

Peter Gelderloos

Όνειρα, αιτήματα, και η πραγματική παγίδα: Η απεργία των οδηγών λεωφορείου της Βαρκελώνης [2009]

**Πρωτοβουλία για ελεύθερες μετακινήσεις από την κατάληψη κτήματος
Πραποπούλου**

Μάρτιος 2011

Το κείμενο που ακολουθεί βρέθηκε στην παρακάτω ιστοσελίδα: http://theanarchistlibrary.org/HTML/Peter_Gelderloos__Dreams__Demands__and_the_Pragmatic_Pitfall__The_Barcelona_Bus_Drivers_Strike.html, μεταφράστηκε από συντρόφους και συντρόφισσες της πρωτοβουλίας για ελεύθερες μετακινήσεις από την κατάληψη κτήματος Πραποπούλου με αφορμή την ανοιχτή συζήτηση/εκδήλωση «Το κίνημα άρνησης πληρωμής στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Οι προοπτικές, η συλλογικοποίηση και οργάνωση των αντιστάσεων στις γειτονιές μας» που έλαβε χώρα στο ΚΕΠ Χαλανδρίου στις 13 Μαρτίου 2011. Όλες οι φράσεις με **bold** είναι παρεμβάσεις των μεταφραστ(ρι)ών, ενώ οι φράσεις σε *italics* είναι του συγγραφέα.

Όνειρα, αιτήματα, και η πραγματική παγίδα: Η απεργία των οδηγών λεωφορείου της Βαρκελώνης [2009]

Peter Gelderloos

Όταν οι οδηγοί λεωφορείου της Βαρκελώνης κατέφυγαν στις πικετοφορίες κάτω από την κοκκινόμαυρη σημαία, όχι εβδομήντα χρόνια πριν αλλά ακριβώς αυτούς τους προηγούμενους μήνες, ήταν μια αιτία ενθουσιασμού και μια ευκαιρία να μάθει κανείς για την καταλληλότητα του ριζοσπαστικού συνδικαλισμού σε ένα μεταβιομηχανικό κόσμο. Η Καταλονία έχει έναν πολιτισμό και μια ιστορία που την καθιστούν ένα πιθανό σημείο για μια σημαντική αναρχοσυνδικαλιστική απεργία στις μετακινήσεις, αλλά από την άλλη δεν πρέπει να την εξιδανικεύουμε τόσο πολύ ώστε να τη φανταζόμαστε πολύ διαφορετική από τον υπόλοιπο υπερκαταναλωτικό, αλλοτριωμένο Παγκόσμιο Βορρά.

Η **Confederación Nacional del Trabajo (CNT)**—Εθνική Συνομοσπονδία Εργασίας) ήταν μια σημαντική δύναμη στην Ισπανία και στην Καταλονία τη δεκαετία του '30, με περισσότερα από ένα εκατομμύριο μέλη και με ηγετικό ρόλο στον πόλεμο ενάντια στο φασισμό. Κατά τη διάρκεια της δικτατορίας του Franco, η CNT έπαιξε έναν κύριο ρόλο στο συντονισμό της αντίστασης από την εξορία, παρότι είχε σύμφωνα με πολλούς μια μετριοπαθή, περιοριστική επίδραση, εξαιτίας μιας συντηρητικής νοοτροπίας και του νομικού καθεστώτος της, που επιδεινώθηκε από την πίεση των γαλλικών αρχών. Αντίστοιχα, το μεγαλύτερο μέρος των αναρχικών ανταρτών πόλης που αγωνίστηκαν εκείνες τις δεκαετίες ενάντια στην αστυνομία του Franco, έδρασε έξω από τη CNT. Παρ' όλ' αυτά, το βάρος της κληρονομιάς της κατέστησε τη CNT ένα μείζον σημείο ανασύνταξης για το κίνημα ανυπακοής (insubmission) όταν οι φασίστες άλλαξαν αισθητικά το κράτος σε μια συνταγματική μοναρχία μετά από το θάνατο του Franco (και τη δολοφονία του χειροτονημένου διαδόχου του από τη βασική οργάνωση ETA). Εκείνο το κίνημα, αν και οδήγησε εκατοντάδες χιλιάδες κόσμο έξω στους δρόμους σε αυτό που εμφανίστηκε έτοιμο να γίνει μια επανάσταση, απέτυχε, παρεμποδισμένο σύμφωνα με μερικούς από τη μετριοπαθή επίδραση της πανίσχυρης¹ CNT και σύμφωνα σχεδόν με τον καθένα από έναν

¹ [σ.τ.μ.] Στο πρωτότυπο η φράση είναι: «[...] the moderating effect of the beemoth CNT[...]. Behemoth (Μπέεμοθ) είναι ένα μυθικό τέρας που αναφέρεται στην Παλαιά Διαθήκη (Ιωβ 40: 15-24). Υποτίθεται ότι δημιουργήθηκε μαζί με τον άνθρωπο, είναι φυτοφάγο και ζει σε βάλτους, ενώ όπως ο Λεβιάθαν είναι το μεγαλύτερο ζώο της θάλασσας, έτσι και ο Μπέεμοθ είναι το μεγαλύτερο ζώο της ηράς. Μεταφορικά το όνομα Μπέεμοθ χρησιμοποιείται για κάθε μεγάλη ή ισχυρή οντότητα.

τρομοκρατικό εμπρησμό που συνέβη σε ένα σημείο-κλειδί για τις κινητοποιήσεις, ο οποίος κατασκευάστηκε από στρατιωτικούς και για τον οποίο κατηγορήθηκαν οι αναρχικοί.

Τα τελευταία χρόνια, η CNT αποτελεί μια μικροσκοπική δύναμη στους κοινωνικούς αγώνες, παρόλο που σε κάποια μέρη της Ισπανίας είναι ζωτική η σημασία της για τη διάδοση της μνήμης των κοινωνικών αγώνων. Πρόσφατα, μέλη της πήραν μέρος επίσης στις σημαντικές απεργίες των εργαζομένων στις μετακινήσεις στη Μαδρίτη, και των εργαζομένων στην αλυσίδα σουπερμάρκετ Mercadona στην Καταλονία. Το 1979 η CNT έχασε το μεγαλύτερο μέρος των μελών της σε μια διάσπαση. Η πλειονότητα σχηματοποίησε την πιο ρεφορμιστική, ήσυχα αναρχοσυνδικαλιστική **Confederacion General del Trabajo (CGT)**—Γενική Συνομοσπονδία Εργασίας). Σε αντίθεση με τις αρχές της CNT σχετικά με την αυτοοργάνωση, η CGT υιοθέτησε τις εκλογές στα συνδικάτα, μια νομική μορφή που δημιουργεί επιτροπές από αντιπροσώπους των σημαντικότερων συνδικάτων σε έναν εργασιακό χώρο και εγγυάται κρατικές επιχορηγήσεις.

Η CGT ανεμίζει ακόμα την κοκκινόμαυρη σημαία, αλλά δεν είναι πλέον ένα μέρος της Διεθνούς Ένωσης Εργατών, εξαιτίας της διάσπασης. Έχουν, ωστόσο, επιρροή ανάμεσα στους οδηγούς λεωφορείων της Βαρκελώνης· και εδώ είναι που η ιστορία μας ξεκινάει.

Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, οι οδηγοί λεωφορείου απαιτούσαν ρεπό δύο μέρες τη βδομάδα. Πήραν μόνο μια μέρα, με ένα πλήρες Σαββατοκύριακο μακριά απ' τη δουλειά να τους έρχεται περίπου μόνο μια φορά κάθε μήνα. Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών η CGT είχε κερδίσει διάφορα επιπρόσθετα οφέλη για τους οδηγούς, αλλά ποτέ το λατρεμένο «*dos dies de descans*», δύο ημέρες ξεκούρασης (κάθε εβδομάδα). Το Νοέμβριο του 2007 αποφάσισαν ότι είχε έρθει η ώρα για απεργία. Οι πρώτες ημέρες απεργίας ήρθαν στις αρχές Δεκέμβρη, συμπεριλαμβανομένων των ημερών ακριβώς γύρω από τα Χριστούγεννα και την Πρωτοχρονιά. Αλλά η απεργία ξεκίνησε με κάτι περισσότερο από πικετοφορίες. Άνθρωποι από έναν εξ ολοκλήρου διαφορετικό κοινωνικό τομέα πήραν μέρος επίσης. Σε γενικές γραμμές χωρίς να εργάζονται στην **Transports Metropolitan de Barcelona (TMB)**—Μητροπολιτικές Μετακινήσεις Βαρκελώνης), την εταιρία λεωφορείων, ή σε οποιαδήποτε άλλη, σηκώθηκαν παρ' όλ' αυτά νωρίς το πρωί για να σαμποτάρουν τα λεωφορεία που τα οδηγούσαν απεργοσπάστες.

Αξίζει να εξηγήσουμε πώς η CGT βρήκε αυτόν τον απίθανο σύμμαχο, και ποιος είναι: καταλήψεις ή αυτόνομοι. Θεωρητικά, το αυτόνομο κίνημα αντιτάσσεται στην εργασία. Τα μέλη του κάνουν καταλήψεις, χρησιμοποιούν πράγματα που βρίσκουν στα σκουπίδια (dumpster), μοιράζονται τα αγαθά και αποφεύγουν τις εμπορευματικές σχέσεις και την ανάγκη για χρήματα όσο το δυνατόν περισσότερο.

Ένα μεγάλο κομμάτι των αναρχικών στη Βαρκελώνη είναι καταληψίες ενώ μια πλατιά διαδεδομένη κριτική ενάντια στο συνδικαλισμό και ενάντια στην εργασία απομακρύνει πολλούς από αυτούς ακόμη και από τη CNT, η οποία είναι κοντινότερη και πιο αγαπητή, χάριν των παλιών χρόνων, από τη CGT. Εν τούτοις υπάρχουν έντονα συναισθήματα αλληλεγγύης στο κίνημα, και μεγάλη συνδεσιμότητα μεταξύ συγκεκριμένων αγώνων. Ένας σημαντικός παράγοντας σε αυτήν την συνδεσιμότητα είναι ότι όλοι συναντιούνται στα κοινωνικά κέντρα, τα περισσότερα εκ των οποίων είναι κατειλημμένα, που παρέχουν τον κύριο χώρο για γεγονότα των κοινωνικών κινημάτων στη Βαρκελώνη.

Σε μια περίπτωση η CGT βοήθησε τους καταληψίες της Can Vies, ενός σημαντικού κοινωνικού κέντρου που ήταν κατειλημμένο για περισσότερο από μια δεκαετία, να κερδίσουν τη δικαστική υπόθεσή τους ενάντια στον ιδιοκτήτη (που συνέβη να είναι η TMB). Έτσι όταν έγινε γνωστό ότι πολλοί απεργοί οδηγοί λεωφορείων μπορεί να εκτιμήσουν τις δολιοφθορές ενάντια στα λεωφορεία που κινούνταν από απεργοσπάστες (δυστυχώς δεν μπορούμε να είμαστε πιο συγκεκριμένοι για το πώς αυτό “επικοινωνήθηκε”, ή από ποιους, μόνο ότι υπήρξαν ως προϋποθέσεις λίγη θρασύτητα και μεγάλη υπευθυνότητα), οι καταληψίες τους εξυπηρέτησαν με όλες τους τις δυνάμεις. Ενδυναμώθηκαν από την εγγύηση ότι οποιαδήποτε συλλαμβανόταν θα τύχαινε υπεράσπισης, και όλα τα νομικά έξοδα και τα πρόστιμα θα πληρώνονταν από το αγωνιστικό ταμείο της απεργιακής επιτροπής.

Η CGT είχε συμφωνήσει να επιτρέψει τις ελάχιστες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια των ημερών της απεργίας, για την εξυπηρέτηση γειτονιών χωρίς πρόσβαση σε μετρό ή τραμ. Όλες οι άλλες γραμμές λεωφορείων ήταν στόχοι. Οι απεργιακές περιφρουρήσεις έξω από τα αμαξοστάσια των λεωφορείων “καθαρίστηκαν” γρήγορα από την αστυνομία. Η τήρηση της απεργίας κυμαινόταν μεταξύ 50-85%, ανάλογα με την πηγή. Αλλά δεν υπήρξε καμία έλλειψη σε απεργοσπάστες, έτσι το πρωί που η απεργία ξεκίνησε, τα λεωφορεία άρχισαν να κινούνται στους δρόμους, με καθυστέρηση αλλά χωρίς να σταματήσουν. Κατόπιν κάτι άρχισε να συμβαίνει, αν και νωρίς ακόμη στην ώρα κυκλοφοριακής αιχμής. Τα λάστιχα άρχισαν μυστηριωδώς να χάνουν αέρα (καρφιά που είχαν πεταχτεί κρυφά στη μέση της προηγούμενης στάσης λεωφορείου, με τέσσερις αιχμηρές μεταλλικές ακίδες που προσγειώνονται πάντα με τη μια πλευρά επάνω, θα ανακαλύπτονταν προεξέχοντας από τα λάστιχα). Οι “τρομοκράτες”, είτε με μάσκες είτε μεταμφιεσμένοι, θα εμφανίζονταν από το πλήθος, θα συνέθλιβαν έναν καθρέφτη λεωφορείου ή θα πετούσαν μπογιές στο παρμπρίζ, και θα εξαφανίζονταν. Σε μερικές γειτονιές, ιδιαίτερα στο Sants, οι συμμορίες περιπλανήθηκαν ατιμώρητες στους δρόμους, ψάχνοντας λεωφορεία προκειμένου να τα σταματήσουν, να τα σαμποτάρουν, ή ακόμα να επιβιβάσουν και να εκδιώξουν τους οδηγούς και τους επιβάτες. Σε κάθε περίπτωση, οι ζημιές που κατάφεραν στο λεωφορείο το κατέστησαν, βάσει των

κανονισμών, ακατάλληλο για χρήση. Το καλύτερο ήταν, πως υπήρχαν μόνο δύο γερανοί στην πόλη που μπορούσαν να μεταφέρουν τα λεωφορεία πίσω στο αμαξοστάσιο.

Την πρώτη μέρα έγιναν σαράντα ενέργειες σαμποτάζ· μέχρι το τέλος της απεργίας, συνολικά περίπου ογδόντα. Άλλες δημιουργικές τακτικές προέκυψαν επίσης. Οι απεργοί τύπωσαν δεκάδες χιλιάδες πλαστά εισιτήρια λεωφορείων, απαιτώντας ρεπό για δύο μέρες, και **ανακοινώνοντας πως ο επιβάτης δεν θα πλήρωνε το χρηματικό αντίτιμο των εισιτηρίων των λεωφορείων κατά τη διάρκεια της απεργίας**. Αυτά τα εισιτήρια πέρασαν έξω στις στάσεις λεωφορείων γύρω από την πόλη και πολλοί από τους οδηγούς τα παρέλαβαν με ευχαρίστηση. **Το δυναμικό ξεκίνημα της απεργίας ήταν σημαντικό για να καταδείξει την επιρροή των οδηγών λεωφορείων και την προθυμία τους να αγωνιστούν έξω από τις αστικές-πολιτικές (civil) παραμέτρους που αδικούν πάντα τους διαφωνούντες**. Αλλά τα πλαστά εισιτήρια παρείχαν μια ήρεμη, φιλικής μορφής ανατροπή που ενθάρρυνε μια εύκολη αλληλεγγύη από έναν ευρύ πληθυσμό που θα ήταν απρόθυμος να σκάσει λάστιχα. Υπήρξαν καταγγελίες για σημαντικές δυσχέρειες στις λαϊκές μετακινήσεις, **(έτσι) ώστε οι οδηγοί λεωφορείου υποχρεώθηκαν στην ελεύθερη μεταφορά, διευκολύνοντας τις ανάγκες των συνανθρώπων τους προλετάρων, τους οποίους τα εταιρικά Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης προσπαθούσαν να απομακρύνουν από τους απεργούς και ακόμα βλάπτοντας τα κέρδη της TMB**. Και ας μην ξεχάσουμε ότι, στρατηγικά, η ενθάρρυνση της μαζικής παρανομίας δεν είναι καθόλου μικρή συμβολή σε έναν επαναστατικό αγώνα.

Φυσικά, υπήρξε μια μεγάλη καμπάνια των MME εναντίον των εγωιστών απεργών· κάθε άρθρο τους συνοδευόταν από συνεντεύξεις μιας γραμμής με απλούς ανθρώπους που αποστρέφονταν πλήρως τον ατομικισμό των οδηγών λεωφορείου, ο οποίος τους είχε κοστίσει μισή ώρα καθυστέρηση. Ένα απαραίτητο μέρος της απεργίας ήταν η αντιπληροφόρηση. **Οι οδηγοί λεωφορείου πραγματοποίησαν συζητήσεις σε κοινωνικά κέντρα σε όλη την πόλη και τύπωσαν χιλιάδες εφημερίδες που εξηγούσαν τον αγώνα τους, και τους λόγους της απεργίας τους**. Στους τοίχους και στα υπόστεγα των στάσεων των λεωφορείων σε όλη την πόλη γράφτηκαν [συνθήματα] με σπρέι ή κολλήθηκαν αφίσες, καλώντας σε αλληλεγγύη με την απεργία.

Αν και οι καταληψίες και άλλοι υποστηρικτές βοήθησαν πολύ, **το μεγαλύτερο μέρος της προετοιμασίας για την απεργία και όλων των υποστηρικτικών τακτικών – εκτύπωση εφημερίδων και πλαστών εισιτηρίων λεωφορείων – προήλθε από τους ίδιους τους οδηγούς λεωφορείων**. Ήταν κατά ένα μεγάλο μέρος μια απεργία σε επίπεδο βάσης, η οποία έπαιρνε τις αποφάσεις σε γενικές συνελεύσεις. Η CGT την υποστήριξε, και παρείχε τους πόρους και την οργανωτική ικανότητα, αλλά δεν

ήταν δική της πρωτοβουλία τόσο πολύ όσο πρωτοβουλία της πλειοψηφίας των οδηγών λεωφορείου, είτε ήταν μέλη είτε όχι. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι άλλες σημαντικές συνμοσπονδίες, η **UGT** (**Unión General de Trabajadores**–Γενική Συνμοσπονδία Εργαζομένων) και η **CCOO** (**Confederación sindical de Comisiones Obreras**–Συνδικαλιστική Συνμοσπονδία των Ανοιχτών Επιτροπών), δεν υποστήριξαν την απεργία.

Μετά από αρκετές ακόμα περιοδικές ημέρες απεργίας, η συνέλευση των εργαζομένων ανήγγειλε απεργία διαρκείας, που θα ξεκινούσε στα μέσα Απριλίου. **Είχαν αποδείξει ήδη τη δυνατότητά τους να υπομείνουν την καταστολή, να κινητοποιήσουν την υποστήριξη, να αντέξουν ακόμη και στον πόλεμο προπαγάνδας, να προκαλέσουν οικονομικές απώλειες στην TMB, και να επιβραδύνουν, εάν όχι να παραλύσουν, τις μετακινήσεις στις πόλεις.** Σχεδόν αμέσως μετά την αρχή της απεργίας διαρκείας, η TMB προσφέρθηκε να διαπραγματευτεί και σε μια γενική συνέλευση στις 15 Απριλίου η οποία συγκέντρωσε περισσότερους από χίλιους απεργούς, οι οδηγοί ψήφισαν να δεχτούν την προσφορά και να δηλώσουν τη νίκη τους. Οι προσφερθείσες συμφωνίες, που θα οριστικοποιηθούν στις ερχόμενες συζητήσεις, θα περιλαμβάνουν 26 περισσότερες μέρες αδειας ετησίως και περισσότερα λεπτά ξεκούρασης σε κάθε εργάσιμη μέρα. Οι 26 ημέρες δεν είναι το σύνολο των ημερών που απαιτήθηκε αρχικά από τους οδηγούς λεωφορείου, αλλά [σ.τ.μ., η TMB] θα επιτρέψει στους οδηγούς λεωφορείου να απολαύσουν ένα διήμερο Σαββατοκύριακο στην πλειοψηφία των εβδομάδων της χρονιάς. Ως αντάλλαγμα δεν είναι απαραίτητο να εγκαταλείψουν οποιεσδήποτε αποδοχές, ούτε να χάσουν οποιαδήποτε οφέλη που είχαν κερδίσει προηγουμένως. Επίσης οι σωφρονιστικές διαδικασίες που είχαν εγκριθεί από την εταιρία για συμμετοχή στην απεργία θα εκπέσουν και για τους 54 εργαζόμενους (αυτό ήταν ένα βασικό αίτημα).

Η απεργία υπήρξε πετυχημένη όσον αφορά την επίτευξη των βραχυπρόθεσμων στόχων, την ανάπτυξη δυναμικών τακτικών και την ενίσχυση των σχέσεων αλληλεγγύης. Τί προσφέρει όμως στο μακροπρόθεσμο αγώνα ενάντια στον καπιταλισμό; Για δεκαετίες έχουν υπάρξει, με λογικά επιχειρήματα, κριτικές της συντηρητικής επιρροής των εργατικών συνδικάτων, του ρόλου τους στη διαμεσολάβηση των συγκρούσεων με το κεφάλαιο, ή ακόμη χειρότερα, της κεφαλαιοποίησης αυτών των συγκρούσεων: ξεπούλημα της υπακοής των εργαζομένων για να πληρώσουν το κόστος εισόδου στη λέσχη της πολιτικής ελίτ. Με κάποιον τρόπο, τα συνδικάτα παρέχουν στα αφεντικά ακριβείς πληροφορίες σχετικά με το πόσο πρέπει να συνεχίσουν να δουλεύουν οι εργαζόμενοι, εάν όχι με ικανοποίηση τότε τουλάχιστον με αδιαφορία. Θέλετε δύο ημέρες ρεπό κάθε εβδομάδα. Τι λέτε για περίπου τρία Σαββατοκύριακα το μήνα; Η συμφωνία έκλεισε. Τα κέρδη συνεχίζουν, μειωμένα ελαφρώς, αλλά οι εργαζόμενοι πηγαίνουν πίσω στη

δουλειά για τα επόμενα λίγα χρόνια, κατά τη διάρκεια των οποίων θα επινοηθούν νέοι τρόποι ώστε να βγουν με πίεση περισσότερα χρήματα [σ.τ.μ., για την εταιρία] από τους ίδιους τους εργαζόμενους και από τους πελάτες.

Μια σεβαστή κριτική της συνδικαλιστικής στρατηγικής εμφανίστηκε στη πρώτη σελίδα της αναρχικής εφημερίδας της Βαρκελώνης *Antisistema*. Το άρθρο, στο τεύχος 13 του Απριλίου 2008, απαιτεί τη συνεχή αλληλεγγύη στην απεργία, αλλά και επισημαίνει έναν αριθμό αποσυνδέσεων μεταξύ του βραχυπρόθεσμου στόχου των καλύτερων συνθηκών εργασίας και του μακροπρόθεσμου στόχου της επανάστασης. «Δεν είναι ένα θέμα ρεφορμισμού ή επανάστασης, το ενδιαφέρον ζήτημα είναι να σφίξουμε το σκοινί της κοινωνικής συγκρουσιαικότητας (conflictivity), να επεκτείνουμε την αλληλεγγύη, να δημιουργήσουμε συνείδηση...» Και ενώ, όπως σημειώνεται, η απεργία όντως επέκτεινε την αλληλεγγύη, φαίνεται, και οι συντάκτες της κριτικής συμφωνούν, ότι είχε ως τίμημα τη μη δημιουργία συνείδησης. Η κατάργηση του καπιταλισμού μέσω των εργασιακών αγώνων απαιτεί, μεταξύ άλλων δραστηριοτήτων, την αύξηση της ταξικής σύγκρουσης και την ενδυνάμωση των εργαζομένων βήμα-βήμα, μέσα από μικρές νίκες που κερδίζονται στους εργασιακούς χώρους. Αλλά η κοινή προσέγγιση για ένα συνδικάτο, και σε αυτήν την περίπτωση ένα αναρχοσυνδικαλιστικό συνδικάτο δεν είναι διαφορετικό, είναι να έλξει τις μάζες κάνοντας τα παρόντα αιτήματα να φανούν αμέσως λογικά. *Αυτοί οι οδηγοί λεωφορείου δεν είναι τρελοί ριζοσπάστες. Είναι ακριβώς όπως εσείς και εγώ. Το μόνο που θέλουν είναι δύο ημέρες ρεπό. Γι' αυτό ένας ελάχιστος στόχος – το επόμενο βήμα σε ένα μακροχρόνιο αγώνα – παρουσιάζεται ως μέγιστος στόχος για να αποφύγει να σοκάρει τον απλό άνθρωπο.*

Αντί να οικοδομήσει τη συνείδηση αυτή η προσέγγιση την παρεμποδίζει. Οι δεκάδες χιλιάδες εφημερίδες και η υπόλοιπη προπαγάνδα που μοιράζονταν σε ολόκληρη την πόλη για να κερδίσουν την υποστήριξη για τους απεργούς δεν χρησιμοποίησαν την ευκαιρία ακόμη και για να υπαινιχτούν ένα συγκεκριμένο κοινωνικό μετασχηματισμό – να αναλάβουν οι εργαζόμενοι τελικά την εταιρία των λεωφορείων, παραδείγματος χάρη. Για τους αντικαπιταλιστές, η υπονόμηση της αλλοτρίωσης με το να έλξουμε το μέσο άνθρωπο είναι ιδιαίτερα προβληματική δεδομένου ότι ο μέσος άνθρωπος είναι ένα κατασκεύασμα των ΜΜΕ, όχι μόνο ένα καπιταλιστικό προϊόν, αλλά ένας παραγωγός και καταναλωτής κατάλληλος για να ζει σε μια καπιταλιστική κοινωνία. Είναι εκείνος που παραθέτουν οι εφημερίδες ότι παραπονιέται για το πώς εκείνοι οι εγωιστές απεργοί τον έκαναν να αργήσει στη δουλειά του. [Είναι εκείνη που] δε θέλει να αναλάβει τη διεύθυνση του εργασιακού της χώρου επειδή αυτό θα ήταν μια ενόχληση. [Είναι εκείνος που] θέλει να εργαστεί για έναν καλό μισθό, να πάει για ψώνια, και να βλέπει τηλεόραση.

Γιατί να μεταμφιέσουμε την επανάσταση σε μετριοπαθές αίτημα και να αποφύγουμε τα τολμηρά όνειρα όπως μια μη-ορθή πολιτικά μάλιστα, όταν οι άνθρωποι τόσο ξεκάθαρα θέλουν όνειρα που θα τα αγοράζουν από το Hollywood. Με τις αυξανόμενες τιμές τροφίμων, τα προβλήματα στέγασης, τη συνεχώς υποτιμούμενη αξία των μισθών, θα υπάρχουν πάντα αμεσότερες αδικίες για κάποια ώστε να διαμαρτυρηθεί και να συμμετάσχει στην απεργία, χωρίς ποτέ να πάμε πιο κοντά στον εργατική διεύθυνση. Η πραγματική προσέγγιση είναι απελπιστικά μη ρεαλιστική.

Οι αγώνες στο πεδίο της εργασίας θα συνεχιστούν, παρότι έχουν μια φθίνουσα ορατή θέση στις οικονομίες των πληροφοριών και των υπηρεσιών. **Οι απεργίες όπως αυτή που οργανώθηκε από τους οδηγούς λεωφορείων της Βαρκελώνης εισχωρούν στη συλλογική συνείδηση, υπερνικούν την απομόνωση και καθίστανται το επίκεντρο της προσοχής περισσότερο από πολλές άλλες συγκρούσεις. Είναι απίθανο οι εργατικές οργανώσεις να παίξουν έναν ενεργητικό ρόλο στην κατάργηση του καπιταλισμού, αλλά στο μεταξύ αυτές οι συγκρούσεις μπορούν να επεκτείνουν την αλληλεγγύη, να αναπτύξουν τη μαχητικότητα και μια ισχυρή ποικιλομορφία τακτικών, και να καταστήσουν τους κοινωνικούς αγώνες εμφανείς. Αυτό που λείπει είναι η δυνατότητα να διαδώσουμε την κριτική μας για το σύστημα στις ρίζες του και να εξαπλώσουμε τα όνειρά μας για έναν νέο κόσμο.** Το να το κάνουμε αυτό μπορεί να μας ξεγυμνώσει από τη μεταμφιέσή μας ως μη απειλητικών, στερούμενων φαντασίας μέσων ανθρώπων, και μπορεί να φανεί μια μη συνετή κίνηση σε μια συγκεκριμένη καμπάνια. **Αλλά η βελτίωση των βραχυπρόθεσμων όρων με οποιοδήποτε κόστος είναι εντελώς διαφορετική από τον αγώνα για τη βελτίωση των ζωών μας στην πορεία προς έναν κόσμο χωρίς καπιταλισμό, στον οποίο [κόσμο] οι άνθρωποι και οι κοινότητες οργανώνουν τις ζωές τους, χωρίς αφεντικά και πολιτικούς.** Μπορούμε να δούμε από εδώ ότι ο σύντομος δρόμος δεν μας πηγαίνει εκεί.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΜΕΤΡΟΥ

Επιλέξαμε να μεταφράσουμε το παραπάνω κείμενο καθώς θεωρούμε καταρχάς, σημαντική την κυκλοφορία των αγώνων και των βιωμάτων που απορρέουν από αυτούς, έχοντας ως έναν πρώτο στόχο τη μεταξύ τους σύνδεση. Επιπλέον, το κείμενο αναδεικνύει πρακτικές που υιοθέτησε ένα αγωνιζόμενο κομμάτι στον τομέα των αστικών μεταφορών-μετακινήσεων, οι οποίες αφενός κατάφεραν να οδηγήσουν στην επίτευξη των στόχων που έθεσαν οι ίδιοι οι αγωνιζόμενοι και οι αγωνιζόμενες, αφετέρου να συνδέσουν κομμάτια του κοινωνικού ανταγωνισμού – γεγονός που θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο ζύμωσης για τον αγώνα ενάντια στην αναδιάρθρωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που διεξάγεται αυτή την περίοδο στην Ελλάδα· αφού, όπως έχουμε ξαναγράψει, «η σημασία του να συνδεθούν οι αντιστάσεις, παράλληλα στο πεδίο της παραγωγής και της κατανάλωσης είναι καθοριστική για την έκβαση του κοινού αγώνα». Ένα στοιχείο που αξίζει να τονιστεί, ειδικά αν σκεφτούμε την έλλειψή του στο “ελληνικό” παράδειγμα, είναι η αυτοοργάνωση των ίδιων των οδηγών λεωφορείου μέσα από οριζόντιες αμεσοδημοκρατικές διαδικασίες στις οποίες αποφασίζουν οι ίδιοι αποκλείοντας κομματικές σκοπιμότητες. Παρουσιάζονται επίσης, κάποιες προβληματικές σχετικά με την (μη) ανάδειξη νέων σημασιών και θεσμίσεων από τα υποκείμενα του αγώνα, που να αντιτίθενται πλήρως στην κυριαρχία. Παρότι, ο συγγραφέας του κειμένου υιοθετεί την άποψη της αυτοδιαχείρισης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς – με την οποία δε συμφωνούμε όλοι όσοι μεταφράσαμε το κείμενο – θεωρούμε πολύ κομβική την ανάδειξη, εντός των αγώνων, οπτικών, προβληματισμών και ζητημάτων που προχωρούν πέρα από τους συγκεκριμένους αγώνες. Γιατί είναι, δίχως αμφιβολία, η δράση και ο λόγος μας που όσο καθορίζονται από τις σχέσεις και τις διαδικασίες μας άλλο τόσο τις καθορίζουν. Τέλος, να σημειώσουμε πως ακολουθήσαμε την τυχαία εναλλαγή των φύλων σε προσδιορισμούς που εννοείται μόνο το αρσενικό, επιλέγοντας να μην αναπαράγουμε τόσο το κυρίαρχο σύστημα έμφυλων σχέσεων (πατριαρχία) όσο και την κυρίαρχη γλωσσική θέσμιση (υιοθέτηση του αρσενικού γραμματικού γένους ως αυτονόητου).

Πρωτοβουλία για ελεύθερες μετακινήσεις από την κατάληψη κτήματος

Πραποπούλου

protouvouliaxalandriou.blogspot.com