

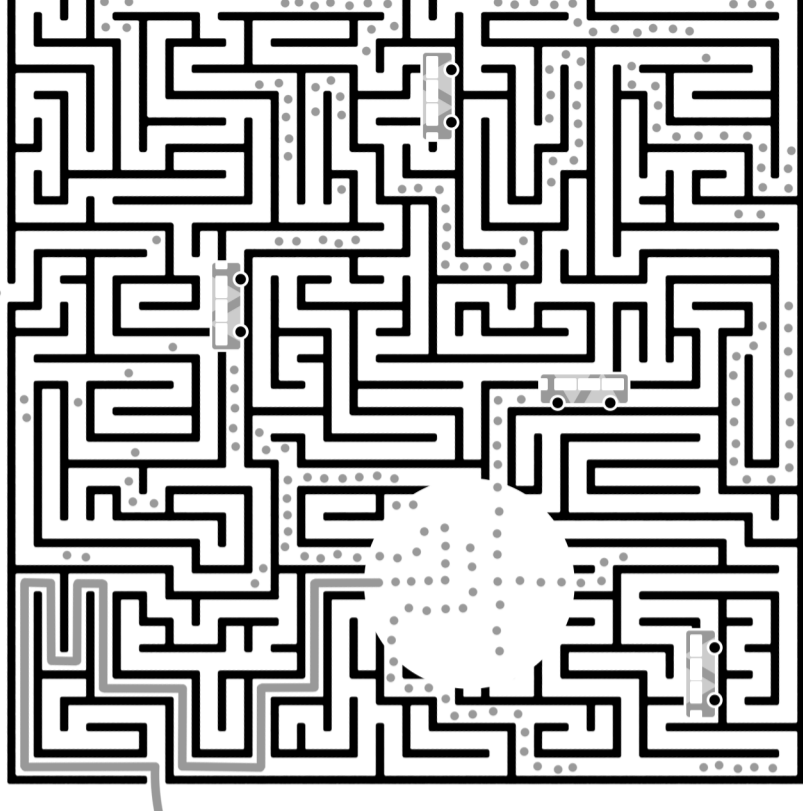
βατών να ακινητοποιούνται ευκολότερα ή να μην είναι σε θέση να ασκίσουν επαρκή αντι-βία. Η καταστολή αναβαθμίζεται σε πειθάρχηση των σωμάτων και ταυτόχρονα αποκτά και χαρακτηριστικά έμφυλης βίας. Η επιβολή του κομίστρου ανάγεται στην αποτελεσματικότητα με την οποία τα γυμνασμένα σώματα επιβάλλονται στα αγύμναστα, οι μπρατσάρδες στους «λαπάδες», οι νέοι και σφριγηλοί στους γηραιούς συνταξιούχους παραβάτες, οι άντρες ελεγκτές στις γυναικείες επιβάτιδες, κλπ. Έτσι, αυξάνονται τα περιστατικά και τα αντίστοιχα βίντεο με ελεγκτές να απειλούν, να στριμώχνουν και να κυνηγούν, μέχρι να αναγκαστούμε να πηδήσουμε από τα παράθυρα. Εμείς, απέναντι σε αυτή την πραγματικότητα, αρνούμαστε να περιοριστούμε σε έναν ρόλο εκδικητή, να γίνουμε αυτοί που απέναντι στην εξουσία του ελεγκτή θα αντιπαραθέσουμε πρόβλημα τις αρρενωπότητές μας. Αντίθετα, δε θα πάψουμε να καταδεικνύουμε την καταστολή ως μια στιγμή βαρβαρότητας και να αναζητούμε τους τρόπους και τις πρακτικές εκείνες, στις οποίες θα χωράμε όλες ισότητα, με τα σώματα που έχουμε και με τον λόγο και τους τρόπους που επιλέγουμε. Αναγνωρίζουμε, πως η δύναμη δε βρίσκεται σε αυτόν που έχει τη δυνατότητα να επιβάλλεται σωματικά, αλλά σε εκείνες που βρίσκουν τον τρόπο να αντιπαραθέτουν στην αναθάρμιση της βίας, όχι την αναθάρμιση της βίας αλλά τη μεγαλύτερη συλλογικοποίηση, την εμπόδιση της κατανόησης της πραγματικότητας και των σχέσεων και την πύκνωση των γραμμών της αλληλεγγύης μεταξύ μας.

Εμείς, που ανεβαίνουμε και κατεβαίνουμε όλη μέρα από τα λεωφορεία, που διαρκώς τρέχουμε λαχανιασμένες και ψάχνουμε να γλιτώσουμε λίγο χρόνο για να ζήσουμε, εμείς ανασαίνουμε στις στιγμές που δε χτυπάμε εισιτήριο ή αν φοβηθούμε και χτυπήσουμε, σε εκείνες που χαρίζουμε κατεβαίνοντας το εισιτήριο μας σε κάποιον που ανεβαίνει, χαμογελάμε κάθε φορά που κάποια μπλοκάρει ένα ακρωτικό και τις φορές που κάποιες υψώνουν τον αντίλογο ως αλληλεγγύη σε κάποιον που δε χτύπησε εισιτήριο ή πετούν τον ελεγκτή έξω απ' το λεωφορείο, τις φορές που βλέπουμε έναν ελεγκτή και φωνάζουμε για να προλάβουν να κατεβούν όσοι θέλουν, κι ακόμα όταν μαζευόμαστε και σβήνουμε όλες μαζί το πρόστιμο, που κάποια από εμάς δεν κατάφερε να αποφύγει.

Και αν η πραγματικότητα που ζούμε, μας εγκαλεί να αρνηθούμε τις σχέσεις μεταξύ μας, το μοίρασμα των δυσκολιών μας και την κοινωνικοποίησή μας, π.χ. όταν με τα στόματα των ελεγκτών καλούμαστε να πληρώσουμε εισιτήριο, αντί «να πίνουμε μπύρες», για να συνεχίζει να κερδίζει ο ΟΑΣΘ· αν η πραγματικότητα αυτή μας εγκαλεί να γίνουμε αρρενωπές, αντί να μοιραστούμε το φόβο, το συναίσθημα και τις επιθυμίες μας, εάν αυτή η πραγματικότητα δεν έχει να υποσχεθεί τίποτε άλλο, εκτός από καθημερινό άγχος και κυνηγητό, τότε δεν έχουμε αμφιβολία, ότι, όπως έχουν αναφέρει και άλλοι πριν από εμάς, της πρέπει να βιώσει τη λύσσα του χαλασμού.

ΔΕΝ ΚΟΒΟΥΜΕ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΣΒΗΝΟΥΜΕ ΤΟ ΠΡΟΣΤΙΜΟ

ΣΤΟ ΛΑΒΥΡΙΝΘΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



**ανοιχτή συνέλευση
κάθε Πέμπτη στις 21:00
στην κατάληψη
Φάμπρικα ★Υφανέτ**

ΤΗΝ ΑΚΡΗ ΘΑ ΤΗ ΒΡΟΥΜΕ ΜΑΖΙ

Σπάνια είμαστε αυτοί που ορίζουμε πού ή πώς θα μένουμε και θα κινούμαστε στις πόλεις. Η δομή των σύγχρονων πόλεων αποτελεί μορφή και περιεχόμενο του κοινωνικού ανταγωνισμού. Με τον όρο κοινωνικός ανταγωνισμός εννοούμε τη διαρκή σύγκρουση ανάμεσα στην κατακτιτική κίνηση του κεφαλαίου προς την περιφράξη και εμπορευματοποίηση των πάντων και τις αρνήσεις και καταφάσεις όσων φωναχτά ή σιωπηλά, συλλογικά ή μοριακά τη θέτουμε υπό αμφισβήτηση προσπαθώντας να ζήσουμε αλλιώς. Η χωροταξία των πόλεων, ουσιαστικά, καθορίζει και οργανώνει μεγάλο κομμάτι της καθημερινότητάς μας με σκοπό την ομαλή ανταλλαγή και κυκλοφορία των εμπορευμάτων, δηλαδή προϊόντων, υπηρεσιών, εργασιακής δύναμης, χρήματος.

Αν ανοίξουμε τον αστικό χάρτη της Θεσσαλονίκης, θα δούμε τόπους εργασίας και κτίρια υπηρεσιών στο κέντρο, εργοστάσια στη Σίνδο, εργατικές συνοικίες και υποβαθμισμένες γειτονιές στα δυτικά, εύπορες περιοχές με υψηλά εισοδήματα και μονοκατοικίες μακριά από το κέντρο, χώρους διασκέδασης σε μέρη που αναπλάθει το κεφάλαιο, πχ. Βαλαωρίτου, όπως επίσης χώρους που εγκαταλείπονται ή ερημώνονται από το κεφάλαιο.

Η συγκεκριμένη δομή είναι αποτέλεσμα του κοινωνικού ανταγωνισμού όπως αποτυπώνεται στην πόλη. Παρατηρούμε ότι συγκροτείται από διαχωρισμένες σφαίρες για τα διαφορετικά κομμάτια της κοινωνικής μας ζωής, οι οποίες ακόμα κι αν δεν είναι ξεκάθαρα διαχωρισμένες χωρικά, είναι σαφές ότι δεν ορίζονται και δεν λειτουργούν με βάση τις δικές μας επιθυμίες ή ανάγκες. Η συνθήκη αυτή μεταφράζεται στη καθημερινότητα μας σε ένα συνεχές μοίρασμα χρόνου ανάμεσα στους χώρους που μένουμε, δουλεύουμε, σπουδάζουμε και καταναλώνουμε. Καθώς η αναδιάρθρωση προχωρά, μας τίθεται μία



**κοινότητα συνάντησης & αγώνα
φοιτητών-ανέργων-επισφαλών
x a m e v o n p a i d i o n**

loupa.espinblogs.net

μόνο επιλογή: όλο και περισσότερη μετακίνηση και επιτόχυνση.

Όταν η επιτόχυνση γίνεται επιταγή, η μετακίνηση καθίσταται κεντρικής σημασίας για μία πόλη. Γι’ αυτόν τον λόγο, οι πόλεις είναι λειτουργικές για το κεφάλαιο μόνο όταν υπάρχουν οργανωμένες μαζικές μεταφορές, που μεταφέρουν γρήγορα ανθρώπους και εμπορεύματα στη δουλειά ή στους χώρους κατανάωσης. Δεν χρησιμοποιούμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς γιατί έτσι μας αρέσει, αλλά γιατί δεν υπάρχει άλλος τρόπος να μετακινήμαστε στην πόλη, όπως είναι οργαωμένες.

Στο τέλος κάθε ημέρας, ο χρόνος που περνάμε στα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι πολύς και είναι σίγουρα χαμένος χρόνος από τη ζωή μας. Στις σημερινές συνθήκες, όπου η διαρκής μείωση των μισθών σημαίνει ολοένα και περισσότερο χρόνο εργασίας, έχουμε ολοένα και λιγότερο χρόνο για μας. Γι’ αυτό, το κόστος μεταφοράς μας δε θα έπρεπε να βαρβαίνει εμάς αλλά όσους συμφέρει να μετακινούμαστε γρήγορα από το ένα μέρος στο άλλο, δηλαδή το αφεντικό στη δουλειά μας και γενικότερα τις επιχειρήσεις, τους δήμους και το κράτος.

Σί αυτό το σημείο αναδύεται συνήθως ένα δίλημμα, αν προτιμάμε ιδιωτικές ή κρατικές μαζικές μεταφορές. Το δίλημο αυτό, όμως δείχνει προς μία κατεύθυνση: στην περαιτέρω υποτίμηση και πειθάρχησή μας. Το κράτος συγκροτείται με στόχο την ομαλή αναπαραγωγή των καπιταλιστικών σχέσεων εκμετάλλευσης και κυριαρχίας. Δεν μπορεί και δεν θέλει να είναι ανεξάρτητη οντότητα, αλλά, ως αποτέλεσμα του κοινωνικού ανταγωνισμού, ρυθμίζει –και ρυθμίζεται από– την ομαλή συσσώρευση του κεφαλαίου και την οργάνωση της κοινωνικής αναπαραγωγής και λειτουργεί ως εγγυητής της κοινωνικής ειρήνης.

Ειδικά σε περιόδους αναδιάρθρωσης, όπως η σημερινή, η συνεργασία κράτους και ιδιωτικού κεφαλαίου αναδεικνύεται έντονα με την μνήσιον νόμων με στόχο τη διευκόλυνση της κερδοφορίας των επιχειρήσεων, εξασφαλίζοντας φοροπαλλογές για τα αφεντικά και ορίζοντας τον κατώτατο μισθό στα 480. Ακόμα κι όταν το κοινωνικό κράτος εμφανίζεται να «καταπολεμά» την ανεργία, προσφέρει νέες θέσεις εργασίας μέσω των προγραμμάτων voucher, ουσιαστικά θεσμοθετεί νέες ελαστικές σχέσεις και επιβάλλει την εργασία και την πειθάρχηση ως προϋπόθεση για τις ελάχιστες απαραίτητες παροχές για την κοινωνική αναπαραγωγή. Η στήριξη του ΟΑΣΘ από το κράτος αποτυπώνεται στην εγγυημένη κερδοφορία του μέσω των τεράστιων επιχορηγήσεων και της εμπλοκής της αστυνομίας στην πληρωμή των εισιτηρίων και προστίμων. Το τι επιβάλλει ή προσφέρει το κάθε κράτος ως δομή είναι απόρροια των ανταγωνισμών εντός της κοινωνίας, που επικρατούν την εκάστοτε στιγμή. Γι’ αυτό βλέπουμε στην ύφεση των κοινωνικών αγώνων το κράτος να αποσύρεται όλο και περισσότερο από τον κοινωνικό ρόλο που είχε παλαιότερα, μέσω παροχών και επιδομάτων, και να συμπάλλει στην καταστολή και την περικοπή των μισθών.

Εδώ έχει σημασία να τονίσουμε ότι δεν νοσταλγούμε ένα κοινωνικό κράτος του παρελθόντος, αλλά τους αγώνες που έχουν στόχο τη βελτίωση της καθημερινής μας ζωής. Πιστεύουμε ότι δεν έχει νόημα να απαιτούμε οι μεταφορές να γίνουν κρατικές, διότι αυτό από μόνο του δεν μας εξασφαλίζει ότι θα υπάρχουν καλύτερες συνθήκες: το κράτος δεν θέλει το καλύτερο για μας, αλλά επιδιώκει το λιγότερο δυνατό κόστος, που θα εξασφαλίξει την κοινωνική ειρήνη.

Ιδιωτικές ή κρατικές μεταφορές? Το μόνο που μας απασχολεί καθημερινά εμάς είναι να μην τις πληρώνουμε. Όχι με τη λογική στήριξης αντιδραστικότητας, αλλά γιατί είμαστε πεπεισμένες ότι οι μεταφορές δεν είναι ούτε θέλουμε να γίνουν «δικές μας», αφού εξυπηρετούν δικές τους ανάγκες. Μετράμε τα λιγυστά λεφτά που παίρνουμε από τις δουλειές μας και θαλώνουμε ότι δεν δεχόμαστε να αναλάβουμε και αυτό το κόστος. Προτιμάμε να μην κόψουμε το εισιτήριο εξασφαλίζοντας έτσι κάτι παραπάνω για μας. Το αν θα το πληρώσει το κράτος ή το κεφά-

λαίο, δεν είναι κάτι που θέλουμε να το απανήσουμε: ας το πληρώσουν όσοι έχουν συμφέρον να υπάρχει επιτόχυνση και μέσα μαζικής μεταφοράς.

Την ίδια στιγμή, οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΘ, φαίνεται να μην αντιλαμβάνονται πως, όταν ένας αγώνας για αναίτηηση ή την διατήρηση κεκτημένων στρέφεται ενάντια σε άλλες/ους εκμεταλλεζόμενες/ους, αυτό συνιστά κοινωνικό κανβαλισμό. Έτσι, παραμένουν σιωπηλοί για τις πολιτικές του ΟΑΣΘ, οι οποίες τους υποχρεώνουν να επιδιδοηται σε ελέγχους με ολοένα αυξανόμενη ένταση, να συνεργάζονται με εταιρείες security και την αστυνομία για την επιβολή των προσητών και να μας υπενθυμίζουν συνέχεια, από κοντά ή από τα μεγάφωνα, ότι πρέπει να πληρώσουμε. Λόγω της δομής του ΟΑΣΘ, επίσης, όπου ένα μεγάλο κομμάτι εργαζομένων έχει μετοχές στην εταιρεία και το εισοδημά τους καθορίζεται μεταξύ άλλων και από το αν είναι κερδοφόρος ο οργανισμός, παρατηρούμε ότι τα συμφέροντα μεγάλου κομματιού των εργαζομένων ταυτίζονται με αυτά του οργανισμού και της διοίκησης.

Η εξασφάλιση της κερδοφορίας του ΟΑΣΘ, όμως, επιτυγχάνεται με την περαιτέρω υποτίμηση (αύξηση εισιτηρίων, χειροτέρευση συνθηκών) όσων χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ και τον ταυτόχρονο αποκλεισμό όσων δεν έχουν να πληρώσουν το κόστος μεταφοράς, δηλαδή το πλήθος των εργαζομένων, φοιτηριών, ανέργων και μεταναστριών με τους οποίους οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΘ έρχονται καθημερινά σε επαφή. Ενδεικτική των όσων αναφέρουμε είναι η πρωτοφανής πολυήμερη επίσχεση εργασίας τους το 2016, όπου προτίμησαν να βρεθούν πλάι πλάι με τη διοίκηση και να απαιτούν επιδοτήσεις σιωπώντας για τις αυξήσεις των εισιτηρίων, να μην είναι αλληλέγγυοι σε κόσμο, που αποκλείεται από τα λεωφορεία ή επιβαρύνεται με την επιβολή του εισιτηρίου και ούτε σε κάποιον άλλον εργατικό αγώνα. Έκαναν κινητοποιήσεις επειδή έμειναν απλήρωτοι και, αντί να συνειδητοποιήσουν ότι απλήρωτοι είναι και αυτοί/ες που μεταφέρουν κάθε μέρα στα λεωφορεία και να προσπαθήσουν να συνδεθούν μαζί τους, επέλεξαν να συμμαχήσουν με τη διοίκηση του ΟΑΣΘ. Θα συνεχίσουν να μας βρισκουν απέναντί τους, όσο λειτουργώντας συντεχνιακά ταυτίζονται με τα συμφέροντα του αφεντικού τους και δεν κάνουν καμία αναφορά στα δικά μας, όσο φρονούν να καταλάβουν γιατί δεν μπορούμε και δεν θέλουμε να πληρώσουμε εισιτήριο και ότι αυτός αγώνας είναι στην πραγματικότητα και δικός τους.

Και ποιοι/ποιες είμαστε εμείς;

Είμαστε άνεργοι, εργαζόμενες, φοιτητές, που ο ελεύθερος χρόνος μας διαβρώνεται καθημερινά από τον χρόνο που πρέπει να καταβάλουμε για να μπορέσουμε να γίνουμε ανταγωνιστικοί: αυτές που, ενώ δεν αντέκουμε να δουλεύουμε άλλο, ψάχνουμε συνέχεια αγγελίες και περισσότερα μεροκάματα, γιατί είναι απαραίτητα για να βγάλουμε τον μήνα· αυτοί που ο βασικός μισθός μας δε φτάνει ούτε για τις βασικές ανάγκες, οι οποίες σύμφωνα με τα αφεντικά πρέπει συνεχώς να μειώνονται. Και φυσικά ποτέ δεν είμαστε αρκετές: πρέπει να συνεχίσουμε τις κακοκληρωμένες ή απλήρωτες πρακτικές, τις σπουδές, τη δια βίου μάθηση.

Μέσα σε μια γενικευμένη συνθήκη κανιβαλισμού, που μας επιβάλλει να κοιτάμε μόνο την επιβίωση μας, προσπαθούμε να χτίσουμε κοινότιες συνάντησης και αγώνα. Κοιτάμε γύρω μας για να δούμε κοινές καθημερινότητες και να συναντηθούμε μέσα σε αυτές. Μόνο έτσι μπορούμε να βρούμε τρόπους να επιβιώσουμε με καλύτερους όρους, μόνο έτσι θα βρούμε λίγο χρόνο για να ζήσουμε. Μαζί διερευνούμε τις πρακτικές αυτές που θα μας γλιτώσουν χρόνο (εργασίας) και ψάχνουμε τρόπους για να φτιάξουμε μια ασιίδα προστασίας στην εντεινόμενη επιθεση στον άμεσο και έμμεσο μισθό. Θέλουμε να νιώσουμε, στους χώρους όπου κινούμαστε, ότι δεν είμαστε μόνοι και μόνες και ότι υπάρχει κόσμος που είναι δίπλα μας.

Και τι (να) κάνουμε;

Βιώνουμε τα λεωφορεία σαν έναν ακόμη χώρο και χρόνο όπου αντηχεί η ενδογενής αναγκαιότητα του κεφαλαίου –ως σχέση– για υποτίμηση και σιωπή, προκειμένου να συνεχίσει να αναπαράγεται. Η αναγκαιότητα αυτή, που εμμεδώνεται με ιδεολογική προπαγάνδα, τον καθημερινό εκφοβισμό και βία των ελεγκτών και τη νομιμοποίηση που βρίσκουν σε μερίδα των επιβατών που συντάσσεται μαζί τους. Για εμάς, το πλήγμα αυτό υποκειμενών και σχέσεων, που υπερασπίζεται την καπιταλιστική αναγκαιότητα, αντλεί τη δύναμή του από τρία σημεία:

Πρώτον, αποσιωπά τα διώματά μας και αποστερεί από τις πράξεις μας την πολιτικότητα τους, εμφανίζοντας το κοινωνικό πρόβλημα της αδυναμίας εύρεσης των απαραίτητων μέσων για να ζήσουμε, ως ένα άβροισμα παραβατικών συμπεριφορών. Απέναντι σε αυτή την θέση λέμε ότι, όλοι/όλες εμείς που επιλέγουμε ή αναγκάζομαστε να μη χτυπάμε εισιτήριο, είναι ζωτικό να αντιπαρθέτουμε διαρκώς στους λόγους της εξουσίας, περισσότερο ή λιγότερο φωναχτά, τους δικούς μας λόγους και τις δικές μας πραγματικότητες. Είτε διώχνοντας τους ελεγκτές και στριζίζοντας τους συνεπιβάτες μας, είτε ανατυπώνοντας αυτό το κείμενο, είτε γράφοντας και μοιράζοντας ένα δικό μας, το πιο καθοριστικό είναι να διαμορφώσουμε μια πραγματικότητα που θα καταστήσει ορατό το γεγονός, ότι το κόψιμο προστίμου δεν είναι «αλλά άλλη μια δουλειά», αλλά θέση σε μια σύγκρουση. Και στη βάση αυτή να απονομιμοποιήσουμε πολιτικά το κόψιμο προστίμου ως ένα εργαλείο επίλυσης του κοινωνικού προβλήματος που υπάρχει, καθιστώντας έτσι τα λεωφορεία ένα έδαφος πολιτικά αφιλόξενο για την εισοδο των ελεγκτών.

Δεύτερον, αντλούν δύναμη από το γεγονός ότι, τις περισσότερες φορές που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε τους ελεγκτές, είμαστε μόνοι/μόνες και όχι μαζί με τους ανθρώπους που θα μπορούσαν να μας δείξουν αλληλεγγύη. Μηροστά σε αυτή την πραγματικότητα, παραμένουμε διαρκώς στραγγιμένοι/ες προς τους ανθρώπους που μας στριζίζουν ακόμη και αν δεν είναι παρόντες/παρούσες μέσα στο λεωφορείο. Δεν βλέπουμε ως μοναδικό ζητούμενο τις μεμονωμένες αντιπαρθέσεις απέναντι στους ελεγκτές, αλλά τον γενικό συσχετισμό δύναμης που διαμορφώνουμε με την κινήσή μας. Αν για παράδειγμα, τελικά, μας κόψουν το πρόστιμο αλλά ο γενικός συσχετισμός δύναμης έξω από τα λεωφορεία μας επιτρέπει να πάμε μαζί με άλλους αλληλέγγυους/ες να το διαγράψουμε, τότε το κόψιμο του προστίμου δεν είναι μια καθοριστική στιγμή. Φυσικά κι εμείς μπορεί να επιλέξουμε να αντιπαρεθεθούμε ή να απνηήσουμε με τη συλλογική αντί-βία στην επιθετικότητα των ελεγκτών. Ωστόσο, γνωρίζουμε ότι δεν είναι πάντα το ίδιο εύκολο για όλους/ες να ρισκάρουν μια εκτεταμένη αντιπαρθεση ή το να αργήσουν να φτάσουν στον προορισμό τους, καθώς μπορεί να πρέπει να φτάσεις εγκαίρως στη δουλειά σου, να έχεις κάποια υποχρέωση που δε σκάνει αναβολή ή ακόμη και να μη θες να σου χαλάσει η διάθεση για την υπόλοιπη μέρα. Για εμάς ο φόβος, αλλά και η αξιοπρέπεια, η απροθυμία να παίζουμε κυνιγινό ανεβοκατεβαίνοντας από τα λεωφορεία ή πηδώντας από τα παραθύρα είναι σημαντικές στιγμές της συλλογικής μας προσπάθειας. Το ξέπρασμα του φόβου δεν είναι μόνο ατομική επιλογή, δεν έγκειται σε προσωπικές ασκήσεις θάρρους προς απόκτηση κόποιας «παλικαρίας», αλλά στο μοίρασμά της δυσκολίας, στη συλλογικοποίηση και στην από κοινού διαμόρφωση των όρων που θα μας επιτρέψουν να αμφισβητήσουμε και να γκρεμίσουμε τις σχέσεις και τις καταστάσεις που μας προκαλούν τον φόβο.

Τρίτον, αντλούν δύναμη από την επιβολή με όρους σωματικής παρεμπόδισης ή την άσκηση φυσικής βίας. Συνείπεια της μη αναγνώρισης του κοινωνικού προβλήματος και της εμφάνισής του ως παραβατικής συμπεριφοράς είναι το γεγονός ότι η επίλυσή του εμφανίζεται ως ένα τεχνικό ζήτημα, ως ένα ζήτημα αύξησης της υλικής αποτελεσματικότητας της καταστολής. Συναντούμε συνεχώς περισσότερους ελεγκτές, όλο και πιο μητρασφράδες, ώστε τα σώματα των παρα-