

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑΣ

Πρακτικές και πολιτισμοί της οδήγησης στη σύγχρονη Αθήνα

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Νίκος Μορφωπός

Αθήνα 2024

Τριμελής Επιτροπή

Λεωνίδας Οικονόμου, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπων)

Γεράσιμος Μακρής, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Πέτρος Πετρίδης, Επίκουρος Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Copyright© Νίκος Μορφωπός, 2024

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή Παντείου Πανεπιστημίου και επιβλέποντα της παρούσας διπλωματικής εργασίας, κύριο Λεωνίδα Οικονόμου, για την πολύτιμη στήριξη και καθοδήγησή του, καθώς και τις συνομιλήτριες και τους συνομιλητές μου για την καλοσύνη τους να διαθέσουν τον χρόνο τους και να μοιραστούν τις εμπειρίες τους για τις ανάγκες της εθνογραφικής έρευνας.

Περιεχόμενα	
Περίληψη	4
Abstract.....	5
Εισαγωγή	6
Αυτοκίνηση.....	8
Το σύστημα της αυτοκίνησης	8
Το καθεστώς της αυτοκίνησης	11
Η οδήγηση	16
Οδηγώντας αυτοκίνητα	16
Η οδήγηση ως ενσώματη πρακτική	18
Η οδήγηση ως κοινωνική και πολιτισμική πρακτική	20
Η πόλη της Αθήνας	24
Μεθοδολογία.....	31
Οδηγώντας στην Αθήνα	33
Τρέχοντας στον «ανοιχτό δρόμο»	47
Μέσα στο αυτοκίνητο	51
Συμπεράσματα.....	57
Βιβλιογραφία	59

Περίληψη

Η πρακτική της οδήγησης είναι αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας χιλιάδων κατοίκων της πόλης της Αθήνας, Στόχος της παρούσας έρευνας είναι να διερευνηθούν οι κοινωνικές και πολιτισμικές διαστάσεις της οδήγησης, οι τρόποι με τους οποίους οι οδηγοί νοηματοδοτούν τις μετακινήσεις τους στην πόλη, πώς σχετίζονται και αλληλεπιδρούν με τα αυτοκίνητα τους, με άλλες και άλλους οδηγούς, καθώς και με το θεσμικό, νομικό και υλικό περιβάλλον του οδικού δικτύου. Επίσης, εξετάζονται οι διάφορες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός του αυτοκινήτου και τα ποικίλα συναισθήματα που αναδύονται κατά τη διάρκεια της οδήγησης και μέσα από τη χρήση του αυτοκινήτου. Για τις ανάγκες της έρευνας ακολούθησα τέσσερις οδηγούς σε κάποιες από τις καθημερινές διαδρομές τους, έχοντας έτσι την ευκαιρία να παρατηρήσω και να συζητήσω μαζί τους για ότι συνέβαινε στον δρόμο σε πραγματικό χρόνο. Τα ευρήματα της εθνογραφικής έρευνας έδειξαν πως οι οδηγοί αντιμετωπίζουν με αμφιθυμία τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και φαίνεται πως συχνά τους δίνουν ένα προαιρετικό χαρακτήρα. Τα αίτια αναζητήθηκαν τόσο εντός του ευρύτερου πλαισίου της αυτοκίνησης όσο και μέσα από τις κοινωνικές και πολιτισμικές ιδιαιτερότητες της καθημερινής πραγματικότητας του οδικού περιβάλλοντος της Αθήνας. Ακόμα, οι οδηγοί αναπτύσσουν διάφορες στρατηγικές για να περάσουν τον χρόνο που καλούνται να περάσουν καθημερινά εντός των οχημάτων τους, ενώ το εσωτερικό των αυτοκινήτων τους γίνεται ένας χώρος βίωσης διαφόρων, και συχνά αντιφατικών, συναισθημάτων.

Λέξεις – κλειδιά: αυτοκίνητο, αυτοκίνηση, οδηγός, μετακίνηση

Abstract

The practice of driving is an integral part of the everyday life of thousands of residents of the city of Athens. The aim of this research is to explore the social and cultural dimensions of driving, the ways in which drivers make sense of their movements in the city, how they relate and interact with their cars, with other drivers and with the institutional, legal and material environment of the road network. It also examines the various activities that take place within the car and the diverse emotions that emerge while driving and using the car. For the purposes of the research, I followed four drivers on some of their daily journeys, thus having the opportunity to observe and discuss with them what was happening on the road in real time. The findings of the ethnographic research showed that drivers are ambivalent about the rules of the road and seem to often give them an optional character. The causes were sought both within the broader context of automobility and through the social and cultural particularities of the everyday reality of the road environment in Athens. Furthermore, drivers develop various strategies to spend the time they are required to spend every day inside their vehicles, while the interior of their cars becomes a space for experiencing various, and often contradictory, emotions.

Key – words: driver, car, automobility, transportation

Εισαγωγή

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση της οδήγησης ως ένα σύνολο αλληλένδετων κοινωνικών, πολιτισμικών και υλικών πρακτικών στο πλαίσιο της σύγχρονης Αθήνας. Για τις ανάγκες της έρευνας ακολούθησα τις συνομιλήτριες και τους συνομιλητές μου σε κάποιες από τις καθημερινές διαδρομές τους στους δρόμους της πόλης, προσπαθώντας να κατανοήσω τους τρόπους που αλληλεπιδρούν με το υλικό, κοινωνικό και θεσμικό πλαίσιο του οδικού περιβάλλοντος εντός του οποίου καλούνται να πραγματοποιήσουν τις μετακινήσεις τους, περνώντας ένα σημαντικό μέρος της ζωής τους μέσα στα αυτοκίνητά τους. Ακόμα, μέσα από τις συζητήσεις που προέκυψαν κατά τη διάρκεια των διαδρομών μας, μου επέτρεψαν να κατανοήσω, έστω και μερικώς, τους τρόπους με τους οποίους “κατοικούν” τους προσωπικούς και οικείους χώρους των αυτοκινήτων τους και τα διαφορετικά συναισθήματα που δημιουργούνται και εκφράζονται μέσα σε αυτόν το χώρο και μέσω αυτού

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας αναλύονται οι συστημικές διαστάσεις της αυτοκίνησης, ως ενός «ιστορικού συνόλου κοινωνικών, οικονομικών, πολιτισμικών, τεχνολογικών και υλικών πρακτικών» (Walks, 2014, p.5). Μέσα από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση αυτής της θεματικής, στόχος είναι να κατανοήσουμε τους τρόπους που η αυτοκίνηση διαμόρφωσε τη νεωτερικότητα, αναδιοργάνωσε τον αστικό χώρο και την αίσθηση του χρόνου και διαμόρφωσε ριζικά τον τρόπο που αντιλαμβανόμαστε τον κόσμο γύρω μας. Η διάδοση και η επικράτηση της αυτοκίνησης ενδεχομένως να μοιάζει ως μια “φυσική” εξέλιξη που προέκυψε κατά τον 20^ο αιώνα με την ανάδυση και την ευρεία υιοθέτηση της τεχνολογίας του αυτοκινήτου, όμως, όπως θα δούμε, αυτή συνεπάγεται συγκεκριμένες μορφές διακυβέρνησης και σχέσεις εξουσίας που προώθησαν, κανονικοποίησαν και επέτρεψαν την κυριαρχία του αυτοκινήτου στους δρόμους της πόλης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο επικεντρωνόμαστε στην οδήγηση, την κύρια πρακτική μέσω της οποίας πραγματώνεται η αυτοκίνηση. Σε αυτό το κεφάλαιο η οδήγηση εξετάζεται μέσα από τις αλληλένδετες ενσώματες, κοινωνικές, πολιτισμικές και συναισθηματικές διαστάσεις της, όπου αναλύονται διαφορετικές θεωρίες που συνομιλούν μεταξύ τους φωτίζοντας τον σύνθετο και πολυδιάστατο χαρακτήρα της.

Στη συνέχεια, αναλύονται κάποια από τα στοιχεία της πολεοδομικής ιστορίας της Αθήνας κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα σε συνάρτηση με την ανάπτυξη του οδικού δίκτυο και του συστήματος μεταφορών, κάτι που θα μας επιτρέψει έπειτα να κάνουμε κάποιες υποθέσεις εργασίας σε σχέση με τα εθνογραφικά ευρήματα. Στην τέταρτη ενότητα αναλύεται η μεθοδολογία που αξιοποιήθηκε στα πλαίσια της εθνογραφικής έρευνας και στη συνέχεια μέσα από εθνογραφικά παραδείγματα και βάσει των ευρημάτων διερευνάται η οδήγηση στην Αθήνα ως μια κατάσταση διαρκώς μεταβαλλόμενης διαπραγμάτευσης, σύγκρουσης και ισορροπίας των κανονισμών, των διατάξεων και των μεθόδων λειτουργίας που τη διέπουν. Στην τελευταία ενότητα του εθνογραφικού μέρους της παρούσας εργασίας εστιάζουμε μέσα στο χώρο του αυτοκινήτου, στους διαφορετικούς τρόπους που οι συνομιλήτριες και οι συνομιλητές μου περνούν τον χρόνο τους μέσα σε αυτό, πως νοηματοδοτούν αυτό τον χρόνο και ποια συναισθήματα απορρέουν από τη χρήση του αυτοκινήτου.

Αυτοκίνηση

Το σύστημα της αυτοκίνησης

Αναμφίβολα, το αυτοκίνητο έχει ταυτιστεί με τη νεωτερικότητα περισσότερο από κάθε άλλο αντικείμενο που κατασκευάστηκε κατά τον εικοστό αιώνα, έχοντας διαδραματίσει κυρίαρχο ρόλο στη διαμόρφωση του σύγχρονου καπιταλισμού και την ανάπτυξη των φορντικών και μέτα-φορντικών μοντέλων παραγωγής, τα οποία αναδύθηκαν από την αυτοκινητοβιομηχανία (Urry, 2000, p.57; Gartman, 2005). Τα αυτοκίνητα αποτελούν τόσο κεντρικό και δεδομένο κομμάτι της σύγχρονης ζωής, ώστε η πρακτική της οδήγησης, η κυκλοφορία των οχημάτων, των ανθρώπων και των αγαθών, οι υποδομές και τα συστήματα που τα υποστηρίζουν, είναι αναφαίρετο κομμάτι των τρόπων με τους οποίους αντιλαμβανόμαστε τον κόσμο και τους εαυτούς μας (Miller, 2000). Η σημασία του αυτοκινήτου έγκειται «στο ότι αναδιαμορφώνει την κοινωνία με διακριτούς τρόπους κατοικίας, μετακίνησης και κοινωνικοποίησης μέσα, και μέσω, ενός αυτοματοποιημένου χωροχρόνου» (Urry, 2000, p.59).

Ο Urry (2006, p.18) παρατηρεί πως οι σύγχρονες δυτικές κοινωνίες μπορούν να θεωρηθούν ως «κοινωνίες της αυτοκίνησης». Η αυτοκίνηση, σύμφωνα με τον Urry (2006, p.18) μπορεί να γίνει αντιληπτή ως «ένα αυτοοργανωμένο και αυτοποιητικό, μη γραμμικό σύστημα» που συνδέει μεταξύ τους τα αυτοκίνητα, τους οδηγούς, την οδική υποδομή, τους βιομηχανικούς τομείς που σχετίζονται με τη λειτουργία και τη συντήρηση των αυτοκινήτων, το πολιτικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τη χρήση τους, καθώς και τους λόγους και τα πολιτισμικά πρότυπα που συνδέονται με την κατανάλωση και την ιδιοκτησία τους. Το σύστημα της αυτοκίνησης είναι αυτοοργανωμένο και αυτοποιητικό, καθώς δημιουργεί το ίδιο της συνθήκες επέκτασής του. Στον πυρήνα της αυτοκίνησης, όπως ίσως μαρτυρά και η ίδια η λέξη, βρίσκεται η υπόσχεση μιας αυτόνομης και αυτοκατευθυνόμενης κινητικότητας, μιας ελεύθερης και εξατομικευμένης μηχανοκίνητης μετακίνησης, απελευθερωμένης από τα συγκεκριμένα χρονικά πλαίσια και τα χωρικά όρια των σιδηροδρομικών γραμμών, χωρίς την αναγκαιότητα συνύπαρξης με άγνωστους συνεπιβάτες (Urry, 2006, p.19). Μέσα από τη χρήση του αυτοκινήτου, η αυτοκίνηση προσφέρει μια αίσθηση προσωπικού ελέγχου και κυριαρχίας επί του χώρου και του χρόνου. Δηλαδή, η

αυτοκίνηση, όπως παρατηρεί ο Rajan (2011), έχει γίνει «η κυριολεκτική έκφραση της υπόσχεσης της φιλελεύθερης κοινωνίας προς τους πολίτες της ότι μπορούν να ασκούν ελεύθερα ορισμένες καθημερινές επιλογές: που θέλουν να ζήσουν και να εργαστούν, πότε επιθυμούν να ταξιδέψουν και πόσο μακριά θέλουν να πάνε» (p.114).

Παρέχοντας την ικανότητα να μετακινείται κανείς οπουδήποτε και οποιαδήποτε στιγμή επιθυμεί μέσα από το ιδιωτικό μεταφορικό του μέσο, επέκτεινε κατά πολύ την ακτίνα δράσης των ανθρώπων και επέτρεψε την επιδίωξη και τη δημιουργία πολλαπλών κοινωνικοτήτων διασκορπισμένων στον χώρο, αλλάζοντας θεμελιωδώς τη χωρική δυναμική τόσο της προσωπικής όσο και της κοινοτικής ζωής (Urry, 2006, p.19; Featherstone, 2004, p.2). Με τη διάνυση μεγάλων αποστάσεων να γίνεται καθημερινή ρουτίνα, ο αστικός χώρος εξαπλώθηκε ραγδαία μέσα από την ανάδυση των προαστιακών και εξωαστικών περιοχών, τη διαφοροποίηση και τον κατακερματισμό των χρήσεων γης και την αποσύνδεση των εδαφικοτήτων που σχετίζονται με τη κατοικία, την εργασία και την αναψυχή. Επιπλέον, άλλαξε ριζικά το αστικό τοπίο, το οποίο κατασκευάστηκε κατά τον εικοστό αιώνα γύρω από τις ανάγκες της απρόσκοπτης ροής των οχημάτων, δεσμεύοντας τεράστιες εκτάσεις δημόσιου και ιδιωτικού χώρου και μετατρέποντας τες σε “αυτοκινητοχώρο” (Urry, 2006, p.19; Freund, 1993).

Παράλληλα, τα ιδιωτικά οχήματα επέτρεψαν στους χρήστες τους να οργανώσουν και να συντονίσουν τις καθημερινές δραστηριότητές τους με τους δικούς τους όρους μέσω ενός προσωπικού χρονοδιαγράμματος, διαμορφώνοντας μια νέα εξατομικευμένη αίσθηση του χρόνου που ερχόταν σε αντίθεση με τον επίσημο και άκαμπτο χρονοπρογραμματισμό των σιδηροδρόμων. Καθώς ο συντονισμός αυτών των δραστηριοτήτων μπορούσε πλέον να γίνει πιο αυτόνομα και με μεγαλύτερη αποδοτικότητα, περισσότερες δραστηριότητες μπόρεσαν να ενταχθούν μέσα στην καθημερινότητα. Όλα αυτά απαιτούν ένα είδος μετακίνησης κατά την οποία οι άνθρωποι πρέπει να «ενορχηστρώνουν με πολύπλοκους και ετερογενείς τρόπους τις κινητικότητες και τις κοινωνικότητες τους σε πολύ σημαντικές αποστάσεις» (Urry, 2006, p.20). Τα άτομα χρειάζεται να διανύουν διαρκώς αυξανόμενες αποστάσεις ανάμεσα σε αυτές τις νέες διασκορπισμένες τοπικότητες σε όσο το δυνατό μικρότερα χρονικά διαστήματα. Επομένως, η ελεύθερη μετακίνηση και η ευέλικτη κινητικότητα που προσφέρει το αυτοκίνητο είναι στην πραγματικότητα επιβεβλημένες από την αστική χωρική επέκταση και την αναδιαμόρφωση των χρονικοτήτων, βασικές

απόρροιες της της αυτοκίνησης. Για τον λόγο αυτό ο Urry παρομοιάζει την αυτοκίνηση με «τέρας που δημιουργήσε ο Φρανκενστάιν» (2006, p.2) και με «ένα πλάσμα με το πρόσωπο του Ιανού» (2008, p.344) αποτυπώνοντας τη διττή φύση της, να χαρίζει ελευθερία και ευελιξία επεκτείνοντας το που μπορεί να πάει και τι μπορεί να κάνει κανείς, ενώ ταυτόχρονα εξαναγκάζει τα άτομα να ζουν με χωρικά εκτεταμένους και χρονικά συμπιεσμένους τρόπους μέσω του αυτοκινήτου.

Ο χρόνος, τότε, εμφανίζεται ως κάτι το οποίο δεν θα πρέπει να σπαταλιέται, αλλά αντίθετα να εξοικονομείται και η διαχείριση του να βελτιστοποιείται., ενώ η ταχύτητα συνδέεται όλο και περισσότερο με την αποτελεσματικότητα, την πρόοδο και τη νεωτερικότητα. Η αυτοκίνηση παράγει επιθυμίες για μια ελεύθερη και ανεξάρτητη κινητικότητα που μόνο μέσα από το αυτοκίνητο μπορεί να επιτευχθεί (Urry, 2006). Το αυτοκίνητο, ως το κύριο τέχνηργο μέσω του οποίου υλοποιείται η αυτοκίνηση, νοηματοδοτείται και αναπαρίσταται στο συλλογικό φαντασιακό ως το αυτονόητο μέσο για την πραγμάτωση αυτών των επιθυμιών, οι οποίες και φυσικοποιούνται ως εγγενείς ανάγκες του ατόμου (Bohm et al., 2006). Οι Bohm et al. (2006, p.4) παρατηρούν πως η αυτοκίνηση συνεπάγεται «οράματα μιας συλλογικής “καλής ζωής”» και «ένα σύνολο βίωσης του κόσμου» στα οποία τα ιδανικά της ελευθερίας, της προόδου και της ιδιωτικότητας συνυφαίνονται με τη συνεχή, ταχεία και απρόσκοπτη κίνηση. Με αυτό τον τρόπο, η αυτοκίνηση «συμβάλλει στην αναπαραγωγή και τελικά στην κανονικοποίηση των πολιτισμικών συνθηκών εντός των οποίων το αυτοκίνητο θεωρείται και καθίσταται αντιληπτό ως τεχνολογικός σωτήρας, ένα ισχυρό σύμβολο στάτους και παραγωγός “νεωτερικών” υποκειμενικότητων» (Furness, 2010, p.6). Η δυνατότητα να μετακινείται κανείς αυτόνομα και όσο γρήγορα επιθυμεί, τότε, προάγεται ως έκφραση της ελευθερίας και ως δικαίωμα (Redshaw, 2008, p.133). Με αυτό τον τρόπο, οι υπόλοιπες μορφές κινητικότητας κρίνονται ανεπαρκείς και ανελαστικές βάσει των προδιαγραφών αποδοτικότητας και ευελιξίας που η ίδια η αυτοκίνηση θέτει, ενώ «η στατικότητα, η ακινησία ή ακόμα και η απλή “βραδύτητα” γίνονται όλο και πιο δύσκολα υπερασπίσιμοι τρόποι ύπαρξης στον κόσμο» (Latimer & Munro, 2006, p.49).

Το καθεστώς της αυτοκίνησης

Οι Bohm et al. (2006, p.4-5) , στον όρο “σύστημα της αυτοκίνησης” του Urry αντιπροτείνουν τον όρο «καθεστώς της αυτοκίνησης», καθώς θεωρούν πως η εννοιολόγηση της αυτοκίνησης από τον Urry ως ένα αυτοποιητικό σύστημα εμπεριέχει έναν τεχνολογικό ντετερμινισμό και, πέρα από τις συστημικές διαστάσεις της, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στον πολιτικό χαρακτήρα της και στις σχέσεις εξουσίας που καθιστούν αυτό το σύστημα δυνατό. Για την επικράτηση και τη διαίωνιση της αυτοκίνησης δεν αρκεί μόνο η προώθηση μιας αυτοκινητιστικής κουλτούρας, αλλά και μια σειρά από πολιτικές, θεσμούς και νόμους που θα καθιστούν δυνατές και αποτελεσματικές τις ροές των αυτοκινούμενων υποκειμένων. Η ελεύθερη και αυτόνομη κίνηση που οραματίζεται η αυτοκίνηση έρχεται σε αντίθεση με τις πραγματικές συνθήκες της κυκλοφορίας των οχημάτων των οποίων ο συντονισμός και η ρύθμιση απαιτούν όλο και πιο άκαμπτα και περιοριστικά συστήματα διακυβέρνησης (Walks, 2014, p.8)

Σύμφωνα με τον Norbert Elias (1995) η εισαγωγή νέων τεχνολογιών φέρνει στην κοινωνική ζωή αυτό που περιγράφει ως «αποπολιτισμική» διάσταση, καθώς μπορεί να διαταράξουν τις καθιερωμένες κοινωνικές νόρμες, οδηγώντας σε επικίνδυνες πρακτικές και συμπεριφορές. Στο πλαίσιο της διαδικασίας «εκπολιτισμού» σε σχέση με τις προκλήσεις που φέρνουν οι νέες τεχνολογίες, στη συγκεκριμένη περίπτωση το αυτοκίνητο, ρυθμίζονται τόσο οι τεχνικές πτυχές του σχεδιασμού και της λειτουργίας του αυτοκινήτου και το οδικού συστήματος όσο και η χρήση του από τους ίδιους τους οδηγούς μέσα από νόμους, κανόνες οδικής κυκλοφορίας και διαδικασίες τυποποίησης της οδικής συμπεριφοράς που έχουν ως στόχο την εσωτερίκευση του αυτοελέγχου και της αυτορρύθμισής τους (Elias, 1995, p. 25). Παρ’ ότι το αυτοκίνητο συνδέεται με την αυτονομία και την ανεξαρτησία, στην πραγματικότητα συνεπάγεται την εμβάθυνση της κρατικής εξουσίας καθώς γίνονται υποκείμενα ενός πολύπλοκου συστήματος διακυβέρνησης του οποίου οι ρυθμιστικοί μηχανισμοί, όπως επισημαίνει η Catherine Lutz (2014):

Δημιουργούν συστήματα ταυτοποίησης, καθορίζουν ποιος μπορεί να οδηγεί και πώς, και καθορίζουν με άλλο τρόπο τα επίπεδα της ιδιότητας του πολίτη μέσω της αδειοδότησης των οδηγών, της αστυνόμευσης του δρόμου και της χρήσης ή της υπόσχεσης των πιο προηγμένων τεχνολογικών συστημάτων για τον εντοπισμό και την προστασία των οδηγών, γονιμοποιώντας έτσι περαιτέρω τις έννοιες του αυτοδιοικούμενου, «πειθήνιου, κινητού υποκειμένου» (Packer 2010: 274) (p.150).

Μέσω των σύνθετων ρυθμιστικών συστημάτων που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της διαχείρισης της αυτοκίνησης, πέρα από τον έλεγχο και την επιτήρηση των οδηγών, αυτό που επιδιώχθηκε ήταν, παράλληλα, και η κανονικοποίηση και η διαιώνιση της παρουσίας των αυτοκινήτων στο αστικό περιβάλλον καθώς και να εξασφαλιστεί «η δυνατότητά τους να ταξιδεύουν μέσα από το συνεχώς επεκτεινόμενο λαβύρινθο των ασφαλτοστρωμένων δρόμων ως ένα κανονιστικό τοπίο της ηγεμονίας των οχημάτων» (Marusek, 2022, p.6)

Η Jennifer Bohnam (2006, p.58) υποστηρίζει πως η οργάνωση των αστικών μετακινήσεων που καθιερώθηκε το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα διαμορφώθηκε τόσο γύρω από την ελευθερία με την οποία συνδέθηκαν οι νεοαφιχθείσες τεχνολογίες μετακίνησης όσο και με την εννοιολόγηση του ταξιδιού ως μία μεταφορά ανάμεσα σε ένα σημείο αφετηρίας και ένα σημείο προορισμού. Αυτή η νέα αντίληψη για τις μετακινήσεις κατέστησε δυνατή την παραγωγή γνώσης για τις αστικές μετακινήσεις από ειδικούς στον τομέα των μεταφορών και την ταξινόμησή τους σε σχέση με την αποτελεσματικότητά τους. Μέσα από την έρευνα και την καταγραφή των ακριβών σημείων του αστικού περιβάλλοντος μεταξύ των οποίων οι άνθρωποι μετακινούνται, τις διαδρομές που ακολουθούν, τον απαιτούμενο χρόνο και τον τρόπο μετακίνησης δημιουργήθηκαν κριτήρια ιεράρχησης των αστικών μετακινήσεων και των μετακινούμενων βάσει της αποδοτικότητάς και της οικονομικότητάς τους (Bohnam, 2006, p.58). Με αυτά τα κριτήρια θεωρήθηκε – και εξακολουθεί να θεωρείται – πως οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο πρόσφεραν το μέγιστο όφελος και πραγματοποιήθηκαν οι ανάλογες παρεμβάσεις στον αστικό χώρο για να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες συνθήκες για την αποτελεσματικότερη διεξαγωγή τους.

Μια μετακίνηση αξιολογήθηκε ως αποτελεσματική με βάση τόσο την ταχύτητά της όσο και την ασφάλειά της. «Το αποτελεσματικό ταξίδι ήταν γρήγορο και (κατά προτίμηση) χωρίς ατυχήματα» (Bohnam, 2006, p.69). Ο υπερβολικός έλεγχος και η θεσμοθέτηση αυστηρών ορίων στην ταχύτητα θεωρήθηκε πως αντιβαίνει την αντίληψη της αποδοτικής μετακίνησης με όρους εξοικονόμησης χρόνου και μεγιστοποίησης του οφέλους και επομένως οι πολιτικές ρύθμισης και διακυβέρνησης της κυκλοφορίας οχημάτων και ανθρώπων δομήθηκαν γύρω από μια λογική ανεκτικότητας ενός ορισμένου αριθμού τραυματισμών και θανάτων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η οικονομικότητα που παρείχαν οι γρήγορες μετακινήσεις (Bohnam, 2006, p.69). Με τους τραυματισμούς και τους θανάτους στην άσφαλτο να καταγράφονται ως

“ατυχήματα”, ο δρόμος κατασκευάστηκε ως «ένας περιχαρακωμένος κοινωνικό – δικαϊκός χώρος» (Braun & Randell, 2022, p.57) όπου η βία της αυτοκίνησης γίνεται ανεκτή και λογίζεται ως παράπλευρη απώλεια.

Ο Sean O’Connell (1998) στη μελέτη του για τις πρώτες δεκαετίες τις βρετανικής αυτοκίνησης παρατηρεί πώς για να αποφευχθεί μια περεταίρω ταξική σύγκρουση, μεταξύ των εύπορων ιδιοκτητών αυτοκινήτων και της πλειονότητας των Βρετανών που δεν είχε πρόσβαση σε αυτά, κατασκευάστηκε μια σειρά από αποδιοπομπαίους τράγους στους οποίους επιρρίφθηκε η ευθύνη των τροχαίων ατυχημάτων. Οι πεζοί, οι οδηγοί με “αποκλίνουσα συμπεριφορά” και χωρίς “καλούς τρόπους”, τα παιδιά και οι γυναίκες στοχοποιήθηκαν ως υπεύθυνοι για τα τροχαία. Το 1929, ένας διοικητής αστυνομίας στο Μάντσεστερ δήλωσε πως σε αρκετές περιπτώσεις θανατηφόρων τροχαίων με θύματα πεζούς «η ανάκριση θα έπρεπε να καταλήξει σε ετυμηγορία αυτοκτονίας», ενώ λίγα χρόνια μετά θα δηλώσει πως οι πεζοί είναι «τα πιο ανεξέλεγκτα άτομα στη χώρα» (O’Connell, 1998, p.140). Οι λύσεις που προτάθηκαν για τη βελτίωση της ασφάλειας στους δρόμους, επηρεάστηκαν από το βρετανικό αυτοκινητιστικό λόμπι και έτσι αναδύθηκε «μια νέα επιστήμη της οδικής ασφάλειας, η οποία επικεντρωνόταν στην εκπαίδευση όλων των χρηστών του δρόμου και όχι σε περαιτέρω περιορισμούς για τους αυτοκινητιστές» (O’Connell, 1998, p.113).

Αντίστοιχα στις Η.Π.Α., ο Peter Norton (2007), περιγράφει την αυξανόμενη ένταση μεταξύ πεζών και οδηγών για τη διεκδίκηση του δικαιώματος στους δρόμους κατά τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα. Στο πλαίσιο της προσπάθειας να μετατοπιστεί η ευθύνη για τα ατυχήματα από τους οδηγούς στους πεζούς επινοήθηκε ο υποτιμητικός όρος «jaywalker» για τους “απερίσκεπτους” πεζούς που διέσχιζαν τους δρόμους εκτός των προκαθορισμένων σημείων (Norton, 2007, p.433). Φορείς όπως η αυτοκινητοβιομηχανία και οι λέσχες αυτοκινητιστών ξεκίνησαν μια προπαγανδιστική εκστρατεία, μέσα από εκπαιδευτικά προγράμματα “ορθής χρήσης των δρόμων” και την άσκηση πίεσης για τη θέσπιση νόμων κυκλοφορίας που ευνοούσαν τα αυτοκίνητα και ποινικοποιούσαν τη διάσχιση των δρόμων από τους πεζούς εκτός των διαβάσεων, αλλάζοντας ριζικά την αντίληψη για το ποιος ανήκει στους δρόμους, παρά τις αρχικές αντιδράσεις (Norton, 2007). Οι πεζοί υποχρεώθηκαν να παραχωρήσουν το οδόστρωμα στα οχήματα και να περιορίσουν την κινητικότητά τους στις διαβάσεις και τα πεζοδρόμια.

Η ανανοηματοδότηση των δρόμων ως χώρων για τα αυτοκίνητο και η αναδιανομή της ευθύνης για την ασφάλεια φαίνεται να αποτελούν βασικά στοιχεία των πρώτων δεκαετιών της αυτοκίνησης σε πολλές περιπτώσεις. Οι νόμοι που αφορούν την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών διαμορφώθηκαν υπό την πίεση φιλικά προσκείμενων προς το αυτοκίνητο φορέων, ιδιαίτερα στις χώρες με ανεπτυγμένη αυτοκινητοβιομηχανία όπως οι Η.Π.Α. και το Ηνωμένο Βασίλειο. Στην περίπτωση της Ελλάδας, ο ανταγωνισμός ανάμεσα στους αυτοκινητιστές και του άλλους χρήστες της οδού για τη διεκδίκηση του αστικού χώρου μπορεί να εντοπιστεί ήδη από την πρώιμη περίοδο της ελληνικής αυτοκίνησης. Καθώς για το μεγαλύτερο μέρος του πρώτου μισού του εικοστού αιώνα η πρόσβαση στα ιδιωτικά οχήματα ήταν προνόμιο κατά κύριο λόγο των εύπορων κοινωνικών στρωμάτων, αυτός ο ανταγωνισμός είχε επίσης ταξικό πρόσημο (Καραμπάτσος, 2016, σ.57-70). Ανατρέχοντας πίσω, στην πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα, και σε ένα γεγονός που θεωρείται το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο στην Αθήνα μπορούμε να δούμε τον ιδιαίτερα έντονο ταξικό χαρακτήρα αυτών των συγκρούσεων για τη διεκδίκηση των δρόμων της πόλης.

Κατά τη δεκαετία του 1900, ακόμα ελάχιστα αυτοκίνητα κυκλοφορούν στους δρόμους της Αθήνας. Όλα ανήκουν σε μεγαλοαστούς Αθηναίους και σε μέλη της βασιλικής οικογένειας, αρκετοί από τους οποίους φαίνεται να διακατέχονται από έναν ιδιαίτερο ενθουσιασμό για τις πρωτόγνωρες εμπειρίες ταχύτητας που μπορούσαν να τους προσφέρουν αυτά τα νεοαφιχθέντα τέχνηρα. Στις 4 Μαρτίου του 1907, η Ευφροσύνη Βαμβακά επιχειρεί να διασχίσει τη λεωφόρο Συγγρού, η οποία είχε εγκαινιαστεί μόλις τρία χρόνια νωρίτερα, όταν την χτυπούν διαδοχικά δύο αυτοκίνητα που επιδίδονταν σε αυτοσχέδιο αγώνα ταχύτητας, αφαιρώντας της την ζωή επί τόπου (Καραμπάτσος, 2016) Το πρώτο αυτοκίνητο οδηγείται από τον Νίκο Σιμόπουλο, βουλευτή Φθιώτιδας και γιο του τότε Υπουργού Οικονομικών Ανάργυρου Σιμόπουλου, ενώ οδηγός του δεύτερου αυτοκινητού είναι ο Πρίγκιπας Ανδρέας. Λόγω του υψηλού κοινωνικού στάτους των υπαιτίων, σε αντίθεση με αυτό του θύματος η οποία ήταν κάτοικος ενός εργατικού συνοικισμού της περιοχής, δεν υπήρξαν πραγματικές συνέπειες για αυτούς, ενώ θεωρήθηκε πως ο θάνατος της οφειλόταν σε δική της απροσεξία. Ο Χρήστος Καραμπάτσος (2016; 2017) στην έρευνά του για το συγκεκριμένο περιστατικό, αλλά και για άλλα παρόμοια γεγονότα εκείνης της περιόδου, συμπεραίνει πως διαφαίνεται από τότε η σταδιακή ανανοηματοδότηση του

οδικού χώρου από την τοπική ελίτ και η κυριαρχία επ' αυτού μέσω της χρήσης των αυτοκινήτων.

Όμως πέρα από τις πρώτες δεκαετίες της αυτοκίνησης, όπως τονίζει ο Jörg Beckmann (2004, p.83), διαχρονικά «η αυτοκίνηση “λειτουργεί” επειδή υπάρχει άρνηση των ατυχημάτων της». Σύμφωνα με τον Patterson (2007, p.41) οι θάνατοι και οι τραυματισμοί στο δρόμο είναι οι μόνες περιπτώσεις της κοινωνικής και πολιτικής ζωής όπου εδώ και έναν αιώνα θεωρούνται φυσιολογικές και αποδεκτές. Η άποψη που επικρατεί μέχρι και σήμερα στις περισσότερες περιπτώσεις είναι ότι η οδική ασφάλεια είναι αποκλειστική ευθύνη των μεμονωμένων χρηστών των αυτοκινήτων και των δρόμων και οι λύσεις που προτείνονται περιορίζονται στην εσωτερική ευθύνη της αυτοπειθαρχίας και του αυτοελέγχου των χρηστών του οδικού δικτύου. Μέσα από αυτό το αφήγημα τα αυτοκίνητα εξαφανίζονται, θεωρούνται απλά αδρανή αντικείμενα των οποίων το επίπεδο επικινδυνότητας καθορίζεται μόνο από τους χρήστες τους, και έτσι «όχι μόνο τα οχήματα και οι κατασκευαστές αυτοκινήτων, αλλά κυρίως η αυτοκίνηση στο σύνολο της απαλλάσσεται από την αιτιότητα και την ευθύνη» (Braun & Randell, 2022, p.60).

Η οδήγηση

Οδηγώντας αυτοκίνητα

Η Sarah Redshaw (2008) χρησιμοποιεί τον όρο «συναρθρώσεις (articulations) του αυτοκινήτου» για να διερευνήσει τα νοήματα που επικοινωνούνται, “αρθρώνονται”, μέσα από την εμφάνιση, τις δυνατότητες και τις λειτουργίες των αυτοκινήτων, αλλά και την κοινωνική πλαισίωση τους από τους κατασκευαστές τους και τις διαφημιστικές καμπάνιες, εστιάζοντας στους τρόπους με τους οποίους αυτά τα στοιχεία διαμορφώνουν και διαφοροποιούν τις πρακτικές οδήγησης. Ο σχεδιασμός, το μέγεθος, το σχήμα, το χρώμα και άλλα χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων, όπως και ο τρόπος που αυτά προωθούνται, μπορούν να προδιαθέσουν συγκεκριμένους τρόπους χρήσης των αυτοκινήτων και διαφορετικά στυλ οδήγησης:

«Τα αυτοκίνητα αποτελούνται από συνδεδεμένα μέρη που συνθέτουν ένα συνεκτικό σύνολο, ικανό να δράσει και να “πει κάτι”. Όπως και η γλώσσα του σώματος, τα αυτοκίνητα αρθρώνονται με συγκεκριμένους τρόπους για να εκφράζουν και να καθιστούν δυνατές διαφορετικές ενέργειες και συναισθήματα.» (Redshaw, 2008, p.36)

Συγκεκριμένοι τύποι αυτοκινήτων εμπεριέχουν συγκεκριμένα νοήματα και μπορούν να ωθήσουν τους χρήστες τους να οδηγούν με τρόπους που να ευθυγραμμίζονται με αυτά τα νοήματα και με τις προσδοκίες που απορρέουν από την κατασκευή και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Όπως αναφέρει ο Michael (2000, p.72), τεχνολογικά αντικείμενα, όπως το αυτοκίνητο, «συνεπάγονται μια “υπόσχεση” που εγγράφεται σε αυτά υλικά και σημειωτικά». Για παράδειγμα, ένα σπορ αυτοκίνητο, του οποίου ο αεροδυναμικός σχεδιασμός δημιουργεί νοηματικούς συσχετισμούς με αγωνιστικό όχημα, επιτάσσει τρόπους οδήγησης που θα αναδεικνύουν την ισχύ των τεχνικών χαρακτηριστικών του και των επιδόσεων του, όπως και την ικανότητα του οδηγού του να το “τιθασεύσει” (Featherstone, 2004). Αντίστοιχα, ένα ογκώδες και υπερυψωμένο SUV τύπου Hammer, που δίνει μια αίσθηση αυξημένης προστασίας και θωράκισης έναντι κάθε δυνητικού εξωτερικού κινδύνου, υπαγορεύει ένα στυλ οδήγησης που να αντανakλά την επιβολή της εξουσίας του σε μια ενδεχόμενη σύγκρουση έναντι των μικρότερων και πιο “αδύναμων” αυτοκινήτων, μια μορφή εξουσίας που προκύπτει από το θηριώδες μέγεθος του. Αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία, δεδομένης της τάσης της αυτοκινητοβιομηχανίας να εστιάζει την παραγωγή

της στην κατασκευή ολοένα και ισχυρότερων αυτοκινήτων, με βελτιωμένα τεχνικά χαρακτηριστικά, με μεγαλύτερη ιπποδύναμη και με αυξημένη μέριμνα για την προστασία όσων βρίσκονται εντός του οχήματος, όχι όμως και όσων βρίσκονται έξω από αυτό (Lutz, 2015).

Τα αυτοκίνητα, μέσω των αρθρώσεων τους, διαμορφώνουν κοινωνικές σχέσεις, αλλά και συγκροτούνται μέσα από αυτές, όπως και μέσα από τις κυρίαρχες κοινωνικές αξίες και πρότυπα που έχουν παγιωθεί στη βάση έμφυλων, ταξικών και άλλων διαφοροποιήσεων (Redshaw, 2008). Ήδη από τις πρώτες δεκαετίες της αυτοκίνησης μπορούν να εντοπιστούν παραδείγματα έκφρασης και παραγωγής νοημάτων μέσα από τις αρθρώσεις των αυτοκινήτων και την σύνδεση τους με διαφορετικές υποκειμενικές θέσεις. Τα πρώτα μαζικά παραγόμενα, οικονομικά προσιτά, βενζινοκίνητα οχήματα ήταν ανοιχτά, θορυβώδη, οι εκπομπές τους δύσσομες και απαιτούσαν μια ιδιαίτερα σύνθετη και κοπιαστική – και αρκετές φορές επικίνδυνη - διαδικασία εκκίνησης των μηχανών τους. Οι δεξιότητες που απαιτούνταν για την οδήγηση και τη συντήρησή τους συνδέθηκαν με την αρρενωπότητα των (συνήθως) ανδρών οδηγών τους και τη χειρωνακτική δύναμη που ήταν χαρακτηριστικό της εργατικής τάξης (Gartman, 2004, p.173-175). Αντίθετα, τα πρώτα ηλεκτρικά αυτοκίνητα θεωρήθηκε πως έφεραν θηλυκά χαρακτηριστικά, καθώς ήταν καθαρότερα, πιο άνετα, είχαν πόρτες και μια πολύ πιο απλοποιημένη και αυτοματοποιημένη διαδικασία εκκίνησης που δεν χρειαζόταν ιδιαίτερες μηχανικές γνώσεις, και προωθήθηκαν ως οχήματα κατάλληλα για γυναίκες. Η διάρκεια των μπαταριών τους, που επέτρεπε μετακινήσεις μόνο μικρών αποστάσεων, συμβάδιζε με την ιδέα πως η θέση της γυναίκας είναι γύρω από την οικεία της (Gartman, 2004, p.174). Όταν η μίζα και οι πόρτες ενσωματώθηκαν στην παραγωγή των βενζινοκίνητων αυτοκινήτων λόγω της απαίτησης των γυναικών, αλλά και των συμφερόντων της αυτοκινητοβιομηχανίας, και η διαδικασία τους οδήγησης τους απλοποιήθηκε, επήλθε η παρακμή της παραγωγής ηλεκτρικών αυτοκινήτων, τα οποία θα επανέλθουν αρκετά αργότερα για να προωθηθούν ως μέρος ενός φιλικού προς το περιβάλλον τρόπου ζωής (Gartman, 2004, p.174).

Η οδήγηση ως ενσώματη πρακτική

Τα αυτοκίνητα, όπως και άλλα τεχνολογικά αντικείμενα, κατασκευάζονται από ανθρώπους για να δείχνουν και να λειτουργούν με συγκεκριμένους τρόπους και με τη σειρά τους διαμορφώνουν τις σκέψεις και τα συναισθήματά μας για αυτά, όπως και τους τρόπους που τα ενσωματώνουμε και ενσωματωνόμαστε από αυτά. Η οδήγηση είναι μια βαθιά ενσώματη πρακτική, η οποία σύμφωνα με τον Jack Katz (1999, p.33): «απαιτεί και επιφέρει μια μεταφυσική συγχώνευση, μια εμπλοκή των ταυτοτήτων του οδηγού και του αυτοκινήτου που δημιουργεί μια ξεχωριστή οντολογία με τη μορφή ενός προσώπου-αντικειμένου, ενός εξανθρωπισμένου αυτοκινήτου ή, εναλλακτικά, ενός αυτοκινούμενου ανθρώπου». Η Deborah Lupton (1999) σημειώνει πως μέσα από την ενσώματη σχέση του οδηγού και του αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια της οδήγησης ρευστοποιούνται τα όρια μεταξύ ανθρώπου και μηχανής και αυτή η συνένωση δημιουργεί μια cyborg υποκειμενικότητα. Αυτή η υποκειμενικότητα δεν προκύπτει μόνο μέσα από τη μεμονωμένη σχέση οδηγού – αυτοκινήτου, αλλά και μέσα από τη διάδραση με άλλες cyborg υποκειμενικότητες εντός της δομής του αυτοκινητιστικού χώρου και του δικτύου κοινωνικών σχέσεων που αυτή περιλαμβάνει, «ως μέρος ενός cyborg “πολιτικού σώματος”» (Lupton, 1999, p. 59).

Αντίστοιχα, ο Tim Dant (2004) υποστηρίζει πως οι πρακτικές που συνδέονται με το αυτοκίνητο όπως η οδήγηση, η στάθμευση, η κατανάλωση κ.ά. θα πρέπει να γίνονται κατανοητές ως δράσεις που μπορούν να προκύψουν μόνο μέσα από την αλληλεπίδραση οδηγού και αυτοκινήτου ως ένα «συνόλο (assemblage) οδηγού – αυτοκινήτου» (p.73), το οποίο δεν είναι ούτε απλώς ένα αντικείμενο ούτε απλώς ένα άτομο, αλλά μια ενιαία κοινωνική οντότητα που δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς να εμπεριέχει και τα δύο αυτά στοιχεία. Η διαδικασία της οδήγησης δεν μπορεί να αποδοθεί ξεχωριστά στις ανθρώπινες ικανότητες και προθέσεις ή στις δυνατότητες που παρέχει το όχημα, αλλά θα πρέπει να ιδωθεί ως μια σειρά ενσώματων ενεργειών που μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο μέσα από τη σύμπληξη οδηγού-αυτοκινήτου. Τις τελευταίες δεκαετίες, η ενσώματη σχέση οδηγού-αυτοκινήτου αναδιαρθρώνεται μέσα από την προσθήκη νέων τεχνολογικών συστημάτων που μετατρέπουν τα αυτοκίνητα ολοένα και περισσότερο σε υβριδικές οντότητες, θολώνοντας περεταίρω τα όρια ανθρώπου και μηχανής (Thrift, 2004, p.49). Τεχνολογίες όπως τα συστήματα ελέγχου πορείας και διατήρησης ταχύτητας, τα συστήματα αναγνώρισης ομιλίας, οι κάμερες

και οι αισθητήρες, αναλαμβάνουν πολλές από τις μικρο-πρακτικές που συνθέτουν τη διαδικασία της οδήγησης, αναδιανέμοντας την πρόθεση και τη δυνατότητα δράσης ανάμεσα στο αυτοκίνητο και τον οδηγό, δημιουργώντας, έτσι, νέα «σύνολα οδηγού – αυτοκίνητου – software» (Featherstone, 2004, p.10).

Μέσα από την ενσωμάτωση με το αυτοκίνητο, ο συντονισμός των μικρο-κινήσεων και μικρο-ενεργειών που συνθέτουν την πράξη της οδήγησης, όπως ο χειρισμός του τιμονιού, ο συγχρονισμός των πελμάτων με τον συμπλέκτη, το γκάζι και το φρένο, η αλλαγή των ταχυτήτων, γίνονται μέσα από την επανάληψή τους συνηθισμένες δεξιότητες, επιτελούνται σχεδόν ασυνείδητα και θεωρούνται δεδομένες, ενώ, παράλληλα, διαμορφώνονται και από την ανάγνωση των συνθηκών του εκάστοτε οδικού περιβάλλοντος, όπως τους περιορισμούς των υποδομών, την κατάσταση του οδοστρώματος, τις καιρικές συνθήκες κ.ά. (Edensor, 2004, p.112). Με την απόκτηση εμπειρίας “πίσω απ’ το τιμόνι”, η διαδικασία της οδήγησης φαίνεται να πραγματοποιείται σχεδόν ασυνείδητα, γίνεται μια δεύτερης φύση ή ένα είδος *habitus*. Οι δεξιότητες που γίνονται μέρος αυτού του “οδηγικού *habitus*” δεν σχετίζονται μόνο με τον χειρισμό του οχήματος, αλλά αφορούν και στην εκμάθηση και στην ενσωμάτωση κοινών κοινωνικών και πολιτισμικών κωδίκων μέσω των οποίων τα σύνολα οδηγών-αυτοκινήτων αλληλεπιδρούν εντός του οδικού δικτύου, ρυθμίζουν τη χωρική συνύπαρξή τους και παράγουν τις κυκλοφοριακές ροές (Edensor, 2004, p.112).

Σε αυτές τις αναλύσεις, όπως και σε άλλες που προέρχονται από την κοινωνική έρευνα, αναγνωρίζεται πως η οδήγηση δεν προκύπτει αποκλειστικά από την δράση των οδηγών, αλλά μέσα από τη σύζευξή τους με το αυτοκίνητο. Απορρίπτοντας τους παραδοσιακούς δυισμούς νου/ύλης και ανθρώπου/μηχανής δίνεται η δυνατότητα να διερευνηθούν οι τρόποι με τους οποίους αυτές οι αναδυόμενες υβριδικές υποκειμενικότητες αλληλεπιδρούν εντός του οδικού δικτύου και πως διαμορφώνονται από - αλλά και συνδιαμορφώνουν - το κοινωνικό και πολιτισμικό πλαίσιο που τις περιβάλλει. Αντλώντας από το θεωρητικό πλαίσιο του Erving Goffman για τη σύσταση του εαυτού ως αποτέλεσμα ενός συνόλου δημόσιων παραστάσεων (*performances*) που προκύπτει μέσα από την καθημερινή αλληλεπίδραση με άλλους εαυτούς, ο Richard Randell (2016, p.6-7) υποστηρίζει πως θα πρέπει να εξετάσουμε τον δρόμο ως τόπο παραγωγής των υβριδικών «αυτοκινούμενων εαυτών (*autoselves*)» μέσω των αλληλεπιδράσεών τους και να μην περιοριστούμε στο εσωτερικό του αυτοκινήτου.

Η οδήγηση ως κοινωνική και πολιτισμική πρακτική

Η οδήγηση βασίζεται στην ύπαρξη και στην διατήρηση της κατανόησης και της εμπιστοσύνης μεταξύ αμοιβαία αγνώστων οδηγών και άλλων χρηστών της οδού πως κοινοί κανόνες και νόρμες δεν θα παραβιαστούν και δεν θα διαταραχθεί η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας (Urry, 2006, p.21). Οι οδηγοί παράγουν και ρυθμίζουν συλλογικά και τοπικά τη σχετικά εύρυθμη και σταθερή τάξη των κυκλοφοριακών ροών μέσω της παρατήρησης, της ερμηνείας και της αξιολόγησης των προθέσεων των άλλων χρηστών της οδού, αλλά και της γνωστοποίησης των δικών τους σε αυτούς (Livingston, 1987, p.30). Παρατηρώντας, και ανταποκρινόμενοι στις ενέργειες των άλλων, όπως στις αλλαγές στην ταχύτητα ή την κατεύθυνση, οι οδηγοί συντονίζουν τις κινήσεις τους με εκείνες των γύρω οχημάτων, δημιουργώντας μια συντονισμένη ροή κυκλοφορίας και παράγοντας ένα χώρο αλληλεπίδρασης (Haddington & Rauiniomaa, 2013, p.188). Αυτός ο χώρος δεν είναι σταθερός, αλλά διαρκώς μεταβαλλόμενος και αποτελεί αντικείμενο συνεχούς διαπραγμάτευσης. Δράσεις που συνθέτουν τη διαδικασία της οδήγησης, όπως η προσπέραση, η αλλαγή λωρίδας, η επιβράδυνση ή η παράκαμψη -μεταξύ άλλων-, αποτελούν «τοπικά αναγνωρίσιμες και ηθικά φορτισμένες ενέργειες» (Laurier, 2004, p.270), για τις οποίες ο οδηγός κρίνεται από τους άλλους χρήστες της οδού. Οι τρόποι με τους οποίους αναμένεται να εκτελεστούν όλες αυτές οι ενέργειες εντός των χρονικών και χωρικών περιορισμών που επιβάλλει η συνεχής κυκλοφορία οχημάτων και ανθρώπων ενσωματώνονται ως πρακτική γνώση, κομμάτι μιας οδηγικής ρουτίνας, επιτρέποντας στους οδηγούς να πλοηγούνται στον πολύπλοκο οδικό χώρο φαινομενικά αυτόματα, στη βάση μιας “κοινής λογικής” που -θεωρητικά τουλάχιστον- διέπει τη συνύπαρξη στον αυτοκινητόδρομο.

Ταυτόχρονα, όμως, η καθημερινή συνύπαρξη διαφορετικών οδηγών-αυτοκινήτων εντός του υλικού και κοινωνικού δίκτυο σχέσεων των αυτοκινητοδρόμων συνεπάγεται αναμετρήσεις με μορφές ετερότητας που είναι πιθανό να διαταράξουν την αίσθηση ρουτίνας και εξοικείωσης στην οδήγηση, θέτοντας σε αμφισβήτηση τις προσδοκίες και τις αναμενόμενες συμπεριφορές τους (Edensor, 2003, p.155). Στην μελέτη του για τα αισθήματα οργής και τις επιθετικές συμπεριφορές κατά τη διάρκεια

της οδήγησης στο Λος Άντζελες, ο Katz (1999) διαπιστώνει πως η αδυναμία των απομονωμένων στα οχήματα τους οδηγών να εκφράσουν τις προθέσεις και τις ανησυχίες τους και η ασυμμετρία αλληλεπίδρασης μεταξύ τους αφήνει μικρά περιθώρια αμοιβαίας επικοινωνίας, δημιουργώντας μια σειρά αμφίσημων στιγμών κατά τη χωροχρονική συνύπαρξή τους στο δρόμο. Καθώς οι οδηγοί αποδίδουν νοήματα στις ενέργειες τους στα οποία οι άλλοι οδηγοί δεν έχουν πρόσβαση και επομένως υπάρχει μια ασάφεια ως προς την ερμηνεία των προθέσεων τους, αυτές μπορεί να προσληφθούν ως επιθετικές προς τους ίδιους και να προκαλέσουν συναισθήματα θυμού και απογοήτευσης. Σύμφωνα με τον Katz (1999, p.39), η οργή που προκαλείται στους οδηγούς από την αίσθηση πως κάποιος διακόπτει ή παρεμποδίζει την ομαλή και ελεγχόμενη κίνηση του αυτοκινήτου τους σχετίζεται με μια ρήξη που επέρχεται στιγμιαία στην ενσώματη, και δεδομένη για τους ίδιους, ιδιωτική σχέση τους με το αυτοκίνητό τους, μια μορφή ακρωτηριασμού της, αντιλαμβανόμενης ως φυσικής, επέκτασης του σώματός τους μέσω του οχήματος. Βιώνεται με αυτό τον τρόπο «ένα είδος πτώσης, μια αφύπνιση σε μια αμήχανη συνειδητοποίηση της γύμνιας. Το σώμα-αυτοκίνητο, ως μια μορφή ενεργού κοινωνικού ενδύματος, ξηλώνεται και κάποιος μένει εκτεθειμένος, ευάλωτος, χωρίς καμία περσόνα με την οποία μπορεί να σχετιστεί αξιοπρεπώς με τους άλλους» (Katz, 1999, p.46). Αντίστοιχα, η Lupton (1999, p.70) συμπεραίνει πως συναισθήματα όπως η οδική οργή ταυτίζονται με ευρύτερες ανησυχίες για το σώμα μας και εμφανίζονται όταν άλλα αυτοκίνητα εισβάλλουν στο χώρο μας, παραβιάζοντας την αίσθηση ιδιωτικότητας και αυτονομίας που διατηρείται από το «μεταλλικό κουκούλι» μέσα στο οποίο περικλείουμε την εύθραυστη ανθρώπινη σάρκα μας και επεκτείνουμε τη δράση της στο δημόσιο χώρο.

Οι οδηγοί, προκειμένου να καταστήσουν περισσότερο συμμετρική την αλληλεπίδρασή τους και να αντιμετωπίσουν την ασάφεια, χρησιμοποιούν ένα ρεπερτόριο επικοινωνιακών πρακτικών. Συνηθέστερα, κατά τη διάρκεια της ροής των οχημάτων η επικοινωνία διαμεσολαβείται μέσω της επέκτασης του αυτοκινήτου προκειμένου οι οδηγοί να καταστήσουν δημόσιες στους υπόλοιπους οδηγούς που μοιράζονται στιγμιαία το οδικό περιβάλλον τις κινητές ενέργειες τους, όπως, για παράδειγμα, μέσα από τα φώτα δείκτη κατεύθυνσης (φλας) για να δείξει κανείς ότι πρόκειται να αλλάξει πορεία, να στρίψει ή να επιχειρήσει προσπέραση. Παρ' ότι ο ενδεδειγμένος τρόπος για να επιτευχθούν τέτοιοι τύποι γνωστοποίησης της τροχιάς του

οχήματος και της πρόθεσης κίνησης των οδηγών προσδιορίζεται από τους κώδικες οδικής κυκλοφορίας, αυτοί δεν συνάδουν πάντα με τις τοπικές πρακτικές. Το πιο χαρακτηριστικό, ίσως, ελληνικό παράδειγμα αναντιστοιχίας ανάμεσα στους επίσημους κανόνες και τις τοπικές πρακτικές είναι η σχεδόν καθολική χρήση των φωτών έκτακτης ανάγκης (αλάρμ) για να δηλώσει την πρόθεση του οδηγού να σταθμεύσει το όχημά του. Σύμφωνα με τον ελληνικό Κ.Ο.Κ, η πρόθεση για στάθμευση θα πρέπει να κοινοποιηθεί μέσω των φλας ανάλογα με την πλευρά της οδού που σκοπεύει ο οδηγός να σταθμεύσει, καθώς η χρήση των φωτών έκτακτης ανάγκης, όπως προδίδει και το όνομα τους, θα πρέπει να περιορίζεται αποκλειστικά σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης κατά τις οποίες το αυτοκίνητο θα πρέπει να ακινητοποιηθεί. Παρ' όλα αυτά, στην πραγματικότητα των ελληνικών δρόμων, η χρήση φλας ως μέσο κοινοποίησης της πρόθεσης για στάθμευση του οχήματος θα προκαλούσε μάλλον σύγχυση, καθώς θα σηματοδοτούσε μια επικείμενη στροφή του προπορευόμενου οχήματος. Αυτό είναι ένα μόνο παράδειγμα όπου, όπως θα δούμε και στη συνέχεια στην περίπτωση της Αθήνας, οι επίσημοι κρατικοί κανόνες ρύθμισης της κυκλοφορίας έχουν αντικαταστάθει στην πράξη από άτυπες κοινά αναγνωρίσιμες πρακτικές.

Παράλληλα, σε μία διαφορετική κλίμακα αλληλεπίδρασης, το σώμα και οι τεχνολογίες του αυτοκινήτου αξιοποιούνται και για πιο εστιασμένες προσπάθειες επικοινωνίας με στόχο συγκεκριμένα οχήματα – οδηγούς. Η εσκεμμένα υπερβολική εγγύτητα από το προπορευόμενο όχημα γίνεται μέσο για να μεταφέρει κανείς το μήνυμα ότι βιάζεται. Ο ήχος της κόρνας ή τα σινιάλα με τα φώτα πορείας απευθύνονται σε συγκεκριμένους αποδέκτες για να μεταδώσουν ένα εύρος μηνυμάτων το οποίο ερμηνεύεται ανάλογα με το συγκεκριμένο της παρούσας διάδρασης, κάποιες φορές λανθασμένα, ενώ κάποιες άλλες το περιεχόμενο τους μπορεί να παραμείνει ανεξιχνίαστο από τον αποδέκτη (Haddington & Rauiniomaa, 2013). Όταν οι συνθήκες κυκλοφορίας και το οδικό περιβάλλον το επιτρέπουν, οι οδηγοί μπορεί να εμπλακούν και σε πιο διαπροσωπικές μορφές αλληλεπίδρασης όπως χειρονομίες έξω από το παράθυρο, νεύματα, ομιλία ή και πρόσωπο με πρόσωπο οπτική επαφή για να κοινοποιήσουν με πιο ξεκάθαρο τρόπο τις προθέσεις, τις σκέψεις και τα συναισθήματά τους. Μέσα από όλους αυτούς του διαφορετικούς τρόπους επικοινωνίας οι οδηγοί επιχειρούν να αναγνωριστεί η παρουσία τους στο οδικό περιβάλλον και να αναγνωρίσουν την παρουσία των άλλων, να διεκδικήσουν και να προσφέρουν χώρο, να επιλύσουν ενδεχόμενες χωροχρονικές συγκρούσεις, ακόμα και να επιπλήξουν ή να

ευχαριστήσουν άλλους χρήστες της οδού, αντισταθμίζοντας την εγγενή αμφισημία της συνύπαρξής τους (Haddington & Rauiniomaa, 2013; Featherstone, 2004, Katz, 1999).

Η κοινωνική διάδραση της οδήγησης συνεπάγεται την αφομοίωση κυρίαρχων κοινωνικών και πολιτισμικών προοπτικών, οι οποίες της αποδίδουν συγκεκριμένα νοήματα και την πλαισιώνουν με ένα συλλογική αίσθηση κοινής εμπειρίας. Μέσα από την αφομοίωση και την ενσωμάτωση αυτών των προοπτικών η οδήγηση καθίσταται ρουτίνα, ενώ όμως ταυτόχρονα τα άτομα μπορούν να συγκροτήσουν διαφοροποιημένες εμπειρίες για τους εαυτούς τους (Redshaw, 2008, p.74-75). Οι κανόνες, είτε κρατικά θεσμοθετημένοι είτε τοπικά παραγόμενοι, καθοδηγούν την πλοήγησή μας στο υλικό και κοινωνικό δίκτυο των δρόμων. Εμπεριέχουν όμως και κάτι το διαφορεούμενο, καθώς αφήνουν ένα περιθώριο ατομικών ερμηνειών και αποφάσεων ως προς τον σεβασμό και την τήρησή τους. Για τον Marc Auge (2000), αυτή η αμφισημία αποτυπώνεται με κίτρινο χρώμα στις διαγραμμίσεις που οριοθετούν τις λωρίδες κυκλοφορίας στο οδόστρωμα των (γαλλικών) δρόμων. Η γραμμή προσδιορίζει τον δημόσιο οδικό χώρο που αναλογεί στην κάθε οδηγό-αυτοκίνητο, υπενθυμίζει τις ευθύνες και την αναγκαιότητα των συμβιβασμών κατά τη διάρκεια της οδήγησης και προειδοποιεί για τους κινδύνους που εγκυμονούν αν κανείς τη διασχίσει και περάσει στην “άλλη πλευρά”. Γίνεται, έτσι, «το ορατό alter ego της κοινωνικής μας ύπαρξης» (Auge, 2000, p.298), ένα σύμβολο της λεπτής ισορροπίας μεταξύ της αναγκαιότητας των περιορισμών για τη διατήρηση της τάξης και της επιθυμίας για υπέρβαση τους.

Η πόλη της Αθήνας

Η πολεοδομική ιστορία της Αθήνας είναι ιδιαίτερα πολύπλευρη και πολύπλοκη για να αναλυθεί εκτενώς στην παρούσα εργασία, όμως αξίζει να γίνει μια, όσο το δυνατό σύντομη, αναφορά σε συνάρτηση με το εξέλιξη του οδικού δικτύου και του συστήματος μεταφορών της, καθώς ίσως αυτό να μας επιτρέψει στη συνέχεια να εξετάσουμε κάποιες από τις πτυχές μιας χωρικής πρακτικής όπως η οδήγηση.

Κατά τη δεκαετία του 1920 ο πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας διπλασιάστηκε λόγω των προσφυγικών ροών από τη Μικρά Ασία. Η ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση συνοδεύτηκε και από αντίστοιχη πολεοδομική επέκταση με νέες συνοικίες να αναδύονται στην περίμετρο της πόλης, μέσα από κυρίως παράτυπες διαδικασίες οικοπεδοποίησης και οικοδόμησης και χωρίς να έχουν πρόσβαση σε ένα υποτυπώδες δίκτυο υποδομών. Παράλληλα, την ίδια δεκαετία, δημιουργούνται εξοχικοί συνοικισμοί, οι οποίοι έγιναν γνωστοί ως «κηπουπόλεις», και στους οποίους διατηρούσαν τις εξοχικές κατοικίες τους τμήματα των αθηναϊκών ανώτερων και μεσαίων στρωμάτων, ενώ είναι πιθανό ένα μικρότερο μέρος να εγκαταστάθηκε μόνιμα σε αυτές (Οικονόμου, 2012, σ.86). Ανάμεσα σε αυτές τις δύο κινητικότητες φαίνεται να υπάρχει μια διαφοροποίηση ως προς την ένταξή τους στον αστικό ιστό και στο νομοθετικό πλαίσιο δόμησης, καθώς και στην πρόσβασή τους σε δίκτυα υποδομών. Η έλλειψη ενός ομοιόμορφου και συνεκτικού νομοθετικού πλαισίου για την πολεοδομική ρύθμιση του αστικού ιστού συνέβαλλε και στην αντίστοιχη έλλειψη ενός ορθολογικού σχεδιασμού του οδικού δικτύου ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις νέες πληθυσμιακές και χωρικές μεταβολές, μια τάση που θα συνεχίσει να αναπαράγεται και τις επόμενες δεκαετίες (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ.308).

Στον τομέα των μεταφορών, την περίοδο του μεσοπολέμου παρατηρείται και μια μετατόπιση στο συγκοινωνιακό παράδειγμα, με τον σιδηρόδρομο να μπαίνει σε δεύτερη μοίρα και τις προσπάθειες για ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών να εστιάζονται στο οδικό δίκτυο και στις μεταφορές μέσω ιδιωτικών οχημάτων και λεωφορείων (Σαρηγιάννης, 2000, σ.120). Εδώ μπορεί να εντοπιστεί ακόμα ένα στοιχείο που θα ακολουθήσει τις ελληνικές πολιτικές μεταφορών και αρκετά μετέπειτα. Ενώ η αρχική ιδέα για την κατασκευή του οδικού δικτύου, σύμφωνα με τη σύμβαση που υπογράφηκε το 1927 ανάμεσα στο ελληνικό κράτος και μια ελληνική εταιρία που λειτούργησε ως διαμεσολαβητής ξένων οίκων, ήταν πως αυτό θα

λειτουργεί συμπληρωματικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο, εν τέλει λειτούργησε ανταγωνιστικά προς αυτό καθώς πολλοί από τους νέους οδικούς άξονες χαράχθηκαν παράλληλα των σιδηροδρομικών ώστε να μειωθεί το κόστος κατασκευής τους, εκμεταλλευόμενοι την προϋπάρχουσα υποδομή (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ.173-174). Από αυτή τη μετατόπιση προς τις οδικές μεταφορές απέσπασαν σημαντικά οφέλη τόσο το μεγάλο ιδιωτικό κεφάλαιο που ασχολήθηκε με την κατασκευή των δρόμων όσο και το μικρό κεφάλαιο μέσα από την ιδιωτική λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών (Σαρηγιάννης, 2000, σ.122).

Σημαντικό, ακόμα, είναι να αναφερθεί πως το 1924 ιδρύεται η Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου (Ε.Λ.Π.Α.) από μέλη της αθηναϊκής ελίτ. Η Ε.Λ.Π.Α μέσα από συνεργασίες της με κρατικούς φορείς όπως ο Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), ιδιωτικές εταιρίες και φυσιολατρικούς συλλόγους όπως ο “Οδοιπορικός Σύνδεσμος” και δράσεις της όπως την κατάρτιση και τύπωση οδικών χαρτών, τη διεξαγωγή αγώνων και την τοποθέτηση φωτεινών σημάτων θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην διάδοση της αυτοκίνησης και στην υπεράσπιση των συμφερόντων των αυτοκινητιστών, αλλά και θα προωθήσει τη χρήση του αυτοκινήτου ως ένα μέσο για να αναπτυχθεί η τουριστική δραστηριότητα στον ελληνικό χώρο (Καφαόγλου, 2017, σ.30-33). Με αυτό τον τρόπο το κίνημα διατήρησης του ελληνικού ιστορικού και φυσικού τοπίου που είχε αναπτυχθεί τις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα (Οικονόμου, 2018) συνδέθηκε στο μεσοπόλεμο και με ένα αίτημα για ανάπτυξη τουριστικών υποδομών και την πρόσβαση σε προορισμούς που μπορούν να αξιοποιηθούν προς αυτή την κατεύθυνση μέσα από τη βελτίωση και επέκταση του οδικού δικτύου.

Μεταπολεμικά, ο πληθυσμός της Αθήνας θα διογκωθεί περαιτέρω λόγω του κύματος της εσωτερικής μετανάστευσης προς την πρωτεύουσα. Η τεράστια αύξηση στη ζήτηση οικοδομήσιμης γης, αλλά και η συμβολή του κράτους μέσω της απουσίας αποτελεσματικών ελεγκτικών μηχανισμών και την έλλειψη ενός θεσμικού πλαισίου και ενιαίου πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού οδήγησαν στη μαζική υιοθέτηση δόμησης οικισμών μέσα από τυπικά παράνομες διαδικασίες μεγάλου κατακερματισμού αγροτικής, αλλά και δημόσιας γης, πώλησης και οικοδόμησής της (Οικονόμου, 2012, σ.210). Το κράτος ενθάρρυνε επιπλέον τέτοιες πρακτικές, νομιμοποιώντας τες σταδιακά στη συνέχεια, αλλά και μέσα από την προνομιακή μεταχείριση συγκεκριμένων ομάδων στην πρόσβαση σε οικοδομήσιμη γη (Οικονόμου,

2012, σ.210-211). Η οικοδομή γίνεται η κύρια οικονομική δραστηριότητα εκείνης της περιόδου και στηρίζεται από το κράτος μέσα από την εφαρμογή πολιτικών όπως οι μεγάλες αυξήσεις του συντελεστή δόμησης και του μηχανισμού της αντιπαροχής.

Έτσι, το μεγαλύτερο μέρος του σύγχρονου αστικού ιστού μορφοποιήθηκε μέσα από αυτοσχέδιες διαδικασίες χωρίς κεντρικό σχεδιασμό και προγραμματισμό, με αποτέλεσμα το δομημένο περιβάλλον του κέντρου της Αθήνας και μεγάλου μέρους της περιφέρειας του να έχει ως βασικά χαρακτηριστικά τα περιορισμένου μεγέθους οικοδομικά τετράγωνα, με μικρού πλάτους δρόμους, στενά πεζοδρόμια και σοβαρή έλλειψη σε δημόσιους χώρους και χώρους πρασίνου. Μέσα από αυτές τις διεργασίες διαμόρφωσης της πόλης και ενσωμάτωσης μεγάλου μέρους του αστικού πληθυσμού παγιώθηκε μια μέριμνα αποκλειστικά για τον ιδιωτικό χώρο και την εκμετάλλευσή του ενώ ο δημόσιος χώρος απαξιώθηκε, με οποιαδήποτε προσπάθεια παρέμβασης μέσω κεντρικού σχεδιασμού να συνεπάγεται μεγάλο πολιτικό κόστος (Βαΐου, 2004, σ.67). Όπως συμπεραίνουν οι Χάιντεραϊχ και σύν. (2007, σ.180) «το κράτος έχει εκ προοιμίου παραχωρήσει το δικαίωμα ορισμού και ερμηνείας του τι σημαίνει ιδιοκτησία, κοινωνική μέριμνα, αρμοδιότητα δράσης και νομιμοποίηση».

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, σε αντίθεση με τη διαδικασία οικιστικής παραγωγής που εμπρόθετα αφέθηκε να ρυθμιστεί και να στηριχθεί κυρίως από το μικρό ιδιωτικό κεφάλαιο, το μεγάλο κατασκευαστικό κεφάλαιο είχε ενεργή συμμετοχή στον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, με το μεγαλύτερο μέρος των κρατικών χρηματοδοτήσεων να προορίζεται για το νέο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, τα οποία είχαν ταυτιστεί με την εθνική πρόοδο και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού κράτους (Οικονόμου, 2012, σ. 211-212) Τα οδικά έργα αυτής της περιόδου συνδέθηκαν άμεσα με τον τουρισμό ως όχημα για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας και δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στην οδική σύνδεση και την ανάδειξη τόσο των αρχαιολογικών χώρων όσο και του φυσικού κάλλους της Αττικής (Papazafeiropoulou, 2016). Χαρακτηριστική περίπτωση είναι η λεωφόρος Σουνίου η οποία συνέδεσε οδικά τα σημαντικότερα αρχαιολογικά μνημεία της Αττικής και παράλληλα παρείχε πρόσβαση σε παραλιακές περιοχές.

Η ταύτιση της τουριστικής ανάπτυξης με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου, μια ιδέα που ανιχνεύεται ήδη από τη δεκαετία του 1920 όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, πραγματώνεται μεταπολεμικά μέσα από τα μεγάλης κλίμακας οδικά έργα. Η έμφαση

που δόθηκε στα μεγάλα μεταπολεμικά οδικά έργα και η σύνδεση τους με την τουριστική ανάπτυξη οφείλεται εν μέρει και στη χρηματοδότηση και την καθοδήγηση που έλαβε η χώρα μέσω του Σχεδίου Μάρσαλ. Παρ' ότι από πλευράς του ελληνικού κράτους είχαν ζητηθεί κονδύλια για την επιδιόρθωση του κατεστραμμένου από τον πόλεμο σιδηροδρομικού δικτύου, οι Αμερικάνοι ιθύνοντες θεώρησαν πως αυτό θα ήταν αχρείαστο καθώς η Ελλάδα θα έπρεπε να στραφεί στον τουρισμό ως κύριο οικονομικό τομέα και το οδικό δίκτυο θα εξυπηρετούσε καλύτερα αυτόν τον σκοπό (Papazafeiropoulou, 2016, p.33-34)

Παρ' ότι αυτά τα έργα ταυτίστηκαν με την πρόοδο, τον εκσυγχρονισμό και τον εξευρωπαϊσμό του ελληνικού κράτους και της πρωτεύουσας και θεωρήθηκαν σημαντικά κυβερνητικά επιτεύγματα (Οικονομου, 2012, σ.220), δεν μπόρεσαν να ανατρέψουν τα δεδομένα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η οποία θα εντεινόταν ακόμα περισσότερο τις επόμενες δεκαετίες. Τα έργα που υλοποιήθηκαν συνέχισαν να διατηρούν την ακτινική διάταξη του οδικού δικτύου που είχε διαμορφωθεί τον 19^ο αιώνα, καθώς συνέβαλαν κυρίως στη σύνδεση της Αθήνας με τα βόρεια και νότια προάστια, παραμελώντας τη σύνδεση του ανατολικού με το δυτικό λεκανοπέδιο. Η έλλειψη δημιουργίας εγκάρσιων δευτερευόντων αξόνων κυκλοφορίας διατηρήθηκε η εξάρτηση των μετακινήσεων μεταξύ των περιφερειακών περιοχών από τα αστικά κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, μέσα από τα οποία θα έπρεπε να διέλθουν (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ.318). Η επέκταση του οδικού δικτύου δεν μπόρεσε να ανταποκριθεί στις συνεχείς αυξήσεις στον πληθυσμό και στις ιδιωτικές μετακινήσεις, εν μέρει διότι το πρόβλημα που προσπάθησαν να επιλύσει, δηλαδή τη ραγδαία αύξηση της πληθυσμιακής και πολεοδομικής ανάπτυξης, ενίσχυσε περαιτέρω τις ροές κυκλοφορίας και κινητικότητας, οδηγώντας σε επιπλέον πολεοδομική επέκταση της πόλης και πληθυσμιακές μετακινήσεις στα προάστια, συμβάλλοντας έτσι στην επιδείνωση του κυκλοφοριακού προβλήματος (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σ.318) .

Τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες η χρήση του αυτοκινήτου αυξάνεται καθώς εξαπλώνεται στην αναδυόμενη μεσαία τάξη, όμως οι μετακινήσεις του μεγαλύτερου μέρους του πληθυσμού συνεχίζουν να πραγματοποιούνται με τα μέσα μαζικών μεταφορών. Το 1960 καταργείται το τραμ και οι γραμμές του ξηλώθηκαν, καθώς, όπως υποστηρίχτηκε, εμπόδιζε την κυκλοφορία, δημιουργούσε όχληση και ήταν ανίκανο να εξυπηρετήσει τον αυξανόμενο αριθμό μετακινούμενων (Σαρηγιάννης, 2000). Την θέση του τραμ αντικατέστησαν τα τρόλεϊ, τα οποία είχαν σημαντικά

χαμηλότερη μεταφορική ικανότητα. Οι λεωφορειακές γραμμές συνέχιζαν να λειτουργούν με κύριο γνώμονα την κερδοφορία, χωρίς να υπάρχει ένα σχέδιο για τη συνολική λειτουργικότητα των μεταφορών της πόλης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ένα ακτινωτό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών, οι αφετηρίες των οποίων βρίσκονταν σε κεντρικά σημεία της πόλης δημιουργώντας σημαντικά προβλήματα στην ροή των υπολοίπων κινητικότητων, και τα τέρματά τους σε συνοικίες και νέους οικισμούς της περιφέρειας όπου υπήρχε αρκετός πληθυσμός για να εξασφαλιστεί η οικονομική αποδοτικότητα της λειτουργίας τους (Σαρηγιάννης, 2000, σ.172-173; Παπαζαφειροπούλου 335-336). Σύμφωνα με τον Γεώργιο Σαρηγιάννη (2000, σ.171-176), από τη δεκαετία του 1950 ξεκινά μια πολιτική υποβάθμισης των δημόσιων μεταφορών και πριμοδότησης των ιδιωτικών μετακινήσεων μέσω αυτοκινήτου, αλλά και λεωφορείων λόγω των πολιτικών διασυνδέσεων των λεωφορειούχων. Η εξάρτηση των μαζικών μεταφορών από τα λεωφορεία έστρεψε ένα σημαντικό μέρος του πληθυσμού προς τα ιδιωτικά οχήματα, καθώς ήταν ανεπαρκή να εξυπηρετήσουν τις πληθυσμιακές αυξήσεις και τον διαρκώς επεκτεινόμενο αστικό ιστό, ενώ τα περισσότερα από αυτά ήταν απαρχαιωμένα και σε κακή κατάσταση (Σαρηγιάννης, 2000, σ.174).

Η εδαφική επέκταση της πόλης συνεχίστηκε και μετά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες. Τη δεκαετία του 1980, ένα μέρος του πληθυσμού των κεντρικών περιοχών της πόλης, θέλοντας να ξεφύγει από τις συνθήκες υπερπληθυσμού, κορεσμού και υποβάθμισης του κέντρου της πόλης, μετακινείται προς τα προάστια (Economidou, 2014). Η χρήση αυτοκινήτου, η οποία πλέον είχε επεκταθεί στα περισσότερα κοινωνικά στρώματα έπαιξε καθοριστικό ρόλο για αυτή την προαστιακή έξοδο. Αφενός μέρος των προβλημάτων που κινητοποιήσαν αυτή την έξοδο οφείλονταν στην ευρεία χρήση του αυτοκινήτου, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, το νέφος και η ηχορύπανση στο κέντρο της πόλης, αφετέρου το αυτοκίνητο έγινε το (κυριολεκτικό και μεταφορικό) όχημα που κατέστησε αυτή την έξοδο δυνατή. Η προαστικοποίηση υποστηρίχθηκε περαιτέρω από τις πολιτικές οικοδόμησης και χρήσης γης των προηγούμενων δεκαετιών, συντηρώντας την κατασκευαστική βιομηχανία, ενώ αντανάκλυνε ευρύτερες κοινωνικές μετατοπίσεις προς τον καταναλωτισμό και τον ατομικισμό. Οι πληθυσμιακές ροές προς τα βόρεια και νότια προάστια συνεχίστηκαν και εντάθηκαν τις δεκαετίες του 1990 και 2000, αλλά επίσης κατευθύνθηκαν και προς νέες προαστιακές περιοχές (Economidou, 2014).

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, στο πλαίσιο της προετοιμασίας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες που θα φιλοξενούσε η Αθήνα το 2004, ξεκινούν να πραγματοποιούνται σημαντικά έργα στον τομέα των μεταφορών, τα οποία θα είχαν τη δυνατότητα να ανατρέψουν τα δεδομένα κυκλοφοριακής συμφόρησης της πόλης. Η επαναλειτουργία της γραμμής του τραμ θα μπορούσε να απορροφήσει σημαντικό μέρος των μετακινήσεων στην πόλη, όμως, καθώς κατασκευάστηκε με κύριο γνώμονα τη σύνδεση των παραλιακών αθλητικών εγκαταστάσεων με το κέντρο της πόλης, η μακροπρόθεσμη συμβολή του στην αποσυμφόρηση των δρόμων μπορεί να αμφισβητηθεί. Το τραμ, ένα μέσο με μέση ταχύτητα που δεν ξεπερνά τα 20 χιλιόμετρα ανά ώρα και η οποία μειώνεται σημαντικά σε συνθήκες μικτής κυκλοφορίας, είναι πρακτικά αδύνατο να ανταγωνιστεί το αυτοκίνητο σε μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων καθώς απαιτείται τριπλάσιος χρόνος για την πραγματοποίησή τους. Επιπλέον, πολλές από τις περιοχές αθλητικών εγκαταστάσεων που κατασκευάστηκε για να εξυπηρετεί έχουν εγκαταλειφθεί μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων (Kassens-Noor, 2015). Οι γραμμές του μετρό, το σημαντικότερο έργο δημόσιων συγκοινωνιών αυτής της περιόδου, αν και άλλαξαν ριζικά το τοπίο των μαζικών μεταφορών στην πόλη, παραμένουν αρκετά περιορισμένες σε σχέση με τον πληθυσμό και την έκταση της πόλης.

Η αυτοκίνηση διαμόρφωσε και αναδιοργάνωσε το αστικό τοπίο της Αθήνας, αλληλεπιδρώντας με αντιφατικούς τρόπους με τις πληθυσμιακές μετακινήσεις και τη διαρκή χωρική επέκταση της πόλης. Οι πληθυσμιακές μεταβολές του μεσοπολέμου και των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών και οι πολιτικές γης που σχετίστηκαν με αυτές διαμόρφωσαν έναν εξαπλωμένο αστικό ιστό που ευνοεί τη χρήση του αυτοκινήτου και, σε πολλές περιπτώσεις, την καθιστά αναγκαία, ενώ παράλληλα τη δυσχεραίνει λόγω της άναρχης δόμησης του και της έλλειψης ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού οδικού δικτύου και συγκοινωνιών που να ανταποκρίνονται στις πληθυσμιακές και χωρικές δυναμικές, με αποτέλεσμα προβλήματα όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η έλλειψη χώρων στάθμευσης να εμφανίζονται από νωρίς και να επιδεινώνονται στη συνέχεια. Η αυτοκίνηση εμπεριέχει την εγγενή αντίφαση πως όσοι περισσότεροι εξασκούν το “δημοκρατικό δικαίωμά” τους στην ιδιωτική, ελεύθερη και αυτόνομη μετακίνηση, τόσο λιγότερο ελεύθερη, αυτόνομη και ταχεία θα γίνεται αυτή λόγω της συσσώρευσης των κυκλοφοριακών όγκων. Στην περίπτωση της Αθήνας, αυτή η αντίφαση οξύνεται ακόμα περισσότερο λόγω του οδικού δικτύου που δεν μπορεί να

ανταποκριθεί στις ανάγκες των κυκλοφοριακών ροών, ενώ δεν παρέχονται επαρκείς εναλλακτικές μετακίνησης, καθώς πολλές από τις υποδομές που δημιουργήθηκαν μέσα από μεγάλα εκσυγχρονιστικά έργα δεν έγιναν μέρος μιας μακρόπνοης στρατηγικής και επικεντρώθηκαν στην υλοποίηση συγκεκριμένων μόνο στόχων.

Μεθοδολογία

Για τις ανάγκες της παρούσας έρευνας συνόδευσα τις δύο συνομιλήτριες και τους δύο συνομιλητές μου σε κάποιες από τις διαδρομές που πραγματοποιούν στους δρόμους της Αθήνας με τα αυτοκίνητά τους. Η συγκεκριμένη μέθοδος της «εθνογραφίας στο κάθισμα του συνοδηγού», όπως την ονομάζει ο Andrew Dawson (2017, p.3), εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο των εθνογραφικών μεθόδων εν κινήσει όπου ο ερευνητής μετακινείται μαζί με τα άτομα που συμμετέχουν στην έρευνα, δίνοντας έτσι την ευκαιρία να παρατηρήσει επί τόπου τις χωρικές πρακτικές τους και να συνομιλήσουν για τις εμπειρίες τους, τις αντιλήψεις και τις ερμηνείες τους για αυτές την στιγμή που συμβαίνουν (Kusenbach, 2003, p. 463). Όπως παρατηρούν οι Drew et al.(2022, p.6) οι συνομιλίες κατά τη διάρκεια της οδήγησης έχουν το πλεονέκτημα ότι προσφέρουν «αναπάντεχες στιγμές παρατήρησης και αλληλεπίδρασης που μπορεί να προκαλέσουν θέματα συζήτησης που διαφορετικά θα είχαν παραληφθεί». Καθώς οι οδηγοί μετακινούνται μέσα σ' ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, διαφορετικές σκέψεις και συναισθήματα μπορούν να αναδυθούν σε σχέση με αυτό και η συνύπαρξη μέσα στο αυτοκίνητο δίνει την ευκαιρία για μια πιο πλούσια και διαφοροποιημένη συζήτηση απ' ότι, ενδεχομένως, αν μοιράζονταν αυτές τις εμπειρίες αφότου είχαν συμβεί και σε ένα πιο στατικό περιβάλλον.

Η πρακτική της οδήγησης δημιουργεί «συγκεκριμένα είδη κοινωνικοτήτων τόσο εντός του αυτοκινήτου όσο και ανάμεσα σε αυτούς που βρίσκονται στο αυτοκίνητο και αυτούς που βρίσκονται εκτός αυτού» (Bishara, 2015, p.36) και επομένως οι συνομιλίες κατά τη διάρκεια οδήγησης δημιουργούν δυνατότητες να σχολιάσει κανείς το οδικό περιβάλλον, τα άλλα αυτοκίνητα και τους οδηγούς τους, την κίνηση ή και να ανατρέξει σε παρελθοντικά συμβάντα που τους έχουν τύχει στο δρόμο (Laurier, 2008). Η παρατήρηση από τη θέση του συνοδηγού επιτρέπει ένα ορισμένο επίπεδο κοινής εστίασης της προσοχής σε αυτά που συμβαίνουν εκτός του αυτοκινήτου, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει και μια ασυμμετρία καθώς ο οδηγός, σε αντίθεση με το συνοδηγό, είναι υποχρεωμένος τις περισσότερες φορές να εστιάζει αποκλειστικά στον δρόμο (Dahl & Tjora, 2023). Ακόμα, όπως επισημαίνει η Anna Kruglova μέσα από την παρατήρηση και τις συνομιλίες κατά τη διάρκεια της οδήγησης μπορούμε να δούμε τους τρόπους με τους οποίους «οι άνθρωποι αρθρώνουν τη σχέση τους με το κράτος» (Kruglova, 2019, p.458) και πως συνδιαλέγονται με την παρουσία

ή την απουσία της κρατικής εξουσίας και μέριμνας στους δρόμους, μια θεματική που απασχολεί ιδιαίτερα την παρούσα έρευνα.

Η εγγύτητα που απορρέει από τον προκαθορισμένο και περιορισμένο χώρο του αυτοκινήτου μπορεί να επιτρέψει ένα διαφορετικό είδος οικειότητας και επικοινωνίας, όπως αντίστοιχα και το γεγονός ότι το αυτοκίνητο παρέχει μια αίσθηση ιδιωτικότητας και απομόνωσης. Παράλληλα, όμως, ο κίνδυνος οι συμμετέχοντες να επηρεαστούν από την παρουσία των ερευνητών είναι μεγαλύτερος, καθώς μέσα στο αυτοκίνητο «μπορούν μετά βίας να παραμείνουν στο παρασκήνιο» (Dahl & Tjora, 2023, p.551). Επέλεξα να ακολουθήσω τους συνομιλητές μου σε διαδρομές που θα πραγματοποιούσαν ούτως ή άλλως τις συγκεκριμένες μέρες και ώρες, καθώς, όπως συμπεραίνει η Kusenbach (2003), αυξάνονται έτσι οι πιθανότητες να αποκαλυφθούν ευκολότερα πτυχές της καθημερινής βιωμένης εμπειρίας σε σχέση με διαδρομές που θα πραγματοποιούνταν αποκλειστικά για τους σκοπούς της έρευνας. Παρ' όλα αυτά, η ίδια επισημαίνει πως «η παρουσία και η περιέργεια κάποιου άλλου εισβάλλει αναμφίβολα σε αυτή τη λεπτή, ιδιωτική διάσταση της βιωμένης εμπειρίας και την αλλοιώνει» (Kusenbach, 2003, p. 463). . Ακόμα, από τη θέση του συνοδηγού, κλήθηκα αρκετές φορές να βοηθήσω κατά τη διάρκεια της οδήγησης με διάφορους τρόπους, όπως για παράδειγμα όταν από τη θέση του οδηγού δεν είχαν επαρκές οπτικό πεδίο για να ελέγξουν αν διέρχεται κάποιο άλλο όχημα ή χρειάστηκαν καθοδήγηση για να σταθμεύσουν ή να βγουν από έναν περιορισμένο χώρο.

Η εθνογραφική έρευνα πραγματοποιήθηκε στο διάστημα δύο μηνών, από τις αρχές του Μάϊου έως τις αρχές του Ιουλίου του 2024 και ο αριθμός των διαδρομών που πραγματοποιήθηκαν με καθένα από τους συμμετέχοντες είχε ένα εύρος από έξι έως έντεκα διαδρομές. Καθώς η έρευνα βασίζεται σε ένα μικρό δείγμα, δεν διεκδικούμε μια αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος και δεν μπορούμε να προχωρήσουμε σε γενικεύσεις, αλλά παρουσιάζουμε ορισμένες περιπτώσεις που θα μας επιτρέψουν να εξετάσουμε ένα μέρος της κουλτούρας και των πρακτικών της οδήγησης στην Αθήνα έχοντας ως στόχο η παρούσα έρευνα να είναι το πρώτο βήμα για μια μελλοντική εκτενέστερη μελέτη.

Οδηγώντας στην Αθήνα

Όπως εύστοχα έχει παρατηρήσει ο Katz (1999, p.38), «η οδήγηση αποτελεί προνομιακό πεδίο για τη μελέτη αυτών που ο Michel de Certeau αναφέρει ως τακτικές της σύγχρονης ζωής. Πολλοί άνθρωποι αναπτύσσουν αυτό που θεωρούν έξυπνους τρόπους να κινούνται στην κοινωνία». Πράγματι, η εμπειρία της οδήγησης στην Αθήνα βρίθει τέτοιων παραδειγμάτων. «Έξυπνοι τρόποι», ή θα μπορούσαμε να τα περιγράψουμε και ως μικρά “κόλπα”, επιστρατεύονται συχνά προκειμένου να εξοικονομήσουν στους οδηγούς λίγο χρόνο, να τους δώσουν ένα προβάδισμα στην κυκλοφορία ή να τους εξασφαλίσουν μια θέση στάθμευσης, μεταξύ άλλων. Κάποιες από αυτές τις ενέργειες μπορεί να διαταράσσουν την ομαλή ροή της κυκλοφορίας, να είναι τυπικά παράνομες βάσει του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ή ακόμα και να θέτουν σε κίνδυνο τους άλλους χρήστες της οδού ή και τους εαυτούς τους κάποιες φορές, όμως, όπως θα δούμε και στη συνέχεια, συχνά έχουν ενσωματωθεί στις ρουτίνες των πρακτικών οδήγησης στην Αθήνα. Οι συνομιλήτριες και οι συνομιλητές μου αντιμετωπίζουν με αμφιθυμία τέτοια συμβάντα, καθώς κάποιες φορές γίνονται αποδέκτες τέτοιων πρακτικών, ενώ άλλες είναι οι ίδιοι δρώντες και τις κρίνουν ανάλογα με τη θέση τους και το συγκεκριμένο της εκάστοτε κατάστασης.

Η οδήγηση στην Αθήνα φαίνεται να εμπεριέχει σε αρκετές περιπτώσεις, τόσο για τις συνομιλήτριες και τους συνομιλητές μου όσο και για κάποιες και κάποιους από τους οδηγούς που συναντήσαμε στις διαδρομές μας, ένα παιχνίδι διαπραγματεύσεως και υπέρβασης των χωρικών και κανονιστικών ορίων. Δημιουργείται, έτσι, η εντύπωση πως κάθε ευκαιρία που εμφανίζεται για να ξεγλιστρήσει κανείς με κάποιο τρόπο από οτιδήποτε μπορεί να εμφανίζεται ως εμπόδιο στην πορεία του, να ξεκλέψει λίγο χρόνο, να διευκολύνει την κινητικότητα του, είναι μια ευκαιρία που πρέπει να αξιοποιηθεί στο έπακρο, παρ’ ότι αυτό μπορεί να σημαίνει ότι θα γίνει εκτός του κανονιστικού πλαισίου και εις βάρος των υπόλοιπων χρηστών της οδού.

Κατά τη διάρκεια της έρευνας παρατηρήθηκαν αρκετά τέτοια παραδείγματα. Ενδεικτικά, ο Άκης (25 ετών) διασχίζει καθημερινά ένα μονόδρομο αντίθετης κατεύθυνσης από αυτή που κινείται το όχημά του, καθώς διαφορετικά «θα έπρεπε να κάνω ολόκληρο κύκλο», όπως ανέφερε. Καθώς ο συγκεκριμένος δρόμος είναι κοντά στο σπίτι του και είναι εξοικειωμένος με αυτόν, γνωρίζει, όπως μου είπε είναι χαμηλής

κυκλοφορίας και σπάνια θα συναντήσει κάποιο άλλο όχημα και επομένως η παρατυπία του είναι έως ένα βαθμό ελεγχόμενη. Σε μία από τις διαδρομές μας με τον Πέτρο (53 ετών) παράκαμψε μια μεγάλη ουρά αυτοκινήτων τα οποία περιμέναν σε ένα σηματοδότη για να στρίψουν αριστερά, χρησιμοποιώντας τη λωρίδα που προορίζεται για ευθεία πορεία προκειμένου να στρίψει και ο ίδιος αριστερά, διότι όπως μου είπε «Ακόμα εκεί θα ήμασταν, θα μας είχε πιάσει το φανάρι άλλες δύο φορές». Ακόμα, κάποιοι από τους συνομιλητές μου στάθμευσαν παράλληλα σε άλλα οχήματα, χρησιμοποιώντας τα φώτα έκτακτης ανάγκης, σε περιπτώσεις που χρειάστηκε να βγουν από το αυτοκίνητο τους και να πάνε κάπου για μερικά λεπτά, καθώς δεν υπήρχε διαθέσιμος χώρος στάθμευσης γύρω από τα συγκεκριμένα σημεία που ήθελαν να σταματήσουν. Σε κάποιες άλλες περιπτώσεις στάθμευσαν παράτυπα μέρος του οχήματός τους πάνω σε πεζοδρομία προκειμένου να αφήσουν χώρο για τη διέλευση των διερχόμενων οχημάτων, περιορίζοντας όμως σημαντικά το διαθέσιμο χώρο του πεζοδρομίου.

Σε μία διαδρομή με το αυτοκίνητο της Γιώτας (28 ετών) στην Πατησίων, ένα κινούμενο στην αντίθετη κατεύθυνση μηχανοκίνητο δίκυκλο πέρασε τη διαχωριστική γραμμή προκειμένου να προσπεράσει παράτυπα ένα φορτηγό που προπορευόταν και φάνηκε σαν να κατευθύνεται πάνω μας. Η ενδεχόμενη σύγκρουση αποφεύχθηκε όταν και τα δύο οχήματα ελίχθηκαν προς την αντίθετη πλευρά. Η Γιώτα, πάτησε την κόρνα και έβρισε τον οδηγό. Ο ήχος της κόρνας δεν ακούστηκε, καθώς, όπως μου είπε, έχει σταματήσει να λειτουργεί εδώ και λίγο καιρό, παρ' όλα αυτά αντανakλαστικά συνεχίζει να την πατάει όταν αισθανθεί κίνδυνο. Στη συνέχεια της διαδρομής μας μου είπε πως θα πάει άμεσα να την επιδιορθώσει γιατί αισθάνεται ανασφάλεια σε στιγμές στο δρόμο όπως αυτή πριν λίγο, διότι «δεν μπορείς να προλάβεις το κακό».

Το συγκεκριμένο περιστατικό δεν ήταν μεμονωμένο, αλλά αντίθετα κατά τη διάρκεια της έρευνας παρατηρήθηκε πως, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια κυκλοφοριακής συμφόρησης, η εναλλαγή των λωρίδων όταν εμφανιζόταν σε κάποια από αυτές ένα στιγμιαίο χωρικό κενό που θα έδινε ένα μικρό προβάδισμα στην κυκλοφορία ήταν αρκετά συχνή. Στην περίπτωση των αυτοκινήτων, η εναλλαγή αν και συνέβαινε σε λωρίδες ίδιας κατεύθυνσης, γινόταν την τελευταία στιγμή απαιτώντας ένα διαρκώς υψηλό επίπεδο επαγρύπνησης. Όμως, οι ελιγμοί των μηχανοκίνητων δίκυκλων, χάρη στην εγγενή ευελιξία τους, δεν περιορίζονταν απαραίτητα μόνο στις λωρίδες ίδιας κατεύθυνσης όπου “σφήνωναν” ανάμεσα στα καθηλωμένα στην κίνηση αυτοκίνητα,

ενώ μάλιστα σε κάποιες περιπτώσεις οι οδηγοί τους έκαναν νεύμα στους συνομιλητές μου για να μετακινήσουν το αυτοκίνητό τους ώστε να τους αφήσουν χώρο να περάσουν. Αντίθετα, οι ελιγμοί τους επεκτείνονταν και στην αντίθετη κατεύθυνση ή ακόμα κάποιες φορές στα πεζοδρόμια και σε διαζώματα προκειμένου να ξεφύγουν από την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Σε αντίθεση με τα αυτοκίνητα, των οποίων ο ίδιος του ο όγκος περιορίζει σε σημαντικό βαθμό την ευελιξία τους, αναγκάζοντάς τους οδηγούς τους να παραμένουν καθηλωμένοι σε συνθήκες κορεσμένης κυκλοφορίας, τα δίκυκλα μπορούν εύκολα να προσπερνούν τους περισσότερους χωρικούς περιορισμούς του οδικού δικτύου και να αγνοούν τα προκαθορισμένα όρια των δρόμων επεκτείνοντας τη δράση τους σε χώρους που δεν προορίζονται για αυτά. Τα δίκυκλα «δεν δεσμεύονται από το δίκτυο των δρόμων της πόλης...υπόσχονται αβίαστη κινητικότητα» (Truitt, 2008, p.5), δηλαδή κατά μία έννοια υλοποιούν την ευρύτερη υπόσχεση της αυτοκίνησης για ταχεία, ελεύθερη και απρόσκοπτη κίνηση. Αυτή η ευελιξία, η οποία ρευστοποιεί το όρια του δρόμου όπως αυτά αναπαρίστανται από τις διαγραμμίσεις, την οδική σήμανση και τα πεζοδρόμια, είναι που καθιστά τους οδηγούς τους τους πιο επικίνδυνους χρήστες της οδού, σύμφωνα με τους συνομιλητές μου, καθώς «δεν ξέρεις από που θα πεταχτούν», όπως μου είπε η Γιώτα.

Οι διαγραμμίσεις αντιπροσωπεύουν μια «αισθητική διακυβέρνησης», (Marusek, 2022, p.5), καθώς μέσω της ορατότητάς τους στο οδόστρωμα αποτελούν εκφράσεις νομικής και κοινωνικής τάξης και αποσκοπούν στη ρύθμιση και την καθοδήγηση της κίνησης, όπως και στον περιορισμό της εντός συγκεκριμένων ορίων. Συνήθως με λευκό χρώμα πάνω στη μαύρη ασφαλτο, μονές ή διπλές, συνεχόμενες ή διακεκομμένες, οι διαγραμμίσεις κατά μήκος της οδού ακολουθούν την κίνηση του οχήματός κατευθύνοντας και οριοθετώντας την, ενώ οι εγκάρσιες διαγραμμίσεις τέμνουν την πορεία του οχήματός, δείχνοντας ένα όριο στο οποίο πρέπει να σταματήσει ώστε να μπορέσουν να κινηθούν άλλα οχήματα και πεζοί των οποίων η τροχιά διασταυρώνεται με τη δική του. Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους γνωστοποιούν τον χώρο στο οδόστρωμα που αναλογεί στο κάθε όχημα, διαχωρίζουν τη ροή του από αυτή της αντίθετης κατεύθυνσης, προσδιορίζουν αν επιτρέπεται να προσπεράσει ή όχι και, στην περίπτωση των αυτοκινητοδρόμων, πού θα πρέπει να κινηθεί σε περίπτωση που ο οδηγός επιθυμεί να αναπτύξει ταχύτητα ή να επιβραδύνει λόγω κάποιας έκτακτης στάσης.

Αντίστοιχα με τις διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα, οι πινακίδες σήμανσης λειτουργούν ως μια οπτική, απλουστευμένη έκφραση των ρυθμίσεων κυκλοφορίας εντός του οδικού τοπίου. Αντιπροσωπεύουν μια κωδικοποιημένη μορφή γνώσης, δομημένη με συμβάσεις χρώματος, σχήματος και μεγέθους και μπορούν να γίνουν αντιληπτές ως εκφράσεις του νόμου στην πράξη. Οι οδικές πινακίδες αποκαλύπτουν ένα αόρατο δίκτυο σχέσεων μεταξύ ατόμων και θεσμών, καθώς διαμορφώνουν τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι συνδιαλέγονται με το νόμο και την κοινωνία, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο τα άτομα αλληλοεπιδρούν και κινούνται εντός του οδικού χώρου (Wagner, 2006). Ενώ το νόημα τους παράγεται μέσα από ένα συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο, η ερμηνεία του νοήματός τους πολλές φορές βασίζεται σε ατομικές συμπεριφορές και στην προσωπική εμπειρία. Οι οδηγοί μπορεί να ευθυγραμμίζουν την κίνηση των οχημάτων τους με τα δεδομένα όρια, αρκετές φορές όμως μπορεί και να τα ξεπεράσουν, θέτοντας τους κανόνες κυκλοφορίας υπό διαπραγμάτευση.

Η αναντιστοιχία ανάμεσα στους θεσμοθετημένους κανόνες κυκλοφορίας και στην εφαρμογή τους στο πλαίσιο της καθημερινής οδήγησης δεν είναι κάτι που συναντάται μόνο στην Αθήνα και ούτε μπορεί να θεωρηθεί αποκλειστικά ελληνικό φαινόμενο, καθώς η υπόσχεση ελευθερίας, αυτονομίας και ατομικότητας που συνεπάγεται η χρήση ενός ιδιωτικού οχήματος έρχεται σε σύγκρουση με τους κανόνες που επιχειρούν να περιορίσουν αυτή την ελευθερία και να συντονίσουν τις ροές των οχημάτων και τη στιγμιαία συνύπαρξη μιας διαρκώς μεταβαλλόμενης κοινότητας ανώνυμων οδηγών. Στις περιπτώσεις που καταγράφηκαν στην έρευνα, οι παράτυπες πρακτικές επιστρατεύονται κάποιες φορές εν μέρει λόγω αναγκαιότητας που προκύπτει από τους περιορισμούς του δομημένου αστικού περιβάλλοντος της πόλης, όμως σε αρκετές περιπτώσεις φαίνεται να εμπεριέχουν και μια ατομοκεντρική προσέγγιση του δημόσιου χώρου και μια συγκρουσιακή σχέση με το θεσμικό πλαίσιο, αλλά και τους άλλους οδηγούς και χρήστες της οδού.

Παράλληλα, πολλοί από τους κανόνες που αφορούν μια καθημερινή, τετριμμένη και παράλληλα ιδιαίτερα ρυθμιζόμενη πρακτική όπως η οδήγηση μπορεί να φαίνονται υπερβολικοί και ανακόλουθοι με τη βιωμένη πραγματικότητα της οδήγησης. Σε ένα πρόσφατο ειδησεογραφικό ρεπορτάζ αναφέρθηκε πως οι οδηγοί που πίνουν καφέ την ώρα που οδηγούν θα καλούνται να πληρώσουν πρόστιμο εκατό ευρώ, ενώ προβλέπεται και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για τριάντα ημέρες. Το

συγκεκριμένο ρεπορτάζ αναφέρεται σε μια προϋπάρχουσα διάταξη του Κ.Ο.Κ., σύμφωνα με την οποία:

Ο οδηγός κάθε οχήματος υποχρεούται να έχει πλήρη ελευθερία των κινήσεων του, για να ενεργεί ελεύθερα τους αναγκαίους χειρισμούς. Ιδιαίτερα, απαγορεύεται να χρησιμοποιεί εν κινήσει ακουστικά, που έχουν συνδεθεί με φορητό ραδιόφωνο, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές, καθώς και κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση (Κ.Ο.Κ., Άρθρο 13, παρ.2)

Η συγκεκριμένη διάταξη προσδιορίζει πως οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν ελεύθερα τα χέρια τους με μια ιδιαίτερη αναφορά σε συγκεκριμένα παραδείγματα στα οποία δεν αναφέρεται πουθενά ο καφές. Γιατί η συγκεκριμένη διάταξη ερμηνεύθηκε στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή με τέτοιο τρόπο ώστε να περιλαμβάνεται και ο καφές είναι απορίας άξιο για τις συνομιλήτριες και τους συνομιλητές μου οι οποίοι το αντιμετώπισαν χλευαστικά επί το πλείστο, ενώ όπως σκωπτικά το σχολίασε ο Πέτρος «Θα θέλουν μάλλον να μαζέψουν λεφτά». Εδώ αναδεικνύεται μια αναντιστοιχία του Κ.Ο.Κ. σε σχέση με την πραγματική εμπειρία της οδήγησης πολλών οδηγών οι οποίοι περνούν ένα σημαντικό χρονικό διάστημα της ημέρας τους στο αυτοκίνητο και επομένως κάποια στιγμή είναι πολύ πιθανό να πιούν, αν όχι καφέ, σίγουρα νερό. Επίσης αναδεικνύεται μια εγγενής ασάφεια στην ερμηνεία του Κ.Ο.Κ, η οποία στην περίπτωση του συγκεκριμένου ρεπορτάζ επιλέχθηκε να ερμηνευτεί με τέτοιο τρόπο ώστε να επικεντρώνεται στην κατανάλωση καφέ, μια ερμηνεία που οι συνομιλητές μου αγνοούσαν και η οποία για τους ίδιους έρχεται σε αντίθεση με την κοινή λογική. Ανατρέχοντας κανείς στον Κ.Ο.Κ. μπορεί να βρει αρκετές διατάξεις οι οποίες αφήνουν κάποια περιθώρια ερμηνείας τους και λήψης ατομικών αποφάσεων, κάτι που μπορεί να αναδειχθεί καλύτερα παρακάτω μέσα από το επόμενο εθνογραφικό παράδειγμα.

Ο Clay McShane (1999) επισημαίνει πως οι φωτεινοί σηματοδότες είναι συστήματα ρύθμισης που «προσπαθούν να επιβάλουν έναν ισχυρό κοινωνικό έλεγχο στην πιο θεμελιώδη ανθρώπινη συμπεριφορά, δηλαδή στο αν θα κινηθεί κανείς ή θα παραμείνει ακίνητος». (p.370). Ενώ το πράσινο και το κόκκινο φως του σηματοδότη δίνουν μια ξεκάθαρη εντολή σε σχέση με το τι θα πρέπει να κάνουν οι οδηγοί, το πορτοκαλί (όπως συνήθως αναφέρεται στον καθημερινό λόγο ή κίτρινο όπως αναφέρεται στον Κ.Ο.Κ.) φως του σηματοδότη είναι πιο αμφίσημο ως προς την ερμηνεία του.

Ένα συνηθισμένο παράδειγμα από την οδήγηση στους δρόμους της Αθήνας που αναδεικνύει τόσο την ασάφεια στην ερμηνεία μια ρύθμισης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας όσο και την, εν μέρει τουλάχιστον, αντικατάστασή της από μία από κοινού αποδεκτή κοινοτικά παραγόμενη πρακτική είναι η ρύθμιση που αφορά στο συγκεκριμένο φως του σηματοδότη. Σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ.: «Ο οδηγός υποχρεούται να σταματήσει, όπως και προ ερυθρού φωτός, εκτός αν βρίσκεται τόσο κοντά στο σηματοδότη, ώστε να μην μπορεί να κάμει αυτό ασφαλώς». Ο Κώδικας, εδώ, προσδιορίζει ποια είναι η υποχρέωση του οδηγού στην περίπτωση που συναντήσει κίτρινο φως σε σηματοδότηση, αφήνοντας όμως και ένα μικρό περιθώριο ερμηνείας βάσει της προσωπικής εκτίμησης του οδηγού αν η απόσταση του οχήματός του από το σηματοδότη και η ταχύτητα που έχει αναπτύξει του επιτρέπει να ακολουθήσει τον συγκεκριμένο κανόνα.

Κατά τη διάρκεια της επιτόπιας έρευνας, αυτό που παρατηρήθηκε είναι πως, πρακτικά, το κίτρινο φως δεν σηματοδότησε επικείμενη στάση, τόσο στους συνομιλητές μου όσο και στους υπόλοιπους οδηγούς που συναντήσαμε. Αντιθέτως, στις περισσότερες περιπτώσεις, το κίτρινο φως σήμανε πως πρέπει να αναπτύξουν επιπλέον ταχύτητα για να προλάβουν να διέλθουν προτού ανάψει το κόκκινο. Όπως μου εξήγησε η Χριστίνα (33 ετών), “κανονικά” γνωρίζει πως θα έπρεπε να σταματήσει, αλλά συνήθως δεν το κάνει γιατί «κάποιες φορές βιάζομαι και εγώ, κάποιες σκέφτομαι ότι θα αρχίσουν να κορνάρουν οι πίσω (οδηγοί)».

Εδώ έχει ενδιαφέρον ότι στον λόγο της συνομιλήτριάς μου αναδεικνύεται ο τρόπος με τον οποίο η, κάπως ασαφώς, προσδιορισμένη από τον Κ.Ο.Κ. ως ενδεδειγμένη ενέργεια στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι πιθανό να παραβιάσει μια από κοινού σιωπηρά συμφωνημένη σύμβαση πώς μέχρι να ανάψει το κόκκινο φως πρέπει να περάσουν όσο το δυνατό περισσότερα οχήματα. Η ανησυχία της για την πίεση που θα της ασκούταν μέσω των ήχων της κόρνας δεν ήταν αβάσιμη, όπως μπόρεσα να διαπιστώσω κατά τη διάρκεια της εθνογραφικής έρευνας. Οποιαδήποτε παρακώλυση, έστω και διάρκειας δυο-τριών δευτερολέπτων, στη διέλευση των οχημάτων από μια διασταύρωση, ιδιαίτερα κατά τις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής, συνοδευόταν συχνά από αποδοκιμασίες που γνωστοποιούνταν στον υπαίτιο για την καθυστέρηση μέσω της κόρνας, ενώ σε κάποιες από τις περιπτώσεις των συνομιλητών μου οι λεκτικές εκφράσεις εκνευρισμού περιορίζονταν στον ακουστικό χώρο του αυτοκινήτου τους.

Παρ' ότι οι κρατικά θεσμοθετημένοι κώδικες καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό ένα συγκεκριμένο πλαίσιο συμπεριφοράς στον οδικό χώρο, αυτοί δεν είναι απόλυτα συμπαγείς, αλλά μάλλον πορώδεις, καθώς αφήνουν σημαντικά περιθώρια ατομικών ερμηνειών και επιμέρους αποφάσεων. Εκ των πραγμάτων, όπως σημειώνει ο Stanley Fish (1984, p.1330), «κανένα σύνολο κανόνων δεν θα μπορούσε να είναι αρκετά σαφές ώστε να καλύψει όλες τις πιθανές καταστάσεις που μπορεί να προκύψουν σε επίπεδο πρακτικής». Στο πλαίσιο του δρόμου, οι “επίσημοι” κανόνες μπορεί να αμφισβητούνται ή να μην λαμβάνονται υπόψιν δεδομένων των εκάστοτε τοπικών συνθηκών. Άτυποι, ανεπίσημοι, κοινωνικά παραγόμενοι κανόνες κυκλοφορίας, οι οποίοι έρχονται σε σύγκρουση και παραβιάζουν τους κρατικούς, μπορούν να τους αντικαταστήσουν και να παγιωθούν ως συλλογικά αποδεκτοί και αναμενόμενοι μέσα από την καθημερινή βιωμένη εμπειρία της οδήγησης και της συνύπαρξης στους δρόμους της πόλης.

Οι Tennant et al. (2021, p.3) διαπιστώνουν πως ο τρόπος που συμπεριφέρεται και δρα κανείς εντός του οδικού δικτύου διαμορφώνεται από διαφορετικά επίπεδα κανόνων. Οι νομικοί κανόνες ορίζουν το τι πρέπει και τι δεν πρέπει να κάνουμε, ενώ οι κοινωνικές νόρμες διαμορφώνουν και αντανακλούν αυτό που τείνουμε να κάνουμε ή να μην κάνουμε. Πολλές από τις κοινωνικές νόρμες μπορεί να ευθυγραμμίζονται με τις νομικές ρυθμίσεις, αλλά ανάμεσα στα διαφορετικά επίπεδα κανόνων υπάρχουν κενά, εντάσεις και συγκρούσεις. Από τη σκοπιά της νομικής ανθρωπολογίας, ενδεχομένως να μπορούσαμε να εξετάσουμε αυτή την πολλαπλότητα μέσα από την έννοια του «ημιαυτόνομου κοινωνικού πεδίου» της Sally Falk Moore, το οποίο «έχει δυνατότητες θέσπισης κανόνων και τα μέσα για να προκαλέσει ή να εξαναγκάσει τη συμμόρφωση; αλλά ταυτόχρονα εντάσσεται σε ένα ευρύτερο κοινωνικό πλέγμα που μπορεί και το επηρεάζει και διεισδύει σε αυτό» (Moore, 1973, p.720). Ακολουθώντας τη Moore, η Sally Engle Merry (1988) συμπληρώνει πως το νομικό σύστημα διεισδύει στο πεδίο και το (ανα)διαρθρώνει, αλλά αυτό δεν συνεπάγεται και την απόλυτη κυριαρχία του επ' αυτού, καθώς υπάρχει χώρος παράκαμψής του και αντίστασης σε αυτό από τις μη κρατικές κανονιστικές τάξεις. Ο νόμος δεν επιβάλλεται απλά στην κουλτούρα, αλλά ανταγωνίζεται τις παράνομες πρακτικές, οι οποίες νομιμοποιούνται στην καθημερινότητα μέσα από την υιοθέτησή τους από ένα μέρος του πληθυσμού ή και ολόκληρο τον πληθυσμό (Heyman, 1999). Όμως, όπως επισημαίνει η Marusek (2022, p.29), ανεξάρτητα από τις επιμέρους ερμηνείες και πρακτικές που μπορεί να

αμφισβητούν τους νόμους περί κυκλοφορίας, οι οδηγοί παραμένουν υποκείμενα ενός ευρύτερου συστήματος διακυβέρνησης.

Στην περίπτωση της Αθήνας, κάποια από τα αίτια για την αμφίθυμη και συχνά ανταγωνιστική σχέση που φαίνεται να διέπει τις προσωρινές, ρευστές “κοινότητες των οδηγών” τόσο με τον νόμο όσο και μεταξύ τους, ενδεχομένως, να μπορούν να ανιχνευθούν στις ριζικές διαρθρωτικές αλλαγές που συντελέστηκαν κατά τον εικοστό αιώνα στην ελληνική κοινωνία, και ιδιαίτερα μεταπολεμικά, μέσα από τις οποίες αναδύθηκαν νέα πρότυπα συμπεριφοράς και κοινωνικής οργάνωσης, όπου παρατηρήθηκε μια μετατόπιση προς τον κτητικό ατομικισμό και τον κοινωνικό ανταγωνισμό, κάτι που συνδέεται άμεσα με τον τρόπο με τον οποίο δομήθηκε και διαμορφώθηκε το αστικό περιβάλλον (Οικονόμου, 2012; 2018). Μέσα από τις μεταπολεμικές, εν μέρει αυτορρυθμιστικές, διαδικασίες δόμησης ένα μεγάλος μέρος του πληθυσμού απέκτησε πρόσβαση στην ιδιοκτησία αστικής γης και κατοικίας, η οποία πλέον «θεωρείται σχεδόν κοινωνικό δικαίωμα» (Οικονόμου, 2012, p.223), ακόμα και αν αυτό συνεπάγεται την οικειοποίηση και κατάχρηση δημόσιων φυσικών και κοινωνικών πόρων. Με αυτό τον τρόπο, εδραιώνεται μια κουλτούρα παράτυπης οικειοποίησης των δημόσιων χώρων και ευρείας κοινωνικής αποδοχής τέτοιων πρακτικών, μέσα από μια αντίληψη «πως κάθε σημείο της πόλης και ολόκληρης της επικράτειας αποτελεί εν δυνάμει οικόπεδο προς εκμετάλλευση» (Βαΐου και σύν., 2000, σ. 34).

Η ιδιοκτησία κατοικίας συνδέθηκε με την ανάδυση μια νέας διευρυμένης μεσαίας τάξης και την ανάδειξη νέων καταναλωτικών και πολιτισμικών προτύπων, αλλά και μια ευρύτερη στροφή προς τον ιδιωτικό χώρο και την ιδιωτικότητα. Οι πολιτικές γης αυτής της περιόδου είχαν στόχο τόσο την οικονομική ανάπτυξη και τη διάχυση της ιδιοκτησίας στα ευρύτερα μεσαία κοινωνικά στρώματα όσο και τον επηρεασμό της πολιτικής συνείδησης, καθώς μπορεί να θεωρηθεί ότι συνέβαλαν «στην ενίσχυση των ατομικιστικών οικονομικών και πολιτικών στάσεων και στη δημιουργία ανθρώπων που θα είναι πιστοί στο καθεστώς της αστικής δημοκρατίας» (Οικονόμου, 2012, p. 223). Η απόκτηση ενός αυτοκινήτου, «το σημαντικότερο αντικείμενο ατομικής κατανάλωσης μετά τη στέγαση, το οποίο παρέχει κύρος στον ιδιοκτήτη/χρήστη του μέσω των σημειακών του αξιών» (Urry, 2006, p.18), θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια “φυσική” συνέχεια αυτής της διαδικασίας κοινωνικής ανόδου, ένταξης στη μεσαία τάξη και έμφασης στην ιδιωτικότητα.

Μεταπολεμικά, η ιδιοκτησία αυτοκινήτου ξεκινά να διαχέεται σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα. Δημιουργείται έτσι σταδιακά μια νέα τάξη κινητών καταναλωτών που αποκτούν πλέον πρόσβαση στην ιδιωτική κινητικότητα, ενώ ταυτόχρονα διατυπώνουν απαιτήσεις σχετικά με τα δικαιώματά τους και τη διευκόλυνση της κινητικότητάς τους (Παπαζαφειροπούλου, 2016, σ.8). Το δικαίωμα στην ιδιοκτησία γης συνοδεύεται πλέον και από ένα αίτημα για δικαίωμα στην ιδιωτική μετακίνηση, δημιουργώντας νέα πρότυπα κατανάλωσης τα οποία βρίσκονται «σε πλήρη συνάφεια με τα πρότυπα οικονομικής και χωροταξικής οργάνωσης της φιλελεύθερης αστικής δημοκρατίας και καπιταλιστικής οικονομίας» (Παπαζαφειροπούλου, 2016, σ.8) σε μια περίοδο όπου επιχειρήθηκε η άμβλυνση των κοινωνικών εντάσεων και ανισοτήτων των προηγούμενων δεκαετιών .

Η χρήση του αυτοκινήτου, ενός κινούμενου ιδιωτικού χώρου που επεκτείνει την ιδιωτική δράση πέρα από την κατοικία στη δημόσια σφαίρα, βάσει αυτών που παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας στην Αθήνα, φαίνεται να διατηρεί κάποια αντίστοιχα χαρακτηριστικά αυτορρύθμισης και οικειοποίησης του δημόσιου χώρου. Θα ήταν λανθασμένο να θεωρηθεί πως αυτή η διαδικασία έχει παραμείνει στατική και αναλλοίωτη μέσα στο χρόνο, αλλά ίσως κάποια χαρακτηριστικά της να έχουν παγιωθεί και ενσωματωθεί στον τρόπο που οι οδηγοί που παρατηρήσαμε κατά τη διάρκεια της έρευνας αντιμετωπίζουν τους δημόσιους χώρους των δρόμων και στους τρόπους που οι οδηγοί καλούνται να αυτορρυθμίσουν την οδική συμπεριφορά τους.

Όπως έχει επισημάνει ο Elias (1995, p.25), « Το πρότυπο αυτορρύθμισης ενός οδηγού στο τιμόνι του αυτοκινήτου του καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από το κοινωνικό πρότυπο που έχει αναπτύξει η κοινωνία σε κάθε χώρα για την ατομική αυτορρύθμιση των ανδρών και των γυναικών που οδηγούν αυτοκίνητα» Σύμφωνα με τον Mouzelis (1995), η ελληνική κοινωνία μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια αδύναμη κοινωνία πολιτών με αμφίσημη στάση απέναντι στην εξουσία. Αντίστοιχα, ο Κωνσταντίνος Τσουκαλάς (1993, σ.9) υποστηρίζει πως η ανάπτυξη μιας ιδιαίτερης μορφής «εγχειρηματικής ορθολογικότητας στα πρότυπα της ατομικής οικονομικής συμπεριφοράς» με την ταυτόχρονη αντίσταση σε οργανωτικά πρότυπα που συνδέονται με τον καθορισμό και την αποδοχή συλλογικών στόχων είναι κεντρικά στοιχεία της σύγχρονης ελληνικής κοινωνίας. Τα άτομα επιδιώκουν την προώθηση των ατομικών συμφερόντων τους και οι νόμοι και οι κανόνες δεν αντιμετωπίζονται ως απαραίτητη προϋπόθεση για την ελευθερία και την ισότητα των πολιτών, αλλά ως εμπόδια που θα

πρέπει να παρακαμφθούν με κάθε διαθέσιμο μέσο. Στο πλαίσιο αυτού του «αναρχικού ατομικισμού» (Tsoukalas, 1995, p.199), η αντίσταση σε κάθε αφηρημένο κανονιστικό πρότυπο, η υπακοή στο οποίο δεν θα αποφέρει κάποια άμεσα προσωπικά οφέλη, ενσωματώνεται στην κοινή λογική. Υπό αυτό το πρίσμα, η μη τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας μπορεί να θεωρηθεί μια οικονομικά ορθολογική συμπεριφορά, η οποία δεν συνοδεύεται από μια αντίστοιχη κοινωνική ευθύνη, εφόσον ο κάθε οδηγός προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζονται στον οδικό χώρο, ενισχύοντας την αίσθηση ελευθερίας και αυτονομίας που υπόσχεται το αυτοκίνητο, ακόμα και αν αυτό συνεπάγεται την ανυπακοή σε ένα αφηρημένο σύνολο κανόνων.

Από τη σκοπιά της ανθρωπολογίας, η ιδιαιτερότητα του ελληνικού ατομικισμού έχει αμφισβητηθεί και μπορεί να θεωρηθεί μέρος μιας οριενταλιστικής αντίληψης της ελληνικής κοινωνίας, σε κάποιες περιπτώσεις, όμως, αναγνωρίζονται κάποιες συνθήκες που έχουν συντελέσει σε μια ατομοκεντρική αντίληψη του εαυτού. Η Renee Hirschon (2014, p.159-160) χαρακτηρίζει ως «κλισέ» τον χαρακτηρισμό των Ελλήνων ως ατομικιστών, συμπεραίνει όμως παράλληλα πως η ελληνική κοινωνία διαπνέεται από έντονα ανταγωνιστικό πνεύμα και μια ιδιαίτερη μέριμνα για την προσωπική αυτονομία και ανεξαρτησία. Εντοπίζει μια γενικότερη απροθυμία αποδοχής της ιεραρχίας σε καθημερινές, ανεπίσημες αλληλεπιδράσεις, παρά μόνο σε συγκεκριμένα πλαίσια όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εργαλειακά. Μέσα από την αμφισβήτηση της εξουσίας των άλλων, φαίνεται να δομείται η αυτοεκτίμηση και η επιβεβαίωση της προσωπικής αξίας, κάτι που αποκρυσταλλώνεται, όπως αναφέρει η ίδια, στην έκφραση «Και ποιος είσαι εσύ;» (Hirschon, 2014, p.167). Η Hirschon (2014, p.166) συμπεραίνει πως τέτοιες μορφές «καθημερινής αντίστασης» και πρακτικές «μη λογοδοσίας» μπορούν να θεωρηθούν στρατηγικές επιβίωσης που έχουν διαμορφωθεί μέσα από την ιστορία του ελληνικού χώρου.

. Ο Julien Etienne (2013) υποστηρίζει ότι η σχέση κράτους – πολιτών, στην περίπτωση της Ελλάδας, βασίζεται σε μια «ελεγχόμενη αρνητική αμοιβαιότητα». Πρόκειται, δηλαδή, για μια σχέση κράτους και κοινωνίας όπου οι αλληλεπιδράσεις τους χαρακτηρίζονται από αμοιβαία αρνητικές προσδοκίες και μια γενικευμένη δυσπιστία. Το κράτος αναμένεται να επιβάλλει περιορισμούς και κόστη στους πολίτες χωρίς αντίστοιχα οφέλη για αυτούς και οι πολίτες αναμένεται να αντιστέκονται στην κρατική εξουσία μέσα από πρακτικές “καθημερινής” παρατυπίας. Όπως παρατηρεί ο

Ettiene (2013, p.28-29) αυτή η σχέση μετά τα χρόνια της οικονομικής κρίσης έχει γίνει ιδιαίτερα τεταμένη, καθώς οι πολίτες θεωρούν ότι οι απαιτήσεις του κράτους είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικές και ανταποκρίνονται με κλιμάκωση “παράτυπων” συμπεριφορών.

Μέσω των κρατικών ρυθμίσεων που σχετίζονται με την ιδιοκτησία και τη χρήση των αυτοκινήτων αρθρώνονται απαιτήσεις προς τους οδηγούς που δεν αφορούν μόνο στην τήρηση των κανόνων οδικής ασφάλειας, αλλά και στην πληρωμή φόρων, καθώς και στον τακτικό έλεγχο και στη συντήρηση των οχημάτων τους. Σε μια διαδρομή μας με τον Πέτρο περιμένουμε να ανάψει το πράσινο φως ενός σηματοδότη στη λεωφόρο Αλεξάνδρας. Στη λωρίδα της αντίθετης κυκλοφορίας τέσσερις αστυνομικοί φαίνεται να έχουν σταματήσει για έλεγχο ένα τρίκυκλο που μεταφέρει στοίβες από χαρτόκουτα για ανακύκλωση και συνομιλούν με τον άνδρα που το οδηγεί. «Τι τραβάει ο κόσμος για να ζήσει» λέει συνομιλητής μου. Το πράσινο φως ανάβει και συνεχίζουμε την πορεία μας, ενώ πριν καν μπει στο οπτικό μας πεδίο ακούμε ένα αυτοκίνητο να τρέχει με μεγάλη ταχύτητα. Το αυτοκίνητο πέρασε δίπλα μας συνεχίζοντας την πορεία του πάνω στη λεωφορειολωρίδα της Αλεξάνδρας. «Αυτούς δεν τους σταματάνε» σχολιάζει ο Πέτρος. Δυο - τρία λεπτά αργότερα, ο Πέτρος συνειδητοποιεί ότι από το καπό του αυτοκινήτου βγαίνει καπνός. Σταματήσαμε σε μια κάθετη οδό για να ελέγξει τι συνέβη.

Με αφορμή το περιστατικό ελέγχου του τρικύκλου μου εκμυστηρεύτηκε ότι τρέμει στην ιδέα ότι θα τον σταματήσουν για έλεγχο εφόσον θεωρεί ότι είναι πιθανός στόχος λόγω της σχετικά κακής κατάστασης του οχήματός του. Το αυτοκίνητό του ξεπερνά τα 24 χρόνια ζωής, έχει αγοραστεί ως ελαφρά μεταχειρισμένο αλλά πλέον φέρει εμφανώς έντονα σημάδια φθοράς, με γρατζουνιές και βαθουλώματα περιμετρικά, ενώ απουσιάζει ο αριστερός καθρέπτης, δεν λειτουργούν οι υαλοκαθαριστήρες και τα ελαστικά έπρεπε να έχουν από καιρό αντικατασταθεί. Για τους παραπάνω λόγους δεν έχει περάσει τον απαραίτητο τεχνικό έλεγχο Κ.Τ.Ε.Ο. ο οποίος έχει παρέλθει εδώ και τέσσερις μήνες. Όπως μου εξηγεί λόγω των οικονομικών δυσκολιών που αντιμετωπίζει η συντήρηση του οχήματός του αποτελεί πολυτέλεια ενώ ακόμη και για τα στοιχειώδη ανταλλακτικά απευθύνεται σε μάντρες με ελαφρώς μεταχειρισμένα ή και «μιτασιόν» ανταλλακτικά.

Εκείνη τη μέρα δεν φτάσαμε ποτέ στον προορισμό μας. Αφήσαμε το αυτοκίνητο και μερικές μέρες αργότερα ο Πέτρος το πήγε σε ένα συνεργείο για

επιδιόρθωση. Η περίπτωση του Πέτρου δεν είναι μοναδική, καθώς και οι δύο συνομιλήτριες μου ανέφεραν πως τα αυτοκίνητά τους, που έχουν ξεπεράσει τα δεκαπέντε χρόνια λειτουργίας, εμφανίζουν συχνά προβλήματα και η επισκευή που απαιτείται κοστίζει αρκετά χρήματα. Το κράτος υποχρεώνει τους οδηγούς να περνούν τα οχήματά τους από τεχνικό έλεγχο, ο οποίος πραγματοποιείται από ιδιωτικού φορέως, κάθε δύο χρόνια, ώστε να επιτρέπει την κυκλοφορία τους, ενώ αν αναβάλλουν τον έλεγχο εκτός του συγκεκριμένου χρονικού περιθωρίου θα πρέπει να πληρώσουν πρόστιμο. Συνήθως, όσο παλαιότερο είναι το όχημα τόσο περισσότερα χρήματα καλούνται να ξοδέψουν οι οδηγοί προκειμένου το όχημά τους να ανταποκρίνεται στις τεχνικές προδιαγραφές που ελέγχονται και επιβάλλονται για την κυκλοφορία του. Για μία χώρα όπως η Ελλάδα, η οποία έχει τον παλαιότερο στόλο οχημάτων στην Ευρώπη, με μέση ηλικία τα 17 χρόνια (ACEA, 2023), ενδεχομένως η αδυναμία ανταπόκρισης σε αυτές τις απαιτήσεις να είναι μια πραγματικότητα για αρκετούς οδηγούς όπως ο Πέτρος.

Μετά από λίγες μέρες ξανασυνάντησα τον Πέτρο κάτω από το σπίτι του. Παρ' ότι επιδιορθώθηκε το ζήτημα που είχε προκύψει, εξακολουθεί να είναι «δημόσιος κίνδυνος», όπως μου είπε, διότι δεν έχει αλλάξει ακόμα τα ελαστικά και για αυτό προσπαθεί να αποφεύγει κεντρικούς δρόμους που πιστεύει ότι μπορεί να τον σταματήσουν για έλεγχο. Καθώς δεν μετακινείται συχνά, όταν χρειαστεί να χρησιμοποιήσει το αυτοκίνητο σκέφτεται πως «οκ, ας κάνω τώρα τη δουλειά μου και θα τα φτιάξω άλλη στιγμή». Το αυτοκίνητό του ήταν σταθμευμένο στη γωνία του οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται η κατοικία του, ενώ στην άλλη πλευρά της γωνίας ήταν σταθμευμένος ένας εκσκαφέας εμποδίζοντας πλήρως την ορατότητα προς την κάθετη οδό. Προκειμένου να δει αν διέρχεται κάποιο αυτοκίνητο από την κάθετη οδό αναγκάζεται να τοποθετήσει το αυτοκίνητο του σχεδόν στη μέση της διασταύρωσης, ενώ το σώμα προεκτείνεται μπροστά, ακουμπώντας σχεδόν το πρόσωπό του στο παρμπρίζ προκειμένου να αποκτήσει ορατότητα. «Σκάβουν το δρόμο τόσες μέρες και τα παρατάνε όπου να ναι», μου λέει. Σε πολλά σημεία εκατέρωθεν του δρόμου βρίσκονται βαθιά σκαμμένες τρύπες οι οποίες περιορίζουν το πλάτος του σχεδόν στο μισό και έχουν περιφραχτεί πρόχειρα με ένα πλαστικό πλέγμα. «Κάθε τρεις και λίγο ξηλώνουν το δρόμο για να περάσουν κάτι και τα αφήνουν έτσι για μέρες». Στο οδικό δίκτυο της Αθήνας το αυτοκίνητο του Πέτρου φαίνεται να μην είναι το μόνο στοιχείο «δημόσιου κινδύνου».

Η ανεπαρκής κατάσταση του οδοστρώματος σε αρκετούς δρόμους είναι κάτι που αναφέρθηκε από όλους του συνομιλητές μου. Σε μερικούς δρόμους, κάποιες από τις λωρίδες πρακτικά τίθενται εκτός κυκλοφορίας, καθώς τα αυτοκίνητα συνωστίζονται στις υπόλοιπες για να αποφύγουν τις λακκούβες τους. Οι λακκούβες στο δρόμο, οι κακοφωτισμένοι δρόμοι, οι πινακίδες σήμανσης τοποθετημένες με τέτοιο τρόπο ώστε η ορατότητά τους να είναι σχεδόν αδύνατη, είναι μόνο κάποια από τα παράπονα που εξέφρασαν οι συνομιλητές μου. Οι υψηλές τιμές των καυσίμων και το ενδεχόμενο νοθείας τους είναι μια ανησυχία που ανακύπτει, επίσης, σε κάποιες από τις συζητήσεις με τους συνομιλητές μου και σε κάποιες περιπτώσεις θεωρείται ως μια αποτυχία του κράτους να ελέγξει αποτελεσματικά τη συγκεκριμένη αγορά. Όπως παρατηρούν οι Böhm et al. (2006, p.10) η αυτοκίνηση είναι εγγενώς εύθραυστη, καθώς εξαρτάται από μία σειρά από ενδεχόμενα για τη συνεχή επιτυχία της. Τα αυτοκίνητα χρειάζονται «δρόμους, κανόνες κυκλοφορίας, καύσιμα, πολεοδομικές ρυθμίσεις, και η αναπαράσταση της οδήγησης των αυτοκινήτων ως αυτόνομης κίνησης συνεπάγεται την απόκρυψη αυτών των συνθηκών» (Böhm et al., 2006, p.11). Μέσα από τη χρήση του αυτοκινήτου και τη σημειωτικά εγγεγραμμένη υπόσχεση ελεύθερης και αυτόνομης κινητικότητας που εμπεριέχεται σε αυτή, οι οδηγοί εισέρχονται σε ένα δίκτυο σχέσεων με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, όπως το κράτος, οι δήμοι, οι εργολάβοι των οδικών έργων, τα ΚΤΕΟ και η αγορά καυσίμων, με τους οποίους η υποτιθέμενα ανεξάρτητη κινητικότητά τους είναι άμεσα ή έμμεσα εξαρτημένη και των οποίων τα συμφέροντα μπορεί να συγκρούονται με τα δικά τους.

Για να εξασφαλιστεί ένα επίπεδο επιτυχούς λειτουργίας της αυτοκίνησης προϋποτίθεται όλοι αυτοί οι δρώντες και οι φορείς θα εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους και θα τηρούν τους κανόνες. Οι λακκούβες σε κάποια από τα οδοστρώματα της πόλης δονούν τα σώματα των οδηγών περνούν από πάνω τους, υπενθυμίζοντας μέσα από αυτή την ενσώματη αίσθηση την αποτυχία εξασφάλισης αυτής που θα μπορούσε να θεωρηθεί η ελάχιστη συνιστώσα για την απρόσκοπτη ροή της μετακίνησης με το αυτοκίνητο, δηλαδή μια ομαλή επιφάνεια. Ως αποτυχία μπορεί να λογιστούν και ο καθημερινός χαμένος χρόνος που περνούν στα αυτοκίνητα κολλημένοι στην κίνηση και ο χρόνος που ξοδεύουν για να βρουν μια θέση στάθμευσης λόγω ενός ατελούς και κοντόφθαλμου εκσυγχρονιστικού οράματος και εξορθολογισμού των αστικών μετακινήσεων, μέσω του οποίου μέχρι και σήμερα βιώνουν καθημερινά τις συνέπειες. Το κράτος επιβάλλει στους οδηγούς μια σειρά από ρυθμίσεις για τη χρήση, τη

λειτουργία και τη συντήρηση των οχημάτων τους, ενώ το ίδιο φαίνεται να μην τηρεί τις υποχρεώσεις που αισθάνονται πως έχει προς αυτούς.

Στην έρευνα της για τις σχέσεις κράτους – πολιτών μέσα από το πρίσμα της οδήγησης στη Ρωσία, η Anna Kuglova (2022) περιγράφει πως οι οδηγοί βρίσκονται σε διαρκή επαγρύπνηση καθώς πλοηγούνται στο υλικό και κοινωνικό περιβάλλον των δρόμων καθώς οι προσπάθειες του κράτους για εκσυγχρονισμό μέσω υποδομών, νόμων και πολιτικών, μπορούν να είναι «τόσο ασυνεπείς όσο και επίμονες» και επομένως «απροσδόκητες, παράλογες ή απλώς επικίνδυνες» (p.458). Όπως παρατηρεί δεν υπάρχει ένα σαφές ή ρητό συμβόλαιο εκσυγχρονισμού μεταξύ του κράτους και των «πολιτών – οδηγών», αφήνοντας τους να διαχειριστούν μόνοι τους τις συνέπειες μια ελλιπούς διαδικασίας εκσυγχρονισμού, χωρίς κάποια εγγύηση ότι το κράτος θα παρέχει ένα πλήρως λειτουργικό και ασφαλές σύστημα. Παράλληλα, όμως, όπως συμπληρώνει, «το κράτος δεν χάνει ωστόσο την αξίωσή του για κυριαρχία και εξακολουθεί να επιμένει ότι οι πολίτες πρέπει να διατηρούν στωικά την κοινωνικό – υλική τάξη, ακόμα και ελλείψει της παρουσίας του»(Kuglova, 2022, p.459).

Η Kristin Monroe (2011) παρατηρεί πως οι παράτυπες πρακτικές οδήγησης των οδηγών στο Λίβανο συνδέονται τόσο με μια ασέβεια προς τις μορφές κρατικής εξουσίας που αισθάνονται ότι προσπαθούν να τους περιορίσουν όσο και μια αντίδραση απέναντι στην κρατική αναποτελεσματικότητα και αποδιοργάνωση. Μάλιστα, ένας από τους συνομιλητές της αναφέρεται με παρόμοιο τρόπο στις λακκούβες στο δρόμο, όπως στην περίπτωση του Πέτρου προηγουμένως. Μέσα από τη συλλογική υιοθέτηση παράτυπων πρακτικών οδήγησης σχηματίζεται «ένα συγκεκριμένο πολιτικό φαντασιακό: έξυπνοι πολίτες που αντιμετωπίζουν ένα “αναπτυσσόμενο” έθνος και ένα ανίκανο κράτος» (Monroe, 2011, p.126).

Παρ’ ότι θα ήταν μάλλον άτοπο να ταυτίσουμε πλήρως αυτές τις δύο περιπτώσεις με το παράδειγμα της Αθήνας, μπορούμε όμως να εντοπίσουμε κάποια κοινά στοιχεία ως προς τις σχέσεις κράτους – πολιτών, όπως αυτή αντανακλάται από την εκατέρωθεν μη τήρηση κάποιων από τις προϋποθέσεις για την ομαλή λειτουργία της αυτοκίνησης. Οι συνομιλήτριες και οι συνομιλητές μου, σε αρκετές περιπτώσεις, θεωρούν πως σε αρκετές περιπτώσεις “αναγκάζονται” να καταφύγουν σε παράτυπες πρακτικές, όπως για παράδειγμα η στάθμευση του οχήματός τους πάνω σε ένα πεζοδρόμιο, ανταποκρινόμενοι σε ένα οδικό περιβάλλον το οποίο συχνά είναι

αφιλόξενο στη χρήση των αυτοκινήτων, ενώ παράλληλα την καθιστά αναγκαία. Στην περίπτωση της Αθήνας κάποιες από τις παράτυπες πρακτικές, ή “έξυπνους τρόπους” που επιστρατεύονται για την πλοήγηση στο οδικό δίκτυο της πόλης, όπως αναφέρθηκαν σε αυτή την ενότητα, μπορούν να αποτελούν τόσο ενδείξεις μιας ευρύτερης ατομοκεντρικής προσέγγισης του δημόσιου χώρου και των δρόμων όσο και στρατηγικές που αναπτύσσονται σε αντιστοιχία με το δεδομένο υλικό και κοινωνικό περιβάλλον της πόλης. Παράλληλα, όπως θα εξετάσουμε περεταίρω και στη συνέχεια, η ενσωμάτωση τέτοιων πρακτικών και συμπεριφορών στην οδηγική ρουτίνα μπορεί να απορρέει και από τη σύγκρουση μεταξύ των προσδοκιών για ελευθερία, ταχύτητα και ατομικότητα που συνεπάγεται η χρήση αυτοκινήτων εντός του ιδεολογικού και πολιτισμικού πλαισίου της αυτοκίνησης και των πραγματικών συνθηκών υπό τις οποίες η οδήγηση πραγματοποιείται και οποίες διαψεύδουν αυτές τις προσδοκίες.

Τρέχοντας στον «ανοιχτό δρόμο»

Με εξαίρεση τη Χριστίνα, η οποία όπως μου είπε δεν υπερβαίνει ποτέ τα όρια ταχύτητας και αποφεύγει μεγάλες λεωφόρους όπου άλλοι οδηγοί αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες, διότι της κάνουν σινιάλο με τα φώτα του οχήματός του ή “κολλάνε” πίσω από το δικό της για να την αναγκάσουν να κινηθεί ταχύτερα, για τους υπόλοιπους συνομιλητές μου η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας κατά 10-20 χλμ/ώρα συχνά θεωρείται αποδεκτή και αναμενόμενη εφόσον οι συνθήκες το επιτρέπουν. Όπως μου είπε ο Άκης «Γενικά στους δρόμους του κέντρου δεν μπορείς να τρέξεις και πολύ, τώρα σε πιο μεγάλους δρόμους και 60 να είναι το όριο, άμα μπορώ θα το πατήσω και 80 και 90».

Η Redshaw (2008, p.61) παρατηρεί πως η δυνατότητα ελέγχου του προσωπικού ρυθμού είναι μια ιδέα που ενσωματώνεται μέσα από τη χρήση του αυτοκινήτου και έρχεται σε αντίθεση με τον κοινωνικό έλεγχο που επιχειρείται να περιορίσει τις ταχύτητες που μπορούν να αναπτύξουν τα οχήματα σε συγκεκριμένα πλαίσια. Ενώ η τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας και ασφάλειας και ο σεβασμός προς τους άλλους οδηγούς είναι το φαινομενικό πρότυπο γύρω απ’ το οποίο σχηματίζεται η “ορθή” και αναμενόμενη οδηγική συμπεριφορά, αυτές οι πτυχές της οδηγικής κουλτούρας αμφισβητούνται μέσα από ανταγωνιστικούς λόγους που προωθούν επιθυμίες για ταχύτητα, ανεμπόδιστη κίνηση και το φλερτ με τον κίνδυνο (Redshaw, 2008, p.128).

Αυτοί οι λόγοι δίνουν έμφαση στην έξαψη και τον ενθουσιασμό που προσφέρει η ελευθερία του “ανοιχτού δρόμου” και στην επίδειξη οδηγικής δεξιοτεχνίας μέσα από την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και τους επικίνδυνους ελιγμούς.

Κλασσικές ταινίες όπως το Bonnie & Clyde, το Easy Rider, το Badlands, το Thelma & Louise και πιο πρόσφατες όπως η ιδιαίτερα δημοφιλής σειρά ταινιών Fast and Furious, άλλα και εξειδικευμένα γύρω από το αυτοκίνητο τηλεοπτικά προγράμματα όπως το Top Gear και βιντεοπαιχνίδια όπως τα Grand Theft Auto, εμπεριέχουν και αναπαράγουν τέτοια νοήματα (Lumsden, 2013, p.28). Αντίστοιχα, στις περισσότερες διαφημίσεις των αυτοκινήτων οι απεικονιζόμενοι, σχεδόν πάντα, ως άδαιοι δρόμοι γίνονται πεδίο επίδειξης της ισχύος του διαφημιζόμενου οχήματος, ενώ, αν αναζητήσουμε και ένα σύγχρονο ελληνικό παράδειγμα, στους στίχους πολλών τραγουδιών της ελληνικής ραπ μουσικής και στα μουσικά βίντεο που τα συνοδεύουν εξυμνείται η επικίνδυνη οδήγηση γρήγορων και πολυτελών οχημάτων.

Οι λόγοι της ασφάλειας που απευθύνονται στην ορθολογικότητα των οδηγών και οι λόγοι της ταχύτητας που απευθύνονται στις επιθυμίες για ταχύτητα και άνευ όρων ελευθερία, αν και αντιφατικοί, αποτελούν βασικά κομμάτια του ιδεολογικού και πολιτισμικού πλαισίου της αυτοκίνησης και είναι «εγγενή χαρακτηριστικά των νεωτερικών ονείρων που επιθυμούν τόσο τον έλεγχο όσο και την απόλαυση» (Forstorp, 2006, p.100).

«Αν λέει 80 και εγώ αισθάνομαι ότι το έχω, το αυτοκίνητο το έχει να πάει με 100 και είναι και ο δρόμος εντάξει, δεν θα το κατεβάσω», απάντησε η Γιώτα σε ένα σχόλιό μου πως κινούμαστε με ταχύτητα πάνω από το αναγραφόμενο όριο στην πινακίδα δίπλα από την οποία μόλις είχαμε περάσει. Καθώς βρισκόμασταν σε μια μεγάλη λεωφόρο στην περιφέρεια της πόλης με λίγη σχετικά κίνηση, η αίσθηση που είχα και εγώ από τη θέση του συνοδηγού, πριν δω την πινακίδα με τον αριθμό 80, ήταν πως αυτή η επιπλέον ταχύτητα δεν ήταν παράταιρη στο συγκεκριμένο οδικό περιβάλλον. Σε αντίθεση με το αναγραφόμενο όριο ταχύτητας που μας υπενθύμιζε παθητικά πως δεν πρέπει να το υπερβούμε, κατά μία έννοια ο ανοιχτός δρόμος φαινόταν να μας “καλεί” να κινηθούμε ταχύτερα.

Όπως σημειώνει ο Per-Anders Forstorp (2006, p.100), στον νεωτερικό σχεδιασμό η πρόκληση του περιορισμού και εξορθολογισμού της ταχύτητας αντιμετωπίζεται μέσω της νομοθεσίας, εκστρατειών ηθικοποίησης της υπέρβασης των

ορίων και τη διαμόρφωση ιδανικών οδηγικών υποκειμένων που θα σέβονται τα επιβεβλημένα όρια, ταυτόχρονα όμως, η ταχύτητα προωθείται «μέσω της ανάπτυξης ασφαλών αυτοκινήτων, “ανεκτικών” υποδομών και “συγχωρητικών” συστημάτων μεταφορών». Οι πινακίδες σήμανσης είναι μόνο ένα στοιχείο το οδικού περιβάλλοντος και αυτό που κοινοποιούν ως ενδεδειγμένη συμπεριφορά στο συγκεκριμένο πλαίσιο μπορεί να έρχεται σε αντίθεση με άλλα στοιχεία του. Η ίδια η υλικότητα του δρόμου, ο γεωμετρικός σχεδιασμός του, το πλάτος του, άλλα και στοιχεία του ευρύτερου οδικού περιβάλλοντος όπως ο καιρός, η ώρα της μετακίνησης, το τοπίο εντός του οποίου βρίσκεται δρόμος, αλλά και οι τρόποι που χρησιμοποιούνται οι παρόδιοι χώροι μπορούν να επιδράσουν στον τρόπο που οδηγεί κανείς. Ο Urry (2000, p.53) σημειώνει πως οι τόποι μπορούν να παρέχουν συγκεκριμένες δυνατότητες, προδιαθέτοντας για συγκεκριμένους τρόπους βίωσης και “κατοίκησης” τους, ακόμα και αν αυτοί έρχονται σε αντίθεση με τους προδιαγεγραμμένους τρόπους χρήσης τους.

Αντίστοιχα με τους τρόπους που τα αυτοκίνητα αρθρώνουν συγκεκριμένα νοήματα και μπορεί να επιδράσουν στο πως θα χρησιμοποιηθούν, η Redshaw (2008) σημειώνει πως και οι δρόμοι:

είναι βαθιά χαραγμένοι με κινητά νοήματα που ισοδυναμούν με αρθρώσεις του δρόμου. Η άρθρωση με αυτή την έννοια αποβλέπει στην ανάδειξη της “ζωντανίας” του τόπου και των παραστάσεων που συνδέονται σιωπηρά με αυτόν. Ο τρόπος με τον οποίο αρθρώνεται ο δρόμος σχετίζεται με το περιβάλλον του καθώς και με τις πρακτικές που συνδέονται με αυτόν. (p.62)

Διαφορετικοί δρόμοι εμπεριέχουν διαφορετικά νοήματα και μπορούν να υπαγορεύουν, να επιτρέπουν ή να αποτρέπουν συγκεκριμένους τρόπους οδήγησης. Για παράδειγμα, η παραλιακή λεωφόρος, ιδιαίτερα μετά τη Βουλιαγμένη, με την εγγύτητα της στη θάλασσα, την απόστασή της από τον αστικό ιστό και τη μορφολογία του περιβάλλοντός της, δίνει μια αίσθηση κινδύνου προσφέροντας ένα πεδίο επίδειξης οδηγικής δεξιότητας μέσα από αυτοσχέδιους αγώνες ταχύτητας που πραγματοποιούνται εδώ και τουλάχιστον τέσσερις δεκαετίες. Από την άλλη πλευρά, η λεωφόρος Συγγρού, η οποία ιστορικά έχει συνδεθεί με τον εκσυγχρονισμό, τη νεωτερικότητα και την ταχύτητα, μια σύνδεση που διατηρεί μέχρι και σήμερα μέσα από τα μεγάλα, φωτισμένα, νεωτερικής αισθητικής κτίρια εγχώριων και πολυεθνικών εταιριών και οργανισμών, την έλλειψη σηματοδοτών, τις τέσσερις μεγάλου πλάτους λωρίδες και τον αυστηρό διαχωρισμό των πεζών και αυτοκινήτων, μπορεί να μεταφέρει μια αίσθηση επιτάχυνσης στην οδήγηση.

Στον αντίποδα αυτών των παραδειγμάτων μπορεί να παρατεθεί ο ιδιαίτερος πολυπολιτισμικός χαρακτήρας της λεωφόρου Αχαρνών. Σε αντίθεση με τη λεωφόρο Συγγρού που κυριαρχείται από τις διαρκείς ροές των αυτοκινήτων και οι πεζοί περιορίζουν την κινητικότητά τους στα πεζοδρόμια και στις υπόγειες διαβάσεις της, στην Αχαρνών η παρουσία των πεζών φαίνεται να υπερέχει αυτής των αυτοκινήτων και τα όρια μεταξύ δρόμου και πεζοδρομίου, κίνησης και στάσης, είναι αρκετά πιο ρευστά καθώς διαφορετικές κινητικότητες ενσωματώνονται στο δρόμο. Τα πεζοδρόμια της Αχαρνών είναι τόποι έντονης κοινωνικότητας, η οποία αρκετές φορές δεν περιορίζεται σε αυτά αλλά διαχέεται και στον οδικό χώρο.

Σε μία από τις διαδρομές μας με τον Πέτρο, μπορούσαμε να παρατηρήσουμε αυτοκίνητα να σταθμεύουν παράλληλα σε άλλα οχήματα, τρίκυκλα των οποίων οι οδηγοί μαζεύουν ανακυκλώσιμα υλικά κινούνται αργά στην άκρη του δρόμου, μια μεγάλη ουρά από πελάτες σε ένα ταχυφαγείο να εξαπλώνεται στο δρόμο καθώς δεν χωρούσαν στον περιορισμένο χώρο του πεζοδρομίου, ενώ πεζοί διασχίζουν την οδό περιμένοντας πολλές φορές στη μεσαία διαχωριστική γραμμή της μέχρι να τους αφήσει κάποιος οδηγός να περάσουν. Καθώς αυτοί οι διαφορετικοί ρυθμοί κίνησης συνυπήρχαν στο δρόμο, αντίστοιχα και η κίνηση του αυτοκινήτου προσαρμόστηκε σε αυτούς μέσα από τον περιορισμό της ταχύτητας, τις σύντομες στάσεις σε μη προκαθορισμένα σημεία και τους μικρούς ελιγμούς που απαιτούνταν για την πλοήγηση στην συγκεκριμένη οδό. Όπως διαπιστώνουν και οι Pink et al. (2017), οι τρόποι με τους οποίους επιτελείται η πρακτική της οδήγησης δεν μπορεί να αποδοθεί αποκλειστικά στους οδηγούς, ούτε στα σύνολα οδηγών-αυτοκινήτων, αλλά, διαμορφώνεται από τη σχέση οδηγού-αυτοκινήτου-περιβάλλοντος. Το αυτοκίνητο δεν είναι ένας κλειστός, αδιαπέραστος χώρος, αλλά αντίθετα αυτά που συμβαίνουν εκτός του αυτοκινήτου υπεισέρχονται εντός του, διαμορφώνοντας την οδηγική συμπεριφορά καθώς το όχημα κινείται σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο αστικό περιβάλλον.

Μέσα στο αυτοκίνητο

Ένα πρωί συνάντησα την Γιώτα έξω από το σπίτι της για να την ακολουθήσω σε μία από τις συνηθισμένες διαδρομές της καθημερινής ρουτίνας της, αυτή προς τον χώρο εργασίας της. Μόλις μπαίνουμε στο αυτοκίνητο βάζει τον προορισμό στο Google Maps όπου εμφανίζονται δυο διαφορετικές διαδρομές διάρκειας 18 και 25 λεπτών. «Τέλεια, προλαβαίνουμε να πάρουμε καφέ και κάτι να φάμε», λέει. Όπως μου εξηγεί, η ίδια και η συνάδελφος της παίρνουν εναλλάξ καφέ και για τις δυο τους κάθε πρωί και σήμερα είναι η δική της σειρά. Τις μέρες που αγοράζει εκείνη καφέ χρησιμοποιεί την εφαρμογή πριν ξεκινήσει, όχι γιατί δεν γνωρίζει τη διαδρομή προς το σχολείο, αλλά γιατί μέσα από τις εκτιμήσεις χρόνου για τις δύο διαφορετικές διαδρομές θα καθοριστεί η πρωινή ρουτίνα της. Αν έχει αργήσει να ξεκινήσει και βιάζεται θα επιλέξει τη συντομότερη διαδρομή και θα αρκεστεί στο να πάρει μόνο καφέ διότι δεν της αρέσουν οι επιλογές φαγητού του συγκεκριμένου καταστήματος απ' όπου περνάει η συντομότερη διαδρομή. Τις μέρες που έχει περιθώριο χρόνου, όπως σήμερα, θα ακολουθήσει τη μεγαλύτερη διαδρομή η οποία περνάει από έναν φούρνο που παρέχει πολλές επιλογές για πρωινό. Μετά από μια διαδρομή 7-8 λεπτών, όπου καθόμασταν και οι δύο αμίλητοι στο μεγαλύτερο μέρος της, κάναμε στάση για να πάρουμε καφέ και πρωινό για εμάς και τη συνάδελφο της. Επιστρέφοντας στο αυτοκίνητο η Γιώτα στρίβει ένα τσιγάρο, πίνει λίγο καφέ και βάζει ράδιο. «Ωραία, και τώρα μπορεί να ξεκινήσει η μέρα μας», μου λέει χαμογελώντας.

Η διάθεση στη συνέχεια της διαδρομής μας ήταν εμφανώς βελτιωμένη, καθώς πίναμε καφέ, ακούγαμε μουσική και η Γιώτα έτρωγε λίγο από το πρωινό της, όπου παρουσιαζόταν ευκαιρία λόγω χαμηλής ροής της κυκλοφορίας. Θα μπορούσε να πηγαίνει στο σχολείο με ένα λεωφορείο που κάνει στάση σχετικά κοντά στο σπίτι της, αλλά δεν το προτιμά γιατί όπως αναφέρει η ίδια «είναι μίζερο και μετά είμαι μίζερη στη δουλειά, στο αυτοκίνητο πίνω τον καφέ μου, ακούω τη μουσική μου και πάω με άλλη διάθεση να δουλέψω». Ο χρόνος που περνάει κάθε πρωί στο αυτοκίνητο είναι σημαντικός για την καθημερινή ρουτίνα της, καθώς είναι ένα χρόνος που μπορεί να αφιερώσει σε εκείνη, της δίνει τη δυνατότητα να προετοιμαστεί για την ημέρα που ακολουθεί και αισθάνεται ότι την κάνει καλύτερη επαγγελματία.

Ο Ola Stockfelt (1994) επισημαίνει πως ο χρόνος μέσα στο αυτοκίνητο για πολλούς οδηγούς μπορεί να είναι η μόνη ευκαιρία που έχουν μέσα στη μέρα «για περισυλλογή, εθελούσια απομόνωση και εστιασμένη ακρόαση ραδιοφώνου ή ηχογραφημένης μουσικής, η μόνη ευκαιρία να μην κάνουν τίποτα χωρίς να χρειάζεται να φαίνεται ότι κάνουν κάτι άλλο. Στο αυτοκίνητο μπορείτε να είστε ήρεμοι, να είστε όποιος θέλετε» (p.30). Το αυτοκίνητο, ως μια ιδιωτική σφαίρα, μπορεί να παρέχει ένα πολύτιμο χρονικό περιθώριο για να περάσει κανείς χρόνο με τον εαυτό του, ένα διάλλειμα ανάμεσα στις διάφορες υποχρεώσεις που καλούνται να εκπληρώσουν μέσα στην ημέρα τους. Συζητώντας με μια φίλη που δεν κατοικεί στην Αθήνα, και η οποία έχει τρία μικρά παιδιά, για τη νέα θέση εργασίας της για την οποία χρειάζεται να διανύσει καθημερινά μια απόσταση περίπου 40 λεπτών - ένα διάστημα μετακίνησης αρκετά μεγάλο για την περιοχή της -, μου είπε πως κάθε μέρα ανυπομονεί να έρθει η ώρα να μπει στο αυτοκίνητο, καθώς είναι ο μόνος χρόνος «απόλυτης ησυχίας» που έχει μέσα στην ημέρα. Μάλιστα, όπως είπε, δεν θέλει να ακούει ούτε καν μουσική για να μη διαταράξει αυτή την ησυχία που στερείται το υπόλοιπο της ημέρας της.

Η Χριστίνα δεν αισθάνεται με τον ίδιο τρόπο για τον χρόνο που καλείται να περάσει καθημερινά οδηγώντας. «Είναι εντελώς χαμένος χρόνος απ' τη ζωή μου που σπαταλώ κάθε μέρα για να πάω κάπου που δεν θέλω να πάω» μου μεταφέρει καθώς τη συνοδεύω στη διαδρομή προς τον χώρο εργασίας της. Για να πάει στο γραφείο στο οποίο εργάζεται χρειάζεται να οδηγήσει κάθε μέρα από 45 λεπτά έως μια ώρα, για μια διαδρομή που «κανονικά θέλει 15 λεπτά». Καθώς μετακινείται κατά τις πρωινές ώρες αιχμής της κυκλοφορίας και για τη διαδρομή ανάμεσα στο προάστιο που μένει και στο προάστιο που εργάζεται χρειάζεται να διασχίσει το κέντρο της πόλης, ο χρόνος που απαιτείται είναι δυσανάλογα μεγάλος σε σχέση με τη χιλιομετρική απόσταση. Στα πολλά διαστήματα στάσης ή ιδιαίτερα αργής ροής που προκύπτουν κατά τη διάρκεια της διαδρομής η Χριστίνα ελέγχει τα email της ή τα μηνύματα στους λογαριασμούς της στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ενώ κάποια στιγμή που περιμέναμε σε ένα σηματοδότη να ανάψει πράσινο έβγαλε από την τσάντα της ένα μικρότερο τσαντάκι στο οποίο είχε μέσα στα καλλυντικά της και ξεκίνησε να βάζει κραγιόν κοιτώντας στον καθρέφτη. «Κάθε μέρα βάφομαι στο αυτοκίνητο, για να μην χάνω χρόνο στο σπίτι και αργώ. Χθες έβγαζα τα φρύδια μου και ήταν δίπλα ένας τύπος πάνω σε μηχανή και κοίταγε καλά καλά» μου περιγράφει γελώντας.

Την ίδια μέρα, το απόγευμα, ακολούθησα τη Χριστίνα στη διαδρομή από το γραφείο στο σπίτι της. Στη διαδρομή της επιστροφής η Χριστίνα φορώντας ασύρματα ακουστικά συνδεδεμένα μέσω Bluetooth με το κινητό της έκανε μια σειρά από τηλεφωνήματα, αρχικά δυο επαγγελματικά για να συνεννοηθεί για κάποιες λεπτομέρειες σχετικά μια δουλειά που είχε αναλάβει, στη συνέχεια με τον σύντροφο της για να μιλήσουν για τα πλάνα τους για το σαββατοκύριακο και, τέλος, ακόμα ένα σε μία φίλη της για να της ευχηθεί, καθώς ήταν η ημέρα των γενεθλίων της. Επιπλέον, παρατήρησα πως και εμένα συνήθως με καλούσε στο τηλέφωνο πάντα τέτοια ώρα, οδηγώντας για να πάει στο σπίτι. Ρωτώντας την σχετικά, μου απάντησε πως αυτή είναι η ώρα που κάνει τα τηλεφωνήματά της, ώστε να μην χρειαστεί να τα κάνει όταν φτάσει στο σπίτι και είναι ήδη πολύ κουρασμένη. Επειδή είναι απορροφημένη πολλές φορές στις συνομιλίες της και στις άλλες δραστηριότητες που κάνει μέσα στο αυτοκίνητο, συχνά, όπως μου λέει δεν καταλαβαίνει πως περνάει ο χρόνος, ενώ κάποιες φορές ξεχνάει και ποια διαδρομή ακολουθεί, στρίβοντας σε λάθος οδούς.

Οι Laurier et al. (2008) παρατηρούν πως το αυτοκίνητο, πέρα από ένα μέσο μετακίνησης, είναι και ένας κινούμενος ιδιωτικός χώρος όπου πολλαπλές δραστηριότητες και κοινωνικότητες πραγματοποιούνται εντός του παράλληλα με την πρακτική της οδήγησης, υποβοηθούμενες από τεχνολογίες όπως το κινητό τηλέφωνο και το ασύρματο διαδίκτυο, καθιστώντας το αυτοκίνητο μια επέκταση της κατοικίας ή του χώρου εργασίας. Με τη διαρκή βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και άνεσης εντός του αυτοκινήτου και την προσθήκη νέων τεχνολογιών, ο χώρος του αυτοκινήτου προσομοιάζει ολοένα και περισσότερο αυτόν του οικιακού περιβάλλοντος, καθώς μετατρέπεται σε ένα “σπίτι μακριά απ’ το σπίτι”, ένας τόπος για την άσκηση επαγγελματικών δραστηριοτήτων, έρωτα, οικογένειας, φιλίας, εγκληματικότητας, φαντασίας κ.ο.κ... ένα σπίτι που κινείται ευέλικτα και με ρίσκο μέσα σε παράξενα και επικίνδυνα περιβάλλοντα» (Urry, 2006, p.27).

Η ακρόαση μουσικής και η χρήση του κινητού τηλεφώνου γίνονται μέσα για τη διαχείριση της πλήξης που προκαλείται από τη ρουτίνα της οδήγησης, ιδιαίτερα για ανθρώπους όπως η Χριστίνα που περνάει καθημερινά μιάμιση με δύο ώρες οδηγώντας. Παράλληλα μπορούν να ενισχύσουν την αίσθηση απομόνωσης από το οδικό περιβάλλον εντός του οποίου κινούνται και τους ανθρώπους με τους οποίους το μοιράζονται, ενώ τους διασυνδέουν με άλλους ανθρώπους και άλλα περιβάλλοντα που βρίσκονται μακριά από αυτούς. Όπως αναφέρει η Lutz (2015, p.598), «το κινητό

τηλέφωνο επιτρέπει στους ανθρώπους να διατηρούν σχέσεις που αλλιώς θα ήταν αδύνατο λόγω των χρονικών περιορισμών και το ραδιόφωνο επιτρέπει την “αλληλεπίδραση” με έναν φαντασιακό κοινωνικό κόσμο ειδήσεων, φιλικών DJs και ραδιοφωνικών συζητήσεων» .

Σε αντίθεση με τη Γιώτα που απολαμβάνει πολλές φορές τον χρόνο που περνάει στο αυτοκίνητό της και τη Χριστίνα που δεν τον απολαμβάνει, όπως είπε, αλλά βρίσκει τρόπους για να τον διαχειρίζεται προς όφελός της, στις περισσότερες από τις διαδρομές που κάναμε με τον Άκης φάνηκε να μην κάνει τίποτα από τα δύο. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι ο Άκης συνήθως μετακινείται με τη μηχανή του και οδηγεί ένα αυτοκίνητο κάποιες μέρες της εβδομάδας, το οποίο του παρέχει η εταιρία στην οποία εργάζεται. Η διαφορά στις δυνατότητες ευελιξίας που παρέχουν το προσωπικό του μέσο και αυτό που χρησιμοποιεί για την εργασία του είναι μεγάλη και του δημιουργεί εκνευρισμό ότι με το αυτοκίνητο αναγκάζεται να ξοδέψει αρκετό περισσότερο χρόνο στην κίνηση. Καθώς το αυτοκίνητο δεν είναι δικό του και το χρησιμοποιεί μόνο στο πλαίσιο των εργασιακών του υποχρεώσεων, δεν φαίνεται να “κατοικεί” σε αυτό με τους ίδιους τρόπους που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα δύο παραδείγματα.

Ο ίδιος δεν ακούει μουσική στο αυτοκίνητο, καθώς, όπως μου λέει, «είμαι στην τσίτα, δεν μπορώ να ηρεμήσω». Κατά τη διάρκεια των διαδρομών μας, οι περισσότερες από τις οποίες έγιναν σε ώρες έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης, ο εκνευρισμός του γινόταν εμφανής στον τρόπο που έσφιγγε πολλές φορές το τιμόνι και στους σχολιασμούς του για τους άλλους οδηγούς, τα άλλα αυτοκίνητα και εν γένει για την κατάσταση στους δρόμους της πόλης. «Η Αθήνα δεν είναι πόλη για να 'χεις αυτοκίνητο, κάποιες φορές θα ήθελα να έχω ένα σαπιάμαξο ή μια μπουλντόζα να τους κοπανάω όλους» μου είπε μια μέρα, όταν επιστρέφοντας από τον χώρο εργασίας ήμασταν “εγκλωβισμένοι” σε έναν δρόμο λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Η οδήγηση στο πλαίσιο της καθημερινής ρουτίνας, υπό την πίεση των χρονικών περιορισμών και της παρουσίας των άλλων οχημάτων έρχεται σε αντίθεση με τη «φαντασιακή απόλαυση του ανοιχτού δρόμου» (Redshaw, 2008, p.54). Η προσδοκία που γεννάται από την πολιτισμική πλαισίωση του αυτοκινήτου ως ενός εξιδανικευμένου μέσου επίτευξης της ελευθερίας συγκρούεται με την καθημερινή πραγματικότητα, δημιουργώντας συναισθήματα απογοήτευσης και θυμού. «Το

αυτοκίνητο είναι ένα μέσο βίωσης της ελευθερίας σε ένα κενό αέρος που δεν υπάρχει πουθενά στο οποίο πρέπει να είσαι, δεν υπάρχουν απαιτήσεις από κανέναν» (Redshaw, 2008, p.54). Για τον Άκη ένα διαφορετικό αυτοκίνητο, αυτό των γονιών του, το οποίο παίρνει μερικές φορές για κάνει βόλτα αργά τη νύχτα ή τις πρώτες πρωινές ώρες, του δίνει τη δυνατότητα να αισθανθεί την απόλαυση του «ανοιχτού δρόμου». Όπως μου λέει προτιμάει τις βόλτες σε μεγάλες λεωφόρους και αυτοκινητόδρομους, με την Αττική Οδό να είναι η αγαπημένη του, καθώς μπορεί να αναπτύξει όση ταχύτητα επιθυμεί, ιδιαίτερα τις συγκεκριμένες ώρες.

Κάποιες φορές συμμετέχει σε αυθόρμητες «κόντρες», οι οποίες κανονίζονται στιγμιαία, χωρίς λεκτική επικοινωνία σε κάποιο σηματοδότη. Όπως μου εξηγεί «Δεν χρειάζεται να μιλήσεις, τσεκάρεις τον άλλον και καταλαβαίνεις τη φάση του και όταν ανάψει πράσινο πατάς το γκάζι». Η αδρεναλίνη, ο ανταγωνισμός και η δοκιμασία των δικών του ορίων και του οχήματος λειτουργεί τόσο εκτονωτικά όσο και ενοχικά για αυτόν. «Είναι ωραία γιατί και ξεδίνεις και τσιτώνεις, θες να δεις αν το αυτοκίνητο είναι πιο γρήγορο από του άλλου, αλλά μετά έρχεται και η σκέψη τι κάνω, που πάω». Όπως μου είπε για αυτό το λόγο συνήθως κάνει αυτές τις μεταμεσονύχτιες βόλτες μόνος, καθώς δεν θέλει να έχει και την ευθύνη άλλων ατόμων σε περίπτωση που συμβεί κάτι, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις γνωρίζει και κόσμο «που είναι στην αντίστοιχη φάση».

Η τόλμη, η δύναμη και η αίσθηση πως είναι κανείς άτρωτος, όπως αυτές επιδεικνύονται μέσα από πρακτικές οδήγησης που θεωρούνται επικίνδυνες και απαιτούν πείρα και αυξημένη ικανότητα τεχνολογικού ελέγχου του οχήματος, μπορούν να γίνουν σημαντικά μέσα για πολλούς νέους άνδρες για να αισθανθούν αποδοχή από τον περίγυρο τους και να δομήσουν την αυτοπεποίθησή τους τόσο ως οδηγοί, αλλά και ευρύτερα. Όπως σημειώνει η Redshaw (20008), σε αυτές τις περιπτώσεις:

«Η αυτοπεποίθηση κάποιου για τον εαυτό του ως οδηγό σχετίζεται συχνά με άλλα πράγματα, όπως η ικανότητα να φτάσει κανείς εκεί που θέλει να πάει, κυριολεκτικά και μεταφορικά, να χαράζει μια θέση για τον εαυτό του, να ενταχθεί ως άνδρας και να επιδείξει την ανδρεία του, την ανταγωνιστικότητά του και την επιθετικότητά του, καθώς αυτά είναι σημαντικά για το κοινωνικό πλαίσιο.» (p.123)

Αυτοπεποίθηση, θυμός, απογοήτευση, πλήξη και ένα ολόκληρο φάσμα συναισθημάτων βιώνεται μέσα στο αυτοκίνητο και μέσω αυτού. Η Mimi Sheller (2004) διαπιστώνει πως «αυτά τα συναισθήματα δεν εντοπίζονται αποκλειστικά μέσα στο

άτομο, ούτε παράγονται αποκλειστικά από το αυτοκίνητό τους ως κινούμενο αντικείμενο, αλλά προκύπτουν ως κυκλοφορία συναισθημάτων μεταξύ διαφορετικών ατόμων, διαφορετικών αυτοκινήτων και ιστορικά τοποθετημένων πολιτισμών και γεωγραφιών της αυτοκίνησης» (p.227). Τα αυτοκίνητα γίνονται ένα σημαντικό μέσο βίωσης συναισθημάτων καθώς «ενσωματώνονται βαθιά στα συναισθηματικά δίκτυα της οικογενειακής ζωής και των οικιακών χώρων, στα δίκτυα φιλίας και στη δημόσια κοινωνικότητα» (Sheller, 2004, 229) και συνυφαίνονται με της προσωπικές ιστορίες και βιογραφίες των οδηγών τους. Μια μέρα σε μια διαδρομή με το αυτοκίνητο της Γιώτας, η οποία της αρέσει πολύ καθώς μπορεί να δει τη θάλασσα, μου είπε για το αυτοκίνητό της «Μερικές φορές αισθάνομαι ότι είναι ο καλύτερος μου φίλος». Για τον Miller (2000, p.2), ο όρος “κουλτούρες της αυτοκίνησης” παραπέμπει «στην ποικιλόμορφη, απροσδόκητη, μερικές φορές τραγική, αντιφατική ανθρωπινότητα των αυτοκινήτων, την αυτονόητη κοινοτυπία που κρύβει το ξεχωριστό που βρίσκεται σε αυτή την έκφραση της πολιτισμικής ζωής».

Συμπεράσματα

Στην πλαίσια της παρούσας εθνογραφικής έρευνας ακολουθήσαμε τις συνομιλήτριες και του συνομιλητές μας στις καθημερινές διαδρομές με τα αυτοκίνητά τους στους δρόμους της Αθήνας, εξετάζοντας μέσα τους τρόπους που αλληλεπιδρούν με το οδικό δίκτυο, τους άλλους χρήστες της οδού, τους κανόνες κυκλοφορίας, αλλά και τους τρόπους με τους οποίους “κατοικούν” στα αυτοκίνητα τους και τα συναισθήματα που αναδύονται μέσα από την οδήγηση.

Καθώς το δείγμα της έρευνας είναι μικρό και ο χρόνος διεξαγωγής της περιορισμένος δεν μπορούμε να προχωρήσουμε σε γενικεύσεις, ούτε να ισχυριστούμε πως τα συμπεράσματα που προκύπτουν από αυτή καλύπτουν όλο το φάσμα των εμπειριών της οδήγησης στην Αθήνα. Μέσα από τις πρακτικές και τις εμπειρίες που καταγράφηκαν διερευνήθηκε μια ορισμένη θεματολογία που πιστεύουμε πως, ενδεχομένως, δείχνει κάποιες από τις ιδιαιτερότητες της βιωμένης εμπειρίας της οδήγησης στην Αθήνα, όπως αυτή καταγράφηκε μέσα από την παρατήρηση και τις συζητήσεις με τις συνομιλήτριες και τους συνομιλητές μου την ώρα που οδηγούσαν.

Όπως φάνηκε κατά τη διάρκεια της παρατήρησής μας τόσο οι οδηγοί που συμμετείχαν στην έρευνα όσο και πολλοί από τους οδηγούς που συναντήσαμε στις διαδρομές μας προσέδιδαν αρκετές φορές έναν χαρακτήρα περισσότερο προαιρετικής τήρησης των κανόνων κυκλοφοριακής ρύθμισης, συνυπάρχοντας και αλληλοεπιδρώντας με τους άλλους χρήστες των οδών εμπιστευόμενοι κυρίως την προσωπική τους ερμηνεία για κάθε γεγονός που συνέβαινε εκτός των οχημάτων τους. Έτσι, είτε επιλέγοντας να αγνοήσουν πλήρως τα κανονιστικά πλαίσια της κυκλοφορίας είτε μερικώς να τα ανασκευάσουν, οι καθημερινές και εν πολλοίς διαδεδομένες πρακτικές οδήγησης στην Αθήνα θα μπορούσε να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι βρίσκονται συχνά σε μια ανταγωνιστική σχέση με την επιβολή του νόμου.

Αρχικά, διερευνήθηκε η ασάφεια και η αμφισημία κάποιων από τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, στον τρόπο που αυτοί ερμηνεύονται και, στην περίπτωση της Αθήνας, εν μέρει αντικαθίστανται από κοινωνικά παραγόμενες νόρμες οι οποίες παγιώνονται και υιοθετούνται μέσα από την καθημερινή πραγματικότητα της

οδήγησης. Οι θεσμοθετημένοι κανόνες δεν επιβάλλονται απλά στις καθημερινές πρακτικές, αλλά τις ανταγωνίζονται και συγκρούονται μαζί τους

Στη συνέχεια, εξετάστηκε η σχέση με το ρυθμιστικό πλαίσιο του δρόμου σε συνάρτηση με την εξέλιξη του αστικού περιβάλλοντος της πόλης κατά τον 20^ο αιώνα και με τη διάδοση της χρήσης του αυτοκινήτου μεταπολεμικά. Η διαδικασία δόμησης του αστικού χώρου της πόλης και η μαζική χρήση αυτοκινήτων αλληλεπίδρασαν και συνδιαμόρφωσαν το οδικό τοπίο με αντιφατικούς τρόπους, ευνοώντας και ενισχύοντας τη χρήση του αυτοκινήτου λόγω της αστικής επέκτασης, ενώ παράλληλα τη δυσχεραίνουν λόγω των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου. Παράλληλα, τα κοινωνικά, πολιτισμικά και οικονομικά πρότυπα που αναδύθηκαν μεταπολεμικά σηματοδότησαν μια στροφή προς την ιδιωτικότητα και τον ατομικισμό, καθώς και στη δημιουργία μιας οικειοποίησης των δημόσιων χώρων μέσα από ιδιότυπες διαδικασίες αυτορρύθμισης. Η χρήση του αυτοκινήτου, ενός ιδιωτικού χώρου που κινείται σε δημόσιους δρόμους, διερευνήθηκε ως προέκταση αυτών των διαδικασιών αυτορρύθμισης. Σε αυτό το πλαίσιο, οι κανόνες κυκλοφορίας μπορεί να εμφανίζονται ως υπερβολικά καταπιεστικοί, ανούσιοι, παράλογοι ή ενάντια στο ατομικό συμφέρον του κάθε οδηγού.

. Έπειτα, μέσα από το παράδειγμα της μη τήρησης των ορίων ταχύτητας εξετάστηκε η αντίφαση των περιορισμών που επιβάλλονται στην κίνηση των οχημάτων σε σχέση με τις επιθυμίες για ταχύτητα και ελευθερία που προάγονται μέσα από το ιδεολογικό και πολιτισμικό πλαίσιο της αυτοκίνησης, καθώς και ο τρόπος που η ίδια υλικότητα των οδικών υποδομών και το ευρύτερο περιβάλλον του οδικού δικτύου μπορεί να επιτρέψουν ή να αποτρέψουν συγκεκριμένες πρακτικές οδήγησης. Τέλος, εξετάζοντας τις διαφορετικές εμπειρίες της καθημερινότητας των οδηγών, μπορέσαμε να δούμε πως οι τρόποι που διαχειρίζονται τον χρόνο μέσα στο αυτοκίνητο διαφοροποιούνται σημαντικά και πως το αυτοκίνητο γίνεται ένα μέσο έκφρασης ενός φάσματος συναισθημάτων.

Η παρούσα έρευνα έχει ως βασικό στόχο να ρίξει φως σε ένα μικρό μέρος των πρακτικών της οδήγησης στην Αθήνα και να δώσει το έναυσμα για την περαιτέρω ανθρωπολογική διερεύνηση των σύνθετων, πολύπλοκων και πολυδιάστατων εμπειριών της οδήγησης.

Βιβλιογραφία

- Βαΐου, Ν. (2004) *Πόλη και χώρος από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα* (Δ. Οικονόμου, Γ. Σαρηγιάννης & Κ. Σερράος, Επίμ.). Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Βαΐου, Ν., Μαντουβάλου, Μ., & Μαυρίδου, Μ. (2000). *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974* [πρακτικά συνεδρίου]. 2^ο Συνέδριο Εταιρίας Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας, Βόλος.
- Καραμπάτσος, Χ. (2016). *Από το Αυτοκίνητο «Μηχάνημα της Περιπέτειας» στο «Περίφημον Μηχάνημα» της Σιγαροποιίας – Κρίσιμα επεισόδια από την Ιστορία της Τεχνολογίας στην Ελλάδα, 1900-1920*. [Διδακτορική διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών]. ΕΑΑΔ.
- Καφαόγλου, Η. (2017). Εποχές της ελληνικής αυτοκίνησης 1900-1940. ύψιλον
- Οικονόμου, Λ. (2012). *Η κοινωνική παραγωγή του αστικού χώρου στη μεταπολεμική Αθήνα: Η περίπτωση της Βούλας*. Πατάκη.
- Οικονόμου, Λ. (2018). Αστικό ήθος, φυσιολατρία και προστασία του περιβάλλοντος στα αττικά χρονογραφήματα του Κώστα Βάρναλη (1939-1958). *The Greek Review of Social Research*, 3-41.
- Παπαζαφεροπούλου, Σ.Α. (2015). *Το εθνικό οδικό δίκτυο κατά την περίοδο 1930 – 1980. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου στην Ελλάδα* [Διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο]. ΕΑΑΔ.
- Σαρηγιάννης, Γ. (2000). *Αθήνα 1830-2000: Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές. Συμμετρία*.
- Τσουκαλάς, Κ. (1993). «Τζαμπατζήδες» στη χώρα των θαυμάτων. Περί Ελλήνων στην Ελλάδα. *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, 1, 9-52.
- Χάιντεραΐχ, Ε., Χτούρης, Σ., & Ίψεν, Ν. (2007). *Αθήνα: Η κοινωνική δημιουργία μια μεσογειακής μητρόπολης*. Κριτική.
- Augé, M. (2000). Yellow lines. In N. Thrift & Pile, S. (Eds.), *City A-Z*. Routledge.

- Beckmann, Jörg (2004) 'Mobility and Safety', *Theory, Culture & Society* 21(4/5)
- Bishara, A. (2015). Driving while Palestinian in Israel and the West Bank: The politics of disorientation and the routes of a subaltern knowledge. *American Ethnologist*, 42(1), 33-54.
- Böhm, S., Jones, C., Land, C., & Paterson, M. (2006). Introduction: Impossibilities of automobility. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 3–16.
- Bonham, J. (2006). Transport: disciplining the body that travels. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 57-74.
- Braun, R., & Randell, R. (2022). The vermin of the street: the politics of violence and the *nomos* of automobility. *Mobilities*, 17(1), 53–68.
- Dahl, J. Y., & Tjora, A. (2023). Riding shotgun—Front-seat research and the sociomaterial considerations of ethnography on the move. *Qualitative Research*, 23(3), 545-560.
- Dant, T. (2004). The driver-car. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 61–79.
- Drew, G., Skinner, W., & Bardsley, D. K. (2022). The 'drive and talk' as ethnographic method. *Anthropology Today*, 38(3), 5-8.
- Economou, L. (2014). Political and Cultural Implications of the Suburban Transformation of Athens. In Brekke, Dalakoglou, Filippidis, Vradis (Eds). *Crisis -Scapes*
- Edensor, T. (2003). Defamiliarizing the mundane roadscape. *Space and Culture: The Journal*, 6(2), 151–168.
- Edensor, T. (2004). Automobility and national identity: Representation, geography and driving practice. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 101–120.
- Elias, N. (1995). Technization and civilization. *Theory, culture & society*, 12(3), 7-42.
- Engle Merry, S. (1988). Legal pluralism. *Law & Society Review*, 22(5), 869–896.

- Featherstone, M. (2004). Automobilities: An introduction. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 1–24.
- Fish, S. (1984). Fish v. Fiss. *Stanford Law Review*, 36(6), 1325.
- Freund, P. E., & Martin, G. T. (1993). *The ecology of the automobile* (Vol. 201). Montreal: Black Rose Books.
- Furness, Z. (2010) *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphia, PA: Temple University Press.
- Forstorp, P. A. (2006). Quantifying automobility: speed, ‘Zero Tolerance’ and democracy. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 93-112.
- Gartman, D. (2005). Three ages of the automobile: The cultural logics of the car. In *Automobilities* (pp. 169–196). SAGE Publications Ltd.
- Haddington, P., & Rauniomaa, M. (2014). Interaction between road users: Offering space in traffic. *Space and Culture: The Journal*, 17(2), 176–190.
- Heyman, J. M. (1999). *States and illegal practices*. Berg.
- Hirschon, R (2014) Cultural mismatches: Greek concepts of time, personal identity, and authority in the context of Europe”, In Featherstone K. (Ed) *Europe in modern Greek history*. 153-169, C. Hurst & Co.
- Karampatsos, C. (2017). Efrosini Crossing Syngrou Avenue: Automobile Accidents and the Introduction of Automobile in Greece (1900–1911). *History of Technology*, 33, 255-279.
- Katz, J. (1999). *How emotions work*. University of Chicago Press.
- Kassens-Noor, E. (2015). The legacy of the 2004 Olympics for the Athens transport system. In *Routledge Handbook of Sport and Legacy* (pp. 131-141). Routledge.
- Kruglova, A. (2019). Driving in terrain: Automobility, modernity, and the politics of statelessness in Russia. *American Ethnologist*, 46(4), 457-469.

- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455-485.
- Latimer, J., & Munro, R. (2006). Driving the social. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 32–53.
- Laurier, E. (2004). Doing office work on the motorway. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 261–277.
- Laurier, E., Lorimer, H., Brown, B., Jones, O., Juhlin, O., Noble, A., ... & Weilenmann, A. (2008). Driving and ‘passenger’ing’: Notes on the ordinary organization of car travel. *Mobilities*, 3(1), 1-23.
- Livingston, E. (1987). *Making sense of ethnomethodology*. Routledge.
- Lumsden, K. (2013). *Boy racer culture: Youth, masculinity and deviance*. Routledge.
- Lupton, D. (1999). Monsters in metal cocoons: ‘road rage’ and cyborg bodies. *Body & Society*, 5(1), 57–72.
- Lutz, C. (2014). Cars and Transport: The Car-Made City. *A companion to urban anthropology*, 142-153.
- Lutz, C. (2015). Marketing car love in an age of fear: an anthropological approach to the emotional life of a world of automobiles. *Etnográfica. Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia*, 19(3), 593-603.
- Marusek, S. (2022). *Law, space, and the vehicular environment: Pavement and asphalt*. Routledge.
- Michael, M. (2000). The invisible car: The cultural purification of road rage. In D. Miller (Ed.), *Car Cultures* (pp. 59–80). Routledge.
- Miller, D. (2000). Driven Societies. In D. Miller (Ed.), *Car Cultures*. Routledge.
- Monroe, K. V. (2014). Automobility and citizenship in interwar Lebanon. *Comparative studies of South Asia, Africa and the middle east*, 34(3), 518-531.

- Moore, S. F. (1973). Law and social change: The semi-autonomous social field as an appropriate subject of study. *Law & Society Review*, 7(4), 719–746.
- Mouzelis, N. (1995). Greece in the Twenty-first Century: Institutions and Political Culture. In Conostas, D. & Stavrou T.G. (Eds). *Greece prepares for the twenty-first century*, 191-219. Woodrow Wilson Center Press
- Norton, P. D. (2007). Street rivals: Jaywalking and the invention of the motor age street. *Technology and Culture*, 48(2), 331–359.
- O’Connell, S. (1998). *The car and British society*. Manchester University Press.
- Papazafeiropoulou, A. S. (2016). The affirmation of semi-periphery: A case-study on greek automobility, 1930-2000. *Peripheral Flows: A Historical Perspective on Mobilities between Cores and Fringes*, 28.
- Pink, S., Fors, V., & Glöss, M. (2019). Automated futures and the mobile present: In-car video ethnographies. *Ethnography*, 20(1), 88-107.
- Rajan, S. C. (2006). Automobility and the liberal disposition. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 113-129.
- Randell, R. (2017). The microsociology of automobility: the production of the automobile self. *Mobilities*, 12(5), 663–676.
- Redshaw, S. (2008). *In the company of cars: Driving as a social and cultural practice*. Ashgate Publishing.
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 221-242.
- Tennant, C., Neels, C., Parkhurst, G., Jones, P., Mirza, S., & Stilgoe, J. (2021). Code, culture, and concrete: Self-driving vehicles and the rules of the road. *Frontiers in Sustainable Cities*, 3, 710478.
- Thrift, N. (2004). Driving in the city. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 41–59.

- Truitt, A. (2008). On the back of a motorbike: Middle-class mobility in Ho Chi Minh City, Vietnam. *American Ethnologist*, 35(1), 3–19.
- Tsoukalas, C. (1995). Free riders in wonderland; or of Greeks in Greece. In Conostas, D. & Stavrou T.G. (Eds). *Greece prepares for the twenty-first century*, 191-219. Woodrow Wilson Center Press
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.
- Urry, J. (2006). Inhabiting the car. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 17–31.
- Urry, J. (2008). Governance, flows, and the end of the car system?. *Global Environmental Change*, 18(3), 343-349.
- Wagner, A. (2006). The rules of the road, a universal visual semiotics. *International Journal for the Semiotics of Law - Revue Internationale de Sémiotique Juridique*, 19(3), 311–324.
- Walks, A. (2014). *The urban political economy and ecology of automobility: Driving cities, driving inequality, driving politics*. Routledge.