

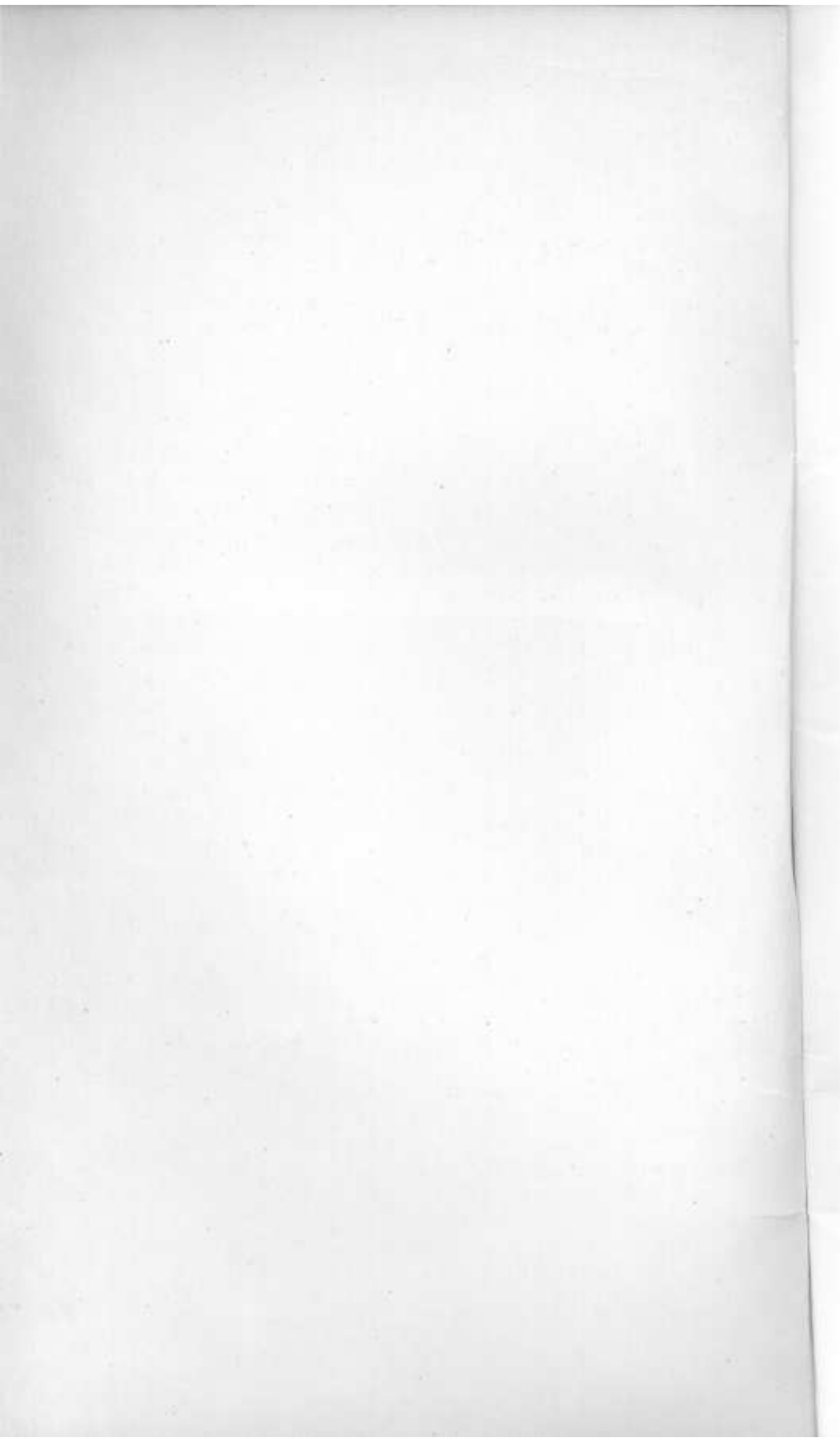
ΦΟΡΟΣ ΤΙΜΗΣ ΣΤΟΝ ΝΕΡΩΝΑ

ἥ

γιατί δεν είναι προτιμότερο,
αγνοώντας το αίσχος των συγχρόνων πολέων,
το να συντηρούμε τις ψευδαισθήσεις της
επαίσχυντης φάρας των πολεοδομικών από το
να βάλουμε φωτιά στην συσσωρευμένη οικι-
στική ανοησία των πρώτων και το να διαλυ-
σουμε τις τελευταίες απατηλές ανησυχίες
σχετικά με την μορφή του προσανατολισμού
του επαγγέλματος των δευτέρων

ΤΕΤΡΑΔΙΑ ΓΙΑ ΠΡΟΛΕΤΑΡΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ

Θεσσαλονίκη



ΦΟΡΟΣ ΤΙΜΗΣ ΣΤΟΝ ΝΕΡΩΝΑ

Εγκαταλείποντας τόν τερατώδη σταθμό αυτής της μεγαλόπολεως όπου σχεδόν ὀκτώ ἑκατομμύρια ἄνθρωποι τρέχαν ἀπ' τὸ πρωί ὡς τὸ βράδυ χωρὶς λόγο, ὁ Ἑδδόμερος τράβηξε γιὰ τὴ χώρα τῶν νυκτερινῶν ἑορτῶν πού, στήν ἴδια τήν καρδιά τῆς πόλεως, συγκροτοῦσε ἓνα ξεχωριστό κόσμο. Ὅντως εἶχε τὰ ὅριά της καί τὰ σύνορά της, τοὺς νόμους της, τοὺς θεσμούς της, καί μόνο πού τελωνειακοὶ γεμάτοι ζήλο δέν ἀγρυπνοῦσαν οἷς πόρτες της γιὰ νά σᾶς ρωτήσουν μήν εἶχατε τίποτα νά δηλώσετε. Στήν ἄκρη αὐτῆς τῆς ἀνεκλάλητης περιοχῆς ἡ κίνηση τῆς μεγάλης πόλεως σταματοῦσε· ἐκεῖ ἀκριδῶς ἡ σπασμωδική κίνηση τῶν ἀμαξιτῶν, τὸ πῆγαιν' ἔλα τῶν πολυάσχολων πεζῶν μόλις εἶχε σῆσει ἐπιτέλους καθὼς σῶνι τὸ κύμα στό γιαλό. *Ἡ εὐτυχία ἔχει τὰ δικαιώματά της*, νά τί ἔβλεπε κανεῖς γραμμένο μέ φωτεινά γράμματα πάνω στήν κυρία εἴσοδο πού 'χε κατασκευασθεῖ στή μέση μιᾶς τεραστίας ἀψίδας θριάμβου πού πάνω στίς γυναικεῖες μορφές σκαλισμένες στό ξύλο καί βαμμένες μέ γλυκά καί λαμπερά χρώματα φουσοῦσαν σάν πεισματάρηδες τρίτωνα τὶς μακριές σάλπιγγες τῆς φήμης.

Giorgio de Chirico

Ἑδδόμερος

ΓΕΝΙΚΕΣ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑΣ

Η σύγχρονη πόλη αποτελεί, συνοπτικά, το εξελεγμένο προϊόν της συγκεντρωτικής τάσης της καπιταλιστικής παραγωγής και της διαλυτικής της κίνησης ταυτόχρονα. Το περιορισμένο εμπόριο και η αραιή επικοινωνία, σε συνάρτηση βέβαια με την έλλειψη εμφάνισης ανώτερων μέσων κυριαρχίας πάνω στη φύση, ανάγουν την διαμόρφωση των πόλεων του Μεσαίωνα σε οικοδόμηση πιστών αντιγράφων του χωριού και το αμετάβλητο μοντέλο του αγροτικού τρόπου παραγωγής βρίσκει το αντίστοιχό του στην ερμητικά κλειστή οργάνωση των βιοτεχνικών επαγγελματιών κατά κλάδο, τις συντεχνίες. Η απόλυτη εξάρτηση του δουλοπάροικου και του συντεχνίτη από τη γη αν και γίνεται για διαφορετικούς λόγους ορίζει τους τοπικούς περιορισμούς και τα συντεχνιακά προνόμια και αυτά με τη σειρά τους την ατέλειωτη διαίρεση του περιβάλλοντος σε αυτόνομα κοινοτικά πεδία. Η αντίθεση πόλης-υπαίθρου γίνεται ετεροβαρής υπέρ της πρώτης χωρίς ωστόσο να έχει ξεπεραστεί. Η βιομηχανική μεγαλούπολη των αρχών του καπιταλισμού εισάγει αναπόδραστα την καθολική ιστορία στην ιστορία της ανθρωπότητας στο βαθμό που 'ναι συγχρόνως συγκέντρωση κοινωνικής εξουσίας και της δύναμης που την αντιστρατεύεται, με το να συνασπίσει επικίνδυνα για την καθεστηκυία τάξη, τις συνθήκες ζωής των εργαζόμενων γύρω από το κέντρο της αλλοτριωμένης εργασίας. Χρειάστηκε η απώθηση των πυκνοκατοικημένων εργατικών συνοικιών από το κέντρο στην περιφέρεια, μέσω της κατασκευής μακρών, ίσων και φαρδιών δρόμων που εξορίζουν την δυνατότητα εγκατάστασης οδοφραγμάτων στο κενό του περιρρέοντος φόβου, προστατευόμενων και από τις δυο πλευρές τους με την ανέγερση πολυτελών μεγάρων-φρουρών της νομιμότητας του διασφαλισμένου χώρου μαζί με τον έσχατο εγγυητή του συστήματος, τον στρατό, ώστε το σχέδιο ΩΣΜΑΝ ν' αποτελέσει το προεξάρχον γνώρισμα της πολεοδομικής άρθρωσης κατά το β' μισό του 19ου αιώνα καθώς και την απαρχή της τεχνητής αποκέντρωσης του πληθυσμού. Η ακατάσχετη ανάπτυξη της σχεδιασμένης κατανομής του εδάφους σε έδαφος αφαίρεσης, καθώς και η οργάνωση της κυκλοφορίας του αυτοκινήτου είναι η κινητοποίηση νέων δυνάμεων που συναντά στην κατάλληλη στιγμή την αναγκαιότητα της γενικευμένης διασποράς των ανθρώπων στο χώρο που αυτή η ίδια πραγματοποιεί και ενισχύει σχηματίζοντας παράλληλα τη βάση της συγκρότησης των μοντέρνων πόλεων: ένα διοικητικό κέντρο ελάχιστα κατοικήσιμο περικυκλωμένο από εξωαστικούς συνοικισμούς-γκέτο.

Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΑΝ ΦΥΓΟΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ

Για μια σειρά ετών στις αρχές αυτού του αιώνα το αυτοκίνητο αποτέλεσε το εμπόρευμα βεντέτα μιας ολοκληρωτής κοινωνίας συμβάλλοντας κύρια, σαν κινητήρια δύναμη στην ανάπτυξη της οικονομίας. Ακόμη και σήμερα βρίσκεται στο επίκεντρο της αποξένωσης και της συνολικής της προπαγάνδας είναι το κυρίαρχο στοιχείο της μιας και η λειτουργία στην υπηρεσία της οποίας έχει τεθεί — η κυκλοφορία — αποτελεί το τελικό στάδιο της εξουσιαστικής επιλογής εφόσον συνδέει τους τρεις πρωταρχικούς τομείς του αστικού περιβάλλοντος (Ζώνες εργασίας, κατοικίας, κονσερβαρισμένης ψυχαγωγίας). Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, επειδή συνιστά την ικανή και αναγκαία συνθήκη ανάπτυξης όλων των άλλων, το πρόβλημα της κυκλοφορίας επανέρχεται τιθέμενο σαν το κεντρικό ζήτημα προς επίλυση των σύγχρονων μεγαλουπόλεων.

Με το να ανάγει την κυκλοφορία των ανθρώπων σε κυκλοφορία αυτοκινήτων, η πολεοδομία κατορθώνει να μηδενίσει τις πιθανότητες συνάντησης, "επιδιορθώνοντας" σύμφωνα με το πνεύμα της καταπίεσης ότι δεν συγκλίνει στα σχέδια της (διάνοιξη Ν. Εγγνατίας) και μεταστρέφοντας ταυτόχρονα οποιαδήποτε θέληση για επικοινωνία και συμμετοχή σε μανία αγοράς αυτοκινήτων, μικροαντικειμένων δίχως καμιά χρηστική αξία (*Gadget*), ιδεολογιών. Έτσι η πραγματική φτώχεια της απομόνωσης και της εξατομικευμένης ζωής αντισταθμίζεται φαντασιακά πάντα λειψά με την κατανάλωση ρόλων: συμπεριφορών που επιζητούν την ταύτιση μ' ένα πρότυπο και για αυτό το λόγο πάντα ιδιών (άνθρωπος του *OPEL*, του *BMW* κλπ.). Εξάλλου θα πρέπει να τονιστεί εδώ ότι ο ρυθμός της κατανάλωσης που υπάρχει στο επίπεδο της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, ανάλογα με το πόσο γρήγορα ή μετρημένα καταναλώνει κανείς, δείχνει και την θέση που κατέχει κανείς μέσα στην κοινωνική ιεραρχία και στο κατοικημένο περιβάλλον που δόθηκε αποκλειστικά καθ' εικόνα και καθ' ομοίωσή της. Αυτό πιστοποιεί εύκολα η ταξινομημένη διαίρεση της Θεσσαλονίκης σε εργατικές συνοικίες (Δυτικές), συνοικίες διευθυντών (Κέντρο), στελεχών (Ανατολικές).

Κατοικούμε, εργαζόμαστε, διασκεδάζουμε, κυκλοφορούμε μέσα σε ελεγχόμενα πεδία, στα λευκά κελιά της ιεραρχημένης εξουσίας που αυτή τη φορά ντύθηκε τα καλά της αρχιτεκτονώντας με περίσσια ευγένεια το χωρικό πλέγμα της αλλοτρίωσης. Δεν είναι δυνατόν να αναγνωρίσουμε τίποτε δικό μας στις μητροπόλεις της αξιοπρεπούς υποταγής γιατί τα πάντα έχουν κτιστεί, και έχουν κτιστεί εναντίον μας.

Η συνεχής ένταση και ο αένας κατακερματισμός των στιγμών της καθημερινής ρουτίνας συνεπάγεται αναπόφευκτα την αύξουσα δικτατορία της κυκλοφορίας που κι αυτή με τη σειρά της μεταμορ-

φώνει τους δρόμους, τις πλατείες και τα πάρκα καθώς και το μικρότερο τμήμα του ελεύθερου κοινωνικού χώρου σε διαδρόμους κίνησης και χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. "Μόλις είχε χαράξει έξι η ώρα στα Ηλύσια Πεδία" ήταν θαύμα όλα ήταν με μιας εδώ. Μετά την κενότητα το τρελό ξεπήδημα της κυκλοφορίας. Μέρα με τη μέρα η κυκλοφορία έπαιρνε οξύτερες διαστάσεις. Βγαίνει κανείς από το σπίτι του και με το πέρασμα της πόρτας βρίσκεται κιόλας στου χάρου τα δόντια" τα αυτοκίνητα τρέχουν σαν βολίδες. Μεταφέρομαι είκοσι χρόνια πίσω στα φοιτητικά μου χρόνια, ο δρόμος ήταν δικός μας" τραγουδούσαμε, συζητούσαμε στο δρόμο. Τώρα την 1/10/24 στα Ηλύσια Πεδία είμαστε θεατές του μεγάλου γεγονότος, της τεράστιας αναγέννησης αυτού του νέου πράγματος: της κυκλοφορίας. Είμαστε μέλη αυτής της κοινωίας που χαράζει η αυγή της. Η ισορροπία της πόλης χάνεται μέρα με τη μέρα. Ο καθένας μας νιώθει τον κίνδυνο. Συλλογιζόμαστε για λίγο πως από χρόνια έχουμε ξεπεράσει τη χαρά της ζωής (την παλιά σωστή χαρά να περπατάμε άνετα και ήρεμα)" έχουμε πάρει την στάση του κυνηγημένου ζώου στο καθημερινό "σώζεται όποιος μπορεί". Οι οιωνοί έχουν αλλάξει" η νόρμα της ύπαρξης έχει καταστραφεί, πήρε αρνητική μορφή". Τα λόγια του Λε Κορμπυζιέ είναι ενδεικτικά, αποδεικνύοντας ότι το πρόβλημα της μεταφοράς αναδείχτηκε σε κοινωνικό πρόβλημα στο βαθμό που "ναι συνδεδεμένο και αντανακλά μια συγκεκριμένη κοινωνική κατάσταση. Η διάνοιξη μεγάλων αυτοκινητοδρόμων με εύκολα προβλεπόμενη συνέπεια την διάρρηξη της ενότητας του ανθρώπινου περιβάλλοντος, υλοποιημένη στην καταστροφή ενός υψηλού βαθμού συγκέντρωσης των κατοικιών στεφανώνει από τη μια το εγχείρημα της οικονομίας που ο απώτερος στόχος του περικλείεται στην ταχεία μεταφορά των κατοίκων της πόλης τόσο στους τόπους εργασίας όσο και στους τόπους κατανάλωσης: "Η πόλη της ταχύτητας είναι η πόλη της επιτυχίας" από την άλλη και σε συνάρτηση με τον υπό επίτευξη στόχο η κατασκευή τους διενεργεί δίχως δυσκολία την πρόσβαση σε ήδη υπάρχουσες αγορές απομονωμένες μεταξύ τους πάνω στην περιφέρεια της πόλης ανταποκρινόμενη έτσι στην τάση φυγής από ένα υπερβολικά συνωστισμένο σημείο και γι' αυτό αναγκαστικά αναπόφευκτου εξαιτίας της ευκολότερης συνειδητοποίησης της δύναμης αυτών που το επανδρώνουν. Αυτή η ροπή στον αποχωρισμό και στην γενικευμένη απόσταση που διακρίνει πολύ καλά το κίνητρο της σύλληψής τους σχηματίζει επίσης την βάση της κοινωνικής ζωής στα μέτρα της επίσημης παραγωγής. Έτσι η διέλευση του περιφερειακού έξω από την πόλη (εθνική οδός) που αποτελεί συγχρόνως το πρότυπο χάραξης των συγχρόνων εθνικών οδών αποτυπώνει την πραγματικότητα της κυκλοφορίας που δεν είναι άλλη από την εξωτερικότητα της κίνησής της σε σχέση με την παραμικρότερη ευκαιρία διαμόρφωσης επικοινωνούσας κοινότητας, αποκορυφωμένη στην κατάργηση του δρόμου σαν τέτοιου και την κατακυριεύσή του από τα μηχανικά μέσα συγκοινωνίας. Υπολογίζεται ότι ενώ στην Τσιμισκή η μέση ταχύτητα ενός λεωφορείου είναι 11,7 χλμ. την ώ-

ρα και στην Β. Όλγας 17,4 χλμ. στην περιφερειακή θα φθάνει τα 80 χλμ. Η γρηγοράδα στις μετακινήσεις ευνοεί την κάλυψη μεγάλων αποστάσεων σε ελάχιστο χρόνο προσπορίζοντας έτσι σημαντικό κέρδος σε χρήμα. Όμως η ακραία συσσώρευση των αυτοκινήτων στα κομβικότερα σημεία της πόλης έθεσε ευθύς εξαρχής τα πλαίσια της αδυνατότητας της πραγμάτωσής της, αρνούμενη συγχρόνως το ρόλο του. Εδώ ακριβώς στερεώνεται η αντίφαση ανάμεσα στην χρησιμότητα του αυτοκινήτου και στην ψευτοχρήση που του γίνεται ενώ δεν πρέπει να λησμονηθεί ότι η χρηστικότητα του αξία διαιωνίζει την υπάρχουσα κοινωνικο-οικονομική κατάσταση με το να την επιβραβεύει. Σ' αυτή την επιβράβευση του υπάρχοντος δεν είναι άμοιροι ενός σημαντικού ποσοστού ευθύνης και οι πολεοδόμοι που προσπάθησαν πάντα να ταυτίσουν το αυτοκίνητο με τον πρωταρχικό φορέα διασκέδασης κρύβοντας συνέχεια πως η μοναδική του αξία έγκειται στην μείωση του κόστους εργασίας των διακινούμενων καταναλωτικών αγαθών ενώ από την άλλη επαυξάνει σημαντικά τον χρόνο εργασίας των μεταφερόμενων ανθρώπων.

Το ζήτημα που μπαίνει λοιπόν είναι να περάσουμε από τις ψευτο-αξίες προς όφελος μιας αφηρημένης τάξης πραγμάτων μέσα από τον κόσμο της καταναγκαστικής εργασίας στις αξίες για τον άνθρωπο και προς χάριν της απόλαυσής του. Όλοι οι ψιλικατζήδες των ιδεών σώσωμοι δεν θα μπορέσουν να συσκοτίσουν την βιωμένη σημασία του γεγονότος ότι το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι πρώτιστα ένα ηλίθιο παιχνίδι και κατά δεύτερο λόγο μέσο μεταφοράς. Πάνω σ' όρι αντιπαρατίθεται ενεργά στις τεχνικές της χειραγώγησης των αισθημάτων και σ' όλα τα πλαστά κέντρα έλξης της συμπεριφοράς θα υψωθεί σταδιακά η τέχνη του χειρισμού του περιβάλλοντος και των ερεθισμάτων του για μια απελευθερωτική του χρήση. Στην προοπτική του ολοκληρωμένου ανθρώπου το άτομο ενσωματώνεται στον χώρο, βρίσκεται σε μια δρώσα σχέση μαζί του, όπου κάθε σημείο του χώρου αντιστοιχεί σε μια στιγμή παραγωγής της δικής του ιστορίας από το ίδιο και αντίστροφα κάθε στιγμή της ζωής του αντιπροσωπεύει το σημείο εφαρμογής της ιστορίας της, τον τόπο γέννησής της' στην προοπτική της εξουσίας ο αστικός χώρος ισοπεδώνει τον καθένα στο εσωτερικό του, τον αποσυνθέτει μεταμορφώνοντάς τον σε σκιά του εαυτού του. Ενώ στην αποσύνθεση της δύναμης για παιχνίδι, ενάντια στην ασθένεια που κατατρώει τον νου με την μορφή της ψευδούς συνείδησης, η ενιαία κριτική της πολεοδομίας και όλης της ειδικευμένης σκέψης του κοινωνικού διαχωρισμού εν τέλει έχει αρχίσει ήδη να αυτοκαθορίζεται ως η μοναδική έγκυρη μέθοδος θεραπείας.



Η ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ Η ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΗ ΑΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΤΗΝ ΥΠΟΒΑΣΤΑΖΕΙ ΣΕ ΔΩΔΕΚΑ ΑΠΛΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ

I

Πολεοδομία σαν ελεύθερη οργάνωση των εμπειριών της ανθρωπίνης συμπεριφοράς σε συνάρτηση με το πεδίο της δραστηριότητας που τις αναδεικνύει στην βάση της δυναμικής σχέσης ατόμου και περιβάλλοντος κόσμου, δεν υπάρχει τη στιγμή που η απουσία ιστορίας προσδιορίζει και τον βαθμό ανυπαρξίας της· υπάρχει μόνο με τη μορφή της θεαματικής αναπαράστασης που προσπαθεί να αναπαράγει το αμετάβλητο μέσω της υποβολής στην αιωνιότητα της οικοδόμησης του στέρεου ντεκόρ της πλήξης (οι πόλεις πάντα έτσι άθλιες θα είναι κλπ.), είναι δηλαδή ένα σύστημα διαχωρισμένων ιδεών που επενεργεί προστατευτικά για τα αφεντικά αυτού του κόσμου με το να κρύβει την οντολογική του βάση. Η αρχιτεκτονική βέβαια υπάρχει, ενσαρκώνει το πολεοδομικό ψέμα στοιβάζοντας την αθλιότητα σε καλά τακτοποιημένα οικιστικά μπλοκ. "Αρχιτεκτονική. Γεννημένη από τις δυνατότερες σκέψεις. Για τους ανθρώπους θα είναι καταναγκασμός, θα πνίγονται μέσα της... Η αρχιτεκτονική είναι ενσωμάτωση της δύναμης και των πόθων λίγων ανθρώπων. Είναι μια απάνθρωπη υπόθεση, που από καιρό έχει πάψει να μεταχειρίζεται την τέχνη... Καταπνίγει όσους δεν την υποφέρουν. Η αρχιτεκτονική είναι το δίκαιο εκείνων που δεν πιστεύουν στο δίκαιο, αλλά το δημιουργούν. Είναι ένα όπλο. Η αρχιτεκτονική μεταχειρίζεται αδιάκριτα τα ισχυρότερα μέσα που έχει κάθε φορά στην διάθεσή της. Οι μηχανές την έχουν κατακτήσει και οι άνθρωποι είναι απλώς ανεκτοί στο χώρο της." Βάλτερ Πίχλερ.

II

Πρέπει να δούμε τον όρο πολεοδομία σε σχέση πάντοτε με την υλική ανάπτυξη μιας εποχής και τις αντίστοιχες κοινωνικές της σχέσεις. Αντίστροφα κάθε αποσύνδεση από την ιστορία είναι καταδικασμένη να οδηγηθεί σε μια χοντροειδή ειδικευμένη γνώση που δεν θα μπορούσε να πάει πιο πέρα από ιλαρές πολεοδομικές απαιτήσεις.

III

Το να δεχτούμε ότι μέχρι τώρα η αρχιτεκτονική εξυπηρετούσε τις κυρίαρχες τάξεις σε κάθε εποχή, είτε επειδή προορίζονταν μόνο γι' αυτές είτε επειδή αποτύπωνε πάνω τους τις ψευδαισθήσεις που οι άνθρωποι είχαν για την εποχή τους ή ακόμη, όπως σήμερα, θεμελιώνοντας το έδαφος της κυριαρχίας της σε έδαφος αφαίρεσης, είναι βασική προϋπόθεση κάθε κριτικής πάνω στην πολεοδομία. Έτσι μπορούμε να παρατηρήσουμε και να εξηγήσουμε κάθε

αρχιτεκτονικό στυλ με όρους κοινωνικούς εξάγοντας ότι συμπεράσματα θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν στην παρούσα ζωή, σε αντίθεση με την ιστορική λήθη που επιβάλλει η σημερινή κατανάλωση ενός απολιθωμένου παρελθόντος (συνοικίες μουσεία, μνημεία κλπ.)

I V

Οι παλιές πόλεις χτισμένες γύρω από κάποιο ναό ή κάποιο οχυρό κάστρο — σημείο σύγκλησης ουρανού και γης — διαγράφουν μέσα στο αμετακίνητο πλαίσιο του χρόνου τους τον κατάλληλα ιεραρχημένο χώρο. Τα ανθρώπινα όντα βρίσκονται στην περιφέρεια αυτού του συστήματος που έχει στυλοβάτη του και κέντρο τον θεό. Το βαρύ στατικό στυλ των αρχιτεκτονικών δημιουργημάτων όπως και ο συνολικός σχεδιασμός (τόξα, καμάρες, θόλοι) — αποκρυστάλλωση της πίστης στην αιωνιότητα — είναι η έκφραση της ρήξης των κοινωνιών αυτών με τον ιστορικό χρόνο, στην μακάρια ακινησία τους μέσα στην κυκλική διαδοχή των εποχών.

V

Η νίκη της αστικής τάξης σήμανε και το τέλος της παντοδυναμίας του θεού. Η αστική εποχή δεν κατάφερε να απαλείψει την καταπίεση από την κοινωνία, απλώς καταργώντας το κέντρο της την μετέφερε παντού. Η σύγχρονη πολεοδομία αντανakλά ασταμάτητα τα προβλήματα της αστικής τάξης που απογυμνωμένη από κάθε οντολογικό προσόν πασχίζει να συνθέσει την ενότητα αυτής της κοινωνίας μέσα στον κατακερματισμό.

Η επιβολή της ανταλλακτικής αξίας πάνω στην αξία χρήσης κατάρτηξε στην αναγκαία διαρρύθμιση του χώρου σαν την βάση που θα αναδεικνύει την θεαματική χρήση σαν την μόνη δυνατή χρήση. Κατακυριευμένη η πολεοδομία από το καθήκον — πρόληψη να αποτρέψει κάθε τι που θα βρισκόταν έξω από τις επιταγές της οικονομίας, προάγοντας τα άτομα σαν αφηρημένα άτομα, συνάθροιση δηλαδή αφηρημένων σημείων ποσοτικής διάστασης (παραγωγή εμπορευμάτων, κατανάλωση — φθορά, ανανέωση) κατέληξε έτσι ώστε η αυτοπροβολή της να αποτελέσει στην πρώτη φάση της εμπορευματικής αφθονίας την καλύτερη διαφήμιση του συστήματος συνολικά.

Η πρώτη σοβαρή επέμβαση της πολεοδομίας στο ανθρώπινο περιβάλλον που συνδυάζεται και με την συνεργασία της με την αστυνομία είναι η καταστροφή του περιβάλλοντος των παλιών πόλεων, αποτελούμενων κυρίως από ένα κέντρο πλαισιωμένο από τις γειτονιές, ευνοώντας έτσι την συγκέντρωση σ' αυτό και εξασφαλίζοντας την αναγκαία επικοινωνία των ανεξάρτητων παραγωγών, καθώς επίσης και την ρευστότητα των ορίων τόσο των γειτονιών μεταξύ των όσο και με το κέντρο. Ο δρόμος ανάγεται σε άμεσα κοινωνικός εφ' όσον αποτελούσε τον βασικό άξονα που συνέδεε τα

οργανικά κομμάτια της πόλης και κατ' επέκταση τους κατοίκους της συνυπολογισμένης και της ψυχαγωγικής λειτουργίας του (περιπλάνηση από μια γειτονιά σε άλλη, δυνατότητα παιχνιδιού κλπ.).

Όμως η ανάπτυξη της μεγάλης βιομηχανίας, η μαζική παραγωγή εμπορευμάτων για την παγκόσμια αγορά και η ανάγκη της τρέχουσας κατανάλωσης — όταν μάλιστα γίνεται για τον εργαζόμενο ένα ισοδύναμο καθήκον με την παραγωγή — έπρεπε να ξεμπερδέψει μια για πάντα με τους τοπικούς περιορισμούς συντρίβοντας και τον ανάλογο χώρο της τοπικής επικοινωνίας.

Η αναγκαιότητα "σχεδιασμού της αγοράς" επέβαλε πρώτιστα την ανάγκη οργάνωσης του χώρου της. Η πολεοδομία σαν ειδική επιστήμη πέρα από τις ανθρωπιστικές της διακηρύξεις βρέθηκε στην πραγματικότητα μπροστά στην υποχρέωση να λύσει το τεράστιο πρόβλημα που δημιουργήσε για την μπουρζουαζία η συσσώρευση του προλεταριάτου στις πόλεις.

Η εξατομίκευση των εργαζόμενων — αναγκαία για την ομαλή λειτουργία του καπιταλισμού — αφού ήδη είχε επιτελεστεί στην παραγωγή με τον κατακερματισμό της παραγωγικής δραστηριότητας, όφειλε να εξαπλωθεί και πέρα από τον χρόνο εμπορεύμα της παραγωγής όταν η αφθονία του εμπορευματικού προτσές έφθασε σε σημείο να οικειοποιηθεί πλήρως τον ελεύθερο χρόνο "εμπλουτίζοντάς" τον με ψευτο-επιθυμίες.

Η οργάνωση καθ' ολοκληρία του καπιταλιστικού χώρου καθορίστηκε εξ' αρχής από τα σημάδια της κυρίαρχης ιδεολογίας, σαν χώρος που ανήκει εξ' ολοκλήρου στα εμπορεύματα είτε για να παραχθούν είτε για να καταναλωθούν και οι άνθρωποι δεν είναι τίποτε, κάτι που το ξέρει ο καθένας. Η πρόνοια της πολεοδομίας, της καλής θεραπενίδας της εξουσίας έγκειται στο να αποτρέψει κάθε "εγκληματική ενέργεια" που θα μπορούσε να προκαλέσει η συγκεντρωτική μορφή των μεγαλουπόλεων και μια που παρουσιάστηκε σαν αναγκαίο κακό για την μπουρζουαζία, άρα και αναπόφευκτο, η συγκέντρωση του πληθυσμού τουλάχιστον έπρεπε να ελεγχθεί.

Αφαιρώντας οι πολεοδόμοι από τον χώρο τις παλιές ευκαιρίες για ανάπτυξη άμεσων προσωπο-κοινωνικών σχέσεων φθάνουν στο σημείο να προωθήσουν τις βασικές αρχές της γενικευμένης αποξένωσης στο επίπεδο του χώρου, από την μια οργανώνοντας την ακινησία (*standing*) της κατοικίας σε απομονωμένες συνοικίες γύρω από το κέντρο, και από την άλλη μεταμορφώνοντας τους χώρους μαζικής προσέλευσης σε τόπους βιαστικού προσπεράσματος σε εκ των προτέρων ελεγχόμενα, υποδειγματικά πεδία συμπεριφοράς. Το ότι ο χρόνος της πλήξης είναι ίδιος σε οποιοδήποτε σημείο της καπιταλιστικής κυριαρχίας είναι αυτό που εγγυάται ποιοτικά την ομοιομορφία του χώρου. Η ηλιθιότητα βασιλεύει παντού και εύκολα κανείς το αναγνωρίζει είτε βρίσκεται στην Τσιμισκή ή στην Ν. Κρήνη, παντού τα ίδια καταρρακωμένα πρόσωπα· ο νόμος της ταχύτητας — ο χρόνος είναι χρήμα — εξυπακούεται στα συνωστισμένα πεζοδρόμια όπου μέσα στο απρόσωπο πλήθος ο καθένας ακολουθεί την μοναχική του τροχιά γύρω από τον σωρό των εμπορευ-

μάτων και κάθε προσπάθεια που καταβάλλει κανείς αναλωμένος στην αγορά της ευτυχίας, καταλήγει στην παντελή έλλειψη ικανοποίησης.

Ο χώρος των εμπορευμάτων οργανώνει κατά τον καλύτερο τρόπο το *status* της θεαματικής παρουσίας με την ολοκληρωτική αφαίρεση της επικοινωνίας.

Ο ορθολογικός σχεδιασμός του χώρου της αγοράς που είναι και ο σφυγμός της κατανάλωσης, εξαναγκάζει "σιωπηρά" στην αποδοχή αυτού που η διαφήμιση ξεφωνίζοντας επαινεί, γεγονός από το οποίο απορρέει και η σχέση του πολεοδόμου με τους άλλους ειδικούς των πραγμάτων. Για παράδειγμα ο πολεοδόμος ελάχιστα ενδιαφέρεται για την νοθεία των τροφίμων ή για το πλήθος των προϊόντων χωρίς χρησιμότητα, για την άσκοπη διαρκή ανανέωση της μόδας και την ανία που προσφέρεται σαν ψυχαγωγία, παρ' όλα αυτά θέτει την βασική προϋπόθεση — μέσω της οργάνωσης της κυκλοφορίας — της αποδοχής των, με το να τα τοποθετεί στο επίκεντρο της κοινωνικής ζωής και σαν τον μόνο τόπο που μπορεί κανείς να "συμμετέχει".

Συνάμα τα κέντρα των πόλεων άλλαξαν όψη σε βραχύ χρονικό διάστημα. Ο χώρος της μαζικής αγοράς έπρεπε να εκσυγχρονιστεί σύμφωνα με την συσσωρευτική ικανότητα του χώρου μαζικής παραγωγής. Η σύγχρονη βιτρίνα και η πληθωριστικής παραγωγής ψευτοπολυτέλεια των μπουτίκ, των γραφείων τουρισμού, των εστιατορίων βιαστικής τροφής, των άχρηστων ηλεκτρικών συσκευών και τόσων άλλων, αναγνωρίζουν σαν κεντρικό πρόσωπο την τεράστια μάζα των στελεχών — προϊόν και αυτοί της ανάγκης του συστήματος για διαφήμιση, εξύμνηση και διανομή των εμπορευμάτων (υπάλληλοι του τριτογενή τομέα) — που λόγω της μισθολογικής δυνατότητας, σε σχέση με τον εργάτη, για ευρύτερη κατανάλωση αλλά προϊόντων της ίδιας σειράς, γίνεται το στρώμα εκείνο των μισθωτών που καταναλώνει πρώτο τις ψευδαισθήσεις που παράγει για ολόκληρο τον πληθυσμό. Το ότι η διαφήμιση ενός εμπορεύματος, που θέλει να καταναλωθεί μαζικά, σχεδόν πάντα πλαισιώνεται από έναν υπάλληλο γραφείου που αρέσκεται στη χρήση του, ομολογεί ότι ο καθένας μπορεί να γίνει στο επίπεδο της κατανάλωσης ο "κατ' εξοχήν επιτυχημένος πολίτης" έτσι όπως επίσημα φέρεται το στέλεχος. Αλλά το "απ' όλα για όλους" της εμπορευματικής αφθονίας κατόρθωσε να μεταμορφώσει την κατανάλωση μιας ελίτ σε μαζική "κατανάλωση ελίτ" πράγμα που εκφράζει στην πολεοδομία ότι όσο η δημοκρατία του κοινωνικού ψεύδους δεν αφήνει ακάλυπτο χώρο τόσο γίνεται ευπρόσιτη στον καθένα σ' όλα τα μέρη της.

V I

Στην πρώτη γραμμή του εκχυδαϊσμού του ανθρώπινου περιβάλλοντος μπορεί να καταταχθεί και η μοντέρνα αρχιτεκτονική του διάστασης. Η σύγχρονη αρχιτεκτονική εκφράζει πλήρως με την ίδια

την μορφή της την στατική σχέση του ατόμου με το περιβάλλον του.

Αλλά το ζήτημα στην αρχιτεκτονική δεν πρέπει να εξετασθεί σαν καθαρό πρόβλημα μορφών της, κάτι που αυτόματα θα μας οδηγούσε στην εξειδικευτική ιδέα μορφικών βελτιώσεων που είναι ριζικά αντίθετη με την επαναστατική προοπτική την εχθρική προς κάθε εξειδίκευση. Αντίθετα πρέπει να ιδωθεί η σχέση μορφής και περιεχομένου που τίθεται κυρίαρχα στην αρχιτεκτονική μέσα στην ιστορική πορεία, σε άμεση συνάρτηση με τον ταξικό της προσδιορισμό.

Στις προκαπιταλιστικές κοινωνίες που αποτελούσε προνόμιο μιας άρχουσας τάξης, οι μορφές που παίρνει ενσαρκώνοντας τον μύθο, γίνονται ταυτόχρονα μέσα συγκάλυψης του ταξικού της περιεχομένου. Έτσι τα αφεντικά ήταν τέτοια γιατί ήσαν οι μόνοι που βρίσκονταν πιο κοντά στον θεό και οι μόνοι που μπορούσαν να αποφασίσουν στο όνομά του. Η αρχιτεκτονική έχτισε το οντολογικό πλαίσιο τους.

Η ίδια η πορεία — κυρίως ως προς την σύνδεση της αρχιτεκτονικής με τον μύθο — ακολουθείται μέχρι τον κλασικισμό, σαν τελευταία αναφορά της αρχιτεκτονικής σε μία άρχουσα μειοψηφία (αριστοκρατία).

Το μοντερνιστικό κίνημα — υποταγή της μορφικής αυτοτέλειας στην άμεση λειτουργικότητα — αποτελεί ταυτόχρονα προϊόν αλλά και μέσο ανάπτυξης των ήδη επιβαλλόμενων από την αστική τάξη νέων συνθηκών παραγωγής. Αλλά η αρχιτεκτονική έχει αλλάξει κατεύθυνση. Από πολυτέλεια μιας μειοψηφίας προορίζεται τώρα για το σύνολο των εκμεταλλευόμενων. Το ζήτημα μορφής και περιεχομένου ποτέ δεν τέθηκε τόσο ξεκάθαρα. Η αρχιτεκτονική που ανακαλύπτει ότι ανταποκρίνεται στα προλεταριοποιημένα στρώματα του πληθυσμού ξέρει ότι τώρα πια δεν μπορεί να αποκρύψει την εξαθλίωση εφ' όσον είναι υποχρεωμένη να την στεγάσει και μάλιστα φθηνά. Από εκεί και πέρα η αθλιότητα της τυποποιημένης παραγωγής κατοικίας που κατόρθωσε να απομονώσει τον καθένα με το ελάχιστο κόστος σε όσο το δυνατόν λιγότερα τετραγωνικά μέτρα, προσπαθεί να συγκαλυφθεί μέσα στο απολογητικό της θέαμα το σχετικό με την εξυπηρέτηση των άμεσων αναγκών στέγασης και παροχής στοιχειωδών ανέσεων και ψυχαγωγίας, συμπεριλαμβανομένης και της περισσότερο εξατομικευμένης της μορφής της τηλεόρασης.

VII

Μέσα στην ίδια τη φορά της αποσύνθεσης αυτής της κοινωνίας — που αφορά τόσο τις κοινωνικές αξίες όσο και όλες τις όψεις της καθημερινής ζωής — που οφθαλμοφανώς επεκτείνεται μέσα στο πολεοδομικό της πεδίο με την μόλυνση του περιβάλλοντος, τον κορεσμό του χώρου από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, τη μίζερη αρχιτεκτονική και τόσους άλλους παράγοντες, και που έχει σαν συνέπειες για

τους κατοίκους μιας σύγχρονης πόλης από το στρες μέχρι την σωματική και διανοητική δηλητηρίαση, η απολογία της εξουσίας έρχεται σαν αναγκαίο συμπλήρωμα με τις κούφιες ρεφορμιστικές της υποσχέσεις για αναγκαίες αλλαγές στο ανθρώπινο περιβάλλον.

Το ρήγμα ανάμεσα στο παλιό όνειρο για μια ευτυχισμένη ζωή στις νεοαναγειρόμενες τότε πόλεις και στην σύγχρονη πραγματικότητα τους, είναι ο βασικός όρος παραγωγής της ακατάπαυστης φλυαρίας των ειδικών της ανθρώπινης χωροθέτησης που μια και βρίσκονται μπροστά σε μια ντε φάκτο κατάσταση, αδύνατη για ριζικές αλλαγές, πρέπει τώρα να χρησιμοποιούν σαν αντίβαρο στην επαίσχυντη παραγωγή τους τις δήθεν καλές προθέσεις τους.

Αφού διαπιστώνουν ότι οι πόλεις δεν "χωράνε" πια τους κατοίκους τους βρίσκουν αναγκαία την άμεση επίλυση των οξυμένων προβλημάτων που οι ίδιοι συντέλεσαν στο να δημιουργηθούν. Αλλά σ' αυτό το σημείο αποφεύγουν συστηματικά να θέσουν το ερώτημα "ποιός μπορεί να δώσει λύσεις;" αφού κάτι τέτοιο θα εξέθετε το επαγγελματικό τους μονοπώλιο ανεπανόρθωτα. Κι αν ακόμη τεθεί ένα τέτοιο ερώτημα από τους ειδικούς της εξουσίας θα ήταν μονάχα για να τους δικαιώσει η απάντηση, στην προσπάθεια ανανέωσης του ληξιπρόθεσμου συμβόλαιου εμπιστοσύνης με τον πληθυσμό.

Πολλοί δε από αυτούς — καθηγητές πολυτεχνείου π.χ. — έχουν αρχίσει κιόλας να σχεδιάζουν μελέτες για μια πιο "ευρύχωρη" και απελευθερωτική αρχιτεκτονική των πόλεων για το μέλλον, σαν ξεπέρασμα της σημερινής κατάστασης. Τα "νέα" αυτά σχέδια που θεωρούν σαν ικανοποιητικές συνθήκες διαβίωσης τα ευήλια διαμερίσματα, το πολύ γκαζόν και τους οργανωμένους παιδότοπους, δεν μπορούν να ξεφύγουν καθόλου από το υπάρχον κοινωνικό πλαίσιο σχέσεων μιας και έχουν σαν κέντρο αναφοράς την πιο μικρή ομάδα κοινωνικής αποξένωσης, την οικογένεια.

Δεν χρειάζεται όμως πολύ φαντασία για να καταλάβει κανείς τις προοπτικές αυτών των προοδευτικών αρχιτεκτόνων, όταν αυτά που παρουσιάζουν σαν καινούργια μοντέλα είναι λιγότερο ή περισσότερο απομίμηση των προτύπων πρασίνων οικισμών που δημιουργήθηκαν σε μερικές χώρες μέσα στην καπιταλιστική επικράτεια (π.χ. Ελβετία) και που φέρονται να παρέχουν τις ιδανικές συνθήκες ζωής. Αλλά είναι επίσης σαφές πού θέλουν να καταλήξουν οι οραματιστές των πρασίνων ζωνών απομόνωσης, την στιγμή που η σημερινή μορφή των πόλεων έφθασε σε σημείο να συσσωρεύει περισσότερα προβλήματα από αυτά που είναι σε θέση να επιλύσει η εξουσία. Η τελευταία απόπειρα ανασυγκρότησης της "ήσυχης συνύπαρξης του χώρου πάνω στο ανήσυχο γίγνεσθαι της διαδοχής του χρόνου" με την απάλειψη των άμεσα αισθητών οχλήσεων του περιβάλλοντος έτσι που οι αλλοτριωμένες συνθήκες να γίνονται ευκολότερα αποδεκτές, αποτελεί όνειρο πια για την εξουσία που είναι πολύ δαπανηρό γι' αυτήν να πραγματοποιηθεί.

Αλλά η ίδια η αδυναμία της σημερινής κοινωνικής οργάνωσης για κάποια ποιοτική βελτίωση του ανθρώπινου περιβάλλοντος ομολογεί πραγματικά το οριακό σημείο από τη μια της αλλοτριωμένης

εμπορευματικής παραγωγής που η συνέχισή της είναι συνυφασμένη με την χειροτέρευση των συνθηκών ζωής, και από την άλλη την αναγκαιότητα πραγμάτωσης του επαναστατικού ξεπεράσματος δίχως χρονοτριβή.

VIII

Η αστική εποχή που ο ανεπίστρεπτος χρόνος της εμπορευματικής παραγωγής της κατέστρεψε τις παλιές ενωτικές κοινωνίες του μύθου, θέλησε να διατηρήσει το νεκρό παρελθόν σαν κατανάλωση των ιστορικών αναμνήσεων, απ' τη μια για την ενίσχυση του τουρισμού κι απ' την άλλη για να στολίσει το κατακερματισμένο παρόν της με λίγη γνώση από την συνοχή που είχαν εξασφαλίσει οι παλιές κοινωνίες.

Σε συνύπαρξη με το νεκρό παρελθόν βλέπουμε την ανάγκη του σύγχρονου καπιταλισμού να εκφράσει τις κυρίαρχες ιδέες της αστικής τάξης με την κατασκευή νεο-καλλιτεχνικών έργων στην πολεοδομία — Πύργος του Αίφελ (εκβιομηχάνιση — πρόοδος), Άγαλμα της Ελευθερίας (ισότητα — ελευθερία) — προσπάθεια που βρίσκει την χρήση της στην αποκατάσταση της κυριαρχίας της πάνω στο κατατεμαχισμένο άτομο μέσω της ανασύνθεσης σημείων αναφοράς που να το αφομοιώνουν στην ψευτο-κοινότητα.

Στον Ελληνικό χώρο που έλλειψαν οι πρακτικές προϋποθέσεις μιας ανάλογης κατασκευής — λόγω της αργοπορημένης ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων — παρατηρείται η γελοία απομίμηση καλλιτεχνικών λειψάνων (π.χ. Ακαδημία) που θέλει να στολίσει με ένα πνευματικό άρωμα τους φορείς της διαχωρισμένης σκέψης που φόρεσαν κουρελιασμένους μανδύες αρχαίων — πατέρων. Κάτι τέτοιο δεν είναι τυχαίο εφόσον το μεγαλείο αυτής της ψευτο-κοινότητας αντλείται από το παρελθόν, από απολιθώματα της αρχαίας και Βυζαντινής εποχής που ταυτόχρονα είναι και σύμβολα πόλεων (Αθήνα — Ακρόπολη, Θεσσαλονίκη — Λευκός Πύργος, Αγία Σοφία κλπ.) που θέλουν να αποκρύψουν την πραγματική τους αθλιότητα μέσω την τιμητική νεκρολογία των Ολυμπίων Θεών.

IX

Πολεοδομία ιδανική για την εξουσία, που θα απαγόρευε εντελώς στα άτομα να επικοινωνούν μεταξύ τους και ως εκ τούτου κάθε ομαδοποίηση που δεν θα σχηματίζονταν χωρίς την μεσολάβηση και τις ευλογίες της υπάρχει μόνο σαν σχέδιο. Στην πραγματικότητα μπορεί να επιτευχθεί μόνο σε ποσοστά, μεγάλα στις νεόχτιστες και καλά οργανωμένες πόλεις, μικρά στις παλιές πόλεις και σε κείνες των υπανάπτυκτων χωρών. Τα κενά που παρουσιάζονται προσπαθείται να καλυφθούν από την αστυνομία και την πληροφόρηση.

Στην Ελλάδα είμαστε παρόντες σε μια αντιφατικά και αποτυχημένα αναπτυγμένη πολεοδομία, απόρροια της αδυναμίας προηγούμενων ιθυνόντων να προβλέψουν την εξέλιξή της.

Οι πόλεις διαρθρώθηκαν αρχικά σύμφωνα με το πρότυπο των μεσαιωνικών πόλεων όπου το κέντρο εξυπηρετούσε τις ανώτερες τάξεις και την διακίνησή τους ενώ οι κατώτερες τάξεις, σ' αυτή την περίπτωση το πρώτο βιομηχανικό προλεταριάτο, έχτιζαν τα παραπήγματα τους άναρχα γύρω από αυτό. Στην Θεσσαλονίκη για παράδειγμα παρ' όλο που δόθηκε η ευκαιρία μετά από την πυρκαγιά του '17 να αναδιαρθρωθεί το κέντρο της, οι προτάσεις του Γάλλου πολεοδόμου Εμπράρ που κλήθηκε για αυτό το σκοπό και που προέβλεπαν φαρδείς και ίσους δρόμους απορρίφθηκαν σαν πολυτέλεια.

Έτσι όταν μετά την δεκαετία του '60 όταν η οικονομία της αφθονίας κάνει την εμφάνισή της και έχει σαν άμεση συνέπεια την εξαπλωση του ιδιωτικού αυτοκινήτου η κυκλοφορία γίνεται αδύνατη. Τα θεμέλια των μεγαλουπόλεων έχουν ήδη τοποθετηθεί και η ορθολογική αναμόρφωσή τους δεν μπορεί να γίνει.

Φτάνουμε έτσι σε μια εποχή όπου το άμετρο ανάμεσα στην επιθυμία της εξουσίας να οργανώσει την απομόνωση των κατοίκων και των δυνατοτήτων που υπάρχουν για την πραγματοποίησή της αναδεικνύει αποτελέσματα κωμικοτραγικά. Όχι μόνο δεν έχει επιτευχθεί η ομοιομορφία και η ισότητα στην κατανάλωση κοινωνικής απομόνωσης, αλλά απεναντίας σχηματοποιείται μια πλήρης αντίθεση μεταξύ των συνθηκών διαβίωσης των στελεχών και του προλεταριάτου με εμφανείς αποτυχίες και στα δυο άκρα της.

Τα στελέχη καταλαμβάνουν τις συνοικίες κοντά στο κέντρο της πόλης, μένοντας σε μεγάλες πολυκατοικίες με σχετικά άνετα διαμερίσματα. Επιβιώνουν σε μια συνεχή κατάσταση πολιορκίας από τους θορύβους και τα καυσαέρια των αυτοκινήτων. Δεν έχουν παρά ελάχιστα κομμάτια μη ασφαλτοστρωμένης γης όπου να μπορούν να περπατήσουν αυτοί ή να παίξουν τα παιδιά τους. Την ξεκούραση την αναζητούν τα γουήκ έντ στις εκδρομές ενώ την υπόλοιπη εβδομάδα στην τηλεόραση. Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι είναι αυτοί οι κυριότεροι καταναλωτές των εποχιακών και αχρήστων εμπορευμάτων και της μαζικής κουλτούρας.

Το προλεταριάτο αντίθετα καταλαμβάνει τις περιφερειακές συνοικίες που αποτελούνται από μικρότερα ή αυτοκατασκευασμένα οικήματα και έχουν αρκετούς ανοικτούς χώρους. Βρίσκονται κοντά στις βιομηχανικές ζώνες και ως εκ τούτου η ατμόσφαιρα των εργατικών συνοικιών είναι η περισσότερο μολυσμένη. Έχουν επίσης προβλήματα όπως αποχέτευσης κλπ. και ακόμη συγκοινωνίας με το κέντρο που είναι πολύωρη και οδυνηρή. Εμπορικά κέντρα στις συνοικίες αυτές υπάρχουν χάρις στους μικρούς επιχειρηματίες και έτσι σπάνια μπορούν να καλύψουν όλες τις ανάγκες απομονώνοντάς τες μεταξύ τους και με το κέντρο, αυτή την απομόνωση το κράτος προσπαθεί να την αυξήσει ως ένα βαθμό με το θεσμό των λαϊκών αγορών. Στις εργατικές συνοικίες αντίθετα μ' αυτές των στελεχών αναπτύσσονται μεταξύ των κατοίκων φιλίες και κοινωνικές σχέσεις.

Τα κέντρα της πόλης υλοποιούν αυτό το διαχωρισμό με ζώνες αγοράς για τα στελέχη (στη Θεσσαλονίκη, Τσιμισκή - Α. Σοφίας

κλπ.) και για το προλεταριάτο (Βενιζέλου — Εγνατία κλπ.).

Το ξεπέραςμα αυτής της αντίθεσης φάνηκε αρχικά να επιτυγχάνεται υπέρ της υιοθέτησης του τρόπου επιβίωσης των στελεχών με τον εκσυγχρονισμό των κτισμάτων των εργατών (όπως έγινε στην Τριανδρία π.χ.) πράγμα ευνοϊκό για την εξουσία αφού το στέλεχος είναι ο ιδεώδης υπήκοος. Όμως από τα μέσα της 10ετίας του '70 που εισβάλλει αποπνικτικά στην Ελλάδα η καπιταλιστική κρίση, με άμεσο επακόλουθο την περιβαλλοντική δηλητηρίαση, η διαβίωση σε τέτοιου είδους οικιστικών μπλοκ γίνεται ανυπόφορη. Στην Αθήνα έχει ήδη απαγορευτεί η κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης ενώ στην Θεσσαλονίκη ακόμη και ο εισαγγελέας υποστηρίζει τους οικολόγους διαδηλωτές, αφού σε τελική ανάλυση μόνο μια τέτοια ιδεολογία θα μπορούσε να αναπτρώσει τις ελπίδες και ψευδαισθήσεις των κατοίκων για μια καλύτερευση της κατάστασής τους χωρίς να χρειαστεί επανάσταση.

Καθώς όμως οι ίδιοι οι συντηρητές της υπάρχουσας πολεοδομίας της διαίρεσης, ομολογούν ότι οι κατασκευές νέων πάρκων ή δρόμων δεν μπορούν παρά απλώς να αναβάλλουν για κάποιο χρονικό διάστημα την εκτέλεση της θανατικής καταδίκης που αποφασίστηκε για τον πληθυσμό, το σχέδιο μιας πολεοδομίας *ε ν ω τ ι κ ή ς* σαν μόνη πρακτική ακύρωση αυτής της ποινής θα πρέπει να περάσει πρώτα πάνω από τα πτώματα των εισαγγελέων της.

Χ

Η δημιουργία ενός περιβάλλοντος που να αντιστοιχεί πλήρως στις επιθυμίες των ανθρώπων δεν μπορεί να αποτελεί προϊόν μιας αφηρημένης επιθυμητής κατασκευής και κατά συνέπεια διαχωρισμένης από τον κοινωνικό της περίγυρο ούτε πολύ περισσότερο πρόκειται για την επίτευξη ενός πολεοδομικού ιδεώδους που θα χρειαζόταν να θέσει στην υπηρεσία του την μάζα των ανθρώπων, παρόμοια με τις στρατιές των δούλων που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή των Αιγυπτιακών πυραμίδων.

Αντίθετα είναι μια ανεπτυγμένη κοινωνία που φθάνοντας στο σημείο να αρνηθεί ολοκληρωτικά την εκμετάλλευση ανθρώπων δίνει την δυνατότητα για μια ολόπλευρη σύνθεση ενός περιβάλλοντος προς χάρη μιας δυναμικής χρήσης της ζωής που βρίσκεται πάντα μέσα στα πλαίσια του αταξικού της χαρακτήρα.

Χ I

“Το μικρότερο πολεοδομικό στοιχείο δεν είναι το σπίτι αλλά το αρχιτεκτονικό σύμπλεγμα, που αποτελεί ένωση όλων των παραγόντων που απαρτίζουν ένα περιβάλλον ή μία σειρά συγκρουόμενων περιβάλλοντων... Η αρχιτεκτονική πρέπει να προχωρήσει παίρνοντας σαν ύλη της μάλλον ερεθιστικές καταστάσεις παρά ερεθιστικές μορφές” (Γκυ Ντεμπόρ).

Το γεγονός πως μέχρι σήμερα η κατοικία αντιμετωπίστηκε πρα-

κτικά σαν ανεξάρτητο πολεοδομικό στοιχείο δεν πρέπει να ιδωθεί σαν κάτι τυχαίο, αλλά σαν απόρροια της ταξικής σκοπιάς με την οποία οι αρχιτέκτονες στο πρόσωπο των κατοίκων δεν αναγνώρισαν τίποτε περισσότερο από αντικειμενοποιημένες οντότητες διαχωρισμένων παραγωγών. Η κατοικία έγινε η οικιστική μηχανή που μέσα στον προδιαγραφμένο εμπλουτισμό της με φτωχικές πληκτικές ανέσεις και ψυχαγωγία αναλαμβάνει να εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις παραγωγής μιας ανιαρής και υποταγμένης ζωής.

Ακόμη βαθύτερα η σημερινή στενή αντίληψη της έννοιας κατοικία αντανakλά άμεσα τον κοινωνικό καταμερισμό του πεδίου συνολικής ανθρώπινης δραστηριότητας σε ανεξάρτητες ζώνες — ζώνες αποκλειστικά για την παραγωγή, ζώνες ψυχαγωγίας (κατανάλωσης εμπορευμάτων) όπου αυτή βιώνεται καθ' εικόνα και ομοίωση της εργασίας, και ζώνες κατοίκησης σε διαμερίσματα — κελιά.

Στην αντιστροφή της προοπτικής που η ενωτική πολεοδομία θέτει για την οικοδόμηση των θεμελίων μιας καθολικής ζωής θα πρέπει να ιδωθεί η κατάργηση των διαχωρισμένων ζωνών κοινωνικής δραστηριότητας και η δημιουργία μιας οργανικής σύνδεσής της μέσα σε μια ολική ενότητα του ανθρώπινου περιβάλλοντος όπου οι διαχωρισμοί εργασία — ψυχαγωγία — κατοικία θα εξαφανιστούν.

XII

Ενάντια στον αποσαθρωμένο, χώρο που αρθρώνει το νεκρό χρόνο της καθημερινής επιβίωσης, η ενωτική πολεοδομία σαν θεωρία της συνολικής χρήσης όλων των επιστημονικών — καλλιτεχνικών δεδομένων που διαθέτει η κοινωνία, θα πάρει πρακτικά την μορφή της κατασκευής ενός περιβάλλοντος όπου κάθε λειτουργικό σημείο του χώρου της ανθρώπινης δραστηριότητας θα βρίσκεται μέσα στην διαλεκτική ενότητα της συνολικής κοινωνικής πρακτικής.

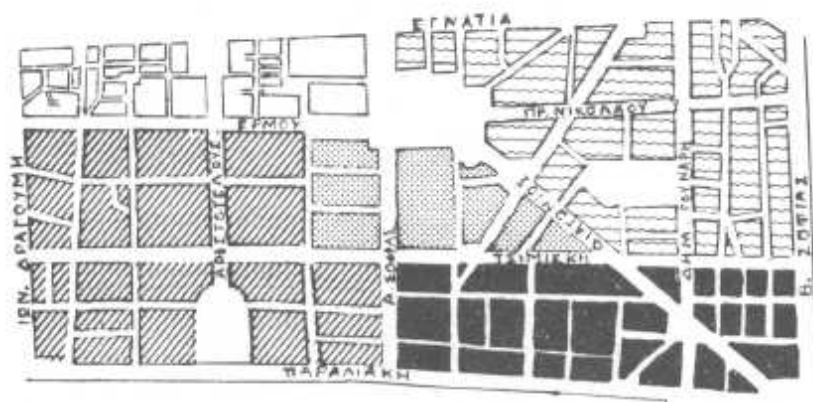
* * *

**ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΑΡΙΘΜΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΙΝΩΝ
ΤΗΣ ΚΑΠΙΤΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΙ ΜΕΡΙΚΕΣ ΙΔΕΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ
ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ**

Αυτό που διαφοροποιεί αναμφίβολα το κέντρο της Θεσσαλονίκης από εκείνα των Ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων και της Αθήνας βρίσκεται στην ύπαρξη ισχυρής εμπορευματικής αγοράς που αποκλείει την αυτοδύναμη εκτύλιξη αντίστοιχης περιφερειακής με την μορφή κατακερματισμένων υποκέντρων λόγω της αξονικά διαρθρωμένης υπάρχουσας και των αμελητέων τοπολογικών χασμάτων των ενδιαμέσων διαστημάτων (συνοικίες που συνορεύουν ή βρίσκονται πολύ κοντά στο κέντρο). Στο σημείο σύγκλησης των δύο καθοριστικών παραγόντων της υφιστάμενης πολεοδομικής επέμβασης, της κλειστής διάταξης της πόλης αφενός και της ήσσονος παρουσίας ανεξαρτήτων πυρήνων θεαματικής κατανάλωσης αφετέρου, απόρροια της πρώτης όπως ακόμα και της ανυπαρξίας ανεπτυγμένου περιφερειακού δικτύου, συναντάται μια περιορισμένη κίνηση απομάκρυνσης προς τα σύνορα της πόλης που η αδυναμία της μεταφράζει το μονοπώλιο της κατοχής του κοινωνικού θεάματος από το εν λόγω κέντρο. Όμως αυτή η μοναδικότητα κατοχής εμπερικλείει δυσάρεστες συνέπειες για τους ιδιοκτήτες της την στιγμή που ευνοεί την πολλαπλότητα των ευκαιριών επικοινωνίας και προσφέρει την συλλογική βάση των επί μέρους απόπειρων εφαρμογής της στην πράξη εφόσον η πυκνή διέλευση εργατών και τμημάτων άγριας νεολαίας από τις ίδιες διόδους υλοποιείται άμεσα προσθέτοντας συνάμα ένα κρατούμενο στον λογαριασμό της συντριβής της εξουσίας. Εν τούτοις δεν πρέπει να λησμονηθεί πως η πολεοδομία της αναγκαιότητας προτείνει πάντα την αναγκαιότητα της πολεοδομίας και του κόσμου της και ως εκ τούτου κάθε λογής αντικειμενική εγγύηση να αυτοαναλώνεται σαν τέτοια, αν δεν αναγνωρισθεί η έκτασή της με όρους πολιτικούς, δομημένους δηλαδή πάνω στην ενσυνείδητη απαλλοτρίωση των ιεραρχημένων σημάτων της χωροταξιμένης γεωγραφίας (το σπάσιμο του *TANGO* ήταν μια καλή αρχή που δεν θα μείνει χωρίς μια εξίσου καλή συνέχεια). Την προοπτική αυτή λοιπόν υπηρετούν οι παρακάτω προτάσεις και όχι κάποιον μαραμένο πανεπιστημιακό νεοεστατισμό και οι οποίες για να γίνουν επιτέλους συγκεκριμένες πρέπει να υιοθετηθούν από όλους, να διορθωθούν και να εμπλουτιστούν σύμφωνα με τα επιπλέον δεδομένα, εμπειρίες, καταλήξεις και αποτελέσματα του αγώνα που θα προκύψουν κατά την εξέλιξή του, αλλά το κυριότερο να αποδοθούν σε έμπρακτη χρήση δίχως χρονοτριβή.

Βέβαια είναι εύκολο να διαπιστωθεί η απόπειρα να διευκρινιστεί περισσότερο η μέθοδος, αυτή του διαλεκτικού μετασχηματισμού των υπάρχοντων απαιτήσεων και συνθηκών ικανοποίησής τους παρά να περιγραφεί μια συμπαγής σχηματική εικόνα του μελλοντικού

ελεύθερου κέντρου της πόλης. Πώς άλλωστε θα εξηγείτο η αναφορά σ' ένα και μόνο τμήμα της πόλης, έστω και το πιο σημαντικό σήμερα, έξω από την αναφορά ακριβώς στην μέθοδο;



Περιοχή ευνοϊκή, χάρη και της παρουσίας εντός των ορίων της του κεντρικού τηλεφωνικού κέντρου και ενός σύγχρονου τυπογραφείου μιας εφημερίδας, για να εκλεγεί, με τις όποιες αναγκαίες αλλαγές και για τις πρώτες ημέρες, σαν τόπος εγκατάστασης του πρώτου κέντρου επικοινωνίας. Έχοντας στα χέρια μας όλο τον υπάρχοντα τεχνικό πλούτο στα μέσα επικοινωνίας θα φροντίσουμε για την ικανότητα πρόσβασης σ' αυτόν του κάθε ενδιαφερόμενου. Όταν όλοι θα επιθυμούν να κάνουν γνωστή την ποίηση της γνώμης τους, όλα τα μέσα θα βρίσκονται εκεί στην υπηρεσία τους. Το μονοπώλιο της "γνώμης" που είναι πάντοτε το μονοπώλιο της κατοχής όλων των απαραίτητων τεχνικών της διάδοσης του μονόλογου της, θα ανήκει σε μια άλλη εποχή

Τομέας της αγοράς, ξεχασμένος, φτωχός συγγενής της Τσιμισκής και της Α. Σοφίας προορισμένος να συγκεντρώνει ξεπεσμένα, λειψά εμπορεύματα "χωρίς περιτύλιγμα". Δεν πρόκειται βέβαια για τα απομεινάρια μιας παλιάς αγοράς με οικοδομήματα κλασικού στυλ αλλά για πολεοδομικό τοπίο με μικρά γερασμένα κτίσματα που σαπίζουν μαζί με τους "θανατοποιήτες" ενοικιαστές τους, μικροβιοτέχνες, τεχνίτες υποδημάτων, ξυλουργούς, ..., μικρέμπορους.

Μη μπορώντας να φανταστούμε καμιά άλλη άμεση χρήση του έως ότου το σχέδιο της ενωτικής πολεοδομίας ενσαρκωθεί, προτείνουμε την απόδοσή του στις διαθέσεις των νέων εραστών της ηδονής για την καταστροφή του με κάθε μέσο. Ίσως ακόμη εκεί να μπορούν να εξασκούνται οι έφηβοι στην "σκοποβολή" και σε άλλους εύφλεκτους "χαριεντισμούς" με στόχους τα ερειπωμένα κτίρια.

από τον απρόσιτο για την καθημερινή ζωή "καρτ ποστάλ" χαρακτήρα της, φθάνοντας έτσι σε μας με την μορφή μιας ποικίλης προσφοράς εφικτά βιωμένων "σημείων" διάσπαρτων και σε ενότητα με το υπόλοιπο περιβάλλον της πόλης.

Επίσης:

Ανάπλαση του χώρου της έκθεσης σε μια συνεχή στεγασμένη κατασκευή αλληλοδιαδεχόμενων τμημάτων μηχανικών εφαρμογών προσφερόμενων σ' έναν αέναο παιγνιώδη πειραματισμό των πολυποίκιλων χρήσεών τους προορισμένο να ανακαλύπτει ή να επινοεί ανεξερεύνητα πάθη και τις ανάλογες μορφές ικανοποίησής τους. Κατ' αυτόν τον τρόπο στον τόπο λατρείας των επιδεικνυομένων εμπορευματικών φετίχ θα ανεγερθεί, μ' ανείπωτη χάρη, ο βωμός της ατομικής δημιουργικότητας απαλλαγμένης του σκονισμένου μεγαλείου των βιβλικών θεών καθώς και των συγχρόνων Μαινάδων του κέρδους και της καταναλώσιμης καλλιτεχνίας, πάνω στον οποίο θα 'χει θυσιαστεί, δίκην ολοκαυτώματος, η ανία η υποβόσκουσα στο εσωτερικό του παλιού κόσμου και των προκατακλυσμαίων φαντασμάτων του.

Θα μπορούσαμε να υποδείξουμε για ένα βραχύ χρονικό διάστημα την πιθανή μεταχείριση της Πανεπιστημιούπολης σε τόπο απρόσκοπτου διαλόγου εφόσον η συγκεντρωμένη διάταξη πολλών κτιρίων με αμφιθέατρο και ανοιχτών χώρων καθιστά εφικτές τις συνθήκες εμφάνισης και διεξαγωγής του με άμεσα πραγματοποιήσιμα αποτελέσματα. Ακόμα και σε περιπτώσεις συστηματικών ή σποραδικών λεηλασιών, παρενοχλητικών αψιμαχιών (οδοφράγματα, αποδιοργάνωση κυκλοφορίας, κλείσιμο δρόμων, αναστάτωση του κέντρου της πόλης) εμπλαισιωμένων στην τακτική του αντάρτικου, κρίνεται κατάλληλη η χρησιμοποίηση των Πανεπιστημίων ως εστιών διανυκτέρευσης, παροχής ασφαλείας και ακίνδυνου διασκορπισμού των ταραξιών του δρόμου.

Οι κύριοι δρόμοι θα καταληφθούν από αναποδογυρισμένα αυτοκίνητα, συμβολικά για την παύση αυτής της άθλιας κυκλοφορίας και συγχρόνως οδοφράγματα για την προστασία από τυχόν υπερασπιστές της προηγούμενης τάξης πραγμάτων.

* * *



**η πολεοδομία είναι
η μοντέρνα ολοκλήρωση
του ασταματπού εργου
που προστατεύει την ταξική εξουσία!
διατηρεί την εξατομικευση των εργαζομένων
που οι συνθήκες παραγωγής της πόλης
τους είχαν επικινδύνα ενώσει**

Το κείμενο αυτό δεν φιλοδοξεί να έχει πει την πρώτη ή τελευταία λέξη πάνω στο ζήτημά του· άλλωστε δεν πρόκειται για τίποτε περισσότερο από απαρτίωση βασιικών κοινοτυπιών. Το μέτρο της επιτυχίας του εξαρτάται από την πρακτική χρήση που θα του γίνει. Κάθε διόρθωση ή συμπλήρωση, ως εκ τούτου, ας απόταθεί για το καλύτερο ή το χειρότερο στον ίδιο τον προλεταριοποιημένο πολεοδομικά πληθυσμό.

Το κείμενο "Έσχατη υπόμνηση προς τους ενασκητές της φονξιοναλιστικής καρικατούρας" είναι προκήρυξη που διανεμήθηκε στην έκθεση αρχιτεκτονικού σχεδίου. Το κείμενο "Ανακοίνωση σχετικά με την διάνοιξη της Νέας Εγνατίας" είναι προκήρυξη που διανεμήθηκε στην περιοχή της Ν. Εγνατίας μαζί με το ανωτέρω καρτούν.

Η διεύθυνσή μας είναι:
Γιάννης Ανδρεάδης
Τ.Θ. 10931
Θεσσαλονίκη 54110

Για την καταγραφή της μπροσούρας συνεργάστηκαν οι Γιάννης Ανδρεάδης, Γιάννης Τόττας, Σιδερίης Πρίνος, Χρήστος Σταμπουλής και Δημήτρης Μπήτσιος.

**ΕΣΧΑΤΗ ΥΠΟΜΝΗΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΝΑΣΚΗΤΕΣ
ΤΗΣ ΦΟΝΕΙΟΝΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΡΙΚΑΤΟΥΡΑΣ**

Κανάγιες

Δέσμοι του σχεδιασμού όχι και τόσο υποδειγματικών ασκήσεων τάξης και του πειραματισμού στο εργαστήρι του Παβλώφ πάνω στη μαζική παραγωγή των εξαρτημένων αντανακλαστικών της καταπίεσης, αλλά το κυριότερο, προφυλαγμένοι κάτω από τη σκέψη της εξειδίκευσής σας, είστε ανίκανοι να κατανοήσετε ότι δεν έχετε περισσότερους οπαδούς από την αστυνομία και ακόμη λιγότερο την αιτία. Όλες οι μαλακίες σας για την λειτουργικότητα της πόλης, την ποιότητα του περιβάλλοντος, και η αχρειότητα των προγραμμάτων σας για την αναμόρφωσή τους προσκρούουν ασταμάτητα στην συνείδηση της απόφασης να μην επιτραπεί κάτι τέτοιο αυτών που ποτέ δεν υπολογίσατε μέσα στα στόνταρ της δουλειάς σας των κατοίκων, που αυτή τη φορά η απόλαυση της παραδειγματικής τιμωρίας σας κουρελιάζοντας και τον τελευταίο δισταγμό τους θα στήσει τις αγχόνες στα επαγγελματικά σας γραφεία και τους τσώπους της προκατασκευασμένης εξορίας, όπως νεόκτιστα κτίρια γραφείων, πλατείες οργωμένες απ' τα αυτοκίνητα κ.ά. και η ταχύτητα της εκτέλεσής της ας μην αφήσει ούτε την απλή ανάμνηση της επονείδιστης ύπαρξής σας, του τί κάνατε και πώς το κάνατε...

Γιατί στην περίπτωση της επιβίωσης και των ελαχιστότερων υπολειμμάτων της μνήμης της πρακτικής σας, καθάρματα, ο χορός των κατηγοριών θα βάραινε αμετάκλητα στη ζυγαριά της μεταγενέστερης εξιλέωσής σας και φυσικά εναντίον σας. Από την αδυνατότητα εξεύρεσης ερωτικού συντρόφου ως τις αυτοκτονίες των διαμερισμάτων, από τη μοναξιά της μεγαλούπολης ως τις νευρώσεις και τη σχιζοφρένεια, από τον βρόγχο των αυτοκινήτων και την κυκλοφοριακή αιχμή ως τα τροχαία ατυχήματα, από τα μουντά εργοστάσια και τον θόρυβο των μηχανών ως τα στέκια της χαρωπής αποπληξίας ή αλλιώς των αυτοσποκαλούμενων κέντρων διασκέδασης και το αποκαρματικό αναγέλασμα της ηρωίνης ο δρόμος της υπόδειξης των κατηγορούμενων όσες φορές και αν διανυθεί, βρίσκεται στο πρόσωπό σας την επαλήθευση του τέλους σας, τους πραγματικούς ενόχους.

Παρ' όλα αυτά αν αφήνετε ακόμα να σας διαφεύγει θελημένα ή ακούσια — η κεντρική αποτυχία των σχεδίων σας και η αντικατάσταση της αποτελεσματικότητας του επαγγέλματός σας από τα ρόπαλα και τα δακρυγόνα των μπάτσων, πράγμα που οδηγεί στην αύξουσα αχρηστία των υπηρεσιών σας, σύντομα θα αναγκαστείτε να μάθετε μια και καλή και επί ποινή εξολόθρευσης, πως η οργανωμένη άγνοια για τους ζηλωτές της δεν ανταλλάσσεται πάντα με νόμιμα εξουσίας αλλά πολλές φορές και με τα κουφάρια τους.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ

Το ότι ο δρόμος αυτός προορίζεται να συνδέσει τους τόπους μοναξιάς (κατοικίες) με τους τόπους καταναγκαστικού μόχθου (εργασίας) αρκεί από μόνο του για να κάνει έναν λογικό άνθρωπο να προτιμά να δει στην θέση του έναν γκρεμό. Επειδή όμως είναι γνωστό ότι αυτοί που αποφάσισαν την διάνοιξη αυτού του δρόμου — καθώς και όλων των άλλων — ελάχιστα ενδιαφέρονται για το τι ένας λογικός άνθρωπος σκέφτεται για τα έργα τους, και επειδή αυτοί που θα εκφράζαν τις επιθυμίες τους — σε έναν κόσμο ρυθμιζόμενο να καταστρέφει τις επιθυμίες — σαν ρεαλιστικές λύσεις κάθε άλλο παρά λογικοί θεωρούνται, μια κριτική ενός τέτοιου έργου φαίνεται να χρειάζεται επιχειρήματα περισσότερο "αντικειμενικά". Θα πρέπει η κριτική αυτή να εξετάσει τις ανάγκες που επέβαλαν αυτό το έργο, καθώς και όλες τις προσφορές του που μάλιστα προμηνύονται να είναι τεράστιες και μόνο από το γεγονός ότι θα πρέπει να αποζημιώσουν τόσο τους κατοίκους της περιοχής για τους αρκετούς μήνες οχλήσεων των εκσκαφών και των κομπρεσέρ, όσο και τους πρώην κατοίκους που τα "οικογενειακά άσυλα" τους απαλλοτριώθηκαν. Μ' άλλα λόγια ενώ η κριτική της πολεοδομίας σαν σύνολο — σε μια απλοϊκή μορφή βέβαια — βρίσκεται αντιμέτωπη με ένα οφθαλμοφανώς φρικτό κατασκευάσμα, μια κριτική που εφαρμόζεται τμηματικά σε ένα μόνο στοιχείο της πολεοδομίας — σαν την Ν. Εγνατία στην περίπτωση μας — είναι αναγκασμένη να αντιτεθεί σε μια σειρά από επιχειρήματα που με περισσή φροντίδα κατασκευάστηκαν από τους πολεοδόμους, τους δημάρχους, τους υπουργούς κ.ά. και που φαίνονται τόσο ισχυρά ώστε οι τελευταίοι να χρησιμοποιούν τα τέτοιου είδους έργα για την αυτοπροβολή τους. Παρ' όλα αυτά είμαστε πεισμένοι ότι μπορούμε να αποδείξουμε ότι όλοι οι δρόμοι οδηγούν στα συμφέροντα του κεφαλαίου και εμποδίζουν την ζωή του ανθρώπου.

Η εργασία είναι μια σειρά μηχανικών κινήσεων που παράγουν κάποιο προϊόν για το οποίο ελάχιστα ενδιαφέρεται αυτός που το παράγει. Ο τελευταίος ενδιαφέρεται μόνο για ένα ποσό χρημάτων που θα πάρει με την μορφή του μισθού. Η εργασία έχει μέση διάρκεια 6 - 8 ώρες που για τον εργαζόμενο είναι οδυνηρές. Σ' αυτές προστίθενται καθημερινά κι άλλες 1 - 3 ώρες για το πάνε-έλα μετα-

ξύ εργασίας-κατοικίας. Οι ώρες αυτές είναι οι οδυνηρότερες τόσο λόγω του κενού ασφυκτικού και εκνευριστικού περιεχομένου τους όσο και επειδή δεν πληρώνονται. Η δυσάρεσκεια γι' αυτή τη μετακίνηση είναι προφανής και σαν άμεση συνέπεια θα μπορούσε κανείς να προβλέψει την απαίτηση των εργατών να τους πληρώνονται οι ώρες μεταφοράς σαν εργάσιμες. Το αίτημα αυτό είναι εντελώς δίκαιο αφού δεν φταίνε οι εργάτες για την διαρρύθμιση των ζωνών εργασίας — κατοικίας — κατανάλωσης. Όμως είναι ένα αίτημα υπερσυνδικαλιστικό αφού καμιά εισοδηματική πολιτική και κανένας συνδικαλιστής δεν είναι σε θέση να το καλύψει και όταν οι εργάτες συγκρούονται με το κράτος και τους συνδικαλιστές ταυτόχρονα, αρχίζουν περίοδοι κοινωνικών ταραχών. Αυτή την πιθανότητα έρχονται να καταστείλουν τα αφεντικά αυτής της κοινωνίας και το σκυλολόι τους (πολεοδόμοι, δήμαρχοι, συνδικαλιστές, δημοσιογράφοι) απαιτώντας και αναγγέλλοντας συνεχώς έργα που θα περιορίζουν τον χρόνο μετακίνησης. Αυτά τα έργα συνήθως δεν είναι δυνατόν να καλύψουν την εν τω μεταξύ αύξηση της κυκλοφορίας και ως εκ τούτου χρειάζονται νέα. Όλα τα εγκληματικά παρεπόμενα των πολεοδομικών έργων προσάπτονται στα απλά θύματα της πολεοδομίας — οι Ι.Χ.δες που δημιουργούν το νέφος, οι καμικάζι που σκοτώνουν τον κόσμο — και οι επαγγελματίες προστάτες τους, αυτοί οι υπηρέτες της παλιάς τάξης πραγμάτων, είναι ικανοποιημένοι που θα ανανεώσουν έτσι την εξουσία που τους παραχωρεί το πλήθος των δεινοπαθόντων. Για παράδειγμα ενώ οι κάτοικοι της Ν. Εγνατίας θα υποφέρουν από την νεύρωση που θα προκύψει από τους κινδύνους και την φασαρία των αυτοκινήτων, οι δημοτικοί σύμβουλοι, οι πολιτιστικοί σύλλογοι, οι δημοσιογράφοι, θα είναι ενθουσιασμένοι μιας και όλοι θα απευθύνονται σ' αυτούς για την κατασκευή κάποιας νέας παρακαμπτήριου, κάποιας παιδικής χαράς κλπ. δικαιώνοντας έτσι την παρασιτική ύπαρξή τους.

Ξεκινώντας από το ότι η Ν. Εγνατία δεν είναι σε θέση στην πραγματικότητα να εξοικονομήσει για τους κατοίκους ούτε 5 λεπτά επίσπευσης των διαδρομών τους, μιας και απλώς μεταφέρει την συμφόρηση της Α. Στρατού στο Συντριβάνι μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι το ζήτημα της μεταφοράς των ανθρώπων είναι ένας φαύλος κύκλος, ένας παραλογισμός. Κερδισμένος από αυτό το τρελό παιχνίδι είναι το υπάρχον σύστημα χάρις στο ότι με τις εξαγγελίες και τις εκτελέσεις αυτών των πολεοδομικών διορθώσεων η προσοχή των ανθρώπων στρέφεται σε απλά και πλαστά προβλήματα μετακίνησης και οργάνωσης του ανούσιου ελεύθερου χρόνου με αιτήματα για νέους δρόμους, παιδικές χαρές, κοινωνικό τουρισμό, ... προσπερνώντας τα πραγματικά προβλήματα της κατάργησης της εργασίας που από σήμερα κιόλας εγγυάται η τεχνολογική ανάπτυξη, του ελέγχου της ζωής του καθένα από τον εαυτό του κλπ.

Το ότι ο άνθρωπος δεν μπορεί να πετάξει είναι απλώς ένα άλλο-
θι γι' αυτούς που διαμόρφωσαν όλο το περιβάλλον όπου κανείς δεν
έχει την ελευθερία να χρησιμοποιήσει τον χώρο και τον χρόνο του.
Τα πάντα λειτουργούν σύμφωνα με τις επιταγές τους και η πολεο-
δομία εκπληρώνει τον ρόλο της προληπτικής αστυνομίας. Το ότι
οι περισσότεροι σήμερα δεν γνωρίζουν ποιός κατοικεί δίπλα τους
δεν είναι αποτέλεσμα της μανίας για αυτοαποξένωση, αλλά αποτέ-
λεσμα μιας κοινωνίας βασισμένης στην π ρ ο σ π έ ρ α σ η. Μιας
κοινωνίας που πρέπει να καταστραφεί προτού μας καταστρέψει,
παραχωρώντας την θέση της σε μια ανώτερη μορφή κοινωνίας βα-
σισμένης στην σ υ ν ά ν τ η σ η, όπου οι άνθρωποι από απλώς δια-
κινούμενα προϊόντα και καταναλωτές θα γίνουν το παν εξουσιάζο-
ντας τα πάντα.

Χωρίς την παραμικρή διάθεση εμπλοκής μας σε κάποιες μελ-
λοντολογικές προφητείες θέλουμε να επιστήσουμε την προ-
σοχή, στην προοπτική της κατάρρευσης της κυριαρχίας της
οικονομίας του χρόνου και του χρήματος, στην χρησιμοποίη-
ση των υλικών αυτών των ανυπόφορων δρόμων ώστε να σκεπά-
σουν τους τάφους αυτών που έχτισαν αυτές τις πόλεις-τέ-
ρατα και αυτούς τους δρόμους-γκυλοτίνες, που είναι ένοχοι
για όλα τα πολεοδομικά εγκλήματα, από το αυτοκινητιστικό
δυστύχημα μέχρι την τρέλα από μοναξιά.





