



«Η ιστορία του αυτοκινήτου γράφεται στους δρόμους ως μια απρόβλεπτη διαδρομή. Συνδέει τον Χένρυ Φορντ με την Κοκό Σανέλ, τον Τεντέν με τον Τζέημς Ντην. Βάζει τους εκπατρισμένους εργάτες της Σιτροέν να διαμαρτύρονται παρά με τους εκτοπισμένους των πόλεων.

Στις αρχές του 21ου αιώνα, ενώ η διεθνής οικονομική κρίση βρίσκεται σε εξέλιξη, το αυτοκίνητο δεν είναι πλέον σύμβολο ελευθερίας αλλά μέρος του προβλήματος. Πώς φτάσαμε ως εδώ; Τι θα συμβεί στο μέλλον;

Ο Ηλίας Καφάογλου μας ξεναγεί στη μεγάλη περιπέτεια της αυτοκίνησης.»

Αυτά αναγράφονται στο οπισθόφυλλο του βιβλίου «Αυτοκίνητος κόσμος» εκδόσεις ύψιλον

Ο Ηλίας γεννήθηκε στην Αθήνα το 1958. Κείμενά του για τη λογοτεχνία έχουν δημοσιευθεί στα περιοδικά «Διαβάζω», «Η Λέξη», «Πόρφυρας», «Το Τραμ», «το Τέταρτο» και στις εφημερίδες «Αυγή» και «Τύπος της Κυριακής», με τα ψευδώνυμα «Πέτρος Ρεζής» και «Κώστας Ηλιάδης». Έχει εκδώσει τα βιβλία: «Γραφή 1980-85», «Κείμενα νέων Ελλήνων λογοτεχνών» (σε συνεργασία με τον Κωστή Λιόντη, Υάκινθος, 1986), «Πλάνης βίος» (Ρόπτρον 1993), «Η άλλη ομηρία - Μια συνομιλία με τον Όμηρο Πέλλα» (Υψιλον/Βιβλία, 1998), «Οι εποχές της Μελισσάνθης» (Ηλέκτρα 2005).

Με τον «Αυτοκίνητο κόσμο», μια έκδοση που δούλεψε περισσότερο από δύο χρόνια, ο Ηλίας επιχειρεί μια τομή στην κοινωνική πορεία και ιστορία του αυτοκινήτου σε παγκόσμιο επίπεδο. Επειδή διαθέτει τόσο τις γνώσεις όσο και την εμπειρία, η απόπειρά του κρίνεται επιτυχημένη, ενώ μέσα από τον κόπο του είναι διακριτή και η ανιδιοτελής συναισθηματική σχέση που τρέφει για το αντικείμενο.

Για όσους ενδιαφέρονται για το θέμα είναι μια εξαιρετική εργασία.

Για περισσότερες πληροφορίες: Εκδόσεις ΥΨΙΛΟΝ / ΒΙΒΛΙΑ, Τζαβέλλα 15 Αθήνα, τ.κ. 10681, τηλ. 2103838257

Ακολουθεί αυτούσιο το προλογικό σημείωμα:

ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Το βιβλίο που κρατάτε στα χέρια σας είναι έκδοχή ενός κειμένου εν εξελίξει από τα μέσα του 2006. Συγκροτείται και ανασυγκροτείται, διαλύεται και χτίζεται, εμπλουτίζεται, τροποποιείται, πλέκει και διαρκώς ξεπλέκει την κοινωνική ιστορία του αυτοκινήτου, αφού το αυτοκίνητο ως ιδιωτικό μέσο δημόσιας μεταφοράς βρίσκεται τις αρχές του 21ου αιώνα σε πλήρη ανασχηματισμό.

Το αυτοκίνητο έπαιξε ρόλο καθοριστικό στις οικονομικές, κοινωνικές, πολεοδομικές και περιβαλλοντικές εξελίξεις κατά τον 20ό αιώνα. Σφράγισε την οργάνωση της εργασίας και τον τρόπο παραγωγής, τις πολιτικές δομές, επομένως, έγινε ένα από τα σύμβολα της προόδου ως «σωρευτικής διαδικασίας», λειτούργησε ως αντικείμενο καταναλωτικού πόθου και σήμα κοινωνικής καταξίωσης, επέφερε καθοριστικές αλλαγές στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων, διευκόλυνε (ή και καθόρισε) τον επανασχεδιασμό των οικιστικών μονάδων, ενώ παράλληλα υποβαθμίστηκαν τα μαζικά μέσα μεταφοράς. Η αστική γεωγραφία διαφοροποιήθηκε χάριν της ταχύτητας στις μετακινήσεις, το αυτοκίνητο επιβεβαίωσε τρόπον τινά την είσοδό μας στη νεωτερικότητα, στη διαρκή κινητικότητα, στην «ευελιξία». Το αυτοκίνητο δεν είναι εδώ και καιρό σύμβολο ανανέωσης και ελευθερίας, μέσο απόλαυσης. Ένα μέσο που επινοήθηκε και εξελίχθηκε, για να επιλύει προβλήματα, έχει γίνει το ίδιο πρόβλημα.

Το αυτοκίνητο κατέλαβε σταδιακά τους δρόμους των πόλεων, τον δημόσιο χώρο δηλαδή, με σοβαρές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και στο περιβάλλον. Τα αυτοκίνητα στον

πλανήτη είναι ήδη πάρα πολλά και, παρότι τα αποθέματα πετρελαίου μειώνονται, η εξάρτηση από αυτό εντείνεται. Η παραγωγή και η κυκλοφορία όλο και περισσότερων αυτοκινήτων προϋποθέτει την όλο και μεγαλύτερη κατανάλωση πετρελαίου και παραγώγων ορυκτών καυσίμων. Προσπατεί επίσης, την υπερτροφία τομέων που συνδέονται με την αυτοκινητοβιομηχανία.

Η πρόσφατη κρίση των τριών μεγάλων του Ντιτρόιτ, κρίση σε εξέλιξη, οι οποίοι ζήτησαν και έλαβαν κρατική επιχορήγηση, αναδεικνύει με τον πλέον σαφή τρόπο ότι η χρήση του αυτοκινήτου είναι επείγον να επαναπροσδιοριστεί, όπως άλλωστε και η έννοια της αυτοκίνησης. Η συζήτηση έχει επικεντρωθεί στο πώς θα διασωθούν λίγες αυτοκινητοβιομηχανίες, αλλά το ζητούμενο είναι να επικεντρωθεί η δημόσια συζήτηση στο πώς θα αξιοποιηθούν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για την παραγωγή και την κίνηση των αυτοκινήτων, επιλογή που θα ενισχύει την έρευνα και την τεχνολογία, θα συνεισφέρει στην επιβράδυνση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, θα δημιουργεί θέσεις εργασίας. Οι απαντήσεις στα ερωτήματα τι είδους αυτοκίνητα θέλουμε, πώς θα τα φτιάξουμε και ποια χρήση τους επιφυλάσσουμε είναι αλληλένδετες - δεν μπορούμε να στερηθούμε εντελώς τα αυτοκίνητα σε μια εποχή γρήγορων μετακινήσεων.

Θα προσπαθήσω να δείξω στις σελίδες που ακολουθούν ότι η κοινωνική ιστορία του αυτοκινήτου συγκροτεί (και συγκροτείται από) μια ιστορία των νοοτροπιών - οι απλοί άνθρωποι γράφουν την ιστορία, για αυτό τολμώ να μιλήσω για ιστορία, παρότι δεν είμαι επαγγελματίας ιστορικός. Μια κοινωνική ιστορία του αυτοκινήτου συνίσταται συγχρόνως και σε μια ιστορία των ταυτοτήτων, μια διαδικασία ταυτίσεων και διαφοροποιήσεων. Η διαμόρφωση της κουλτούρας της αυτοκίνησης, μιας γλώσσας μέσω της οποίας επικοινωνούν και αντιλαμβάνονται για τι πράγμα μιλούν οι αυτοκινούμενοι, συνδέεται με τις καθοριστικές κοινωνικές και πολιτικές αλλαγές κατά τον 20ό αιώνα. Έτσι, μια κοινωνική ιστορία του αυτοκινήτου - την οποία συχνά μπορούμε να προσεγγίσουμε όχι διαμέσου των μεγάλων λεωφόρων, μέσω των σημαντικών επιτευγμάτων της τεχνολογίας για παράδειγμα, αλλά βαδίζοντας σε παρακάμψεις και σε ατραπούς, με οδηγούς μας τους χάρτες, την οδική σήμανση, τα χρώματα, τη μόδα - δεν αφορά στο παρελθόν αλλά στο εκάστοτε παρόν. Στους δρόμους γράφεται η ιστορία και η διαχείριση του δημόσιου χώρου είναι ζήτημα πολιτικό. Για αυτό και μια κοινωνική ιστορία του αυτοκινήτου αφορά σε έναν κόσμο, τον αυτοκινούμενο κόσμο, υπό διαρκή κατασκευή και ανακατασκευή, σε συνεχή διαμόρφωση.

Όσο για την κοινωνική ιστορία του αυτοκινήτου στη χώρα, όπου κατοικώ, ελπίζω να έχω σύμμαχό μου τον χρόνο...