

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ / ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΠΜΣ: ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β': ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Διπλωματική εργασία

‘Κοντινές λήψεις’ στο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια : Ντίνα Βαΐου

Γεωργία Πουλοπούλου

Οκτώβριος 2016

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	2
Υποθέσεις _ αρχή συλλογισμού	3
Το πεδίο.....	4
Οι στάσεις λεωφορείου- τρόλεϋ	5
Χωρικά και εκφραστικά θραύσματα	5
Οριοθετήσεις και περάσματα.....	6
Τυπολογία στάσεων	8
Στάση Πλ. Πλαστήρα (Παγκράτι) Σύνταγμα Περίπτερο (Φιλοθέη)	9
Στο πεδίο.....	10
Ηδονοβλεψίας ή περιπατητής;	10
Εργαλεία	11
Στάση “Πλατεία Πλαστήρα”_ Παγκράτι	12
Στάση Σύνταγμα	12
Στάση “Περίπτερο”_ Φιλοθέη	14
Διαβάζοντας το ημερολόγιο από το πεδίο.....	14
Μορφές κινητικότητας	17
Σύνορα σε μία μικρή κλίμακα	18
Ντύσιμο και μόδα	18
Αστική κλίμακα_ Επίσημη προσέγγιση	19
Ψηφιακός χώρος και χρόνος.....	21
Μεταξύ επίσημου και ανεπίσημου επιπέδου	23
Κλίμακα σώματος	25
‘Χωρο-γραφίες ανισότητας’.....	25
Σημάνσεις και αναπαραστάσεις.....	27
Χρόνος αναμονής	28
Μοναδικές ιδιαιτερότητες	29
Δίκτυα καθημερινότητας	31
Οι αφηγήσεις ως μέσα μεταφοράς	31

<i>Διαδρομές και δίκτυα</i>	32
<i>Μία πόλη μεταφορική</i>	34
Βιβλιογραφία	37

Εισαγωγή

Στην ανάγκη του ο W.Benjamin να ερμηνεύσει συλλογικά φαινόμενα μέσα από τα **μικρογεγονότα** της εκάστοτε παροντικής συνθήκης, επιλογή που συνοδεύει όλο το έργο του, επιχειρεί να συγκεκριμενοποιήσει την τρέχουσα εποχή όπως αυτή παρουσιάζεται σε παιδικά παιχνίδια, στο ντύσιμο, σε μία καθημερινή κατάσταση, γενικότερα σε αποσπασματικές, περιστασιακές αναπαραστάσεις. Πιο συγκεκριμένα, στο έργο του 'Το έργο τέχνης στην εποχή της τεχνολογικής του αναπαραγωγιμότητας' δανείζεται από τον κινηματογράφο την κατασκευαστική αρχή του μοντάζ, για να δομήσει νέες συνθετικές πραγματικότητες και να αναδιατυπώσει χωροχρονικούς κανόνες: 'Με τις κοντινές λήψεις των όσων καταγράφει [η κάμερα], με την ανάδειξη κρυφών λεπτομερειών του σκηνικού που αποτελείται από οικία σε εμάς αντικείμενα, με την εξερεύνηση των τετριμμένων χώρων υπό την ευφυή καθοδήγηση του φακού, το κινηματογραφικό φιλμ, αφ' ενός διευρύνει την κατανόησή μας επί των αναγκαιοτήτων που διαφεντεύουν τις ζωές μας και , αφ' ετέρου , μας εξασφαλίζει ένα τεράστιο κι απροσδόκητο πεδίο δράσης.'¹

Αντίστοιχα, η εργασία θα βασιστεί στον **θραυσματικό** χαρακτήρα του μονταρισμένου πλάνου και θα επιχειρήσει μέσα από **αποσπάσματα και κοντινές λήψεις της καθημερινότητας**, να προσεγγίσει ζητήματα σε σχέση με το χώρο και την πόλη. Τρεις **στάσεις λεωφορείου – τρόλεϋ** αποτελούν το πεδίο δράσης της εργασίας και την αφορμή για την ανάπτυξη μιας προβληματικής σχετικά με τον τρόπο που διαβάζουμε την πόλη, που προσλαμβάνουμε τα σημάδια της, τους μικροσκοπικούς αυτοσχεδιασμούς της, που αποκωδικοποιούμε τις εικόνες της. **Σκοπός της εργασίας δεν είναι να εμβαθύνει διεξοδικά σε κάποια θεματική, αλλά να παρουσιάσει μία μεθοδολογική προσέγγιση για τον τρόπο που θα μπορούσαμε να φωτίσουμε τις κρυφές στιγμές, τις διάφανες εκφραστικότητες, τις πολύπλοκες τροπικότητες της πόλης.** Να δοκιμάσουμε τρόπους εμπλοκής και σύμπραξης σε μία αστική καθημερινότητα που όσο άκαμπτη και να μοιάζει με μια γρήγορη ματιά, τόσο μας αποκαλύπτει, ζουμάροντας με το φακό, ένα πεδίο εύπλαστο, σε συνεχή κίνηση, που δρα παράλληλα με το δικό του ρυθμό.

Βασική βιβλιογραφία με βάση της οποίας αρθρώθηκε η θεωρητική προσέγγιση της εργασίας αποτελεί το 'Επινοώντας την καθημερινή πρακτική: Η πολύτροπη τέχνη του πράττειν' του Michel de Certeau καθώς και το 'Η Διαλεκτική του βλέπουν, ο Βάλτερ Μπένγιαμιν και το Σχέδιο περί Στούν' της Susan Buck-Morss. Αναφορικά με τα μεθοδολογικά βήματα και αποφάσεις που ακολουθήσαμε βασιστήκαμε κυρίως στο 'Η Κοινωνιολογική έρευνα Κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών' της Νότα Κυριαζή, 'Ξανά στο μετρό' του Marc Augé και 'Χωρείς Χώρων' του Georges Perec. Καθοριστικό σημείο για τη συνολική προσέγγιση και επεξεργασία των ζητημάτων προς διερεύνηση αποτελεί το έργο του Walter Benjamin και πιο συγκεκριμένα ο 'Μονόδρομος' και το 'Σαρλ Μπωντλαίρ, ένας λυρικός στην ακμή του καπιταλισμού'. Οι παραπάνω αναφορές αποτελούν τις βασικές, χωρίς να είναι οι μοναδικές, βιβλιογραφικές πηγές, αλλά και τις πηγές των αποσπασμάτων που περιέχει η εργασία.

1 Walter Benjamin, Το έργο τέχνης στην εποχή της τεχνολογικής του αναπαραγωγιμότητας, μετάφρ. Φώτης Τερζάκης, Επέκεινα (Αθήνα, 2013).

Υποθέσεις _ αρχή συλλογισμού

Κεντρικοί άξονες γύρω από τους οποίους αναπτύχθηκε η όλη προσωπική διερεύνηση στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος, αποτέλεσαν έννοιες όπως αυτή των γεωγραφικών κλιμάκων, των κοινωνικών πλεγμάτων, της καθημερινής ζωής. Πεδίο ανίχνευσης των κοινών σημείων των παραπάνω εννοιών αποτελεί ο δημόσιος χώρος της πόλης, συγκεκριμένα της Αθήνας.

Σε μία συνθήκη κρίσης που επηρεάζει ριζικά τις υλικές, οικονομικές, πολιτικές, ψυχολογικές διαστάσεις χώρου και κοινωνίας γίνεται η επιλογή επικέντρωσης σε στιγμές καθημερινής ζωής και στους τόπους όπου αυτές διαδραματίζονται. Μικρές λεπτομέρειες, ασήμαντες, για πολλούς αφηγήσεις, στιγμές λιγότερο ορατές σε ένα περιβάλλον γενικευμένης ομοιογένειας και περισσότερο αγνοημένες σε μία μητροπολιτική κλίμακα, ερμηνεύονται ως στιγμιότυπα καθοριστικής σημασίας τόσο για την κατανόηση χωροκοινωνικών ζητημάτων όσο και για συλλογικές διαδικασίες συμπεριφοράς και χειραφέτησης εντός του αστικού πεδίου. Οι καθημερινές πρακτικές ερμηνεύονται όχι ως μία λαογραφική καταγραφή συνθηκών και βιωμάτων, αλλά ως πεδίο ανίχνευσης συλλογικών στιγμών, ρήξης, συνύπαρξης και σύγκρουσης. Ως σύνθεση μίας άλλης γεωγραφίας που αμφισβητεί πρακτικές οριοθέτησης, σκληρές διαχωριστικές γραμμές ή σύνορα. Μία τέτοιου είδους γεωγραφία θα επιχειρήσει να ανιχνεύσει η εργασία αυτή.

Μέσα από τη διαπλοκή γεωγραφικών κλιμάκων και καθημερινών αναγνώσεων θα αναζητηθούν πρακτικές που αμφισβητούν το δίπολο τοπικό-υπερτοπικό και μειώνουν την απόσταση μεταξύ αναλύσεων μικρο-επιπέδου και μακρο-επιπέδου². Οι κοινόι τόποι εγγραφής διαφορετικών κοινωνικών κόσμων, προσεγγίζονται ως χωροκοινωνικά πεδία διαπλοκής, ως απόσπασμα ευρύτερων δικτύων καθημερινής αλληλεπίδρασης. Ως χώροι εύθραυστοι και αμφίβολοι, που αναδιατυπώνουν συνεχώς τις οριοθετήσεις τους και συνδέονται με ευρύτερες διαδικασίες. Ενδιάμεσοι τόποι μεταξύ ατομικού- συλλογικού, ιδιωτικού-δημόσιου, που δεν ταυτίζονται με άλλους, κουβαλάνε συλλογικές μνήμες και προσωπικές εμπειρίες, όπου τα δρώντα σε αυτούς υποκείμενα αναδιαμορφώνονται διαρκώς και μετακινούνται γεωγραφικά.

Σε μία προσέγγιση της πόλης αντίστοιχης της παραπάνω, ο χώρος κατανοείται πέρα από χωρικές κλίμακες και επεκτείνεται πέρα από παγιωμένα γεωγραφικά όρια. Διαβάζεται ως διαπλοκή κοινωνικών, οικονομικών, πολιτικών διαδικασιών μέσα από ενσυνείδητες ή όχι καθημερινές επιλογές και δραστηριότητες, ασυνάρτητες συνθήκες, επαναλαμβανόμενες ρουτίνες. Μέσα από καθημερινές πρακτικές που δημιουργούν δίκτυα χωροκοινωνικής αλληλεπίδρασης και συνύπαρξης. Προτείνεται λοιπόν, μία μικρολογική μέθοδος³ ανάγνωσης της πόλης που ανιχνεύει τις λεπτομέρειες των καθημερινών επιλογών και την έκφρασή τους στους υλικούς της τόπους. Υποθέτει πως οι λεπτομέρειες αυτές φωτίζουν την ετερότητα, αναδεικνύουν ιδιαίτερες τοπικότητες και τροπικότητες, μοναδικές φυσιογνωμίες, αμφισβητούν την παγιωμένη κοινά αποδεκτή κανονικότητα και το μονοσήμαντα λειτουργικό ρυθμό της πόλης όπου οι καθημερινές δραστηριότητες αντιστοιχούν σε ωρολογιακές φέτες⁴. Προτείνουν μία διαφορετική αστική ανάγνωση όπου δεν αναγνωρίζει τη ζωή στην πόλη ως μία συνθήκη απόλυτης ρευστότητας, ως μία συνθήκη ανεστραμμένης ομοιογένειας, αλλά ως σύνθεση εντοπισμένων πολλαπλών πλεγμάτων, άλλων συνεκτικών και άλλων διάσπαρτων, ανάμεσα στις γεωγραφικές κλίμακες

2 Νότα Κυριαζή, Η Κοινωνιολογική έρευνα Κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών, Ελληνικές Επιστημονικές Εκδόσεις (Αθήνα, 1998), 40.

3 Ο όρος συναντάται στον τρόπο που ο W.Benjamin εξετάζει τον αστικό χώρο, συλλέγει μικρές επιμέρους στιγμές της καθημερινής ζωής, εικόνες αφηπνιστικές, θραύσματα και χρονικές ασυνέχειες, από έντυπα αποκόμματα μέχρι παιδικά παιχνίδια και κούκλες.

4 Georges Perec, Χωρείς Χώρων, Ύψιλον (Αθήνα, 2000), 42.

και στις επιστρωματώσεις της κοινωνικής κατασκευής.

Το πεδίο

Πέρα από τη σύνθεση της βασικής υπόθεσης εργασίας, ιεραρχείται ως εξίσου σημαντική επιλογή η μεταφορά των παραπάνω προβληματικών στον υλικό χώρο της πόλης. Μεθοδολογικό εγχείρημα που θα δοκιμάσει να χαρτογραφήσει καθημερινές πραγματικότητες, μέσα από τη σύμπλεξη θεωρητικών προσεγγίσεων και βιωμένης εμπειρίας. Το πεδίο δεν τοποθετείται ως σκιά που ακολουθεί τη βιβλιογραφία ή αντίστροφα, αλλά μαζί οι μεθοδολογικές πρακτικές, η καθεμία με τη δυναμική και την ιδιαιτερότητα που διαθέτει καλούνται να συντάξουν από κοινού ένα συνεκτικό αλληλένδετο σώμα.

Αν υποθέσουμε πως η πόλη είναι τόπος εγγραφής κοινωνικών ιεραρχήσεων και εκφράσεων, δράσεις, σχέσεις, αντιλήψεις, σύμβολα αποτυπώνονται εκεί, οι χρήστες-οι δρώντες σε αυτήν, εφευρίσκουν τρόπους ώστε να οικειοποιηθούν την αστική εμπειρία. Να αμφισβητήσουν ή να διεκδικήσουν, ζητήματα ταυτότητας, οριοθετήσεων, ροών, να δηλώσουν τελικά, πολλαπλές όψεις κατοίκησης στην πόλη. Από την πρωινή εργασία έως τη βραδινή διασκέδαση, από το μαγείρεμα, το φαγητό και τα καθημερινά ψώνια ως τους χαιρετισμούς στο δρόμο, τις καλημέρες και τους χιλιοεπιτωμένους μέσα στα χρόνια μύθους, όλο αυτό το πολυδιάστατο φάσμα των επινοήσεων μίας βιωμένης ιστορίας και γεωγραφίας συγκροτείται από μικρές καθημερινές θέσεις και δηλώσεις. Με άλλα λόγια, μέσα από όλα όσα ζει το κοινωνικό άτομο, κατά τις καθημερινές κοινωνικές, πολιτικές πράξεις του με έναν όμως αυθόρμητο, άμεσο, λίγο πολύ προσωπικό τρόπο⁵. Επαναλαμβανόμενες τελετουργίες που δεν αντανακλούν απλά την κοινωνική πραγματικότητα, αλλά την κατασκευάζουν σε συγκεκριμένο χρονικό, κοινωνικό, πολιτικό και πολιτισμικό πλαίσιο. Μιλάμε λοιπόν για ένα ρευστό πεδίο όπου τα τοπόσημα της καθημερινής ζωής (το σπίτι, η δουλειά, τα εμπορικά των καθημερινών αγορών, το σχολείο, η πλατεία, ο δρόμος, το εστιατόριο) και οι συμβολικές ή πολιτισμικές αναπαραστάσεις, συνυπάρχουν συμβιωτικά δημιουργώντας χωροκοινωνικά πλέγματα και συνδέσεις σε επίπεδο πολλαπλών κλιμάκων, τόσο μέσα σε μία γραμμική χρονική εξέλιξη, όσο και σε χρονικά θραύσματα ιδιαίτερων συγκυριών.

Στην ανάγκη εύρεσης μεθοδολογικής συνάφειας μεταξύ των μικρών καθημερινών αφηγήσεων και των χώρων της πόλης, στρέφουμε το ενδιαφέρον μας της σε χώρους ανάλογης ποιότητας με τις παραπάνω επαναλαμβανόμενες τελέσεις. Σημασία σε αυτή την περίπτωση αποκτούν οι μικρές κλίμακας χώροι, οι εκτεθειμένοι στη δυναμική της πόλης, έξω από την προστατευτική ιδιωτικότητα των τεσσάρων τοίχων. Χώροι για πολλούς αδιάφοροι, των οποίων η χρήση επιβεβαιώνεται μέσα από την επανάληψη, την εν μέρει τυχαιότητα μίας συνύπαρξης, την απουσία προβλεψιμότητας. Εδώ, τέτοια χωρικά θραύσματα μεταφράζονται ως υλικό αποτύπωμα μικρών στιγμών καθημερινότητας, ή ως σημεία όπου δυναμικά η ιδέα της δημόσιας σφαιράς θα μπορούσε να συναντήσει το φυσικό χώρο. Διαβάζονται ως δυναμικοί τόποι κοινωνικής ανάμειξης που τίποτα δεν είναι παγιωμένο έτσι ή αλλιώς. Ενδιάμεσα περάσματα με πορώδη όρια μεταξύ ατομικού και συλλογικού, μικρής και μεγάλης κλίμακας, επιμέρους στοιχεία που αποκαλύπτουν τελικά απεικονίσεις ενός συνολικότερου συμβάντος. Η Αθήνα είναι γεμάτη από τέτοιους χώρους, και αν όχι, κάποιιοι επιλέγουμε να διαβάζουμε την πόλη αυτή, να προσεγγίσουμε την πολυπλοκότητά της, εντοπίζοντας τέτοιες υλικές κατασκευές. Μία πλατεία γειτονιάς, ένας δρόμος, οι ακάλυπτοι των πολυκατοικιών, μία λαϊκή αγορά, η όψη ενός κτηρίου, μπορούν να μεταφραστούν ως πολυσήμαντα σημεία που φανερώνουν γλώσσα και εικόνες τόσο κοινές που το κοινότυπο της

ταυτότητάς τους προσπερνά την ανάγκη για την αποκωδικοποίησή τους. Συγκεκριμένα σύμβολα που σίγουρα θα ήταν από αδύνατο έως και άτοπο να τα ερμηνεύσει κανείς στο σύνολό τους καθώς και να τα εντοπίσει στην πόλη, παρόλα αυτά όμως εμπεριέχουν μία απρόσμενη δυναμική κατά την (έστω και μερική) αποκρυπτογράφησή τους.

Τελικά ο συλλογισμός φτάνει σε χώρους μετεπιβίβασης, μεταφορικής αλλά και κυριολεκτικής, προστατευτικά υπόστεγα για ένα μαζικό κοινό που συνδέονται με το εφήμερο και το μεταβατικό⁶. Η τυπολογία της στάσης λεωφορείου –τρόλεϋ της Αθήνας προτείνεται ως πεδίο διερεύνησης της εργασίας.



24:00 _ Σύνταγμα |πηγή : προσωπικό αρχείο

6 Susan Buck - Morss, Η διαλεκτική του βλέπειν, επιμέλ. Αριστείδης Μπαλτάς, μετάφρ. Μανόλης Αθανασάκης (Ηράκλειο Κρήτης: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2009), 199.

Οι στάσεις λεωφορείου- τρόλεϋ

Χωρικά και εκφραστικά θραύσματα

Αμφισβητώντας όποια ανταγωνιστική ή συγκριτική προσέγγιση σχετικά με το τοπικό ή το υπερτοπικό, εστιάζουμε το ενδιαφέρον μας στο πώς οι γεωγραφικές κλίμακες αποτελούν παράγωγο διαδικασιών χωροκοινωνικής διαπλοκής, αλλά και πώς αυτή η διαπλοκή επηρεάζει στη διαμόρφωση συνθηκών καθημερινότητας και αντιστρόφως. Πώς σημεία μικρής κλίμακας ακτινοβολούν και επηρεάζουν ευρύτερες γεωγραφίες και κατά πόσο η σχέση ανάμεσα στις χωρικές κλίμακες ανοίγει μια συζήτηση σχετικά με θέματα ταυτότητας, κοινωνικών σχέσεων, κλίμακα δράσης κι αλληλεπίδρασης, κατοίκησης στην πόλη. Η μικρή κλίμακα της στάσης αντιμετωπίζεται ως αλληλένδετη με τις υπόλοιπες γεωγραφικές κλίμακες, ως ενεργό κομμάτι για την ανάπτυξη δικτυώσεων και δεσμών μεταξύ διαφορετικών υποκειμένων, ζητημάτων, περιοχών και κλιμάκων⁷.

Κρατώντας ως υποθήκη τον κατακερματισμένο χώρο του μονταρισμένου πλάνου του Benjamin, η στάση λειτουργεί αντίστοιχα, ως τετριμμένος χώρος και ταυτόχρονα ως απροσδόκητο πεδίο δράσης. Χωρικό και χρονικό θραύσμα, στιγμιότυπο που μοντάρεται σε μία αλληλουχία αντίστοιχων ασυνεχειών και τελικά συμμετέχει στη σύνθεση της ζωής στην πόλη. Τυπολογία χώρου που εδώ, διαβάζεται ως πυκνωτής καθημερινών αφηγήσεων, ως τόπος ενδιαμέσος, από την κίνηση στη στάση, από το έξω στο μέσα, από το δρόμο -το δημόσιο- στο μέσο όπου η νόμιμη πρόσβαση σε αυτό προϋποθέτει εισιτήριο, άρα το μη δημόσιο. Σημείο παύσης μέσα στο χρονικό συνεχές ενός εντατικού ρυθμού. Σημείο όπου στέκεται κανείς, περιμένει, καλείται να διαχειριστεί μερικά λεπτά ελεύθερου χρόνου. Αποτελεί μεμονωμένο σημείο και ταυτόχρονα κόμβο ενός αστικού δικτύου, άρα σημείο μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών κλιμάκων. Για παράδειγμα, η έκφραση 'Κολιάτσου - Παγκράτι'⁸, υποδηλώνει στην καθημερινή γλώσσα μια κοντινή απόσταση, ένα συχνό δρομολόγιο, και όμως από την πλατεία Κολιάτσου μέχρι το Παγκράτι παρεμβάλλεται όλο το κέντρο της Αθήνας, και τουλάχιστον μισή ώρα μέσα στο τρόλεϋ. Έτσι, οι στάσεις και τα δρομολόγια των μέσων εγγράφονται ως διαμορφωτικά στοιχεία μιας άλλης, νέας γεωγραφίας σε μετάβαση. Ενώνουν μακρινές περιοχές, απομακρύνουν άλλες γειτονικές, διαστέλλουν και συστέλλουν τον αστικό ιστό συνθέτοντας μία ασταθή τοπογραφία. 'Από Γουδί πας Παγκράτι, από Παγκράτι δε γυρνάς ποτέ πίσω στο Γουδί' αναφέρει χαρακτηριστικά ο κωμικός Β.Θεωδορόπουλος σατιρίζοντας το δρομολόγιο του λεωφορείου 140 (Πολύγωνο - Γλυφάδα).

7 Πένου Κουτρολίκου και Δήμητρα Σπανού, 'Το τοπικό ως πεδίο αναδυόμενων κινητοποιήσεων και κοινωνικής αλληλεγγύης στο πλαίσιο της σημερινής κρίσης', ΓΕΩΓΡΑΦΙΕΣ 22 (2013): 52-66.

8 Το δρομολόγιο Πλ. Κολιάτσου - Παγκράτι το παλιό τραμ Νο 2 και στη συνέχεια αντικαταστάθηκε με το τρόλεϊ Νο 11 με σχεδόν την ίδια διαδρομή, Ν. Ελβετία-Άνω Πατήσια.



Σκίτσο της Θάλειας Νινιού, 2015

Οριοθετήσεις και περάσματα

Ωστόσο, η στάση μεμονωμένη, ως απόσπασμα, διατηρεί την ιδιαιτερότητα της αυτονομίας της και αποτελεί υλικό χώρο με σαφή οριοθέτηση. Ένα υπόστεγο, ακριβώς από κάτω ένα κάθισμα και δίπλα ο πίνακας των δρομολογίων, στάση και αναμονή ή κίνηση και προσπέραση, κάτοχος εισιτηρίου ή όχι και σίγουρα οι πόρτες του οχήματος που υπογραμμίζουν το σαφώς καθορισμένο σύνορο του μέσα και του έξω. Τη στιγμή που οι πόρτες κλείνουν ο χώρος διαιρείται και οι άνθρωποι διαχωρίζονται σε όσους μπήκαν στο μέσο και σε αυτούς που έμειναν έξω από αυτό. Ένας κύκλος κοινωνικής όσμωσης μοιάζει να τελειώνει, ενώ ταυτόχρονα ξεκινάει ένας νέος, το ίδιο παροδικός και οι χρήστες, σαν εφήμεροι ενοικιαστές ενός χώρου που τον γνωρίζουν πολύ καλά, θέλουν άραγε να προλάβουν στον περιορισμένο χρόνο που έχουν μέχρι να έρθει το λεωφορείο ή τρόλεϋ που τους αφορά να εκφράσουν τις χιλιάδες διαφορές τους;

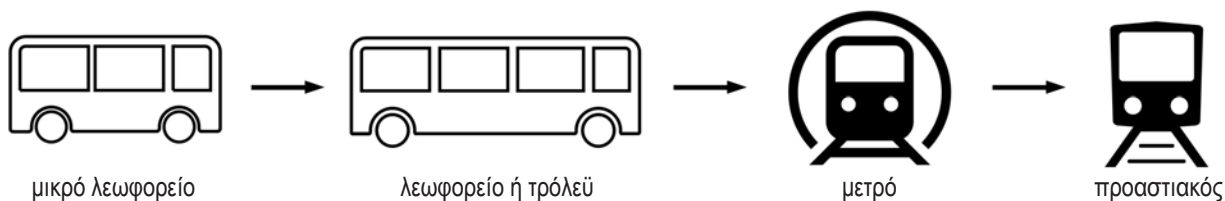
Παρόλα αυτά οι πόρτες που κλείνουν είναι ακριβώς οι ίδιες με αυτές που ανοίγουν και από οσμωτική μεμβράνη μεταστρέφονται σε σημεία διάβασης. Η αμφισημία της πόρτας, σύνορο και πέρασμα μαζί, δίνει την αφορμή να ξανασκεφτούμε θέματα οριοθετήσεων και κοινών προσβάσεων στους καθημερινούς τόπους της πόλης. Να επανεξετάσουμε αυτοματοποιημένες δράσεις και συνθήκες μέσα από μία λογική αντιστροφής, μετατόπισης, διάδρασης. Άρα, πέρα από το φυσικό χώρο, η στάση αποτελεί και μία στιγμή συνάντησης διαφορετικών κοινωνικών κόσμων όπου υποκείμενα και συμπεριφορές, εναρμονισμένες ή ασυμφιλίωτες συνυπάρχουν για λίγο και επιβεβαιώνουν ή αμφισβητούν οροθεσίες μέσα από την καθημερινή επαναληψιμότητα και παροδικότητα της χρήσης του χώρου. Γεννιέται το ερώτημα θα μπορούσε η στάση λεωφορείου-τρόλεϋ να χαρακτηριστεί ως κοινός τόπος; Διακατέχεται από την αρχή της γενικής πρόσβασης; Ποιοι είναι αυτοί που μένουν από έξω και ποιοι αυτοί που μπαίνουν στο όχημα; Στην έννοια του ορίου τα σημεία διαφοροποίησης και τα σημεία επαφής είναι αδιαχώριστα, όπως αναφέρει ο Michel de Certeau: 'θεωρητικό και πρακτικό πρόβλημα του συνόρου είναι σε ποιόν ανήκει[...] Στην αφήγηση το σύνορο λειτουργεί ως τρίτος είναι το ενδιάμεσο ένας χώρος μεταξύ των δύο'. Άρα λοιπόν το ερώτημα τίθεται στον τρόπο που θα διαβαστεί ο ενδιάμεσος χώρος, ως επικοινωνία-πέρασμα ή ως διαχωρισμός;

Σε αντίθεση με τις αποβάθρες του μετρό και του ΗΣΑΠ, οι στάσεις λεωφορείου-τρόλεϋ τοποθετούνται σε άμεση επαφή με το δρόμο, αποτελούν τμήμα του, μεταβατικές ζώνες ανάμεσα σε αυτόν και το όχημα για το χρήστη του μέσου, παράπλευρο στοιχείο του δρόμου για τον περαστικό. Εν προκειμένω, ο δρόμος, με τα στοιχεία του, δεν μεταφράζεται ως μηχανή για την ταχεία διαχείριση της κυκλοφορίας και διάκρισης των μετακινήσεων, αλλά ως τόπος διαμονής του συλλογικού, μίας οντότητας ανήσυχης και πολύτροπης, ενδιάμεση συνθήκη ατομικής εσωστρέφειας και κοινωνικής συνδιαλλαγής. Σε μία τέτοια προσέγγιση ο δρόμος συμβαίνει⁹, υπερβαίνει συνεχώς την εδαφικότητά του και γεννάται ξανά και ξανά μέσα από τη σύμπραξη, ωστόσο, σε καμία περίπτωση αυτό δε σημαίνει ότι αποκόβεται από την υλικότητά του. Οι τοίχοι του δρόμου και κατ' επέκταση οι επιφάνειες της στάσης γίνονται πίνακας ανακοινώσεων, διαφήμιση, εφημερίδα, πολιτική προτροπή. Αποτυπώματα ενός πολιτισμού που έχει την ανάγκη να κοινωνήσει βιώματα και προσλαμβάνουσες, να έρθει σε ρήξη, να δηλώσει μία θέση εκτός των προστατευμένων χώρων του σπιτιού ή της εργασίας, που ζητά τη συνεχή αλληλεπίδραση με την κίνηση της πόλης και προβάλλει αυτοσχέδιες, πειραματικές εκφράσεις ενός άλλου τρόπου διαχείρισης της καθημερινότητάς του.

9 Π. Σ. Σαμαρτζής, Ε. Παναγιωτάτου, επιμ., Συμμετοχική επικοινωνία και τοπική ανάπτυξη: Διαμορφώνοντας προοπτικές ανάπτυξης σε περίοδο κρίσης: Ένα πείραμα στον πρώην Δήμο Αιυώνος Νομού Ευβοίας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα, 2012.

Τυπολογία στάσεων

Μελετώντας ένα πρότυπο σύστημα μεταφορών όπου το δίκτυο ιεραρχείται βάση της αρχής τα χαμηλότερης δυναμικότητας μέσα να τροφοδοτούν τα μεγαλύτερης¹⁰, εύκολα θα διαπίστωνε κανείς πως η περίπτωση του Λεκανοπεδίου απέχει πολύ από ένα ανάλογο μοντέλο. Βασική δομή του δικτύου μεταφορών στην περίπτωση αυτή αποτελούν οι γραμμές λεωφορείων και τρόλεϋ, μιας που το μετρό είναι ένα πολύ πρόσφατο έργο, ενώ ο ΗΣΑΠ κάλυπτε και συνεχίζει να καλύπτει ένα γραμμικό και περιορισμένο τμήμα της πόλης. Εδώ, η αλληλουχία βάση της μεταφορικής ικανότητας και δυναμικότητας των μέσων, τα μικρά λεωφορεία τροφοδοτούν λεωφορεία και τρόλεϋ, τα λεωφορεία και τρόλεϋ τροφοδοτούν τραμ, μετρό και ΗΣΑΠ και αυτά με τη σειρά τους τον προαστιακό, αποτελεί σχετικά πρόσφατη και μάλλον αμφίβολη ως προς τη λειτουργικότητά της συνθήκη στην καθημερινή ιστορία της μετακίνησης των χρηστών της Αθήνας. Καθένα από αυτά τα μέσα έχει ενταχθεί στην πόλη σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και με κριτήρια άλλα από τη λειτουργία ενός ενιαίου, συνεκτικού δικτύου. Για παράδειγμα, κάπου υπάρχουν μόνο μικρά λεωφορεία που δεν τροφοδοτούν τίποτα, μεγάλα κομμάτια της πόλης εξυπηρετούνται μόνο από μεγάλα λεωφορεία που δεν «τροφοδοτούν» μέσα σταθερής τροχιάς, αλλά λειτουργούν αυτόνομα κοκ.



πηγή: ίδια επεξεργασία

Όπως σημειώνουν οι Γ.Μ. Σαρηγιάννης και Α. Σταθόπουλος, ιστορικά εξελίχτηκε στο Λεκανοπέδιο ένα σχεδόν αποκλειστικά ακτινωτό σύστημα γραμμών και μάλιστα σε σύστημα βεντάλιας¹¹ όπου από τις κεντρικές αρτηρίες διέρχονται άλλες μικρότερης εμβέλειας γραμμές οι οποίες με τη σειρά τους στρέφονται σε μικρότερες περιοχές, στην ενδοχώρα της αρτηρίας¹². Παράλληλα με την πολεοδομική πύκνωση περιοχών αλλά και τη δόμηση άλλων αδόμητων, παλιές γραμμές διατηρήθηκαν και άλλες επεκτάθηκαν ως διακλαδώσεις, επεκτάσεις ή ως νέες γραμμές. Ωστόσο όπως αναφέρουν οι ίδιοι, όλες ξεκινούσαν με αφετηρία ένα από τα πέντε σημεία αφετηριών στο κέντρο της Αθήνας. Από την πλατεία Κάνιγγος με κατεύθυνση τα βόρεια προάστια, από την πλατεία Βάθης για τα βορειοδυτικά προάστια, η οδός Ζήνωνος για τα δυτικά και τέλος η Ακαδημίας για την παραλιακή ζώνη και το Ζάππειο για τα απομακρυσμένα προάστια της παραλίας.

10 Γ.Μ.Σαρηγιάννης και Α. Σταθόπουλος, 'Σημειώσεις από το μάθημα: Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων-Εφαρμογές, στα πλαίσια του ΔΠΜΣ: Πολεοδομία-Χωροταξία', 2015, 5.

11 Γ.Μ.Σαρηγιάννης και Α. Σταθόπουλος, 'Σημειώσεις από το μάθημα: Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων-Εφαρμογές, στα πλαίσια του ΔΠΜΣ: Πολεοδομία-Χωροταξία'.

12 Ο.π

Η πιο πάνω οργάνωση είναι μία «εκ των υστέρων» οργάνωση και δεν θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε ότι είναι αποτέλεσμα σχεδιασμού, όπως άλλωστε υπονοεί και το παράθεμα από Σαρηγιάννη-Σταθόπουλο.

Η παραπάνω διαφοροποίηση των γραμμών σε γραμμές κορμού¹³, τοπικές αρτηρίες (επεκτάσεις ή διακλαδώσεις) και παλιές γραμμές έχει αντίκτυπο και στις αντίστοιχες στάσεις που τις τροφοδοτούν. Η ταχύτητα κίνησης των οχημάτων, η προσβασιμότητα, οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται καθώς και οι γύρω χρήσεις αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν αμφίδρομα την εκάστοτε στάση, με αποτέλεσμα να μπορεί να γίνει μία ομαδοποίηση των διαφορετικών τυπολογιών που πιθανά να διευκολύνει την επιλογή συγκεκριμένων στάσεων προς αναλυτικότερη μελέτη.

Στάσεις κόμβοι : Στάσεις συνήθως αφητηρίας στο κέντρο της Αθήνας από τις οποίες διέρχονται βασικές αρτηρίες. Γενικά χαρακτηριστικά: Υπερτοπικής κλίμακας κόμβοι, ισχυροί πόλοι δραστηριοτήτων, ποικιλία ως προς τις γύρω χρήσεις, μεγάλη πυκνότητα δρομολογίων και χρηστών, εξυπηρέτηση περιοχών προς κάθε κατεύθυνση, τροφοδότηση μετρό ή και τραμ.

Στάσεις σε αρτηρίες διαμπερούς ροής: Στάσεις πάνω σε λεωφόρους ή γενικότερα σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας. Γενικά χαρακτηριστικά: ανάπτυξη μεγάλης ταχύτητας, συνήθως εξυπηρετούνται από αρθρωτά λεωφορεία και όχι από τρόλεϋ, δύσκολη προσβασιμότητα από πεζό, μεγάλης διάρκειας δρομολόγια, γραμμικότητα, μονοθεματικές γύρω χρήσεις και περιορισμένος αριθμός δραστηριοτήτων.

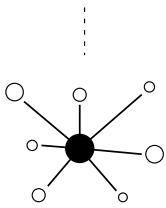
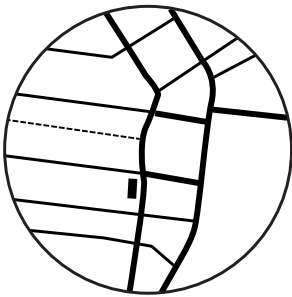
Τοπικές στάσεις : στάσεις θωρακισμένες από διαμπερείς ροές κι μεγάλες ταχύτητες σε τοπικά κέντρα-γειτονιές. Γενικά χαρακτηριστικά: εύκολη προσβασιμότητα από πεζό, μεγάλη πυκνότητα χρηστών, συνήθως μικρής διάρκειας δρομολόγια, συχνά αποτελούν τοπόσημο για τη γειτονιά, ποικιλία ως προς τις γύρω χρήσεις και έντονη δραστηριότητα, αρκετά μεγάλος βαθμός αυτονομίας. Οι περισσότερες από αυτές διαθέτουν ειδικές υπερυψωμένες προεξοχές για την εύκολη πρόσβαση στα οχήματα, ειδική διαμόρφωση για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ.

Βάση της παραπάνω ταξινόμησης προκύπτει πως παρά τις μικρές αποστάσεις μεταξύ των στάσεων, από 400 έως 600 μέτρα¹⁴, παρουσιάζουν έντονες διαφοροποιήσεις τόσο σε ποιοτικά όσο και σε φυσικά χαρακτηριστικά (διαφορετικότητα χρηστών, πυκνότητα κίνησης, προσβασιμότητα, ακτίνα επιρροής και εξυπηρέτησης, εξοπλισμός, αναγνωσιμότητα, κλπ

13 Γ.Μ.Σαρηγιάννης και Α. Σταθόπουλος, 'Σημειώσεις από το μάθημα: Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων-Εφαρμογές, στα πλαίσια του ΔΠΜΣ: Πολεοδομία-Χωροταξία'.

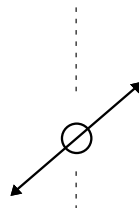
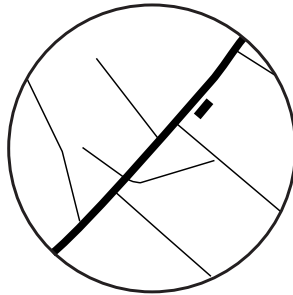
14 Ο.π.

στάση 'Σύνταγμα'



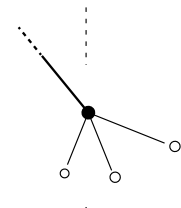
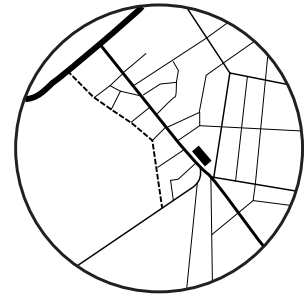
κόμβος

στάση 'Περίπτερο'



διαμπερούς ροής

στάση 'ηλ. Πλαστήρα'



τοπική

Τυπολογία στάσεων | πηγή: ίδια επεξεργασία

Στάση Πλ. Πλαστήρα (Παγκράτι) | Σύνταγμα | Περίπτερο (Φιλοθέη)

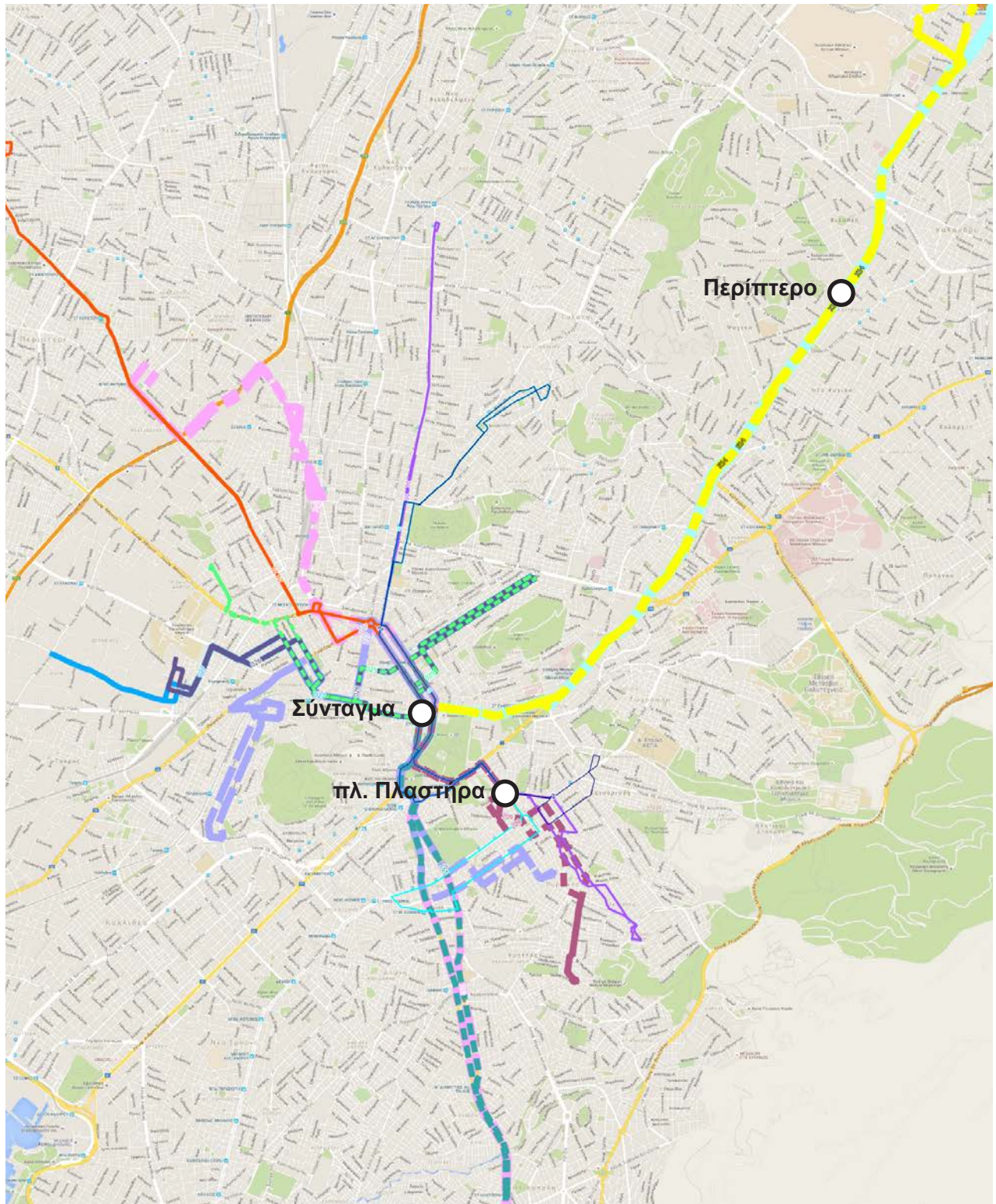
Ως πεδίο εστίασης της διερεύνησης επιλέγουμε τρεις στάσεις σε τρεις διαφορετικές περιοχές της Αθήνας που παρακολουθούν την παραπάνω ταξινόμηση. Συγκεκριμένα επιλέγουμε την στάση πλατεία Πλαστήρα στο Παγκράτι, τη στάση Σύνταγμα, στην κάτω μεριά της πλατείας Συντάγματος και τη στάση Περίπτερο στη Φιλοθέη υποθέτοντας πως πέρα από τις ομοιότητες του κοινού σκοπού που εξυπηρετούν παρουσιάζουν και αρκετές διαφοροποιήσεις ως προς το χωροκοινωνικό περιβάλλον που ανήκουν.

Η στάση της πλατείας Πλαστήρα στο Παγκράτι συγκεντρώνει χαρακτηριστικά της τοπικής στάσης, αυτή του Συντάγματος αποτελεί μία από τις κεντρικότερες (αν όχι η κεντρικότερη) στάση-κόμβο, ενώ η στάση Περίπτερο στη Φιλοθέη παρουσιάζει χαρακτηριστικά στάσης διαμπερούς ροής από τη στιγμή που βρίσκεται επί της λεωφόρου Κηφισίας. Με την επιμέρους και στη συνέχεια συγκριτική- συμπληρωματική μελέτη των τριών στάσεων, θα επιδιώξουμε να διερευνήσουμε τη δυναμική αυτής της τυπολογίας (στάση λεωφορείου-τρόλεϊ) τόσο σε επίπεδο μεμονωμένου θραύσματος τοπικής εμβέλειας, όσο και ως τμήμα ενός αστικού δικτύου μεταφοράς.

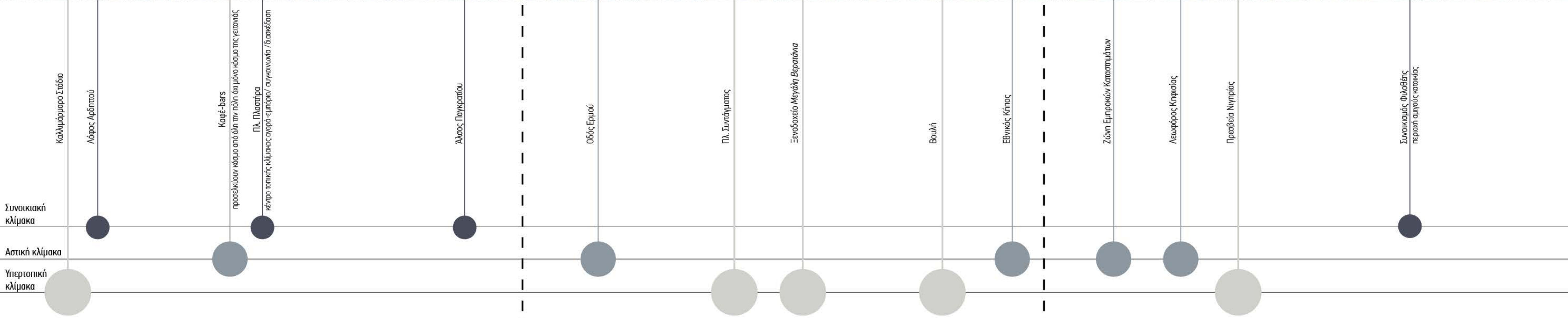
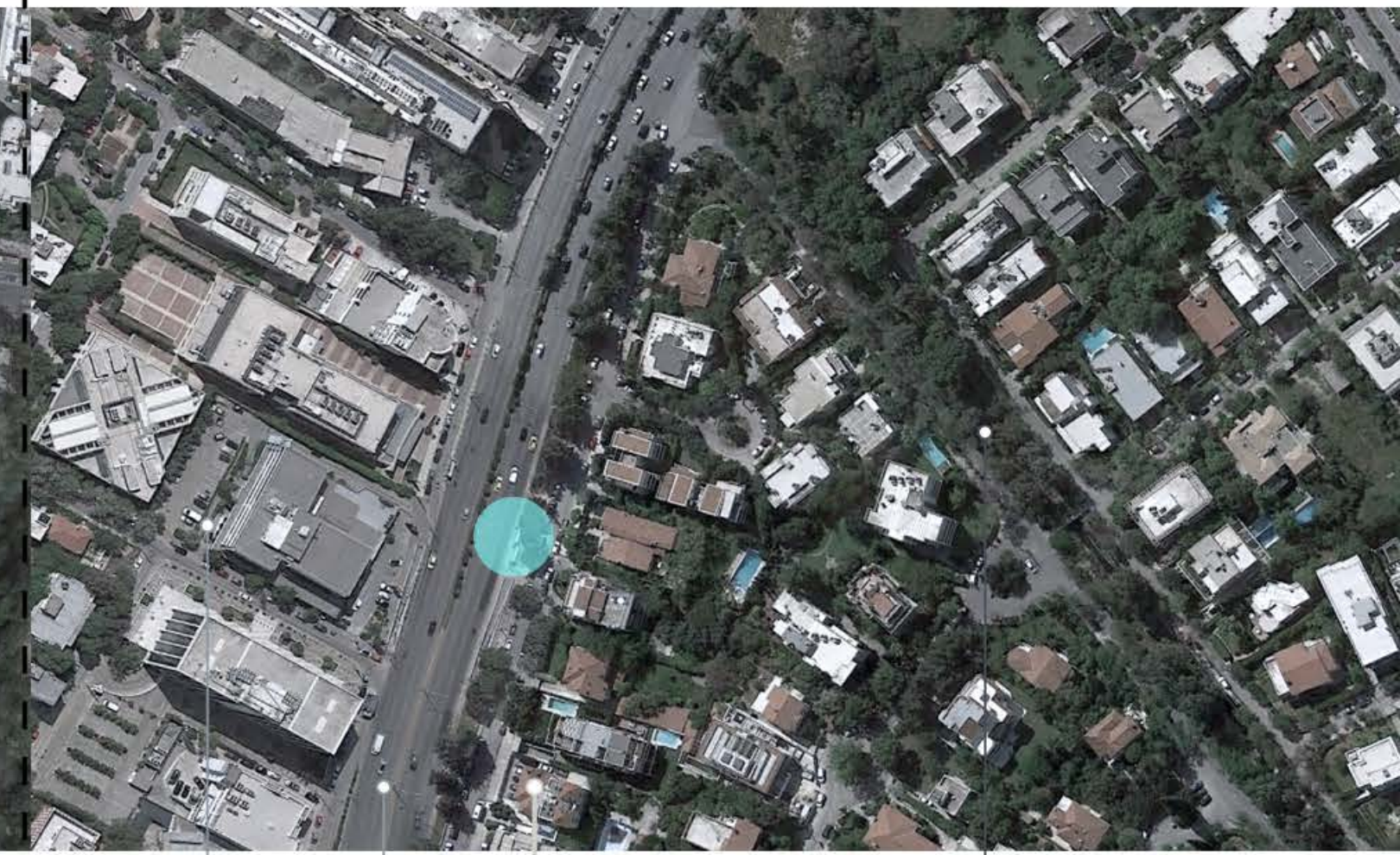
Στο πεδίο

Για τη διεξαγωγή της έρευνας θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν τόσο πρωτογενείς όσο και δευτερογενείς πηγές ώστε να χτιστεί μία μεθοδολογική προσέγγιση που να μπορεί να διαχειριστεί πολυδιάστατα στοιχεία και δεδομένα. Να έχει τη δυνατότητα σύνθεσης πολλών παραγόντων και τη δυνατότητα διαχείρισης της πολλαπλότητας των κοινωνικών δυναμικών που λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα. Ποσοτικά μοντέλα όπως στατιστικές ή εξ' αποστάσεως έρευνα θα μπορούν να αποτελέσουν αφητηρία ερευνητικών ερωτημάτων, ωστόσο αποτελούν μάλλον περιορισμένα εργαλεία ως προς την ανίχνευση σχεσιακών φαινομένων ανάλογων με αυτά που αναζητούμε στην εργασία. Κατά συνέπεια έμφαση θα δώσουμε σε πρωτογενείς πηγές, καθώς και στην προσωπική παρουσία στο πεδίο, τα εργαλεία κι το είδος της οποίας θα αναλυθούν παρακάτω, από τη στιγμή που στρέφουμε το ενδιαφέρον μας στο να ψηλαφίσουμε ποιοτικά χαρακτηριστικά και αποχρώσεις των διαφοροποιήσεων στα φαινόμενα που διαπραγματεύεται. Τοποθετούμε λοιπόν, αθροιστικά και ποσοτικά μεγέθη σε δεύτερο πλάνο, αντιμετωπίζοντάς τα ως υπόβαθρο, ως υλικό προς επεξεργασία, προβληματισμό, επανεξέταση και όχι ως ουδέτερα και απροβλημάτιστα αριθμητικά δεδομένα.

Μέσα από την ετερογενή συνύπαρξη υποκειμένων και αντικειμένων σε ένα συγκεκριμένο χώρο, την υλική υπόσταση του υπό εξέταση χώρου και τέλος το θεωρητικό υπόβαθρο, την αφητηρία του συλλογισμού βάση του οποίου χτίζεται η έρευνα μας, γεννάται η προσδοκία να φωτιστεί τόσο η πολλαπλότητα των υποκειμένων, οι ιδιορρυθμίες του κάθε ατόμου, η ανάγκη του κάτοικου της πόλης να διαφοροποιηθεί και να ξεφύγει από την τυποποιημένη επαναληψιμότητα της χρήσης.



Σημεία εστίασης | πηγή: ΟΑΣΑ



Καφέ-bars
προσελκύουν κόσμο από όλη την πόλη όχι μόνο λόγω της γειτονιάς

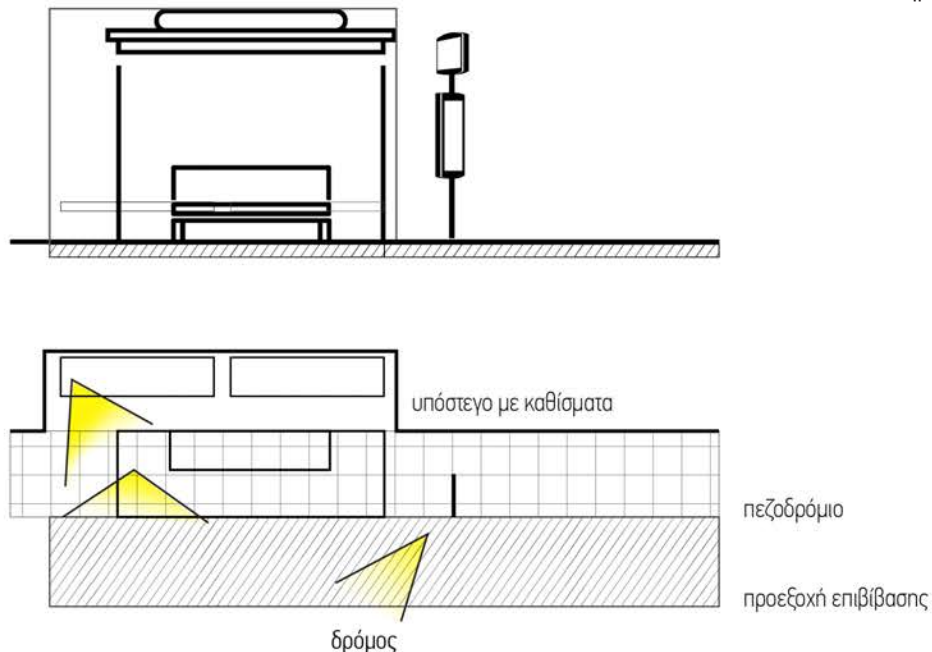
Π.Λ. Πλαστήρα
κέντρο τοπικής κλίμακας αγορά-εμπορίου / συγκοινωνιακή / διασκέδαση

Ηδονοβλεψίας ή περιπατητής;

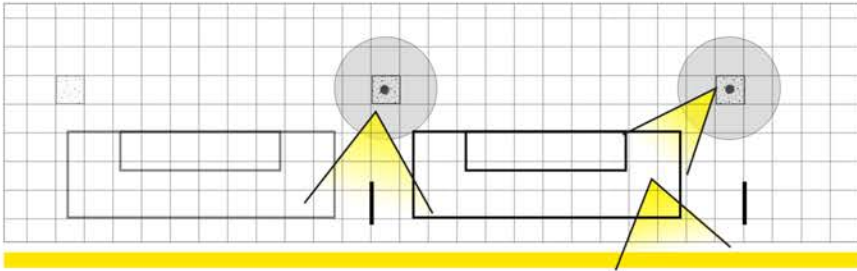
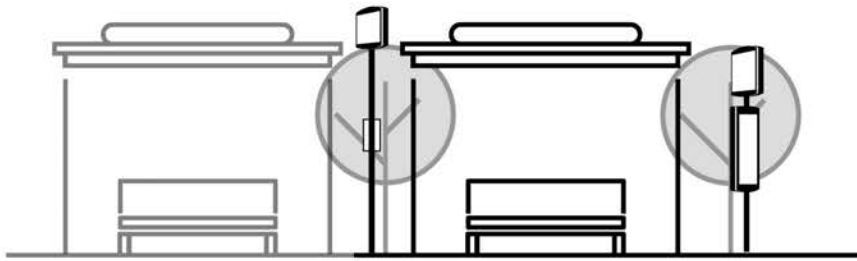
Ο De Certeau ξεκινά το έβδομο κεφάλαιο 'Ηδονοβλεψίες και περιπατητές' του βιβλίου του 'Επινοώντας την καθημερινή πρακτική' με τη φράση: 'Από τον εκατοστό δέκατο όροφο του World trade Center να βλέπεις το Μανχάταν'. Το World trade Center γκρεμίζεται στις 11/9/2001 και ο ηδονοβλεψίας του ουρανοξύστη πέφτει μέσα στο πλήθος και στους δρόμους της πόλης, μετατρέπεται σε περιπατητή, σε ενεργό υποκείμενο, ζει εκεί που ζουν οι συνηθισμένοι χρήστες της. Ο περιπατητής μπορεί να είναι και παρατηρητής ταυτόχρονα, χωρίς να κρυφοκοιτάζει από κάποια κλειδαρό-τρυπα, δεν αυτοεξαιρείται από τις καθημερινές συμπεριφορές, αλλά εκτίθεται και ο ίδιος τόσο σε αυτές όσο και στο βλέμμα του Άλλου. Παρατηρητής και πεδίο αναπτύσσουν μία σχέση αμοιβαίας εμπλοκής και όχι υπεροχής ο ένας επί του άλλου. Αναπτύσσεται με τον τρόπο αυτό μία συνθήκη ενεργητική όπου τα υποκείμενα δρουν και στέκουν ισότιμα, χωρίς να είναι υποχρεωμένα να περιορίζονται σε παγιωμένους ρόλους και αναπαραστάσεις. Συνθέτουν μεταξύ τους μία δημιουργική διαδικασία εν εξελίξει, μία αναζήτηση ταυτότητας, σκοπού και εκφραστικής ελευθερίας. Χωρίς το διαχωρισμό παρατηρητή- μετέχοντες στην παρατήρηση ή θεατές-δρώντες, προσεγγίζουμε αντίστοιχα και το πεδίο των στάσεων, υπό το πρίσμα όλων των ενδεχόμενων χαρακτηρισμών, φυσιογνωμιών που προσδίδει η καθημερινή ζωή στην συγκεκριμένη πόλη σε αυτούς που την κατοικούν.

Το πεδίο γίνεται ο τόπος που θα πλάσει, θα δώσει τροφή στα ερευνητικά ερωτήματα, θα φωτίσει νέες σχέσεις που μπορούν να ανακύψουν, εκεί θα μηδενιστεί η απόσταση μεταξύ παρατήρησης-υποκείμενο/αντικείμενο έρευνας, και ο/η ερευνητής/τρια θα προκληθεί να αναμοχλεύσει εαυτό, να γίνει ενεργό μέρος των σχέσεων, ζητημάτων, φαινομένων που αναζητά. Κατά συνέπεια, στην απόδοση της κατάστασης, των ιδιαιτεροτήτων του χώρου και στην αναζήτηση των υποθέσεων εργασίας σε αυτόν, θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο τα προσωπικά βιώματα, η συστηματική παρατήρηση, η καθημερινή επαναληψιμότητα της χρήσης.

πλ.Πλαστήρα



Σύνταγμα

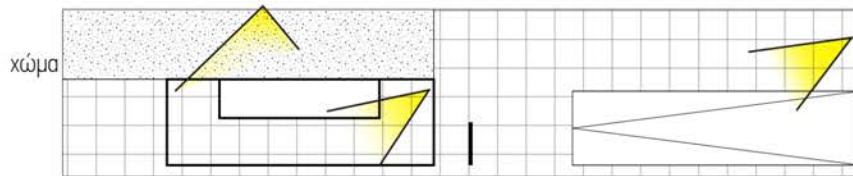
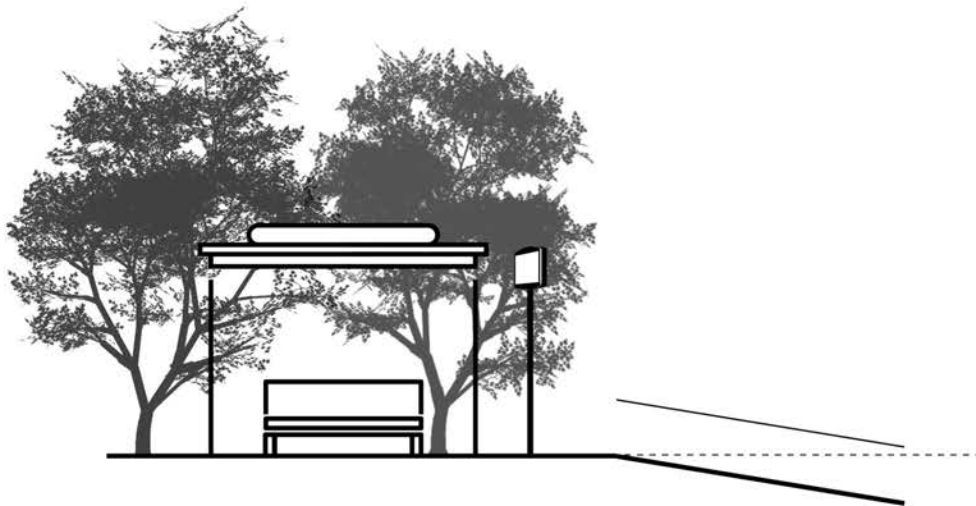


πεζοδρόμιο

ζώνη στάθμευσης ταξί

δρόμος

Περίπτερο



χώμα

πεζοδρόμιο

υπόγεια διάβαση πεζών

δρόμος

Στάσεις και σημεία παρατήρησης | πηγή : ίδια επεξεργασία

Εργαλεία

‘Μη βιάζεσαι να βρεις έναν ορισμό για την πόλη, η πόλη είναι τεράστια και είναι σφόδρα πιθανόν να πέσεις έξω. Πρώτα-πρώτα κάνε μια απογραφή των όσων βλέπεις.’¹⁵ Αυτός είναι ο τρόπος που προτείνει ο G. Perec θεωρώντας τις περιγραφές των χώρων δημιουργική πολιτιστικά πράξη, αυτό, θα είναι και το πρώτο βήμα στο πεδίο. Περιγραφή φυσικών χαρακτηριστικών, γεωγραφικής θέσης, γύρω περιοχής, και με μεγαλύτερη λεπτομέρεια, καταγραφή συμβάντων στο χώρο της στάσης, μικρών αποσπασμάτων καθημερινών λεπτομερειών. Ο χρόνος αναμονής, το ντύσιμο, η ενασχόληση με τις ατομικές ηλεκτρονικές συσκευές- τεχνολογίες, το ζήτημα του εισιτηρίου, τα τεχνολογικά εργαλεία που έχουν εισαχθεί στις αστικές συγκοινωνίες, η επιλογή της εξωστρέφειας και της επικοινωνίας με τον διπλανό ή της προσωπικής απομόνωσης, η τοποθέτηση των σωμάτων στο χώρο της στάσης, το ζήτημα της προσβασιμότητας, θα αποτελέσουν τα επιμέρους κομμάτια μιας συνολικότερης απεικόνιση ενός μεγαλύτερου συμβάντος, ενός συνεκτικού δείγματος αστικού πολιτισμού στην προκειμένη χρονική συγκυρία.

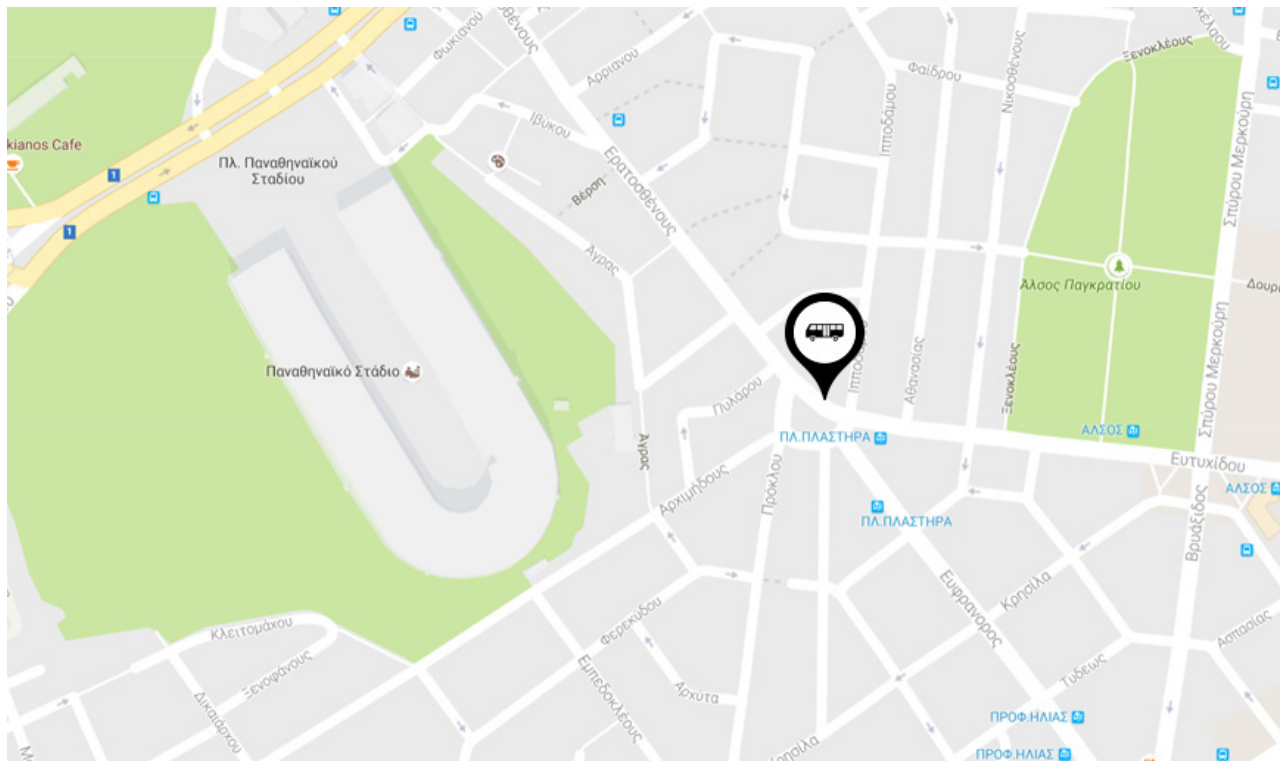
Επόμενο και καθοριστικό για τη διεξαγωγή της έρευνας εργαλείο που επιλέγουμε είναι η συζήτηση και η εμπλοκή με τους παρευρισκόμενους στο πεδίο χρήστες. Τα ξεχωριστά δρομολόγια των χρηστών, οι εξιστορούμενες περιπέτειες ή καθημερινές ρουτίνες, η αναμονή ή η πλήξη, με άλλα λόγια οι τόποι στην πρακτική τους χρήση γίνονται οι ίδιοι τα μέσα μεταφοράς διαστέλλουν και συστέλλουν το χώρο, συνιστούν τεχνουργίες χώρου όπως γράφει ο De Certeau. Οι καθημερινές αφηγήσεις αποτελούν το στοιχείο για ένα χωρικό συντακτικό που οργανώνει τόπους, τους μετασχηματίζει, τους μετατοπίζει κόνοντάς τους έστω και πρόσκαιρα για κάποιους κοινούς, και για άλλους απαγορευτικούς, μη προσβάσιμους τόπους. Ατομικά συμβάντα και διαδρομές επικοινωνούνται, ανοίγονται προς το συλλογικό και γίνονται οικεία και κατοικήσιμα, αποκαλύπτουν συλλογικές μορφές ενός ανεπίσημου πολιτισμού που διαμορφώνεται σε μια συνθήκη κρίσης και ανιχνεύει νέες χωρικές και κοινωνικές οριοθετήσεις.

Στάση “Πλατεία Πλαστήρα”_ Παγκράτι

Το Παγκράτι ανήκει στο 2^ο διαμέρισμά του δήμου Αθηναίων με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν στοιχεία αποκλειστικά για τη συγκεκριμένη γειτονία, τα δεδομένα που την αφορούν εμπεριέχονται στα γενικότερα στοιχεία του δήμου Αθηναίων. Είναι μία κεντρική, πυκνοκατοικημένη, μεσοαστική γειτονία, με σημαντικά δείγματα κοινωνικής ενσωμάτωσης και συνοχής. Βάση της έρευνας των Αράπογλου, Καβουλάκο, Κανδύλη και Μαλούτα : ‘Η νέα κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας : μετανάστευση , ποικιλότητα και σύγκρουση’, ανήκει στην κατηγορία των περιοχών με ποσοστό μεταναστών στον τοπικό πληθυσμό 10% έως 20% και άρα μπορεί να χαρακτηριστεί ως γειτονία φιλοξενίας¹⁶. Την τελευταία πενταετία αναπτύσσεται έντονα ως πόλος διασκέδασης με απεύθυνση μεγαλύτερη της τοπικής κλίμακας.

15 Perec, Χωρείς Χώρων.

16 Στοιχεία βασισμένα στο χάρτη εθνικής ποικιλότητας σε κεντρικές γειτονίες της Αθήνας και Πειραιά του κειμένου : Αράπογλου Β, Καβουλάκος Κ.Ι, Κανδύλης Γ. Μαλούτας Θ., ‘Η νέα κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας : μετανάστευση , ποικιλότητα και σύγκρουση’, Σύγχρονα Θέματα 107 (2009), <http://www.academia.edu>.



πηγή : <https://www.google.gr/maps>

Γεωγραφική θέση στάσης : πλατεία Πλαστήρα: μικρός χώρος πρασίνου, χωρίς άλλη χρήση, κομβικό σημείο για την οδική κυκλοφορία της περιοχής / οδός Ευτυχίδου: κεντρικός δρόμος του Παγκρατίου.

Κύριες χρήσεις γύρω από τη στάση: έντονη εμπορική δραστηριότητα σε κλίμακα γειτονιάς (καφετέριες-μπαρ, σουπερμάρκετ, φαρμακείο, φούρνος, ανθοπωλείο), 1 λεωφορείο: 209_Μεταμόρφωση -> πλ. Συντάγματος

Αξιοσημείωτη παρατήρηση, ένας άστεγος άντρας τον περασμένο χειμώνα κοιμόταν στο υπόστεγο που βρίσκεται ακριβώς πίσω από τη στάση. Τους καλοκαιρινούς μήνες εγκατέλειψε την προσωρινή αυτή κατοικία του και γύρισε πάλι στην ίδια θέση αυτό το φθινόπωρο για να περάσει μάλλον και τον ερχόμενο χειμώνα εκεί.

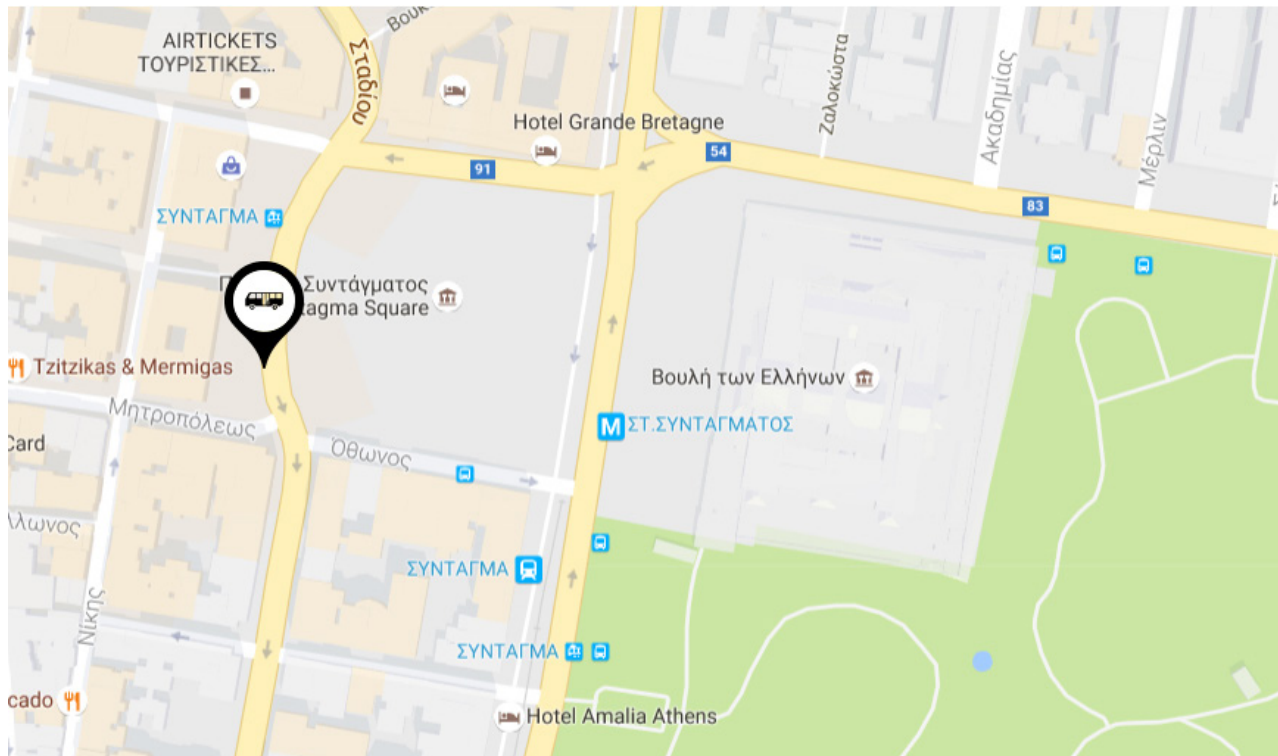
Συμπληρωματικός εξοπλισμός στάσης: υπόστεγο/ δύο παγκάκια/ καρτοτηλέφωνο εκτός λειτουργίας/ κάδος απορριμμάτων/ την ηλεκτρονική πινακίδα πληροφόρησης του επιβατικού κοινού.

Κατάσταση: επαρκής φωτισμός, έντονη δραστηριότητα, αφισκοκολλήσεις πολιτικού χαρακτήρα κυρίως από συλλογικότητες των γύρω γειτονιών, διαφημίσεις συνοικιακής απεύθυνσης (συνοικιακές επιχειρήσεις), διαφήμιση μεγαλύτερης απεύθυνσης στην προβλεπόμενη από το σχεδιασμό της στάσης επιφάνεια => κεντρικό σημείο, με ζωηρή κινητικότητα και απήχηση σε κλίμακα γειτονιάς

Δρομολόγια: 3 τρόλεϊ: 2_ Άνω Κυψέλη -> Καισαριανή /4_ Άνω Κυψέλη -> Σταθμός μετρό Αγ.Ιωάννης/11_ Άνω Πατήσια -> Νέα Ελβετία

Στάση Σύνταγμα

Η ευρύτερη περιοχή του Συντάγματος αποτελεί την κεντρικότερη περιοχή της Αθήνας. Η πλατεία Συντάγματος, το κτίριο της Βουλής, το ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία» και τα Υπουργεία Οικονομικών και Εξωτερικών σημειικά τοπόσημα όχι μόνο της περιοχής αλλά όλου του κέντρου της πόλης. Η εμπορική Ερμού, η νυχτερινή διασκέδαση, το ιστορικό κέντρο που βρίσκεται μερικά λεπτά με τα πόδια, διάφορες υπηρεσίες, δραστηριοποιούν την περιοχή όλο το εικοσιτετράωρο, παρουσιάζοντας μεγάλη ποικιλία ως προς τους χρήστες και τις δραστηριότητές τους.



πηγή : <https://www.google.gr/maps>

Γεωγραφική θέση στάσης : Πλατεία Συντάγματος και μεταξύ των οδών Ερμού και Μητροπόλεως

Κύριες χρήσεις γύρω από τη στάση: η κεντρική πλατεία της πόλης/ δημόσιες υπηρεσίες, ελληνικό ταχυδρομείο (κεντρικό κατάστημα)/ έντονη εμπορική δραστηριότητα αστικής κλίμακας

συμπληρωματικός εξοπλισμός στάσης: κάδος απορριμμάτων/ εφαρμογή 'έξυπνης' στάσης του ΟΑΣΑ¹⁷. Η έξυπνη στάση

¹⁷ Εφαρμογή στα πλαίσια της αναδιοργάνωσης των αστικών συγκοινωνιών, πρόγραμμα που θεσμοθετήθηκε το 2014 και εφαρμόζεται σταδιακά από το Μάρτιο του 2016. Σύμφωνα με το δελτίο τύπου του ΟΑΣΑ με την εφαρμογή έξυπνων στάσεων, της Τηλεματικής ΟΑΣΑ και του ηλεκτρονικού εισιτηρίου υλοποιείται ένα ολοκληρωμένο σύστημα τηλεματικής για τα αστικά λεωφορεία και τα τρέλλι με σκοπό την έγκαιρη και έγκυρη πληροφόρηση των επιβατών όσον αφορά στην εκτέλεση των δρομολογίων και ταυτόχρονα την καλύτερη διαχείριση του στόλου και την επωπεία του συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ.

αποτελείται από μία ηλεκτρονική πινακίδα πληροφόρησης του επιβατικού κοινού, τον ιστό πάνω στον οποίο αναρτάται η πινακίδα και τον ηλεκτρολογικό πίνακα μέσω του οποίου ηλεκτροδοτείται η πινακίδα. Σκοπός αυτής της υποδομής είναι να πληροφορεί τους επιβάτες από τις οθόνες που είναι τοποθετημένες στις στάσεις, σχετικά με τον ακριβή χρόνο διέλευσης των οχημάτων όλων των γραμμών που διέρχονται από αυτές και με έκτακτα μηνύματα που αφορούν την εν γένει λειτουργία του δικτύου των Αστικών Συγκοινωνιών. Επιπλέον, υπάρχει η δυνατότητα ηχητικής ενημέρωσης μέσω ενός κουμπιού στο στύλο της στάσης, ώστε να λαμβάνουν τη σχετική πληροφόρηση και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, όπως οι τυφλοί.

Κατάσταση: έντονη κινητικότητα και ως προς τους χρήστες και ως προς τα αποτυπώματά τους στο φυσικό χώρο της στάσης, κίνηση σχεδόν όλες τις ώρες της ημέρας => ένα από τα κεντρικότερα και ζωηρότερα σημεία της πόλης, κλίμακα αστικής εμβέλειας.

Δρομολόγια και επισκεψιμότητα στάσης: 5 τρόλεϊ: 2_ Άνω Κυψέλη -> Καισαριανή /4_ Άνω Κυψέλη -> Σταθμός μετρό Αγ.Ιωάννης/11_ Άνω Πατήσια -> Νέα Ελβετία /12_ Ζάππειο -> Περιστέρι/ 15_ Πετράλωνα -> Ελ. Βενιζέλου

8 λεωφορεία: 025_ Ιπποκράτους -> Προφήτης Δανιήλ / 026_ Ιπποκράτους -> Βοτανικός /027_ Ιπποκράτους-> Ορφέως / 165_ Τερψιθέα -> Σύνταγμα / 209_ Μεταμόρφωση -> πλ. Συντάγματος /227_ Άνω Πετράλωνα -> Αγ. Αρτέμιος/ 790_ Γλυφάδα -> Περιστέρι /X14_ Σύνταγμα -> Κηφισιά

Στάση “Περίπτερο”_ Φιλοθέη

Ο συνοικισμός της Φιλοθέης ανήκει στο δήμο Φιλοθέης - Ψυχικού, είναι από τα πιο παλιά οργανωμένα προάστια της Αθήνας, σχεδιασμένος στα πρότυπα της αγγλικής κηπούπολης. Η αραιή και χαμηλή δόμηση, περιοχή αμιγούς κατοικίας με πολύ πράσινο και το ρέμα της Φιλοθέης την καθιστούν μία από τις ακριβότερες περιοχές της Αθήνας.

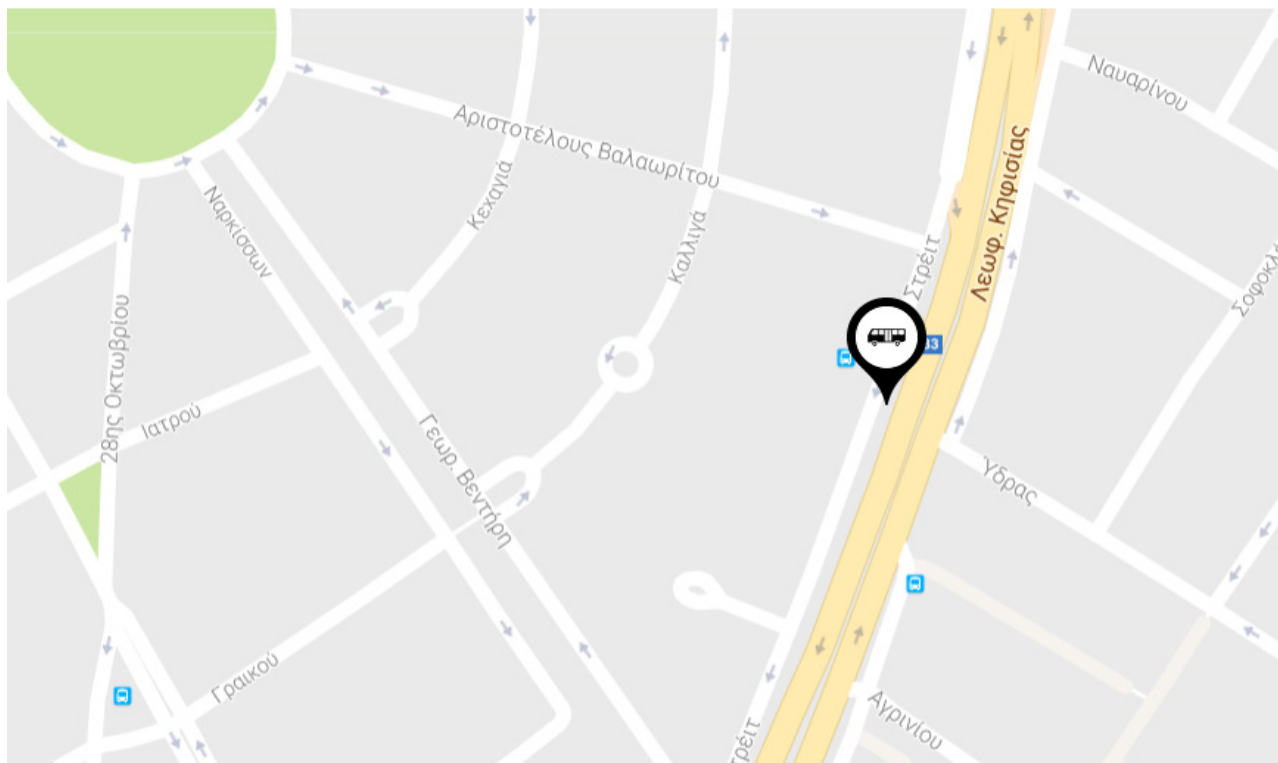
Γεωγραφική θέση στάσης : ανάμεσα από την οδό Στρέιτ και τη λεωφόρος Κηφισίας-> κεντρικό οδικό άξονα αστικής κλίμακας

Κύριες χρήσεις γύρω από τη στάση: περιοχή κατοικίας (κυρίως μονοκατοικίες), πρεσβεία της Νιγηρίας, υπόγεια διάβαση πεζών, πράσινο

Συμπληρωματικός εξοπλισμός στάσης: κάδος απορριμμάτων / ηλεκτρονική πινακίδα πληροφόρησης του επιβατικού κοινού

Κατάσταση: μέτρια επαρκής φωτισμός, επιφάνειες χωρίς αφίσες και γκράφιτι, διαφημίσεις μεγαλύτερης απεύθυνσης στην προβλεπόμενη από το σχεδιασμό της στάσης επιφάνεια => περιορισμένη κινητικότητα και προβλεπόμενη χρήση, έντονη παρουσία πρασίνου, σημείο πολύ συγκεκριμένης απεύθυνσης.

Δρομολόγια και επισκεψιμότητα στάσης: 1 τρόλεϊ: 19_ Μουσείο->Σίδερα Χαλανδρίου/ 3 λεωφορεία: 550_ Παισιό Φάληρο >Κηφισιά / 602 _ Νέα Ιωνία->Σταθμός Πανόρμου / Α7_ Στουρνάρη-> Κηφισιά / Χ14_Κηφισιά → Σύνταγμα (Δευτέρα-Παρασκευή: 20:00 – 05:30 Σάββατο & Κυριακή: 24ώρη λειτουργία)



πηγή : <https://www.google.gr/maps>

Διαβάζοντας το ημερολόγιο από το πεδίο

Το υλικό από την επιτόπια παρατήρηση οργανώθηκε σε πίνακα, ώστε να μπορέσουμε να διαβάσουμε συγκριτικά και συμπληρωματικά τις καταγραφές από τις τρεις στάσεις. Μία κοινή ζώνη με τις ώρες παρατήρησης τρέχει κατά μήκος του πίνακα, ώστε να αφορά και τις τρεις περιπτώσεις οι οποίες αναπτύσσονται η μία κάτω από την άλλη. Η κάθε ώρα παρατήρησης, διαιρείται σε τέταρτα στα οποία καταγράφονται τα στιγμιότυπα. Τα σημεία που εντοπίζουμε ως πιο ενδιαφέροντα τονίζονται γραφικά και είναι αυτά, που θα μας κατευθύνουν για τις περαιτέρω θεωρητικές προσεγγίσεις βάση των οποίων θα προχωρήσει η εργασία. Τον πίνακα διακόπτουν κάθετα δύο στήλες, που διαχωρίζουν την ημερήσια δραστηριότητα από αυτή τις νυχτερινές ώρες και ταυτόχρονα παρουσιάζουν τις κύριες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στις δύο αυτές χρονικές ζώνες.

Από μία γρήγορη ματιά γρήγορα ξεχωρίζουν οι ώρες πύκνωσης ενδιαφέροντος και γεγονότων. Στη χρονική ζώνη 13:00-14:00, εντοπίζονται και στις τρεις στάσεις οι πιο πυκνές καταγραφές.

Πολυχρωμία ως προς τις ηλικίες, την εθνικότητα, το ντύσιμο | έντονη η παρουσία εργαζόμενων γυναικών κυρίως μεταναστριών | ζωνή συνδιαλλαγή μεταξύ των χρηστών.

Θεωρούμε αξιοσημείωτο το γεγονός ότι το πιο έντονο ρυθμός και πύκνωση στο χώρο της στάσης, αφορά την ίδια ώρα και τις τρεις στάσεις. Μοιάζει να μας υπογραμμίζει πως η ρυθμική οργάνωση της ημέρας στην πόλη είναι μία οργάνωση

ταυτόχρονα τόσο εσωτερική-ατομική όσο και κοινωνική. Όλοι κάνουν περίπου τα ίδια πράγματα τις ίδιες ώρες και η εργασία παραμένει σε μεγάλο βαθμό το σημείο αναφοράς στο οποίο ανατρέχουν όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες της ημέρας..

Επίσης πυκνά σημεία ενδιαφέροντος σημειώνουμε στο Σύνταγμα το πρωί 08:00-09:00.

Χρήση των νέων εφαρμογών του ΟΑΣΑ | έντονη παρουσία τουριστών και εργαζόμενων γυναικών | συζήτηση μεταξύ των χρηστών για το θέμα του εισιτηρίου.

Όπως αντίστοιχα στην ίδια στάση το απόγευμα 18:00-19:00

Επανάληψη ίδιων προσώπων- άστεγη γυναίκα | χρήση της 'έξυπνης' στάσης | μεγάλος βαθμός εκφραστικότητας των χρηστών, έχει κλείσει ο δρόμος και οι χρήστες μοιράζονται τη δυσaráσκειά τους.

Άλλες, ισάξια ενδιαφέρουσες στιγμές, εντοπίζονται σκόρπιες μέσα στη μέρα και μοιρασμένες και στις τρεις στάσεις. Συγκεντρώνοντας τα παραπάνω, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε πως η στάση στο Σύνταγμα παρουσιάζει πυκνώσεις γεγονότων και ενδιαφέροντος μεγαλύτερης διάρκειας, πιο συγκεντρωμένα, ενώ οι άλλες δύο πλ. Πλαστήρα και Περίπτερο παρουσιάζουν εξίσου σημαντικά στιγμιότυπα πιο αποσπασματικά.

Δίνοντας λίγο περισσότερο χρόνο κανείς σε αυτή την ημερολογιακού τύπου καταγραφή, διαβάζοντας τα στιγμιότυπα, μπορεί να εντοπίσει τις ιδιαιτερότητες της κάθε στάσης, τα διαφοροποιητικά μεταξύ τους σημεία. Στην πλ. Πλαστήρα παρατηρούμε έντονη παρουσία μεταναστών (Φιλιππίνες, Αφρική, Βαλκάνια) και χρήση από όλες τις ηλικίες. Έντονη δραστηριότητα το βράδυ από τη στιγμή όπου αποτελεί τοπικό πόλο διασκέδασης. Την ημέρα, οι χρήστες παρατηρούνται σε μονάδες με κύρια δραστηριότητά στο χρόνο αναμονής τους την εσωστρεφή ενασχόληση τους με το κινητό τηλέφωνο, μουσική, διαδίκτυο ομιλία. Τις βραδινές ώρες, είναι σε ζευγάρι ή παρέες που κουβεντιάζουν μεταξύ τους. Σε γενικές γραμμές θα μπορούσαμε να πούμε πως αποτελεί μία μικρογραφία της στάσης του Συντάγματος, από τη στιγμή που και οι δύο στάσης αποτελούν διαφορετικής κλίμακας πόλους συγκέντρωσης. Ως βασικοί χρήστες της στάσης Περίπτερο προκύπτουν γυναίκες από χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας, κυρίως Φιλιππίνες που εργάζονται ως οικιακοί βοηθοί σε σπίτια της Φιλοθέης. Άλλοι χρήστες, εργαζόμενοι σε καταστήματα και εταιρίες επί της Κηφισίας και κάποιοι μεγάλης ηλικίας. Επικρατούν χαλαροί ρυθμοί και σε αντίθεση με τις άλλες δύο στάσεις παρατηρούμε αραιή πυκνότητα κόσμου και την ερήμωση της στάσης μεταξύ των δρομολογίων. Βασικό χαρακτηριστικό κι επίσης διαφοροποιητικό στοιχείο, δεν υπάρχει διάδραση με τη γύρω περιοχή. Δεν κυκλοφορούν πεζοί, παρά σπάνια και η Κηφισίας ιδιαίτερα δυναμικό όριο επιβάλλει το ρυθμό της. Κύρια δραστηριότητα των χρηστών μέρα και νύχτα αποτελεί η κουβέντα, από τη στιγμή που εμφανίζονται κυρίως σε дуάδες, όχι ως μονάδες αλλά ούτε και σε μεγάλες παρέες όπως συναντάμε κυρίως στο Σύνταγμα αλλά και στην πλ. Πλαστήρα σε μικρότερο βαθμό. Τέλος η στάση του Συντάγματος ως μία από της κεντρικότερες, αν όχι η κεντρικότερη, στάση της πόλης συγκεντρώνει μεγάλη ποικιλία γεγονότων και χρηστών, αντιθετικά στοιχεία συναντιούνται εκεί, μεγάλη πυκνότητα κόσμου, έντονη κινητικότητα όλο το εικοσιτετράωρο.

Τελικά θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε, πως η υλική-μορφολογική τυπολογία της κάθε στάσης που εστιάζουμε, βάση της ταξινόμησης που έχει προηγηθεί: τοπικές στάσεις, στάσεις κόμβοι και στάσεις σε αρτηρίες διαμπερούς ροής, ανταποκρίνεται και σε ποιοτικά χαρακτηριστικά που παρουσιάζει η καθεμία, ποικιλομορφία, συνδιαλλαγή, γενικότερα

στη χρήση και στους χρήστες της.

Προκύπτει μία απέραντη πρώτη ύλη¹⁸ από εκφραστικές τροπικότητες και αφηγήσεις, επαναλαμβανόμενες καθημερινές τελετουργίες που ξεκλειδώνουν πολλά ζητήματα για τον τρόπο που συνυπάρχουμε και κινούμαστε στην πόλη. η έννοια του ξένου, η ένταξη ή η απομόνωση των μεταναστών ,εργαζόμενες γυναίκες μετανάστριες και ντόπιες, το αίσθημα του φόβου μεταξύ των κατοίκων της πόλης και οι σχέσεις εξουσίας που αναπτύσσουν μεταξύ τους, η έννοια της προσβασιμότητας στους τόπους της πόλης, αποδεκτή κανονικότητα άγνωστες ιδιαιτερότητες κάποια από τις προβληματικές που ξεπηδούν με βάση το υλικό που συγκεντρώθηκε από το πεδίο.

Όπως αναφέραμε κι παραπάνω το πεδίο που ανοίγεται είναι απέραντο, οι τρόποι που κανείς μπορεί να διαβάσει το υλικό που προκύπτει αμέτρητοι και διαφορετικοί μεταξύ τους, καθώς και τα σημεία που μπορεί ο καθένας να εστιάσει πολλά. Συγκεκριμένα εδώ, αναζητούμε κωδικοποιήσεις, από επιδερμικές μέχρι ενδυματολογικές, σε συνδυασμό με τη χρονογραφία που φτιάχνουν τα σώματα των χρηστών σε αυτόν τον περιορισμένο χρόνο και χώρο αναμονής που για εμάς, συμπυκνώνουν κάποιες από τις αμέτρητες όψεις της καθημερινότητας ή τουλάχιστον έναν τρόπο διαχείρισης της καθημερινότητας αυτής. Αποτυπώματα στον φυσικό χώρο της στάσης όπως αφισοκολλήσεις, η κατάσταση αστικού εξοπλισμού, ο φωτισμός αλλά και το ντύσιμο των χρηστών , η επιλογή της θέσης τους στον περιορισμένο χώρο της στάσης, καθώς και οι επιλογές τους για τον τρόπο που θα περάσουν το χρόνο της αναμονής -ακούω μουσική, κοιτάω γύρω μου, ασχολούμαι με το κινητό μου τηλέφωνο, είμαι στο διαδίκτυο, διαβάζω, πιάνω την κουβέντα. Στοιχεία και σημάνσεις που μέσα από τη φευγαλέα και πολύτροπη υπόστασή τους μας προκαλούν να τα διαβάσουμε σε πολλές κλίμακες, από το σώμα μέχρι την πόλη και πέρα από τη σχεδόν διάφανη λεπτομέρεια που θα τα χαρακτήριζε σε μία πρώτη ανάγνωση. Μας καθοδηγούν για να σκεφτούμε πάνω στο ζήτημα που εδώ επιλέγουμε να διερευνήσουμε, της κινητικότητας και της μετάβασης σε μεταφορικό κι κυριολεκτικό επίπεδο. Το σώμα της πόλης , το σώμα των χρηστών, οι ιδιαιτερότητες αυτά που παρουσιάζουν προσεγγίζονται μέσα από μικροσκοπικές ή ασήμαντες σημάνσεις επιχειρώντας να διαπλέξουν γεωγραφικές κλίμακες , τη μεταφορά με την κυριολεξία, ατομικές αφηγήσεις με ευρύτερες κοινωνικές αναπαραστάσεις.

Ώρες	08:30 - 09:30	10:00 - 11:00	13:00 - 14:00	Κύριες δραστηριότητες	18:00 - 19:00	20:00 - 21:00	24:00 - 01:00	Κύριες δραστηριότητες
	<p>Πολύς κόσμος κυρίως γυναίκες που πάνε για δουλειά. Αυτοματοποιημένες-μηχανικές κινήσεις, όσοι έρχονται πρώτοι κάθονται οι υπόλοιποι στέκονται σαν να ξέρουν γιατί επιλέγουν την κάθε θέση.</p> <p>Κυρίως εργαζόμενοι που ήδη έχουν αρχίσει να ασχολούνται με θέματα δουλειάς. Ομιλία στο πλέρυφωνο για δουλειά.</p> <p>Εργήγορα και συχνές ερωτήσεις σχετικά με τα δρομολόγια των λεωφορείων. Πέρασε, έχει απεργία, Ερωτήσεις που διακυρώνουν όσους χρησιμοποιούν μέσα κάθε μέρα την ίδια ώρα με όσους χρησιμοποιούν μέσα με μικρότερη συχνότητα.</p> <p>-</p> <p>Περνάει το 4 γεμάτο ήδη από κόσμο.</p>	<p>Μόλις πέρασε το 11, κανείς στη στάση. Γρήγορα η στάση γεμίζει. Παικίλια στις ηλικίες, αλλά όχι στη δραστηριότητα. Ο κόσμος στην πλειοψηφία του πάει στη δουλειά.</p> <p>-</p> <p>Αρχίζει να μειώνεται ο ρυθμός της κίνησης και να αυξάνεται ο μέσος όρος ηλικίας. Μεταβατική ώρα, η σχεδόν αποκλειστική δραστηριότητα κατευθύνεται από δουλειά μέχρι εκείνη την ώρα, μετατοπίζεται σε διάφορες υποχρεώσεις, δημόσιες υπηρεσίες κλπ</p> <p>Η μείωση του κόσμου αρχίζει να γίνεται αισθητή και μέσα στα οχήματα</p> <p>Μικρής διάρκειας αναμονή, όποιο λεωφορείο ή τράλεϋ πέρσσει ο κόσμος ανεβαίνει, σαν όλοι να θέλουν να φτάσουν μεταξύ Συντάγματος και Ομόνοιας.</p>	<p>Πολυχρωμία ως προς τις ηλικίες και την εθνικότητα. Τουριστρία, κοιτάζει αναλυτικά τον πίνακα με τα τις στάσεις και το χάρτη του κέντρου της Αθήνας. Νοικιάζει ένα διαμέρισμα στην κανινή οδό Άγρας για λίγες μέρες. Κινησιολογία, διαστακτική, ίσως η μόνη που περιεργάζεται τις πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια και τις στάσεις των μέσων. Στέκεται έξω από το υπόστεγο της στάσης, δεν πλησιάζει στο κάθισμα.</p> <p>Δεν υπάρχει η βιασύνη του πρωινού, σαν να έχει τελειώσει ένα κεφάλαιο της μέρας, είναι ώρα διαλείμματος. Μία κυρία πάει στην Κυψέλη (από τη Βουλγορία) μετά τη δουλειά-> κατευθύνεται προς την οδό Ιπποδάμου-δρόμος πολύ κοντά στη στάση-όπου μένουν πολλοί άνθρωποι από τις Φιλιππίνες, εδώ και χρόνια.</p> <p>Κατεβαίνουν από το 11,τρεις γυναίκες από τις Φιλιππίνες, πάνε σπίτι μετά τη δουλειά-> κατευθύνονται προς την οδό Ιπποδάμου-δρόμος πολύ κοντά στη στάση-όπου μένουν πολλοί άνθρωποι από τις Φιλιππίνες, εδώ και χρόνια.</p> <p>Συνάντηση δύο αντρών από Αφρική, στέκονται στο καρτινιόλεϋνο εκτός του υπόστεγου της στάσης ώστε να μπουν από την πίσω πόρτα μέσα στο όχημα. Μία γυναίκα με δύο έφηβες κοπέλες από βάλκανικές χώρες, κάθονται στα πίσω παγκάκια, ακούγονται διαφορετικές γλώσσες. Η θέση που επιλέγουν να σταθούν υπονοεί τη θέση που θα καταλάβουν και μέσα στο όχημα.</p> <p>Λίγος κόσμος, χαλαρή κίνηση, ωστόσο οι αργαί μεσημεριανόι ρυθμοί που επικρατούν εμπειρεύουν και αυτοί μεγάλο βαθμό οικειότητας του χώρου από τους χρήστες.</p>	<p>κινητό / ακουστικά</p> <p>καζάλόγημα/κουβέντα</p> <p>κάπνισμα</p> <p>διάβασμα</p> <p>εφημερίδα / τοίχος / 'έξυπνη' στάση</p> <p>καφές / καλατσά</p>	<p>Λίγος κόσμος, χαλαροί ρυθμοί. Ποικιλομορφία στους χρήστες. έντονη παρουσία των ναών ηλικιών, πράγμα που δε συναντάται συχνά.</p> <p>Δύο νεαρά αγόρια συναντιούνται. Φοράνε φόρμες και κουβαλάνε και οι δύο αθλητική τσάντα. Πάνε για προπόνηση –στίβο- στον Πανελλήνιο Γυμναστικό Σύλλογο, επί της Βασιλίσσης Όλγας. 'θα ριζούμε πολύ τρέξιμο στην προπόνηση και συνήθως βαριόμαστε να περπατήσουμε μέχρι εκεί, είναι το πολύ 5 λεπτά με το τράλεϋ'</p> <p>Ο κόσμος πυκνώνει και αραιώνει με σταθερά χαλαρούς ρυθμούς, η εργασία έχει φύγει ως πρωτεύουσα δραστηριότητα και τη θέση της παίρνουν συμπληρωματικές δραστηριότητες (βόλτα, ψώνια, επίσκεψη...). Ένα νεαρό κορίτσι περιμένει τη φίλη της για να πάνε στο φροντιστήριο στο κέντρο, δρομολόγιο που κάνουν 3 φορές μέσα στην εβδομάδα.</p> <p>Σταθερή συνθήκη.</p> <p>Δύο γυναίκες μετανάστριες με τα παιδιά τους συναντιούνται για να κατέβουν με το πόδια στο Καλλιμάρμαρο στάδιο, έχει πολύ χώρο και τα παιδιά τρέχουν και κάνουν ποδήλατο. Εκεί θα συναντήσουν και άλλου γονείς με τα παιδιά του είναι ένα καθημερινό ραντεβού.</p>	<p>Η ηλεκτρονική πινακίδα πληροφόρησης του κοινού βρίσκεται εκτός λειτουργίας. Αραρή πυκνότητα χρηστών και δρομολογίων, άρα και μεγαλύτερη ώρα αναμονής. Δύο άντρες από Φιλιππίνες περιμένουν το τράλεϋ, θα κατέβουν στο γήπεδο του Φωκισανού να παίξουν μπάσκετ. Σήμερα πηγαίνουν αργά, συνήθως η ώρα συνάντησης τους είναι γύρω στις 6. Κάθε Κυριακή στο γήπεδο του Φωκισανού οργανώνουν τουρνουά μπάσκετ μεταξύ τους.</p> <p>Παικίλια και ως προς τους χρήστες και ως προς τις δραστηριότητές τους. Συμπληρωματικές δραστηριότητες της μέρας: επίσκεψη σε φίλους ή σε κάποιο γιατρό, βόλτα-περπάτημα, διασκέδαση.</p> <p>Η στάση αποτελεί πλέον και σημείο συνάντησης. Κυρίως νέοι συναντιούνται για ποτό ή φαγητό μετά τη δουλειά στα γύρω καφέ και μπαρς. Γύρω από την πλατεία έχουν ανοίξει πολλά μαγαζιά αντίστοιχου χαρακτήρα τα τελευταία 3 χρόνια, με αποτέλεσμα να αποτελεί πλέον τοπικό πόλο διασκέδασης.</p> <p>Η μέρα έξω τελειώνει και ξεκινάει ο γυρισμός στο σπίτι</p> <p>Σιγά σιγά η συχνότητα των δρομολογίων αραιώνει όπως και ο ρυθμός πυκνώσεως των χρηστών. Τα οχήματα που έρχονται από το κέντρο είναι γεμάτα σε αντίθεση με αυτά που κατευθύνονται σε αυτό.</p>	<p>Πολύ λίγος κόσμος κυρίως σε παρέα ή ζευγάρια, νέος σε ηλικία κόσμος. Δε φεύγουν όσοι είναι στη στάση, μένουν για παρέα σε αυτούς πρόκειται πάρουν το τράλεϋ.</p> <p>Μία κοπέλα που είναι μόνη της μιλάει καθ' όλη τη διάρκεια της αναμονής της στο τηλέφωνο.</p> <p>Έχει μείνει μόνο το 11 πλέον, ένα από τα εννέα 24ωρα δρομολόγια του λεκανοπεδίου.</p> <p>Η στάση είναι άδεια, για αρκετή ώρα.</p> <p>Έχουν μαζευτεί τέσσερα άτομα, γυρισμός στο σπίτι μετά από τη βραδιά τους έξοδο.</p>	<p>κινητό / ακουστικά</p> <p>καζάλόγημα/κουβέντα</p> <p>κάπνισμα</p> <p>διάβασμα</p> <p>εφημερίδα / τοίχος / 'έξυπνη' στάση</p> <p>καφές / καλατσά</p>
Πλατεία Πλαστήρα	<p>Λίγος κόσμος, συντριπτική πλειοψηφία τουρίστες και κάποιες γυναίκες που πάνε για δουλειά, η παρουσία ή η απουσία μαγκιάζ και το ντύσιμο μαρτυρεί τη φύση της δουλειάς τους. Δεν μοιάζουν οι περισσότερες να πηγαίνουν σε δουλειά γραφείου –άνετα ρούχα, κουρασμένα πρόσωπα. Το τουριστικό λεωφορείο Sight of Athens σταθερά αραγμένο στη διπλανή στάση. Ακούγεται μουσική από την πλατεία Συντάγματος.</p> <p>Από τα οχήματα κατεβαίνει κόσμος, δε βιάζεται υπάρχει μία παυκία γενικά. Κατά την αναμονή τους πολλοί, κυρίως τουρίστες, επεξεργάζονται την 'έξυπνη' στάση.</p> <p>Νεαρή κοπέλα περιμένει το λεωφορείο να φτάσει Γλυφάδα για δουλειά, στην αναμονή της ασκαλείται με το κινητό της, πιάνουμε κουβέντα και μου δείχνει την εφαρμογή του ΟΑΣΔ που έχει κατεβάσει.</p> <p>Νεαρός άντρας, βιαστικός ρωτάει τον κόσμο στη στάσης για εισιτήριο, συνεχίζει τελικά το γρήγορο περπάτημά του προσπερνώντας το ενδεχόμενο χρήσης μέσου.</p> <p>Οι περισσότεροι τουρίστες αναχωρούν μαζί με το Sight of Athens και δίνουν τη θέση τους σε συναξιώχους. Εργαζόμενοι κατεβαίνουν πιο αραιά όσο περνάει η ώρα από τα οχήματα.</p>	<p>Όχι πολλός κόσμος, κυρίως γυναίκες και κάποιοι συναξιώχοι, περνάει το 2, η στάση σχεδόν αδειάζει. Η διπλανή στάση δεν μπορεί να λειτουργήσει, έχει παρκάριε μπροστά της το τουριστικό λεωφορείο Sight of Athens και περιμένει να γεμίσει.</p> <p>Είναι πολύ ζεστή μέρα υπάρχει εκνευρισμός και κούραση στην ατμόσφαιρα, η στάση γεμίζει γρήγορα από κόσμο, αρκετά μεγάλος χρόνος αναμονής. Κυρίως συναξιώχοι και τουρίστες για τους οποίους δεν μπορούμε να πούμε με σιγουριά αν περιμένουν το λεωφορείο –τράλεϋ ή το τουριστικό λεωφορείο Sight of Athens. Διάχυτος ο κόσμος γύρω από τη στάση.</p> <p>Χαλαρή πυκνότητα του κόσμου μέσα στα οχήματα, κατεβαίνουν περισσότεροι από αυτούς που ανεβαίνουν. Γενικά, ο κόσμος κινείται πιο διερευνητικά και διαστακτικά σε σχέση με τις αυτοματοποιημένες κινήσεις που παρατηρήσαμε στην τοπική στάση της πλ. Πλαστήρα.</p> <p>-</p> <p>Μία κοπέλα που δουλεύει για το Sight of Athens συγκεντρώνει από γύρω τους τουρίστες και το τουριστικό λεωφορείο. Η διπλανή στάση ελευθερώνεται αλλά και πάλι κανείς δεν περιμένει εκεί.</p>	<p>Μεγάλη κίνηση, κυρίως γυναίκες με τσάντες από ψώνια. Λιγότεροι τουρίστες συγκριτικά με άλλες ώρες της ημέρας, περνάνε με κάποιο χάρτη κάνουν κάποια ερώτηση σχετικά με έναν προορισμό στο ιστορικό κέντρο, είναι σε κίνηση.</p> <p>Νεαρή γυναίκα ντυμένη αθλητικά παρακωρεί τη θέση στο κοινόχρηστο κάθισμα σε ηλικιωμένη γυναίκα</p> <p>Μία γυναίκα κυκλοφορεί ανάμεσα στις στάσεις και το γύρω κόσμο με μεγάλη άνεση . Το παρουσιαστικό της μαρτυρεί πως είναι άστεγη, κουβαλάει πολλά πράγματα μαζί της σε σακούλες, είναι σχεδόν ξυπόλητη. Η οικειότητα που δείχνει να έχει με το χώρο είναι μεγαλύτερη από αυτά των όσων περιμένουν στη στάσης για το λεωφορείο. Προκαλεί έντονα βλέμματα, και κάποια σχόλια αρκετών από τους παρευρισκόμενους.</p> <p>Αρκετός χρόνος αναμονής ακούγεται πως έχει κλείσει ο δρόμος στο Υπουργείο εργασίας, ο κόσμος κουβεντιάζει και ρωτάει για να επιβεβαιώσει την πληροφορία που ακούστηκε.</p> <p>Σιγά σιγά πληθαίνει ο κόσμος που τελειώνει τη δουλειά του, ή που πρέπει να μετακινήθει για δουλειά. Αρκετός κόσμος με λάπτοπ, νεότεροι σε ηλικία, περισσότερη ενασχόληση του κόσμου με τις τεχνολογικές τους συσκευές, λιγότεροι ηλικιωμένοι.</p>	<p>κινητό / ακουστικά</p> <p>καζάλόγημα/κουβέντα</p> <p>κάπνισμα</p> <p>διάβασμα</p> <p>εφημερίδα / τοίχος / 'έξυπνη' στάση</p> <p>καφές / καλατσά</p>	<p>Κλειστή η Φιλελλήνων και παρά την ενθουσιώδη πινακίδα οι ρωτήσεις σχετικά με τα δρομολόγια είναι πολλές. Το τουριστικό λεωφορείο είναι πάλι μπροστά από τη διπλανή στάση. Πολύς κόσμος και πολύ διαφορετικός μεταξύ τους.</p> <p>Η Φιλελλήνων ανοίγει περνάει το 5 ανακουφίζεται λίγο ο χώρος από την ένταση. Τα ταξί είναι τόσα που σχηματίζουν μία διακριτική γραμμή ανάμεσα στις στάσεις και το δρόμο. Μεγάλος ο βαθμός εκφραστικότητας της διασάρεκίας των χρηστών ως προς το συνωστισμό, τη ζέστη, την ασυνέπεια των δρομολογίων, τις τιμές των εισιτηρίων και των καρτών.</p> <p>Περνάει ξανά η ίδια άστεγη γυναίκα. Η κοπέλα που δουλεύει για το τουριστικό λεωφορείο τελειώνει τη βάρδιά της. Επανάληψη των ίδιων προσώπων σε διάφορες ώρες της ημέρας. Παρέα μαθητών έχουν ραντεβού για να πάνε για μπάνιο στη θάλασσα. Δε θα περιμένουν λεωφορείο, θα πάρουν το τραμ αλλά εδώ είναι το σημείο συνάντησής τους, κάθονται κοντά στη στάση και κάνουν αρκετή φασαρία.</p> <p>Εξοκλαυθεί να υπάρχει έντονα ποικιλομορφία. Τα ψώνια μοιάζει να είναι η κυριότερη δραστηριότητα για την οποία έχουν έρθει στην περιοχή. Δύο γυναίκες συζητάνε για τα ψώνια που μόλις έκαναν - υφάσματα-, φοράνε μαντίλα.</p> <p>Το τουριστικό λεωφορείο αναχωρεί, περνάει το 15, ο χώρος αποφορτίζεται από κόσμο οχήματα και φασαρία, για λίγο μόνο ώσπου να ξαναγεμίσει σε μερικά λεπτά.</p>	<p>Πολλή κίνηση, χαλαρή διάθεση και χαλαροί ρυθμοί. Ο κόσμος που μαζεύεται είναι σε ζευγάρια ή σε παρέες, κουβεντιάζουν έντονα, γελάνε. Όσοι είναι μονόδες έχουν στην πλειοψηφία τους ακουστικά.</p> <p>Ακούγεται μουσική από την πλατεία Συντάγματος, από κάποιο μουσικό του δρόμου, παίζει κιθάρα και τραγουδάει. Η πλειοψηφία του κόσμου γυρνάει από βραδινή έξοδο / διασκέδαση.</p> <p>Τα δρομολόγια των οχημάτων σιγά σιγά σταματούν και μένει μόνο το 11. Αυξάνεται ο αριθμός των ταξί που έχουν καταλάβει μεγάλο τμήμα του δρόμου.</p> <p>Ένα γκραπυ τουριστών ρωτάει λίγο αγχωμένα πώς μπορούν να φτάσουν στην πλατεία Πλαστήρα και ανακουφίζονται με την πληροφορία για το 24ωρο δρομολόγιο του 11.</p> <p>Ο κόσμος στη στάση έχει μειωθεί αισθητά, ωστόσο υπάρχει ακόμα πολλή κίνηση. Περσαστικό, τα διπλανά της στάσης περίπτερα είναι ολόφωτα και ανοικτά, κίνηση στο δρόμο και στον πεζόδρομο της Ερμού.</p>	<p>κινητό / ακουστικά</p> <p>καζάλόγημα/κουβέντα</p> <p>κάπνισμα</p> <p>διάβασμα</p> <p>εφημερίδα / τοίχος / 'έξυπνη' στάση</p> <p>καφές / καλατσά</p>	
Σύνταγμα	<p>Ανά διαστήματα καταβάνουν από την υπόγεια διάβαση πεζοί, κυρίως γυναίκες μετανάστριες. Μοιάζουν να κατάνονται από χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας (Ινδοκίνα, Φιλιππίνες...), δουλεύουν στα σπίτια της Φιλοθέης. Το ρεύμα από κέντρο προς Κηφισιά είναι στην απέναντι μεριά της Κηφισιάς στη στάση Σίδερα. Η στάση Περίπτερο αφορά το ρεύμα από Κηφισιά προς κέντρο. Μέχρι στιγμής δεν έχει κατέβει</p> <p>Μία γυναίκα από τις Φιλιππίνες φτάνει από την υπόγεια διάβαση μαζί με τη 10χρονη κόρη της.</p> <p>Κανείς στη στάση, περνάει το 550 χωρίς να σταματήσει.</p> <p>Κανείς δεν περπατάει η όποια μετακίνηση στην οδό Στρέιτ γίνεται με αυτοκίνητο. Λίγος κόσμος, όλοι δείχνουν να κατευθύνονται στις δουλειές τους</p> <p>-</p>	<p>Σιγά σιγά μαζεύεται λίγος κόσμος 4-5 άτομα, μεγάλης σε ηλικία. Κατεβαίνουν στο κέντρο κάποιοι για γραφειοκρατικές δουλειές, κάποιοι για ψώνια.</p> <p>Δύο γυναίκες από την Αφρική (υποθέτουμε Νιγηρία) μόλις έχουν τελειώσει κάποια γραφειοκρατική δουλειά από την πρεσβεία της Νιγηρίας. Περιμένουν στη στάση διαβάζοντας κάποια χαρτιά που κρατάνε και μιλώντας για την υποθεσή τους. Ρωτάνε για το λεωφορείο που θα τις πάει στο κέντρο και δείχνουν να μην έχουν χρησιμοποιήσει ξανά τη συγκεκριμένη στάση.</p> <p>Περνάει το Α7 Κηφισιά -> Στουρνάρη, όσοι είναι στη στάση ανεβαίνουν στο όχημα αφήνοντας ξανά το χώρο άδεια.</p> <p>Μία γυναίκα μετανάστρια περνάει από τη στάση, βγάζει βόλτα ένα σκύλο και του μιλάει στα αγγλικά</p> <p>Έχουν μαζευτεί άλλα 4-5 άτομα χωρίς να περιμένουν πολύ περνάει το 550 και ανεβαίνουν σε αυτό. Οι περισσότεροι φαίνεται να ξέρουν τις ώρες των δρομολογίων και να έρχονται την κατάλληλη στιγμή για να αποφύγουν το χρόνο της αναμονής.</p>	<p>Ένα ζευγάρι συναξιώχων συζητάνε για τα ψώνια που πρόκειται να κάνουν. Οι νεαρότεροι σε ηλικία διεκπεραιώνουν εξωτερικές δουλειές.</p> <p>Νεαρή γυναίκα γύρω στα 35, με πολύ προσεγγμένη εμφάνιση, κρατάει χαρτοφύλακα, μοιάζει να έχει και αυτή κάποια επαγγελματική υποχρέωση. Πλησιάζει χωρίς βιασύνη στη στάση, περιμένει μερικά λεπτά, χωρίς να δώσει σημασία στην ηλεκτρονική πινακίδα για να ενημερωθεί για το πότε θα φτάσει το λεωφορείο που χρειάζεται, χωρίς πολλή σκέψη σταματάει ένα ταξί και φεύγει.</p> <p>Γυναίκα μετανάστρια Φιλιππίνες με σακούλες από το σουπερ μάρκετ κοιτοστέκεται στη στάση για μια μικρή ξεκούραση και συνεχίζει με τα πόδια εσωτερικά της περιοχής.</p> <p>Τίποτα το αξιοσημείωτο ή διαφορετικό από την παραπάνω συνθήκη</p> <p>Ένας άντρας πλησιάζει κάπως διαστακτικά και ρωτάει μία ηλικιωμένη γυναίκα στη στάση την ώρα. Μετά από 10 λεπτά η ηλικιωμένη γυναίκα ενημερώνει τον άντρα για την ώρα, αυτός φεύγει, αυτή κάνει το σταυρό της!</p>	<p>κινητό / ακουστικά</p> <p>καζάλόγημα/κουβέντα</p> <p>κάπνισμα</p> <p>διάβασμα</p> <p>εφημερίδα / τοίχος / 'έξυπνη' στάση</p> <p>καφές / καλατσά</p>	<p>Περισσότερος κόσμος σε σχέση με το πρωί, συντριπτική πλειοψηφία γυναίκες, περνάει το 550 οι περισσότεροι ανεβαίνουν.</p> <p>Γρήγορα μαζεύεται κόσμος διαφορετικών ηλικιών και εθνικοτήτων.</p> <p>Δύο μαθητές περιμένουν το Α7 για να φτάσουν στο φροντιστήριο στο κέντρο</p> <p>Αρκετή κίνηση και από την υπόγεια διάβαση, μία οικογένεια με καρτσάκι για το μωρό τους και λίγο πιο μετά ένας έφηβος με ποδήλατο κατευθύνονται προς το εσωτερικό της περιοχής.</p> <p>η στάση γεμίζει με γρήγορο ρυθμό, εργαζόμενοι τελειώνουν τις δουλειές τους και παίρνουν το δρομολόγιο της επιστροφής τους.</p>	<p>Τα οχήματα που περνούν είναι γεμάτα και κανείς δεν κατεβαίνει στη στάση, μόνο ανεβαίνουν και κατευθύνονται προς το κέντρο. Ο χρόνος αναμονής είναι περιορισμένος, οι περισσότεροι την ώρα αυτή ασχολούνται με το κινητό τους τηλέφωνο ή έχουν ακουστικά. Ένας νεαρός άντρας τρώει ένα μικρό καλατσά</p> <p>Αρκετός νέος κόσμος με ρούχα δουλειάς και φορτωτές υπολογιστές καταβάνουν από την υπόγεια διάβαση και φεύγουν με τα αυτοκίνητά τους που έχουν παρκάριε στην οδό Στρέιτ, κοντά στη στάση.</p> <p>Δύο νεαρά αγόρια γύρω στα 16, συναντιούνται στη στάση με τα ποδήλατά τους.</p> <p>Γυναίκες κυρίως από Φιλιππίνες έχουν τελειώσει τη δουλειά τους και γυρνούν στα σπίτια τους. Οι περισσότερες κατεβαίνουν στην περιοχή των Αμπελοκήπων (στάσεις Ζέρβα, Αμπελόκηποι) και άλλες στον Ευαγγελισμό ή στο Στάδιο (Καλλιμάρμαρο) για να κατευθυνθούν προς το Παγκράτι.</p> <p>Έχει βραδιάσει, η κίνηση έχει πέσει αρκετά, η Κηφισιά παραμένει βορβυβώδης και με κίνηση σε αντίθεση με την οδό Στρέιτ που είναι άδεια, κανείς δεν περπατάει και τα περισσότερα από τα παρκαρισμένα αμάξια έχουν φύγει. Κανείς στη στάση περνάει το 550 και δε σταματάει.</p>	<p>κινητό / ακουστικά</p> <p>καζάλόγημα/κουβέντα</p> <p>κάπνισμα</p> <p>διάβασμα</p> <p>εφημερίδα / τοίχος / 'έξυπνη' στάση</p> <p>καφές / καλατσά</p>	
Περίπτερο	<p>Ανά διαστήματα καταβάνουν από την υπόγεια διάβαση πεζοί, κυρίως γυναίκες μετανάστριες. Μοιάζουν να κατάνονται από χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας (Ινδοκίνα, Φιλιππίνες...), δουλεύουν στα σπίτια της Φιλοθέης. Το ρεύμα από κέντρο προς Κηφισιά είναι στην απέναντι μεριά της Κηφισιάς στη στάση Σίδερα. Η στάση Περίπτερο αφορά το ρεύμα από Κηφισιά προς κέντρο. Μέχρι στιγμής δεν έχει κατέβει</p> <p>Μία γυναίκα από τις Φιλιππίνες φτάνει από την υπόγεια διάβαση μαζί με τη 10χρονη κόρη της.</p> <p>Κανείς στη στάση, περνάει το 550 χωρίς να σταματήσει.</p> <p>Κανείς δεν περπατάει η όποια μετακίνηση στην οδό Στρέιτ γίνεται με αυτοκίνητο. Λίγος κόσμος, όλοι δείχνουν να κατευθύνονται στις δουλειές τους</p> <p>-</p>	<p>Σιγά σιγά μαζεύεται λίγος κόσμος 4-5 άτομα, μεγάλης σε ηλικία. Κατεβαίνουν στο κέντρο κάποιοι για γραφειοκρατικές δουλειές, κάποιοι για ψώνια.</p> <p>Δύο γυναίκες από την Αφρική (υποθέτουμε Νιγηρία) μόλις έχουν τελειώσει κάποια γραφειοκρατική δουλειά από την πρεσβεία της Νιγηρίας. Περιμένουν στη στάση διαβάζοντας κάποια χαρτιά που κρατάνε και μιλώντας για την υποθεσή τους. Ρωτάνε για το λεωφορείο που θα τις πάει στο κέντρο και δείχνουν να μην έχουν χρησιμοποιήσει ξανά τη συγκεκριμένη στάση.</p> <p>Περνάει το Α7 Κηφισιά -> Στουρνάρη, όσοι είναι στη στάση ανεβαίνουν στο όχημα αφήνοντας ξανά το χώρο άδεια.</p> <p>Μία γυναίκα μετανάστρια περνάει από τη στάση, βγάζει βόλτα ένα σκύλο και του μιλάει στα αγγλικά</p> <p>Έχουν μαζευτεί άλλα 4-5 άτομα χωρίς να περιμένουν πολύ περνάει το 550 και ανεβαίνουν σε αυτό. Οι περισσότεροι φαίνεται να ξέρουν τις ώρες των δρομολογίων και να έρχονται την κατάλληλη στιγμή για να αποφύγουν το χρόνο της αναμονής.</p>	<p>Ένα ζευγάρι συναξιώχων συζητάνε για τα ψώνια που πρόκειται να κάνουν. Οι νεαρότεροι σε ηλικία διεκπεραιώνουν εξωτερικές δουλειές.</p> <p>Νεαρή γυναίκα γύρω στα 35, με πολύ προσεγγμένη εμφάνιση, κρατάει χαρτοφύλακα, μοιάζει να έχει και αυτή κάποια επαγγελματική υποχρέωση. Πλησιάζει χωρίς βιασύνη στη στάση, περιμένει μερικά λεπτά, χωρίς να δώσει σημασία στην ηλεκτρονική πινακίδα για να ενημερωθεί για το πότε θα φτάσει το λεωφορείο που χρειάζεται, χωρίς πολλή σκέψη σταματάει ένα ταξί και φεύγει.</p> <p>Γυναίκα μετανάστρια Φιλιππίνες με σακούλες από το σουπερ μάρκετ κοιτοστέκεται στη στάση για μια μικρή ξεκούραση και συνεχίζει με τα πόδια εσωτερικά της περιοχής.</p> <p>Τίποτα το αξιοσημείωτο ή διαφορετικό από την παραπάνω συνθήκη</p> <p>Ένας άντρας πλησιάζει κάπως διαστακτικά και ρωτάει μία ηλικιωμένη γυναίκα στη στάση την ώρα. Μετά από 10 λεπτά η ηλικιωμένη γυναίκα ενημερώνει τον άντρα για την ώρα, αυτός φεύγει, αυτή κάνει το σταυρό της!</p>	<p>κινητό / ακουστικά</p> <p>καζάλόγημα/κουβέντα</p> <p>κάπνισμα</p> <p>διάβασμα</p> <p>εφημερίδα / τοίχος / 'έξυπνη' στάση</p> <p>καφές / καλατσά</p>	<p>Περισσότερος κόσμος σε σχέση με το πρωί, συντριπτική πλειοψηφία γυναίκες, περνάει το 550 οι περισσότεροι ανεβαίνουν.</p> <p>Γρήγορα μαζεύεται κόσμος διαφορετικών ηλικιών και εθνικοτήτων.</p> <p>Δύο μαθητές περιμένουν το Α7 για να φτάσουν στο φροντιστήριο στο κέντρο</p> <p>Αρκετή κίνηση και από την υπόγεια διάβαση, μία οικογένεια με καρτσάκι για το μωρό τους και λίγο πιο μετά ένας έφηβος με ποδήλατο κατευθύνονται προς το εσωτερικό της περιοχής.</p> <p>η στάση γεμίζει με γρήγορο ρυθμό, εργαζόμενοι τελειώνουν τις δουλειές τους και παίρνουν το δρομολόγιο της επιστροφής τους.</p>	<p>Τα οχήματα που περνούν είναι γεμάτα και κανείς δεν κατεβαίνει στη στάση, μόνο ανεβαίνουν και κατευθύνονται προς το κέντρο. Ο χρόνος αναμονής είναι περιορισμένος, οι περισσότεροι την ώρα αυτή ασχολούνται με το κινητό τους τηλέφωνο ή έχουν ακουστικά. Ένας νεαρός άντρας τρώει ένα μικρό καλατσά</p> <p>Αρκετός νέος κόσμος με ρούχα δουλειάς και φορτωτές υπολογιστές καταβάνουν από την υπόγεια διάβαση και φεύγουν με τα αυτοκίνητά τους που έχουν παρκάριε στην οδό Στρέιτ, κοντά στη στάση.</p> <p>Δύο νεαρά αγόρια γύρω στα 16, συναντιούνται στη στάση με τα ποδήλατά τους.</p> <p>Γυναίκες κυρίως από Φιλιππίνες έχουν τελειώσει τη δουλειά τους και γυρνούν στα σπίτια τους. Οι περισσότερες κατεβαίνουν στην περιοχή των Αμπελοκήπων (στάσεις Ζέρβα, Αμπελόκηποι) και άλλες στον Ευαγγελισμό ή στο Στάδιο (Καλλιμάρμαρο) για να κατευθυνθούν προς το Παγκράτι.</p> <p>Έχει βραδιάσει, η κίνηση έχει πέσει αρκετά, η Κηφισιά παραμένει βορβυβώδης και με κίνηση σε αντίθεση με την οδό Στρέιτ που είναι άδεια, κανείς δεν περπατάει και τα περισσότερα από τα παρκαρισμένα αμάξια έχουν φύγει. Κανείς στη στάση περνάει το 550 και δε σταματάει.</p>	<p>κινητό / ακουστικά</p> <p>καζάλόγημα/κουβέντα</p> <p>κάπνισμα</p> <p>διάβασμα</p> <p>εφημερίδα / τοίχος / 'έξυπνη' στάση</p> <p>καφές / καλατσά</p>	

Μορφές κινητικότητας

Ξεκινώντας από το φυσικό χώρο της στάσης, το υπόστεγο και η αποβάθρα, διαμορφώνουν μία χωρική συνθήκη που διακόπτει τη συνέχεια του πεζοδρομίου, μία χωρική δομή αρχίζει και μετά από πέντε βήματα το πολύ τελειώνει. Αντίστοιχα, το όχημα και οι πόρτες του οχήματος, πέρασμα και εμπόδιο μαζί, ορίζουν σαφώς το μέσα και τον έξω χώρο. Αλλά και σε επίπεδο πολιτικών. Για παράδειγμα, το εισιτήριο, αυτός/ή που έχει και ο άλλος/η που δεν έχει εισιτήριο χαρακτηρίζονται και αντιμετωπίζονται ως επιβάτης και λαθρεπιβάτης αντίστοιχα. Αλλά και το ίδιο το εισιτήριο μέσω του χρηματικού αντίτιμου διαχωρίζεται σε ολόκληρο και μειωμένο, και αν μειωμένο γιατί; φοιτητής; άνεργος; πολύτεκνος; ΑμεΑ; πάνω των 65 ετών; Ή η οργάνωση των δρομολογίων, τη μέρα υπάρχουν πολλά και πυκνά δρομολόγια, το βράδυ, όπως έχει προαναφερθεί, μόνο εννέα οχήματα πραγματοποιούν εικοσιτετράωρο δρομολόγιο σε αραιή πυκνότητα (το τρόλεϋ11 μετά τις 24:00 περνάει ανά μία ώρα). Τέλος, η παροδική συνύπαρξη των δυνητικών επιβατών, των παρευρισκόμενων ή των περαστικών διακατέχεται από άγραφους κανόνες της προκειμένης συνθήκης που είτε παραβιάζονται τυχαία ή θέλοντας να δηλώσουν μία συνειδητή θέση, είτε επιβεβαιώνονται μηχανικά ή και όχι. Οι ηλικιωμένοι κάθονται και οι νεότεροι προσφέρουν τις θέσεις τους είτε εντός οχήματος είτε περιμένοντας στη στάση, αυτονόητη συνθήκη.

-Καθίστε/-Όχι κορίτσι μου σε παρακαλώ δεν είναι ανάγκη / -Μα δεν έχω πρόβλημα καθίστε. / -Ευχαριστώ κοπέλα μου... διάλογος μεταξύ νεαρής και ηλικιωμένης γυναίκας στη στάση του Συντάγματος.

Η παραβίαση της απόστασης προστασίας που κρατά ο καθένας από ανθρώπους και αντικείμενα προκαλεί νεύρα, δυσaráεσκεια και συχνά αποτελεί ικανή αφορμή λογομαχίας.

- Μα δεν κοιτάτε μπροστά σας... βάζουν το κεφάλι κάτω και πάνε, δεν βλέπουν αν υπάρχουν και άλλοι εδώ πέρα, δεν τους νοιάζει... μονόλογος γυναίκας που σπρώχτηκε από περαστική με ψώνια στη στάση του Συντάγματος.

Κάποιοι μπαίνουν πάντα από την πίσω πόρτα του οχήματος και στέκουν ή κάθονται στα πίσω καθίσματα, άλλοι πάντα προσπαθούν να διασφαλίσουν μία θέση κοντά στον οδηγό.

- Πίσω έχει πιο πολύ χώρο και για τα πράγματα, και έχει και πιο λίγο κόσμο, όλοι στριμώχνονται μπροστά, εδώ είμαστε και μακριά από τον οδηγό, καλύτερα είναι ... άντρας από Αφρική, μικροπωλητής του δρόμου με το εμπόρεμά του από τη στάση πλ. Πλαστήρα κατεβαίνει στη στάση Πανεπιστήμιο.

Διαχωρισμοί και διαφοροποιήσεις, σαφή όρια και χαράξεις σε πολλαπλά επίπεδα εντοπίζονται όπως διαπιστώνουμε ακόμα και στη μικροσκοπική κλίμακα της στάσης, προκαλώντας μας να διερευνήσουμε μέσα από τις αφηγήσεις και το υλικό του πεδίου, συνάψεις, σχέσεις και δράσεις σε μετάβαση. Μας προκαλούν να διαβάσουμε οριοθετήσεις αντίστοιχες με τις παραπάνω ως δυναμική διαδικασία, ως μία εν κινήσει αμφισβήτηση, αναθεώρηση ή και διάρρηξη 'συνόρων' της καθημερινότητας από ένα χαμηλό, από κάτω προς τα πάνω επίπεδο, ανεπίσημο και συχνά απαρατήρητο.



Σκίτσο της Θάλειας Νινιού, 2015

Σύνορα σε μία μικρή κλίμακα

Έχουμε ίσως συνηθίσει η λέξη σύνορο να μας δημιουργεί συνειρμούς μεγάλης κλίμακας και διαχωρισμών αποκλειστικά χωρικής φύσεως. Να μας παραπέμπει σε έννοιες όπως ακέραιη επικράτεια, εθνική ή διεθνική εδαφικότητα, ως ένα μακροπολιτικό δεδομένο¹⁹ που υποβάλλεται θεσμοκεντρικά, από ένα επίσημο επίπεδο θεσμικών δομών. Πέρα όμως από το σύνορο ως θεσμό ή ως κρατικό μηχανισμό υπάρχει και το σύνορο ως βιωματική πρακτική, αποκτώντας έτσι κοινωνική διάσταση. Οι καθημερινές κινήσεις και μετακινήσεις των ανθρώπων, υλοποιώντας πρακτικές σχετικά με την εργασία, τη διασκέδαση, την εκπαίδευση και πολύ συχνά την επιβίωσή τους, διασχίζουν σύνορα και μετατοπίζουν το συμβολισμό του όρου υπό το πρίσμα του καθημερινού σε πολλαπλά επίπεδα γεωγραφικά, κοινωνικά, πολιτικά. Σίγουρα η έρευνα στο πεδίο αποκάλυψε μία πληθώρα διαπερατών και μη γραμμών και ορίων από και σε κάθε επίπεδο. Εκεί, οι πράξεις χωροθεσίας των ανθρώπων, ο τρόπος που τοποθετούν τα σώματά τους στο χώρο, και οι αφηγήσεις τους, συναντιούνται με αποσπάσματα από προηγούμενες ιστορίες και με προηγούμενους χρήστες και μαζί οριοθετούν, διαμορφώνουν κατά ένα τρόπο, το χώρο της στάσης σε αυτή την περίπτωση. Η αφήγηση δεν κουράζεται να θέτει σύνορα. Τα πολλαπλασιάζει αλλά με όρους διαδράσεων ανάμεσα σε χαρακτήρες, ζώα, ανθρώπους²⁰. Όπως άλλωστε και το ντύσιμο, κυριολεκτικό όριο μεταξύ των σωμάτων, τόσο ανάμεσά τους όσο και με τα αντικείμενα του έξω κόσμου.

Ντύσιμο και μόδα



πηγή : προσωπικό αρχείο

19 Ευθύμιος Παπαταξιάρχης, Πολιτικές της Καθημερινότητας, Αλεξάνδρεια (Αθήνα, 2014), 32.

20 Certeau, Michel de, Επινοώντας την καθημερινή πρακτική : Η πολύτροπη τέχνη του πράττειν, επιμέλ. Ηλίας Γιούρης, μετάφρ. Κική Καψαμπέλη, Σμίλη (Αθήνα, 2010).

Το ένδυμα σε κάθε περίπτωση φέρει καθημερινά το αποτύπωμα μίας κοινωνικής, πολιτισμικής, πολιτικής οργάνωσης κάθε εποχής, όσο εφήμερη και παροδική μπορεί να είναι μία μόδα, διαχωρίζει και συνειδητά ή όχι δηλώνει και δημιουργεί μία ταυτότητα. Για παράδειγμα και δεν αποτελεί γενικό κανόνα αλλά μία διαπίστωση από το πεδίο, οι γυναίκες στις εφτά το πρωί που περιμένουν το λεωφορείο, κατά πλειοψηφία διαφοροποιούνται από τις γυναίκες που περιμένουν το λεωφορείο στις εννέα εκτός άλλων χαρακτηριστικών και συμπεριφορών και από στοιχεία όπως το ντύσιμο και το μακιγιάζ. Και στις δύο περιπτώσεις πάνε για δουλειά, στις εφτά όμως οι περισσότερες δεν έχουν μακιγιάζ, φορούν άνετα παπούτσια, κρατάνε μεγάλες τσάντες και συνήθως φαίνεται να έχουν μαζί τους δεύτερα ρούχα, αυτά της δουλειάς. Οι ενδυματολογικές τους επιλογές μας αποκαλύπτουν στοιχεία μίας εργασίας με σωματική κινητικότητα, ορθοστασία, πιθανότητα επαφής με βρωμιά ή νερό από τη στιγμή που προκύπτει η ανάγκη για αλλαγή ρούχων. Πιο αργά το πρωί, οι γυναίκες μοιάζει να έχουν ασχοληθεί περισσότερο με την εξωτερική τους εμφάνιση, με βάση πάντα τις επιταγές της μόδας που επικρατεί. Μακιγιαρισμένες, πολλές φορούν τακούνια, το φορτίο των εφεδρικών ρούχων αντικαθίσταται με αυτό του φορητού υπολογιστή. Μία εικόνα που παραπέμπει σε μία εργασία γραφείου, επαφή με πολύ κόσμο και που δίνει σημασία στην εξωτερική εμφάνιση.

Όσο επιδερμική μπορεί να μοιάζει η παραπάνω περιγραφή, παρουσιάζει, ωστόσο, τη μόδα και το ντύσιμο ως δείκτες ταξικότητας, πολιτισμικής καταβολής, δείκτες ατομικής εκφραστικότητας και μίας συγκεκριμένης κοινωνικής συνθήκης. Ήδη ο Benjamin έχει γράψει για το ντύσιμο των γυναικών του Παρισιού πριν και μετά την έλευση της Δεύτερης Αυτοκρατορίας: 'Δεν πάει πολύς καιρός που τα φουρό και οι φουσκωτές φούστες επανήλθαν στη μόδα. Έτσι ενδεδυμένες οι γυναίκες έδειχναν προορισμένες για μία καθιστική ζωή μέσα στην οικογένεια, διότι ο τρόπος ντυσίματός τους δεν είχε τίποτα που να δίνει την αίσθηση της κίνησης. [...] Αυτό άλλαξε ολοκληρωτικά με την έλευση της Δεύτερης Αυτοκρατορίας [...] το φουρό υποχώρησε και το τονισμένο κρινολίνο συμμαζεύτηκε. Όλα διαμορφώθηκαν έτσι ώστε να αποτρέπουν τη γυναίκα από το να είναι καθιστή. Καθετί που παρεμπόδιζε το βάδισμά της εξαφανίστηκε. Χτενιζόταν και ντυνόταν σαν να έπρεπε να την βλέπουν από το πλάι. Πράγματι το προφίλ είναι η σιλουέτα ενός ατόμου που διαβαίνει.'²¹

Ωστόσο, το σύνορο ως γλωσσική επιλογή μάλλον παραμένει παραπλανητική, ειδικά στην τρέχουσα περίοδο που αποτελεί όρο με ειδικό βάρος²², για να χρησιμοποιηθεί σε μία έρευνα που ασχολείται με τις στάσεις λεωφορείου-τρόλεϋ. Έτσι θα προτιμήσουμε να αποφύγουμε τη χρήση του και να χρησιμοποιήσουμε αντί αυτού τη λέξη οριοθετήσεις στην αναζήτηση και αναμόχλευση κοινών τόπων και διαχωρισμών και στη σημασία που έχουν αυτοί στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων, σε ένα πεδίο ανεπίσημης εξωοικιακής κοινωνικότητας²³.

21 Morss, Η διαλεκτική του βλέπειν, 148.

22 Λόγω της μεταναστευτικής κρίσης των τελευταίων χρόνων.

23 Παπαταξιάρχης, Πολιτικές της Καθημερινότητας, 68.

Αστική κλίμακα_ Επίσημη προσέγγιση

Σχέδιο αναδιοργάνωσης των αστικών συγκοινωνιών ΟΑΣΑ

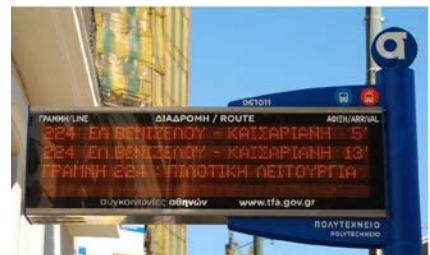
Το φθινόπωρο του 2014 η διοίκηση του ΟΑΣΑ θεσμοθετεί σχέδιο αναδιοργάνωσης των αστικών συγκοινωνιών μέσω σχήματος ΣΔΙΤ (Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα). Ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει το σχεδιασμό των εφαρμογών, την αγορά και την εγκατάσταση του εξοπλισμού, τη συντήρηση, τη τεχνική υποστήριξη και τις απαραίτητες ανανεώσεις εξοπλισμού και λογισμικού για τα μελλοντικά 10,5 χρόνια λειτουργίας. Με το πέρασμα των αρχικών δώδεκα χρόνων κατασκευής και λειτουργίας, η υποδομή θα περάσει στον ΟΑΣΑ ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και τη συντήρησή της. Η κατασκευή του έργου χρηματοδοτείται από τον ιδιωτικό φορέα με ίδια κεφάλαια και δανεισμό, μέρος δανεισμού μέσω του ευρωπαϊκού προγράμματος Jessica και συγχρηματοδοτείται από τον ΟΑΣΑ μέσω προγράμματος ΕΣΠΑ. Ξεκινά με τη διαμόρφωση νέας εταιρικής ταυτότητας και μετονομάζεται σε 'Συγκοινωνίες Αθηνών'. Σκοπό της ανανεωμένης ταυτότητας αποτελεί η διασύνδεση των ΜΜΜ με τη βιομηχανία του τουρισμού και η προσέλκυση των μικρότερων ηλικιών ως προς τη χρήση τους. Στα πλαίσια της συνολικότερης αναδιοργάνωσης ο ΟΑΣΑ ανακοινώνει και την αλλαγή σε λεωφορειακές γραμμές κυρίως των νοτίων προαστίων ώστε να επιτύχει συχνότερα δρομολόγια, μεγαλύτερη αξιοπιστία και ταχύτερη σύνδεση των οδικών μέσων με τους σταθμούς του Μετρό. Τέλος, δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην αντιμετώπιση της λαθρεπιβίβασης-εισιτηριοδιαφυγής και στην ασφάλεια των μετακινήσεων .



τηλεματική οθόνη επιβάτη εντός του οχήματος| πηγή : <http://www.oasa.gr/>



τηλεματική οθόνη οδηγού εντός του οχήματος| πηγή : <http://www.oasa.gr/>



έξυπνη σταση | πηγή : <http://www.oasa.gr/>

Ως αρχική δράση του ΟΑΣΑ για την εκκίνηση του προγράμματος καταγράφεται η πιλοτική εφαρμογή τουρνικέ-μπάρα εισόδου- στα λεωφορεία και η υποχρεωτική είσοδος των επιβατών στο όχημα αποκλειστικά από την μπροστινή πόρτα. Όπως ο ίδιος ο ΟΑΣΑ ανακοινώνει τα τουρνικέ θα επιτρέπουν την ελεγχόμενη είσοδο των επιβατών στα οχήματα, θα εφαρμοστούν αρχικά σε γραμμές ήπιας κίνησης και στη συνέχεια λαμβάνοντας υπ' όψιν τη λειτουργικότητα ή μη του μέτρου, θα καθιερωθούν σε όλες τις γραμμές του λεκανοπεδίου. Συνδυαστικά με τα τουρνικέ, συστήνεται νέο ενιαίο σώμα ελεγκτών²⁴ για όλα τα ΜΜΜ, το οποίο υποστηρίζεται σύμφωνα με τον ΟΑΣΑ με την παρουσία αστυνομίας που θα αναλαμβάνει την αντιμετώπιση φαινομένων παραβατικότητας, χωρίς να διευκρινίζει ποια είναι αυτά τα φαινόμενα, για τα οποία οι ήδη υπάρχουσες, στο Μετρό και στο ΗΣΑΠ, εταιρίες σεκιούριτι δεν έχουν αρμοδιότητα. Απόφαση που έχουν γνωστοποιήσει επικεφαλής του ΟΑΣΑ και ο τότε υπουργός Υποδομών με την έναρξη της εφαρμογής του σχεδίου αναδιοργάνωσης. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν θα συσταθεί ένα σώμα που θα ονομαστεί 'Αστυνομία Συγκοινωνιών' με την παρουσία της οποίας θα ενισχυθεί η αίσθηση ασφάλειας των επιβατών, από τη στιγμή που η έννομη τάξη θα είναι παρούσα για την πρόληψη εγκληματικών πράξεων.

Το Μάρτιο του 2016, ο ΟΑΣΑ ή πλέον οι 'Συγκοινωνίες Αθηνών', ανακοινώνουν επίσημα τη σταδιακή εφαρμογή και των υπόλοιπων πρακτικών που θα ολοκληρώσουν το σχέδιο αναδιοργάνωσης των συγκοινωνιών του λεκανοπεδίου. 'Έξυπνες' στάσεις, τηλεματικός εξοπλισμός εντός των οχημάτων, λογισμικό για 'έξυπνες' συσκευές και τέλος το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Σύμφωνα με το δελτίο τύπου, με το μεγάλο αυτό έργο υλοποιείται ένα ολοκληρωμένο σύστημα για τα λεωφορεία και τρόλεϊ της Αττικής με σκοπό την έγκαιρη και έγκυρη πληροφόρηση των επιβατών όσον αφορά στην εκτέλεση των δρομολογίων και ταυτόχρονα την καλύτερη διαχείριση του στόλου και την εποπτεία του συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ. Το αναγκαίο και χρήσιμο έργο για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των πολιτών στην πρωτεύουσα θα ολοκληρωθεί με το Ηλεκτρονικό Εισιτήριο («ΑΣΣΚ») αναβαθμίζοντας σημαντικά από κοινού τις υπηρεσίες που παρέχει ο Οργανισμός προς το επιβατικό κοινό βελτιώνοντας αισθητά την εικόνα και τις παρεχόμενες υπηρεσίες του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας. Λίγο πριν την έναρξη της εφαρμογής των νέων πρακτικών του ΟΑΣΑ θεσμοθετείται²⁵ και νέα τιμολογιακή πολιτική για εισιτήρια και κάρτες με δεδομένο την τότε επικείμενη, τώρα ισχύουσα, αύξηση του ΦΠΑ σε 23%. Αυξάνεται η διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου από 70' σε 90' και η τιμή του από 1.20 σε 1.40 ευρώ, ενώ η τιμή του μειωμένου εισιτηρίου παραμένει η ίδια 0.60 ευρώ.

Ψηφιακός χώρος και χρόνος

Σε μία δεύτερη, κριτική ανάγνωση και υπό το πρίσμα της καθημερινής ζωής και χρήσης, το σχέδιο αναβάθμισης των συγκοινωνιών της Αθήνας μας προκαλεί να αναρωτηθούμε κατά πόσο ο αναπτυξιακός λόγος του ΟΑΣΑ και οι πρακτικές που επιλέγει να εφαρμόσει ακολουθούν το σκοπό τους, τη βελτίωση δηλαδή, των μετακινήσεων των πολιτών και την καλύτερη εξυπηρέτησή τους, όπως αναφέρεται στο δελτίο τύπου. Να διερευνήσουμε το κατά πόσο ανταποκρίνονται στις καθημερινές ανάγκες των χρηστών και τελικά σε τι επίπεδο αναβαθμίζεται η ποιότητα των μετακινήσεών τους. Κύριος οδηγός της παραπάνω διερεύνησης είναι το υλικό από το πεδίο αλλά και το επίσημο δελτίο τύπου του ΟΑΣΑ.

Ολοκληρωμένο σχέδιο αναδιοργάνωσης, ολοκληρωμένο σύστημα μετακινήσεων, βελτίωση της συνολικής εικόνας,

24 Το νέο ενιαίο σώμα ελεγκτών στελεχώνεται από εθελοντές ελεγκτές που θα πραγματοποιούν ελέγχους εκτός ωραρίου και ο τρόπος πληρωμής τους αφορά ποσοστό επί των προστίμων που καταλογίζουν.

25 ΦΕΚ 126/2016

	Ισχύουσα τιμή	Νέα Τιμή
Τύπος Κομιστρού		
Ενιαίο εισιτήριο	1,20 €	1,40 €
Μειωμένο ενιαίο εισιτήριο	0,60 €	0,60 €
Ημερήσιο εισιτήριο / X80	4,00 €	4,50 €
Πενθήμερο εισιτήριο	10,00 €	9,00 €
Τουριστικό εισιτήριο 3 ημερών	20,00 €	22,00 €
Εισιτήριο Λεωφορείων Express	5,00 €	6,00 €
Express Μειωμένο	2,50 €	3,00 €
Μειρό - Αεροδρόμιο	8,00 €	10,00 €
Μειρό - Αεροδρόμιο μειωμένο	4,00 €	5,00 €
Μειρό - Αεροδρόμιο μετ'επιστροφής	14,00 €	18,00 €
Μειρό - Αεροδρόμιο 2 ατόμων	14,00 €	18,00 €
Μειρό - Αεροδρόμιο 3 ατόμων	20,00 €	24,00 €
Μειρό Παλλήνη-Κάνιζα-Κορωπί-ΔΑΑ	6,00 €	6,00 €
Μειρό Παλλήνη-Κάνιζα-Κορωπί ΔΑΑ μειωμ.	3,00 €	3,00 €

πηγή : <http://www.oasa.gr/newscat.php?id=deltiatipou>

τηλεματική, εισιτηριοδιαφυγή, εγκληματικές πράξεις, αίσθημα ασφάλειας, εποπτεία λέξεις και φράσεις που συναντώνται με μεγάλη επαναληψιμότητα και υπογραμμίζονται ως δομικές για την άρθρωση του αναπτυξιακού λόγου του ΟΑΣΑ φιλοδοξώντας να προβάλλει ένα ολοκληρωμένο έργο καθολικής απεύθυνσης.

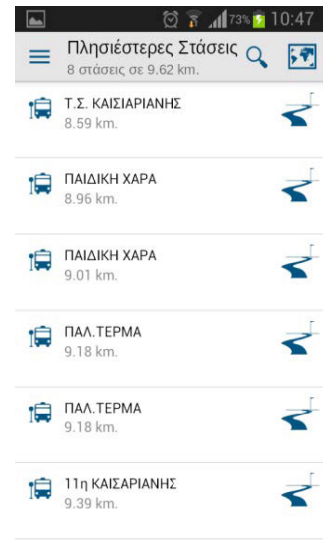
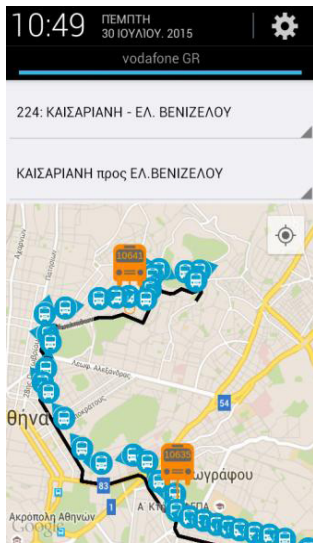
Ιδιαίτερη έμφαση δίνει το πρόγραμμα στη χρήση της νέα τεχνολογία της τηλεματικής και στη χρήση του διαδικτύου. Τηλεματικός εξοπλισμός εντός των οχημάτων, λογισμικό για 'έξυπνες' συσκευές και η προσεχής εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου. Ο δικτυωμένος χρήστης επιλέγει το δρομολόγιο που τον ενδιαφέρει, ενημερώνεται για τη θέση του μέσου που αναμένει κάθε στιγμή, για το χρόνο που θα χρειαστεί για να το συναντήσει, για τη διάρκεια του δρομολογίου, διασκεδάζοντας ίσως και την πλήξη της αναμονής του.

‘Το τρόλεϋ δεν έρχεται ούτε πιο γρήγορα ούτε πιο αργά από άλλοτε, τώρα όμως χαζεύω με την εφαρμογή και ξέρω σε πόση ώρα θα έρθει, ξέρω πότε να το περιμένω, έτσι πάντως περνάει πιο γρήγορα η ώρα’ νεαρή γυναίκα περιεργάζεται την νέα εφαρμογή στο κινητό της, στάση Σύνταγμα.

‘Δεν είναι ανάγκη να ρωτάω και να περιμένω από τις πινακίδες που συχνά είναι και εκτός λειτουργίας, τώρα λένε τις αναβάθμισαν. Αυτό για την ώρα λειτουργεί καλά, πριν λίγες μέρες το κατέβασα θα δείξει!’

Ο φυσικός χρόνος μίας διαδρομής μεταφράζεται στο χρόνο που ο χρήστης διαθέτει στην εφαρμογή και στη στιγμιαία πληροφορία που αυτή του προσφέρει, αντίστοιχα και ο φυσικός χώρος, είτε είναι η στάση είτε είναι το σπίτι είτε

οπουδήποτε αλλού μεταφράζεται ως ψηφιακός χώρος ελεύθερης πρόσβασης σε πληροφορίες για όλα τα δρομολόγια στο λεκανοπέδιο. Εκεί μπορεί κανείς να μετακινηθεί ελεύθερα παντού. Έτσι, χρόνος και χώρος μεταβάλλονται και αναδιαμορφώνονται βάση των επιθυμιών του χρήστη. Μία περιήγηση χωρίς περιορισμούς και προϋποθέσεις, μία ελεύθερη πρόσβαση από την πιο μικρή στην μεγαλύτερη κλίμακα. Η κλίμακα του σώματος συνδιαλέγεται άμεσα με αυτή της πόλης και το κινητό τηλέφωνο γίνεται το μέσο μεταφοράς από τον ψηφιακό χώρο στον φυσικό. Ποιά όμως η σχέση μεταξύ αυτών των δύο κόσμων; Η ελεύθερη περιήγηση στον κόσμο του διαδικτύου μας προκαλεί να σκεφτούμε σχετικά με την έννοια της προσβασιμότητας από το όχημα μέχρι και την πληροφορία στον υλικό χώρο της πόλης, εκεί όπου οι άνθρωποι μοιράζονται τόπους, χαρακτηρισμούς (καλός, κακός, επικίνδυνος, ξένος, κανονικός) και κινήσεις.



Δείγματα λογισμικού τηλεματικής για έξυπνες συσκευές | πηγή : <http://www.oasa.gr/>

Σε μία μακροσκοπική προσέγγιση αντίστοιχων στρατηγικών αναβάθμισης του αστικού χώρου και των υποδομών του, φαίνεται να επιχειρείται η δημιουργία μίας άλλης, βελτιωμένης κοινωνικής πραγματικότητας, αλλάζοντας τη διευθέτηση των κτηρίων και των δρόμων²⁶, των αντικειμένων του χώρου, αφήνοντας όμως ταυτόχρονα κοινωνικές σχέσεις και συνθήκες άθικτες. Όπως επίσης, προκύπτει και ο προβληματισμός για το αν η γνώση και πρακτική νέων τεχνολογιών απευθύνονται σε ένα περιορισμένο κοινό ειδικών, ή αν όντως συνυφαίνονται με ένα ευρύ κοινωνικό σύνολο. Έτσι και στην περίπτωση της αναδιοργάνωση των συγκοινωνιών άνθρωποι, κοινωνικές και πολιτικές επιπτώσεις/επιδράσεις, αστικός εξοπλισμός, διακρίνονται ως ζητήματα ισάξιας βαρύτητας, καθώς και η προσλαμβάνουσα για την ιδιότητα του πολίτη-χρήστη των μέσων μεταφοράς συγκεντρώνεται σε μία κοινή ταυτότητα. Ο χρήστης της ελεύθερης πρόσβασης του διαδικτύου μεταφέρεται στον φυσικό χώρο με το προφίλ του πολίτη που εν πρώτης είναι σωματικά υγιής, έχει την οικονομική δυνατότητα όχι μόνο για να μπορεί να καλύψει το έξοδο του εισιτηρίου αλλά και για να έχει και 'έξυπνη' συσκευή και επιπλέον να γνωρίζει να χειρίζεται νέες τεχνολογίες ώστε να έχει πρόσβαση στις πληροφορίες του ΟΑΣΑ. Τέλος, χρήζει αστυνομικής προστασίας όταν εκτίθεται-μετακινείται στην πόλη που ζει.

Σε μία τέτοια οπτική το κοινό καλό είναι ισοπεδωτικά κοινό για όλους και ταυτόχρονα η πρόσληψη της ιδιότητας του

πολίτη αποτελεί ιδιότητα υπό προϋποθέσεις και διαχωρίζεται από άλλες κοινωνικές ομάδες - άνεργους, ανάπηρους, τοξικομανείς, ηλικιωμένους, μετανάστες. Η πόλη και οι δρώντες σε αυτήν προσεγγίζονται ως ένα ομαλοποιημένο πεδίο ομοιοτήτων διαρκούς ελέγχου και ασφαλούς χρήσης. Η εμφανική ρητορική της ασφάλειας και της εποπτείας εντάσσει κοινωνικές ομάδες στο πλαίσιο μιας παραβατικότητας που δεν ταυτίζεται ακριβώς με τον όρο του εγκλήματος, αλλά με πράξεις, τις οποίες δεν συγκεκριμενοποιεί, που “διαταράσσουν” τα πλαίσια μίας προβλεπόμενης, ομαλής κανονικότητας. Οι δράσεις για την επίλυση των προβλημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια έρχονται να υλοποιηθούν μέσω αστυνομικής επιτήρησης, διαμορφώνοντας μία αστική συνθήκη όπου η καταστολή γενικεύεται συνεχώς, παγιώνεται και ακόμα περισσότερο ‘νομιμοποιείται’ εν είδη μίας κοινής ανάγκης. Αποτέλεσμα να αναπαράγονται αισθήματα ανασφάλειας, φόβου και καχυποψίας μεταξύ των πολιτών.

Νοιώθω ασφάλεια να μιλάω στο τηλέφωνο με κάποιον όταν περιμένω μόνη μου τέτοια ώρα. Παίρνω συχνά το τρόλεϋ για να γυρίσω σπίτι, δεν είναι ότι φοβάμαι αλλά έτσι νοιώθω καλύτερα, είμαι σίγουρη πως κάποιος ξέρει που είμαι... νεαρή κοπέλα στη στάση πλ. Πλαστήρα, ώρα 24:30.

Με συγχωρείτε μπορείτε να μου πείτε την ώρα;/ Είναι δύο /θα μπορούσατε να μου πείτε όταν πάει 14:10, δεν έχω ρολόι και έχω μία συνάντηση, αν δεν περάσει μέχρι τότε το λεωφορείο σας.’ Μετά από 10 λεπτά η ηλικιωμένη γυναίκα ενημερώνει τον άντρα για την ώρα, αυτός φεύγει, αυτή κάνει το σταυρό της! Στιγμιότυπο στη στάση Περίπτερο, ώρα 14:00.

Διαχωριστικές γραμμές - σχεδιαστικές, νομοθετικές, συνειδησιακές, πολιτικές – και κατ’ επέκταση σχέσεις ανισότητας διαχωρίζουν αυτούς που χρήζουν προστασίας και αυτούς που απειλούν την καθαρή²⁷ πόλη και την ασφαλή λειτουργία των υποδομών της.

Η ασύμμετρη πολλαπλότητα που εμφανίζεται μεταξύ των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων, ευθυγραμμίζεται σε ένα δυαδικό διαχωρισμό, όσων περικλείονται εντός των τειχών και σε αυτούς που κινούνται έξω από αυτά, σε αυτούς που εξαιρούνται. Ορίζονται προσβάσιμα ή μη πεδία που αφορούν χωρικά, ταξικά, φυλετικά, χαρακτηριστικά. Από τις γυναίκες, τους δούλους και τους ξένους της αρχαίας Αθήνας, στην εργατική τάξη του Παρισιού της Δεύτερης Αυτοκρατορίας, μέχρι τους άστεγους και τους μετανάστες σήμερα στην Αθήνα της κρίσης, ο αποκλεισμός από τη δημόσια σφαίρα της πόλης και η τοποθέτηση ατόμων και ομάδων σε ένα οριοθετημένο σύστημα κανόνων, αποτελούν βασικά στοιχεία συγκρότησης της επίσημης πολιτικής και πρακτικής για το χώρο της πόλης. Κοινωνικές ομάδες στιγματίζονται ως ευπαθείς, ασθενείς, προβληματικές περιθωριοποιούνται και εξαιρούνται από τη νέα αισθητική και λειτουργικότητα της πόλης. Με άλλα λόγια, τίθεται ένα γενικότερο ζήτημα κατά πόσο ο επίσημος λόγος συναντά και διασταυρώνεται με τις καθημερινές αφηγήσεις. Θα μπορούσαμε να ανιχνεύσουμε πιθανούς κοινούς τόπους ή αντικρουόμενες διαφοροποιήσεις μεταξύ της κλίμακας και των προτεραιοτήτων του αναπτυξιακού λόγου, σε σχέση με την μικροκλίμακα και τις ανάγκες της καθημερινότητας.

27 Αναφορά σε πρακτικές και επιχειρήματα περί κοινωνικής και χωρικής καθαρ(ι)ότητας που παραπέμπουν σε οριακές πρακτικές έκτακτης ανάγκης, ενθάρρυνση ρατσιστικών αισθημάτων και επαναφέρουν μνήμες από το πολύ πρόσφατο παρελθόν [καθαρή Αθήνα/ξένιος Zeus/ ιερόδουλες 2013]. Περιχαράκωνουν και στιγματίζουν κοινωνικές ομάδες ως ευπαθείς, ασθενείς, προβληματικές αφήνοντάς τες στο περιθώριο, με το επιχείρημα ότι προσβάλλουν τη νέα αισθητική της πόλης, που δε χωράει ούτε άστεγους-ες, ούτε μικροπωλητές, ούτε μετανάστες-στριες, ούτε οροθετικούς-κες.

Μεταξύ επίσημου και ανεπίσημου επιπέδου

Το να απομονώσει κανείς τις επίσημες πρακτικές και τις θεσμοθετημένες αποφάσεις ενέχει το ενδεχόμενο να εξαιρέσει από την προσέγγισή του ένα ολόκληρο πεδίο ανεπίσημων κι συχνά αφανών πολιτικών κινήσεων και πρακτικών καθημερινότητας²⁸. Να αφήσει απ' έξω μία πληθώρα κατακερματισμένων, ασυνάρτητων συνηθειών αλλά και συνειδητών πολιτικών διαδικασιών, εναλλακτικών προσεγγίσεων του χώρου που θα μπορούσαν δυνητικά να δημιουργήσουν ρωγμές σε παγιωμένους κανόνες και όρια. Λίγο να κοιτάξει κανείς από ένα μικροσκόπιο, να ζουμάρει με το φακό στους τύπους της ανθρώπινης συμπεριφοράς σίγουρα θα εντυπωσιαστεί από την πολυπλοκότητα και την πολυμορφία που αυτή παρουσιάζει. Ένα περίεργο και ανεξήγητο πεδίο δομημένο από τις λεπτομέρειες της καθημερινής ζωής ανοίγεται μπροστά μας και μας καλεί να το εξερευνήσουμε. Με την οπτική του μεγεθυντικού φακού λοιπόν εντοπίζουμε πολιτικές και πρακτικές, πέρα από το επίπεδο των επίσημων θεσμικών μορφωμάτων, με την πεποίθηση πως το 'χαμηλό' επίπεδο της καθημερινής ζωής δεν αποτελεί πεδίο παθητικής δεκτικότητας, αλλά πεδίο όπου συντελούνται ή τουλάχιστον υπάρχει η δυνατότητα να συντελεστούν αναμοχλεύσεις, αναδιατυπώσεις, εκ νέου πολιτικές. Αναζητούμε ίσως και εδώ μία σχέση μετακίνησης μεταξύ επίσημου κι ανεπίσημου επιπέδου, και μέσω αυτής της ενδιάμεσης κινητικότητας μας δίνεται η ευκαιρία να επαναπροσδιορίσουμε πολιτικές, κοινωνικές, χωρικές πρακτικές. Όχι μόνο από πάνω προς τα κάτω αλλά κι αντίστροφα, υποθέτοντας πως οι προβληματικές που επεξεργαζόμαστε παρουσιάζονται ως πιο ευανάγνωστες όταν προσεγγίζονται από τη σκοπιά των ανθρώπων και των καθημερινών τους πρακτικών.



Σκίτσο της Θάλειας Νινιού, 2015

Ευφάνταστες και αντανακλαστικές επινοήσεις μεταξύ των χρηστών οργανωμένες ή σπασμωδικές, αναπτύσσουν σχέσεις αλληλεγγύης και επαναδιαπραγματεύονται όρια και περιορισμούς. Τα τουρνικέ –οι μπάρες εισόδου στα λεωφορεία και τρόλεϋ, από τις πρώτες μέρες της πιλοτικής εμφάνισής τους σε γραμμές των νοτίων προαστίων, προκάλεσαν έντονες αντιδράσεις και τελικά ξηλώθηκαν με πρωτοβουλία συλλογικοτήτων από τις αντίστοιχες γειτονίες²⁹, με αποτέλεσμα όχι μόνο να μην εφαρμοστεί το μέτρο και σε άλλες γραμμές αλλά και να καταργηθεί από αυτές που ήδη είχε εγκατασταθεί. Άλλο παράδειγμα το εισιτήριο, ζήτημα που προκαλεί μόνιμη αμφισβήτηση και αντίδραση των χρηστών, διεκδικώντας οικονομικότερη, αν όχι ελεύθερη, πρόσβαση στα μέσα, αίτημα που διατυπώνεται με μεγαλύτερη ένταση και επιτακτικότητα στην παροντική συγκυρία της κρίσης. Η ανάγκη των επιβατών για οικονομικότερες μετακινήσεις καθώς και η εντατικοποίηση της παρουσίας των ελεγκτών έχουν ενισχύσει την εφευρετικότητα των χρηστών και ταυτόχρονα έχουν συντελέσει στην εντονότερη διαπλοκή των μεταξύ τους σχέσεων. Η ανταλλαγή εισιτηρίων εντός και εκτός του οχήματος καθώς και η συχνή σύμπραξη των συνεπιβατών στην ελεγκτική διαδικασία αποτελούν καθημερινά παραδείγματα πρακτικών από τα κάτω.

...Κρίμα είναι όταν έχει χρόνο μέχρι να ακυρωθεί το εισιτήριο να το πετάξεις, έχω πληρώσει 1.40 ευρώ για να κάνω το πολύ 10 λεπτά απόσταση, θα κατέβω Πανεπιστήμιο. Εντάξει με τα τρόλεϋ και τα λεωφορεία είναι λίγο περίεργο, πρέπει να ρωτάς τον κόσμο κάποιοι σε αγριοκοιτάνε κιόλας... ε, στο μετρό το κάνω σχεδόν πάντα, αφήνω το εισιτήριο στο ακυρωτικό και ας το πάρει όποιος θέλει... Παλιότερα είχε ακουστεί πως αν σε πιάσουν να δίνεις εισιτήριο έτρωγες πρόσιμο... δεν ξέρω αν ισχύει, εμένα δεν μου έχει κάτι τέτοιο ...νεαρός άντρας στη στάση πλ. Πλαστήρα.

Μεταξύ φημολογίας και πραγματικότητας, δισταγμού και αντίδρασης δημιουργούνται δικτυώσεις, γράφονται άτυποι κανόνες από τα κάτω αυτή τη φορά που αποδεικνύονται ως σχήματα ένταξης αποκλεισμένων κοινωνικών ομάδων, απόμων στο περιθώριο διευκολύνοντας έστω προσωρινά ή και περιστασιακά, ζητήματα καθημερινότητας όπως αυτό της μετακίνησης. Οι εκκρεμείς³⁰ αυτές πρακτικές μοιάζει όχι μόνο να επηρεάζουν άλλα και να διαταράσσουν την ομαλή αναπαραγωγή της επίσημης πολιτικής. Εντάσσουν ή απομονώνουν με κριτήρια άλλα, καθιστώντας το ανεπίσημο επίπεδο πεδίο οικείο, πεδίο κοινωνική πολιτικής και πολιτισμικής συναναστροφής και σκέψης.

29 Πρωτοβουλία αυτοοργανωμένων συλλογικοτήτων από τα νότια προάστια το 2015.

30 Παπαταξιάρχης, Πολιτικές της Καθημερινότητας.

Κλίμακα σώματος

Χωρο-γραφίες ανισότητας

Ο αστικός χώρος, εκτός από πεδίο έκφρασης και διεκδικήσεων αποτελεί και ένα πεδίο δυνατοτήτων για την διαπραγμάτευση της εξουσίας μεταξύ των όσων ζουν και κινούνται σε αυτόν. Φεύγοντας από μία επίσημη πολιτική με επίκεντρο τη διάχυτη κοινωνική κανονικότητα και την κοινή για όλους αντιμετώπιση της καθημερινότητας, και πέρα από μία δυνατή αντίφαση κοινωνικής ανάγκης- επίσημης πολιτικής απόφασης που αναλύσαμε παραπάνω, ζουμάριμε σε μία κλίμακα μικρότερη, αυτή του σώματος, ώστε να μπορέσουμε να εντοπίσουμε τους συσχετισμούς και τις αλληλενέργειες στο εσωτερικό αυτή τη φορά αυτού του ανεπίσημου επιπέδου.

Η έννοια της εξουσίας και οι τρόποι με τους οποίους αυτή εκφράζεται στο χώρο της πόλης αφορά ένα τεράστιο πεδίο διερεύνησης και βιβλιογραφίας στο οποίο η συγκεκριμένη εργασία δε θα αναλύσει περαιτέρω, καθώς αποτελεί ικανή προβληματική για μια έρευνα πιο εξειδικευμένη στο θέμα. Εδώ, οι μορφές εξουσίας που συναντούμε τόσο κατά τη χρήση των βιβλιογραφικών πηγών όσο κι από την έρευνα στο πεδίο θα διαβαστούν ως εκφράσεις ανισότητας και ιεραρχίας μεταξύ των χρηστών, ως σύμπλοκα δυνάμεων που κινούνται, κυκλοφορούν μεταξύ των ατόμων και αναδιατυπώνουν ή οριστικοποιούν σχέσεις και θέσεις. Όχι ως ένα ομογενοποιημένο φαινόμενο επιβολής που υπογραμμίζει το δίπολο κατά το οποίο κάποιοι κατέχουν και ασκούν και κάποιοι το υφίστανται. Άρα, αναζητούμε μέσα από τη μελέτη μορφών πολιτισμικής, πολιτικής, έμφυλης, ταξικής, ηλικιακής ετερότητας, μορφώματα δυνάμεων και εκφράσεων που λειτουργούν σε ένα θεωρητικά ισόνομο πεδίο όπου τα άτομα έχουν να διαχειριστούν τη συνάντηση του εαυτού τους με το 'άλλο', να 'συναξιδέψουν' έστω και για μερικές στάσεις με το διαφορετικό.

Είναι 5 το πρωί και ένας άντρας κοιμάται στο κάθισμα της στάσης του Συντάγματος. Πολλά ταξί παρατεταγμένα το ένα πίσω από το άλλο, δημιουργούν ένα σχεδόν αδιαπέραστο όριο μεταξύ στάσης και δρόμου και ταυτόχρονα μία προστατευτική ζώνη μεταξύ του δρόμου και του ανθρώπου που κοιμάται. Στη διπλανή στάση ένας άλλος άντρας περιμένει καπνίζοντας μάλλον το 11, μόνο αυτό περνάει από εκεί τέτοια ώρα. Ωστόσο η στάση του 11 είναι αυτή στην οποία κοιμάται ο πρώτος άντρας. Στο στιγμιότυπο αυτό, το κάθισμα της στάσης μεταφράζεται για κάποιον ως κρεβατοκάμαρα, ταυτόχρονα για κάποιον άλλον ως μη προσβάσιμη περιοχή ενώ για τους οδηγούς ταξί και για κάποιους περαστικούς οπτική πρόσβαση στα του οίκου του άστεγου άντρα. Μία οικειακή λειτουργία προβάλλεται έξω στην πόλη και η στάση γίνεται ο ενδιάμεσος χώρος μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου. Ένα σώμα έχει επιβάλλει με τον τρόπο που έχει τοποθετηθεί στη στάση στα άλλα σώματα μία ειδική συνθήκη, έχει δομήσει εκ νέου, έστω και εφήμερα, το χώρο αυτό.

Αντίστοιχα,

Δύο αγόρια γύρω στα 16 συναντιούνται με τα ποδήλατά τους στη στάση Περίπτερο στη Φιλοθέη. Κάθονται στο κάθισμα της στάσης, ακουμπούν μπροστά τους τα ποδήλατα, αφήνουν λίγο πιο δίπλα κράνη και σάντρες. Τα συγκρίνουν, ελέγχουν λάστιχα και φρένα, συζητάνε για αυτά μετατρέποντας για τουλάχιστον ένα τέταρτο τη στάση σε ένα παράδοξο ποδηλατάδικο. Όσοι φτάνουν για το λεωφορείο

περιμένουν εκτός στάσης χωρίς να δείχνουν ενοχλημένοι. Μετά από λίγη ώρα τα παιδιά ανεβαίνουν στα ποδήλατα και φεύγουν.

Οι χρήστες με τα σώματά τους προσδίδουν στο χώρο μία φύση ευμετάβλητη. Τον καθιστούν κάθε φορά χώρο προσωρινό, πρόθυμο να αμφισβητήσει σταθερές οριοθετήσεις και ανοιχτό στις διαφορετικές αναγνώσεις. Κατασκευάζεται ξανά και ξανά μέσα από τη δυναμική της χρήσης του και τις διαφορετικές εμπειρίες και προσλαμβάνουσες των δρώντων σε αυτόν. Το λεωφορείο πλησιάζει, όποια ώρα της ημέρας, σε όποια και από τις τρεις στάσεις που έχουμε εστιάσει, παρατηρείται μία κινητική ανασύνταξη. Την 'ανησυχία' της μετάβασης από μία κατάσταση αναμονής σε μία συνθήκη μετακίνησης, συνοδεύει και μία χωρική αναδιοργάνωση μεταξύ των σωμάτων. Οι νεότεροι σε ηλικία, κάποιοι μετανάστες συνήθως άντρες, κάποιοι χωρίς εισιτήριο συγκεντρώνονται από τη μία μεριά ώστε να μπουν από την πίσω πόρτα και να σταθούν στο πίσω μέρος του οχήματος. Παράλληλα ηλικιωμένες γυναίκες, κάποιοι που έχουν απορίες και ανασφάλεια για τον προορισμό τους, το βράδυ συνήθως γυναίκες, κατευθύνονται προς το μπροστινό μέρος του οχήματος ώστε να είναι κοντά στον οδηγό, γεγονός που τους δημιουργεί ένα αίσθημα ασφάλειας.

Προτιμώ να κάθομαι πίσω, συνήθως έχει λιγότερο κόσμο και βρίσκω πιο εύκολα κάθισμα, βλέπεις καλύτερα και τι γίνεται μέσα στο λεωφορείο... μαθητής, στάση Περίπτερο Φιλοθέης.

Σε αντίθεση με τα πρώτα παραδείγματα του άντρα που κοιμάται στη στάση και των αγοριών με τα ποδήλατα, εδώ φανερώνεται μία εικόνα για το πού τοποθετεί ο καθένας τον εαυτό του σε σχέση με τους υπόλοιπους περιστασιακούς συνεπιβάτες του, πώς βλέπει τον ίδιο μέσα σε ένα κοινό για όλους πλαίσιο και πώς τελικά το υποκείμενο εντοπίζει τον εαυτό του αναφορικά προς τους άλλους. Κάπως σαν την αίσθηση του πρώτου θρανίου, μία χωρική ιεράρχηση του εαυτού μας σε σχέση με τους άλλους, μία διαχείριση εαυτού μεταξύ ίσων σε σχέση με τον δάσκαλο ή στην περίπτωση μας με τον οδηγό του οχήματος. Έτσι καθορίζονται σχεδόν ανταντακλαστικά, άτυπες οριοθετήσεις. Η στάση οργανώνεται σε μικροπεριοχές, δομείται από τον μερισμό της ακόμα και σε αυτή την παροδική συνύπαρξη. Ένας φαινομενικά ενιαίος και περιορισμένος σε έκταση χώρος διαχωρίζεται σε μικρότερους, δίνοντας το έναυσμα για αυτοσχέδια χωρικά κλάσματα που είτε απομονώνουν είτε αλληλενεργούν. Παιχνίδια χώρων και εκφραστικών ανταντακλαστικών που τελικά φανερώνουν σχέσεις και προθέσεις μεταξύ των χρηστών. Άρα, πέρα από το κυριολεκτικό όριο, τη χωροταξική δομή που θέτει το όχημα σε σχέση με τη στάση, υποθέτουμε πως τα σώματα των χρηστών χωρο-γραφούν, διαγράφοντας διαχωριστικές γραμμές και περάσματα μέσω των ενεργειών τους. Ένας κύκλος κοινωνικής όσμωσης λαμβάνει χώρα σε ένα σταθερό χώρο και μας προκαλεί να σκεφτούμε κατά πόσο μία παροδική χωρική συμβίωση αποτελεί πεδίο έκφρασης κοινωνικών, πολιτισμικών, πολιτικών διαφορετικοτήτων και κατ' επέκταση ανισοτήτων. Τόσο μέσω της γεωγραφίας που συνθέτουν τα σώματα των χρηστών, όσο και μέσω της γλώσσας, των χειρονομιών, όλων αυτών των κοινωνικών σημάνσεων εκφράζεται μία κοινωνική πραγματικότητα, αναδιατυπώνονται τα όρια άρρητων συμβάσεων που δομούν τον τρόπο με τον οποίο ένα σώμα, ή μια συμπεριφορά γίνονται πολιτισμικά αποδεκτά³¹. Οι κωδικοποιημένες ενδυματολογικές 'οχυρώσεις', οι διαφορετικές επιδερμικές αποχρώσεις, οι αυτοσχεδιασμοί και οι χωρο-γραφίες καθιστούν το σώμα πεδίο εγγραφής σχέσεων και απεικονίσεων, συμπυκνωμένη εικόνα για τον τρόπο που αυτό διαλέγει να είναι στον κόσμο και να τον ονειρεύεται³².

31 JudithButler, 'Παραστασιακές επιτελέσεις και συγκρότηση του φύλου: Δοκίμιο πάνω στη φαινομενολογία και τη φεμινιστική θεωρία', μετάφρ. Μαργαρίτα Μηλιώρη (Μωβ Καφενείο, 2009), <http://www.anarxeio.gr/contents/view/parastasiakes-epiteleseis-kai-sygrothsh-toy-fy>.

32 Τερζάκης, 'Έννοιες της διαλογικότητας στη σκέψη του Μιχαήλ Μπαχτίν', 56.



στάση Σύνταγμα, μικροπεριοχές | πηγή : ίδια επεξεργασία



στάση πλ.Πλαστήρα, μικροπεριοχές | πηγή : ίδια επεξεργασία

Σημάνσεις και αναπαραστάσεις

Στη σύνθεση του έργου του *Passagen-werk* (Περί Στοιών), ο W. Benjamin συμπεριλαμβάνει σημειώσεις σχετικά με τη μόδα και τον τρόπο που αυτή σχετίζεται με τη νέα αστική συνθήκη της νεωτερικότητας. Υποστηρίζει πως στη μόδα, η φαντασμαγορία των εμπορευμάτων που επιτάσσει η νεωτερική συνθήκη επικεντρώνεται σύρω από το ανθρωπινό σώμα και πως το ένδυμα αποτελεί αποτύπωμα της κοινωνικής οργάνωσης: ο καλλωπισμός ήταν αντανάκλαση ενός θεϊκά διατεταγμένου κόσμου και σημείο για τη θέση του καθενός σε αυτόν. [...] το στιλ ντυσίματος ενδυνάμωσε την κοινωνική ιεραρχία αναπαραγόντάς την [...] αποδίδει ταυτότητα σε κοινωνικές ομάδες³³. Μεταφερόμενοι στο σήμερα, στη στάση Περίπτερο στη Φιλοθέη.

Μία καλοντυμένη γυναίκα να καταφθάνει με ήρεμο βάδισμα, πράγμα που φανερώνει πως δεν υπάρχει βιασύνη στην κίνηση, όλα πάνω της δείχνουν πως έχει ασχοληθεί ιδιαίτερα με την εξωτερική της εμφάνιση. Κρατάει χαρτοφύλακα, μοιάζει να μετακινείται για επαγγελματικό λόγο. Μετά από πέντε λεπτά το πολύ, σηκώνει το χέρι της κάνοντας σήμα για ταξί και μπαίνει στο πρώτο που σταματάει φανερά ενοχλημένη από την αναμονή της στη στάση.

Από τις ενδυματολογικές επιλογές μέχρι την επιλογή– την οικονομική της δυνατότητα–να χρησιμοποιήσει ταξί για τη μετακίνησή της, συντίθεται μία εικόνα, ένα συμπεριφορικό σύνολο που διαφοροποιεί ρητά τη γυναίκα αυτή από μία άλλη γυναίκα που για παράδειγμα περιμένει το λεωφορείο 7μισή το πρωί στην πλατεία Πλαστήρα, παρά τον κοινό και για τις δύο παράγοντα της εργασίας. Οι μόδες είναι πάντοτε ταξικές μόδες, η μόδα της ανώτερης τάξης ξεχωρίζει από εκείνη της κατώτερης και εγκαταλείπεται από τη στιγμή που η τελευταία αρχίζει να την οικειοποιείται³⁴, παρατηρεί ο G. Simmel στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Ίσως σήμερα να μην ισχύει αυστηρά ή σε καθολική κλίμακα κάτι τέτοιο και τη μόδα σε πολλές εκφάνσεις της καθημερινότητας να τη διαμορφώνουν εξίσου και τα κατώτερα ταξικά στρώματα (ρούχα, στιλ, μουσική) σε κάθε περίπτωση όμως, το ντύσιμο διατηρεί την ιδιότητά του ως δηλωτικό στοιχείο. Ως στοιχείο στυλιζαρίσματος, υφολογικής τυποποίησης του σώματος, εκφραστικό μέσο μίας ανάγκης για τον καθένα είτε να διαφοροποιηθεί από ένα σύνολο είτε να ενταχθεί σε αυτό. Με άλλα λόγια, ντύσιμο, χειρονομίες, συμπεριφορά, πολλαπλές συναρμογές, συναντιούνται σε ένα σώμα, υπογραμμίζουν διαφορές ή αναδεικνύουν ομοιότητες και το καθιστούν φορέα πολλαπλών, ταξικών στην περίπτωση που περιγράψαμε παραπάνω, νοημάτων. Συνθέτουν, ή καλύτερα αποκωδικοποιούν, μία γλώσσα υλικών μορφών και κοινωνικών αναπαραστάσεων, μία δεύτερη γλώσσα που δρα παράλληλα, αυτή του σώματος, μια κινησιολογία που υπονοεί, αυτοματοποιημένες επιλογές που δηλώνουν ταυτότητα.

Χρόνος αναμονής

Αναζητώντας τέτοιες μικρές, φευγαλέες σημάνσεις εστιάζουμε στις λεπτομέρειες που εμπεριέχει ο χρόνος αναμονής στη στάση των λεωφορείων. Νοιώθουμε πλήξη όταν δε ξέρουμε τι περιμένουμε, σημειώνει ο Benjamin και συνεχίζει κάνοντας μία πολιτική διάκριση μεταξύ των διάφορων κοινωνικών τύπων με βάση τη στάση τους απέναντι στη πλήξη : ο τζογαδόρος που απλώς σκοτώνει την ώρα του, ο πλάνης που αποθηκεύει χρόνο όπως μία μπαταρία αποθηκεύει ενέργεια και τελικά ένας τρίτος τύπος αποθηκεύει χρόνο και αποδίδει ξανά την ενέργειά του με αλλαγμένη μορφή αυτήν

33 Morss, Η διαλεκτική του βλέπειν, 147.

34 Ο.π. 149.

της προσδοκίας³⁵. Η πλήξη αποτελεί ένα από τα κλειδιά που εντοπίζει ο Benjamin για να διαβάσει τους τρόπους με τους οποίους οι άνθρωποι του 19^{ου} αιώνα υποδέχονται μέσω της διαφορετικότητας τους, τη νέα συνθήκη της νεωτερικότητας στην καθημερινή τους ζωή. Εξετάζει μία νέα αστική συνθήκη, ένα συνολικό συμβάν ιδωμένο μέσα από μικρές επιλογές και συνήθειες. Στην περίπτωση μας βέβαια, ξέρουμε και τι περιμένουμε και λαμβάνοντας υπ' όψιν τα νέα δεδομένα ξέρουμε και πότε να το περιμένουμε. Σίγουρα η αναμονή στη στάση αφορά ένα μέσο μεταφοράς, μία μετακίνηση μέσα στην πόλη και όχι την ελπίδα για την κοινωνική απελευθέρωση³⁶ που αναμένουν οι φυσιογνωμίες του Benjamin, σε κάθε περίπτωση όμως η διαχείριση ενός χρόνου αναμονής θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως στοιχείο αποκρυπτογράφησης αυτής της σωματικής γλώσσας που εδώ επιχειρούμε να διαβάσουμε. Από τον άστεγο άντρα που κοιμάται στη στάση και περιμένει να ξημερώσει, μέχρι τα 'ανυπόμονα' πέντε λεπτά της αναμονής της γυναίκας στη Φιλοθέη πριν πάρει το ταξί, αποκαλύπτεται το φάσμα των διαφορετικών επιλογών διαχείρισης του περιορισμένου μεν ελεύθερου δε χρόνου.

Πάντα, με το που φτάνω στη στάση ανάβω ένα τσιγάρο για έρθει πιο γρήγορα το λεωφορείο.... νόμος του Μέρφου; έτσι δε λένε; Τώρα γράφει σε πόση ώρα θα έρθει το λεωφορείο στις πινακίδες αλλά εγώ το τσιγάρο μου το ανάβω έτσι και αλλιώς, μου είναι συνήθεια. ' άντρας γύρω στα 40 στη στάση Περίπτερο της Φιλοθέης.

Παιγνιώδεις ψυχαναγκασμοί- ανάβω τσιγάρο, πατάω μόνο τους αρμούς από τις πλάκες του πεζοδρομίου, επιλέγω πάντα την ίδια θέση για την αναμονή μου- ευκαιρία για απομόνωση ενός εσωστρεφούς προσωπικού χρόνου- ακούω μουσική, διαβάζω, είμαι στο διαδίκτυο- έναυσμα για στοιχειώδη κοινωνικοποίηση, διάθεση για επικοινωνία -ερωτήσεις, καλημέρες, μιλάω στο τηλέφωνο, ακόμα και μικρές στιγμές οικειότητας μεταξύ των επικείμενων συνεπιβατών, σε όλη αυτή την παροδική κι εφήμερη συνθήκη της στάσης εντοπίζονται και σταθερές συναντήσεις.

Κάθε μέρα την ίδια ώρα κάποιοι πλέον είμαστε γνωστοί, θα πούμε μία καλημέρα' γυναίκα νωρίς το πρωί περιμένει το τρόλεϋ για τη δουλειά, στάση πλ. Πλαστήρα.

Προκύπτουν λοιπόν, άπειροι τρόποι ατομικής έκφρασης και συλλογικής διάθεσης μέσα από ένα ανεμπόδιστο, αυθόρμητο σωματικό λεξιλόγιο, που όσο ελευθερώνει έκφραση και δυνατότητες άλλο τόσο τελικά μπορεί να περιορίσει και να δεσμεύσει.

Η καθημερινή ζωή των ανθρώπων δεν έχει σχεδόν πότε την ελευθερία της γιορτής, του λαϊκού οργιασμού. Υπόκειται σε ποικίλους εξουσιαστικούς περιορισμούς³⁷, σε δίπολα διακρίσεων ετερότητας-κανονικότητας, εαυτός-άλλος, επιτρεπτό – απαγορευμένο. Διαχωρισμοί ως προς την ηλικία, την εθνότητα, το φύλο, το ένδυμα, που καλούν το σώμα να αποτελέσει το μέσο έκφρασης, την απεικόνιση αυτών των διαφορών, να συμπυκνώσει το δίλημμα ένταξη ή περιθωριοποίηση.

35 Walter Benjamin, Σαρλ Μπωντλαίρ, ένας λυρικός στην ακμή του καπιταλισμού, επιμέλ. Κώστας Λιβιεράτος, μετάφρ. Γιώργος Γκουζούλης, Αλεξάνδρεια (Αθήνα, 1994).

36 Morss, Η διαλεκτική του βλέπειν, 162.

37 Τερζάκης, 'Έννοιες της διαλογικότητας στη σκέψη του Μιχαήλ Μπαχτίν', 58.



Σκίτσα της Θάλειας Νινιού, 2015

Μοναδικές ιδιαιτερότητες

Η πλατφόρμα στις στάσεις βοηθάει που είναι συνεπίπεδη με το όχημα, το θέμα είναι μέσα στο όχημα, αφού μπεις, τι κάνεις με το καροτσάκι, δεν υπάρχει χώρος και η όποια κίνηση είναι δύσκολη. Με το μετρό είναι αρκετά καλύτερα, αλλά και εκεί υπάρχουν εμπόδια. Το ότι έχουν παρθεί μέτρα για τα άτομα με αναπηρία το βλέπω σαν να κάνεις ένα ωραίο ζεστό μπάνιο και μετά να σου λένε πως δεν έχεις ρούχα να φορέσεις, βγες έξω να παγώσεις... νεαρός άντρας σε αναπηρικό καροτσάκι, στάση πλ. Πλαστήρα.

Η παραπάνω αφήγηση υπογραμμίζει ένα παράδειγμα δυσκολίας ένταξης σε μία καθημερινή συνθήκη και μας θυμίζει να σκεφτούμε πως πράγματι ένα υγιές και αρτιμελές σώμα έχει μια εντελώς διαφορετική προοπτική σε σχέση με το χτισμένο περιβάλλον της πόλης αλλά και με τη μετακίνησή του σε αυτή συγκριτικά με ένα σώμα με 'αναπηρία'. Προφανές, αλλά αξιολογούμε και ίσως μία αφορμή για την πρακτική κατανόηση δίπολων ανάλογων με αυτά που αναφέραμε παραπάνω, καθώς και την κατανόηση της δυνατότητας των διπολικών αυτών διαχωρισμών να εντοπίζονται ταυτόχρονα σε πολλαπλές κλίμακες. Από το σώμα και την κυριολεξία της σωματικής αναπηρίας μέχρι την 'αναπηρία' ως γλωσσική μεταφορά για κοινωνικές διαταραχές και ανισότητες, προκύπτει ξανά η προβληματική ως προς το ζήτημα της προσβασιμότητας, του κοινού τόπου. Η 'αναπηρία', από την οπτική του σώματος αντιστοιχεί σε μία ιατρική προσέγγιση της έννοιας, σε ένα άτομο που η πρόσβασή του στη μετακίνηση είναι σωματικά δύσκολη ίσως και αδύνατη. Η μη ή η δύσκολη προσβασιμότητα στη μετακίνηση δεν αποτελούν αποκλειστικά μία σωματική συνθήκη, αλλά μπορεί να είναι το αποτέλεσμα διαδράσεων μεταξύ των ατόμων, αποτέλεσμα ανισοτήτων και διαχωρισμών. Δεν είναι μόνο η σωματική 'αναπηρία' που αποκλείει ένα άτομο από την χρήση των συγκοινωνιών, αλλά ταξικά, πολιτισμικά και κοινωνικά εμπόδια, απόρροιας δομών και πρακτικών ως προς τον αστικό χώρο και τα κοινωνικά στερεότυπα. Άρα δε μιλάμε για αναπηρία μιλάμε για ιδιαιτερότητες σωματικές, ταξικές, πολιτισμικές.

Διευρύνοντας το παράδειγμα της 'αναπηρία' και αναζητώντας τις ποικίλες δυνατότητες, τα άπειρα ενδεχόμενα που μπορούν να συμβούν εντός ενός ιδανικά ισόνομου πεδίου ψάχνουμε εκείνες τις αποχρώσεις που υπάρχουν ανάμεσα στα αυστηρά δίπολα. Το σώμα αποδεικνύεται σε αυτή την αναζήτηση απαραίτητο πεδίο διερεύνησης τόσο για τη σωτηρία όσο και για τη ματαίωση των ανταλλαγών μας με τους άλλους³⁸. Το υποκείμενο αδυνατεί να δει όλα όσα βλέπουν οι γύρω του, αναζητά τον εαυτό του μέσα από το βλέμμα των άλλων, καθιστώντας το σώμα του ως μη αυτόνομο σύστημα που έχει την ανάγκη του άλλου. Προσεγγίζοντας έτσι τους συσχετισμούς μεταξύ των υποκειμένων προκύπτουν σχέσεις δυναμικές, ενεργητικές και ευμετάβλητες, σχέσεις στις οποίες οι ρόλοι δεν είναι καθορισμένοι και δεν είναι υποχρεωμένοι να εμπλέκονται στην υπεροχή του ενός ή του άλλου. Ανοιχτά και όχι διπολικά συστήματα, από το σώμα μέχρι την πόλη, που επιλέγουν να αλληλενεργούν και να συμμετέχουν ισοδύναμα, από κοινού, που δεν επιβάλλονται ή υφίστανται επιβολή και τελικά δεν αναπαράγουν παθητικά παγιωμένες κοινωνικές ιεραρχίες και αναπαραστάσεις. Σε αυτά τα συστήματα η διαφορετικότητα είναι θεμιτή και αναγκαία, διαβάζεται ως τόπος ενδιάμεσος που δεν οφείλει να πιστοποιήσει ένα σταθερό εθνικό, έμφυλο ή ταξικό εαυτό και που δεν οφείλει να είναι πολωτική είτε να απορροφάται³⁹ για να μπορεί να είναι προσβάσιμη ή διακριτή.

38 Ann Jefferson, Μεταμαρξιστικά ρεύματα στην αισθητική και στη θεωρία της λογοτεχνίας, μετάφρ. Φώτης Τερζάκης, futura (Αθήνα, 2004), 208.

39 Ντίνα Βαϊού και Μαρία Στρατηγάκη, 'Από την «εγκατάσταση» στην «ένταξη» Ανεπίσημες πρακτικές και κοινωνικές παροχές για γυναίκες μετανάστριες στην Αθήνα', 2011, <https://kompreser.espivblogs.net/2011/09/09/vaiou-stratigaki-apo-tin-egkatastasi-stin-entaxi/>.

Δίκτυα καθημερινότητας

Οι αφηγήσεις ως μέσα μεταφοράς

Φτάνοντας στο σημείο αυτό, θα μπορούσαμε να επανεξετάσουμε τα εργαλεία και τις πρακτικές πάνω στα οποία αρθρώθηκε η εργασία, χωρίς κάποια πρόθεση για συμπερασματικές κατακλείδες και καταληκτικά αποτελέσματα. Η παρατήρηση και καταγραφή λεπτομερειών όπως και οι αφηγήσεις των χρηστών ως υλικό από το πεδίο, καθώς και η ανάγνωση της στάσης μέσω του θεωρητικού εργαλείου του θραύσματος, συναντιούνται και συνθέτουν το υλικό μίας μεθοδολογικής προσέγγισης που ανοίγει ερωτήματα, προβληματικές προς περαιτέρω επεξεργασία.

Μέσα από την παρατήρηση λεπτομερειών χρήσης και κινητικότητας, η συνάντηση αυτή, πεδίου και θεωρίας, παρουσιάζει ποικίλες μεταβάσεις, κυριολεκτικές και μεταφορικές, αλλά και διαφορετικές τροπικότητες ως προς τις μεταβάσεις αυτές.

‘Είναι πολύ πιο πιθανό να συναντήσει κανείς ελεγκτή σε κάποιο δρομολόγιο στο κέντρο, δηλαδή μεταξύ των στάσεων από Συντάγματος μέχρι Πολυτεχνείο ή την ΑΣΟΕ’

ή

‘Πήγα μέχρι την Αιόλου για σεντόνια και διάφορα καλοκαιρινά, έχει μεγάλη ποικιλία βρίσκεις πολλά πράγματα και σε καλές τιμές’

Μετάβαση βασισμένη σε μία γνώση.

‘Όταν μπήκε σε λειτουργία το τραμ η διαδρομή των τρόλεϋ για το Παγκράτι έπαψε να περνάει από τη Βασιλίσσης Όλγας, αλλά από την Αγ. Φωτεινή. Δεν είναι μεγάλη παράκαμψη αλλά εμένα, κάθε φορά, μου φαίνεται αιώνας’

Μετάβαση βασισμένη σε ένα φαντασιακό.

‘Καλημέρα, έχει λεωφορεία; Δεν παίρνω συχνά και με τις απεργίες δε ξέρω τι γίνεται, πρέπει να πάω στο νοσοκομείο σήμερα - Πώς κινείστε με ταξί; -Πώς να πάρω ταξί... με δικό μας αυτοκίνητο, δεν έχω δικό μου εγώ, τα παιδιά μου, εγώ δεν πάω και πολύ μακριά συνήθως με τα πόδια κάνω τις δουλειές μου’ Γυναίκα ηλικίας περίπου 60 χρονών

Μετάβαση βασισμένη σε μία υποχρεωτική δράση.

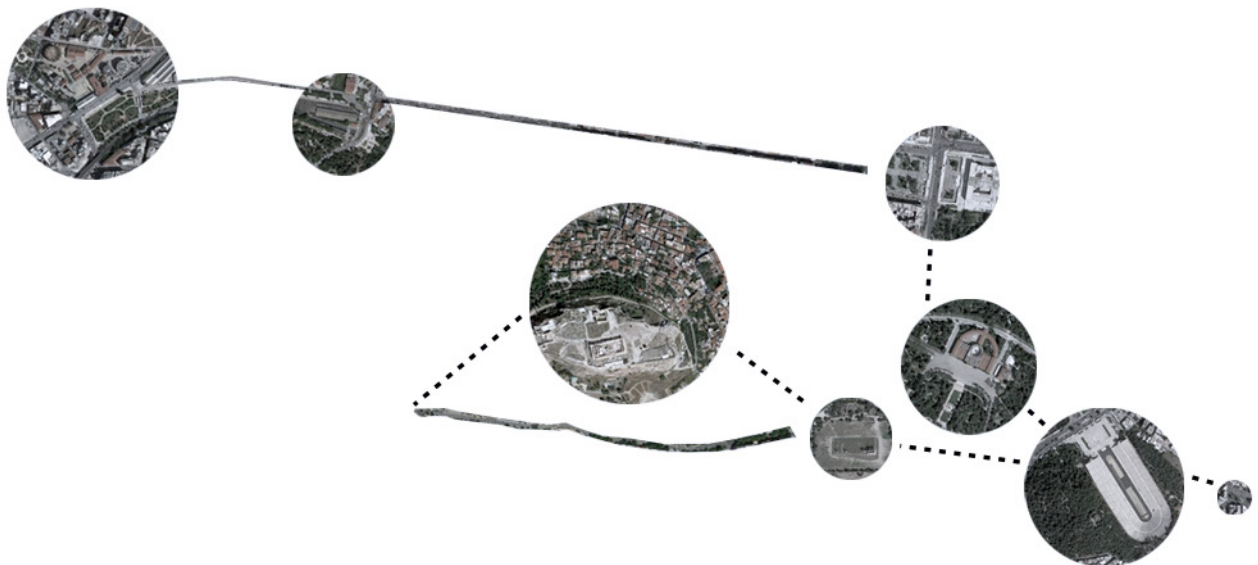
Η γνώση σχετικά με την εμφάνιση του ελεγκτή ή την αγορά της Αιόλου, ο διεσταλμένος χρόνος μίας φαντασιακά διογκωμένης παράκαμψης ή περιστασιακές δράσεις εξαίρεσης, που υποχρεούται να κάνει κανείς για να φτάσει στον προορισμό του, είναι κάποιοι από τους ποικίλους τρόπους που διαμορφώνουν διαφορετικούς τύπους μετάβασης. Ένα πλήθος μεταφορών διασταυρώνεται και διαπλέκει γεωγραφικές κλίμακες, τόπους, τρόπους, ανθρώπους, μέσα από καθημερινές αφηγήσεις. Από το σπίτι στη δουλειά, από την αρχή ως το τέλος της, η κάθε μέρα είναι γεμάτη από

‘Δύο με τρεις φορές την εβδομάδα προσπαθώ μετά τη δουλειά να πηγαίνω για περπάτημα. Παίρνω το τρόλεϋ κατεβαίνω στο Στάδιο, μπαίνω στο Ζάππειο συνεχίζω ευθεία και από εκεί Σύνταγμα, κατεβαίνω όλη την Ερμού, φτάνω Θησείο και αν έχω κουράγιο προχωράω μέχρι και το Γκάζι. Διαφορετικά κατεβαίνω από το τρόλεϋ στις Στήλες [Ολυμπίου Διός] και στρίβω δεξιά να μπω στην Πλάκα ή στη Διονυσίου Αρεοπαγίτου’ Άντρας 65 χρονών, κάτοικος Παγκρατίου.

Η τυχαιότητα μίας περίπτωσης, η ηρεμία ή η βιασύνη μίας στιγμής, ο ήλιος ή η βροχή μίας ημέρας, ο ήχος από ένα τηλέφωνο, ο πιο ανώνυμος άντρας και η πιο ανώνυμη γυναίκα, ό,τι μιλάει θορυβεί, περνά, συναντά⁴⁰, αποτελούν αρχή για αυτοσχεδιασμούς της πορείας, είτε καθημερινής είτε περιστασιακής.

‘Κατέβηκα για κάτι ψώνια, αν δεν είχε τόση ζέστη θα ερχόμουνα με τα πόδια. Θέλω να πάρω ένα σκουτεράκι και ήρθα να χαζέψω, είχα ένα και το πούλησα πριν δύο χρόνια, αλλά με τα χάλια που έχουν οι συγκοινωνίες το σκέφτομαι πολύ σοβαρά να ξαναπάρω’ Άντρας, 60 χρονών, κάτοικος Πετραλώνων.

Αυτοσχεδιασμοί και αντίστοιχες ανατακλαστικές επιλογές, ευνοούν μία υποβόσκουσα δημιουργική έκφραση ή μία επιθυμία για ανυπακοή σε μία πειθαρχημένη ρουτίνα, προσπερνούν, δίνουν έμφαση στα χωρικά στοιχεία, μετατρέποντας το χώρο της πόλης σε ένα χώρο βιωμένο κι οικείο.



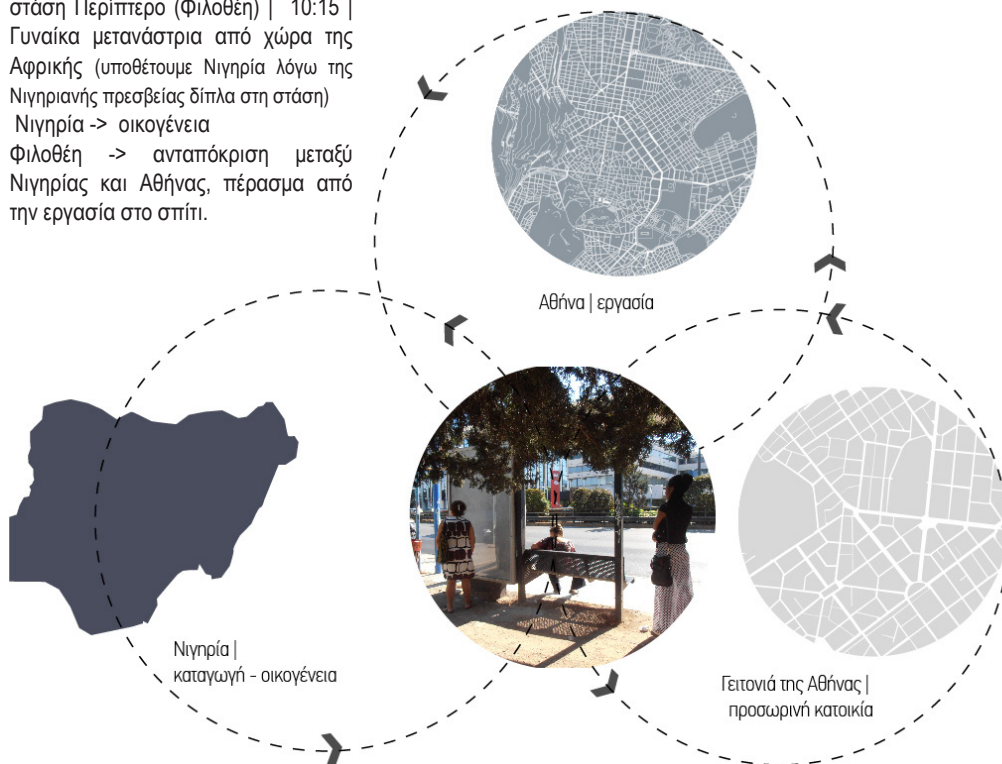
αποσπασματικός χάρτης αφήγησης | πηγή: ίδια επεξεργασία

Διαδρομές και δίκτυα

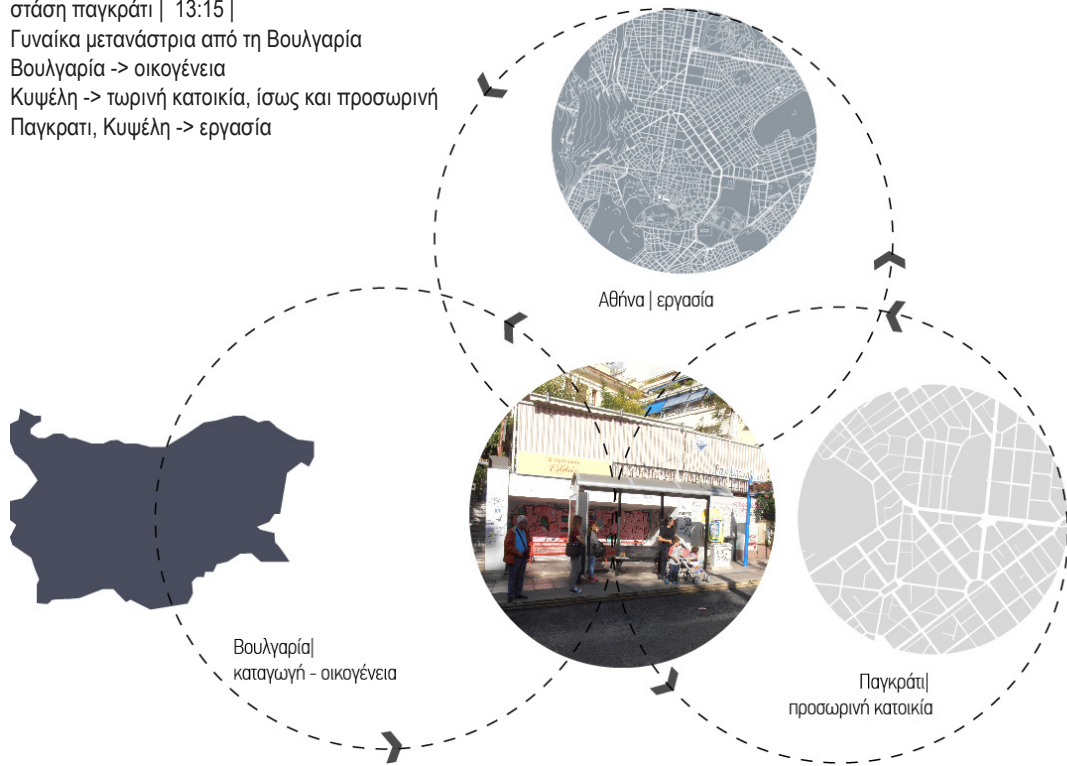
Από την έρευνα στο πεδίο παρατηρήσαμε πως βασικοί χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι μετανάστες και πιο συγκεκριμένα, εργαζόμενες γυναίκες μετανάστριες. Γυναίκες από χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας, κυρίως από τις Φιλιππίνες, και από βαλκανικές χώρες, κυρίως από Αλβανία και Βουλγαρία, κάποιες λιγότερες, από χώρες της Αφρικής. Έτσι, τις πιο πολλές φορές κατά την παρατήρηση, η στάση αποτέλεσε πεδίο συνάντησης ετερόκλητων στοιχείων, όπου εικόνες και γλώσσα, ομιλούσα ή σωματική, συναντιούνται και μετασχηματίζουν το χώρο, εντός πολιτικών, κοινωνικών πολιτισμικών αφηγήσεων και δράσεων. Η παρουσία των χρηστών, τα σώματά τους σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές και χωρικές καταβολές τους, γίνονται το μέσο μεταφοράς μεταξύ γεωγραφικών κλιμάκων και κοινωνικών αναπαραστάσεων, ενώ ο χώρος της στάσης, γίνεται πυκνωτής συνηθειών, αξιών, επιθυμιών, τρόπων ενός άλλου τόπου, μεταξύ ενός κοντινού 'εδώ' και ενός μακρινού 'εκεί'.

Σε με τέτοια οπτική, οι γεωγραφικές κλίμακες κατανοούνται ως μεταβλητές κατασκευές των παραμέτρων της καθημερινής ζωής, και οργανώνουν μία νέα σύνθεση τόπου και καθημερινότητας. Οι χρήστες διασταυρώνονται και μέσω μιας διαπλεκόμενης γραφής, συνθέτουν μια πολλαπλή ιστορία εν κινήσει. Χωρίς δημιουργό και θεατή γράφεται μία μοναδική κάθε φορά ιστορία, από θραύσματα γεωγραφικών τόπων, από αποσπάσματα διαφορετικών παραστάσεων. Η καθημερινότητα συγκεντρώνεται στο χώρο της στάσης και στενεύει ακόμα πιο πολύ εντός του οχήματος. Η κίνηση μετατρέπει τόπους σε αφετηρίες, τερματικούς σταθμούς και περάσματα, ενώ ο γεωγραφικός χάρτης αλλοιώνεται και το Παγκράτι γειτονεύει με τις Φιλιππίνες.

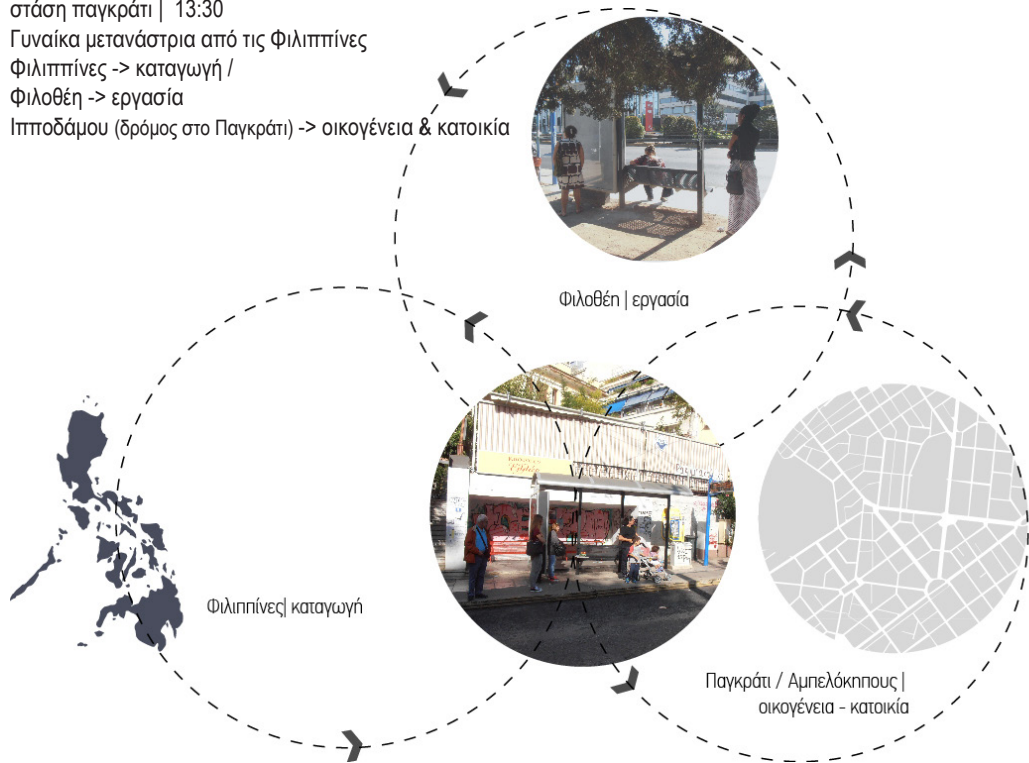
στάση Περίπτερο (Φιλοθέη) | 10:15 |
Γυναίκα μετανάστρια από χώρα της
Αφρικής (υποθέτουμε Νιγηρία λόγω της
Νιγηριανής πρεσβείας δίπλα στη στάση)
Νιγηρία -> οικογένεια
Φιλοθέη -> ανταπόκριση μεταξύ
Νιγηρίας και Αθήνας, πέρασμα από
την εργασία στο σπίτι.



στάση παγκράτι | 13:15 |
 Γυναίκα μετανάστρια από τη Βουλγαρία
 Βουλγαρία -> οικογένεια
 Κυψέλη -> τωρινή κατοικία, ίσως και προσωρινή
 Παγκρατι, Κυψέλη -> εργασία



στάση παγκράτι | 13:30
 Γυναίκα μετανάστρια από τις Φιλιππίνες
 Φιλιππίνες -> καταγωγή /
 Φιλοθέη -> εργασία
 Ιπποδάμου (δρόμος στο Παγκράτι) -> οικογένεια & κατοικία



διαπλεκόμενες γεωγραφικές κλίμακες & καθημερινότητες | πηγή: ίδια επεξεργασία

Υποκείμενα και τόποι διαπλέκονται και αναπτύσσουν δεσμούς, δίκτυα συνεκτικά ή διασπασμένα σε διαφορετικά σημεία της γειτονιάς, της πόλης, της χώρας, του κόσμου. Ακόμα όμως και σε αυτήν την περίπτωση των υπερτοπικών δεσμών, που ενδεικτικά περιγράψαμε παραπάνω, το αίσθημα του ανήκειν, του γειτονεύειν αποτελούν κοινό-συνδετικό σημείο του εδώ με το εκεί. Παράδειγμα που αφορά έναν μεγάλο αριθμό μεταναστών/στριών από τις Φιλιππίνες. Οι οικογένειες των μεταναστών/στριών μένουν κοντά, έχουν συγκεντρωθεί στην οδό Ιπποδάμου στο Παγκράτι και τα γύρω στενά, όπως και στην περιοχή των Αμπελοκήπων. Πολλοί από αυτούς/ές, κάθε Κυριακή συνθίζουν να συγκεντρώνονται στο Φωκιανό, οι άντρες παίζουν μπάσκετ οι γυναίκες βρίσκουν μία ευκαιρία να ανταμώσουν μεταξύ τους, να κουβεντιάσουν, όπως επίσης και στο χώρο μπροστά από το Καλλιμάρμαρο Στάδιο. Μία μεγάλη πλειοψηφία γυναικών δουλεύουν σε σπίτια της Φιλοθέης και τέλος, για πολλούς από αυτούς/ές η πλατεία Πλαστήρα λειτουργεί ως σημείο συνάντησης, ανεξάρτητα από τη χρήση κάποιου μέσου μεταφοράς. Το πεδίο δράσης τους αναπτύσσεται και επεκτείνεται γύρω από υλικά στοιχεία, που ο παράγοντας της επανάληψης τα καθιστά τοπότητα στην καθημερινότητά τους. Αποτέλεσμα, να δημιουργούν πλέγματα στον αστικό ιστό που αμφισβητούν φυσικούς διαχωρισμούς και επαναπροσδιορίζουν γεωγραφικές κλίμακες.

Παρόλη τη ρευστή συνθήκη της σύγχρονης εποχής, της βασισμένης σε άυλα συστήματα συνδιαλλαγής και συναναστροφής σε συνεχή μετακίνηση, φαίνεται η καθημερινή ζωή των ανθρώπων να παραμένει συνδεδεμένη με τους τόπους. Να μην ταυτίζεται απόλυτα με αυτούς, αλλά μέσα από μία συνεχή κινητικότητα να αποζητά σημεία αναφοράς και επαναληψιμότητας. Διαπλεκόμενα δίκτυα τόπων και κλιμάκων φανερώνουν μία ανάγκη μεταφοράς ενός όλου ή ενός μέρους του τόπου του καθενός. Την ανάγκη να φέρει μαζί του και να μεταμοσχεύσει σημάδια, σύμβολα, όνειρα, από το φυσικό γεωγραφικό χώρο, σε ένα χρονικό στιγμιότυπο, μία άλλη εποχή, μέχρι μία εκφραστική αναπαράσταση ενός πολιτισμού.

‘Κάθε Τρίτη πάω στο Φάληρο στη χορωδία του ΚΑΠΗ. Μένω Αρχιμήδους παίρνω από εδώ το τρόλεϋ, κατεβαίνω στο Στάδιο, παίρνω το 550 κατεβαίνω μία στάση πριν το Φλοίσβο και μετά περπατώ και λίγο ακόμα. Παλιότερα πήγαινα και στο Ωδείο Αθηνών με ταξί 3.20ευρό, αλλά τώρα πιο σπάνια, έχω μεγαλώσει, υπολογίζω και τα χρήματα. Δεν μπορώ όμως να σταματήσω να τραγουδάω, το τραγούδι ήταν η ζωή μου, η ευχαρίστηση μου από μικρό παιδί’ Ηλικιωμένη γυναίκα

Η στάση μετατρέπεται σε ένα διαδραστικό σκηνικό μοναδικό κάθε φορά, που πέρα από τη συμμετοχή του σε ευρύτερα κοινωνικά – διαπροσωπικά, ή χωρικά δίκτυα όπως αναφέραμε παραπάνω, διατηρεί μία δυναμική αυτονομία. Έτσι, διαβάζεται ταυτόχρονα ως θραύσμα από ένα όλον, όχι μόνο χωρικό, αλλά και χρονικό, εκφραστικό, στιγμή μιας συνολικής εικόνας, μίας ζωντανής ιστορίας εν εξελίξει. Η αφήγηση της ηλικιωμένης γυναίκας γίνεται φορέας της επιθυμίας της να τραγουδά από μικρό παιδί, ο τόπος, το σημείο αναφοράς της, αυτή της η επιθυμία συναντιέται με αυτές των υπολοίπων. Εντοπίζεται και εκφράζεται, απρόσμενα και φευγαλέα, στη στάση. Ο χώρος αυτός φιλοξενεί για πολύ λίγο χρόνο τα όνειρα και τους μύθους των χρηστών του, πλάθοντας μία ενεργή θεατρικότητα όπου σκηνικά ηθοποιοί και θεατές, αλληλενεργούν και μεταβάλλονται, συνδιαμορφώνονται και γίνονται ένα, στα πλαίσια μίας συνεχούς παροδικότητας. Μακριά από τις απεικονίσεις του Μεσαίωνα και της Αναγέννησης όπου το βλέμμα βρίσκεται σε πτήση πάνω από την πόλη, ή αναζητά μία πανοραμική οπτική, αμφισβητώντας στιλιζαρισμένα σκηνικά και άκαμπτες χωρικές τυπολογίες, οι χρήστες δεν δρουν απλά σε ένα χώρο δεδομένο, αλλά σε σύμπραξη με αυτόν.

Μία πόλη μεταφορική⁴¹

Αφετηρία της εργασίας αποτέλεσε, η προβληματική γύρω από τη σημασία των μικρών λεπτομερειών της καθημερινότητας και το κατά πόσο ο εντοπισμός και η διερεύνηση τέτοιων μικροσκοπικών στιγμών και εικόνων θα μπορούσε να μας οδηγήσει στη ψηλάφηση ζητημάτων μεγαλύτερης κλίμακας, ευρύτερων διαδικασιών, συλλογικότερης απεύθυνσης. Τον παραπάνω συλλογισμό συμπληρώνει η ανάγκη μεταφοράς αυτών των θεωρητικών ζητημάτων στο φυσικό χώρο της πόλης και σε ένα πραγματικό ρυθμό αστικής καθημερινότητας, η ανάγκη ενός πεδίου εστίασης. Καθημερινότητα και καθημερινή χρήση, μικρή κλίμακα, εκτεθειμένος χώρος στη ζωή της πόλης, διαφορετικές γεωγραφικές κλίμακες (δίκτυο και μονάδα), αποτελούν παράγοντες που μας οδήγησαν στην επιλογή των στάσεων λεωφορείων και τρόλεϋ ως χωρική τυπολογία στην οποία θα αναζητήσουμε τους θεωρητικούς προβληματισμούς μας. Ισχυριζόμαστε πως η συγκεκριμένη τυπολογία αποτελεί ευνοϊκό πεδίο για τις αναζητήσεις μας χωρίς όμως να καθίσταται ως μοναδική και αναγκαία συνθήκη. Για εμάς αποτελεί μία ενδεικτική επιλογή, υπογραμμίζοντας τελικά, πως σημασία δε δίνεται τόσο στο ποιός θα είναι αυτός ο χώρος, αλλά στον τρόπο με τον οποίο τον προσεγγίσουμε και τον διαβάζουμε.

Από την έρευνα στο πεδίο προέκυψε τελικά ένα ημερολόγιο καταγραφής μέρους από τη ζωή τριών στάσεων, μέσα σε ένα εικοσιτετράωρο. Μια περιγραφή, εικόνων και γεγονότων που δεν εστιάζει τόσο σε ποσοτικά δεδομένα (αριθμός επιβατών, συχνότητα δρομολογίων), αλλά δίνει σημασία στο ντύσιμο των χρηστών, τις συμπεριφορές που αναπτύσσουν μεταξύ τους, στον τρόπο που διαχειρίζονται την αναμονή τους, την κινησιολογία τους, τις ιδιαιτερότητές τους. Μια γρήγορη ερώτηση, μια αντανάκλαστική απόκριση, το άκουσμα μίας ξένης γλώσσας, μία χειρονομία, η έκφραση μίας επιθυμίας, της δυσaráσκειας, του ξαφνιάσματος, γίνονται στοιχεία δομικά και πάνω σε αυτά τα για πολλούς ασήμαντα συμβάντα, στήνουμε τη ραχοκοκαλιά ενός πολύτιμου, για εμάς, πεδίου μελέτης. Σημάδια που αρθρώνουν κάθε φορά ένα διαφορετικό σύνολο, συνθέτουν κάθε φορά εύπλαστες και ευμετάβλητες εικόνες, μέσω μίας αυθόρμητης δημιουργικότητας και μίας εκφραστικής ελευθερίας. Ιδιαίτερη τροπικότητα που ο Benjamin ανιχνεύει στο πώς τα παιδιά διαχειρίζονται τα απορρίμματα. 'Στα προϊόντα που απορρίπτονται αναγνωρίζουν το πρόσωπο που στρέφει ο κόσμος των πραγμάτων προς αυτά, και δε μιμούνται τόσο τον κόσμο των μεγάλων όσο φέρνουν με αυτά που φτιάχνουν παίζοντας, υλικά που διαφέρουν πολύ μεταξύ τους σε έναν καινούργιο αλματώδη συσχετισμό.⁴²

Για μία ανάγνωση του χώρου αντίστοιχη με την παραπάνω, έχουμε τόσο την ανάγκη ενός θεωρητικού λόγου όσο την εμπειρία και την ενεργή συμμετοχή στη ζωή της πόλης. Με τον συνδυασμό και των δύο μεθοδολογικών εργαλείων επιχειρούμε να διαβάσουμε την πολυσύνθετη υφή της πόλης και την πολυπλοκότητα των υποκειμένων που δρουν σε αυτή. Οι εικόνες της καθημερινότητας, οι ασήμαντες λεπτομέρειες, είναι αυτές που εδώ, δίνουν τις αποχρώσεις των διαφορετικών εννοιολογικών πεδίων. Συνθέτουν ένα σύνολο που ενσωματώνει θραύσματα, ανερμάτιστα σημάδια, σε ένα ψηφιδωτό καθημερινής ζωής, αποκαλύπτοντας όψεις κινητικότητας και συνύπαρξης.

Συλλέγοντας και καταγράφοντας ασύνδετες, σε πρώτη ανάγνωση, σημάνσεις και κωδικούς, δοκιμάζουμε να τους αποκρυπτογραφήσουμε, αντιμετωπίζοντάς τους ως κάτι αναγνώσιμο και γνώριμο. Μέσα από την απρόσμενη, ίσως, δυναμική τους αυτά τα συγκεχυμένα σημάδια, γίνονται τα εργαλεία ανάγνωσης μίας γλώσσας ιερογλυφικής και αποσπασματικής. Μέσα σε αυτό το σύνολο, ανιχνεύουμε πρακτικές που δρουν παράλληλα και κριτικά προς τον

41 Ο.π.

42 Walter Benjamin, Μονόδομος, επιμέλ. Γιώργος Σαγκριώτης, μετάφρ. Νέλλη Ανδρικοπούλου, Άγρα (Αθήνα, 2004), 48.

αυστηρά προσδιορισμένο γεωμετρικό χώρο των πολεοδομικών σχεδίων και των επίσημων στρατηγικών διαχείρισης αστικών ζητημάτων.

Η ενιαία εικόνα της πόλης σπάει και οι ολοκληρωμένες και ενοποιητικές φαντασιακές οπτικές της, αντικαθίστανται από μία αστική εμπειρία που εξελίσσεται σε ένα πλέγμα από χωρικές και χρονικές ασυνέχειες, εκτεθειμένη σε μία συνεχή κινητικότητα. Ασταθείς πρακτικές και επινοήσεις, αντιστέκονται και διαρρηγνύουν την ομαλοποίησης της καθημερινότητας, πράξεις πάνω σε τόπους που ασκούν τον καθημερινό ρόλο μία συνεχούς διαδικασίας επαναπροσδιορισμού του χώρου, της ατομικής και συλλογικής ταυτότητας και τελικά του πολιτισμού. Ιδιαίτερες χωρικότητες και καθημερινές τελεουργίες, παραπέμπουν σε μία διαφορετική προσέγγιση του τρόπου που βλέπουμε σημάδια και ίχνη στην πόλη, που διαβάζουμε τον πλούτο που αυτή προσφέρει. Στο σαφές κείμενο της σχεδιασμένης και αναγνώσιμης πόλης παρεισδύει μία ποιητική, μυθοπλαστική εμπειρία του χώρου, μία πόλη αυτοσχέδια, που μετακινείται σαν κοπάδι από βοσκή σε βοσκή, μία πόλη μεταφορική⁴³.



σκηνή από τη σειρά Louie | πηγή: Louie, επεισόδιο 06, 2^{ος} κύκλος, 2009-2011

Βιβλιογραφία

‘Αναπτυξη μεθοδολογικών εργαλείων για τη συγκριτική έρευνα της γειτονιάς σε μεγάλες πόλεις της ευρωπαϊκής ένωσης’. ΕΜΠ-σχολη αρχιτεκτονων-τομεας πολεοδομιας και χωροταξιας, 2007. <https://www.academia.edu>.

Αράπογλου, Β., Κ.Ι. Καβουλάκος, Γ. Κανδύλης, και Θ. Μαλούτας. ‘Η νέα κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας : μετανάστευση , ποικιλότητα και σύγκρουση’, 2009. <http://www.academia.edu>.

Βαΐου, Ντίνα. ‘Γειτονιές στο κέντρο της πόλης: αφηγήσεις και κλίμακες συνύπαρξης στην Κυψέλη’, 2011.

Βαΐου, Ντίνα, και Μαρία Στρατηγάκη. ‘Από την «εγκατάσταση» στην «ένταξη» Ανεπίσημες πρακτικές και κοινωνικές παροχές για γυναίκες μετανάστριες στην Αθήνα’, 2011. <https://kompreser.espinblogs.net/2011/09/09/vaiou-stratigaki-aro-tin-egkatastasi-stin-entaxi/>.

Βασίλης Αράπογλου Β, Καβουλάκος Κ.Ι, Κανδύλης Γ.Μαλούτας Θ. ‘Η νέα κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας : μετανάστευση , ποικιλότητα και σύγκρουση’. *Σύγχρονα Θέματα* 107 (2009). <http://www.academia.edu>.

Γ.Μ.Σαρηγιάννης, και Α. Σταθόπουλος. ‘Σημειώσεις από το μάθημα: Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων-Εφαρμογές, στα πλαίσια του ΔΠΜΣ: Πολεοδομία-Χωροταξία’, 2015.

Γραφείο τύπου του ΟΑΣΑ. ‘Δήλωση του πρόεδρου του ΟΑΣΑ Τάσου Ταστάνη για το ατυχές περιστατικό με την τυφλή επιβάτιδα’, 5 Νοέμβριος 2016. <http://www.oasa.gr/news.php?id=funk1157>.

———. ‘Νέα τιμολογιακή πολιτική του ομίλου ΟΑΣΑ’, 27 Ιανουάριος 2016. <http://www.oasa.gr/newscat.php?id=deltiatipou>.

———. ‘Ξεκίνησε η εφαρμογή OASA telematics’, 16 Μάιος 2016. <http://www.oasa.gr/newscat.php?id=deltiatipou>.

———. ‘Σε πλήρη εξέλιξη η εφαρμογή της τηλεματικής και των «έξυπνων» στάσεων του ΟΑΣΑ’, 5 Σεπτέμβριος 2106. <http://www.oasa.gr/news.php?id=funk1150>.

Δημητρίου, Ούρσουλα, και Κουτρολίκου, Πέννυ. ‘Περί δημόσιου, ιδιωτικού, «κοινού» και «συλλογικού»’, 2011.

Θεωδορόπουλος, Βύρων. *Το 140*, 2014. <https://www.youtube.com/watch?v=s4UwLzHn5A>.

Καστοριάδης, Κορνήλιος. *Η αρχαία ελληνική δημοκρατία και η σημασία της για μας σήμερα*. Ύψιλον. Αθήνα, 2005.

Κουτρολίκου, Πέννυ, και Δήμητρα Σπανού. ‘Το τοπικό ως πεδίο αναδυόμενων κινητοποιήσεων και κοινωνικής αλληλεγγύης στο πλαίσιο της σημερινής κρίσης’. *ΓΕΩΓΡΑΦΙΕΣ* 22 (2013): 52–66.

Νότα Κυριαζή. *Η Κοινωνιολογική έρευνα Κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών*. Ελληνικές Επιστημονικές Εκδόσεις. Αθήνα, 1998.

Παναγιώτης Σ. Σαμαρτζής, Ελίζα Παναγιωτάτου, επιμ. *Συμμετοχική επικοινωνία και τοπική ανάπτυξη: Διαμορφώνοντας προοπτικές ανάπτυξης σε περίοδο κρίσης* : Ένα πείραμα στον πρώην Δήμο Αυλώνας Νομού Ευβοίας. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Αθήνα, 2012.

Παπαγαρουφάλη, Ελένη. 'Η συνέντευξη ως σωματική επικοινωνία των συνομιλητών και πολλών άλλων', 2002.

Παπαταξιάρχης, Ευθύμιος. *Πολιτικές της Καθημερινότητας*. Αλεξάνδρεια. Αθήνα, 2014.

Τερζάκης, Φώτης. 'Σκατζόχοιρος'. *Κουρσάλ*, 2016.

Augé, Marc. *Ξανά στο μετρό*. Μετάφραση Γιάννης Καυκιάς. Νόβολι., 2009.

———. *Un ethnologue dans le métro*. Fayard/Pluriel, 2013.

Benjamin, Walter. *Θέσεις για τη φιλοσοφία της ιστορίας / Ο Σουρεαλισμός / Για την εικόνα του Προυστ*. Μετάφραση Μηνάς Παράσχης. Ουτοπία. Αθήνα, 1983.

Benjamin, Walter. *Μονόδομος*. Επιμέλεια Γιώργος Σαγκριώτης. Μετάφραση Νέλλη Ανδρικοπούλου. Άγρα. Αθήνα, 2004.

Benjamin, Walter. *Σαρλ Μπωντλαίρ*, ένας λυρικός στην ακμή του καπιταλισμού. Επιμέλεια Κώστας Λιβιεράτος. Μετάφραση Γιώργος Γκουζούλης. Αλεξάνδρεια. Αθήνα, 1994.

———. *Το έργο τέχνης στην εποχή της τεχνολογικής του αναπαραγωγιμότητας*. Μετάφραση Φώτης Τερζάκης. Επέκεινα. Αθήνα, 2013.

Butler, Judith. 'Παραστασιακές επιτελέσεις και συγκρότηση του φύλου: Δοκίμιο πάνω στη φαινομενολογία και τη φεμινιστική θεωρία'. Μετάφραση Μαργαρίτα Μηλιώρη. Μωβ Καφενείο, 2009. <http://www.anarxeio.gr/contents/view/parastasiakes-epiteleseis-kai-syggrothsh-toy-fy>.

Certeau, Michel de. *Επινοώντας την καθημερινή πρακτική* : Η πολύτροπη τέχνη του πράττειν. Επιμέλεια Ηλίας Γιούρης. Μετάφραση Κική Καψαμπέλη. Σμίλη. Αθήνα, 2010.

Forrest, Ray. 'Who Cares About Neighbourhoods'. ESRC Center for Neighbourhood Research, 2004. www.neighbourhoodcenter.org.uk.

Harvey, David. 'Η Πολιτική Οικονομία του Δημόσιου Χώρου', 2011. <https://parallhlografos.wordpress.com/>.

Jefferson, Ann. *Μεταμαρξιστικά ρεύματα στην αισθητική και στη θεωρία της λογοτεχνίας*. Μετάφραση Φώτης Τερζάκης. Futura. Αθήνα, 2004.

kompreser. 'Το καρναβάλι ως κατάσταση ανατρεπτική Μια αναφορά στη θεωρία του Mikhail Bakhtin', 2011. <http://kompreser.espivblogs.net/>.

Lefebvre, Henry. *Δικαίωμα στην πόλη* : Χώρος και πολιτική. Μετάφραση Παναγιώτης Τουρνικιώτης. Κουκκίδα. Αθήνα, 2007.

Morss, Susan Buck -. *Η διαλεκτική του βλέπειν*. Επιμέλεια Αριστείδης Μπαλτάς. Μετάφραση Μανόλης Αθανασάκης. Ηράκλειο Κρήτης: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2009.

Perec, Georges. *Χωρείς Χώρων*. Ύψιλον. Αθήνα, 2000.

Sassen, Saskia. *Χωρίς έλεγχο*; : Η εθνική κυριαρχία, η μετανάστευση και η ιδιότητα του πολίτη την εποχή της παγκοσμιοποίησης. Μετάφραση Περικλής Παπανδρέου. Μεταίχμιο. Αθήνα, 2003.

Urban Conflicts. Θεσσαλονίκη: Εργαστήριο «συναντήσεις και συγκρούσεις στην πόλη», 2015. <http://urbanconflicts.wordpress.com/>.

Yin, Robert K. *Qualitative research from start to finish*. The Guilford Press. New York, 2011.

Δικτυακοί τόποι

<http://www.oasa.gr/>

<http://telematics.oasa.gr/#main>

<http://www.et.gr/index.php/>

<https://athens.indymedia.org/>

<http://www.kathimerini.gr/878323/article/epikairothta/ellada/polles-varadies-ligoi-odhgoi-xaos-sthn-polh>

<http://www.kathimerini.gr/876332/article/epikairothta/ellada/ta-senaria--gia-ta-mesa--metaforas>

<http://www.kathimerini.gr/876069/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/ependyseis-292-ekat-eyrw-mesw-toy-jessica>

<https://www.microsoft.com/el-gr/store/p/oasa-telematics/9nblggh4nx0l>

<http://www.tanea.gr/news/greece/article/5358583/oasa-telematics-h-efarmogh-poy-enhmerwnei-sto-kinhto-gia-ta-dromologia-twn-lewforeiwn/>