Archetype



Πόλη, κοινωνία και «Νέες τεχνολογίες» στις μεταφορές

Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης - 15/03/2021

1. Εισαγωγή. *«Η Γνώση είναι δύναμη[1]»*

Στο Μεταπτυχιακό μάθημα της Σχολής Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ για τα μεταφορικά συστήματα, έγινε μια πάρα πολύ καλή παρουσίαση των απόψεων αλλά και των τάσεων που υπάρχουν σήμερα -και που έχουν εισέλθει σε φάση μερικής ή και σταδιακής ή πειραματικής υλοποίησης, -κυρίως στις ΗΠΑ- στις αστικές μεταφορές, και συγκεκριμένα στην εισαγωγή των οχημάτων χωρίς οδηγό[2].

Αναλύθηκε το θεωρητικό πλαίσιο του εγχειρήματος, αναφέρθηκαν οι απόψεις των εταιρειών που το προωθούν σε εφαρμογή και επισημάνθηκαν οι διάφορες αντιθέσεις και αντιρρήσεις επάνω στο σύστημα αυτό.

Δίνεται ιδιαίτερη σημασία στο θέμα, είτε μας αρέσει είτε όχι, είτε συμφωνούμε είτε διαφωνούμε, μια και προωθείται ήδη σε εφαρμογές. Είμαστε, όπως σωστά τονίστηκε, σε μεταβατικό στάδιο, σίγουρα με πολλά προβλήματα τεχνικά αλλά και φιλοσοφικά, και είμαστε υποχρεωμένοι να αντιμετωπίσουμε το θέμα, τουλάχιστον αποκτώντας γνώσεις σχετικά με το τι σημαίνει αυτή η κατεύθυνση, και τι θετικές αλλά και τι αρνητικές επιπτώσεις έχει πέρα από τις συμφωνίες ή διαφωνίες. Αυτό που πρέπει να κρατήσουμε, είναι ότι «**η Γνώση είναι Δύναμη**», που θα βοηθήσει να έχουμε σωστή θέση σε κάθε κατεύθυνση, θετική ή αρνητική.

Θα ήθελα και από αυτή τη θέση να ευχαριστήσω τις συναδέλφους κ.κ. Ψαράκη-Καλουπτσίδου και Παγώνη, για το υλικό που μου διέθεσαν και τις εποικοδομητικές διευκρινιστικές συζητήσεις που κάναμε.

2. Ποιοι στηρίζουν και προωθούν τα οχήματα χωρίς οδηγό
Το θέμα δεν αφορά μια «εξέλιξη» στα αυτοκίνητα ως «οχήματα», αλλά μια συνολική και καθολική μεταβολή στο όλο κυκλοφοριακό σύστημα, που περιλαμβάνει τόσο τα «οχήματα» όσο και τη χρήση του οδικού δικτύου, βασικά την οργάνωση του νέου τύπου κυκλοφορίας αυτών των οχημάτων με ψηφιακή καθολική διαχείριση. Πρόκειται για ριζική μετατροπή τής κυκλοφορίας και της διαχείρισής της, μέσω της ανώτατης μορφής (για σήμερα) ψηφιακής τεχνολογίας, και αυτό απαιτεί εμπλοκή πλήθους όχι μόνο επιστημόνων με νέες σπουδές και ειδικότητες, αλλά και βιομηχανιών αυτοκινήτων, τηλεπικοινωνιών, ψηφιακών μέσων, hard- και software κ.α., και το βλέπουμε στην κοινή διακήρυξη των συγκεκριμένων συνεργαζόμενων εταιρειών:

«…το όχημα του μέλλοντος είναι μέρος ενός διασυνδεδεμένου κόσμου, όπου τα υπερταχέα δίκτυα παρέχουν πρόσβαση στην επικοινωνία, την υψηλότερη ασφάλεια, τις βελτιωμένες περιβαλλοντικές προδιαγραφές, τη διασκέδαση, τη γνώση και τις προσωπικές επαφές σε οποιονδήποτε, οπουδήποτε και οποτεδήποτε….»

Πρόκειται για κοινή διακήρυξη των ACEA BMW Group, DAF Trucks, Daimler, Fiat Chrysler Automobiles (FCA), Ford of Europe, Hyundai Motor Europe, Iveco, Jaguar Land Rover, Opel Group, PSA Peugeot, Citroen, Renault Group, Toyota Motor Europe, Volkswagen Group, Volvo Cars, Volvo Group, CLEPA (κλαδική Ένωση των 116 προμηθευτών των αυτοκινητοβιομηχανιών) ETNO (τα πρώην κρατικά μονοπώλια των τηλεπικοινωνιών της Ευρώπης, ECTA κλαδική Ένωση των εναλλακτικών παρόχων των ηλεκτρονικών τηλεπικοινωνιών, GSMA παγκόσμια Ένωση των Εταιρειών κινητής τηλεφωνίας.[3]…»

Και τώρα, έχουμε τις εφαρμογές πλέον (ωρίμασε και πέρασε πια η εποχή των προτάσεων) της Google και της Uber: λανσάρουν και κυκλοφορούν ήδη, αρχικά σε περιορισμένους χώρους (αεροδρόμια κλπ όπως στο Ντουμπάι και το Χήθροου κ.α.) αλλά και σε ορισμένες πόλεις των ΗΠΑ, τα ιδιωτικά αυτοκίνητα με αισθητήρες, χωρίς οδηγό, με τα οποία ο χρήστης πηγαίνει στη δουλειά του, και από μέσα από το αυτοκίνητο μπορεί και κάνει ένα σωρό πράγματα: επικοινωνία, εργασία, αναψυχή, αγορές, παίζει στο χρηματιστήριο, διευθύνει την επιχείρησή του, παίρνει το πρωινό του, και ίσως και ό,τι άλλο θα του πρόσφερε η ηλεκτρονική πολυθρόνα τού Ζενέτου που θα δούμε στη συνέχεια (στο κάτω-κάτω, και το «σεξ μέσα στο εν κινήσει αυτοκίνητο» είναι μια από τις συνήθεις σκηνές σύγχρονων ταινιών, intellectuelle και μη..). **Πρέπει όμως να σημειωθεί, ότι πρόκειται για μεμονωμένα «αυτόνομα οχήματα χωρίς οδηγό», που δεν εντάσσονται σε ένα «Κέντρο», δεν πρόκειται σε καμία περίπτωση για καθολική διαχείριση της κυκλοφορίας.** Παράλληλα, **πρέπει να σημειώσουμε όμως ότι ο τελικός στόχος είναι όλα να ελέγχονται από ένα Κέντρο** πλέον, «για τη διευκόλυνσή μας»: από πού ξεκινάμε, πού πάμε, για ποιον λόγο, πού θα παρκάρουμε, πόσο θα μείνουμε κλπ.

Μπορεί να δει κανείς σειρά από διάφορα διαφημιστικά videos των εταιρειών αυτών, π.χ. της waymo[4] https//waymo.com/ (πληροφόρηση από τη συνάδελφο κ.Παγώνη) ενδιαφέροντα είναι, αλλά, πρώτον οι συνθήκες οδήγησης είναι εξιδανικευμένες (σχεδόν σε έρημους μη αστικούς δρόμους) και δεύτερον πρόκειται για μεμονωμένα οχήματα που κινούνται μέσα στη γενική συμβατική κυκλοφορία. Τι θα γίνει όταν αυτά αποτελούν το 60, 70, 80% των κυκλοφορούντων οχημάτων;;;;

Οι εταιρείες σχεδιάζουν τα οχήματα ώστε να έχουν δυνατότητα να καθορίζουν με το δικό τους λογισμικό την πορεία τους από την εκκίνηση ως το τέρμα της προγραμματισμένης διαδρομής τους, με βάση τις πληροφορίες που παίρνουν σε πραγματικό χρόνο από το Κέντρο. Υποτίθεται ότι αυτό εξασφαλίζει το απόρρητο των «προσωπικών δεδομένων», όμως το Κέντρο, για να δίνει τις πληροφορίες στον υπολογιστή τού κάθε οχήματος, πρέπει να γνωρίζει πολλά, και όχι μόνο το σημείο εκκίνησης και το σημείο άφιξης. Και δεν είναι μόνο το αθώο Κέντρο που δίνει την πληροφορία ότι η Πατησίων είναι μπλοκαρισμένη στην Αγίου Μελετίου –άρα ο υπολογιστής τού οχήματος θα επιλέξει μια άλλη προγραμματισμένη παράκαμψη- αλλά κάποιο «άλλο» Κέντρο θα μπορεί να συνδυάσει και στοιχεία από «άλλες» Υπηρεσίες για τον χρήστη και να έχει και «άλλου» είδους πληροφόρηση και συμπεράσματα. Άλλωστε το πού πάει ο καθένας μας και πότε, κάποιες φορές είναι σημαντική πληροφορία.

Είναι προφανές ότι το Σύστημα αυτό εφαρμόζεται ήδη από τα διάφορα GPS-Systems, με αποτέλεσμα να στέλνουν την κυκλοφορία μέσα από περιοχές κατοικίας για να παρακάμπτουν τις συμφορήσεις, αλλά πρώτον αυτό είναι …ολίγον ανήθικο (τι φταίει ο κάτοικος του Νέου

Ψυχικού, του Χαλανδρίου ή του Αμαρουσίου για να του φορτώνουν έξω από το σπίτι του υπερτοπική κυκλοφορία από Εκάλη προς Σύνταγμα;). Ευτυχώς που κάποιοι Δήμοι, λογικά σκεπτόμενοι, ρυθμίζουν τους μονοδρόμους τους έτσι ώστε να μην είναι πρόσφορη η παράκαμψη μέσα από τον Δήμο τους (Νέα Ερυθραία, Π. Ψυχικό, Χολαργός και άλλοι Δήμοι με «πρόσωπο» σε υπερτοπικές αρτηρίες).

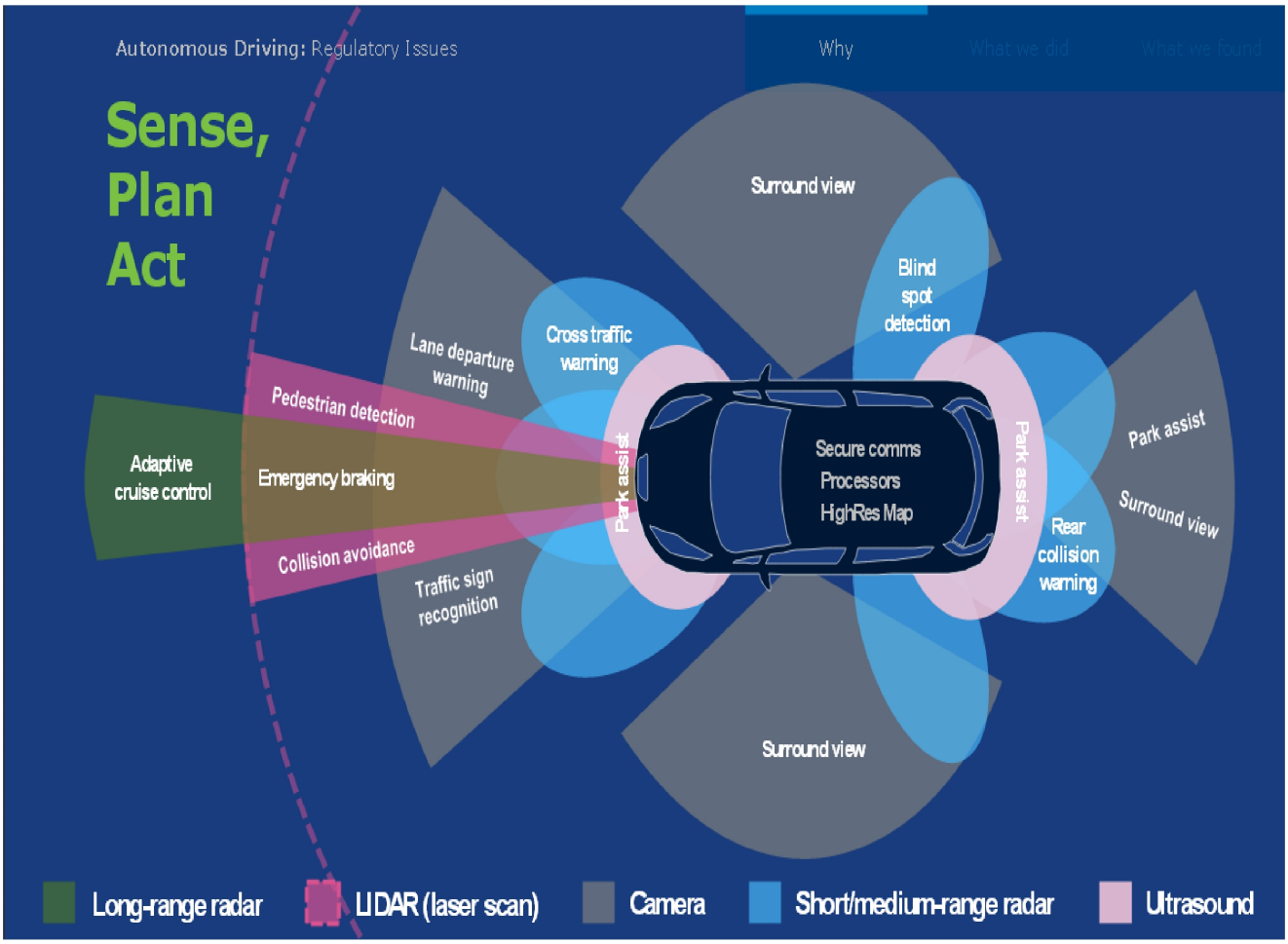
Όσο για το επιχείρημα του ότι το αυτόνομο όχημα δεν είναι ιδιωτικό αλλά δημοσίας χρήσης όπως τα ταξί, αυτό δεν είναι κάτι καινούριο, είναι γνωστές οι εταιρείες ταξί που με ένα τηλεφώνημα έρχεται το ταξί στην πόρτα σου. Αν τα αυτόνομα οχήματα/ταξί έχουν και το πλεονέκτημα της ηλεκτρονικής καθοδήγησης, εντάξει, είναι μια αυτονόητη τεχνική πρόοδος. Όμως τονίζεται για μια ακόμη φορά, ότι το πρόβλημα δεν είναι αυτό, το πρόβλημα έγκειται τόσο στην αντιοικονομική και αντικοινωνική χρήση του ιδιωτικού (ταξί ή απλού οχήματος) αυτοκινήτου, όσο και στον (αθέατο;;;) έλεγχο από κάποιο Κέντρο, προβλήματα που θα γιγαντώνονται όσο θα γενικεύεται η χρήση των αυτόνομων οχημάτων, άρα και ο καθολικότερος Έλεγχος από το Κέντρο…

Η ζοφερή σκηνή τής ταινίας του Τρυφώ «Φαρενάιτ 451»[5], του ελέγχου όλης της οικογένειας από το «Κέντρο», ή του πράκτορα των βρετανικών μυστικών υπηρεσιών και συγγραφέα του μελλοντολογικού «1983» George Orwell[6], για τον έλεγχο όλης της Κοινωνίας, γίνεται πραγματικότητα. Στην εποχή μας, έχουν ξεπεραστεί (;) ή έχουν μεταφερθεί στον Τρίτο Κόσμο οι συνθήκες της «Metropolis» του Fritz Lang[7], και στον πολιτισμένο Κόσμο επικρέμαται πλέον ο έλεγχος της Εξουσίας, όχι μόνο στους εργάτες αλλά και στους μικρομεσαίους αστούς και πέρα… (αναφερόμαστε στις συνθήκες εργασίας στο πρώτο μέρος της «Metropolis» και όχι στο γλυκερό «στόρυ» όπου στην συνέχεια ο εργάτης και η κόρη του βιομήχανου ερωτεύονται και ο βιομήχανος μετατρέπεται σε καλό πεθερό και καλό καπιταλιστή…)

3. Τεχνικά προβλήματα

Το σύστημα χαρακτηρίζεται από μια ιδιαίτερη πολυπλοκότητα και ταυτόχρονα από αποφάσεις που λαμβάνονται σε χρόνο μηδέν (=σε πραγματικό χρόνο, δηλαδή τη στιγμή του συμβάντος), και μια εμπλοκή ή αστοχία μπορεί να τινάξει όλο το σύστημα στον αέρα. Στην εποχή μας, μια ώρα δεν λειτουργούν τα φανάρια και γίνεται το σώσε, σκεφτείτε τι θα γίνει αν μπλοκαριστεί όλο το σύστημα των driveles-cars !!! Βέβαια, για να πούμε και του στραβού το δίκιο, προχωρά και η τεχνολογία, και από τη στιγμή που πάμε στον Κρόνο και στον κομήτη του Χάλεϋ με ακρίβεια μέτρων, γιατί να μην κατασκευαστεί και ένα σύστημα όπως το φαντάζονται οι τεχνικοί. Σίγουρα θα περάσουμε κάποιες εποχές μεταβατικές (ή και πειραματικές) και κάπου θα βρεθεί η ισορροπία. Όμως, να το πούμε από τώρα, τα εμφανιζόμενα ως «πλεονεκτήματα» από τους σχεδιαστές του, μάλλον είναι ολίγον υπερβολικά, αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία που θα τη δούμε στην πορεία.

Κάθε όχημα είναι εξοπλισμένο με ένα σύνθετο σύστημα ραντάρ-αισθητήρων που δίνει την εικόνα του περιβάλλοντός του σε πραγματικό χρόνο, και οι πληροφορίες μεταβιβάζονται στο Κέντρο, επεξεργάζονται σε χρόνο μηδέν και δίνουν εντολή στο όχημα για την πορεία του. Η πορεία είναι προγραμματισμένη από τον χρήστη -εκκίνηση-άφιξη- αλλά η διαδρομή καθορίζεται ανά πάσα στιγμή από το Κέντρο, ή και από τον υπολογιστή του οχήματος, ανάλογα με τις συνολικές πληροφορίες που λαμβάνει από το Κέντρο, η σύνδεση Κέντρου-οχήματος είναι όπως βλέπετε αναπόφευκτη, και όλες οι διακηρύξεις περί «προστασίας των προσωπικών δεδομένων» πάνε περίπατο.



Το όχημα χωρίς οδηγό και το σύστημα των αισθητήρων του (από το μάθημα της κ. Ψαράκη)

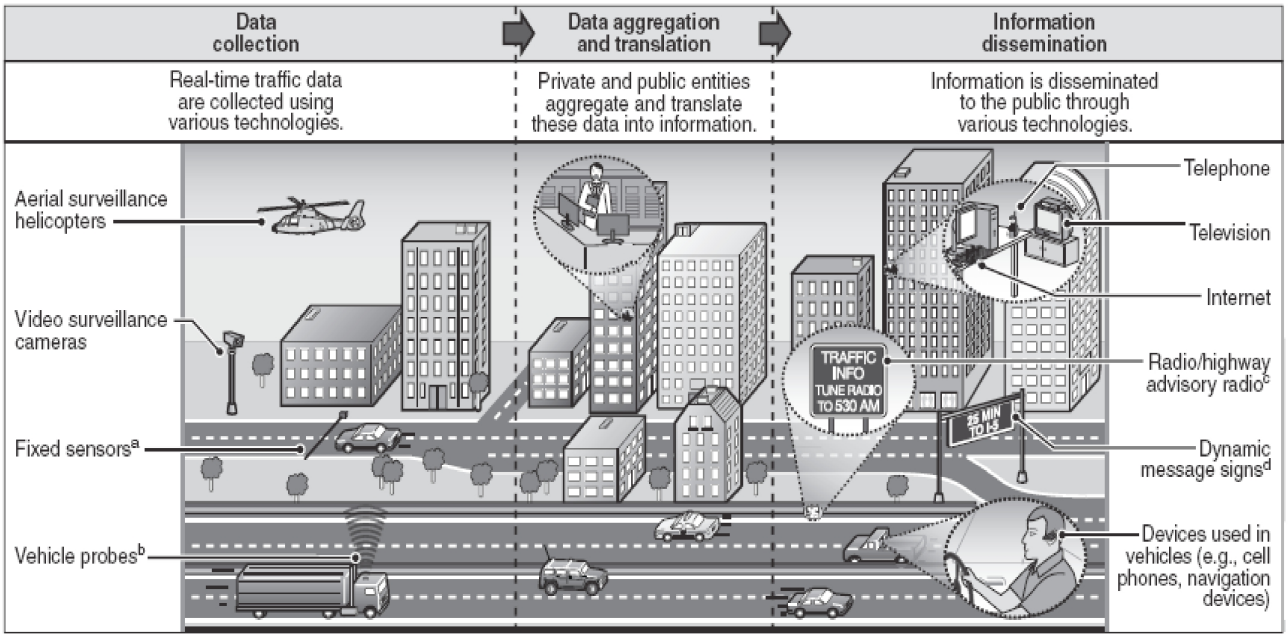


Αχιλλ. Χεκίμογλου, «Γκάζια για τα αυτοκίνητα χωρίς οδηγό», (ΒΗΜΑPREMIUM 26.1.2016)

ITS εφαρμογές

κατηγορίες:

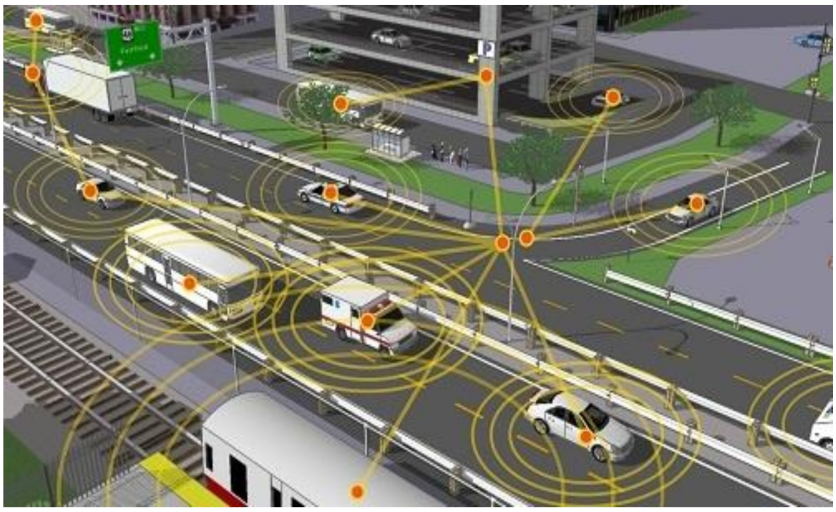
Driver Assistance Systems (DAS)-συστήματα υποβοήθησης του οδηγού
Traveler Information-συστήματα πληροφόρησης
Pricing Systems-συστήματα τιμολόγησης
Public Transportation Systems-συστήματα αστικών συγκοινωνιών
Automated Highway System (AHS)-συστήματα αυτόνομης οδήγησης-τεχνολογία οχημάτων



Η εξέλιξη από το «σύστημα υποβοήθησης του οδηγού» στο «σύστημα αυτόνομης οδήγησης» (από το μάθημα της κ. Ψαράκη)







Το πλήρες σύστημα αυτόνομης οδήγησης, οχήματα και σημεία λήψης και εκπομπής σημάτων (από το μάθημα των κ.κ. Ψαράκη και Παγώνη)







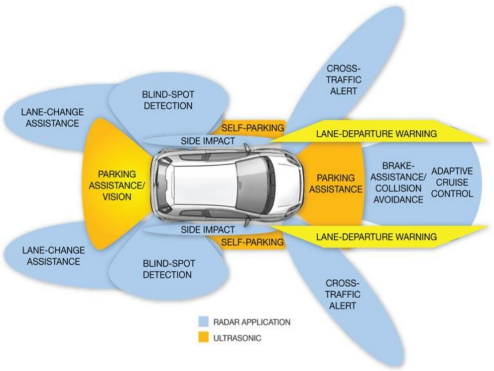


Figure 2 Several driver-assistance systems are currently using radar technology to provide blind-spot detection, parking assistance, collision avoidance, and other driver aids (courtesy Analog Devices).



Τα «οχήματα χωρίς οδηγό» και οι «δυνατότητες της ζωής σ’ αυτά» (από το μάθημα της κ. Ψαράκη)

- driverless cars θα επιτρέπουν να κατοικούμε πιο μακριά από την εργασία μας και το αυτοκίνητο θα είναι η προέκταση του σπιτιού μας
- “ μπορώ να κοιμηθώ στο driverless car, ή να έχω ένα ποδήλατο για άσκηση καθοδόν για την εργασία μου ”. “ο χρόνος στο αυτοκίνητο θα είναι ουσιαστικά πολύ διαφορετικός”.





Το «αυτοκίνητο χωρίς οδηγό» ως επέκταση της ιδιωτικής ζωής (από το μάθημα της κ. Ψαράκη)

Για το θέμα της αξιοπιστίας των εφαρμογών αυτών, έχουν γραφεί πολλά από ειδικευμένους ερευνητές, π.χ. στο Scientific American[8] κ.α. θίγουν διάφορα τεχνικά θέματα, αλλά νομίζω ότι τέτοιου είδους αντιρρήσεις υπάρχουν σε κάθε καινοτομία. Όντως θα υπάρξουν προβλήματα στην εφαρμογή, ίσως και πολύ μεγάλα (εδώ ένας οικιακός υπολογιστής «κολλάει» και βρίζουμε, σκεφτείτε τι θα γίνει αν «κολλήσει» το σύστημα διαχείρισης αυτής της κυκλοφορίας, ή ακόμη χειρότερα αν σπάσουν τις ασφάλειές του κάποιοι προικισμένοι χάκερς!), αλλά όλα αυτά είναι μέσα στο «πρόγραμμα» κάθε προόδου, και τελικά μειώνονται ή και ξεπερνιώνται με την εφαρμογή (ή τα αποδεχόμαστε ως μέρος του Συστήματος και «μαθαίνουμε να ζούμε και μ’ αυτά» -όπως και με τόσα άλλα…

Βέβαια, πέρα από την «αξιοπιστία» του Συστήματος, υπάρχει στο συγκεκριμένο θέμα το ηθικό πρόβλημα της «επιλογής εν όψει αναπόφευκτου ατυχήματος»[9] (ακόμη χειρότερα όταν το επερχόμενο ατύχημα προβλέπεται και θανατηφόρο), και εδώ τίθεται το ερώτημα «πώς θα προγραμματιστεί να αντιδράσει το «Σύστημα», ποια θα πρέπει να είναι η επιλογή του που θα του ενσωματώσει ο προγραμματιστής. Είναι φανερό ότι δεν πρόκειται να ληφθεί Απόφαση εκείνη την στιγμή, **η Απόφαση έχει ληφθεί και έχει ενσωματωθεί στο Πρόγραμμα… [10]**(π.χ. σκοτώνεται ή ο οδηγός, ή πέντε ηλικιωμένοι ή δύο παιδιά;;;;….. –όλα ισόποσης αξίας;;;και ποιος την καθορίζει;;;;)

Ίσως αργότερα, ο καθένας μας θα έχει ενσωματωμένο ένα τσιπάκι στο οποίο θα αναγράφονται η ηλικία και το φύλο του, το οικονομικό και το μορφωτικό του επίπεδο, η οικογενειακή του κατάσταση, η φυλετική του καταγωγή και το θρήσκευμά του, τα πολιτικά του φρονήματα κ.α., θα είναι …εύκολη η παραπάνω επιλογή, και μάλιστα στον απαιτούμενο «πραγματικό χρόνο 0» ….. !

4. Βασικά κοινωνικά θέματα Ι: η αύξηση της Μεσαίας Τάξης

Ένα από τα βασικά επιχειρήματα των εταιρειών αυτών είναι ότι αυξάνει η Μεσαία Τάξη, και οι προτάσεις τους αφορούν αυτά ακριβώς τα μεσαία στρώματα, στα οποία και ελπίζουν να έχουν το καταναλωτικό τους πεδίο. Εδώ έχουμε δύο ερωτήματα: πρώτον αν αυξάνει ποσοτικά, σε ποσοστιαίες μονάδες στο σύνολο, και δεύτερο αν αυξάνουν απλά αριθμητικά σε απόλυτους αριθμούς, λόγω γενικής αύξησης του πληθυσμού, ανεξάρτητα αν μειώνονται σε ποσοστά.

Μπορούμε να παρατηρήσουμε δύο θέματα:

- Το ένα είναι ότι βασικός Νόμος του ισχύοντος οικονομικού και κοινωνικού Συστήματος είναι η συγκέντρωση και συγκεντροποίηση του Κεφαλαίου, και αυτό συμβαίνει σε κάθε επίπεδο. Με απλά λόγια, ο παγκόσμιος ή ο εθνικός κλπ πλούτος, συγκεντρώνεται σε λιγότερα χέρια, σε μεγαλύτερες οικονομικές μονάδες.
- Το άλλο είναι ότι όχι απλά οι πλούσιοι γίνονται πλουσιότεροι, όπως είθισται να λέγεται, αλλά το ποσοστό των ομάδων χαμηλών εισοδημάτων αυξάνει (πτωχοί, νεόπτωχοι, άνεργοι, μετανάστες, πρόσφυγες), θέμα που υπήρχε πάντα, αλλά που τώρα με την Κρίση είναι πιο ορατό και πιο έντονο.

Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Παγκόσμιου Πλούτου της ελβετικής Τράπεζας Credit Suisse, υπολογίζεται (Έκθεση 2017) ότι λιγότερο από το 1% του πληθυσμού της γης κατέχει το 48% του παγκόσμιου πλούτου, και παράλληλα, το 50% του φτωχότερου πληθυσμού κατέχει μόλις το 1% του παγκόσμιου πλούτου. Αντίθετα, το 3% των επιχειρήσεων, έχει στα χέρια του το 90% της παγκόσμιας οικονομίας[11], και μάλιστα σε έναν παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας όπου το Τραπεζοπιστωτικό Σύμπλεγμα και η κεντρική διοίκηση πολυεθνικών τραστ και κονσέρν έχουν ως έδρα τους τις μεγάλες πόλεις –σε όλη την υφήλιο, με ανάπτυξη τη διοίκηση των επιχειρήσεων στον ανεπτυγμένο Δυτικό Κόσμο και 2-3 ασιατικές χώρες (Ιαπωνία, Κίνα, Σιγκαπούρη, Χονγκ-Κόνγκ), και την ανάπτυξη της παραγωγής (βιομηχανικής, γεωργοκτηνοτροφικής κλπ) στον Τρίτο Κόσμο με τα ελάχιστα ημερομίσθια και τις πανάθλιες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης.

Έτσι, θα έχουμε μια υψηλή οικονομικά και κοινωνικά τάξη, η οποία θα κατοικεί σε ορισμένες καλές αλλά και προστατευμένες περιοχές της πόλης, και μια μεσαία τάξη, (αυτή που εννοούν οι εταιρείες, η τάξη των αγοραστών των προϊόντων τους) η οποία θα κατοικεί σε ένα άλλο, μεγάλο σε έκταση, μέρος της πόλης: πρόκειται για πολίτες στον έναν ή τον άλλο βαθμό που είναι χορτάτοι, στο μεγαλύτερο μέρος τους χωρίς προσωπικότητα, πολίτες bar-code, χωρίς συλλογική ευθύνη, χωρίς κοινωνική ζωή, χωρίς πνευματική και πολιτική ζωή. Είναι **οι «καταναλωτές» της Μεσαίας Τάξης** που έχουν και τα οικονομικά μέσα να προμηθευτούν και να χρησιμοποιήσουν τα προϊόντα των εταιρειών αυτών, αλλά και την «καταναλωτική συνείδηση» και «Ιδεολογία» γι' αυτό.

Υπάρχει όμως και η άλλη όψη του νομίσματος: Δίπλα σ’ αυτήν τη μικροαστική και μεγαλοαστική μάζα υπάρχουν και άλλοι: εξαθλιωμένοι εργαζόμενοι οι οποίοι κατοικούν στα σύγχρονα σλαμς, τόσο στις ανεπτυγμένες χώρες της Ευρώπης και στις ΗΠΑ, στα «προάστεια», τα γνωστά μας από τις πρόσφατες ταραχές Banlieuses του Παρισιού, και σε πολλές συνοικίες των αφροασιατών και των ισπανόφωνων στις ΗΠΑ, όσο (και κυρίως) στις «αναπτυσσόμενες» χώρες του λεγόμενου Τρίτου Κόσμου, Λατινική Αμερική, Αφρική, Νοτιοανατολική Ασία, όπου έχει μεταφερθεί και η παραγωγική δραστηριότητα των πολυεθνικών λόγω φθηνού και εξαθλιωμένου εργατικού δυναμικού.

Αυτό, αν το δούμε παράλληλα με τη λεγόμενη «φτωχοποίηση», όχι μόνο στις χώρες του Τρίτου Κόσμου, αλλά στις ίδιες τις δυτικές ανεπτυγμένες χώρες, βλέπουμε ότι τα πράγματα δεν είναι ακριβώς έτσι όπως τα παρουσιάζουν η Uber, η Google και άλλες μεγάλες επιχειρήσεις: με απλά λόγια, συρρικνώνεται η μεσαία τάξη αριθμητικά, αυξάνει ο «πτωχοποιημένος πληθυσμός» και μειώνεται ο αριθμός των πλουσίων, με δραματική όμως αύξηση του πλούτου τους. Αυτό τι σημαίνει: ότι σε μια κοινωνία ανεπτυγμένων χωρών, υπάρχει μια πολύ μεγάλη μάζα πολιτών οι οποίοι θα «πτωχοποιούνται» όλο και περισσότερο σε πλούτο και θα αυξάνουν σε πληθυσμιακό μέγεθος.

Και πώς θα χρησιμοποιούν τα οχήματά τους οι μη προνομιούχοι μέσα στο «ψηφιακό» δίκτυο των πόλεων; Θα είναι «μικτή» η κυκλοφορία, συμβατικών και νέας τεχνολογίας οχημάτων; Θα υπάρχουν «απαγορευμένες περιοχές» για τα συμβατικά οχήματα, ή πιστεύουν ότι μετά από μια μεταβατική περίοδο δεν θα υπάρχουν

πλέον συμβατικά οχήματα;

Μήπως μια χωρική διαίρεση της πόλης σε «οικονομικές ομάδες», η οποία υφίσταται ήδη από την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης, θα είναι όλο και πιο έντονη και σε έκταση και σε οικονομικές και κοινωνικές διαφοροποιήσεις; Πόλεις οι οποίες ήδη είναι διαιρεμένες, στις οποίες υποβόσκει η έκρηξη, και οι οποίες κατά καιρούς με διάφορες αφορμές εκρήγνυνται, είτε πρόκειται για τα γαλλικά banlieuses είτε για συνοικίες μαύρων ή ισπανόφωνων και άλλων μειονοτήτων σε αμερικανικές πόλεις, όπως στο Σιάτλ και την Ατλάντα, τη Νέα Υόρκη κ.α.

Και τι θα γίνει στη μεταβατική περίοδο **που θα** υπάρχει η «συνύπαρξη» συμβατικών και drivelescar; Ό,τι και τώρα στο Χάος αλλά σε μεγαλύτερη κλίμακα; Μια υπαρκτή κατάσταση μέσα στις πόλεις που δεν θα μπορεί κανείς να αγνοήσει; **Σκεπτόμαστε μια προωθημένη φάση που δεν θα κυκλοφορούν μέσα σε 500.000 οχήματα και άλλα 1000 αυτόνομα, αλλά σε μια φάση που θα κυκλοφορούν 200, 300 και 400.000 αυτόνομα στις 500.000 συνολικά, και που φυσικά εκεί θα εφαρμόζονται τα σχέδια πλήρους καθοδήγησης από το Κέντρο.**

5. Βασικά κοινωνικά θέματα ΙΙ: απώλεια θέσεων εργασίας

Εδώ έχουμε μια σειρά «επισημάνσεων» που κατά την γνώμη μου είναι κατ' αρχήν αδόκιμες, και αυτές εστιάζονται στον τομέα της ανεργίας που θα προκληθεί σε συγκεκριμένους κλάδους παραγωγής, μπορεί να είναι είναι μάλλον φόβος που προκαλείται από κοντόφθαλμη θεώρηση, αλλά μπορεί να είναι και μελλοντική πραγματικότητα, ανάλογα με τον τρόπο και τον χρόνο «προσαρμογής».

Αν σκεφθεί κανείς πόσα επαγγέλματα έχουν εξαφανιστεί τα τελευταία εκατό ή και πενήντα χρόνια, θα τρομάξει !! Δείτε την μετάβαση από το κάρο στο αυτοκίνητο: σανοπωλεία, σαμαράδες, πεταλωτές, αραμπατζήδες και καραγωγείς, κατασκευαστές δερμάτινων εξαρτημάτων (χάμουρα, σέλλες,.....) εκτροφείς αλόγων, μουλαριών και γαϊδάρων και πλήθος άλλων. Από την άλλη μεριά όμως, δείτε τι νέα επαγγέλματα δημιουργήθηκαν : βενζινάδες (και όλο το κύκλωμα εξόρυξης, διύλυσης, εμπορίας κλπ πετρελαιοειδών) αυτοκινητοβιομηχανίες, με όλες τις παράπλευρες... οδοποιϊα, τροχονόμοι, εφοριακοί, συγκοινωνιολόγοι και κυκλοφοριολόγοι, πολεοδόμοι .... Ασφαλιστές, τραπεζίτες....και πλήθος άλλων, σε πολύ μεγαλύτερο αριθμό θέσεων εργασίας από όσες καταργήθηκαν από εκείνες που υπήρχαν στα κάρα και στους αραμπάδες. (Τώρα, για τους γαϊδάρους –τους πραγματικούς, τα συμπαθέστατα αυτά ζωντανά- προτείνεται από το αρμόδιο Υπουργείο ήδη από το 2015 να ενταχθούν ως «προστατευόμενο είδος» και η εκτροφή τους να επιδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ενωση).

Σκεφτείτε τώρα πόσες ειδικότητες και πόσες (αριθμητικά) νέες θέσεις εργασίας απαιτούνται για τα νέα αυτά συστήματα. Προσαρμογή απαιτείται και όχι φόβος.

Από την άλλη μεριά όμως, και εδώ είναι ένα ζήτημα, στην «Οικονομία της Αγοράς» αυτά αφήνονται στην τύχη τους και φυσικά η ανεργία θα φουντώσει στο μεταβατικό στάδιο, αλλά σε ένα στοιχειωδώς «κοινωνικό» κράτος αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί. π.χ. οι εισπράκτορες στα ΜΜΜ που αντικαταστάθηκαν από τα αυτόματα μηχανήματα, μετακινήθηκαν στο μεταβατικό στάδιο σε αρχαιοφύλακες και επιστάτες στα σχολεία κλπ., όμως αυτό ήταν μικρό αριθμητικά πρόβλημα. Με την «απολιγνιτοποίηση» ή τα οχήματα χωρίς οδηγό όμως ;;;;

Το πρόβλημα εδώ είναι κοινωνικό, αν θα έχουμε καθεστώς «άγριου καπιταλισμού» ή σοσιαλισμού, ή έστω κάποιου υποτυπώδους «Κράτους Προνοίας», (αν και αυτό το φρούτο έχει καταρρεύσει στην σημερινή φάση του Καπιταλισμού, αλλά αυτό είναι επίσης μια άλλη ιστορία...). Είναι γνωστό το «Κίνημα του Λουδισμού»[12] στις αρχές του 19ου αι. Το κίνημα ήταν «ενστικτώδες» και «αυθόρμητο» και σε λάθος βάση: **άμεσα** διότι οι νέες τεχνικές καταργούν μεν θέσεις εργασίας στις παληές παραγωγικές μονάδες, όμως δημιουργούν άλλες νέες θέσεις εργασίας σε άλλους τομείς, και **έμμεσα** διότι το πρόβλημα δεν είναι οι νέες τεχνικές αλλά οι σχέσεις παραγωγής, και εναντίον αυτών θα ώφειλαν να εναντιωθούν οι εργάτες.

Οι θεωρητικοί του μαρξισμού, το είχαν επισημάνει έντονα αυτό, τόσο στο Κομμουνιστικό Μανιφέστο όσο και στο «Κεφάλαιο» όπου τόνιζαν με έμφαση ότι «...(οι εργάτες)....**στρέφουν τις επιθέσεις τους ....ενάντια**

στα ίδια τα εργαλεία παραγωγής …σπάνε τις μηχανές, καίνε τα εργοστάσια και προσπαθούν να καταχτήσουν ξανά την χαμένη θέση του μεσαιωνικού εργάτη…»[13], και ακόμη «…**χρειάζεται χρόνος και πείρα για να μάθει ο εργάτης να διακρίνει τις μηχανές από την κεφαλαιοκρατική τους χρησιμοποίηση κι έτσι να στρέφει τις επιθέσεις του όχι ενάντια στα ίδια τα υλικά μέσα παραγωγής, αλλά ενάντια στην κοινωνική μορφή της εκμετάλλευσής τους**…».[14]

Ας θυμηθούμε και κάτι ακόμη : υπάρχει από τον καιρό του Μαρξ ο όρος «εφεδρικός βιομηχανικός στρατός» : δεν θα κάνουμε τώρα οικονομική ανάλυση , έχει αναλυθεί εδώ και 170 χρόνια : «…όσο μεγαλύτερος είναι ο κοινωνικός πλούτος….επομένως και το απόλυτο μέγεθος του προλεταριάτου…και η παραγωγική δύναμη της εργασίας του, τόσο μεγαλύτερος είναι ο βιομηχανικός εφεδρικός στρατός…»[15] Ισως είναι χρήσιμο να δούμε ένα παράδειγμα: οι αξιωματικοί πληρωμάτων του εμπορικού στόλου (καπετάνιοι, υπαξιωματικοί κλπ) ήταν πολύ λίγοι σε αριθμό μετά τον Πόλεμο, και οι μισθοί τους ήταν πολύ καλοί. Αυτό βέβαια δεν συνέφερε τους εφοπλιστές, οι οποίοι πίεσαν το Κράτος και «εν ονόματι της αναπτύξεως» ιδρύθηκαν (πέρα από τις 2 Σχολές που λειτουργούσαν ως τότε, Υδρας και Ασπροπύργου) σταδιακά άλλες 8 νέες σχολές εμποροπλοιάρχων: Κύμης (1955), Σύρου (1961) Κρήτης (1963) Μακεδονίας (1969), Οινουσών (1965), Χίου (1965), Ηπείρου (1973), Ιονίων Νήσων (1975). Ετσι, με την δημιουργία του «εφεδρικού βιομηχανικού στρατού» στον κλάδο των εμποροπλοιάρχων (στρατιά ανέργων) έπεσαν και οι μισθοί και οι εργατικές κατακτήσεις του κλάδου.

6. βασικά κοινωνικά θέματα ΙΙΙ : η αύξηση του ελεύθερου χρόνου

Όπως αναφέρθηκε στο μάθημα[16]

«…Ο καθηγητής Βάρντι προέβλεψε ότι οι εξελίξεις αυτές θα έχουν «τεράστιες πολιτικές συνέπειες», καθώς θα αυξάνει η ανεργία και θα «βαλτώνουν» οι μισθοί της μεσαίας τάξης.

•Εξέφρασε, επίσης, την αμφιβολία του αν οι άνθρωποι θα είναι πραγματικά ευτυχισμένοι, ακόμη και αν τελικά, χάρη στην αυτοματοποίηση, γινόταν πραγματικότητα το παλαιό όνειρο μιας ζωής γεμάτης ελεύθερο χρόνο και αναψυχή - κάτι στο οποίο, μεταξύ άλλων, ήλπιζε ο οικονομολόγος Τζον Μέϊναρντ Κέινς, ο οποίος φανταζόταν ότι κάποια μέρα οι άνθρωποι θα δούλευαν λίγες μόνο ώρες την εβδομάδα και οι μηχανές θα έκαναν τα υπόλοιπα.

•«Η εργασία είναι ουσιώδης για την ανθρώπινη ευτυχία» τόνισε ο Βάρντι και πρόσθεσε ότι, σε αυτή την περίπτωση, «η ανθρωπότητα θα έλθει αντιμέτωπη με την μεγαλύτερη από όλες τις προκλήσεις της, την υπαρξιακή: να βρει νόημα σε μια ζωή χωρίς δουλειά».

•Ο καθηγητής Βάρντι, είναι μέλος της Εθνικής Ακαδημίας Μηχανικής, της Εθνικής Ακαδημίας Επιστημών των ΗΠΑ και της Ευρωπαϊκής Ακαδημίας Επιστημών, ενώ διευθύνει το Ινστιτούτο Τεχνολογίας Πληροφορικής του Πανεπιστημίου Rice.…»

Αν δούμε τον πυρήνα αυτών των σκέψεων, θα δούμε ότι μάλλον είναι εξωπραγματικές οι σκέψεις αυτές, ή ακριβέστερα σε λάθος πλαίσιο:

Οπως είδαμε δεν πρόκειται να «εξαφανιστούν θέσεις εργασίας», απλά θα μεταβληθούν σε άλλες (δείτε για παράδειγμα την Kodak και όλο το κύκλωμα φωτογραφίας, που αντικαθίσταται με ψηφιακή τεχνολογία, δεν έκλεισε η εταιρεία, απλά άλλαξε αντικείμενο, και μάλιστα σε συνεργασία με εταιρεία ψηφιακής τεχνολογίας, την Nokia). Μην ξεχνάμε δύο πράγματα όμως:

- το ένα ότι είναι σύμφυτη ιδιότητα του Καπιταλιστικού Συστήματος η διαρκής αλλαγή : «….**η αστική τάξη δεν μπορεί να υπάρχει χωρίς να επαναστατεί αδιάκοπα τα εργαλεία παραγωγής, δηλαδή τις σχέσεις παραγωγής, δηλαδή όλες τις κοινωνικές σχέσεις……η συνεχής ανατροπή της παραγωγής, ο αδιάκοπος κλονισμός όλων των κοινωνικών σχέσεων, η αιώνια αβεβαιότητα και κίνηση διακρίνουν την αστική τάξη από τις προηγούμενες**….».[17]
- το άλλο ότι ο εργοδότης επιζητεί το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος και βασικά η μείωση του κόστους στον Καπιταλισμό πραγματοποιείται με την μείωση του κόστους της εργατικής δύναμης τόσο στο επίπεδο

των μισθών όσο και στο επίπεδο του αριθμού των εργαζομένων: βλέπουμε πρώτον να μεταφέρονται ολόκληροι βιομηχανικοί κλάδοι από τις ΗΠΑ και την Ευρώπη στην Αφρική και την Ασία όπου τα ημερομίσθια και οι συνθήκες εργασίας είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρες για τους επενδυτές (παιδική εργασία, ωράριο μέχρι 18 και άνω ώρες, ελάχιστα ημερομίσθια, έλλειψη μέτρων ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος –ας μην ξεχνάμε τα βιομηχανικά δήθεν «ατυχήματα» όπως το Μποπάλ στις Ινδίες, το Φουκουσίμα στην Ιαπωνία, της Σέλλ στην Νιγηρία της ΒΡ κ.α. στον κόλπο του Μεξικού (1979 και 2010) κ.α. πολλά και γνωστά στις τριτοκοσμικές χώρες της Αφρικής, της ΝΑ Ασίας, της Λατινικής Αμερικής με υπαίτιους μεγάλους πολυεθνικούς κολοσσούς).

- Το φαινόμενο αυτό είναι σε έξαρση εδώ και 2-3 δεκαετίες, αλλά πρέπει να θυμηθούμε ότι ήταν επίσης σε έξαρση στην δεκαετία του 1970: η τότε Δυτική Γερμανία είχε ανοικοδομηθεί και έκανε το μεγάλο βήμα να ξεπεράσει τα προπολεμικά επίπεδα ανάπτυξης. Για τον σκοπό αυτό, αντί να οικοδομήσει νέα εργοστάσια στον περιορισμένο της χώρο και να εισάγει εργατική δύναμη όπως την εποχή του 1960 (που της κόστιζε όσο και η ντόπια, μια και τα γερμανικά συνδικάτα απαιτούσαν ίσα δικαιώματα στους ξένους εργάτες, όχι όπως εμείς στα φραουλοχώραφα…), οικοδόμησε τις «επεκτάσεις» των εργοστασίων της ως νέες μονάδες και μάλιστα σύγχρονης τεχνολογίας σε όλη την Ανατολική Αφρική στην οποία το εργατικό δυναμικό ερχόταν από τις Ινδίες, ως ιδιαίτερα φθηνή εργατική δύναμη και χωρίς καμμιά συνδικαλιστική κάλυψη.[18] Αντίθετα η Μεγάλη Βρετανία, χρησιμοποιώντας τα παληά της μη κατεστραμμένα από τον πόλεμο εργοστάσια, έμεινε στις παληές τεχνολογίες και έχασε το τραίνο.
- Στην Ελλάδα, εξαφανίστηκαν ολόκληροι κλάδοι όπως η υφαντουργία, η υποδηματοποιία, ακόμη και τροφίμων κ.α. που μεταφέρθηκαν είτε στις τριτοκοσμικές χώρες είτε μετά το 1991 στις πρώην σοσιαλιστικές, είναι αυτό που είχε ονομαστεί στις δεκαετίες 1980-1990 ως «αποβιομηχάνιση», που δεν είναι τίποτα άλλο από αυτό που είχε αναλύσει 150 χρόνια πριν ο Μάρξ, ότι δηλαδή το Κεφάλαιο επενδύεται όπου υπάρχει μεγαλύτερο συγκριτικά κέρδος.

Αυτή την στιγμή, έχουν δραματικά μειωθεί στην Ευρώπη και ΗΠΑ οι κλάδοι υφαντουργίας, ένδυσης-υπόδησης, φαρμακευτικών προϊόντων, ψηφιακών συσκευών κ.α. λόγω μεταφοράς τους σε Ασία και Αφρική αλλά χωρίς μεγάλα προβλήματα ανεργίας, πλην αυτών που αναφέρθηκαν, η μεταφορά έγινε σε 1-2 δεκαετίες και η προσαρμογή ήταν εφικτή με τις λιγώτερες επιπτώσεις. Δεύτερο, εισάγεται ο φορντισμός, ο αυτοματισμός, η ρομποτική κλπ έτσι που να μειώνονται θέσεις εργασίας αν και η παραγωγή αυξάνει. Αυτό, είναι και ιστορική ανάγκη, μόνο που στην περίπτωση του καπιταλισμού, το όφελος το καρπούται ο επενδυτής και όχι ο εργαζόμενος, που θα μπορούσε να απασχολείται λιγώτερες ώρες ή σε λιγώτερο βαρειές και ανθυγιεινές εργασίες. Φυσικά πρέπει να σημειωθεί ότι οι ανεπτυγμένες χώρες κρατώντας την διακίνηση και έλεγχο του Χρήματος, δημιούργησαν πλήθος νέων θέσεων εργασίας στον χρηματοπιστωτικό κ.α. συναφείς τομείς. (Πίστη, Ασφάλειες, Διοίκηση Επιχειρήσεων κλπ).

Εργασία και ελεύθερος χρόνος. το πόσος θα είναι ο εργάσιμος χρόνος, δεν εξαρτάται από την αναγκαία εργασία για την παραγωγή, αλλά από τις εργασιακές σχέσεις : στην καπιταλιστική οικονομία και ακόμη χειρότερα στην προωθημένη μορφή της, την «οικονομία της αγοράς» κάθε τεχνολογική πρόοδος χρησιμοποιείται στην μείωση της ανθρώπινης εργασίας αλλά σε όφελος του Κεφαλαίου: αν η εταιρεία κάνει την δουλειά της με λιγώτερες εργατοώρες, το κέρδος το κρατά για τον εαυτό της (γι’ αυτό άλλωστε και εφάρμοσε τις νέες τεχνολογίες) και συνήθως, αυξάνει τις ώρες εργασίας μειώνοντας και τους μισθούς και το προσωπικό. Ετσι οι οραματισμοί του Κέϋνς για περισσότερο ελεύθερο χρόνο κλπ δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν στον Καπιταλισμό –απλά διότι είναι αντίθετες στο Σύστημα!!!

Από την άλλη πλευρά, από την αρχαιότητα είχε επισημανθεί η **αναγκαιότητα της εργασίας «…έργον δ’ ουδέν όνειδος, αεργίη δε τ’ όνειδος…»** (Ησίοδος, Εργα και Ημέραι, 311). Αλλωστε μην ξεχνάμε ένα καλό και ένα κακό παράδειγμα: το καλό, στην αρχαιότητα, όπου λόγω της ύπαρξης της Δουλείας, οι ελεύθεροι πολίτες έχοντας πολύ ελεύθερο χρόνο ασχολιώταν με φιλοσοφία, τέχνες κ.α. το κακό, σήμερα όπου οι μεγιστάνες του πλούτου τεμπελιάζουν στις Μπαχάμες, αλλά και οι μεγαλοαστοί στις γκουρμέ έκφυλες διασκεδάσεις τους. Με απλά λόγια, η ύπαρξη της εργασίας είναι κοινωνική αναγκαιότητα, αλλά υπό κάποιους όρους : δεν είναι αναγκαιότητα **ο υποβιβασμός του εργάτη σε εξάρτημα της μηχανής** όπως έλεγε ο μπάρμπα Κάρολος.[19] Είναι προφανές ότι εργασία **και θα υπάρχει και θα είναι και αναγκαία, απλά θα είναι διαφορετική** και το αν ο ελεύθερος χρόνος θα είναι σε όφελος του εργοδότη ή του εργάτη, ή αν θα είναι το χουλιγκανικό γήπεδο των κερδοσκοπικών ΠΑΕ ή το Θέατρο Τέχνης ή το Ηρώδειο, αυτό είναι

μια άλλη ιστορία που αφορά το εκάστοτε Κοινωνικό Σύστημα.

Σίγουρα η εργασία είναι αυτή που εξανθρώπισε τον πίθηκο, (το ανέλυσε ο Ενγκελς ήδη από το 1876 στο έργο του «ο ρόλος της εργασίας στην εξανθρώπιση του πιθήκου»). Η απραξία είναι βεβαίως καταστροφική, το θέμα είναι πώς εμφανίζεται αυτή: αν είναι με την μορφή της αναγκαστικής απραξίας λόγω ανεργίας, όντως είναι καταστροφική για τον άνθρωπο. Αν όμως εμφανίζεται με την μορφή «ελεύθερου δημιουργικού χρόνου» τότε τα πράγματα είναι εντελώς διαφορετικά, και προφανώς ποτέ δεν θα έχουμε 100% «ελεύθερο χρόνο». Στον 19ο αιώνα είχαμε 14 και 18 ώρες εργασίας, και οι υπόλοιπες 8 ή και λιγώτερες ήταν για την ελάχιστη ανάπαυση –και αναπαραγωγή της εργατικής δύναμης- εξ ού και το σύνθημα του 19ου αιώνα : «**8 ώρες δουλειά, 8 ώρες ύπνος, 8 ώρες ελεύθερος χρόνος**». Σήμερα, με την κρίση και την έξαρση του «άγριου Καπιταλισμού» και της «οικονομίας της Αγοράς» πόσες ώρες εργάζεται ο εργαζόμενος **σήμερα ;;;;** το τονίζουμε, **σήμερα!** στην εποχή της τεχνολογικής προόδου και της «απελευθέρωσης του ανθρώπου από την εργασία» όπου το κατακτημένο με αιματηρούς αγώνες «8ωρο» με διάφορες μεθοδεύσεις και νομοθετήματα έχει πάει περίπατο…

Μην ξεχνάμε την «διόρθωση» του γνωστού αποφθέγματος «η πολύ δουλειά τρώει τον αφέντη» που έκανε ένας πολύ φίλος και συνάδελφος ο Μπ.Λ. διορθώνοντας ότι «η πολύ δουλειά, τον εργάτη τρώει, όχι τον αφέντη!»…

7. ο ρόλος των μεταφορών στην πόλη .

α. Τι είναι η «πόλη» ;

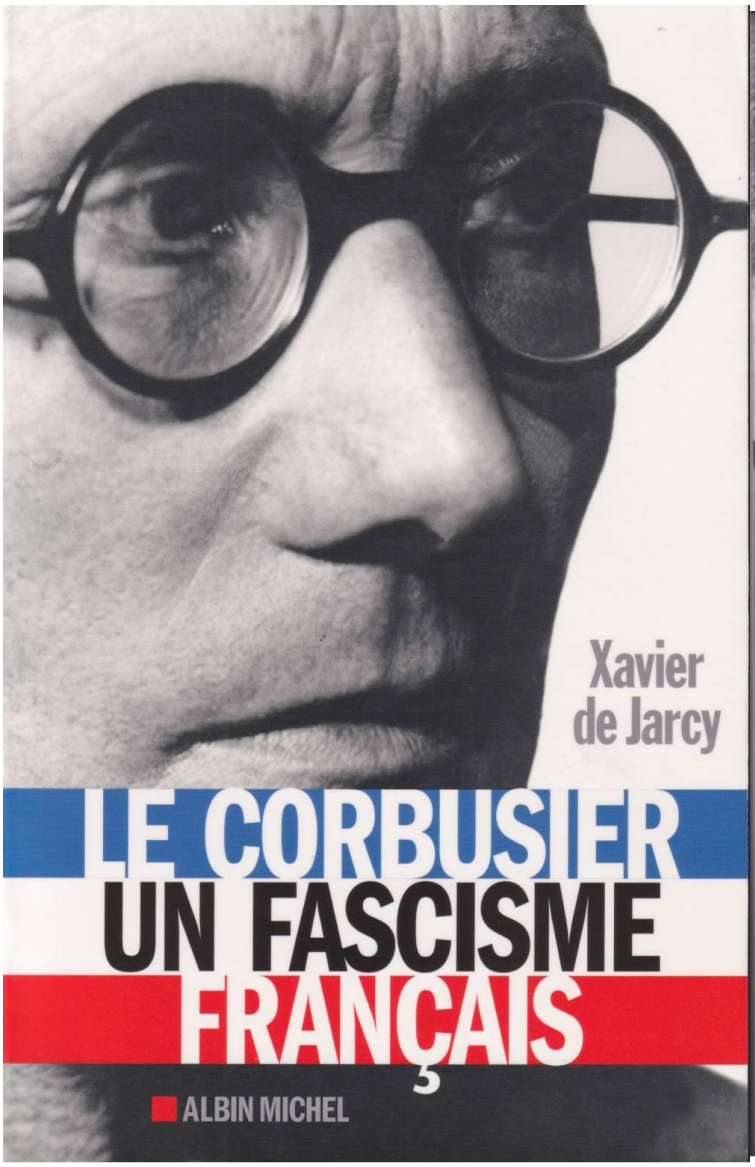
Πολλοί πολεοδόμοι και φιλόσοφοι οι οποίοι έχουν διατυπώσει συγκεκριμένες θέσεις σχετικά με την πόλη και την κοινωνία, όπως για παράδειγμα η λεγόμενη «αριστερή πτέρυγα» του Bauhaus (Hannes Mayer, Oscar Schlemmer[20] κ.α. όπως ο γερμανός Walter Gropius, ο ούγγρος Fred Forbat και ο δικός μας Ιωάννης Δεσποτόπουλος, γνωστός στην Ευρώπη μετά το 1946 ως Jan Despo). Στον κύκλο αυτό, ανήκαν πολλοί γερμανοί, αυστριακοί και ολλανδοί αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι καθώς και έλληνες συνάδελφοί τους, όμως το βάρος της βασικής φιλοσοφικής θέσης για το τι είναι Πόλη και ποια η σχέση της με την Κοινωνία, το έφεραν κυρίως οι τρείς που αναφέρθηκαν. Κατά τον Ι.Δεσποτόπουλο, η πόλη είναι ένας κοινωνικός οργανισμός, είναι ένα κοινωνικό φαινόμενο, και φυσικά ο άνθρωπος, όπως είπε εδώ και 2000 χρόνια ο Αριστοτέλης, είναι «κοινωνικόν ζώον» και ακόμη ότι «**η πόλις συνέστηκεν του ευ ζήν ένεκα**», δεν ζούμε σε πόλεις απλά για να ζούμε, αλλά για να ζούμε όμορφα και ολοκληρωμένα. Όχι απλά του **ζήν** αλλά του **ευ ζήν**.

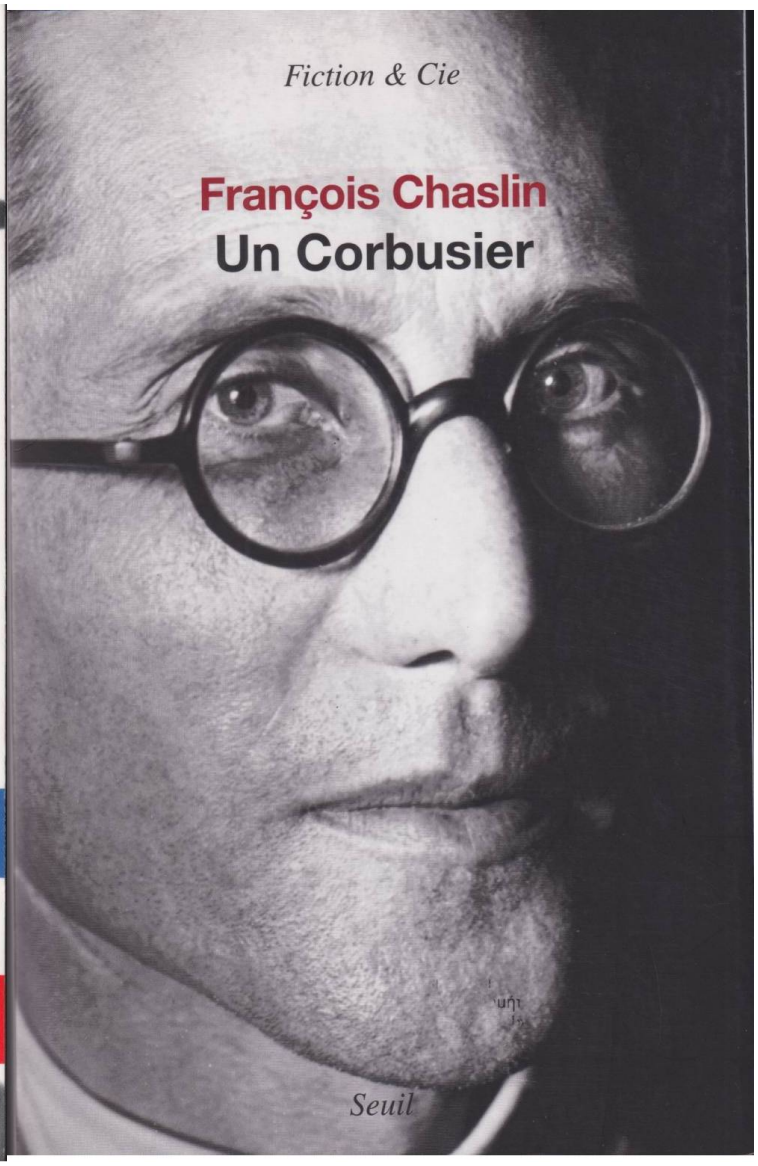
Συνοπτικά, θεωρούν ότι η πόλη είναι ένα κοινωνικό φαινόμενο, που εκφράζει το Κοινωνικό Σύστημα στο οποίο ανήκει, αλλά παράλληλα, για να έχουμε «πόλη» με την ολοκληρωμένη και σωστή έννοιά της, πρέπει να έχουμε και Κοινωνία με την σωστή και ολοκληρωμένη έννοιά της. Με απλά λόγια, οι γύρω από τον Δεσποτόπουλο παραπάνω διανοητές πιστεύουν ότι η βραχύβια Αρχαία Ελληνική Δημοκρατία, η Μεσαιωνική πόλη στην Δυτική Ευρώπη, το Βυζάντιο και το Ισλάμ και η σοσιαλιστική πόλη στην Ευρώπη μετά την σοβιετική επανάσταση, ήταν οι ιδανικές πόλεις επειδή ανήκαν σε συνεκτικές, συγκροτημένες κοινωνίες όπου κυριαρχούσε η συλλογικότητα και όχι η ατομικότητα και η ιδιωτικότητα, με άλλα λόγια, οι σωστές πόλεις εμφανίστηκαν σε κοινωνικά καθεστώτα τα οποία ήταν σε ακμή και όχι σε αποσύνθεση.[21]

Το Κεφαλαιοκρατικό Σύστημα από τον Μεσοπόλεμο και μετά είναι σε αποσύνθεση και όπως παρατηρεί ο Δεσποτόπουλος δεν έχουμε πόλεις αλλά «πολεοειδείς σχηματισμούς», ή «φαινόμενες πόλεις», ή «μη πόλεις» ή «αποθήκες εργατικών χεριών».[22]

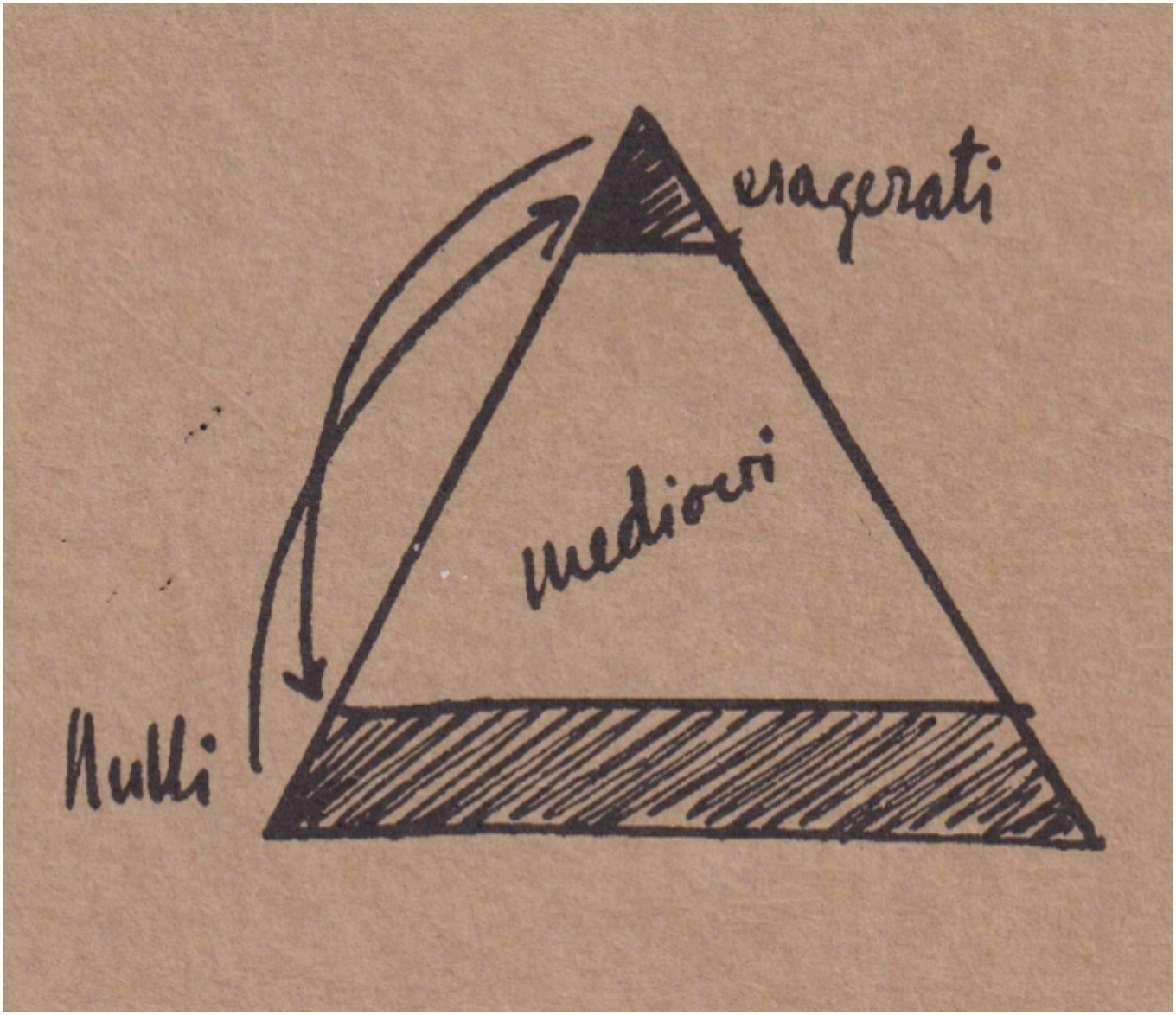
Στην αντίθετη πλευρά ήταν μια ομάδα αρχιτεκτόνων, πολεοδόμων και διανοητών, με επικεφαλής τον Le Corbusier, η οποία εκφραζόταν με «αριστερή φρασεολογία» αλλά με φασιστική ιδεολογία, με τεχνοκρατικές αντιλήψεις. Το τονίζω αυτό, γιατί και οι δύο ομάδες διακήρυτταν π.χ. στο 4ο CIAM την **υπαγωγή του ατόμου στο σύνολο** και την **κυριαρχία του συλλογικού στο ατομικό[23]** όμως στην πραγματικότητα ήταν εκ διαμέτρου αντίθετες: η ομάδα του Δεσποτόπουλου πίστευε στην κοινωνική συνοχή και στην κυριαρχία του συλλογικού μέσα από το ίδιο το κοινωνικό σύνολο (Αρχαία Ελλάδα, Βυζάντιο, Ισλάμ, δυτικές μεσαιωνικές πόλεις) ενώ η ομάδα του Le Corbusier πίστευε στην μετατροπή του ατόμου σε απρόσωπο και άβουλο μέλος μιάς κοινωνικής ομάδας στην οποία κυριαρχούσαν άλλοι οι οποίοι και ρύθμιζαν σύμφωνα με

τις δικές τους επιδιώξεις την ζωή των άλλων. Είναι επίσης γνωστό το σκίτσο του Le Corbusier για την «κατανομή» των ανθρώπων σε ελίτ, σε μεσαία τάξη και σε «τιποτένιους»[24] . Αντιστοιχεί θα έλεγε κανείς με την πλατωνική θεώρηση όπου η Κοινωνία διαιρείται σε τρείς ομάδες, τους άρχοντες ή αρίστους, τους φύλακες των αρχόντων και τους εργαζόμενους. Ο Le Corbusier είχε ισχυρούς δεσμούς με το ναζιστικό καθεστώς και επαινούσε τον Χίτλερ, είχε συνεργαστεί με τον Μουσολίνι και στην Γαλλία με τον στρατηγό Πεταίν, και όλο του το έργο χαρακτηρίζεται ως «ολοκληρωτικό» και «φασιστικό»[25]. Είναι επίσης γνωστό το ότι ο Ναζισμός εφάρμοσε πολλές από τις «Αρχές» της «Πολιτείας» του Πλάτωνα, στην δημιουργία των SS και των SD ως «φύλακες των Αρίστων», ή της «ευγονικής» στέλνοντας στην πυρά 6.000.000 εβραίους και χιλιάδες τσιγγάνους και ομοφυλόφιλους .....[26]

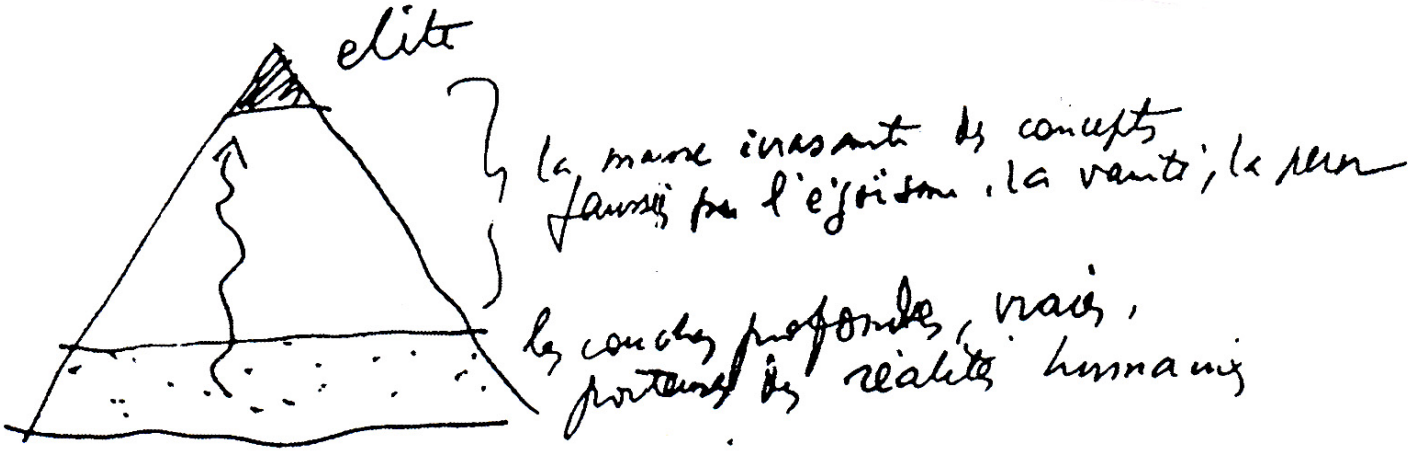




7, 8. Από τις τελευταίες γαλλικές εκδόσεις για τον Λε Κορμπυζιέ και την ιδεολογία του (2015 και 2014 αντίστοιχα).



Το κλασικό σκίτσο του Λ.Κ. για την κοινωνική δομή[27]



Το σκίτσο υπάρχει και σε γαλλική εκδοχή[28] , στην κορυφή οι άριστοι («elit» στο γαλλικό σκίσο του) , στην μέση «οι μέτριοι»» και στην βάση «τα μηδενικά»[29]. Η άποψη αυτή διατυπώθηκε από τον Πλάτωνα στην «Πολιτεία» του : οι άριστοι, οι φύλακες των αρίστων, οι εργαζόμενοι, και έγινε προσπάθεια από τους Ναζί να οικοδομηθεί μια τέτοια «Κοινωνία» : οι άριστοι (τα στελέχη του Ναζιστικού Κόμματος), οι φύλακες, (τα SS και τα SD) και ο απλός κόσμος (που θα ώφειλε να ενταχθεί στο Ναζιστικό Κόμμα, αλλιώς θα ήταν οι nulli του Le Corbusier…)[30] .

Επιπλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η διαμάχη μεταξύ των δύο αυτών ομάδων στο 4ο Διεθνές Συνέδριο Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής το γνωστό μας CIAM, όπου η ομάδα Δεσποτόπουλου πρότεινε ως τίτλο

«η οργανική πόλις» ενώ η δεύτερη «η λειτουργική πόλις»[31] . Μπορεί σε πρώτη ανάγνωση να μην φαίνεται διαφορά, όμως στην πραγματικότητα αυτή υπάρχει και είναι τεράστια: **οργανική** είναι μια πόλη που αναπτύσσεται και λειτουργεί οργανικά ως ένας ζών κοινωνικός οργανισμός, **λειτουργική** είναι μια πόλη που λειτουργεί σαν μια μηχανή, πρόκειται για καθαρά τεχνοκρατική και φασιστική θεώρηση.

Στα πλαίσια αυτά, η ομάδα Δεσποτόπουλου θεωρούσε τις μεταφορές ως μια από τις εξυπηρετήσεις της πόλης, όπως η ενέργεια, η ύδρευση, οι τηλεπικοινωνίες, τα απορρίμματα, οι αποχετεύσεις, ενώ η ομάδα του Le Corbusier έθετε την κυκλοφορία ως μια από τις «τέσσερεις βασικές λειτουργίες» της πόλης, και δεν εννοούσε την κυκλοφορία ως κοινωνική πράξη (κυκλοφορώ, ανταμώνω, συνομιλώ, δέχομαι κοινωνικά ερεθίσματα από την πόλη και τον χώρο της …όπως την θεώρησαν πολύ αργότερα ο Kevin Lynch[32] και ο Christofer Alexander)[33] αλλά απλά ως τεχνική λειτουργία και μάλιστα μέσω του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Ετσι, και για να έρθουμε στο θέμα μας, το να λύσουμε τεχνοκρατικά το πρόβλημα των μεταφορών, μετατρέποντας ταυτόχρονα τον Ανθρωπο σε σκλάβο των πολυεθνικών που θα ελέγχουν και θα διαχειρίζονται όχι μόνο τις μεταφορές αλλά και την ίδια την κοινωνική ζωή, μάλλον δεν είναι η σωστή πορεία για την επίλυσή του !

Και εδώ τονίζω και πάλι την ιδιαίτερη χρησιμότητα της Γνώσης: τι σχεδιάζουν οι πολυεθνικές και σε ποια κατεύθυνση, και όχι μόνο για τις μεταφορές αλλά και για την ίδια την Κοινωνία.

- Σε όλες τις κοινωνίες, από την αρχαιότητα ως σήμερα, υπάρχει η διαπάλη ατομικού-κοινωνικού, ή αλλιώς ιδιωτικού-δημόσιου. Σε κοινωνίες ακμής, το κοινωνικό υπερτερεί του ιδιωτικού, από κεί άλλωστε προέρχεται και στα γαλλικά η λέξη idiot. Αρχικά ιδιώτης, αλλά τελικά αντικοινωνικός, εξωκοινωνικός, ηλίθιος[34], όπως πολύ εύστοχα επεσήμαινε στα άρθρα και στα μαθήματά του ο καθηγητής Ι.Δεσποτόπουλος.
- Σε εποχές ακμής όπως στην σύντομη περίοδο της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, στον ώριμο Μεσαίωνα, στην αρχή του Καπιταλιστικού Συστήματος μετά την Γαλλική Επανάσταση, υπήρχε κοινωνική συναίσθηση, αίσθημα συλλογικότητας και σεβασμού των κοινωνικών νόμων. Χωρίς βέβαια να παραγνωρίζουμε ότι δίπλα στους πολίτες που απολάμβαναν τα αγαθά ενός δίκαιου Κοινωνικού Συστήματος και της συλλογικής ζωής, υπήρχαν κάποιες άλλες μάζες που ήταν καταπιεζόμενες και χωρίς συμμετοχή στα αγαθά του Συστήματος, οι δούλοι στην αρχαιότητα, οι δουλοπάροικοι στον Μεσαίωνα, το προλεταριάτο στον Καπιταλισμό –μην ξεχνάμε ότι π.χ. στον 19ο αιώνα, -λίγο πιο πέρα από τα άνετα σπίτια των αστών, τα Πανεπιστήμια, τα Θέατρα, τα Κοινοβούλια, τις Οπερες, τα Μουσεία, τα μεγάλα πάρκα κ.α. υπήρχαν οι βιομηχανίες με τα εργατικά σλάμς και τις πανάθλιες συνθήκες διαβίωσης και απάνθρωπων σχέσεων εργασίας…
- Σε εποχές παρακμής, επικρατεί το ιδιωτικό έναντι του κοινωνικού: στην ελληνιστική εποχή, στα υστερορρωμαϊκά χρόνια, στην εποχή της απολυταρχίας πριν την Γαλλική Επανάσταση, σήμερα. Οι εποχές αυτές χαρακτηρίζονται από σκληρή βία και απάνθρωπες εργασιακές σχέσεις, διαφθορά, διάλυση της συλλογικότητας και της κοινωνικότητας των πολιτών, «άνοιγμα της ψαλίδας» πλουσίων-φτωχών, υπερβολική χλιδή παράλληλα με υπερβολική εξαθλίωση, και έξαρση του ατομικισμού και της αντικοινωνικότητας.

Το σύγχρονο Κοινωνικό Σύστημα, ο Καπιταλισμός εμπορευματοποιεί τα πάντα, διαλύει τις κοινωνικές σχέσεις και την πραγματική κοινωνική συνοχή, και μετατρέπει τους εργαζόμενους σε «αριθμούς» χωρίς προσωπικότητα (ή με την προσωπικότητα που του επιβάλλουν τα ΜΜΕ). Αυτό σημαίνει ότι αποκόπτεται το άτομο από την Κοινωνία και ενεργεί, βιώνει, σκέπτεται ως (τάχα) «ανεξάρτητο» και «ελεύθερο» άτομο. Το πόσο «ανεξάρτητα» και «ελεύθερα» είναι τα άτομα σε μια τέτοια Κοινωνία, αυτό είναι ένα άλλο …ανέκδοτο. Ας θυμηθούμε πάλι τον Μάρξ και τον Ενγκελς στην «Γερμανική Ιδεολογία» (1845) όπου αναλύοντας την σχέση ιδεών και κοινωνικού συστήματος τόνισαν ότι «**δεν είναι η Συνείδηση που δημιουργεί το Είναι αλλά το Είναι που δημιουργεί την Συνείδηση**»,[35] με απλά λόγια σκεπτόμαστε όπως μας διαμορφώνει η Υλική Πραγματικότητα. Ο Δεσποτόπουλος, όπως είδαμε είχε επισημάνει την σχέση των λέξεων ιδιώτης και idiot (στα γαλλικά, idiot = ηλίθιος). Έχουν γραφεί ράφια ολόκληρα αναλύσεων στο θέμα και δεν θα επεκταθούμε, όμως επισημαίνεται ότι **αν η κυκλοφορία με ΙΧ είναι αντικοινωνική, τότε η κυκλοφορία με driveless cars είναι η αποθέωση της αντικοινωνικότητας.** Μιλάμε πλέον για ανθρώπους που δεν επικοινωνούν παρά μόνο με το κινητό τους ή τα μαίηλ, δεν συζητάν, δεν μιλάν μεταξύ τους, δεν αποτελούν μέλη μιάς κοινωνικής ομάδας. Θα ήθελα να επισημάνω ότι όλα τα «προφητικά»

πολεοδομικά σχέδια αλλά και οι «ουτοπικές» αρχιτεκτονικές λύσεις είχαν ως άξονα την πλήρη εξιδιώτευση του πολίτη.

β. μελλοντολογικές εικόνες για την πόλη και τις μεταφορές σ' αυτήν.

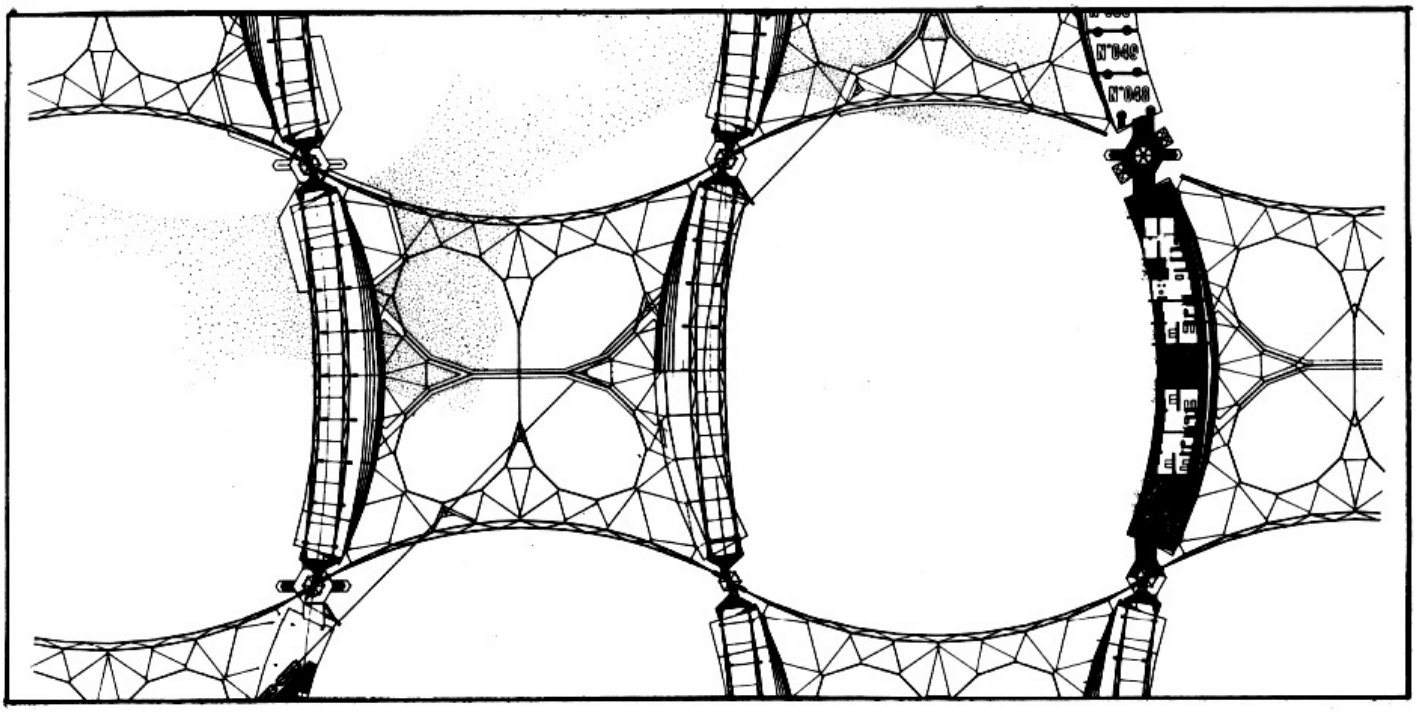
Οι μελλοντολόγοι και οι προφητείες τους

Πολλές φορές οι μελλοντολόγοι προφητεύουν φοβερά πράγματα, τεκμηριωμένα και με πειστικά στοιχεία, αλλά συνήθως πέφτουν έξω, όπως οι …εταιρείες δημοσκοπήσεων με τα exit pols !!! Στην δεκαετία του '70 η γνωστή «Λέσχη της Ρώμης» (Club de Rome) είχε προβλέψει μια ζοφερή εικόνα για τον Κόσμο του 2000: θα εξαντλούνταν ο σίδηρος, ο άνθρακας, το αλουμίνιο, το πετρέλαιο και μια σειρά ακόμη φυσικών υλικών, με απρόβλεπτες συνέπειες. Όμως, δυστυχώς ανακαλύφθηκαν νέα κοιτάσματα πετρελαίου, ανακαλύφθηκε το άγνωστο τότε ως εκμεταλλεύσιμη ενέργεια φυσικό αέριο, πολλά μέταλλα αντικαταστάθηκαν από τα πλαστικά και τελικά **δεν ήρθε η καταστροφή του Κόσμου από την έλλειψη πρώτων υλών - αλλά επίκειται από την καταναλωτική υπερχρήση τους…**

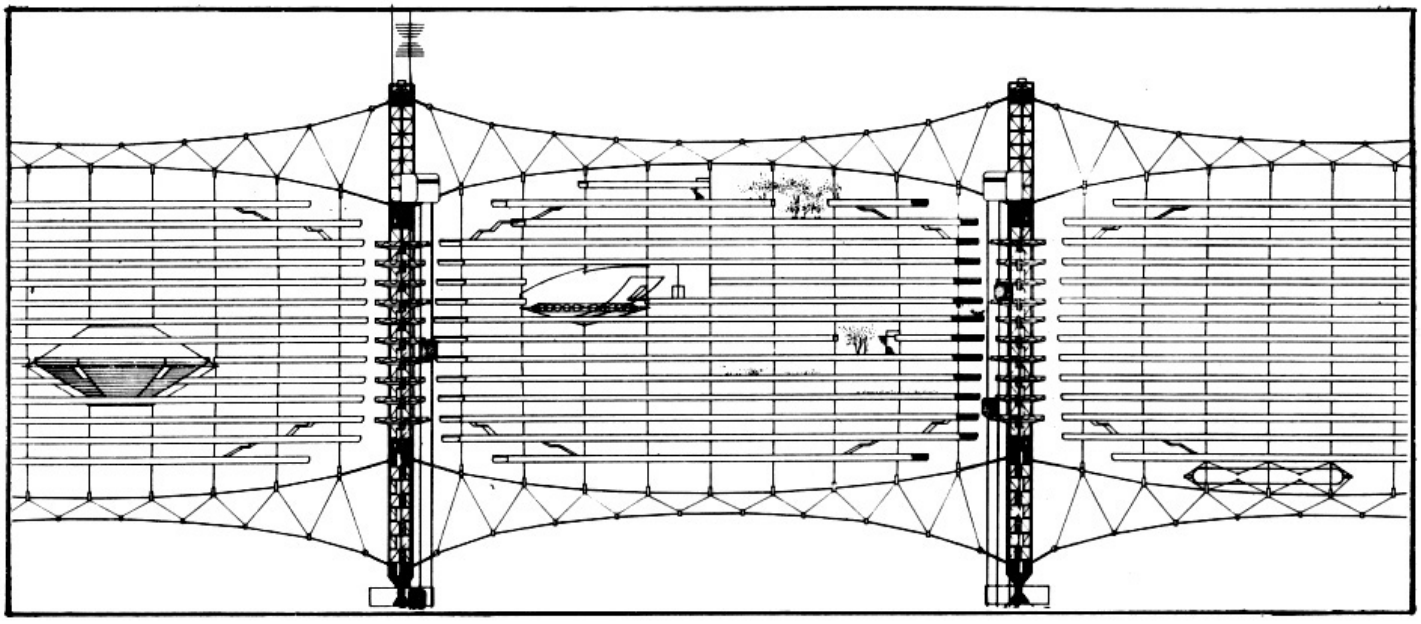
Η ηλεκτρονική πολεοδομία και η ηλεκτρονική πολυθρόνα του Τάκη Ζενέτου: στην πρότασή του για την «ηλεκτρονική πολεοδομία», παράλληλα με πολλές άλλες της δεκαετίας του '60, δομείται μια πόλη εκτός τόπου η οποία συγκροτείται από «μονάδες κατοικιών» όπου «τις τοποθετούν σε ένα πλέγμα οι ίδιοι οι χρήστες σύμφωνα με τις επιθυμίες τους»: η ακραία έκφραση της πλαστής τάχα «ελευθερίας» «ατομικότητας» και ιδιωτικότητας. Παράλληλα, η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου είναι το Α και το Ω της όλης σύνθεσης, επίσης ακραία έκφραση της «ιδιωτικότητας». Πόλη μόνο για κατοίκηση, αλλά και τρόπος ζωής που δεν έχει τίποτα άλλο εκτός από ιδιωτική κατοίκηση και εργασία, αυτό που χαρακτήριζε τις μεταπολεμικές «νέες πόλεις» με το όνομα Schlafstädte, υπνουπόλεις. Ειδικά στις προτάσεις του Ζενέτου μέσω μιάς ακραίας χρήσης των τηλεπικοινωνιών, τα πάντα μπορούν να γίνονται από το σπίτι μας, χωρίς καμμία μετακίνηση, χωρίς καμμία προσωπική επαφή ούτε με συμπολίτες μας ούτε με κανέναν. Συνθήκες Iockdown εξήντα χρόνια πριν το τωρινό μας lockdown.…

Σημειώνεται ότι αυτό δεν γίνεται αναγκαστικά όπως σήμερα λόγω της πανδημίας του κορονοϊού, αλλά συνειδητά ως πρόβλεψη μια νέας μορφής Κοινωνίας –που όμως είναι μια **α-Κοινωνία**, ένα απλό «σύνολο» ιδιωτών χωρίς καμμία κοινωνική συνοχή και επαφή : **σύνολο idiots…**

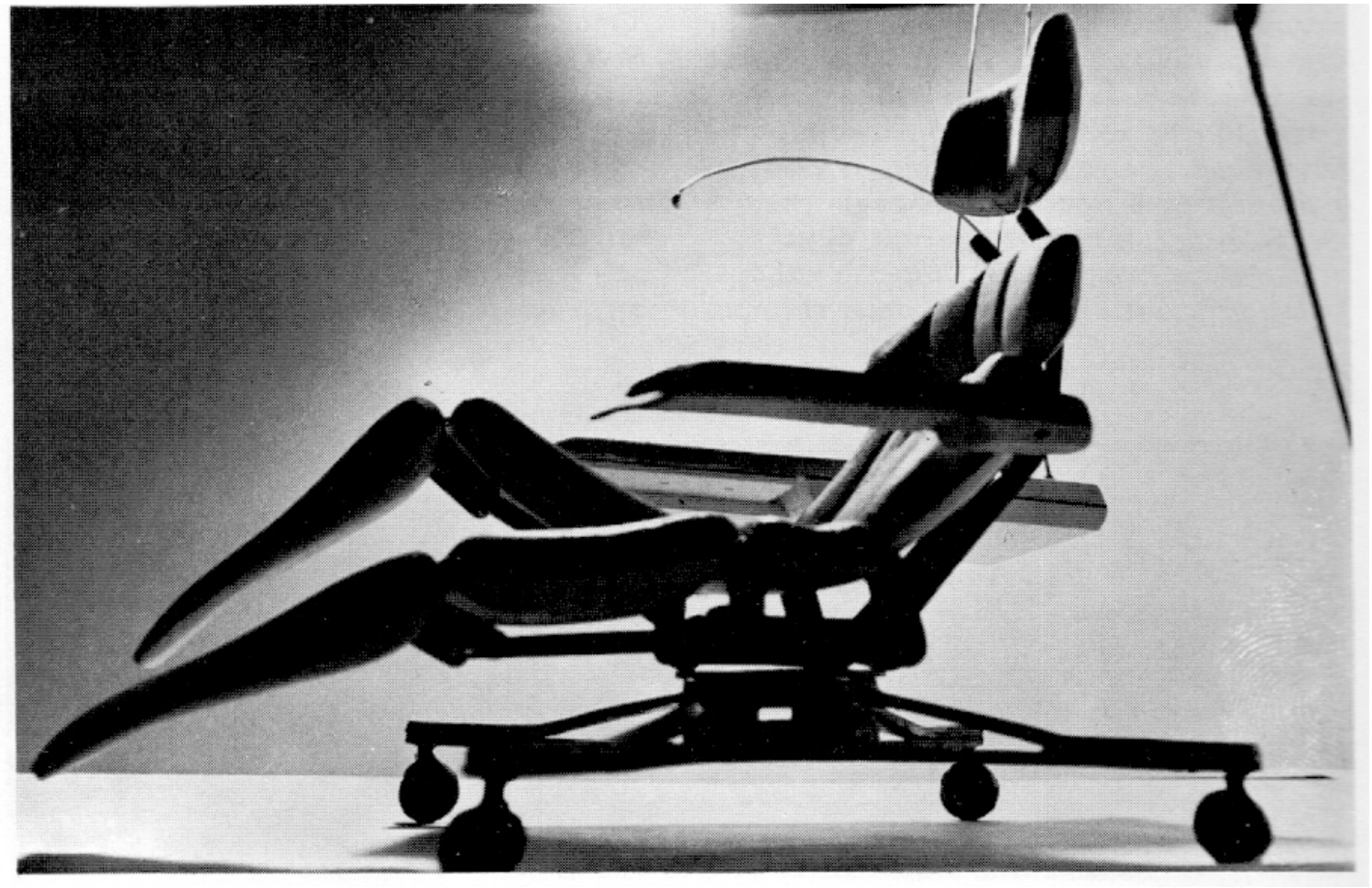
10



11

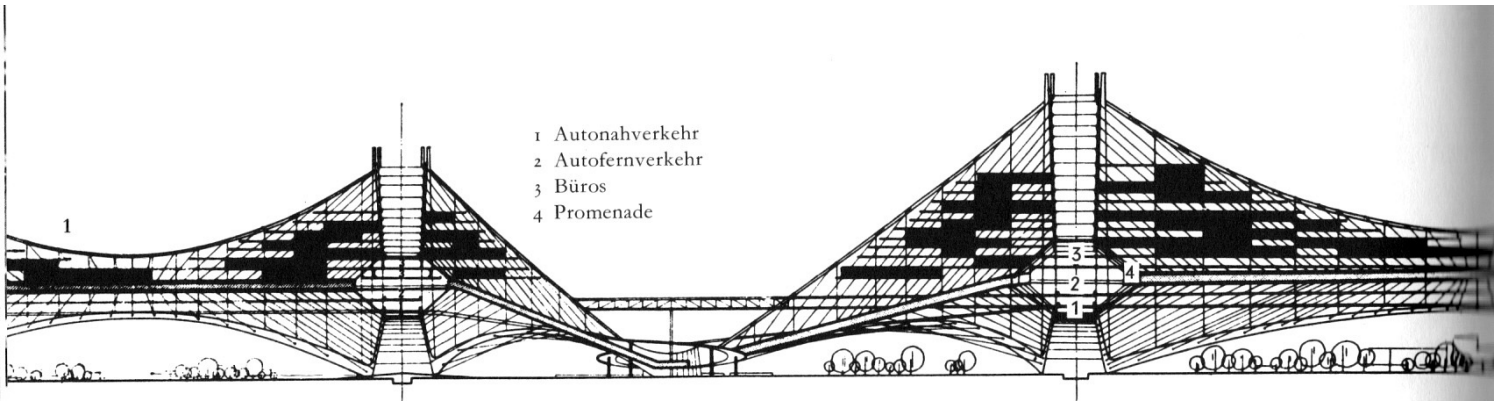


11. Τ.Ζενέτος, Ηλεκτρονική Πολεοδομία. Η πόλη στο αέρα, σε πλέγματα συρματόσχοινων όπου ο καθένας τοποθετεί «κατά βούληση» το σπίτι του (αίσθηση ελευθερίας !!!) (Αρχιτεκτονική 42/1963, και στην συνέχεια Αρχιτεκτονικά Θέματα 1967 κ.εφ., στην «Αρχιτεκτονική» αναφέρεται ότι η μελέτη αυτή έγινε στις αρχές του 1962, στα ΑΘ 1/1967 ο ίδιος ο Ζενέτος αναφέρει ότι η μελέτη έγινε το 1961-62 και ότι «την ίδια περίοδο και μετά από αυτήν η διεθνής έρευνα έχει δώσει μεγάλη ποικιλία συστημάτων αυτής της κατηγορίας (Architectural Design 11/1963 σελ. 530)» . [36]

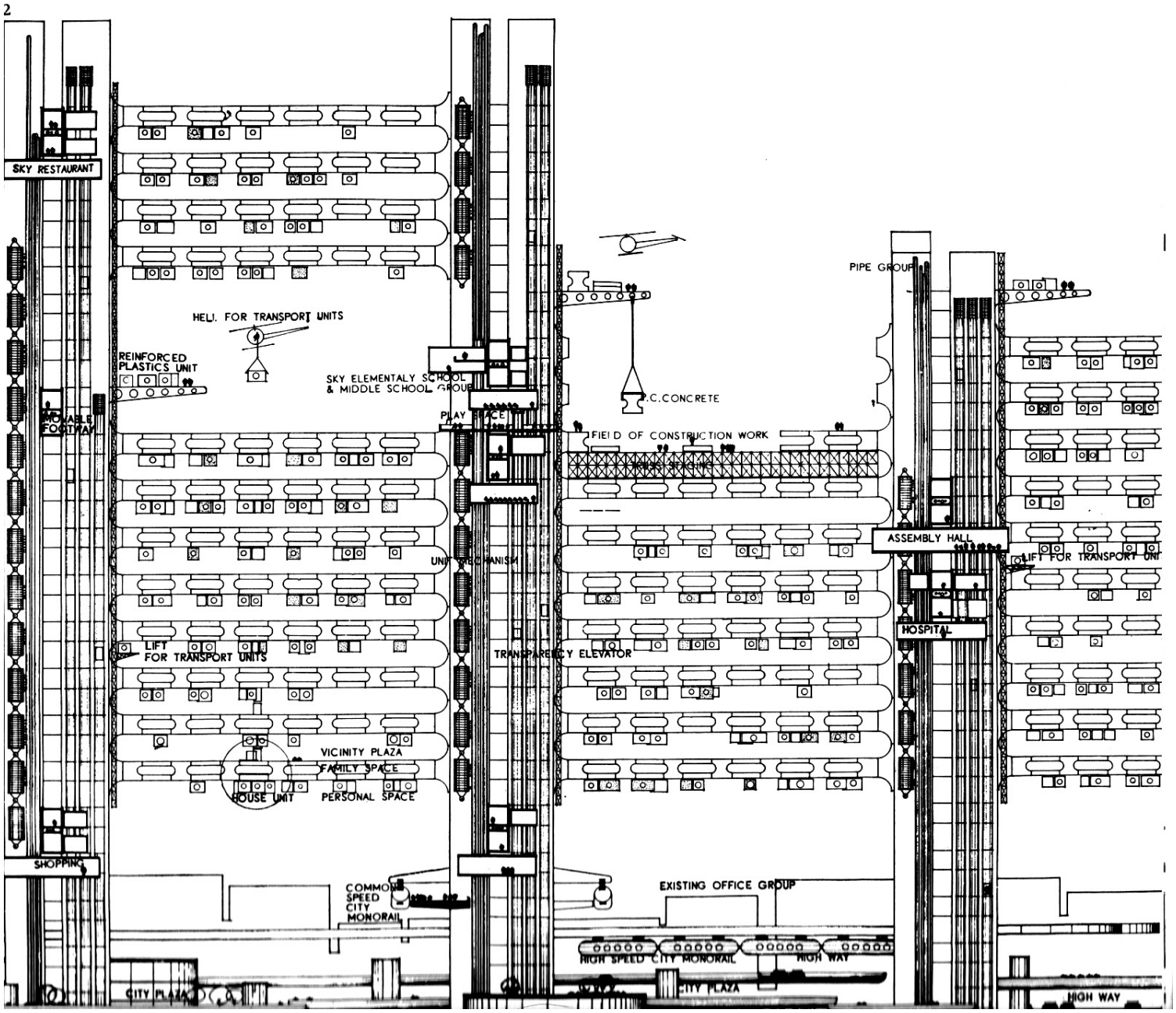


Η περίφημη πολυθρόνα ή αλλιώς «έπιπλο πολλαπλών χρήσεων» της «ηλεκτρονικής πολεοδομίας» του Τ.Ζενέτου

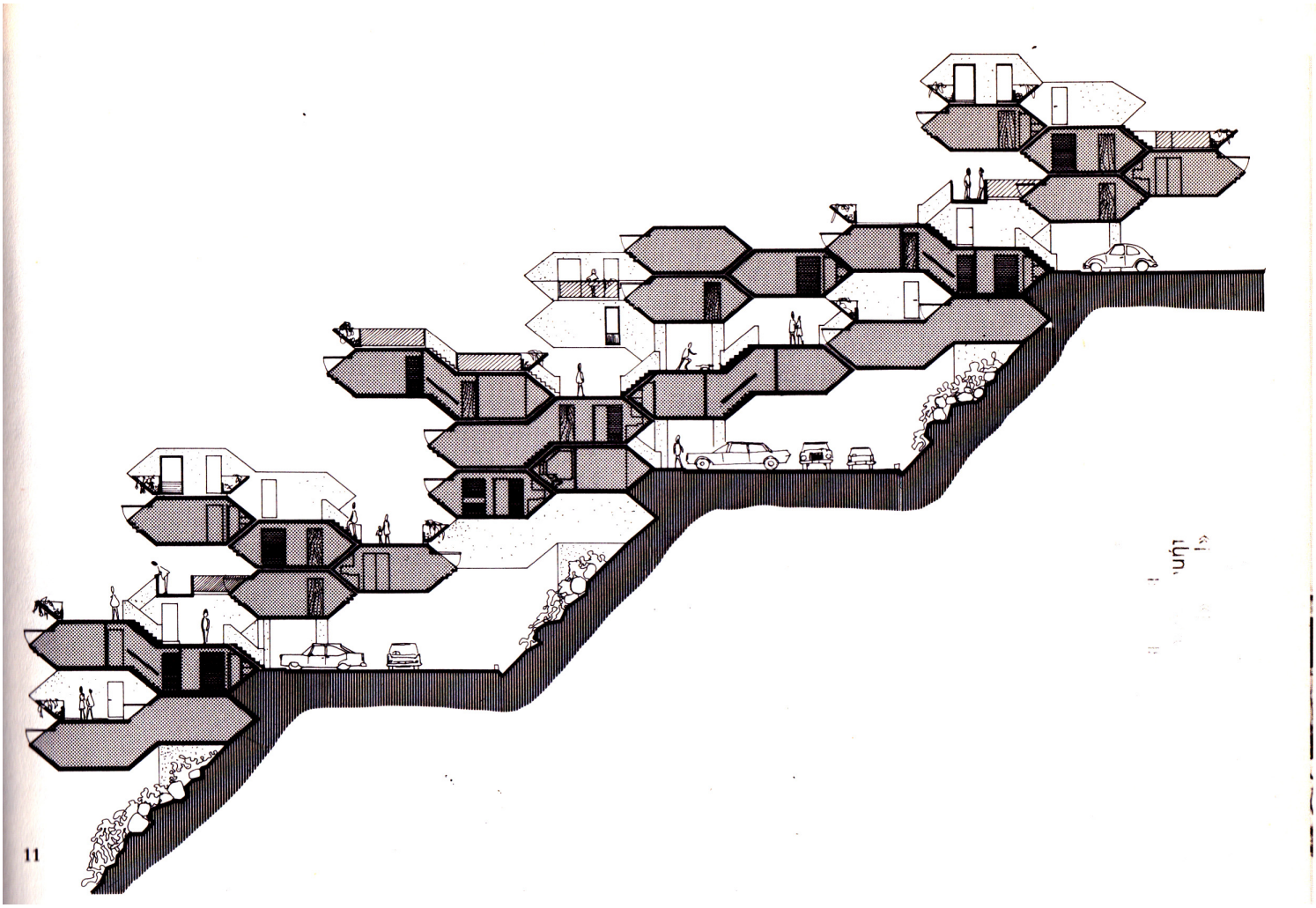
Στα πλαίσια αυτά ο Ζενέτος σχεδίασε και την «ηλεκτρονική πολυθρόνα»[37] στην οποία περνά ο χρήστης 24 ώρες το 24ωρο: εκεί εργάζεται, κάθεται, επικοινωνεί με τους άλλους, τρώει, διασκεδάζει, κοιμάται, ακούει μουσική, βλέπει ένα φίλμ, ακούει την ανάγνωση ενός βιβλίου –γιατί να κουράζεται να διαβάζει;), εκτελεί όποιες άλλες βιολογικές λειτουργίες του απαιτούνται, και κατά (ιατρικώς προγραμματισμένα ;) διαστήματα η πολυθρόνα του κάνει και μασσάζ για να μην πιάνεται. Στην πνευματική τροφή πρέπει να ομολογήσουμε ότι το «Φαρενάϊτ 451» ήταν πιο προωθημένο: καίγαμε τα βιβλία και τα μόνα επιτρεπόμενα ήταν τα κόμικς χωρίς κείμενο, μόνο με εικόνες (άλλωστε στις ΗΠΑ γεννήθηκαν εκείνη την εποχή τα «Κλασσικά Εικονογραφημένα» που μετέτρεψαν σε ρηχές γελοιότητες τα αριστουργήματα της Παγκόσμιας Λογοτεχνίας. [38]



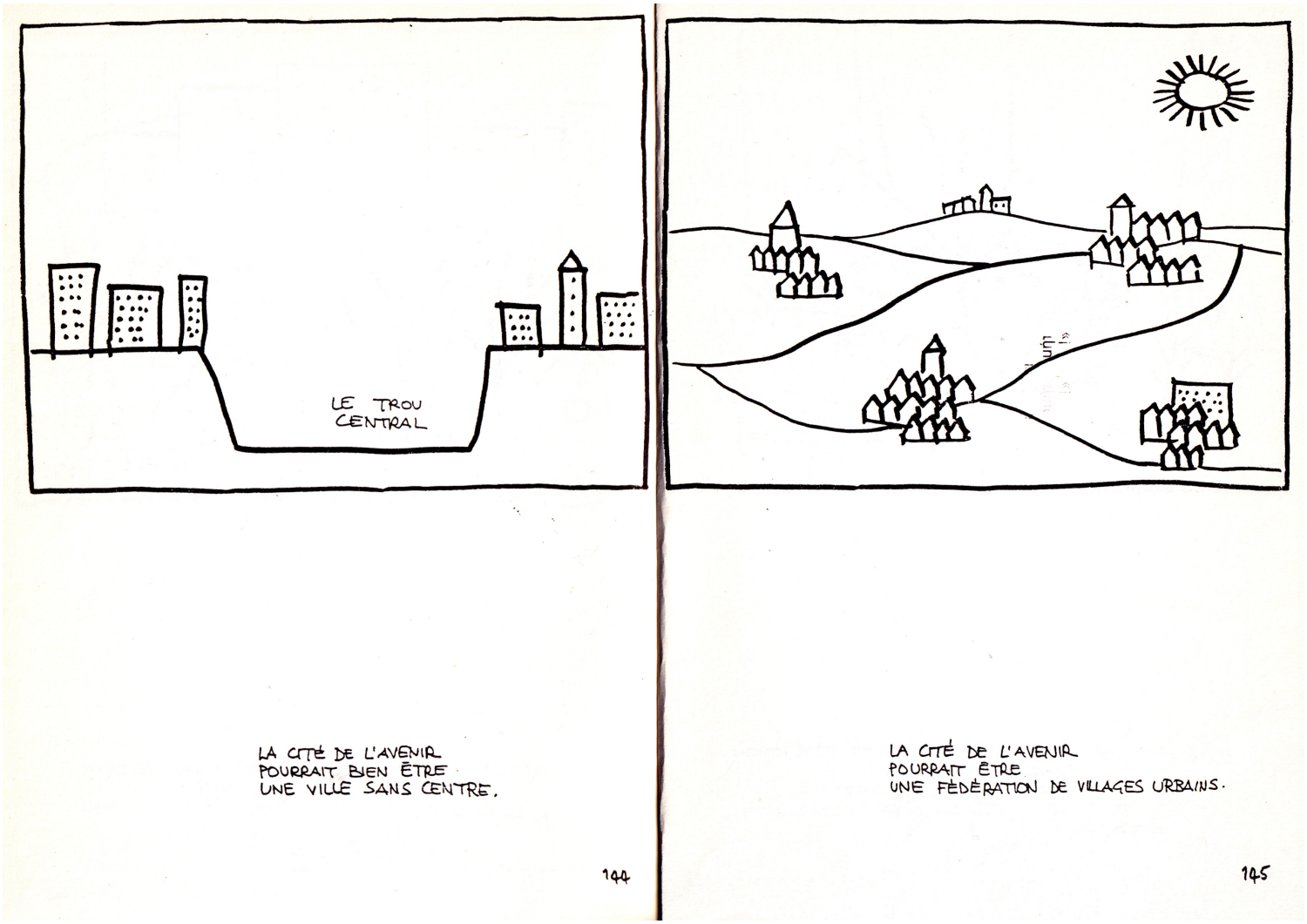
13. Joishiro Hosaka 1965. το 1. και 2. είναι αστική και υπεραστική κυκλοφορία, το 3. γραφεία και το 4. …περίπατος !!! πηγή του σχεδίου και των επομένων (13 και 14), το βιβλίο του Justus Dahinden, Stadtstrukturen für Morgen, Stuttgart 1971



14. Akira Shibuya κ.α. Χωροκατασκευές, όπου σε ένα δεδομένο πλέγμα υποδομών τοποθετούνται «κατά βούλησιν» οι προκατασκευασμένες μονάδες κατοικίας,



15. Moshe Safdie, Habitat Puerto Rico 1968, με το IX αυτοκίνητο να πηγαίνει παντού –επίσης βασικό χαρακτηριστικό όλων αυτών των «προτάσεων».



και το αποκορύφωμα της α-κοινωνικής πόλης, της «μη πόλης» : η πρόταση του Yona Freidman (1980) des villes pour vivre. Conseil de l' Europe, 1980 όπου αντικαθίσταται το κέντρο της πόλης από μια … «κεντρική τρύπα» (le trou central) η πόλη είναι για τους τουρίστες και οι κάτοικοι μένουν στα γύρω χωριά: la cite de l' avenir….une ville sans centre, (η πόλη του Αυριο…μια πόλη χωρίς κέντρο).

Το κοινό χαρακτηριστικό όλων αυτών των προτάσεων, είναι η **απόλυτη ιδιωτικότητα**, και αυτή εκφράζεται τόσο στην υποτιθέμενη ανεξαρτησία των οικιστών να τοποθετούν το «σπίτι» τους όπου θέλουν, όσο, και κυρίως, στην αυτοαπομόνωσή τους «στο πουθενά» αιωρούμενοι και χαμένοι στο διάστημα σε μικρές μονάδες κατοίκησης χωρίς καμμία επικοινωνία μεταξύ τους. Δεν υπάρχει «κέντρο» με την έννοια του κέντρου πόλεως, εκτός από καταστήματα –μην χάσουμε και την κατανάλωση!- χωρίς κοινωνικούς χώρους, πλατείες, δημόσιους ελεύθερους ή στεγασμένους χώρους, κοινωνικές λειτουργίες κλπ. Ο,τι από αυτά υπάρχει, είναι εμπορευματοποιημένη ψυχαγωγία, θέαση κλπ απογυμνωμένη από το κοινωνικό περιεχόμενο της συν-κατοικίας που αναφέρει ο Δεσποτόπουλος. Βέβαια, σε πολίτες bar-code τέτοιες λειτουργίες είναι μάλλον άχρηστες, και αυτό είναι και το χειρότερο. Οικοδομούμε μια «πόλη» χωρίς κοινωνικό περιεχόμενο, μια «μη πόλη», έναν «πολεοειδή σχηματισμό», μια πόλη όχι πλέον για «πολίτες».

Δεν θα πηγαίναμε μακρυά αν παραλληλίζαμε την διαβίωση στις σύγχρονες πολυκατοικίες, όπου κυριολεκτικά δεν γνωρίζεις τον γείτονά σου, και όπου καταφεύγεις μετά από εξαντλητική εργασία (όταν την έχεις και αυτή…) μόνο και μόνο για να δείς τηλεόραση, να φας και να κοιμηθείς : την αθηναίκή πολυκατοικία ο Δεσποτόπουλος την ονόμαζε ήδη το 1945 «καλλιμάρμαρο τρώγλη»[39] και για τις μεγαλουπόλεις –συγκεκριμένα για την Αθήνα έγραφε «…παρά την επιδερμική λάμψη, την ολέθρια και εξευτελισμένη ζωή των μεγαλουπόλεων ……».[40] Αν για την αθηναϊκή πολυκατοικία έγραφε το 1946 αυτά ο Δεσποτόπουλος, για τις παραπάνω «προτάσεις» του 1960 έγραφε το 1966 «…**μια τέτοια εξέλιξη θα ήταν η νομαδοποίηση της βιομηχανικής κοινωνίας. Καθένας να έχει έναν καταχωρημένο αριθμό μητρώου…να τρώει, να κοιμάται, και να πολλαπλασιάζεται … αιωρούμενος σαν έντομο στον αέρα…**»[41]

Πριν φθάσουμε εκεί, ο Δεσποτόπουλος έχοντας βιώσει και τον κλειστό τρόπο ζωής στην Σουηδία, έβλεπε την αναγκαιότητα αλλά και την σημασία της ύπαρξης και λειτουργίας ενός Πνευματικού ή Κοινωνικού Κέντρου. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι οι ταινίες Smultronstället (1957) «Αγριες Φράουλες», Tystnaden, «Σιωπή»

(1963) και Skammen «Ντροπή» (1968) του Ιγκμαρ Μπέργκμαν γεννήθηκαν στην Σουηδία και περιγράφουν ακριβώς αυτήν την Κοινωνία, ανθρώπων που έχουν λύσει όλα τα προβλήματα επιβίωσης αλλά που δεν έχουν κανένα πνευματικό, πολιτικό, πολιτιστικό ενδιαφέρον, έχουν αποξενωθεί μεταξύ τους και δεν αποτελούν πλέον «κοινωνικό σύνολο».

Πόσοι διαφορετικά ήταν όμως τα πράγματα π.χ. στην Αυστρία του 1920 με την άνθηση των αυτοοργανομένων σε σοσιαλιστικές κοινότητες οικιστών και την σημασία που έδιναν εκεί στο Κοινωνικό Κέντρο[42], όχι για να διορθώσουν μια κατάσταση, όπως ο Δεσποτόπουλος στην Σουηδία, αλλά για να δημιουργήσουν μιά νέα …

Θα πρέπει ανάμεσα σε όλες τις (επιεικώς) ουτοπικές προτάσεις που είδαμε, να σημειώσουμε εκείνη του Jona Friedman όχι τόσο επειδή αρνείται το «κέντρο» (δηλαδή την συλλογική κοινωνική ζωή) αλλά επειδή η «πρότασή» του **υποστηρίχθηκε και εκδόθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης**, και θα δούμε στην συνέχεια τι θα ήθελε για τις πόλεις η Ευρωπαϊκή Ενωση.

Προς τα πού οδηγεί λοιπόν το αυτοκίνητο χωρίς οδηγό;; έχοντας κοινά χαρακτηριστικά με τα παραπάνω ουτοπικά (και εξωφρενικά) σχέδια πόλεων, δηλαδή την «ατομική» (=ιδιωτική) διαβίωση και την ατομική μετακίνηση του αυτοκινήτου χωρίς οδηγό, και γενικότερα του Κατοικείν και των αστικών Μετακινήσεων; Προφανώς σε μια πλήρη εξιδιώτευση και κοινωνική απομόνωση, σε μία μη-πόλη, σε μια μη κοινωνία…

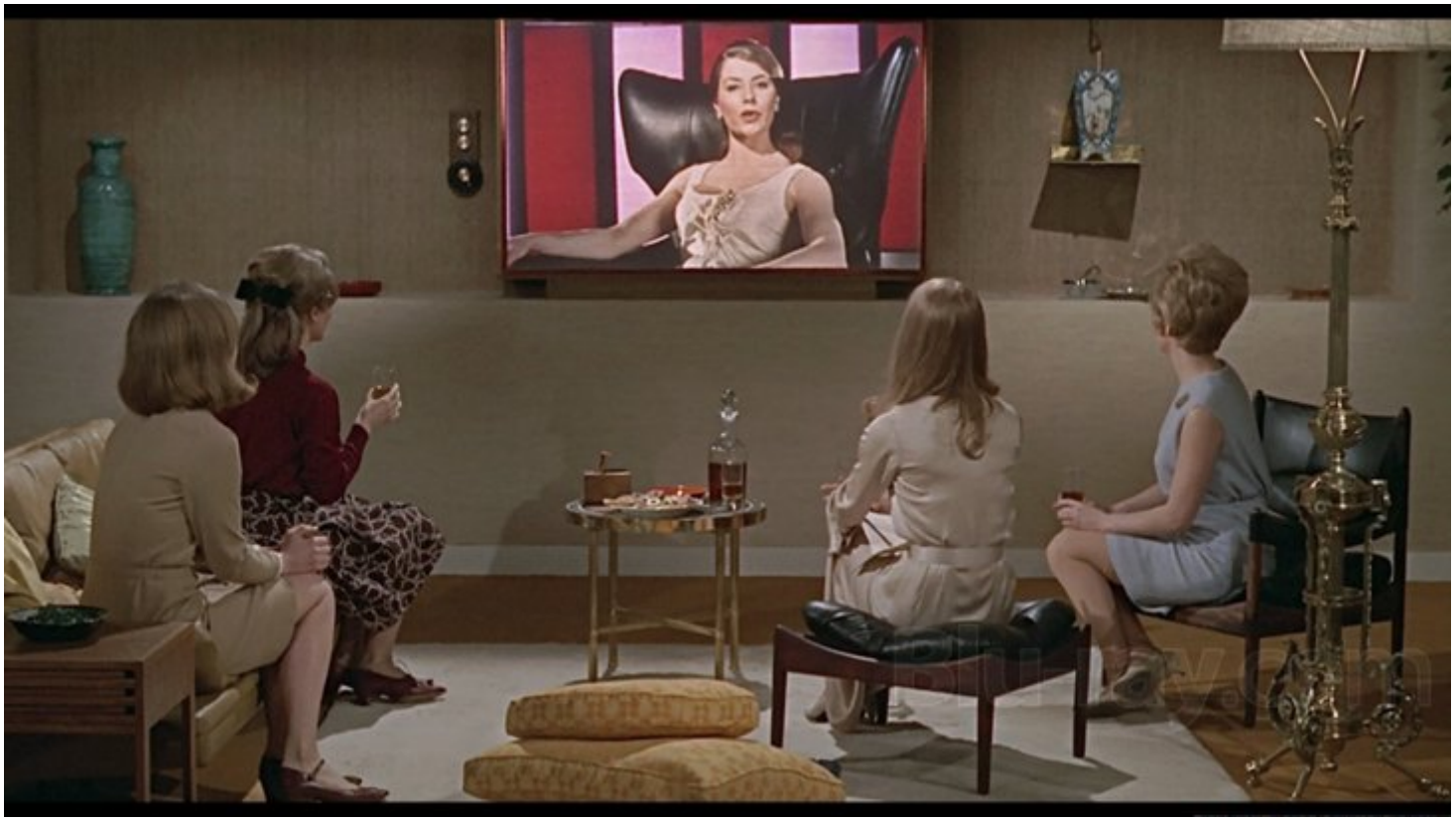
γ. Το άμεσο και ορατό μέλλον, η σύγχρονη πόλη σε κρίση

Παρ’ όλα αυτά, προφήτες υπήρχαν πάντοτε, και θα υπάρχουν. Οι προφήτες, δεν είναι απορριπτέοι, όλοι κάτι έχουν να πούν, είτε προφητεύοντας προς την μια είτε προς την άλλη κατεύθυνση, π.χ. πρέπει προσεκτικά να δούμε τις «προτάσεις» για «νέες πόλεις» του Ζενέτου για την «ηλεκτρονική πολεοδομία» και τις προτάσεις των ιαπώνων μεταβολιστών κ.α. ή τα σχέδια των Archigram και άλλων της δεκαετίας του ’60 και πώς αυτές οι προτάσεις προλείαναν το έδαφος για τα οχήματα χωρίς οδηγό μέσα από τα θεωρητικά πλαίσια ιδιωτικοποίησης και μετατροπής των πολιτών σε «αριθμούς»…

Ας δούμε αρχικά το προφητικό βιβλίο του Ray Bradbury «Φαρενάϊτ 451» (που γυρίστηκε ως ταινία από τον Τρυφφώ).Το βιβλίο γράφτηκε στην εποχή του Μακκαρθισμού, όπου αξιοσέβαστοι και τιμημένοι πνευματικοί άνθρωποι όπως ο Τζώρτζ Οργουελ[43] ή ο Ηλίας Καζάν[44] αποδείχτηκε ότι δρούσαν ως καταδότες στις μυστικές υπηρεσίες των χωρών τους. Περιγράφει μια Κοινωνία όπου απαγορεύονται τα βιβλία, εκτός των κόμικς χωρίς κείμενα, και όπου όλοι είναι «συνδεδεμένοι» με το «Καθοδηγητικό Κέντρο», μέσω της «προσωπικής» τηλεόρασης περίπου όπως μια τηλεδιάσκεψη με το scype, 60 χρόνια πριν εφευρεθεί αυτό ! (Οι σημερινές πληροφορίες είναι ότι μέσω του τηλεφωνικού δικτύου ή της τηλεόρασης κάποιο «κέντρο» μπορεί να παρακολουθεί τι γίνεται μέσα στο σπίτι μας χωρίς να το παίρνουμε είδηση). Σε μια άλλη σκηνή της ταινίας ένα περιπολικό διατρέχει την γειτονιά, παράλληλα με υπεριπτάμενο αστυνομικό ελικόπτερο καλώντας τους «πολίτες» να καταδώσουν καταζητούμενο αστυνομικό που αρνήθηκε να κάψει βιβλία, και αυτόματα όλοι βγαίνουν ταυτόχρονα στις πόρτες τους «να ακούσουν και να υπακούσουν» («ακούστε και υπακούστε!» έκφραση που λεγόταν από τα όργανα της Τάξης στην Αυτοκρατορική Κίνα…)

Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι η σκηνή γυρίστηκε σε μια από τις βρετανικές new towns, όπου η ομοιομορφία των σπιτιών αρμόζει στην μετατροπή των πολιτών σε άμορφη υπάκουη μάζα.

Κατά την γνώμη μου πρόκειται από τις πιο δυνατές σκηνές της ταινίας, δεν είναι «ηρωϊκή» ή «συναισθηματική» όπως κάποιες άλλες σκηνές του ίδιου έργου, αλλά έντονα ζοφερά προφητική…



17. Η σκηνή όπου μία «αρμοδία», με το αρμόζον και πρέπον ύφος, παρακολουθεί, ελέγχει και συμβουλεύει (διαφυλάττοντας την Τάξη…) την οικογένεια.



18. Το περιπολικό διατρέχει την γειτονιά, παράλληλα με υπεριπτάμενο αστυνομικό ελικόπτερο καλώντας τους «πολίτες» να καταδώσουν καταζητούμενο αστυνομικό που αρνήθηκε να κάψει βιβλία



19. … και οι κάτοικοι βγαίνουν όλοι μαζί ταυτόχρονα, για να ακούσουν και να υπακούσουν…

δ. ποια η δομή και λειτουργία της «πόλης σε Κρίση» σήμερα

Πόλεις όμως δεν είναι μόνο τα κέντρα και οι περιοχές υψηλών εισοδημάτων των καπιταλιστικών μεγαλουπόλεων . Όχι μόνο υπάρχουν και άλλες πόλεις στην Υφήλιο όπου δεν ισχύουν οι συνθήκες ευμάρειας των παραπάνω περιοχών, αλλά υπάρχουν και οι «εκτός των τειχών» περιοχές των χαμηλών εισοδημάτων, που φθάνουν από τις απλές «αποθήκες εργατικών χεριών» όπως τις ονόμασε στο σύνολό τους ο Δεσποτόπουλος, έως και στα όρια ενός εξαθλιωμένου πληθυσμού , και αυτό συμβαίνει όχι μόνο στον Τρίτο Κόσμο (Λατινική Αμερική, Ν.Α.Ασία, Αφρική…), αλλά και στις Μητροπόλεις του Καπιταλισμού, στο Παρίσι, το Λονδίνο, την Νέα Υόρκη.

Η «πόλη» είναι σε Κρίση σήμερα, επειδή η βάση της, η Κοινωνία, είναι σε Κρίση. Είναι αυτό που τόνιζε ο Δεσποτόπουλος ότι «η πόλη είναι κοινωνικό φαινόμενο και ως εκ τούτου δεν επιδέχεται λύσεις» εννοώντας ότι η λύση των «πολεοδομικών προβλημάτων» ανάγεται στην λύση των κοινωνικών προβλημάτων.

Η μία όψη του Νομίσματος: η ζωή της μάζας των μέσων αστών, η αλλοτρίωσή τους μέσα στο Σύστημα και η μετατροπή τους σε άβουλες μάζες ιδιωτών, idiots. Πόσο πόλεις είναι οι μεγαλουπόλεις αυτών των μαζών, με ποιες «λειτουργίες πόλης» είναι εξοπλισμένες, σε τι επίπεδα κινείται η πολιτική, η πνευματική, η οικονομική ζωή; Σε ποιες «κοινωνικές» αξίες βασίζεται μια τέτοια Κοινωνία όπου κυριαρχεί η οικονομία της Αγοράς και του ασύδοτου κέρδους; σε ποια ηθική στηρίζεται η οικονομία όπου για να επιβιώσει κάθε επιχείρηση μετέρχεται στην κοινωνία της ζούγκλας κάθε μέσο, και όπου, σύμφωνα με τους οικονομικούς νόμους της Συγκεντροποίησης και της Συγκέντρωσης Κεφαλαίου οι επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες ή να απορροφήσουν τις άλλες ή να απορροφηθούν από αυτές, με αποτέλεσμα την συγκέντρωση σε ελάχιστα χέρια όλης της παγκόσμιας οικονομίας (και των κερδών της…):

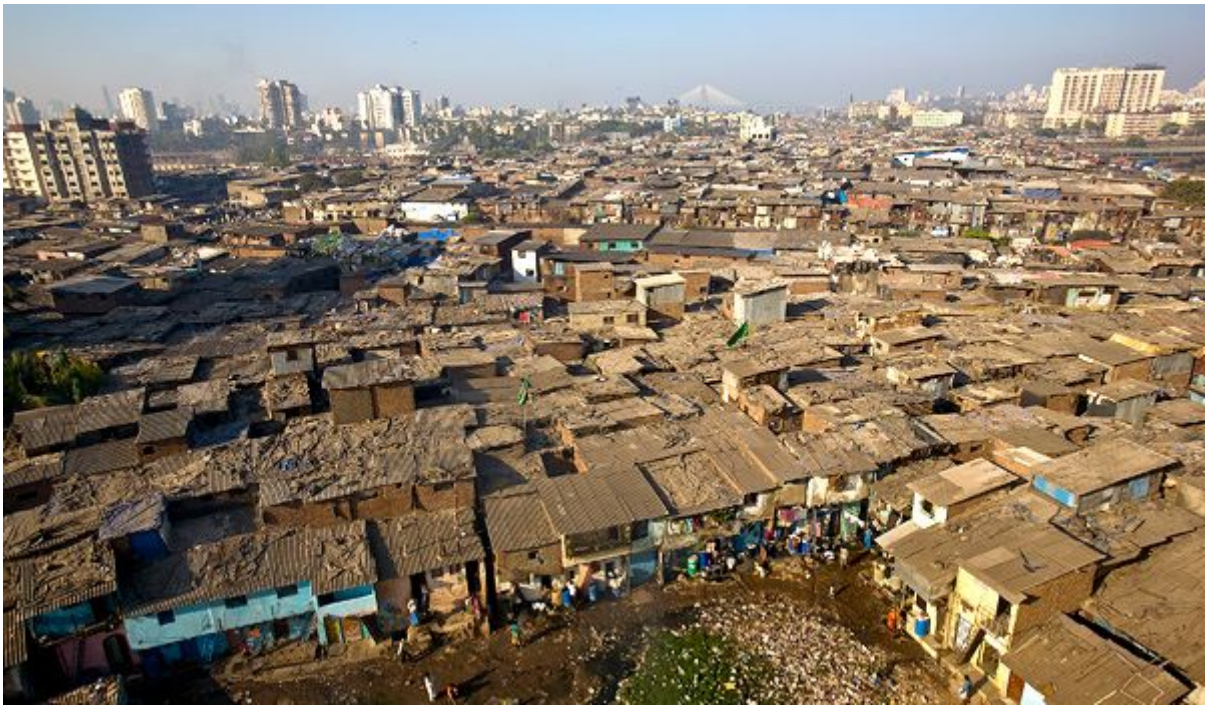
Υπολογίζεται ότι λιγώτερο από το 1% του πληθυσμού της γής κατέχει το 48% του παγκόσμιου πλούτου, και παράλληλα, το 50% του φτωχότερου πληθυσμού κατέχει μόλις το 1% του παγκόσμιου πλούτου. Ακόμη ότι το 3% των επιχειρήσεων, έχει στα χέρια του το 90% της παγκόσμιας οικονομίας,[45] και μάλιστα σε έναν παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας όπου το Τραπεζοπιστωτικό Σύμπλεγμα έχει ως έδρα του τις μεγάλες πόλεις –σε όλη την υφήλιο, με ανάπτυξη την διοίκηση των επιχειρήσεων στον ανεπτυγμένο Δυτικό Κόσμο και την ανάπτυξη της παραγωγής (βιομηχανικής, γεωργοκτηνοτροφικής κλπ) στον Τρίτο Κόσμο με τα ελάχιστα ημερομίσθια και τις πανάθλιες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης.

Υπάρχει όμως και η άλλη όψη του νομίσματος : είναι τελικά οι σύγχρονες πόλεις, μόνον πόλεις πολιτών χωρίς προσωπικότητα, πολιτών-bar code, χωρίς συλλογική ευθύνη, χωρίς κοινωνική ζωή, χωρίς πνευματική και πολιτική ζωή; Εχουμε και την άλλη όψη του νομίσματος, οι κατά τον Δεσποτόπουλο «πόλεις-

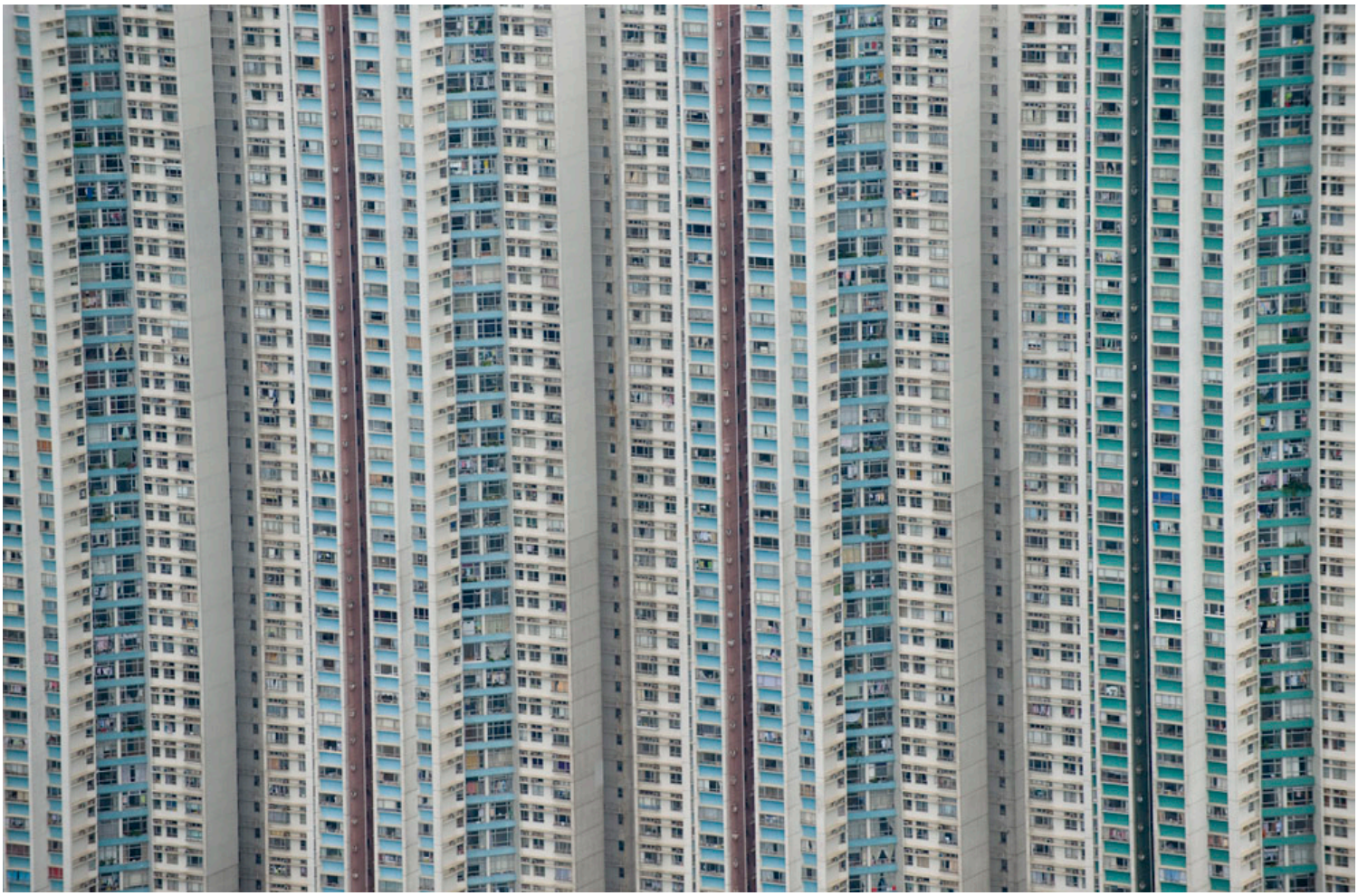
αποθήκες εργατικών χεριών»[46] δεν είναι μόνο οι πόλεις των ανεπτυγμένων χωρών όπου τα «εργατικά χέρια» μπορεί να είναι πολίτες-bar code και στον έναν ή τον άλλο βαθμό χορτάτοι. Δίπλα σ' αυτήν την μικροαστική και μεγαλοαστική μάζα υπάρχουν και άλλοι : εξαθλιωμένοι εργαζόμενοι οι οποίοι κατοικούν στα σύγχρονα σλαμς, τόσο στις ανεπτυγμένες χώρες της Ευρώπης και στις ΗΠΑ, στα «προάστεια», τα γνωστά μας από τις πρόσφατες ταραχές Banlieuses του Παρισιού, και σε πολλές συνοικίες των αφροασιατών και των ισπανόφωνων στις ΗΠΑ, όσο (και κυρίως) στις «αναπτυσσόμενες» χώρες του λεγόμενου Τρίτου Κόσμου, Λατινική Αμερική, Αφρική, Νοτιοανατολική Ασία, όπου έχει μεταφερθεί και η παραγωγική δραστηριότητα των πολυεθνικών λόγω φθηνού και εξαθλιωμένου εργατικού δυναμικού.



20. Βομβάη, Ινδίες οι πολυτελείς περιοχές, με πολυόροφα συγκροτήματα αλλά και «παραδοσιακές» επαύλεις.



21. Βομβάη, Ινδίες . τα κλασικά σλαμς και στο βάθος τα συνήθη πολυόροφα συγκροτήματα –παντού η ίδια εικόνα, Νιγηρία, Ινδίες, Κίνα…



22. Χονγκ-Κονγκ. «αποθήκες εργατικών χεριών», ο Παράδεισος για τις πολυεθνικές που μεταφέρουν την παραγωγή τους στην Αφρική και την Ασία, χώρες φθηνού εργατικού δυναμικού. Μπορεί όμως αυτό να ονομαστεί «πόλη» ; (πηγή, διαδίκτυο, hong kong apartments)



23. Χονγκ-Κονγκ: η εργατική τάξη σε «διαμέρισμα» πολυκατοικίας της προηγούμενης εικόνας,



24. στην ίδια πόλη, η ανερχόμενη μεσαία και ανώτερη τάξη (πηγή, διαδίκτυο Hong Kong apartments)



25. Βραζιλία, Favela do Moinho, Sao Paolo, Brazil, οι αντιθέσεις (πηγή, διαδίκτυο, Favela do Moinho)



26. θα κυκλοφορούν στις φαβέλες και τέτοια οχήματα χωρίς οδηγό;;; (πηγή, διαδίκτυο λ. Army in favelas do Rio)



27. Λάγος, Νιγηρία: η ανερχόμενη μεσαία και ανώτερη τάξη,



28. η εργατική τάξη (πηγή, διαδίκτυο, Lagos, Nigeria

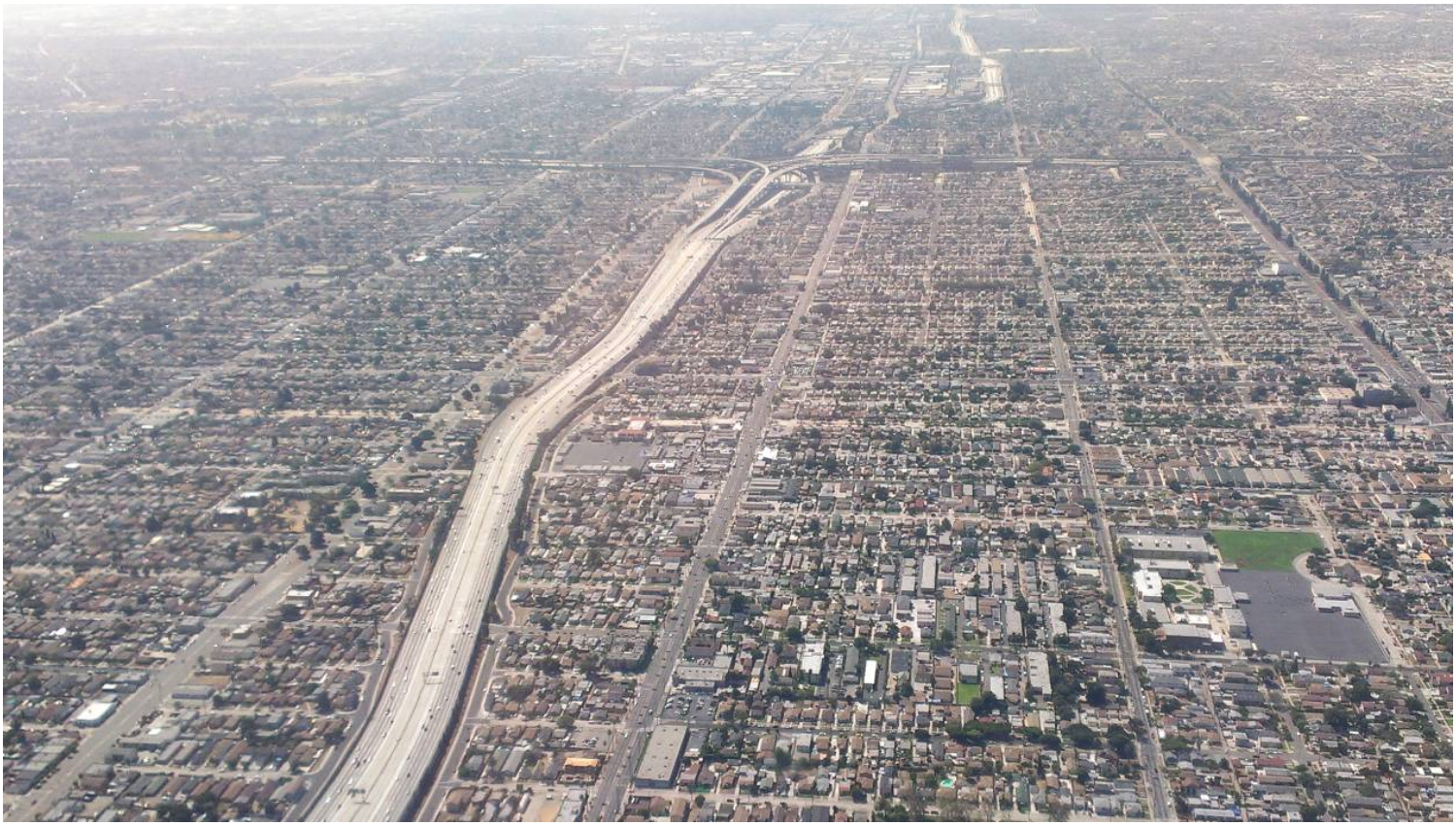




29., 30., Lagos, Νιγηρία, τα οχήματα χωρίς οδηγό θα σώσουν αυτές τις πόλεις και αυτές τις κοινωνίες;;;; (πηγή, διαδίκτυο, Los Angeles Times, Lagos, Nigeria)



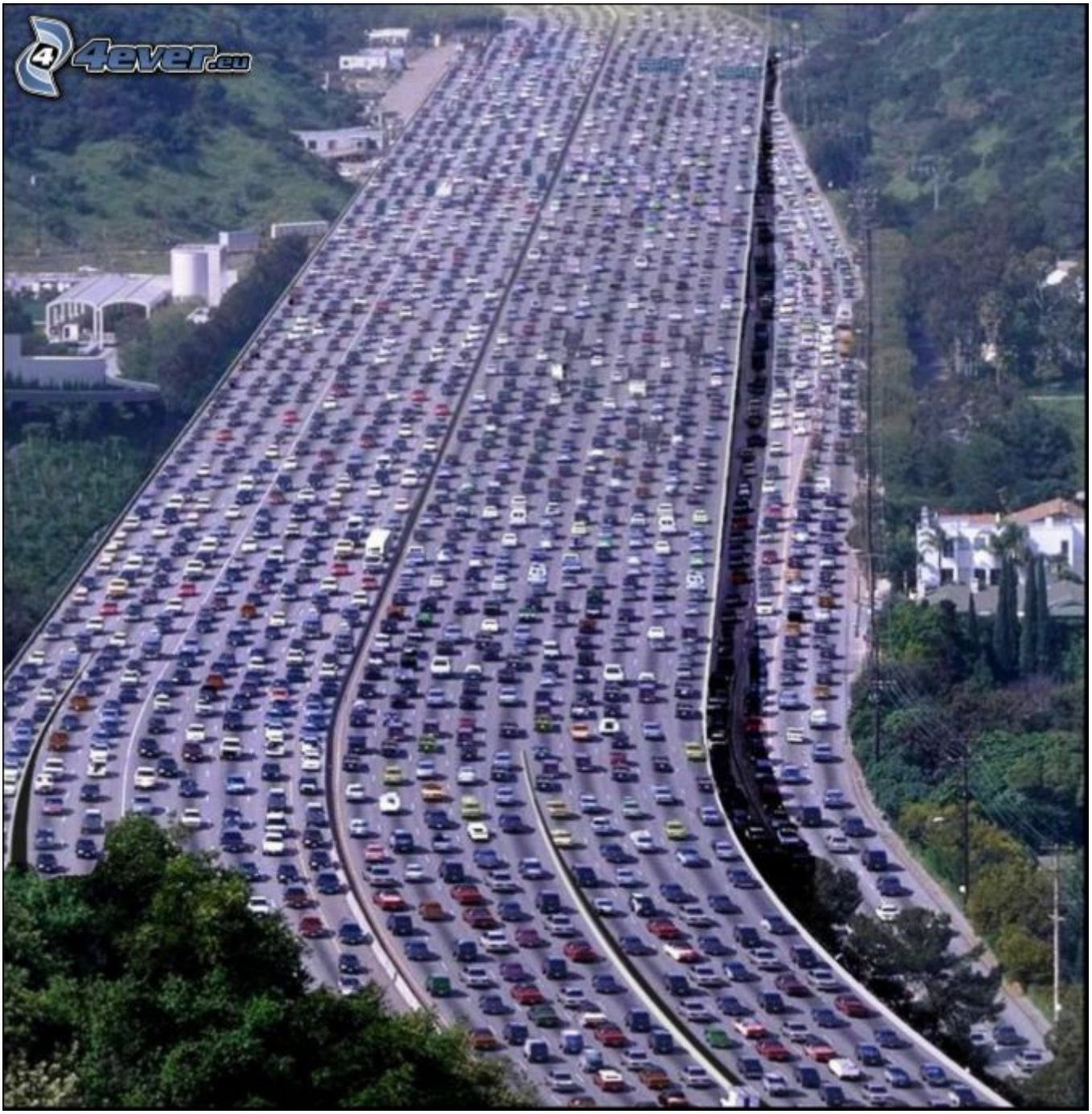
31. πολυτελείς κατοικίες, στην Φλόριντα: απελπιστικά ομοιόμορφες bar-code κατοικίες και πόλεις για bar-code ευτυχείς κατοίκους, (Πηγή, διαδίκτυο housing in Florida, 201 804 21_usp504)



32. Los Angeles, η ονομαζόμενη «πόλη – παράδεισος του ιδιωτικού αυτοκινήτου» αλλά και «non-city», μη πόλη, από τον Bruce Sterling. Ο Δεσποτόπουλος τις ονομάζει «πολεοειδείς σχηματισμούς» και «φαινομενικές πόλεις». (πηγή των εικόνων 32-34, διαδίκτυο, Los Angeles trafic)



33. Los Angeles, η πόλη του ιδιωτικού αυτοκινήτου



34. High way στο Los Angeles

Los Angeles. Πρόκειται για πόλη που προβλήθηκε ως «πρότυπο αμερικανικής πόλεως», ως «πόλης-παράδεισου του ιδιωτικού αυτοκινήτου», αλλά και ως η πόλη που έδωσε το όνομά της στην συγκεκριμένη μορφή ατμοσφαιρικής ρύπανσης από κυκλικούς υδρογονάνθρακες δηλαδή από την καύση βενζίνης, το γνωστό «νέφος του Λος Αντζελες» -σε αντίθεση με το βιομηχανικό νέφος από την καύση λιθάνθρακα που έχει το όνομα άλλης μεγαλούπολης, το επίσης γνωστό μας «νέφος του Λονδίνου», ή απλά smog, «μείγμα καπνού και ομίχλης» κατά τα λεξικά. Πρόκειται για μια πόλη με πολύ εκτατική δόμηση σε μεγάλο μέγεθος, όπου το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων πραγματοποιείται με το ιδιωτικό αυτοκίνητο στο οποίο έχουν παρασχεθεί κάθε είδους κυκλοφοριακές διευκολύνσεις, μεγάλες αρτηρίες, πυκνό δίκτυο οδών οδικής κυκλοφορίας, επάρκεια σε θέσεις στάθμευσης μέσα στην πόλη κλπ.

Επειτα από την ευφορία και την απόλαυση της χρήσης του ΙΧ, όταν ήρθαν και εδώ τα προβλήματα, άρχισαν οι αντιδράσεις επιστημόνων αλλά και πολιτών. Τώρα πλέον, το Los Angeles ονομάζεται από τους ερευνητές «μη πόλη», non-city[47] , όχι μόνο λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης αλλά κυρίως λόγω του τρόπου διαβίωσης, της εξατομίκευσης δηλαδή και της απώλειας των κοινωνικών επαφών και δράσεων, της απώλειας αυτής της ίδιας της έννοιας του «πολίτη» μετά την μετατροπή του σε πολίτη-bar code. Μιλάμε για μια πόλη όπου τα πάντα γίνονται μέσω του ΙΧ : μετάβαση στην εργασία, διασκέδαση, αγορές, ό,τι δήποτε: οδηγούμε, παρκάρουμε και είμαστε μέσα στο σινεμά, το κέντρο διασκέδασης (;) το Σούπερ Μάρκετ ή το Shopping Center

πριν ή το Mall σήμερα. Αν ίσως δούμε την σχέση του Los Angeles με την Χάρτα των Αθηνών όπως αυτή διαμορφώθηκε από την ομάδα Le Corbusier θα το βρούμε να είναι απόλυτα συνεπές: δεν υπάρχει κοινωνική ζωή, η κατοικία είναι απλή κατοίκηση και όχι «συν-οικισμός» όπως προβάλλει ο Δεσποτόπουλος στην αντιπρότασή του στην Χάρτα No II, η αναψυχή είναι απλή αναψυχή και δεν έχει να κάνει τίποτα με την «κοινωνική, πολιτική και πνευματική ζωή» της Χάρτας II και το αυτοκίνητο αποτελεί βασική λειτουργία της πόλης και όχι υποδομή της. Πρόκειται ακριβώς για μια non-city, μιά φαινόμενη πόλη (Scheinstadt), ή έναν πολεοϊδή σχηματισμό (Poleoide), μια αποθήκη για ευτυχείς πολίτες-bar code.





35., 36., χωρίς σχόλια. (πηγή, διαδίκτυο barcode as prison, και baby_barcode)

Πώς μπορούν να θεωρηθούν «πόλεις» με το νόημα που έχει η λέξη αυτή από την Αρχαιότητα ως σήμερα ότι δηλαδή είναι κοινωνίες του «ευ ζην ένεκα», και όχι απλά της στοιχειώδους ή και της απάνθρωπης επιβίωσης;

Ο Αριστοτέλης, ο οποίος θεωρούσε την Δουλεία ως αυτονόητη κατάσταση, τόνιζε δύο πράγματα : το ένα ότι «…η πόλις συνέστηκε του ευ ζήν ένεκα…» ακόμη ότι «…Πόλις δε η γενών και κωμών Κοινωνία ζωής τελείας και αυτάρκους» και «…η του ευ ζήν κοινωνία και ταις χάριν οικίαις και τοις γένεσι, ζωής τελείας και αυτάρκους…» και το άλλο ότι «..η δε πόλις, κοινωνία των ελευθέρων εστί…» , τελικά συνοψίζοντας ότι «…ει δε μήτε του ζήν μόνον ένεκεν αλλά μάλλον του ευ ζην (και γαρ αν δούλων και των άλλων ζώων ην πόλις. Νυν δ’ ουκ έστι διά το μη μετέχειν ευδαιμονίας μηδέ του ζην κατά προαίρεσιν …»[48] τονίζοντας το τελευταίο «(η πόλις έγινε) όχι μόνο για να ζούμε αλλά για να ζούμε με ευδαιμονία –αλλιώς θα υπήρχαν και πόλεις ζώων ή δούλων, κάτι τέτοιο δεν υπάρχει διότι (οι δούλοι και τα ζώα) δεν μετέχουν της ευδαιμονίας με δική τους θέληση…». Και εδώ βέβαια θα αναρωτηθούμε όχι το γιατί ο Αριστοτέλης θεωρούσε τους δούλους ζώα, (αυτή ήταν η κυρίαρχη αντίληψη της εποχής του), αλλά το αν οι σημερινές πόλεις τόσο των «bar code πολιτών» όσο και των κατοίκων των σλαμς μπορούν να θεωρηθούν πόλεις ή είναι «πολεοειδείς σχηματισμοί», «φαινομενικές πόλεις», « αποθήκες εργατικών χεριών», μια και ούτε οι «bar code πολίτες», οι idiots, μετέχουν σε κοινωνικό σχηματισμό ή είναι όχι μόνο υλικά αλλά και πνευματικά ευδαίμονες και ούτε οι κάτοικοι των σλαμς μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν το ευ ζην : η δε πόλις, κοινωνία των ελευθέρων εστί….

Πανάθλιες κατοικίες, σε σκουπιδότοπους, σε ακατάλληλα εδάφη, με ακατάλληλα υλικά κατασκευής, σε διαστάσεις και μεγέθη πολύ κάτω από εκείνα μιάς στοιχειώδους διαβίωσης, άνθρωποι χωρίς παρελθόν, παρόν και μέλλον, σε εργασιακές συνθήκες -συνθήκες δουλείας των χειρότερων ρωμαϊκών χρόνων με σχεδόν καταναγκαστική εργασία σε όλες τις ηλικίες, από παιδιά προσχολικής ηλικίας και άνω μέχρι βαθέως γήρατος, και με αμοιβές κάτω του ενός δεκάτου του δολλαρίου την ημέρα για 18ωρη εργασία.

Για ποιες «λειτουργίες πόλης» μπορούμε να μιλάμε εδώ; Για πνευματική ζωή, για εκπαίδευση, για οικονομία, γιά την κατοικία ως συν-κατοίκηση, κοινωνική συνοχή και συμβίωση όπως την εννοεί ο Δεσποτόπουλος, και όπως ίσχυε σε κοινωνίες ακμής; Για ποια πόλη; Και τελικά για την αιτία: για ποιά κοινωνία μιλάμε;





37. το γήπεδο, (πηγή, διαδίκτυο, Ζούγκλα 7) και 38. η Γιουροβίζιον κ.α (πηγή, διαδίκτυο, Eurovision) ως εκφάνσεις αποσύνθεσης του «πολιτισμού», το σύγχρονο ρωμαϊκό Αμφιθέατρο των βάρβαρων θεαμάτων, που δεν χάνουν την ευκαιρία να παράγουν και έντονο πολιτικό χαρακτήρα και μηνύματα.

ε. Η σημερινή πόλη. Είναι πράγματι αποσυνθετικό φαινόμενο; ενέχει προοπτικές ανατροπής ή αποσύνθεσης του Συστήματος όπως η Μεσαιωνική;

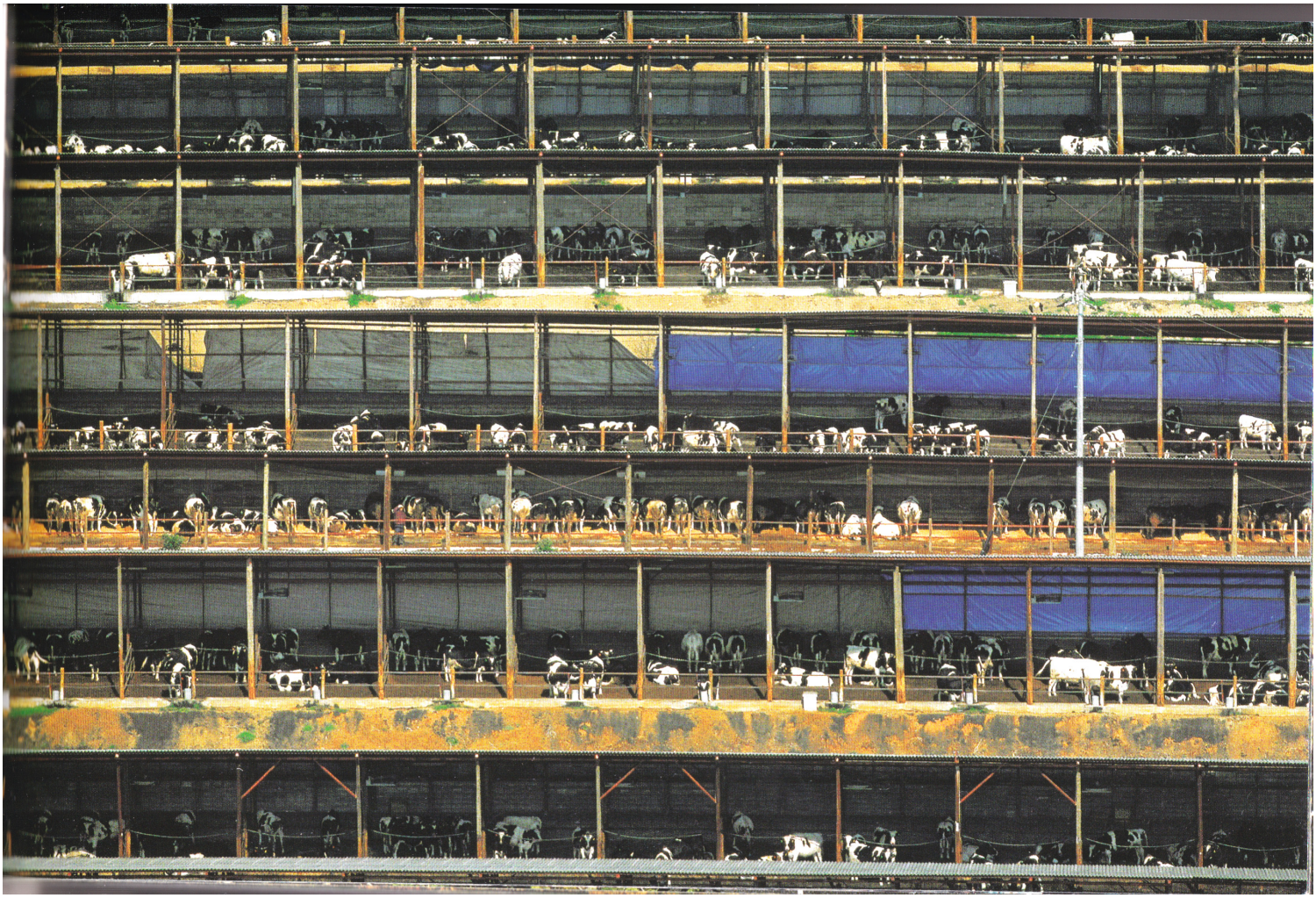
Στο δεύτερο, δεν μπορούμε να απαντήσουμε, είναι βαρύ ιστορικό θέμα και δεν ξέρουμε αν η επόμενη Κοινωνική Κατάσταση θα προέλθει από αργή διάλυση και αποσύνθεση, όπως η αρχαία κοινωνία στις απαρχές του Μεσαίωνα «περιμένοντας τους βαρβάρους», ή από βίαιες επαναστατικές και πολεμικές ενέργειες, μέρος των οποίων πραγματοποιήθηκε μεν μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά ανακόπηκε γρήγορα μετά την δεύτερη δεκαετία έπειτα από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και διελύθη για συγκεκριμένους ιστορικούς λόγους, που προφανώς είναι επίσης έξω από τα πλαίσια της παρούσας εργασίας.



39. HLM πανάθλιες κατοικίες, «αποθήκες εργατικών χεριών» (HLM, Habitation à Loyer Modéré, η χαμηλού κόστους κατοικία οργανωμένης δόμησης στην Γαλλία μετά τον Πόλεμο). (πηγή, διαδίκτυο, HLM, 684918_vue-generale-d-un-quartier-de-marseille.jpg)



40. HLM : πολυόροφο ghetto, στρατόπεδο συγκέντρωσης …(πηγή, διαδίκτυο, HLM, 4Jm6ITq.jpg)



41. Πολυόροφοι σταύλοι στην Ιαπωνία στο Honshu. (Πηγή: Yann Arthus Bertrand The Earth from the Air οπ.παρ.) τουλάχιστον οι αγελάδες εδώ έχουν περισσότερο χώρο από τα εργατικά συγκροτήματα των HLM, ή του Χονκ-Κόνγκ….



42. HLM με αρχιτεκτονικές και καλλιτεχνικές ευαισθησίες ! …(πηγή, διαδίκτυο, HLM, PHOb312c9f0-cea8-11e3-b727-bcaa2b7381e1-805x453.jpg)

ένα μικρό παράδειγμα από την προηγμένη Ευρώπη, τα γαλλικά banlieues. «….Ο όρος ‘’banlieues’’

προέρχεται ετυμολογικά από τις γαλλικές λέξεις «ban» (υπό απαγόρευση) και «lieue» (τόπος) από το γαλλικό «lieue de ban», που σημαίνει «ο τόπος της απαγόρευσης»….»[49]. Εκεί συγκεντρώνονται «σε μια άλλη πόλη» κυρίως μετανάστες σε συνθήκες κατοίκησης χειρότερες και από τα HLM (!) με συνεχείς εφόδους της Εξουσίας αλλά και συνεχείς εξεγέρσεις. Το πρόβλημα είναι ότι πρόκειται ως τώρα για εξεγέρσεις διαμαρτυρίας και όχι για ταξικές συγκρούσεις, αλλά και αυτό είναι επίσης μια άλλη ιστορία… Αυτό που μας αφορά σ' αυτή την εργασία, είναι για ποιό Παρίσι, για ποιά Μασσαλία για ποιά Λυόν μιλάμε. Πού θα εφαρμοστούν και για ποιους τα μεταφορικά συστήματα των οχημάτων χωρίς οδηγό με όλα τα «τεχνικά πλεονεκτήματα» και την «μεταμόρφωση του χώρου» που ευαγγελίζονται οι Εταιρείες ;;;;



43. Banlieus : διαμαρτυρία ενάντια στην Εξουσία και την Καταστολή. Και μετά τι ;; , (Πηγή, διαδίκτυο banlieus, blogparisriot.jpg



44. Εξάρχεια, (Πηγή, διαδίκτυο pri158623481.jpg)



45. Seattle 1999. (Πηγή, διαδίκτυο Seattle 1999)



46. Αθήνα, αλλά και οπουδήποτε…, η επιχείρηση ανακατάληψης του χώρου. Στην Γαλλία με τον πρόσφατο Νόμο του Μακρόν, απαγορεύονται να φωτογραφίζονται και να βιντεοσκοπούνται οι ωμότητες των Δυνάμεων Καταστολής (για να καθαρίσει ο τόπος από τα «αποβράσματα» (racaille) όπως αποκαλούσε τους κατοίκους των banlieues ο Σαρκοζύ[50], (και να ανοίξει ο δρόμος για την ανάπλαση των πόλεων με οχήματα χωρίς οδηγό ;;;; !!!!) Ακολουθεί και η Ελλάδα που θα κλειδώνει σε …κλουβιά τους δημοσιογράφους «για την ασφάλειά τους» (!!!) ώστε να βλέπουν ό,τι τους επιτρέπεται…(πηγή, διαδίκτυο, «Εξάρχεια και Καταστολή»)

στ. Η αντιμετώπιση της «πόλης» από την Ευρωπαϊκή Ενωση

Για να μην ξεφεύγουμε όμως από τον πυρήνα του θέματος, ας δούμε ποιοί είναι και οι στόχοι και η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ενωσης για τις πόλεις. Θυμίζουμε μια Εκθεση της Ευρωπαϊκής Ενωσης : το 1997 τέλειωσε η επεξεργασία σε πρώτη φάση της Ανακοίνωσης της Επιτροπής «Προς ένα Πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ενωση» (Βρυξέλλες, 06.05.1997, COM (97) 197 τελικό). Την Ανακοίνωση αυτή, σύμφωνα με την διαδικασία, σχολίασαν η Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής στις 30.4.98 (με τρείς γνωμοδοτήσεις – της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων, της Επιτροπής Περιβάλλοντος και της Επιτροπής Πολιτικών Ελευθεριών), η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών στις 6.5.98, και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή στις 28.1.98. Η «Ανακοίνωση» αυτή στην συνέχεια αποτέλεσε την βάση για μια σειρά ενεργειών και Οδηγιών της ΕΕ και γι’ αυτό αξίζει να σχολιαστεί: παρατίθεται ο σχολιασμός που είχε γίνει από τον γράφοντα σε προπτυχιακό μάθημα το 2003, (με **έντονα στοιχεία** αποσπάσματα από το κείμενο της Εκθεσης)

«….Τα βασικά προβλήματα που επισημαίνει η «Ανακοίνωση» για τις πόλεις είναι η ανεργία, ο κοινωνικός αποκλεισμός και τα διάφορα περιβαλλοντικά προβλήματα, ενώ τονίζεται ότι «**…οι πόλεις διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο υποστηρίζοντας ένα ευρωπαϊκό πρότυπο κοινωνίας το οποίο βασίζεται στην ισότητα των ευκαιριών ανεξαρτήτως φύλου ή εθνικής προέλευσης**…» (σελ.3). Το τι σημαίνει «ίσες ευκαιρίες» στην σύγχρονη κοινωνία, δεν χρειάζεται να αναλυθεί μια και αφορά ένα γνωστό πολιτικό θέμα.

Ως προς την ανεργία, τον κοινωνικό αποκλεισμό και την βία στις πόλεις, η «Ανακοίνωση» τις εντοπίζει, αποδέχεται γενικά ότι το ένα είναι συνέπεια του άλλου, αλλά και ότι «…**ο χωροταξικός διαχωρισμός αποτελεί κοινωνικό πρόβλημα από την άποψη της απασχόλησης, της εκπαίδευσης και των κακών συνθηκών στέγασης…**» (σελ.6) με άλλα λόγια, τοποθετεί το αποτέλεσμα στην θέση του αίτιου. Αμεση συνέπεια αυτής της αντίληψης είναι ότι στα μέτρα που προτείνει δεν θίγεται το κυρίαρχο στοιχείο, δηλαδή η ανεργία, αλλά επιχειρείται η «βελτίωση της κατάστασης» στις πόλεις μέσω διαφόρων τύπων παρεμβάσεων στα «αποτελέσματα» δηλαδή την κατανομή στον χώρο της πόλης των διαφόρων προβληματικών κοινωνικών ομάδων.

Σημειώνεται ακόμη, η προσπάθεια της «Ανακοίνωσης» να παρέμβει στο θέμα της ενσωμάτωσης στο σύστημα

όλων των πολιτών, πράγμα που χαρακτηρίζεται με διάφορους όρους. Επισημαίνεται για παράδειγμα (σελ. 8) ότι «… **οι πόλεις θα πρέπει να προσφέρουν έναν χώρο διαβίωσης και μια αίσθηση ταύτισης στους κατοίκους της. Υπάρχει μια εξασθένηση της αίσθησης της ταύτισης στις πόλεις, η οποία συχνά γίνεται εμφανής από το χαμηλό επίπεδο συμμετοχής στην τοπική δημοκρατική διαδικασία.**.» Δεν μας λέει όμως η «Ανακοίνωση» τα αίτια αυτής της απομάκρυνσης των πολιτών από τους τοπικούς θεσμούς, αν δηλαδή προέρχεται από απογοήτευση ή αηδία, ή ακόμη και από κατανόηση του ότι δεν είναι δυνατόν να «είμαστε όλοι μια μεγάλη οικογένεια» και ιδιαίτερα σε περιοχές χαμηλών οικονομικών στρωμάτων, και ακόμη περισσότερο όταν τα στρώματα αυτά είναι και οικονομικοί μετανάστες ή μειονότητες, και φυσικά από την τελική έλλειψη εμπιστοσύνης προς την Εξουσία η οποία «μεριμνά για το καλό όλων μας». Τελικά εκφράζει τον φόβο η «Ανακοίνωση» ότι **«…η διάβρωση του ρόλου της πόλης πιθανόν να είναι η μεγαλύτερη απειλή στο ευρωπαϊκό πρότυπο ανάπτυξης και κοινωνίας …»** (σελ. 9).και «…**το σημείο εκκίνησης για την μελλοντική αστική ανάπτυξη θα πρέπει να είναι η αναγνώριση του ρόλου των πόλεων ως κινητήριας δύναμης για την περιφερειακή, εθνική και ευρωπαϊκή οικονομική πρόοδο…**» (σελ. 16). Είναι προφανείς οι φόβοι της ΕΕ, δεδομένου ότι ήδη έχει στην εισαγωγή αναγνωρίσει την διαπίστωση του Λένιν ότι «…(οι πόλεις) **αποτελούν τα κέντρα της οικονομικής, πολιτικής και πνευματικής ζωής του λαού και είναι οι κύριοι κινητήρες της προόδου…**» (Απαντα Λένιν τ. 23 σελ. 342 στην ελλ. έκδ.) που προέρχεται από διάφορες θέσεις του Αριστοτέλη –βλ. Αριστοτέλη Πολιτικά, Β 8-34 κ.α.), με την πρώτη φράση στην «Ανακοίνωση» ότι «**…Οι πόλεις της Ευρώπης αποτελούν την βασική πηγή δημιουργίας πλούτου και το κέντρο της κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξής της…**» (σελ. 3).

Στο τελικό κεφάλαιο της «Ανακοίνωσης» περιγράφονται μια σειρά κατευθύνσεων, όπου γίνεται εμφανές το πώς εννοεί η ΕΕ σε κρίσιμα σημεία όλες τις πιο πάνω πολιτικές της. Για παράδειγμα αφού επαναλάβει τους κινδύνους που επικρέμονται «…**η αστική κοινωνία θα καταβάλει υψηλό τίμημα από απόψεως εγκληματικότητας και αντικοινωνικής συμπεριφοράς εάν η ανάπτυξη συνοδεύεται από σημαντικές ανισότητες όσο αφορά την πρόσβαση στους καρπούς της οικονομικής προόδου. Η Ευρώπη στο σύνολό της θα πληρώσει το τίμημα λόγω της αποξένωσης των πολιτών της και της απόρριψης του ευρωπαϊκού προτύπου της κοινωνίας, …** » (σελ. 17), προτείνει μια σειρά μέτρων που ήδη αναφέρθηκαν, όμως εξειδικεύοντας τα μέτρα αυτά φαίνεται επιτέλους και ο πραγματικός χαρακτήρας τους.

Χαρακτηριστικά σταχυολογούμε την φράση «**..μεταξύ των τομέων που απαιτούν περαιτέρω μελέτη περιλαμβάνονται ….τα θέματα της μετανάστευσης, της αστυνομικής και δικαστικής συνεργασίας και της καταστολής του εγκλήματος ….**» και ακόμη την φράση «…**η ανάγκη ανάπτυξης σχέσεων εμπιστοσύνης μεταξύ των διαφόρων τοπικών συντελεστών με στόχο την προώθηση των εξουσιών της ευθύνης ….και των πολιτικών απασχόλησης που αποτελεί και σκοπό των τοπικών συμφωνιών απασχόλησης της Επιτροπής**…» (σελ. 19)

Τα λεγόμενα «**τοπικά σύμφωνα απασχόλησης**» είναι σύμφωνα τοπικής (αναγκαστικής) συναίνεσης χωρίς την δυνατότητα στήριξης από το πλατύτερο εργατικό κίνημα υπό το φάσμα της ανεργίας έξω από τις εθνικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας, το θέμα είναι καθαρά πολιτικό και γνωστό.

Το θέμα της «**ανάπτυξης σχέσεων εμπιστοσύνης**….» και την προώθηση των εξουσιών σε τοπικούς συντελεστές, είναι γνωστό πώς εξειδικεύεται, με την δημιουργία των τοπικών αυτών εξουσιών, με απλά λόγια μιάς δημοτικής αστυνομίας η οποία δεν περιορίζεται στα δημοτικά της καθήκοντα (καθαριότητα, στάθμευση, πολεοδομικός έλεγχος κλπ) αλλά επεκτείνεται σύμφωνα με τα νέα νομοθετήματα σε όλο το φάσμα της αστυνομικής δραστηριότητας και φυσικά της «παράπλευρης» δραστηριότητας πολιτικών ενεργειών – και το έχουν ήδη αποδείξει πολλοί δήμοι χρησιμοποιώντας την δημοτική αστυνομία ενάντια στην πολιτική αφισοκόληση κάνοντας τα στραβά μάτια σε παράνομες (και φονικές) διαφημίσεις επάνω σε αρτηρίες κυκλοφορίας κλπ.

Τέλος, για το κυριώτερο σημείο, «**μετανάστευσης, αστυνομικής και δικαστικής συνεργασίας και καταστολής του εγκλήματος**», έχουν ήδη (και πρίν, και βέβαια και μετά την 11η Σεπτέμβρη) ψηφιστεί σειρά «αντιτρομοκρατικών» νόμων οι οποίοι έχουν καταγγελθεί από το σύνολο σχεδόν των Νομικών μας (είχαν παραιτηθεί πολλά από τα μέλη της επιτροπής σύνταξης του τελευταίου νόμου, διαπρεπείς νομικοί και καθηγητές Πανεπιστημίου) πλην του Υπουργού Δικαιοσύνης ο οποίος δυστυχώς είναι και καθηγητής της

Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών. Πέρα από τα νομικά και πολιτικά θέματα και διατάξεις των Νόμων αυτών, πρέπει να δεί κανείς και την εφαρμογή τους στον χώρο της πόλης μέσα από πολεοδομικές ρυθμίσεις που συνεπάγονται οι Νόμοι αυτοί.

Εδώ, πρέπει να τονιστεί η ο οικοδόμηση ενός διεθνούς συστήματος αστυνόμευσης και ηλεκτρονικής παρακολούθησης και καταγραφής όπως μέσω της Europol, του συστήματος Eshelon, της Συνθήκης Sengen, και φυσικά σε δύσκολες περιπτώσεις η δράση του Ευρωστρατού. Αλλωστε η διευρωπαϊκή συνεργασία στον τομέα αυτόν φάνηκε παρ' όλες τις διαψεύσεις ότι λειτούργησε άψογα στην Γένοβα με την παροχή πληροφοριών από την ελληνική στην ιταλική Ασφάλεια. Είναι ακόμη χαρακτηριστική η επισήμανση της νομικού Α.Λεγάκη στην Ελευθεροτυπία για το «ευρωένταλμα» με την φράση «συλλήψεις και χωρίς αδίκημα» όσο και οι θέσεις της Europol για την ενίσχυση των πληροφοριοδοτών.

Επίσης σημειώνονται η παρακολούθηση και αρχειοθέτηση των τηλεφωνικών συνδιαλέξεων κυρίως των κινητών τηλεφώνων (προς το παρόν) αλλά και σειρά μέτρων και προοπτικών για τον ασφυκτικό έλεγχο κάθε πολίτη ακόμη και μέσα στο σπίτι του.

Αντίστοιχα είναι και τα μέτρα που λαμβάνονται σε ελληνικό επίπεδο. Πέρα από τον εξοπλισμό της Αστυνομίας με ειδικά σώματα αστικής καταστολής, όπως τα ΜΑΤ, οι ΔΙΑΣ, η Ζητάδες, τα ΕΚΑΜ, η Αντιτρομοκρατική, οι Ειδικοί Φρουροί κ.α. που φθάνουν προς το παρόν τα 70.000 μέλη, θα πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ο θεσμός της Δημοτικής Αστυνομίας που αναφέρθηκε, η οποία χωρίς να έχει δικαιοδοσίες πολιτικής καταστολής, εν τούτοις τις ασκεί και η οποία εύκολα μετατρέπεται –έχοντας γίνει επιμελής πολιτική επιλογή των μελών της και έχοντας εκπαιδευτεί κατάλληλα- σε αστυνομία πολιτικής καταστολής. Ακόμη, η τοποθέτηση ηλεκτρονικής παρακολούθησης σε ευαίσθητα ή στρατηγικά σημεία της πόλης ή και απλά σε πυκνό δίκτυο. Επίσης η πρόσληψη αστυνομικών συνοροφυλάκων οι οποίοι όμως υπηρετούν στην Ομόνοια με το πρόσχημα της εκεί συγκέντρωσης αλλοδαπών οικονομικών μεταναστών, αλλά και η στροφή των Ενόπλων Δυνάμεων από την Εθνική Αμυνα στην εσωτερική καταστολή.…»

Τα παραπάνω σχόλια είχαν γραφεί το 1998, αλλά όπως όλοι γνωρίζουμε η σημερινή (2020) κατάσταση τα έχει ξεπεράσει πρό πολλού σε χειρότερα επίπεδα που ούτε τα φανταζόμαστε τότε.…

Σε ποιά λοιπόν «πόλη» θα εφαρμοστούν τα συστήματα αυτά; για να το απλουστεύσουμε έστω και με αντιεπιστημονική ορολογία, στο ένα μέρος της με αυτοκίνητα χωρίς οδηγό, και το υπόλοιπο θα λειτουργεί με τροχονόμους, φανάρια, κάμερες και δυνάμεις καταστολής ;

8. Συμπερασματικά : τι είναι μεταφορές στην πόλη, και ποιος ο κοινωνικός ρόλος τους.

Εδώ είμαστε και στον πυρήνα του προβλήματος «Μεταφορικά Συστήματα»

- Ποιός είναι ο ρόλος των μεταφορών σε μια κοινωνία; Είναι μόνον το να πας από το ένα σημείο στο άλλο από το σπίτι στην δουλειά ή για ψώνια ή βόλτα ;; Αν δεχτούμε κάτι τέτοιο, αποδεχόμαστε τις θέσεις του τεχνοκράτη Λε Κορμπυζιέ ότι «η πόλη είναι μια μηχανή» και είτε το θέλουμε, είτε όχι, την επισήμανση του Μαρξ που αναφέρθηκε ότι στον Καπιταλισμό ο άνθρωπος **υποβιβάζεται σε εξάρτημα της μηχανής.**
- Τονίζεται ότι σύμφωνα με τον Λε Κορμπυζιέ (η πόλη είναι μια μηχανή) η κυκλοφορία θεωρείται μια από τις τέσσερεις λειτουργίες της πόλης. Αντίθετα όμως με την ομάδα Δεσποτόπουλου, η κυκλοφορία είναι μια απλή τεχνική εξυπηρέτηση όπως η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, τα απορρίματα και η αποχέτευση
- Διευκρινίζεται ότι άλλο οι μεταφορές στην πόλη, και άλλο η μετακίνηση των πολιτών. Στις μεταφορές, μπορούμε να αγνοήσουμε τον ανθρώπινο παράγοντα και να επικεντρωθούμε απλά στο να μεταφερθούν πολίτες από την κατοικία στο κέντρο π.χ., και αυτό με τεχνικό τρόπο και κυρίως, από τους «τεχνοκράτες» μέσω των ΙΧ. Τελικά δεν είναι και τόσο «τεχνοκράτες», απλά υποστηρίζουν έναν τρόπο μετακίνησης που εξυπηρετεί πολλαπλά συμφέροντα, και αυτό φαίνεται ότι όταν το μεταφορικό σύστημα φθάσει σε αδιέξοδο λόγω του ΙΧ. Δεν απαρνούνται το ΙΧ αλλά προσπαθούν να επιφέρουν «βελτιώσεις», παλαιότερα με διανοίξεις και κατασκευές οδικού δικτύου, τώρα με αλλαγή του μεταφορικού συστήματος, πάντα όμως βασισμένου στο ΙΧ
- Αν δεχτούμε όμως ότι οι μεταφορές είναι μια από τις πλευρές της αστικής ζωής, τότε αυτή η πλευρά,

που μέχρι τα μέσα του 20ου αιώνα εκτυλισσόταν και μέσα στα ΜΜΜ (δρόμος, τραμ, τραίνα, λεωφορεία), τώρα η μεταφορά γίνεται «προσωπικά» και «ατομικά» όχι απλά απομονώνοντας τον άνθρωπο από τους συμπολίτες του, αλλά αναπτύσσοντάς του αισθήματα και συμπεριφορές εντελώς αντικοινωνικές, ατομικίστικες, επιθετικές στους άλλους, όπου πλέον όχι μόνο το «σπίτι» είναι «my home - my castle» όπως λέει μια βρετανική ρήση, αλλά και το μέσο μεταφοράς το ίδιο και χειρότερο, ιδιωτικός του χώρος (**ΙΧ αυτοκίνητο**) μέσα στον Δημόσιο, κοινωνικό χώρο (**δρόμος**).

- Ήδη ο **Christofer Alexander**[51] επεσήμανε ότι η πόλη και η ζωή σ' αυτήν είναι μια σύμπλοκη διεργασία και όχι μια τεχνοκρατική λύση με «επί μέρους» απομονωμένες λειτουργίες, και η κίνηση στην πόλη είναι ένας περίπλοκος συνδυασμός λειτουργιών και όχι απλά και μόνον «μεταφορά», μετακινούμαστε και μετέχουμε στην κοινωνική ζωή, τόσο με κοινωνικές επαφές, όσο και με προσλαμβάνουσες παραστάσεις του δημόσιου αστικού χώρου, πολιτικές, κοινωνικές ή εμπορικές αφίσες, πανώ, βιτρίνες, διαδηλώσεις, συγκρούσεις κ.α.
- Καταλαβαίνετε τι πρόκειται να συμβεί σε μια κοινωνία όπου και ο ελάχιστος χρόνος που είχε απομείνει για να φέρει τον πολίτη σε επαφή με τους συμπολίτες του γίνεται ένας **κλειστός απαγορευμένος απόλυτα ιδιωτικός χώρος** και φυσικά και η ζωή σ' αυτόν τον χώρο είναι «ιδιωτική» (**>>>idiot** !)

Αυτός είναι και ένας ακόμη σοβαρός λόγος που τονίζουμε σε κάθε ευκαιρία όχι μόνο την τεχνική και οικονομική υπεροχή των ΜΜΜ αλλά και την κοινωνική τους. Είμαστε κατά των ΙΧ όχι μόνο για λόγους τεχνικούς, κυκλοφοριακούς και οικονομικούς αλλά και βαθύτερους κοινωνικούς.

9. Αντί για επίλογο.

Σίγουρα, θέματα που θίχτηκαν, περί της αριθμητικής αύξησης της Μεσαίας Τάξης, και της αύξησης της αγοραστικής της δυνατότητας, περί της ραγδαίας εξάπλωσης ηλεκτρονικών συσκευών και συστημάτων, είναι υπαρκτά γεγονότα, το θέμα πρώτον είναι σε τι ποσοστό συμβαίνουν και δεύτερον πού οδηγούν.

Αν σήμερα υπάρχει (και πράγματι υπάρχει) μια «εν δυνάμει αγορά» στις Ινδίες, την Κίνα, την Λατινική Αμερικη ή την Αφρική το θέμα είναι όταν αυτή δραστηριοποιηθεί πού θα οδηγήσει ! Αν μερικά δισεκατομμύρια ινδών και κινέζων αποκτήσουν ΙΧ αυτοκίνητο ή αν μερικές εκατοντάδες εκατομμύρια βορειοαμερικανών, ευρωπαίων, αυστραλών κλπ εγκαταστήσουν αυτοκίνητα χωρίς οδηγό, σε τι θα αλλάξει ο κοινωνικός βίος ; Θα έχουμε από την Κίνα και τις Ινδίες μια νέα τεράστια ατμοσφαιρική ρύπανση από τα παραδοσιακά ΙΧ, και μια αντικοινωνική συμπεριφορά «πολιτών» από τις άλλες «προηγμένες» χώρες που θα εγκαταστήσουν τα νέα συστήματα π.χ. στην Σαγκάη ή σε άλλες «ελεύθερες ζώνες». 'η μήπως οι νέες τεχνολογίες θα εξαπλωθούν και στο Χάρλεμ, το Ηστ Λόντον, τα Μπανλιέ. Είναι εύκολο ένας μπανλιεσάρ να αποκτήσει ένα σμάρτφον αλλά να μεταμορφωθουν τα μπανλιέ σε χώρους με σύστημα αυτοκινήτων χωρίς οδηγό είναι μάλλον εξωπραγματικό, πολύ δεν περισσότερο που είναι γνωστό ότι η «ψαλίδα» ανάμεσα σε πλούσιους και φτωχούς ανοίγει συνεχώς σε παγκόσμιο επίπεδο, σε όλες τις χώρες, πλούσιες και φτωχές, κυρίαρχες και υποτελείς

Μήπως θα «εξανθρωπιστεί το Σύστημα» ; όχι βέβαια ! ο καπιταλισμός είναι καπιταλισμός και η εκμετάλλευση ανθρώπου από άνθρωπο θα εξακολουθεί να υπάρχει σ' αυτό το Σύστημα. Τονίστηκε άλλωστε ότι τα «κέρδη» που αναφέρονται στις νέες τεχνολογίες, μάλλον θα τα καρπωθούν οι πολυεθνικές και όχι οι πολίτες, αλλά αυτό είναι επίσης μια άλλη ιστορία!

Ο Δεσποτόπουλος, στα μαθήματά του μας τόνιζε πάντα, παράλληλα με την σημασία των λέξεων

πόλις > πολίτης > πολιτεία > πολιτισμός

και την σημασία των λέξεων

ιδιωτικός > ιδιώτης > idiot (=ηλίθιος) [52]

που την συνέδεε άμεσα με την γαλλική λέξη idiot, ηλίθιος, παραλληλίζοντας την ιδιωτικότητα ως αντικοινωνική ηλιθιότητα, ως κοινωνική κατάσταση που αρμόζει σε μη σκεπτόμενους και μη ενεργούς πολίτες. Κάτι παρόμοιο είχε νομοθετήσει και ο Σόλωνας «…άτιμον είναι τον εν στάσει μηδετέρας μερίδος γενόμενον…..μη απαθώς μηδ' αναισθήτως έχειν προς το κοινόν…»[53] αλλά και ο Θουκυδίδης εκθειάζοντας την

Αθηναϊκή Δημοκρατία τόνιζε ότι «μόνοι γαρ τον τε μηδέν τωνδε μετέχοντα ουκ απράγμονα, αλλ' αχρείον νομίζομεν».[54]

Παραπομπές

[1] **Francis Bacon, 1561-1626, θεωρείται από τους κορυφαίους της Αναγέννησης στην Αγγλία, Αναγέννησης στην κατεύθυνση του Διαφωτισμού και όχι της Ιεράς Εξέτασης της Ιταλικής Αναγέννησης που θα έστελνε στην πυρά τον Κοπέρνικο και τον Γαλιλαί**

[2] Τα συγκεκριμένα μαθήματα «νέες τεχνολογίες στις μεταφορές» διεξάγονται από τις συναδέλφους κ.κ.Π.Ψαράκη-Καλουπτσίδου και Ι.Παγώνη και ανήκουν στο μάθημα «μεταφορικά συστήματα πόλεων μέσα από τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», (υπεύθυνος ως το 2019 ο υπογράφων και στην συνέχεια ο συνάδελφος Ευθ.Μπακογιάννης) του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Πολεοδομία-Χωροταξία της Σχολης Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ.

[3] Αχιλλ. Χεκίμογλου, «Γκάζια για τα αυτοκίνητα χωρίς οδηγό», ΒΗΜΑPREMIUM 26.1.2016, η διακήρυξη δημοσιεύθηκε στις 16.9.2015

[4] https://waymo.com/

[5] Ray Bradbury «Φαρενάϊτ 451» (1953, στην ακμή του Μακκαρθισμού…) που μεταφέρθηκε στον κινηματογράφο από τον François Roland Truffaut το 1966.

[6] Georges Orwell , «1983», ο συγγραφέας είχε δώσει στις Βρετανικές Υπηρεσίες Information Research Department κατάλογο συναδέλφων του τους οποίους χαρακτήριζε «κομμουνιστές», «εβραίους και κομμουνιστές» κ.α.

βλ. στην Guardian

http://www.guardian.co.uk/uk_news/story/0,,982159,00.html και
http://www.guardian.co.uk/uk_news/story/0,,982164,00.html και ακόμη
http://books.guardian.co.uk/news/articles/0,6109,982198,00.html στην Ελευθεροτυπία:
http://www.enet.gr/online/online_text?dt=23/06/2003&c=111&id=15704472

στα Νέα:

http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17669&m=P22&aa=2 και επίσης στα Νέα:
http://tanea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17671&m=P20&aa=1

ειδικότερη ανάλυση στην Athens indymedia org. (επίσκ. 22/02/2005 9:09 μμ.).

[7] Fritz Lang, Metropolis, 1927 (η ταινία είχε πολλές εκδοχές, ακόμη και από τον ίδιο τον Fritz Lang, φαίνεται ότι ήταν δύσκολα τα τελευταία χρόνια της Δημοκρατίας της Βαϊμάρης, μια ανάσα πριν την κατάληψη της Εξουσίας από τους Ναζί…).

[8] Βλ. αναδημοσίευση στο Στ. Ξενικουδάκης (επιμ.).) «η πραγματικότητα σχετικά με τα οχήματα χωρίς οδηγό» Ριζοσπάστης 20 Νοέμβρ. 2016 αναδημ. από το Scientific American, και Αρης Χατζηστεφάνου «ποιόν θέλεις να σκοτώσει το αυτόματο αυτοκίνητό σου ;» Η Εφημερίδα των Συντακτών, 10-11 Δεκεμβρ. 2016.

[9] Χατζηστεφάνου, οπ.παρ.

[10] Χατζηστεφάνου, οπ.παρ.

[11] Global Wealth Report 2017 της Credit Suisse (παρόμοιες Εκθέσεις δημοσιεύονται κάθε χρόνο).

[12] Για περισσότερα στοιχεία, βλ. Ξ.Μπρουντζάκης «το κίνημα των λουδιτών και η καταστροφές των μηχανών

, το Ποντίκι, 19.1.2014 και ακόμη, wikipedia λ. Λουδισμός

[13] Κ.Μαρξ-Φ.Ενγκελς, «Μανιφέστο του Κομμουνιστικού Κόμματος (1848), σελ. 30 στην έκδ. της Σύγχρονης Εποχής 1975

[14] Κ.Μαρξ, το Κεφάλαιο , τόμος 1ος, σελ. 444 (το 13ο κεφάλαιο, υποκεφ. 5 «η πάλη ανάμεσα στον εργάτη και στην μηχανή»)

[15] Κ.Μαρξ, οπ.παρ. σελ. 666.

[16] Το μάθημα είναι ανηρτημένο στο mycourses του ΕΜΠ στο αντίστοιχο μάθημα που αναφέρθηκε στον Πρόλογο

[17] Μαρξ-Ενγκελς, Μανιφέστο του Κομμουνιστικού Κόμματος, 1848, οπ.παρ. σελ. 23

[18] Erhard Meueler (επιμ. έκδ.) Unterentwicklung - … wem nutzt die Armut der dritten Welt ? Hamburg 1974. (Υποανάπτυξη – σε ποιόν χρησιμεύει η φτώχεια του Τρίτου Κόσμου;) βλ. ακόμη Γ.Σαρηγιάννης Αθήνα 1830-2000, κεφ. «η εκβιομηχάνιση του 1960» σελ. 177 κ.εφ.

[19] Καρλ Μαρξ, Το Κεφάλαιο, τόμος 1ος, Κεφ. 23ο, Γενικός Νόμος Κεφαλαιοκρατικής συσσώρευσης, σελ. 667

[20] Ούλριχ Κόνραντς, Μανιφέστα και Προγράμματα της Αρχιτεκτονικής του 20ου αιώνα, Αθήνα 1977, δες ανάλυση των πολιτικών τάσεων του 4ου CIAM στο Γ.Σαρηγιάννης Δεσποτόπουλος - Le Corbusier: Χάρτα της Αθήνας του 4ου CIAM και Χάρτα της Αθήνας ΙΙ εισήγηση στην Ημερίδα για το έργο του Ι.Δ. 20.12.2014 Ωδείο Αθηνών.

[21] Jan Despo, die ideologische struktur der Staedte, Berlin 1973 (ελλ.μτφρ.Αθήνα 1997)

[22] Ι.Δεσποτόπουλος «προβλήματα, νεώτερες κατευθύνσεις στην σύγχρονη Πολεοδομία», Αρχιτεκτονική 39/1962

[23] Πρακτικά του 4ου CIAM, Τεχνικά Χρονικά 44-46/1933

[24] Pietro Maria Bardi, ταξίδι στην Ελλάδα, εισαγωγή, μετάφραση και σχόλια Α.Γιακουμακάτος, Αθήνα 2016

[25] Για το θέμα αυτό έχει αναπτυχθεί τελευταία πλούσια βιβλιογραφία, βλ. ενδεικτικά Keneth Frampton, Modern Architecture, London 1981, ελλ. μτφρ. «Μοντέρνα Αρχιτεκτονική» Αθήνα 1987, σελ. 140 κ.εφ. όπου αναλύεται όλη η διαμάχη Le Corbusier και αριστερών αρχιτεκτόνων. Ακόμη, Riccardo Mariani, «L'Architecte est nu, ou les dessous inavuès de trois voyages en Italie», Faces, No5-6 Printemps 1987. περισσότερη ανάλυση και συγκεντρωμένη βιβλιογραφία στο Γ.Σαρηγιάννης, Ιδεολογία και Πολεοδομία, στο www.GreekArchitects.gr ανάρτηση 5 Απρ. 2015

[26] Βλ. ανάλυση και βιβλιογραφία στο Σαρηγιάννης, «Η Εννοια της πόλης στον Πλάτωνα και τον Αριστοτέλη…» στον τόμο-αφιέρωμα στην μνήμη Ντούλας Μουρίκη «Λαμπηδών» τόμος ΙΙ, σελ. 695 κ.εφ.

[27] Pietro Maria Bardi Ταξίδι στην Ελλάδα, μτφρ και μια πολύ καλή και διεξοδική Εισαγωγή του Ανδρέα Γιακουμακάτου, Αθήνα 2016

[28] Riccardo Mariani, οπ.παρ.

[29] Pietro Maria Bardi Ταξίδι στην Ελλάδα, οπ.παρ.

[30] Σαρηγιάννης, Η Εννοια της πόλης στον Πλάτωνα και τον Αριστοτέλη…» οπ.παρ.Γιά την σχέση Νεοπλατωνισμού και Le Corbusier βλ. Π.Τουρνικιώτη Ιδεαλισμός και Ορθολογισμός στο Δελτίο του ΣΑΔΑΣ 16/1988, σελ.44

[31] Για το ιδιαίτερα σοβαρό αυτό θέμα βλ. την διδακτορική διατριβή της Λίνας Δήμα, Οργανική πόλη και καθολικό πνεύμα, διδασκαλία και έργο του Ιωάννη Δεσποτόπουλου, (αρχείο δ.δ. ΕΜΠ) συνοπτικά, της ίδιας,

«η οργανική πόλη του 4ου CIAM και ο Ιωάννης Δεσποτόπουλος» στο Ελληνική Αρχιτεκτονική στον 20ο και 21ο αιώνα (Πρακτικά Συνεδρίου), εκδοση ΜΙΕΤ, Αθήνα 2016

[32] Kevin Lynch, the image of the city (1960)

[33] Christofer Alexander, the city is not a tree (1965)

[34] **idiot** … || …αναίσθητος.…|| ηλίθιος, μωρός, πάσχων κατά τον εγκέφαλον…, Λεξικόν Γαλλελληνικόν, Μ.Γ.Σχινά και Ι.Ν.Λεβαδέως τ. 2ος, Αθήναι 1874

[35] Κ.Μαρξ-Φρ.Ενγκελς, η Γερμανική Ιδεολογία, γράφτηκε το 1845-1847, πρώτη δημοσίευση Μόσχα 1932 ελλ. έκδ. Αθήνα 1979, τ.1ος σελ.68

[36] Τ.Ζενέτος, προβλήματα δομής στην Ελλάδα, η πόλη του μέλλοντος, ΑΘ 1/1967 σελ. 92

[37] Τ.Ζενέτος, έπιπλα γιά να ζής και να εργάζεσαι στο έτος 2000 - έπιπλο πολλαπλών χρήσεων. ΑΘ 3/1969 σελ. 294 κ.εφ.

[38] Γ.Σαρηγιάννης, «για τα Κλασικά Εικονογραφημένα», Εφημεριδα των Συντακτών, 18.1.2021

[39] Πρόλογος Ι.Δεσποτόπουλου στην δημοσίευση της διδακτορικής διατριβής του Αλ.Λοϊζου «ο ηλιασμος εις την Αρχιτεκτονικήν και την Πολεοδομίαν» Αθήναι 1946 (στην σειρά των εκδόσεων του Υφυπουργείου Ανοικοδομήσεως, σελ. 9**. Στην ανατύπωση του 1972 ο πρόλογος έχει αφαιρεθεί !!**

[40] Στο ίδιο, σελ. 10

[41] J.Despo die ideologische Struktur der Städte», Berlin 1973 (διάλεξη στην Akademie der Künste του Βερολίνου το 1966) ελλ.μετφρ. Αθήνα 1997, Η Ιδεολογική Δομή των Πόλεων, σελ. 201

[42] K.Novy, G.Uhlig, die wiener Siedlerbewegung 1918-1934, ARCH + Aachen1982

[43] Orwell's list . wikipedia , site Lenin Reload επίσκ. 14.8.2012 και ακόμη στο Indymedia «Τζώρζ Οργουελ, ο καταδότης», και επίσης στην The Guardian : http://www.guardian.co.uk/uk_news/story/0,,982159,00.html κ.αλλ.

[44] http://www.mixanitouxronou.gr/o-makarthismos-sto-choligount-i-stasi-tou-sinatra-i-kivistisi-tou-bokarnt-i-prodosia-tou-elia-kazan-i-iroiki-stasi-tis-merilin-monro/

[45] Global Wealth Report 2015 της Credit Suisse

[46] Ι Δεσποτόπουλος, «προβλήματα, νεώτερες κατευθύνσεις στην σύγχρονη πολεοδομία» Αρχιτεκτονική, Μάϊος-Ιούνιος 1962, τ. 33

[47] Bruce Sterling, Architecture Fiction : Los Angeles as non-city (διαδίκτυο λ. Los Angeles, 6.5.2011)

[48] Αριστοτέλους Πολιτικά, ΙΙΙ 6-24 και ΙΙΙ 935, 1280b- 41. Βλ. ειδικότερη ανάλυση Γ.Σαρηγιάννης Εισαγωγή στο τεύχος φοιτητικών εργασίων «η ελληνική πόλις» Αθήναι 1973, του ίδιου Εννοια και λειτουργία της πόλεως, Αθήνα 1977 σελ. 7, του ίδιου Εισαγωγή στην ιστορία και θεωρία της πόλης, Αθήνα 1985 σελ. 29 και του ίδιου Η Εννοια της πόλης στον Πλάτωνα και τον Αριστοτέλη…» στον τόμο-αφιέρωμα στην μνήμη Ντούλας Μουρίκη «Λαμπηδών» τόμος ΙΙ, σελ. 695 κ.εφ.

[49] Στα γαλλικά, «τόπος απαγόρευσης» πρακτικά συνοικίες «ξένων» (για τις γαλλικές πόλεις μεταναστών από τις πρώην γαλλικές αποικίες) πέρα από το διαδίκτυο, βλ. την εξαιρετική μεταπτυχιακή διπλωματική της Λήδας Κυριακού «ο απόηχος της αποικιοκρατίας στην Μητρόπολη – η κατασκευή του εσωτερικού εχθρού στα banlieues του Παρισιού», Ιούνιος 2020, επιβλέπων Στ.Σταυρίδης (Αρχείο διπλωματικών του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Πολεοδομία-Χωροταξία της Σχολής Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ. Για περισσότερα βλ. Το άρθρο της Αλκηστης Πρέπη https://k-lab.zone/ekina-ta-pedia-tou-gallikou-2006/ κ.α.

[50] Λήδα Κυριακού, οπ.παρ.

[51] Christofer Alexander, the city is not a tree, Architectural Design No 206, Feb.1966, ελλ. μτφρ. «Η πόλη δεν είναι δένδρο» στον τόμο «επί πόλεως – συλλογή κειμένων», εκδ. Τομέα Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού, Τμ. Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, επ. έκδ. Α.Γερόλυμπου, Κ,.Καυκούλα, Ν.Καλογήρου κ.α.

[52] **idiot** … || …αναίσθητος….|| ηλίθιος, μωρός, πάσχων κατά τον εγκέφαλον…, Λεξικόν Γαλλελληνικόν, Μ.Γ.Σχινά και Ι.Ν.Λεβαδέως που αναφέρθηκε.

[53] Πλουτάρχος, Βίοι Παράλληλοι, Σόλων 20. (στερείται των πολιτικών δικαιωμάτων του –είναι «άτιμος»- όποιος σε επανάσταση δεν παίρνει το μέρος καμιάς ομάδας… για να μην είναι απαθείς και αναίσθητοι προς τα κοινά)

[54] Θουκυδίδης, Ιστορία, Β 40 (μόνον εμείς τον μη μετέχοντα στα κοινά τον θεωρούμε όχι αμέτοχο αλλά άχρηστο)