

Μετρό: Επόμενη στάση εξευγενισμός-φτωχοποίηση-καταστολή

Σε κάθε πολιτικό σύστημα, ανάλογα με τα συμφέροντα της εποχής υπήρχαν οι ευνοούμενες από την εξουσία οικονομικές τάξεις. Οι μεγαλοεργολάβοι αποτελούν μια συνομοταξία που διαχρονικά έλεγχε και ελεγχόταν (από) την εξουσία. Τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα αποτελούσαν τα εργαλεία για την αύξηση της κερδοφορίας των εργολάβων και φυσικά υπήρχε η ανταπόδοση αυτών στους εκάστοτε κυβερνώντες μέσω της πολιτικής και οικονομικής τους στήριξης. Για να υπάρξει κοινωνική συναίνεση, θα πρέπει τα έργα αυτά να παρουσιαστούν ως απαραίτητα για το κοινωνικό σύνολο, ενώ παράλληλα να τονώνουν τη ματαιοδοξία της εκάστοτε κοινωνίας. Σήμερα, η αποδοχή αυτών των έργων γίνεται ακόμα πιο επιτακτική, αφού η κοινωνική βάση μέσω της καθημερινής χρήσης τους αποτελεί εκτός από τον έμμεσο χρηματοδότη και τον άμεσο πελάτη (διόδια, ναύλα αεροδρόμιου, κ.α.).

Η περίοδος πριν την ολυμπιάδα του 2004 στην Αθηνά, αποτέλεσε ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα υφαρπαγής δημόσιου χρήματος από τους μεγαλοεργολάβους. Ο κατασκευαστικός οργανισμός με έργα κυρίως μιας χρήσης, οδήγησε σε γιγάντωση της υπερκερδοφορίας, δημιουργώντας παράλληλα και μια νέα γενιά από μεγαλοεργολάβους που πρωτοστάτησαν τα επόμενα χρόνια στο "δούναι και λαβείν" με την πολιτική εξουσία. Ανάμεσα σε αυτά τα έργα που έγιναν μόνο και μόνο για να ρίξουν λάδι στη φωτιά του ελληνικού μεγαλοϊδεατισμού και στα οποία κυριολεκτικά θάφτηκαν, δολοφονήθηκαν και ακρωτηριάστηκαν δεκάδες ντόπιοι και μετανάστες εργάτες, έγιναν και μερικά έργα που θεωρήθηκαν ορόσημα της οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας όπως το αεροδρόμιο ή το Μετρό. Ειδικά όσον αφορά το Μετρό, παρόλο που η ιστορία του σε άλλες χώρες ξεκινάει πριν περίπου 170 χρόνια, στην Ελλάδα αντιμετωπίστηκε σαν ένα έργο που σηματοδότησε την είσοδο σε μια άλλη εποχή. Ακόμα και οι σταθμοί που κατασκευάστηκαν αρχικά, έγιναν σε μέρη που σκοπό είχαν να εξυπηρετήσουν όσους/ες είχαν άμεση σχέση με την ολυμπιάδα, αφήνοντας έξω τις εργατικές και πυκνοκατοικημένες περιοχές.

Στο ίδιο μέρος του κόσμου που εμφανίστηκε το πρώτο Μετρό, στην Αγγλία, μετά από έναν αιώνα εμφανίζεται ένας φαινομενικά άσχετος όρος, το gentrification (εξευγενισμός). Η εργαλειοποίηση δηλαδή της ιδιοκτησίας κατοικιών μέσω μαζικών αγορών και ανακαινίσεων σε μια περιοχή, που μπορεί και να συνοδεύεται από έργα "κοινωνικής ωφέλειας", με στόχο την προσέλκυση νέων κατοίκων με αυξημένη οικονομική δυνατότητα. Στην Αθήνα, τα αποτελέσματα αυτού του φαινομένου έχουν γίνει έντονα εμφανή κυρίως την τελευταία δεκαετία και περιλαμβάνουν τον εκτοπισμό κατοίκων, συνήθως από γειτονιές του κέντρου λόγω αυξημένων ενοικίων, μεγαλύτερη οικονομική πίεση σε αυτούς/ες που μένουν, αλλά και με τη συνολική αύξηση του κόστους στέγασης σε αρκετές περιοχές. Το gentrification δεν αποτελεί απλά έναν οικονομικό ή έναν πολεοδομικό όρο. Είναι ένα ακόμα καπιταλιστικό εργαλείο για την αποκοινωνικοποίηση των γειτονιών, με απώτερο σκοπό ολόκληρες περιοχές να ζούνε

αποτινάσσοντας οτιδήποτε μπορεί να αποθαρρύνει την παρουσία χρημάτων μέσω τουριστ(ρι)ών, δηλαδή οποιαδήποτε μορφή κοινωνικής αμφισβήτησης σε όλο το φάσμα, από τη διεκδίκηση μέχρι την κατάργηση του υπάρχοντος. Η περιοχή που περισσότερο από άλλες έχει γίνει το ιδιότυπο επίκεντρο μιας προσπάθειας εξευγενισμού, η οποία μάλιστα ξεφεύγει από τους αμιγώς οικονομικούς όρους, είναι η περιοχή των Εξαρχείων. Την αύξηση των ενοικίων, την κυριαρχία των τραπεζοκαθισμάτων στην περιοχή και άλλων πολλών εργαλείων αλλά και αποτελεσμάτων του gentrification, έρχεται να συμπληρώσει η προσπάθεια ιδιωτικοποίησης του Στρέφη, μουσειοποίησης και αποστείρωσης του Πολυτεχνείου και τέλος, η προσπάθεια δημιουργίας Μετρό στην πλατεία Εξαρχείων. Απώτερος στόχος είναι η περιοχή να γίνει σιγά σιγά ένα εναλλακτικό απολιτικό κακέκτυπο, που δε θα θυμίζει σε τίποτα τον πρότερο χαρακτήρα της γειτονιάς. Πάγια και γνωστή πια τακτική του καπιταλισμού είναι να αφομοιώνει και να απονευρώνει ότι δεν μπορεί να πολεμήσει. Στόχος των 'από πάνω' είναι να μετατραπούν τα Εξάρχεια σ' ένα εναλλακτικό punk λούνα Παρκ, όπως είχαν γράψει κάποτε οι New York Times, προτρέποντας μάλιστα τους/τις αναγνώστες/στριες του να το επισκεφτούν!

Γνωρίζουμε καλά ότι η οποιαδήποτε προσπάθεια αμφισβήτησης της παρουσίας του Μετρό σε μια γειτονιά, από την κριτική μέχρι την άρνηση του, αποτελεί μια από τις δυσκολότερες απόπειρες κοινωνικού διαλόγου. Και αυτό γιατί προσκρούει σε ένα πλήθος κόσμου που απλώνεται σε διάφορες κοινωνικές ομαδοποιήσεις. Από τα συμφέροντα των ιδιοκτητών, μέχρι τη διευκόλυνση του/της εργαζόμενου/ης με τη μείωση του χρόνου μετακίνησης από και προς την εργασία. Οι τελευταίες κρατικές πινελιές για τη διεύρυνση ακόμα περισσότερο του φάσματος της κοινωνικής συναίνεσης, περιλαμβάνουν αφηγήσεις για τα περίφημα "περιβαλλοντικά οφέλη" όπως η μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος και της κατανάλωσης ενέργειας αλλά και η υποτιθέμενη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα άρα και η γενικότερη βελτίωση της υγείας του πληθυσμού στις μεγαλουπόλεις.

Δεν μπορούμε να παραβλέψουμε ότι η μείωση του χρόνου μετακίνησης αποτελεί ένα από τα ζητούμενα της καθημερινότητας. Και σε αυτό το Μετρό το έχει συνεισφέρει. Με ποιο κόστος όμως; Ως ομάδα η θέση μας είναι αδιαπραγμάτευτα υπέρ της ελεύθερης μετακίνησης. Όπως και πολλών άλλων ομάδων/συλλογικοτήτων που με κορύφωση τα προηγούμενα χρόνια δημιούργησαν ένα πολύμορφο αγώνα με αυτό το επίδικο. Φυσικά η απάντηση του κράτους ήταν προσαρμοσμένη στην κατασταλτική του δύναμη. Ελεγκτές, μηχανήματα εισόδου, κάμερες και άλλα μέσα καταστολής και ελέγχου εγκαταστάθηκαν στα μέσα κοινωνικής "ωφέλειας". Ακόμα όμως και εάν προσπαθήσουμε να δούμε το ζήτημα της μετακίνησης μόνο από τη δικαιωματική πλευρά, το εισιτήριο μετ' επιστροφής στην εργασία κοστίζει το 1/12 του βασικού ημερομισθίου, για να μη συζητήσουμε για τις περιπτώσεις της μερικής ή και απλήρωτης εργασίας.

Όσον αφορά τώρα τις περιβαλλοντικές "ευαισθησίες" του κράτους, υπάρχουν εκατοντάδες παραδείγματα που αποτυπώνουν ότι το περιβάλλον για τους εξουσιαστές αποτελεί αποκλειστικά ένα πεδίο καπιταλιστικής λεηλασίας (πυρκαγιές, βιομηχανικά αιολικά πάρκα, εξορύξεις υδρογονανθράκων, κ.α.). Επίσης όπως μας απέδειξαν για ακόμα μια φορά τα πρόσφατα γεγονότα, η αύξηση ή η μείωση του αποτυπώματος της ενέργειας εξαρτάται αλλά και οδηγεί στην όξυνση των καπιταλιστικών ανταγωνισμών (πόλεμοι, χρηματιστήριο ενέργειας, κ.α.). Τέλος, η περίοδος που διανύσαμε πρόσφατα με τα lockdown που προηγήθηκαν και η προμελετημένη διάλυση του συστήματος υγείας είναι χαρακτηριστική για το πόσο το κράτος ενδιαφέρεται για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα ή ότι άλλο επηρεάζει την υγεία, ειδικά των μη προνομιούχων. Για αυτό και παρά τον κρατικό αντίλογο που παπαγαλίζει και ένα μέρος του κοινωνικού συνόλου, τα όποια πλεονεκτήματα μπορεί να προκύψουν από τη λειτουργία του Μετρό δε συνδέονται με το σκοπό δημιουργίας του, αλλά αποτελούν τα απόνερα του.

Το νέο Eldorado των κατασκευών και το μεγαλύτερο έργο σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή, είναι η γραμμή 4 του Μετρό. Περιλαμβάνει 15 σταθμούς σε ένα μήκος 12,8 χλμ. Σε αυτό περιλαμβάνεται ο σχεδιασμός που προβλέπει την κατασκευή του σταθμού στην πλατεία Εξαρχείων όπως προαναφέραμε και για την οποία έχουν γραφτεί πολλά συλλογικά κείμενα που περιγράφουν με λεπτομέρειες τους σκοπούς και τις κρατικές επιδιώξεις για την επικείμενη κατασκευή του συγκεκριμένου σταθμού. Όλες οι αναλύσεις συγκλίνουν ότι η κατασκευή της γραμμής αυτής, θα αναπροσαρμόσει με καπιταλιστικούς όρους τη ζωή στις γειτονιές από τις οποίες θα περάσει.

Μια ιδιαίτερη περίπτωση είναι και αυτή του σταθμού που οριοθετείται εντός της Πανεπιστημιούπολης. Και ενώ μπορεί να φαντάζει ως λύτρωση για τους/τις μελλοντικούς φοιτητή(ρι)ες, η οπτική της διευκόλυνσης στην μετακίνηση μπορεί να αποτελεί μόνο το εύκολα αντιληπτό κομμάτι ενός ευρύτερου σχεδιασμού. Ο Δήμος Ζωγράφου αποτελεί έναν από τους πλέον πυκνοκατοικημένους δήμους της Ευρώπης, αφού εντός του ανήκει το πιο πυκνοκατοικημένο τετραγωνικό χλμ. της Ελλάδας <http://www.statsmapsnpix.com/2018/01/the-most-densely-populated-square.html>. Στις παρυφές του βρίσκονται η Πανεπιστημιούπολη και η Πολυτεχνειούπολη που αποτελούν και τα μοναδικά ενιαία κομμάτια πρασίνου. Οι δύο αυτοί οριοθετημένοι χώροι και ιδιαίτερα αυτός της Πανεπιστημιούπολης που "μοιράζεται" με το Δήμο Καισαριανής αποτελούν μια φυσική συνέχεια του ορεινού όγκου του Υμηττού. Φυσικά, ούτε αυτοί οι χώροι γλίτωσαν την αλλοίωση του φυσικού τοπίου από την άτακτη δόμηση πανεπιστημιακών κτηρίων με αφετηρία τη δεκαετία του 60. Παρόλα αυτά, η εναπομείνουσα βλάστηση και το φυσικό τοπίο, διατηρούν σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα του δασικού, αφού αποτελείται κυρίως από πεύκα, λεύκες, κυπαρίσσια και άλλα μεγάλα δέντρα.

Και ενώ όσο πλησιάζουμε στην οδό Ούλφ Πάλμε, μετά από χρόνιες και βίαιες παρεμβάσεις στο δασικό κομμάτι της περιοχής, το τοπίο θυμίζει πλέον περισσότερο πάρκο με γρασίδια και μπόλικά κτήρια, η

χωροθέτηση της στάσης Μετρό Πανεπιστημιούπολη έγινε εντός του πευκοδάσους με τη δημιουργία των προβλεπόμενων εξόδων που έχουν ήδη περιφραχτεί να απαιτούν δέσμευση και καταστροφή μεγάλων χώρων πρασίνου που αποτελείται από πανύψηλα δέντρα. Ο λόγος της επιλογής να γίνει ο σταθμός στο συγκεκριμένο σημείο "βιάζοντας" το δασικό χαρακτήρα της Πανεπιστημιούπολης δεν έχει εξηγηθεί από την Αττικό Μετρό. Και ακόμα και να το προσπαθούσαν δε θα μας έπειθαν. Γνωρίζουμε πόσο ενδιαφέρονται για το περιβάλλον οι εργολάβοι. Όσο και οι εφοπλιστές, οι εργοστασιάρχες και τα υπόλοιπα παράσιτα που αναδεικνύει το υπάρχον οικονομικό σύστημα. Όσο και αν προσπαθεί να μας πείσει η ανάδοχος εταιρεία με φωτογραφίες ότι με προσεκτική διαχείριση τα δέντρα (1 και 1,5 μέτρου) θα μεταφυτευτούν και θα πρασινίσει η πόλη. Η εκρίζωση δέντρων 10 και 15 μέτρων όπως αυτά που αναφερόμαστε προφανώς θα γίνει με κόψιμο και καταστροφή τους. Στην τελευταία του δήλωση μάλιστα, ο υπουργός μεταφορών δήλωσε ότι στο σταθμό Πανεπιστημιούπολη, με τη δημιουργία του Μετρό το πράσινο θα τετραπλασιαστεί. Δηλαδή κόβοντας πεύκα και λευκές και φυτεύοντας γκαζόν και θάμνους, το πράσινο θα τετραπλασιαστεί. Προφανώς γνωρίζοντας την περιβαλλοντική υποβάθμιση που πρόκειται να επιφέρουν στο μέρος, επιλέγουν μια πάγια εξουσιαστική τακτική. Την παρουσίαση της ανεστραμμένης πραγματικότητας για την ευκολότερη χειραγώγηση της (τοπικής) και όχι μόνο κοινωνίας. Και τελικά, όταν η σκόνη από τα έργα θα καταλαγιάσει και η περιβαλλοντική υποβάθμιση θα εμφανιστεί, τότε θα το κρατικό αφήγημα θα εστιάσει στα "ανεκτίμητα" οφέλη της λειτουργίας του Μετρό.

Μαζί με τη χλωρίδα όμως θα επηρεαστούν και τα διάφορα μικρά ζώα που ζουν ελεύθερα στην Πανεπιστημιούπολη και έχουμε συναντήσει σε διάφορους περιπάτους μας (κουκουβάγιες, αλεπούδες, σκαντζόχοιροι, χελώνες, κ.α.). Όχι μόνο από την απώλεια των δέντρων αλλά και από ότι ακολουθεί μια μεγάλη κατασκευή (φώτα, θόρυβος, κ.α.). Στο καπιταλιστικό σύστημα που πάντα θα προσπαθεί να νομιμοποιεί στις συνειδήσεις του κόσμου την εμπορευματοποίηση και την υποβάθμιση με ψευδοδιλήματα της λογικής "ανάπτυξη" ή μερικά ζώα και δεντράκια η θέση μας θα είναι πάντα η ίδια. Αδιαπραγμάτετος αγώνας ενάντια στη λεηλασία της φύσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν τίθεται όμως ούτε αυτό το δίλημμα αφού ακόμα και για τους φανατικούς υπέρμαχους της δημιουργίας του Μετρό η τοποθέτηση του σταθμού μερικές εκατοντάδες μέτρα πιο κάτω, πιο κοντά στον αστικό ιστό θα ελαχιστοποιούσε τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Αυτό όμως εκτός των άλλων, ίσως να κόστιζε και λίγο παραπάνω. Άρα το πραγματικό δίλημμα των εργολάβων είναι τι είναι μερικά δεκάδες ίσως και εκατοντάδες δέντρα μπροστά στα υπερκέρδη μας;

Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει η εμφάνιση του Μετρό στις γειτονιές είναι η αξία των κατοικιών. Και εάν κάποιος/ες από τους/τις ιδιοκτήτ(ρι)ες τρίβουν τα χέρια τους γιατί το θεωρούν μια καλή ευκαιρία να αυξήσουν τα ενοίκια και να κερδοσκοπήσουν, για τους ενοικιαστές θα επιφέρει είτε μια ακόμα πιο ασφυκτική οικονομική συνθήκη, είτε μια βίαιη εκδίωξη από την περιοχή που ζουν προς αναζήτηση

φθηνότερων κατοικιών. Ειδικά για την περιοχή Ζωγράφου-Ιλίσια-Γουδή στην οποία θα φτιαχτούν 3 σταθμοί του Μετρό και έχει την ιδιαιτερότητα του μεγάλου αριθμού μικρών σπιτιών τα οποία φιλοξενούν και έναν μεγάλο αριθμό φοιτητ(ρι)ών, το κόστος διαβίωσης θα μετακυλιστεί στους/στις ίδιους/ες αλλά και στις οικογένειες τους. Αυξάνοντας έτσι ακόμα περισσότερο το κόστος διαβίωσης για τους/τις φοιτητές/τριες από τα κατώτερα οικονομικά στρώματα και με άμεση συνέπεια να αυξάνεται ακόμα περισσότερο ο ταξικός χαρακτήρας των πανεπιστημίων. Ήδη τα ενοίκια με τα διάφορα πολιτικοοικονομικά παιχνίδια που γίνονται γύρω από τις κατοικίες έχουν εκτοξευθεί παντού. Στις γειτονιές μάλιστα που θα διασχίσει η περίφημη γραμμή 4 του Μετρό το μακρινό 2030, τα ενοίκια αυξήθηκαν περαιτέρω. Μια διαδικασία εξευγενισμού από την οποία ωφελημένο βγαίνει το κράτος και οι ιδιοκτήτες, με την οικονομική πίεση να μεταφέρεται ξανά στην κοινωνική βάση.

Η Πανεπιστημιούπολη έχει όμως και ένα διττό ρόλο. Δεν είναι μόνο ένας χώρος που έχει αρκετό πράσινο, αλλά συγκεντρώνει επίσης ένα ετερόκλητο σύνολο φοιτητ(ρι)ών που είτε μένουν στις φοιτητικές εστίες, είτε επισκέπτονται την περιοχή για να παρακολουθήσουν μαθήματα. Ένας πανεπιστημιακός χώρος που είναι διαχρονικά στο κρατικό στόχαστρο λόγω και της πολιτικής του δραστηριότητας. Με κατειλημμένους χώρους, χώρους συνελεύσεων και εκδηλώσεων σε ένα περιβάλλον λίγο πιο "απάγκιο" από τον κρατικό έλεγχο. Οι κρατικοί σχεδιασμοί θέλουν μέσα στις σχολές εκτός των άλλων, πανεπιστημιόμπατσους, κάμερες και ελεγχόμενη είσοδο. Το Μετρό στην πανεπιστημιούπολη θα φέρει μαζί του μπάτσους, κάμερες και ελεγχόμενη είσοδο. Και όλα αυτά λίγα μέτρα από τις πιο κοντινές σχολές όπως το ΜΙΘΕ και η Πληροφορική. Το gentrification άλλωστε, συνήθως έρχεται πακέτο με την καταστολή.

Άρα, όποιος και αν είναι ο πρωταρχικός σκοπός του Μετρό και ειδικά του συγκεκριμένου σταθμού και όποιο πλεονέκτημα και να αναγνωρίζει κάθε άτομο μέσα από το προσωπικό του πρίσμα, το μόνο σίγουρο είναι ότι η νέα γραμμή του μετρό θα φέρει σίγουρα περαιτέρω φτωχοποίηση μέσα από την αύξηση των ενοικίων, περαιτέρω υποβάθμιση του περιβάλλοντος από την κοπή μεγάλου αριθμού δέντρων και φυσικά παραπάνω επιτήρηση και καταστολή στους πανεπιστημιακούς χώρους.



Αναρχική Ομάδα Βραχυκύκλωμα