως ένα μέσο «αποσυμφόρησης» των «προβληματικών» γειτονιών. Για παράδειγμα, στα τέλη της δεκαετίας του 1870, ο Charles F. Chandler, επίτροπος υγείας της Νέας Υόρκης, υποστήριζε ότι «για την υγεία και την ευημερία των φτωχών της Νέας Υόρκης οι φθηνές και μαζικές συγκοινωνίες έχουν ύψιστη σημασία, καθώς αποτελούν τον πιο πρακτικό τρόπο για να ανακουφιστεί η πόλη από τον υπερπληθυσμό».[2] Πιο τρανοί υποστηρικτές αυτής της άποψης ήταν, φυσικά, οι εταιρείες μαζικών συγκοινωνιών, οι οποίες ήταν κάτι παραπάνω από πρόθυμες να αναλάβουν την «επίλυση» του «προβλήματος».

Τα αφεντικά έβλεπαν στις μαζικές μεταφορές έναν πλούτο δυνατοτήτων να ανοίγεται μπροστά τους. Πίσω απ' τις τεχνολογικές καινοτομίες, αυτές οι δυνατότητες αφορούσαν την οργάνωση και την πειθάρχηση της εργασίας της πολυεθνικής εργατικής τάξης. Βέβαια, τα σχέδια του αμερικανικού κράτους δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν απ' τη μία στιγμή στην άλλη. Αντιθέτως, αντιμετώπισαν διαφόρων ειδών προβλήματα. Σκεφτείτε μονάχα το εξής. Μέχρι και τα μέσα του 19ου αιώνα, η μετακίνηση μέσα στην πόλη γινόταν με τα πόδια. Οι ειδικοί της εποχής παρομοίαζαν την κυκλοφορία του πληθυσμού σαν μία «ισχυρή παλίρροια», δηλαδή σαν ένα πρόβλημα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί.[3] Στην ουσία, τα αφεντικά του αμερικανικού κράτους κοιτούσαν πώς να μελετήσουν και να οργανώσουν την κυκλοφορία εντός των εκβιομηχανισμένων αστικών κέντρων με βάση συγκεκριμένους κανονισμούς και πρότυπα, αντίστοιχα της οργάνωσης της εργασίας εντός των εργοστασίων. Το να συντελεστεί μία τόσο μεγάλη αλλαγή στις μετακινήσεις δεν ήταν και τόσο εύκολο εγχείρημα. Για παράδειγμα, οι πρώτες γραμμές του τραμ που κυκλοφορούσαν στους δρόμους της Νέας Υόρκης στα τέλη του 19ου αιώνα συνοδεύονταν από διαφόρων ειδών «προβλήματα», από τροχαία ατυχήματα και δολοφονίες πεζών, μέχρι βανδαλισμούς και καταστροφές βαγονιών και καλωδίων από πιτσιρικάδες της εργατικής τάξης.[4]

Οι αρμόδιοι του ζητήματος, οι μηχανικοί, είχαν πλήρη επίγνωση αυτών των ζητημάτων. Γι' αυτό και από πολύ νωρίς υποστήριζαν ότι οι μαζικές συγκοινωνίες επ' ουδενί δεν θα έπρεπε να βρίσκονται στην επιφάνεια του εδάφους, δηλαδή στους δρόμους, αλλά έπρεπε να είναι είτε υπέργειες, είτε υπόγειες. Οι δρόμοι, υποστήριζαν, είναι για να κυκλοφορούν εμπορεύματα και, κυρίως, ένα απ' τα μεγαλύτερα αμερικανικά εμπορεύματα, το αυτοκίνητο. Για παράδειγμα, ο Bion Joseph Arnold, ηλεκτρολόγος μηχανικός και ειδικός σύμβουλος για τις μαζικές μεταφορές στη Νέα Υόρκη και το Σικάγο, πίστευε πως οι μαζικές μεταφορές δεν μπορούσαν να καταστούν συμβατές με την κυκλοφορία των οχημάτων στον δρόμο. Όπως το είχε διατυπώσει ο ίδιος: «πρώτα αξιοποιείστε στο έπακρο την επιφάνεια του δρόμου. Όταν αυτό αποδειχθεί ανεπαρκές, προχωρήστε κάτω από τον δρόμο. Όταν κι αυτό αποδειχθεί ανεπαρκές, προχωρήστε πάνω από τον δρόμο».[5] Η τεχνοπολιτική των μαζικών μεταφορών, δηλαδή, άνοιγε πεδίο δόξης λαμπρό στο αμερικανικό κράτος και τα αφεντικά του: να διευρύνουν τις παραγωγικές τους δυνατότητες και να επιβάλλουν την κρατική ισχύ και πειθαρχία απ' άκρη σ' άκρη του αστικού τοπίου, πέρα απ' τους στενούς εδαφικούς περιορισμούς.

Εισβολή των μηχανών στις γειτονιές της εργατικής τάξης

Όπως είπαμε, η Νέα Υόρκη αποτέλεσε πρωτοπόρα πόλη στην οργάνωση των μαζικών μεταφορών. Από το 1880 ξεκίνησε να λειτουργεί στην αμερικανική μητρόπολη ένα σύστημα υπέργειων, ατμοκίνητων σιδηρόδρομων. Ο νέος υπέργειος σιδηρόδρομος διέσχιζε μεγάλα κομμάτια της αμερικανικής μητρόπολης, μεταξύ άλλων και των γειτονιών όπου έμεναν οι μετανάστες εργάτες. Σε ορισμένες από αυ-

τές τις γειτονιές, το μόνο ψηλότερο σημείο απ' το οποίο μπορούσε κανείς να βλέπει την πόλη ήταν τα καμπαναριά των εκκλησιών. Οι ατμομηχανές του υπέργειου σιδηρόδρομου δεν μετέφεραν απλώς ξύλινα βαγόνια με επιβάτες, αλλά εισέβαλλαν στις εργατικές γειτονιές κουβαλώντας νέες τεχνολογίες και νέα μέσα επιτήρησης και πειθαρχίας. Για παράδειγμα, άλλαξαν ριζικά την καθημερινή εμπειρία μέσα στις εργατογειτονιές. Αναλογιστείτε το εξής: η επαφή με τις μηχανές και την πειθαρχία που αυτές συνεπάγονται δεν γινόταν μονάχα εντός του εργοστασίου, αλλά μετατράπηκε σε καθημερινή εμπειρία, με τον σιδηρόδρομο να περνά κυριολεκτικά πάνω απ' τα σπίτια της πολυεθνικής εργατικής τάξης.

Νέες δυνατότητες: επιτήρηση, έλεγχος και πειθαρχία

Ο υπόγειος σιδηρόδρομος στη Νέα Υόρκη, δηλαδή το μετρό, ξεκίνησε τη λειτουργία του κατά τους πρώτους μήνες του 1904. Στις εφημερίδες περιγραφόταν σαν ένα απ' τα μεγαλύτερα γεγονότα μετά τον εμφύλιο πόλεμο και σαν ένα υπερτεχνολογικό θαύμα. Στην πραγματικότητα, η λειτουργία του μετρό ήρθε μαζί με την επιβολή νέων κανονισμών στην εργασία, αλλά και την αναπαραγωγή της εργατικής δύναμης. Οι υψηλές ταχύτητες για τις οποίες εκθειαζόταν ήταν απόλυτα ταιριαστές στους όρους εργασίας που συνεπαγόταν η μαζική παραγωγή και η αλυσίδα συναρμολόγησης εντός του εργοστασίου. Αντίστοιχα ταιριαστή ήταν και η πειθαρχία που σήμαινε να πρέπει κανείς να υπολογίζει τους χρόνους, να περιμένει σε ουρές και να στοιβάζεται σε περίκλειστα βαγόνια για να φτάσει στη δουλειά του.

Ο υπόγειος σιδηρόδρομος ξεκίνησε τη λειτουργία του έχοντας εγγεγραμμένη την επιβολή πειθαρχίας στο DNA του. Οι επιβάτες έπρεπε να βρίσκονται σε ένα περίκλειστο, ελεγχόμενο περιβάλλον, σε ένα τούνελ από χάλυβα και σκυρόδεμα γεμάτο διακλαδώσεις, σήματα και ηλεκτρικές γραμμές, αποκομμένο απ' την επιφάνεια του εδάφους και τις οικείες τους εμπειρίες. Γι' αυτό και η εγκαθίδρυσή του δεν ήταν καθόλου δεδομένη. Αντιθέτως, απ' τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του προέκυψαν ένα σωρό ζητήματα, όπως θάνατοι επιβατών που έμπαιναν μέσα στα τούνελ και προσπαθούσαν να διασχίσουν πεζοί τις γραμμές, με συνέπεια να συνθλίβονται απ' τις αμαξοστοιχίες.[6] Για να μπορέσει να επιβληθεί η νέα κοινωνική συνθήκη που συνεπαγόταν η υπόγεια μαζική μετακίνηση, έπρεπε να ενορχηστρωθούν νέοι τρόποι ορατής και μη αστυνόμευσης. Το πρώτο βήμα ήταν να αναδυθεί το μετρό στον δημόσιο λόγο ως ταυτόσημο της φτώχειας και της εγκληματικότητας.

Μέσα από μια τρελή ειρωνεία, το μετρό έγινε συνώνυμο του «προβλήματος» που κλήθηκε να επιλύσει: του συνωστισμού. Ο συνωστισμός στις αποβάθρες και στους σταθμούς παρουσιάστηκε στον δημόσιο λόγο της εποχής σαν κάποιου είδους φυσικό φαινόμενο, που δημιουργήθηκε από μόνο του και όχι σαν μία κατάσταση την οποία είχε προκαλέσει το ίδιο το αμερικανικό κράτος. Έπειτα, το «πρόβλημα» του συνωστισμού πήγαινε πακέτο με τη διαπόμπευση της εργατικής τάξης: ότι σπρώχνονταν και τσακώνονταν για μία θέση, κάπνιζαν, έπιναν αλκοόλ, έφτυναν στο πάτωμα και παρενοχλούσαν νεαρές γυναίκες της μεσαίας τάξης. Το 1912, το περιοδικό Outlook είχε ένα εκτενές άρθρο για τα «προβλήματα» που προκαλούσαν οι άνδρες της εργατικής τάξης μέσα στα βαγόνια.[7] Στο ίδιο μήκος κύματος, λίγα χρόνια νωρίτερα, η επικεφαλής της Δημοτικής Ένωσης Γυναικών, Julia D. Longfellow, πρότεινε το τελευταίο βαγόνι κάθε συρμού να είναι μόνο για γυναίκες κατά τις ώρες αιχμής.



Οι υπέργειοι σιδηρόδρομοι, γνωστοί και ως «els», ξεκίνησαν τη λειτουργία τους το 1880 και άλλαξαν ριζικά την καθημερινότητα εντός των γειτονιών. Ευθύς εξαρχής, τα βαγόνια των els έγιναν γνωστά για τον θόρυβο και τον καπνό που άφηναν πίσω τους. Μέχρι σήμερα, οι γραμμές των υπέργειων σιδηροδρόμων έχουν γίνει συνώνυμο των πιο υποβαθμισμένων, εργατικών γειτονιών.

Για την ίδια, αυτό το μέτρο δεν αφορούσε μονάχα τον κίνδυνο των ανδρών της εργατικής τάξης, αλλά και των γυναικών, τις οποίες χαρακτήριζε εντελώς άξεστες, βίαιες και με «αρρενωπές» συμπεριφορές. Πίστευε ότι ένα βαγόνι αποκλειστικά για γυναίκες θα πειθαρχούσε πρώτα απ' όλα τις «άξεστες» εργάτριες.

Όπως συμβαίνει πάντα, η κατασκευή του προβλήματος ήρθε παρέα με τις αντίστοιχες λύσεις. Το 1907 δημιουργήθηκε ένα ειδικό σώμα αστυνόμευσης αποκλειστικά για το μετρό, για την αποτροπή του συνωστισμού και τον έλεγχο της επιβίβασης και της αποβίβασης των επιβατών.[8]

Μέσα από αυτά τα μικρά παραδείγματα, μπορεί να διαπιστώσει καμία ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς όχι απλώς εργατικό κεκτημένο δεν ήταν, αλλά σχεδιάστηκαν σαν ένα πολύ ισχυρό εργαλείο στα χέρια του κράτους και των αφεντικών του. Ευθύς εξαρχής, η λειτουργία τους αφορούσε τη διάλυση των όρων αναπαραγωγής και των κοινωνικών σχέσεων της εργατικής τάξης και την επιβολή νέων πειθαρχήσεων στην καθημερινότητα, την εργασία και τη μετακίνηση στην πόλη.

1. Παρατίθεται στο Cheape C. W., *Moving the masses: Urban public transit in New York, Boston and Philadelphia 1880–1912*, Harvard University Press, 1981, σελ. 28.
2. Στο ίδιο, σελ. 28.
3. Στο ίδιο, σελ. 72.
4. Holt Gl. E., «The Changing Perception of Urban Pathology: An essay on the Development of Mass Transit in the United States». Στο Jackson K. T. & Schultz St. K. (επιμ.), *Cities in American History*, Knopf, 1972, σελ. 332.
5. Barrett P. M., *The automobile and urban transit. The formation of public policy in Chicago 1900-1930*, Temple University Press, Philadelphia, 1983, σελ. 46.
6. Hood C., «Changing perceptions of public space on the New York rapid transit system», *Journal of Urban History*, 22(3), 1996, σελ. 312, 317.
7. Στο ίδιο, σελ. 320.
8. Στο ίδιο, σελ. 320.