

Επόμενη στάση...

...κάμερες,αυξήσεις εισιτηρίων,ακόμη περισσότεροι έλεγχοι,σεκιούριτι,σχέδια για ειδικό σώμα μπάτσων στις συγκοινωνίες, ακόμη περισσότερη αποστείρωση, τάξη και ασφάλεια.

Ανέκαθεν, ο σκοπός των ΜΜΜ ήταν να μεταφέρουν τους εργαζόμενους στους χώρους όπου θα πουλήσουν την εργατική τους δύναμη και στους χώρους που θα καταναλώσουν τους καρπούς της. Τα ΜΜΜ λοιπόν αποτελούνε ζωτικό κομμάτι της οικονομίας, η ομαλή λειτουργία του οποίου πρέπει να διασφαλιστεί με κάθε μέσο. Αυτό άλλωστε αναγνώρισε και το κράτος το Γενάρη του '13 όταν επιστράτευσε τους εργαζόμενους του Μετρό των οποίων η πολυήμερη απεργία έθεσε σε κίνδυνο την ομαλότητα του δικτύου μεταφορών. Βεβαια, ο χρόνος που αφιερώνουμε στις μετακινήσεις είναι χρόνος κατά τον οποίον ούτε παράγουμε ούτε καταναλώνουμε, είναι δηλαδή –για τα αφεντικά– χρόνος νεκρός, χρόνος από τον οποίο δεν βγάζουν κέρδος. Για αυτό άλλωστε γίνεται μια συνεχής προσπάθεια βελτίωσης των μέσων μεταφοράς μειώνοντας τους χρόνους που απαιτούνται για την μετακίνηση στην πόλη και φροντίζοντας για την εξασφαλισμένη και έγκαιρη πρόσβαση των εργαζομένων στους χώρους δουλειάς και των καταναλωτών στα εμπορικά κέντρα. Αυτός θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι και ο λόγος δημιουργίας του μετρό το οποίο συν τοίς άλλοις δημιουργεί το ίδιο καινούρια κέντρα κατανάλωσης γύρω από τους σταθμούς του αυξάνοντας την αξία της γης και και “αναπλάθοντας” τις γειτονιές.[1]

[1]:“ΑΝΑΠΛΑΣΗ”: η λέξη αυτή χρησιμοποιείται από αυτούς που επωφελούνται από την εμπορευματοποίηση των γειτονιών με πλήθος καταστημάτων τα οποία αποτελούν τις περισσότερες φορές σύγχρονα κάτεργα. Ό,τι χαλά το παρουσιαστικό της πλέον “εκσυγχρονισμένης” γειτονιάς (χαμηλά και παλιά σπίτια, καταυλισμοί Ρομά, άστεγοι) απομακρύνεται ολοκληρώνοντας έτσι την αποστειρωμένη εικόνα που γεννά η “ανάπτυξη” τους.

Τι σημαίνει όμως ομαλή λειτουργία των ΜΜΜ; Σημαίνει πρώτα απ’ όλα περισσότερος έλεγχος. Κάμερες μέσα και έξω από τα βαγόνια του μετρό και τα λεωφορεία, μπάρες και τουρνικέ, σεκιουριτάδες και μπάτσοι, δημιουργούν ενα κλίμα ασφυκτικής επιτήρησης που ο καθένας μπορεί να βιώσει κατεβαίνοντας τις σκάλες του μετρο. Και βέβαια οι ελεγκτές-κεφαλοκυνηγοί πάντα πρόθυμοι να μοιράσουν πρόστιμα, να τραμπουκίσουν ή ακόμα και να δολοφονήσουν (βλ. Θ. Καναούτη) τα κοινωνικά εκείνα κομμάτια όπως οι μετάναστες, οι φοιτητές, οι πιτσιρικάδες που δεν έχουν την πολυτέλεια, ή δεν θέλουν, να βγάλουν εισιτήριο. Αυτά τα κομμάτια τα οποία ο κυρίαρχος λόγος περί τζαμπατζήδων και λαθρεπιβατών στοχοποιεί ως το νούμερο ένα πρόβλημα στα ΜΜΜ που θα πρέπει να παταχθεί με κάθε μέσο. Συμπληρωματικά έρχεται και η αποστείρωση του χώρου και του χρόνου στις σύραγγες του μετρό με την απουσία γκράφιτι, αφισών, φαγητού, ποτού, την απαγόρευση της επαίτιας, τα ηχογραφημένα μηνύματα για την προστασία των προσωπικών αντικειμένων που παίζονται πάντα σε συγκεκριμένους σταθμούς. Βρίσκεσαι εκεί μόνο για να μετακινηθείς από το σημείο Α στο σημείο Β – παρακολουθώντας παράλληλα και αναγκαστικά επαναλαμβανόμενες σειρές διαφημίσεων να περνάνε απο μπρόστα σου και έχοντας στο νου σου την ρατσιστική αντίληψη που καλλιεργείται ότι στα μέσα παίζουνε κλεφτρόνια και μετανάστες που “κοιτάνε” την τσάντα σου. Τελευταία, στις γειτονιές μας παρατηρούμε αυτόν το δήθεν εκσυγχρονισμό των μέσων μετην τοποθέτηση πινακίδων για τις στάσεις, τις κάμερες και τις οθόνες στα λεωφορεία που πλασσάρεται και ως αιτιολόγηση για την αύξηση του κόστους μεταφοράς και την αναγκαιότητα της πληρώμης εισιτηρίου.

Για όλους εμάς τους μισθωτούς, ανέργους, επισφαλώς εργαζόμενους, φοιτητές ο χρόνος που δαπανάμε στις μεταφορές για να πάμε στις δουλειές και τις σχολές μας ή για να καταναλώσουμε είναι χρόνος που δεν μας ανήκει αλλά είναι δεσμευμένος από την σχέση της μισθωτής εργασίας, άρα είναι χρόνος για τον οποίο θα έπρεπε, αν όχι να πληρωνόμαστε, τουλάχιστον να μην πληρώνουμε[2]. Θα έπρεπε επίσης να μην μας ενδιαφέρει καθόλου αν οι επιχειρήσεις των συγκοινωνιών μπαίνουν μέσα μιάς και ούτως ή άλλως υπάρχουν όχι για το δικό μας συμφέρον, όπως ο κυρίαρχος λόγος θέλει να μας κάνει να πιστέψουμε, αλλά για αυτό των αφεντικών. Δεν είναι δικιά μας δουλειά να βρούμε λύση στα προβλήματά τους. Απέναντι στα παρεάκια ελεγκτών που τραμπουκίζουν και τρομοκρατούν, έτσι και εμείς συλλογικά σαμποτάρουμε τους μηχανισμούς ελέγχου και είσπραξης στους χώρους μετακίνησης μας (ξυλώνουμε τουρνικέ και μπάρες, μπλοκάρουμε τα ακυρωτικά μηχανήματα, βράφουμε τις κάμερες απομονώνουμε τους ελεγκτές). Απέναντι στην συνεχιζόμενη υποτίμηση των ζώων μας προτάσσουμε την μη πληρωμή εισιτηρίων όπως και άλλες κινήσεις αυτομείωσης (μη πληρωμή ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ και άλλων παροχών, σούπερ μάρκετ κτλ), αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο τον έμμεσο μισθό μας και κάνοντας λίγο πιο βιώσιμη την καθημερινότητά μας.

[2]: Όπως και όταν στις αρχές της δεκαετίας του '80, η κυβέρνηση της ενσωμάτωσης του ΠΑΣΟΚ, εφάρμοσε ως κοινωνικό μισθό τη δωρεάν μετακίνηση στα ΜΜΜ, τις ώρες προσέλευσης και επιστροφής των εργατών από τις δουλειές τους, αναγνωρίζοντας έτσι έμμεσα την μετακίνηση ως κομμάτι του χρόνου εργασίας.

ΔΕΝ ΧΤΥΠΑΜΕ ΕΙΣΗΤΗΡΙΟ-ΑΦΗΝΟΥΜΕ
ΤΑ ΑΦΕΝΤΙΚΑ ΝΑ ΤΟ ΚΑΝΟΥΝΕ ΓΙΑ ΜΑΣ

ΣΤΕΚΟΜΑΣΤΕ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΟΙ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ
ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝΕ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΜΕ ΕΠΙΘΕΤΙΚΑ
ΤΟΥΣ ΡΟΥΦΙΑΝΟΥΣ ΕΛΕΓΚΤΕΣ

ΚΡΑΤΑΜΕ ΤΡΑΙΝΑ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΘΑΡΑ
ΑΠΟ ΡΑΤΣΙΣΤΕΣ

προβολή:

Τετάρτη
9/3
στις 3.00

We don't like samba (2014): Ένα ντοκιμαντέρ για τους κοινωνικούς αγώνες στη Βραζιλία, που ξεκίνησαν το καλοκαίρι του 2013 με την εξέγερση ενάντια στις αυξήσεις στα εισιτήρια των αστικών λεωφορείων και συνεχίστηκαν κατά τη διάρκεια και ενάντια στο Μουντιάλ.

Αυτοδιαχειριζόμενο Στέκι Πολυτεχνείου
αίθουσα 11, κτ. Χημικών Μηχανικών
συνελεύσεις κάθε Δευτέρα στις 2.00
<http://stekipolytexneiou.squat.gr/>