



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑΣ. ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

«ΣΠΟΥΔΕΣ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ»

Πανοπούλου Αναστασία.

Με «πειραγμένα» ηχεία: Δρόμος, θόρυβος και αυτοκίνηση.



ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: Τραγάκη Δάφνη, Αν. Καθηγήτρια,
Διευθύντρια του τομέα κοινωνικής ανθρωπολογίας.

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Ζέλτσου Ελευθερία,
Αν. Καθηγήτρια, Πρόεδρος Τμήματος.



ΒΟΛΟΣ, 2025.



Ευχαριστίες.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος «Σπουδές στην Κινητικότητα» που μου έδωσαν την ευκαιρία να φοιτήσω στο τμήμα τους, γνωρίζοντας έναν άλλον χώρο εκτός της Παιδαγωγικής Επιστήμης από την οποία προέρχομαι. Ιδιαίτερα θερμές ευχαριστίες όμως, οφείλω στην επιβλέπουσα καθηγήτριά μου, κα. Δάφνη Τραγάκη για την αμέριστη κατανόησή της, την στήριξή της σε οποιαδήποτε δυσκολία εμφανίστηκε και την ορθή κατεύθυνση που μου έδωσε. Χωρίς την δική της επιμονή και υποστήριξη δεν θα είχε ολοκληρωθεί αυτή η διπλωματική εργασία.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω και στους ανθρώπους με τους οποίους συνομίλησα στα πλαίσια της εθνογραφικής έρευνάς μου. Οι πληροφορίες τους ήταν κομβικές αφού λειτούργησαν ως αναλυτικά εργαλεία για την μελέτη μου. Αυτή η εργασία είναι αφιερωμένη σε εσάς και ελπίζω μέσω αυτής να γίνεται ακουστοί, αν και με αθόρυβο τρόπο.

Τέλος, δεν θα μπορούσα να μην ευχαριστήσω τον σύζυγό μου για την τεράστια υπομονή του αλλά και για την στήριξή του σε όλη αυτήν την απαιτητική διαδικασία. Η πίστη του στις δυνατότητές μου, μου πρόσφερε την δύναμη να συνεχίζω. Σε ευχαριστώ που είσαι πάντα ο σύμμαχός μου.

Περιεχόμενα

Εισαγωγικό κεφάλαιο.....σελ.4	σελ.4
Μεθοδολογία.....σελ.11	σελ.11
Εθνογραφικό κεφάλαιο.....σελ.18	σελ.18
Αφήγηση 1. Δημήτρης, ο εμμονικός με τα ηχοσυστήματα.....σελ.19	σελ.19
Αφήγηση 2. Δημήτρης, ο αστυνομικός.....σελ.28	σελ.28
Αφήγηση 3. Βασίλης, ο ερωτευμένος.....σελ.32	σελ.32
Αφήγηση 4. Κώστας, ο κοντράκιας.....σελ.36	σελ.36
Θεωρητικό μέρος	
Ορισμοί του θορύβου.....σελ.41	σελ.41
Δρόμος: ο τόπος του θορύβου.....σελ.44	σελ.44
Δημόσιος χώρος.....σελ.50	σελ.50
Σωματοποιημένες ηχητικές εμπειρίες.....σελ.56	σελ.56
Επιτέλεση της αρρενωπότητας στην υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων.....σελ.58	σελ.58
Πολιτισμικό κεφάλαιο και υποκουλτούρες.....σελ.60	σελ.60
Ταχύτητα, ήχος, σωματικότητα.....σελ.63	σελ.63
Κινητικότητα.....σελ.66	σελ.66
Επίλογος.....σελ.77	σελ.77
Βιβλιογραφία.....σελ.80	σελ.80

Εισαγωγικό κεφάλαιο.

«We are in a giant car
heading towards a brick wall
and everyone's arguing
over where they're going to sit»
-David Suzuki-

Παιδικό δωμάτιο με δύο κρεβάτια. Το ημερολόγιο δείχνει 2005. Ένας έφηβος παίζει στον υπολογιστή του το «Need for speed: underground». Φαίνεται αφοσιωμένος αλλά ένας δυνατός θόρυβος από ένα φτιαγμένο Honda glx που περνάει από την Λεωφόρο Ειρήνης τον εξαναγκάζει να πατήσει το κουμπί της παύσης. Μένει ακίνητος για να απολαύσει τον ήχο από την εξάτμιση «Fuego.» «*Ό,τι πιο κοντινό σε εξάτμιση ελευθέρως*», σκέφτεται, καθώς το μάτι του πέφτει στην αφίσα με τον Michael Schumacher, ο οποίος ντυμένος στα θυρλικά κόκκινα της Ferrari, πανηγυρίζει το 5ο του πρωτάθλημα στην Formula 1. Μετά την μικρή αυτή διακοπή, συνεχίζει το παιχνίδι, στο οποίο προσπαθεί να δημιουργήσει με τροποποιήσεις το πιο γρήγορο, το πιο πολύχρωμο, το πιο ογκώδες και θορυβώδες αυτοκίνητο για να τρέξει στην επόμενη ψηφιακή «κόντρα». Στο πρόσωπο του Σταύρου έχει ζωγραφιστεί ένα πλατύ χαμόγελο καθώς μόλις «ξεκλείδωσε» στο παιχνίδι τον θυρλικό «Ιάπωνα», το μυθικό Nissan skyline Gtr 34. Τον ενθουσιασμό του όμως έρχεται να διακόψει η φωνή της μητέρας του. Του ανακοινώνει από την κουζίνα πως έχει τηλεφώνημα. Ο Σταύρος σηκώνεται και πηγαίνει για να μιλήσει στο σταθερό, ξεφυσώντας που αφήνει το παιχνίδι στην μέση. Είναι στο τηλέφωνο ο Αλέξης που με θρίαμβο του ανακοινώνει πως αγόρασε το καινούριο τεύχος του «Max power» και πρέπει να το διαβάσει και ο ίδιος. Επιστρέφει στο δωμάτιό του και ενώ πάει να κάτσει αναπαυτικά στην καρέκλα του γραφείου του, η πόρτα χτυπάει και εισβάλλει σοβαρό το κεφάλι του πατέρα του. «*Μικρέ πέσε νωρίς για ύπνο, φτάνει πια με τον υπολογιστή! Τώρα θα φύγει και η ξαδέλφη σου, οπότε ύπνο τώρα. Θα χαλάσεις τα μάτια σου και αύριο δεν θα μπορείς να δεις το πραγματικό θέαμα... Μίλησα με τον θείο Μπάμπη που είναι στην τροχαία και είπε ότι αύριο θα κλείσουν από τις 6 το πρωί τον δρόμο για Πήλιο. Άρα πρέπει να ξυπνήσουμε από τις 5 το πρωί.*», του ανακοινώνει. Ο Σταύρος είναι πια στην τρίτη λυκείου και ο χρόνος που διαθέτει για ύπνο έχει περιορισθεί κάτω από το όριο των έξι ωρών ανά ημέρα. Και αύριο είναι Κυριακή! Θα περίμενε κανείς να δυσανασχετήσει με τα λεγόμενα και τις έμμεσες διαταγές του πατέρα του. Αλλά όχι... περίμενε έναν ολόκληρο χρόνο την ανάβαση Πορταριάς που είναι ο τρίτος αγώνας του πανελλήνιου πρωταθλήματος ράλι. Για αυτό κλείνει

βιαστικά τον υπολογιστή, χαιρετά τη ξαδέλφη του και ρυθμίζει το αναλογικό ξυπνητήρι, με την βελόνα να δείχνει τον αριθμό 5...

Ό,τι προηγήθηκε δεν είναι προϊόν μυθοπλασίας. Είναι ένα πραγματικό γεγονός, το οποίο έλαβε χώρα μπροστά μου, καθώς θυμάμαι ακόμη και σήμερα την χαρά του ξαδέλφου μου, εκείνο το απόγευμα Σαββάτου. Μέσω αυτής της ανάμνησης επέλεξα, αν και κάπως πιο μυθιστορηματικά, να κάνω την εισαγωγή στο θέμα αυτής της διπλωματικής εργασίας. Έχει γίνει ήδη φανερό ότι πρόκειται να μιλήσω για την αγάπη για το αυτοκίνητο, το οποίο θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα σύμβολα της νεωτερικότητας, έχοντας αφήσει σαφές αποτύπωμα στη σύγχρονη κοινωνία. Πέρα από τις τεχνολογικές και σχεδιαστικές παραμέτρους, τα αυτοκίνητα συνιστούν ακουστικές παρουσίες, μετασχηματίζοντας τα ηχητικά περιβάλλοντα στα οποία βρίσκονται και δραστηριοποιούνται. Στην παρούσα εργασία, θα μελετήσουμε μία ιδιαίτερη κοινωνική ομάδα, αυτή των αυτοκινητόφιλων, εστιάζοντας στις ηχητικές τροποποιήσεις που εφαρμόζουν στα αυτοκίνητά τους. Η τροποποίηση του ήχου στα αυτοκίνητα παρουσιάζεται συχνά ως τεχνικό ζήτημα ή προσωπική επιλογή, όμως στην πραγματικότητα συνδέεται στενά με κοινωνικές και πολιτικές διαστάσεις. Πρόκειται για αναπόσπαστο κομμάτι μιας υποκουλτούρας που ζει και αναπνέει με τις αναθυμιάσεις, τόσο τις ηχητικές, όσο και τις κυριολεκτικές της εξάτμισης. Μιλάω για υποκειμενικότητες που προσπαθούν να ταυτοποιηθούν μέσα από την συλλογικότητα της αγάπης για το αυτοκίνητο. Από την έμφαση στον ήχο του κινητήρα έως την ανάγκη ενίσχυσης μιας συλλογικής ή ατομικής ταυτότητας, οι ηχητικές παρεμβάσεις στα οχήματα λειτουργούν ως ερμηνευτικό εργαλείο για τη σύγχρονη κοινωνική εμπειρία. Το πώς ο ήχος ενός αυτοκινήτου διαμορφώνει τις αντιλήψεις για την ταυτότητα, την κοινότητα και τη ζωή στην πόλη καθώς και το πώς αυτές οι πρακτικές διαδίδονται και προσαρμόζονται μεταξύ διαφορετικών πολιτισμικών περιβαλλόντων, αποτελούν τον άξονα της παρούσας μελέτης.

Κατά την άποψή μου, οι βασικοί πρωταγωνιστές της εργασίας είναι τρεις: το αυτοκίνητο, ο θόρυβος και η υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων (car enthusiasts). Αυτές οι τρεις συνιστώσες δημιουργούν την συνισταμένη ενός μικρόκοσμου που δηλώνει παρόν μέσα από τις δονήσεις και τα ντεσιμπέλ ενός θορύβου που στα αυτιά τους ακούγεται ως η πιο αρμονική μουσική που έχει γραφτεί ποτέ... η μουσική ενός βρυχώμενου κινητήρα στα όρια των στροφών λειτουργείας του. Μεγαλώνοντας σε ένα οικογενειακό περιβάλλον με έντονο το ενδιαφέρον για τον μηχανοκίνητο τομέα και αθλητισμό, πάντα με συνάρπαζε αυτός ο κόσμος. Τις Κυριακές με ξυπνούσε ο διαπεραστικός ήχος της Formula 1 και εγώ έτρεχα να κουνιάσω στον καναπέ διπλά στον πατέρα μου για να την απολαύσω μαζί του. Αυτές οι αναπαραστάσεις με οδήγησαν στην ιδέα της διπλωματικής μου εργασίας καθώς προσπαθούσα από νεαρή ηλικία να βρω τους λόγους που υποβόσκουν πίσω από την μηχανοκίνητη «λατρεία» πολλών από εμάς, με τον ήχο του

αυτοκινήτου να βρίσκεται πάντα στο επίκεντρο. Και μένει η μεγάλη ερώτηση που ίσως απαντηθεί από την παρούσα προσέγγιση. Πώς γίνεται μια μηχανή, ένα σιδερένιο κουτί που έγινε για πρακτικούς λόγους, να αγαπηθεί τόσο έντονα και να μετουσιωθεί σε πάθος και ένδειξη πολιτισμικής ταυτότητας;

Με αργό βηματισμό, ήρθε η ώρα να καταδυθούμε στα άδυτα του θεωρητικού πλαισίου της αυτοκινητοφιλίας και του θορύβου που εκπηγάζει από αυτήν. Ο θόρυβος δεν αποτελεί μόνο ένα ακουστικό φυσικό φαινόμενο αλλά είναι ένας ήχος με έντονες υποκειμενικές διαστάσεις. Η μελέτη των κοινωνιολογικών και ανθρωπολογικών θεωριών για τον θόρυβο καταδεικνύει τη βαθιά σύνδεση ανάμεσα στις αντιλήψεις για τον ήχο και τη διαμόρφωση της κοινωνικής ζωής, ιδιαίτερα όσον αφορά τις έννοιες του δημόσιου και του ιδιωτικού χώρου. Ο θόρυβος, όταν υπερβαίνει τα καθιερωμένα όρια, γίνεται αντιληπτός ως ενόχληση και παραβίαση της ιδιωτικότητας και της κανονικότητας, γεγονός που συναντάται σε κοινωνίες με έντονη έμφαση στον σεβασμό των προσωπικών ορίων. Και όσο πιο μεγάλη έμφαση παρατηρούμε σε μία κοινωνία στα προσωπικά όρια, τόσο αυστηροποιείται και η νομοθεσία που επιπλήττει τέτοιου είδους πρακτικές παραβίασης αυτών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της Βρετανίας, όπου πάνω από το 80% των καταγγελιών για θόρυβο αφορούν κυρίως ήχους που θεωρούνται παρείσακτοι στα όρια του ιδιωτικού χώρου. Αυτή η στάση υπογραμμίζει την πολιτισμική εσωτερίκευση συγκεκριμένων προσδοκιών για την ηχητική ηρεμία, η οποία συνδέεται με την αστική ηθική. Επίσης, ο θόρυβος μπορεί να νοηθεί ως μορφή «ηχητικής επιτέλεσης», μέσω της οποίας πολλές κοινωνικές ομάδες, όπως οι αυτοκινητόφιλοι, επαναδιαπραγματεύονται την ηχητική τάξη των πόλεων. Η επιθυμία τους για προσοχή, η συγκρότηση ανδροπρεπών συμπεριφορών και η ανταγωνιστική τους διάθεση, ιδιαίτερα εντός των κοινοτήτων τους, τους κατατάσσουν στη δημόσια σφαίρα ως «θορυβώδη υποκείμενα». Οι τροποποιήσεις στον ήχο των αυτοκινήτων τους δεν περιορίζονται μόνο σε τεχνικές επιλογές αλλά λειτουργούν ως μέσα έκφρασης της ταυτότητας και της κοινωνικής τους θέσης. Μελετώντας αυτά τα υποκείμενα ερχόμαστε αντιμέτωποι με μία ευρύτερη θορυβώδη φυσιογνωμία του ατόμου. Οι «car enthusiasts» θα μιλήσουν δυνατά στο τηλέφωνο, θα κορνάρουν με την πρώτη ευκαιρία και θα αρχίσουν να χαιρετούν φωνακτά κάποιον γνωστό τους. Το αυτοκίνητο λοιπόν, αποτελεί το επιστέγασμα μιας γενικότερης θορυβώδους ιδιοσυγκρασίας. Η πρόθεση να διαφοροποιηθεί ή να ενισχυθεί ο ήχος ενός αυτοκινήτου, είτε μέσω της δυνατής μουσικής, είτε μέσω τροποποιήσεων του κινητήρα και των ηχοσυστημάτων, αντικατοπτρίζει προσωπικές και κοινωνικές επιδιώξεις. Το φαινόμενο του θορύβου μπορεί να τοποθετηθεί στο πλαίσιο της «ηχητικής πολιτικής». Η διττή του φύση γίνεται εύκολα κατανοητή: αφενός αποτελεί μία μορφή προσωπικών δηλώσεων και κοινωνικής συσπείρωσης, αφετέρου θεωρείται μέσο επιβολής και διατάραξης της τάξης και της ηρεμίας των αστικών κέντρων.

Μέσα από την κουλτούρα του κινητήρα που είναι ένας όρος, ο οποίος χρησιμοποιείται για να περιγράψει ένα σύνολο πρακτικών, αξιών, συμβόλων και ταυτοτήτων γύρω από την αγάπη για τα αυτοκίνητα και τις παραμετροποιήσεις τους, θα ανακαλύψουμε πως πρόκειται για έναν τρόπο ζωής που συνδέεται με την ευχαρίστηση της οδήγησης, της επιτάχυνσης, της ηχητικής απόλαυσης και της ανδρικής ταυτότητας. Επομένως ο θόρυβος, δεν είναι το μοναδικό ζητούμενο και είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τα όσα προαναφέραμε. Εστιάζοντας στα χαρακτηριστικά της κοινότητας των «car enthusiasts», η οποία θεωρείται μία ανδροκεντρική κουλτούρα καθώς η γυναικεία συμμετοχή είναι μικρή και συνηθώς αντικειμενοποιημένη, βλέπουμε ότι ο ήχος και οι πρακτικές τροποποίησης λειτουργούν ως μέσα διαφοροποίησης και αυτοπροσδιορισμού. Η ειρωνεία στο συγκεκριμένο φαινόμενο έγκειται στο γεγονός ότι οι αυτοκινητόφιλοι συχνά προκαλούν θόρυβο, έχοντας ως κίνητρο την προσέλκυση του γυναικείου φύλου, μία πρακτική που όμως φέρνει τα αντίθετα αποτελέσματα για εκείνους, δηλαδή την αποστασιοποίηση των γυναικών από την συγκεκριμένη υποκουλτούρα. Εμβαθύνοντας λίγο περισσότερο και σε παραλληλισμό με το ζωικό βασίλειο, θα μπορούσε κάποιος να προσομοιάσει τον βρυχηθμό ενός κινητήρα με τον βρυχηθμό ενός λιονταριού που προσπαθεί να προσελκύσει ταίρι. Μέσα από τις αναλύσεις των κοινωνικών, πολιτισμικών και τεχνικών πτυχών τους, κατανοούμε το πώς σχηματίζονται οι κοινότητες και πώς ο ήχος γίνεται σύμβολο κοινωνικών ρόλων και αξιών. Αυτά τα φαινόμενα διαδραματίζουν ουσιώδη ρόλο στην ευρύτερη θεώρηση της ηχητικής εμπειρίας στον σύγχρονο αστικό χώρο, τονίζοντας την κοινωνικοπολιτισμική διάσταση της αυτοκίνησης και του θορύβου. Σε αυτές τις κοινότητες, ο ήχος λειτουργεί ως μέσο ορατότητας και διαφοροποίησης, επιτρέποντας στα μέλη να αναγνωρίζουν τους ομοϊδεάτες τους και να απομακρύνονται από τις κυρίαρχες κοινωνικές νόρμες. Ο ήχος ενός τροποποιημένου οχήματος, πέρα από το αισθητικό του αποτέλεσμα, μετατρέπεται σε εργαλείο κοινωνικής ένταξης, όπου κάθε επιλογή ηχητικού προφίλ σχετίζεται με την ταυτότητα του οδηγού εντός της κοινότητας. Η συλλογική διάσταση της αυτοκινητιστικής κουλτούρας ενισχύεται μέσω οργανωμένων εκδηλώσεων, συναντήσεων και δημόσιων εκθέσεων τροποποιημένων οχημάτων. Σε αυτές τις περιστάσεις, η δημόσια παρουσίαση των ηχητικών παρεμβάσεων λειτουργεί ως διαδικασία κοινωνικής αποδοχής και ενίσχυσης του αισθήματος του «ανήκειν».

Επιπροσθέτως, οι κοινότητες αυτές καλλιεργούν συγκεκριμένα αισθητικά και τεχνικά σημεία αναφοράς, δημιουργώντας ένα κοινό πλαίσιο αξιών που ορίζει τα αποδεκτά πρότυπα εντός τους. Για παράδειγμα, η προτίμηση ενός συγκεκριμένου τύπου ήχου, όπως το έντονο μπάσο (gendered sound) ή η διάρκεια του εκάστοτε ήχου, καθορίζει τα κριτήρια αποδοχής των μελών. Επομένως, όπως θα δούμε, η μουσική που αναπαράγεται μέσα από τα τροποποιημένα ηχητικά συστήματα ανήκει σε συγκεκριμένα είδη και ο κοινός παράγοντας όλων αυτών των ειδών είναι ένας...το

gendered sound όπως προαναφέραμε. Αυτό δεν αποτελεί τυχαίο γεγονός, καθώς ο ήχος του παραπέμπει σε αυτόν μιας έκρηξης και ασυνείδητα αυτό ακριβώς επιθυμούν. Μία έκρηξη απέναντι σε μία κοινωνία που γυρνάει αποδοκιμαστικά το βλέμμα προς αυτούς και τους περιθωριοποιεί.

Η ανταλλαγή τεχνογνωσίας και η χρήση κοινής ορολογίας εντός της κοινότητας ενδυναμώνουν περαιτέρω τη συνοχή της, καθώς μια ιδιότυπη «γλώσσα-argot» αναπτύσσεται. Έτσι, ερχόμαστε αντιμέτωποι με εκφράσεις όπως «το πήγε με τους κόφτες», «πηγαίνει με τις μπάντες», «το τελεικιάζει», «μπουμπουνάει η εξάτμιση», κ.α.

Επίσης, πρέπει να διερευνήσουμε και κάποια επίκτητα χαρακτηριστικά που παρουσιάζει ένας αυτοκινητόφιλος, όσο πιο βαθιά εισέρχεται σε αυτόν τον κόσμο. Με μία λέξη, το επίθετο που προσκολλάται πάνω τους είναι το «ριψοκίνδυνος». Πρόκειται για μία επικίνδυνη προσέγγιση ζωής, με πολλά ατυχήματα εξαιτίας των μεγάλων ταχυτήτων που αναπτύσσουν στα «performances» τους, με αποτέλεσμα να θεωρούνται πως έχουν αυτοκαταστροφικές τάσεις και οι ίδιοι να ασπάζονται πλήρως αυτήν την αυτοεκπληρούμενη προφητεία. Συχνά λοιπόν, θα δούμε στα «στέκια» τους να είναι δέσμιοι των καταχρήσεων σε όλες τις μορφές τους. Το μεγαλύτερο μερίδιο καπνίζει και πίνει μεγάλες ποσότητες αλκοόλ, ακόμη και όταν οδηγούν και όλα αυτά μαζί αποτελούν μία δήλωση αδιαφορίας στη θνητή τους φύση. Σε αυτό το σημείο, δεν θα μπορούσε να ταιριάζει καλύτερα, το τραγούδι του Σταμάτη Γαρδέλη, από γνωστή ελληνική ταινία των '80s: «Εγώ δεν θέλω μεροκάματο, θέλω χιλιάρια μηχανή και θάνατο, θέλω βία κι αγωνία και σε φτύνω κοινωνία».

Η υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων συμμετέχει σε συγκεκριμένες τελετουργίες και ηχητικές πρακτικές. Ας δούμε μαζί ένα απλό παράδειγμα τελετουργίας τους. Δύο αυτοκινητόφιλοι με τροποποιημένα οχήματα κινούνται σε έναν αυτοκινητόδρομο. Ο ένας αναγνωρίζει τον «ομοϊδεάτη» του αρχικά μέσω οπτικών ερεθισμάτων. Έχουμε είτε παράξενα και έντονα χρώματα που δεν ανήκουν στα εργοστασιακά, είτε ευκρινή αυτοκόλλητα που επικαλούνται επώνυμες μάρκες παραμετροποιήσεων, είτε αυτοκόλλητα χορηγών που συνήθως χρησιμοποιούν τα αγωνιστικά αυτοκίνητα. Το δεύτερο βήμα, είναι το ένα αμάξι να πάει παράλληλα με το δεύτερο εν κινήσει και βάζοντας νεκρά στο κιβώτιο ταχυτήτων να «μαρσάρει» μέχρι τους «κόφτες». Αν και το άλλο όχημα «μαρσάρει», τότε αποδέχεται την πρόκληση. Έπειτα, ένας από τους δύο κορνάρει τρεις φορές και έτσι ξεκινάει ο αυτοσχέδιος αγώνας δρόμου. Τα τελετουργικά τεχνάσματα για την τροποποίηση των αυτοκινήτων συχνά ξεκινούν με την επιλογή εξαρτημάτων, όπως ηχεία, ενισχυτές και εξατμίσεις που επιλέγονται τόσο για τη λειτουργικότητα τους, όσο και για την αντανάκλαση του προσωπικού γούστου και της κοινωνικής θέσης του οδηγού. Αυτή η διαδικασία επιλογής μπορεί να συγκριθεί με τις παραδοσιακές τέχνες που παρατηρούνται στην

παραγωγή μουσικών οργάνων, όπου η ποιότητα του ήχου γίνεται ζήτημα πολιτιστικής κληρονομιάς. Ακριβώς όπως η τέχνη στη μουσική δημιουργία μεταδίδει βαθιά νοήματα και ιστορίες, έτσι και οι λάτρεις του αυτοκινήτου βάζουν την δική τους πινελιά στον πίνακα του κόσμου μας για να διηγηθούν τις δικές τους ιστορίες.

Φτάνοντας στην «γραμμή του τερματισμού» συναντάμε την κινητικότητα του φαινομένου που αποτελεί και την βασική κατεύθυνση του μεταπτυχιακού αυτού προγράμματος. Η συγκεκριμένη κοσμοθεωρία αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα πολιτισμικής πρακτικής που οικειοποιήθηκε και προσαρμόστηκε στις εκάστοτε κοινωνικές και πολιτισμικές συνθήκες. Αφετηρία του φαινομένου αποτέλεσαν οι Ηνωμένες Πολιτείες. Αν και δεν σχετίζονται οι πρώτες τροποποιήσεις των αυτοκινήτων με το θέμα του θορύβου που μελετάμε, αξίζει να γίνει μία αναφορά σε αυτές. Κατά την εποχή της ποτοαπαγόρευσης (1920-1933), πολλοί λαθρέμποροι ποτού (bootleggers), τροποποιούσαν τα οχήματά τους για να μεταφέρουν παράνομα αλκοόλ και να αποφεύγουν ευκολότερα τις αστυνομικές αρχές. Ενίσχυαν τον κινητήρα των αυτοκινήτων με σκοπό να αυξάνεται η ταχύτητα του, βελτιώναν τις αναρτήσεις τους για να αντέχουν το βάρος μεγάλων φορτίων ενώ δημιουργούσαν κρυφούς αποθηκευτικούς χώρους για να κρύβουν τα ποτά. Επίσης, αφαιρούσαν περιττά βάρη για να κάνουν τα αυτοκίνητά τους πιο ευέλικτα και αρκετά συχνά τα έκαναν να μοιάζουν πιο «αθώα» οπτικά, ώστε να μην τραβούν την προσοχή πάνω τους. Είναι εντυπωσιακό ότι αυτές οι πρακτικές θεωρούνται πρόγονοι του σύγχρονου NASCAR, αφού μετά το τέλος της περιόδου της απαγόρευσης, πολλοί από τους πρώην λαθρέμπορους συμμετείχαν σε ανεπίσημους αγώνες με τροποποιημένα οχήματα. Αργότερα, στην Καλιφόρνια ξεκίνησαν να εμφανίζονται οι πρώτοι «hot rodders».

Τη δεκαετία του 1950, η μεταπολεμική άνθηση της αυτοκινητοβιομηχανίας συνέβαλε στην ανάπτυξη κοινοτήτων γύρω από την ταχύτητα, τον ήχο και την τεχνική παρέμβαση στο όχημα, με στόχο την ατομική έκφραση και την προσπάθεια διάκρισης. Μέσα από ταινίες, αυτοκινητιστικά σόου και περιοδικά (Hot Rod Magazine), αυτές οι πρακτικές εξήχθησαν σε ευρωπαϊκές χώρες, όπου προσέλαβαν τοπικά χαρακτηριστικά. (π.χ. στη Βρετανία με τα «boy racers») Επίσης, οι στρατιώτες που υπηρετούσαν στο εξωτερικό (Ιαπωνία, Κορέα, Γερμανία) είναι πιθανόν να μετέφεραν τις συνήθειες και το ενδιαφέρον για τα γρήγορα και «πειραγμένα» αυτοκίνητα. Η Ελλάδα δέχθηκε σταδιακά αυτές τις επιρροές από τη δεκαετία του 1980 και έπειτα, κυρίως μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Από την Ελλάδα και την υπόλοιπη Ευρώπη, το φαινόμενο συνέχισε την πορεία του προς την Ανατολή, με αξιοσημείωτες εκδοχές στην Ιαπωνία (μέσω των bosozoku), όπου η τροποποίηση των οχημάτων συνδέθηκε με πρακτικές επίδειξης πλούτου, «status» ή εθνικής ταυτότητας. Εκεί εμφανίστηκαν και οι πρώτοι «hashiriya», που ήταν ουσιαστικά «street racers» στην Ιαπωνία αλλά και υποκοულτούρες όπως το «touge racing» που

αποτελούσε αγώνα σε ορεινή διαδρομή. Από αυτό το σημείο και έπειτα, ξεκινάει μία αντίστροφη κινητικότητα του φαινομένου από την Ανατολή προς τη Δύση. Έχοντας ως επιρροή τα «anime», οι νέοι της Δύσης μαθαίνουν για την ιαπωνική κουλτούρα «tuning» ενώ τα ιαπωνικά μοντέλα «Nissan Skyline», «Toyota Supra» και «Honda Civic» γίνονται παγκόσμια φαινόμενα στον κόσμο της αυτοκίνησης. Η κινητικότητα αυτής της πρακτικής αποτελεί παράδειγμα της «παγκοσμιοποιητικής» δυναμικής του ήχου, δηλαδή της ταυτόχρονης παγκόσμιας κυκλοφορίας και τοπικής ενσωμάτωσης και αναδεικνύει τη σημασία του ως εργαλείου κοινωνικής διαπραγμάτευσης, επιβολής και έκφρασης στον δημόσιο χώρο.

Κεντρικά ερωτήματα της μελέτης μου αποτελούν: (1) Πώς ορίζεται το φαινόμενο του θορύβου; (2) Ποιοι λόγοι ωθούν τους λάτρεις του αυτοκινήτου να τροποποιούν τον ήχο των οχημάτων τους; (3) Πώς παράγεται και επιτελείται αισθητηριακά ο δημόσιος χώρος μέσα από τις ηχητικές πρακτικές των αυτοκινητόφιλων και 4) Ποιες είναι οι κινητικότητες και οι διαδρομές του φαινομένου της αυτοκινητοφιλίας και των τροποποιήσεων; Στόχος μου είναι να εξεταστούν οι κοινωνικές διαστάσεις του θορύβου ως μέσου ταυτότητας, αυτοέκφρασης και διεκδίκησης του δημόσιου ηχοτοπίου αλλά και η μελέτη του συμπλέγματος θόρυβος-δρόμος-αυτοκίνηση-σώμα. Επίσης, με ενδιαφέρει να δω πώς οι αυτοκινητόφιλοι επιτελούν την αρρενωπότητά τους μέσω αυτών των πρακτικών επηρεάζοντας και ίσως ανακατασκευάζοντας τον δημόσιο χώρο. Η σχέση μεταξύ ταχύτητας και θορύβου-σώματος καθώς και η κινητικότητα του φαινομένου αποτελούν σημαντικά σημεία της διπλωματικής αυτής εργασίας. Το ζήτημα του αυτοκινητιστικού θορύβου και της ηχητικής παρέμβασης αποτελεί κοινωνικό φαινόμενο με άμεσο αντίκτυπο στην αστική ζωή, την κοινωνική συνοχή και τις πολιτισμικές ταυτότητες. Μέσω της παρούσας έρευνας, θα μπορέσω να εξετάσω κοινωνικά ζητήματα που με ενδιαφέρουν όπως ποιοι έχουν φωνή στο δημόσιο χώρο, ποιοι επιτρέπεται να κάνουν «θόρυβο», πώς παράγονται κατανοήσεις, αισθητηριακότητες και ακουστότητες της «ελευθερίας», της «ησυχίας» και της «τάξης» αλλά και πώς συγκροτούνται συλλογικότητες.

Η εργασία τοποθετείται σε μια περίοδο, κατά την οποία η έρευνα για τον ήχο των αυτοκινήτων και τον αστικό θόρυβο βρίσκεται υπό διαρκή εξέλιξη. Ιατρικές και ψυχιατρικές μελέτες έχουν αναδείξει τον ρόλο του θορύβου στην υγεία, στην καθημερινή εμπειρία και στην πολιτισμική νοηματοδότηση της κινητικότητας αλλά η συμβολή των τροποποιημένων ακουστικά αυτοκινήτων αποτελεί ένα λιγότερο ερευνημένο αντικείμενο. Η διπλωματική αυτή εργασία κάνει εμφανή την ανάγκη ανάδειξης της πολιτισμικής διάστασης του αυτοκινητιστικού θορύβου ενώ έχει σημαντική αξία για τον τομέα της ανθρωπολογίας καθώς αποκαλύπτει πτυχές της κουλτούρας, της ταυτότητας και των κοινωνικών σχέσεων. Ο θόρυβος των «πειραγμένων» οχημάτων είναι μία ηχητική-σωματική-τεχνολογική επιτελεστικότητα και ακουστότητα (audibility) του εαυτού που

πραγματώνεται στο σύμπλεγμα αυτοκίνητο-σωματικότητα-ταχύτητα-θόρυβος στην άσφαλο.
«And it's lights out and away we go.....»¹

.Μεθοδολογία.

Όπως έχω ήδη αναφέρει, μεγάλωσα σε ένα περιβάλλον με έντονα ερεθίσματα πάνω στον μηχανοκίνητο τομέα και αθλητισμό. Θυμάμαι το σπίτι μου να βρίθει από περιοδικά για τα αυτοκίνητα και να ανυπομονώ να είμαι ο συνοδοιπόρος του πατέρα μου σε κάθε Ράλι Ανάβασης Πορταριάς, σε κάθε επίσκεψη σε αντιπροσωπείες και συνεργεία αυτοκινήτων και σε κάθε αλλαγή ταχύτητας. Από την νεαρή ηλικία των πέντε ετών, γνώριζα να χρησιμοποιώ το κιβώτιο ταχυτήτων και στον ελεύθερο μου χρόνο δημιουργούσα αυτοσχέδια αυτοκίνητα, υποκρινόμενη την οδηγό τους, κάνοντας μάλιστα χαρακτηριστικούς αυτοκινητιστικούς ήχους με την χρήση της φωνής μου. Η μητέρα μου πολλές φορές αστειευόμενη, ανέφερε ότι η ασχολία μου με αυτόν τον τομέα δεν συμβάδιζε με τον γυναικείο ρόλο μου, γεγονός που επιβεβαίωνε τις κοινωνικές επιταγές μίας εποχής στην οποία τα όρια των δύο φύλων ήταν αυστηρά και σαφή. Με την πάροδο του χρόνου, όλος ο φιλικός μου περίγυρος ασχολούταν με μανία με την ταχύτητα και τις τροποποιήσεις των οχημάτων, με έντονη αγάπη στον μηχανικό ήχο. Ζώντας στην περιοχή της Νέας Ιωνίας του Βόλου, το φαινόμενο ήταν εντονότερο, δίνοντας μου πρόσφορο έδαφος έρευνας και πληροφοριών, μόνο που μέχρι τότε, δεν μπορούσα να κάνω την ακαδημαϊκή σύνδεση που θα με οδηγούσε στην ανάγκη μελέτης αυτού του τρόπου ζωής.

Κατά την περίοδο 2004-2010, όλοι οι νέοι της πόλης διοργάνωναν συναντήσεις στην περιοχή της Βιομηχανικής περιοχής του Βόλου, με στόχο να ανταγωνιστούν τόσο στην ένταση των ηχοσυστημάτων τους, όσο και σε αγώνες ταχύτητας. Η περιοχή ονομαζόταν «400» και αποτελούσε κοινό μυστικό ανάμεσα στους λάτρεις. Η ονομασία της δεν ήταν τυχαία. Σημαίνει 400μ. και αυτό γιατί οι αυτοκινητοβιομηχανίες στα 400μ. ελέγχουν το πόσο γρήγορο είναι ένα αυτοκίνητο. Οι συναντήσεις συμβαίνουν πάντα βραδινές ώρες για να αποφεύγουν την προσοχή από τις αστυνομικές αρχές. Μία φορά, είχα παρευρεθεί και η ίδια σε ένα παράνομο αγώνα, σε αυτό το απόμερο σχετικά μέρος, τρέμοντας τόσο από το κρύο, όσο και από την αδρεναλίνη που δημιουργούσε η επικίνδυνη φύση του «αθλήματος».

¹ Εμβληματική φράση που αποτελεί σήμα έναρξης κάθε αγώνα Grand Prix της Formula 1.

Έχοντας αυτά στο νου μου, όταν πήρα το πράσινο φως για να ερευνήσω το φαινόμενο από την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου, κα. Τραγάκη, ξεκίνησα να σκέφτομαι τα μεθοδολογικά εργαλεία που θα χρησιμοποιούσα. Καθώς, το θέμα των ηχητικών τροποποιήσεων από την υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων δεν είχε μελετηθεί αρκετά από την ακαδημαϊκή κοινότητα, η βιβλιογραφία ήταν περιορισμένη και μπορούσε να με βοηθήσει με πιο έμμεσο τρόπο. Έτσι, αποφασίστηκε να ασχοληθώ με το ζήτημα και εθνογραφικά.

Η εθνογραφία είναι μία ποιοτική μέθοδος που χρησιμοποιείται συνήθως στην ανθρωπολογία ως μία διαδικασία παραγωγής της πολιτισμικής γνώσης σε διάλογο με τα υποκείμενα που ενδιαφέρεται ο εθνογράφος να μελετήσει. Περιλαμβάνει παρατήρηση, συνεντεύξεις και καταγραφή έτσι ώστε να κατανοηθούν κάποια νοήματα πίσω από την συμπεριφορά. Δεν βασίζεται σε αριθμούς, δεν τεστάρει υποθέσεις αλλά ο ερευνητής προσπαθεί να δει τον κόσμο των συμμετεχόντων από τα δικά τους μάτια. (Ventres, Richard & Frankel, 1996, pp.52-56) Σύμφωνα με τον Helman (Ventres, et al., 1996, pp.52-56) ο ερευνητής έχει τρία καθήκοντα: να παρατηρεί τις πράξεις των ανθρώπων που μελετά, να διερευνά τις πεποιθήσεις τους και να κατανοεί τις εμπειρίες τους. Επίσης, τα ερωτήματα που θέτει ένας εθνογράφος για την μελέτη του είναι ανοιχτά, όχι αυστηρές υποθέσεις.

Η εθνογραφία προϋποθέτει την συμμετοχική παρατήρηση του ερευνητή. Στην περίπτωση αυτής της διπλωματικής εργασίας, υπήρξε συμμετοχική παρατήρηση για αρκετά χρόνια για αυτό σε αρκετά σημεία υπάρχουν και διαλογικές/αυτό-εθνογραφικές περιγραφές, όπως στην εισαγωγή αυτού του κεφαλαίου. Οι εθνογραφικές αφηγήσεις που παρουσιάζονται στο εθνογραφικό κεφάλαιο είναι τέσσερις, ανοιχτές και επεξηγηματικές συζητήσεις από πρώην μέλη της υποκουλτούρας των αυτοκινητόφιλων. Οι συνεντευξιαζόμενοι επιλέχθηκαν εξαιτίας των εμπειριών τους μέσα σε αυτήν την κοινότητα ενώ οι ίδιοι έδωσαν την απόλυτη έγκριση τους για να χρησιμοποιηθούν οι αντιλήψεις τους για τον σκοπό της έρευνάς μου. Οι συζητήσεις μας έγιναν σε τοποθεσίες, ημέρες και ώρες που επιλέχθηκαν από κοινού με στόχο την διευκόλυνσή τους. Όπως θα παρατηρήσετε, δεν ήταν αυστηρά καθοδηγούμενες ενώ τους δίνονταν πάντα ο απαραίτητος χώρος και χρόνος για να απαντήσουν, με σεβασμό τόσο στις απόψεις τους, όσο και στον τρόπο που επιθυμούσαν να μιλήσουν.

Η θέση μου μπορεί να χαρακτηριστεί ως «partial insider» όπου ο ερευνητής ταυτίζεται με τα υποκείμενα που μελετά ως προς κάποια χαρακτηριστικά όπως η εντοπιότητα και οι βιωμένες εμπειρίες μαζί τους. (Chavez, 2008, 475) Όπως αναφέρει και ο Banks (1998), η θέση του εθνογράφου ή του ανθρωπολόγου μπορεί να καθοριστεί από το περιβάλλον που μεγάλωσε σε συνδυασμό με τους πολιτισμικούς κώδικες που εξετάζει. Ως «indigenous insider» (Chavez, 2008, p.475), η εμπειρία μου στις συνεντεύξεις ήταν ευχάριστη και υπήρχε αμεσότητα και οικειότητα

καθώς ήμουν ήδη αποδεκτή από τους συνεντευξιαζόμενους. Βέβαια, αρκετές μελέτες πάνω στην μεθοδολογία εθνογραφικής έρευνας, θέτουν σοβαρούς προβληματισμούς για το ζήτημα της οικειότητας, λόγω της εξοικείωσης του ερευνητή με το πεδίο που μελετά. (Spradley, 1979, p.50) Αντίθετα, θεωρώ ότι αυτή η εσωτερική ματιά μου έδωσε την ευκαιρία να συνομιλήσω για όσα με ενδιέφεραν με τους συμμετέχοντες της έρευνας και να λάβω τις απαραίτητες πληροφορίες για να συνεχίσω και βιβλιογραφικά.

Πλεονέκτημα στην δική μου περίπτωση ήταν το γεγονός ότι δεν κλήθηκα να πάρω θέση σχετικά με το ζήτημα της παραγωγής θορύβου από τα ηχητικά τροποποιημένα αυτοκίνητά τους και τις πρακτικές τους γενικότερα, γεγονός που πιθανώς θα με έφερνε σε δύσκολη θέση με κίνδυνο να αποστασιοποιηθώ από τα υποκείμενα που μελετούσα.

Τα συναισθήματά μου κατά την διάρκεια την έρευνας έπαιζαν καθοριστικό ρόλο. Αρχικά, με είχε κατακτήσει το άγχος μου, διότι πίστευα ότι δεν θα μπορούσα να ολοκληρώσω την συγκεκριμένη διπλωματική εργασία εξαιτίας της μη επαρκούς βιβλιογραφίας. Στην συνέχεια, ένιωθα η ίδια ανεπαρκής τόσο ως προς τους προβληματισμούς μου σχετικά με τις ερωτήσεις που έπρεπε να κάνω, όσο και από το γεγονός ότι βρισκόμουν σε μία μεταιχμιακή κατάσταση, «μέσα» και «έξω» από αυτόν τον κόσμο, στερούμενη σίγουρα κάποιες βασικές γνώσεις που θα με διευκόλυναν να συνομιλήσω περισσότερο με τους αυτοκινητόφιλους. Ένιωθα «όμοια» και «διαφορετική» ταυτόχρονα αλλά οι συνομιλητές μου ήταν πάντα φιλικοί, ευθείς και πρόθυμοι να μου απαντήσουν, σαν να διαισθάνονταν τους προβληματισμούς μου και προσπαθούσαν να με «σώσουν» από την φυλακή του δικού μου μυαλού. Τα συναισθήματα του ερευνητή στην εθνογραφία είναι πολύ σημαντικά καθώς δημιουργούν καλύτερες σχέσεις με τα υποκείμενα ή τις ομάδες που μελετώνται ενώ αποτελούν αντιληπτικό παράγοντα της διαφοράς. (Davies & Spencer, 2010, pp.9-11)

Για την ηχογράφηση των αφηγήσεών τους χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα ηχογραφήσεων του κινητού τηλεφώνου, καθώς με αυτό φαινόταν να νιώθουν πιο άνετα οι συμμετέχοντες. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων κατέγραφα σε ένα σημειωματάριο τις σκέψεις μου και όσα άξιζαν περαιτέρω θεωρητική ανάλυση ενώ στο τέλος, έκανα τις απομαγνητοφωνήσεις με στόχο να δημιουργηθεί το εθνογραφικό κεφάλαιο. Ο τρόπος που συνεγράφη η ενότητα της εθνογραφίας ακολουθεί ένα πιο διηγηματικό ύφος, μετά από πρόταση της επιβλέπουσας καθηγήτριάς μου, αφού θεωρήσαμε ότι με αυτού του είδους την γραφή, το κείμενο γίνεται πιο ευχάριστο και ευανάγνωστο.

Οι σημειώσεις που καταγράφηκαν κατά την διάρκεια των συνομιλιών χρειαζόταν να αναλυθούν με βιβλιογραφική επισκόπηση, συνδυάζοντας κυρίως θεωρίες από τους τομείς της ανθρωπολογίας

του ήχου (sound studies), των σπουδών του φύλου (gender studies-masculinities studies) και της κοινωνιολογίας, ώστε να καταστεί δυνατή η ολιστική θεώρηση του φαινομένου. Ευτυχώς για μένα, η φοίτησή μου στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα «Σπουδές στην Κινητικότητα», του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, του τμήματος ΙΑΚΑ, με όπλισε με την ικανότητα να βρω τα κατάλληλα βιβλιογραφικά εργαλεία για να φέρω εις πέρα το συγκεκριμένο πόνημα. Έμφαση δόθηκε στις κοινωνικές πτυχές των ηχητικών τροποποιήσεων, λαμβάνοντας υπόψη το ζήτημα της διαχείρισης του θορύβου ως δημόσιου θέματος, την επιτελεστικότητα του ήχου και της αρρενωπότητας καθώς και τη σημασία της πολιτισμικής κινητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα και προσπαθώντας σε αυτό το κεφάλαιο να δημιουργήσω μία θεωρητική αφηρητή των όσων θα αναλυθούν παρακάτω, θα αναφερθώ στα θεωρητικά εργαλεία που χρησιμοποίησα. Στο κείμενο που ακολουθεί, κάνει την εμφάνισή της αρκετές φορές η έννοια της «επιτέλεσης». Οι ανθρωπολόγοι αν και έχουν καταρρίψει αρκετές διχοτομήσεις του παρελθόντος όπως υποκείμενο – αντικείμενο, έχουν εισάγει νέους όρους όπως αυτός της «επιτέλεσης». (Turner & Bruner, 1986, p.377) Οι πρώτοι που χρησιμοποίησαν τον όρο ήταν οι J. Austin, J. Derrida J. Butler, συνδέοντας μάλιστα την έννοια της επιτέλεσης με την δημιουργία ταυτότητας. (Derrida, 1991, Butler, 1993) Ο Austin, ως φιλόσοφος που ασχολούνταν με την γλώσσα, εισήγαγε την έννοια της «επιτελεστικής πράξης του λόγου», κάνοντας την διάκριση μεταξύ «δηλωτικών» και «επιτελεστικών» εκφράσεων. Ορμώμενη από την θεματολογία μας θα δώσω ένα παράδειγμα. Η φράση «μαρσάρω» δεν περιγράφει μία πράξη αλλά την επιτελεί.

Ο Bourdieu (2001, p.9), είναι ένας ακόμη σημαντικός θεωρητικός που μας βοηθά να κατανοήσουμε τη συμβολική εξουσία του ανδρισμού και της κανονικοποίησης των έμφυλων ανισοτήτων. Η αρρενωπότητα, κατά τον προαναφερθέντα, αποτελεί μία ενσωματωμένη εξουσιαστική διάταξη.

Συνδέοντας τις παραπάνω θεωρίες με την περίπτωση των τροποποιημένων αυτοκινήτων και της υποκουλτούρας των αυτοκινητόφιλων, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι ο θόρυβος δεν είναι απλώς ένας μηχανικός ήχος αλλά μία επιτελεστική δήλωση ταυτότητας και αρρενωπότητας. Αυτές οι επιτελεστικές πράξεις έχουν ιδιαίτερη σημασία για την κοινωνία καθώς αναπαράγουν συγκεκριμένες αντιλήψεις σχετικά με την ανδρική κυριαρχία στην ασφαλτο. Ο θόρυβος σε αυτήν την περίπτωση λειτουργεί σαν γλώσσα, η οποία δεν περιγράφει απλώς τον ανδρισμό αλλά τον φέρνει στο προσκήνιο του δημόσιου χώρου. Επίσης, μέσω της επιτέλεσης του θορύβου, οι car enthusiasts διαπραγματεύονται το ηχητικό τους δικαίωμα στον χώρο και εκφράζουν την αντίθεση τους στις πιο «θηλυκές» εκδοχές της ησυχίας και της ευγένειας. Μιλάμε φυσικά για έναν σαφές έμφυλο και ταξικό ζήτημα.

Στην πρώτη θεματική ενότητα έγινε προσπάθεια να ερευνηθεί το φαινόμενο του θορύβου. Τι θεωρείται θόρυβος και για ποιον, ήταν τα βασικά ερωτήματα μου. Ο Attali (1977), όρισε τον θόρυβο ως φορέα διαταραχής και ένδειξη επικείμενης κοινωνικής αλλαγής που απειλεί την τάξη. Ο θόρυβος όμως, όπως θα δούμε παρακάτω, δεν αποτελεί ένα απλό φυσικό ακουστικό φαινόμενο. Μπορεί να πάρει διάφορες ερμηνείες, οι οποίες κάθε φορά αλλάζουν ανάλογα με το χώρο και τον ακροατή. Χρησιμοποιώντας έργα θεωρητικών που ασχολήθηκαν με το φαινόμενο του θορύβου όπως οι Pickering & Rice (2017), Novak (2015), Schafer (1977), Chandola (2012) και Ihde (1990), θα εξεταστούν οι υποκειμενικότητες του θορύβου. Δίνοντας ένα απλό, προσωπικό παράδειγμα θα προσπαθήσω να επεξηγήσω την υποκειμενική φύση του. Ο ήχος του κλιματιστικού μπορεί να με χαλαρώσει καθώς στα αυτιά μου είναι ένας λευκός ήχος ηρεμίας ενώ αντίθετα στον σύζυγό μου ακούγεται ως ένας πολύ ενοχλητικός ήχος. Για να γίνει πιο εύκολα κατανοητή αυτή η συνθήκη, θα χρησιμοποιήσουμε τη θεωρία της «ηχητικής υποκειμενικότητας», εξετάζοντας τη σχέση μεταξύ της ακοής, του υποκειμένου και του λόγου στη δυτική κυρίως σκέψη, μία θεωρία που μπορεί να εφαρμοστεί στο φαινόμενο που μελετάμε.

Στη δεύτερη θεματική ενότητα της εργασίας μας, τοποθετήθηκε ο θόρυβος στο ακουστικό περιβάλλον του δρόμου, ο οποίος αποτελεί το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα θορυβώδους περιβάλλοντος. Εξετάστηκε η σημασία των οδικών υποδομών για την κοινωνική ζωή των ανθρώπων μέσα στην πόλη και συνδέθηκε με την παρουσία του αυτοκινητιστικού θορύβου, με σκοπό να ξεκινήσουμε να καταδυόμαστε στα άδυτα μονοπάτια της υποκουλτούρας των «car enthusiasts». Οι ταξικές ανισότητες που δημιουργούνται εξαιτίας των πολιτικών ασφαλείας του νεοφιλελευθερισμού και συνδέονται άμεσα με τα υψηλά επίπεδα θορύβου στους αστικούς δρόμους αλλά και το πώς δημιουργούν θόρυβο στη δημόσια σφαίρα οι αυτοκινητόφιλοι αποτέλεσαν επίσης, θέματα της συγκεκριμένης ενότητας. Τέλος, έγινε αναφορά στην κοινωνικοπολιτική χρήση του θορύβου μέσω του δρόμου, ως εργαλείο αντίστασης της υποομάδας που μελετάμε. Χρησιμοποιήθηκε πολύπλευρη θεωρητική προσέγγιση από διάφορους μελετητές όπως οι Labelle (2019), Bull (2003), Larkin (2013), Δαλάκογλου (2016), Harvey (2005) με στόχο την καλύτερη κάλυψη των προβληματισμών μου.

Προχωρώντας παρακάτω, έγινε σύνδεση του κεφαλαίου του δρόμου με τις έννοιες του «δημόσιου χώρου», του «ιδιωτικού χώρου» και της «δημόσιας σφαίρας». Στόχος μου ήταν η μελέτη της κατασκευής του δημόσιου χώρου από τα συστήματα εξουσίας, οι αντιλήψεις της κυρίαρχης κοινωνικής ομάδας μιας πόλης για τον δημόσιο χώρο αλλά και ο τρόπος που οι αυτοκινητόφιλοι καταλύουν αυτά τα κανονιστικά πρότυπα μέσω των ηχητικών τους πρακτικών. Αρωγοί της μελέτης μου ήταν οι σκέψεις των Lefebvre (1991), M. de Certeau (1984) και Smith & Low (2006) που έχουν ερευνήσει εις βάθος τις έννοιες που προανέφερα και τους τρόπους που ο δημόσιος

χώρος ιδιωτικοποιείται, προσκαλώντας κάποιους να είναι μέλη του και αποκλείοντας κάποιους άλλους ως ανωμαλίες του συστήματος.

Στην αμέσως επόμενη ενότητα, έγινε προσπάθεια να αντιληφθούμε τον ήχο ως ενσώματη εμπειρία, δηλαδή ως μία πρακτική που επηρεάζει άμεσα το σώμα μας. Μία από τις θεωρίες που χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα της σχέσης του ανθρώπινου σώματος με το αυτοκίνητο, είναι αυτή του «ακουστικού κουκουλιού» (acoustic cocoon/ sonic cocoon). Οι πιο κύριοι μελετητές που ασχολήθηκαν με αυτήν την έννοια ήταν οι Bull (2003), Trommer (2023) και η Bijsterveld (2008) αλλά η τελευταία με πιο έμμεσο τρόπο. Ο Labelle (2019) με βοήθησε ιδιαίτερα να κατανοήσω την σύνδεση του ανθρώπινου σώματος με τον ήχο, όπως και οι Feld (2012) και Erlmann (2010) με τις δικές τους θεωρίες για την σωματοποιημένη εμπειρία. Μέσω αυτών των θεωριών αποδεικνύεται ότι η υλικότητα και ηχητικότητα του αυτοκινήτου διαμορφώνουν την υποκειμενική εμπειρία τόσο των οδηγών, όσο και του υπόλοιπου ανθρώπινου ακροατηρίου.

Η επιτελεστικότητα του ανδρικού φύλου μέσα από τις ηχητικές τροποποιήσεις των αυτοκινήτων τους δεν θα μπορούσε να λείπει από αυτό το δοκίμιο. Μέσα από την μελέτη θεωρητικών όπως οι Butler (1999), Connell (2005), Redshaw (2006) αλλά και πολλών άλλων, δίνεται μία απάντηση σχετικά με τους «υπόγειους» λόγους που ωθούν τα υποκείμενα αυτής της υποκουλτούρας να παραμετροποιούν ηχητικά τα αυτοκίνητά τους. Εξάλλου, ας μην ξεχνάμε ότι τα κίνητρά τους πίσω από αυτές τις πρακτικές ήταν ένα από τα βασικά μου ερευνητικά ερωτήματα.

Η επόμενη θεματική ενότητα δεν υπήρχε αρχικά στο μυαλό μου ως προς εξέταση. Τα στοιχεία που συνέλλεξα από τους συμμετέχοντες στην έρευνά μου, με έκαναν να στραφώ στη μελέτη του πολιτισμικού κεφαλαίου και της θεωρίας των υποκουλτούρων, δύο θέματα που θεωρώ ότι συνδέονται άμεσα με την ομάδα που μελετάμε και τις πράξεις τους. Με κύριους θεωρητικούς «οδηγούς» τους Bourdieu (Λιζάρδου, 2014), Thornton (1995) και Hebdige (1979) εξέτασα τους τρόπους που η έλλειψη πολιτισμικού κεφαλαίου, οδηγεί τους νέους σε δημιουργία ετερόδοξων κεφαλαίων και στην εύρεση μίας υποκουλτούρας στην οποία αυτά τα ετερόδοξα κεφάλαια έχουν βάση και αναγνωρίζονται. Όπως θα παρατηρήσουμε, αυτό συμβαίνει και με τους αυτοκινητόφιλους, αποτελώντας ένα ακόμη κίνητρο των πράξεων τους.

Ένα άλλο ζήτημα που με απασχόλησε στην παρούσα διπλωματική εργασία ήταν η σχέση της επιτάχυνσης με τον θόρυβο. Ο Virilio (2006), μελέτησε την ταχύτητα ως εξουσιαστική λογική ενώ οι Pinch & Bijsterveld (2016), μελέτησαν τους τρόπους με τους οποίους η εμπειρία της μετακίνησης και της ταχύτητας βιώνεται αισθητηριακά μέσα από τον θόρυβο, το σώμα και το τοπίο, οπότε οι θεωρητικές τους απόψεις θα χρησιμοποιηθούν σε αυτό το δοκίμιο. Εδώ θα γίνει αναφορά και στο «παράδειγμα κινητικότητας» των Sheller & Urry (2006), αφού οι ίδιοι συνδέουν

την κίνηση και κατ' επέκταση την ταχύτητα με την ελευθέρια και τον τρόπο που όλα αυτά βιώνονται από τους ανθρώπους.

Περνώντας στον τομέα της κινητικότητας, οι πιο βασικές θεωρητικές προσεγγίσεις που χρησιμοποιήθηκαν ήταν των Urry, Sheller, Cresswell, Thrift και Latour. Με στόχο να ερευνηθεί η κινητικότητα του φαινομένου θα μελετήσουμε εκτός από το «mobilities paradigm», που μας προτείνει να δούμε την κοινωνία ως κινητική και όχι στατική, τη θεωρία του «affect» και την θεωρία της «μη αναπαριστώμενης γεωγραφίας» (non-representational theory). Οι δύο τελευταίες θεωρίες συνδέονται με την κινητικότητα καθώς προσφέρουν εναλλακτικούς τρόπους για να κατανοήσουμε την κίνηση στον χώρο πέρα από τους καθιερωμένους τρόπους. Επίσης, θα χρησιμοποιήσουμε την «Actor-Network Theory». Ως εμπειρικά εργαλεία αυτών των θεωριών θα χρησιμοποιηθούν ο κινηματογράφος και ο κόσμος των video-games με σκοπό να δούμε πώς γνώρισε έντονη κινητικότητα μέσω αυτών, το φαινόμενο που μελετάμε. Ταινίες όπως το «The Fast & the Furious» ή βιντεοπαιχνίδια όπως το «Need for Speed» παρέχουν άπειρο υλικό πληροφοριών για τον κόσμο των αυτοκινητόφιλων και παρουσιάζουν τόσο τις αντιλήψεις των ίδιων των υποκειμένων, όσο και τους τρόπους που γίνονται αισθητοί από το κοινωνικό σύνολο.

Χρησιμοποιώντας την συγκεκριμένη μεθοδολογική πορεία, θεωρώ ότι θα καταφέρω να προσεγγίσω το θέμα όσο πιο ολιστικά γίνεται, απαντώντας στα ερευνητικά μου ερωτήματα και καλύπτοντας με τον καλύτερο τρόπο ένα θέμα που δεν έχει διερευνηθεί επαρκώς μέχρι σήμερα.

ΕΘΝΟΓΡΑΦΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ.

Ξεκινώντας την συγγραφή αυτού του κεφαλαίου, συνεχώς το μυαλό μου επέστρεφε σε μία προσωπική μου εμπειρία. Έτσι, αποφάσισα να παραθέσω ένα κολάζ περιγραφών από όσα παρατήρησα, ούσα αυτόπτης μάρτυρας σε «κόντρα» που έλαβε χώρα στην Αθήνα στις 21 Απριλίου 2019. Η αυτοεθνογραφική αφήγηση εξάλλου, αποτελεί μία ποιοτική ερευνητική προσέγγιση, στην οποία χρησιμοποιούνται ως βασικά ερευνητικά υλικά, οι στιγμές του ίδιου του εθνογράφου στο πεδίο. Πρόκειται για μία μέθοδο που αποδέχεται την υποκειμενικότητα ως εργαλείο κατανόησης και ερμηνείας. (Ellis, Adams, & Bochner, 2011)

Ο κουμπάρος μου, γνωστός λάτρης των αγώνων ταχύτητας, θέλοντας να κάνουμε κάτι διαφορετικό, μας είχε προτείνει να παρευρεθούμε σε «πατήματα» που είχε πληροφορηθεί ότι θα γίνουν σε συγκεκριμένο μέρος της πρωτεύουσας, στο συνεργείο αυτοκινήτων της γειτονιάς του. Φτάνοντας στο σημείο συνάντησης, βρίσκομαι αντιμέτωπη με πληθώρα εικόνων που αν και δεν υπήρχε η προυπάρχουσα γνώση στην εθνογραφική έρευνα, εκείνη τη χρονική περίοδο, με έκαναν να μην μπορώ να στρέψω το βλέμμα μου αλλού.

Εικόνα πρώτη, μια γυναικεία φιγούρα που προσομοιάζει στην μυθολογική μέδουσα, καθώς βάζει το κεφάλι της στο ανοιχτό παράθυρο αυτοκινήτου με παραμετροποιημένο ηχοσύστημα. Τα μακριά ξανθά της μαλλιά έχουν σηκωθεί και περιβάλλουν το κεφάλι της με έναν αφύσικο τρόπο, καθώς ανοιγοκλείνει αμήχανα τα μάτια κάθε φορά που το μπάσο από γνωστό ποπ αγγλικό τραγούδι τρυπάει τα τύμπανα της αλλά και τα δικά μου, παρότι βρίσκομαι σε απόσταση μεγαλύτερη των δέκα μέτρων. Εικόνα δεύτερη, μια ομάδα νεαρών , αποτελούμενη από αλλοδαπούς ρωσικής καταγωγής, ξεσπάει σε επευφημίες και χειροκροτήματα. Πηγή του ενθουσιασμού τους; Ο μεταλλικός ουρανός ενός ασημί Seat Ibiza top gun παραγωγής 2002, ραγίζει εμφανώς λόγω του υπερβολικά υψηλού σε Decibel ήχου που παράγουν τα 52 ηχεία που διαθέτει το αυτοκίνητο! Εικόνα Τρίτη, ένας αλουμινένιος λεπτός σωλήνας που έχει αντικαταστήσει την εξάτμιση, τον καταλύτη και όλα τα φίλτρα ενός Honda s2000 και εκσφενδονίζει ριπές από μπλε φλόγες τέλειας καύσης, συνοδευόμενες από ένα εκκωφαντικό ήχο. Εικόνα τέταρτη, μια κόρνα τραίνου που βρίσκεται ενσωματωμένη σε καρότσα από ημιφορτηγάκι μάρκας Toyota, σηματοδοτεί την λήξη της συνάθροισης και των αγώνων καθώς αποτελεί συμβολική προειδοποίηση για πληροφορία εκ των έσω, ότι η αστυνομία βρίσκεται καθοδόν.

Σε όλες αυτές τις εικόνες υπάρχει ένα σημείο καμπής, ο θόρυβος. Γνωρίζοντας ήδη ότι αυτός ο συνδετικός ιστός είναι ο πυλώνας της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας, σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστούν τέσσερις συνεντεύξεις με υποκείμενα που ανήκαν στην

υποκουλτούρα που μελετάμε και αναλύοντας τις αφηγήσεις τους θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε τα πιο σημαντικά σημεία που αφορούν στην μελέτη του φαινομένου.

ΑΦΗΓΗΣΗ 1.

Δημήτρης, ο εμμονικός με τα ηχοσυστήματα.

Το πλυντήριο αυτοκινήτων βούιζε από τα πολλά πιεστικά του νερού. Μια μυρωδιά υγρού ελαστικού και αφρού καθαρισμού αιωρούνταν στην ατμόσφαιρα. Εκεί, ανάμεσα σε γελάκια, σαπουνάδες και δυνατή «τραπ» μουσική από το ηχοσύστημα ενός AUDI A3, καθόταν ο Δημήτρης. Φορούσε μπλούζα με στάμπα «JBL», αν και είχε περάσει κατά έξι χρόνια τα 30 και περίμενε να με συναντήσει. «Ευτυχώς που κανόνισα την συνέντευξη σε ένα δροσερό μέρος» σκέφτηκα, καθώς αν και το ημερολόγιο έγραφε 18 Σεπτεμβρίου 2024, η ατμόσφαιρα συνέχιζε να είναι αρκετά ζεστή.

«Για να είμαι ειλικρινής πριν ξεκινήσουμε τη συνέντευξη, θέλω λίγο να πω πόσο έκπληκτος είμαι. Δεν περίμενα ότι κάποιος από το Πανεπιστήμιο θα νοιαστεί για αυτό που κάναμε εμείς τότε. Όντως δηλαδή τώρα κάνεις εργασία πάνω σε αυτό το θέμα;» μου είπε πριν καλά - καλά ανοίξω το σημειωματάριό μου με τις ερωτήσεις. Μου έδινε την εντύπωση ότι ένιωθε δικαιωμένος που του δίνονταν η ευκαιρία να μιλήσει για το πάθος του σοβαρά, χωρίς να έχει απέναντί του κάποιον με επικριτική ματιά.

«Ναι. Ούτε εγώ το περίμενα. Αλλά στο συγκεκριμένο τμήμα το δέχτηκαν. Και τους άρεσε πολύ η ιδέα», του απαντάω, κάνοντας με να αισθανθώ ταυτόχρονα υπερηφάνεια αλλά και αμηχανία με το δύσπιστο βλέμμα του. Διώχνοντας γρήγορα τις άβολες σκέψεις από το μυαλό μου σπεύδω να του κάνω την πρώτη μου ερώτηση: *«Σε τι ηλικία ξεκίνησες να ασχολείσαι με τις ηχητικές τροποποιήσεις και ποια ήταν η αφορμή;»*

Ο Δημήτρης σκέφτεται για λίγο και τελικά μου απαντά: *«στα 15 με 16, πρώτη λυκείου ή δεύτερα που έβραζε το αίμα. Ξέρεις... παρέες, μηχανάκια, σουζες και ο ξάδερφος του ξάδερφου, πάντα έτσι πήγαινε. Είχε ένα αμάξι, μπαίναμε μέσα να κάνουμε βόλτα, είχε τα ηχεία, γουστάρουμε και από τότε μου έγινε εμμονή. Δηλαδή, ουσιαστικά ξεκινάς στα 15 με 16, θα σου πω... Αλλά, εγώ το ξεκίνησα λίγο αργότερα. Δηλαδή, σκέψου το πρώτο μου αμάξι το πήρα στα 19, ξεκίνησα τις τροποποιήσεις τρεις μέρες μετά. Ήταν ο λόγος που πήρα αυτοκίνητο. Όλοι παίρνουν αυτοκίνητο, ξέρω γω, για να μετακινηθούν, εγώ το πήρα για να το γεμίσω woofer και ηχεία.»*

Μιλάει με τόσο ενθουσιασμό για το πρώτο του αυτοκίνητο που αναπάντεχα μου δημιουργείται η αντίληψη ότι πρέπει να προερχόταν από μία πολύ καλή μάρκα, οπότε δεν γίνεται να μην τον ρωτήσω για αυτήν. Η απάντησή του όμως με αφήνει άφωνη.

«Ένα σάπιο Ibiza του 1990 ήταν. Μιλάμε για εποχές 2005, μόλις είχαμε πάρει το Euro και τα σχετικά. Τα δάνεια τρέχανε αβέρτα. Πάω σε μια τράπεζα, μου δίνουν ένα καταναλωτικό, τα άφαγα όλα στα αμάξια.....» μου λέει με γέλια και εγώ προσπαθώ να κατανοήσω τους λόγους για τους οποίους ένας άνθρωπος θα δανειζόταν χρήματα από την τράπεζα για να αγοράσει ένα αυτοκίνητο, για το οποίο θα πρέπει να ξοδέψει, ακόμη παραπάνω χρήματα για να το ανακατασκευάσει και να το τροποποιήσει. Θέλοντας να μάθω τι κέρδισε μετά την πώληση του, τον ρωτάω: *«Τι μεταπωλητική αξία είχε το Ibiza μετά από τόσες μετατροπές και χρήματα που του είχες επενδύσει;»*

«Το σκότωσα...3000 το έδωσα πριν την γέννηση της μικρής. Δεν το ήθελε κανείς. Ποια η χαρά να το πάρεις έτοιμο ρε συ... το ζήτημα ήταν και είναι να το φτιάξεις εσύ, να το νιώσεις δικό σου. Όλη η φασαρία γινόταν για την διαδικασία, όχι για το αποτέλεσμα», μου απαντά και το μυαλό μου μεταφέρεται σε αμερικανικές ταινίες και τηλεοπτικές σειρές, όπου θεωρείται κάτι σαν ιερή-οικογενειακή παράδοση, οι έφηβοι να φτιάχνουν παλιά αυτοκίνητα μαζί με τους πατεράδες τους.

Θεωρώντας ότι ίσως πάρω τις απαντήσεις μου στην συνέχεια της συζήτησής μας, τον ρωτάω για τα σημερινά δεδομένα, αν δηλαδή ασχολείται ακόμη με ηχητικές τροποποιήσεις. *«Κοίταξε, θα σου πω..... Ότι στο αμάξι μου φοράω 10 ηχεία, εντάξει μπορείς να το πεις ασχολία. Τώρα για μένα που έχω ζήσει άλλες καταστάσεις θα σου πω, δεν είναι ασχολία αυτό. Το ότι έχω λίγο πιο καλά ηχεία από τα εργοστασιακά και πού και πού τα δίνω λίγο παραπάνω στην ένταση, δεν το θεωρώ ασχολία. Ασχολία είναι να είσαι μέρα νύχτα εκεί, να κάνει βραχυκύκλωμα πίσω το woofer και να παλεύεις, να φωνάζεις φίλους για να το ανοίξετε... Μέρα νύχτα να ασχολείσαι με αυτήν την ταλαιπώρια... Γιατί ήταν ταλαιπώρια, αλλά το γουστάρουμε πραγματικά.»*, μου απαντά προφανώς απογοητευμένος με αυτήν την μεταστροφή του, αν και προσπαθεί αρκετά καλά να το κρύψει.

Όσο μιλάει ο Δημήτρης, εγώ στέκομαι στο χρόνο που προφανώς αφιέρωνε σε αυτήν την ασχολία. *«Μα καλά....ένα νέο παιδί δεν επιθυμούσε να βγει έξω με τις παρέες του σε εκείνη την ηλικία»*, σκέφτομαι και ακριβώς αυτό τον ρωτώ.

«Η έξοδος μας ήταν να βάλουμε τα 10 ευρώ που μένανε από το μεροκάματο για βενζίνη, γιατί τότε δουλειές του ποδαριού κάναμε όλοι, για να τριγυρνάμε στο κέντρο του Βόλου, γύρω γύρω και να βάζουμε τέρμα τα ηχεία. Άντε και ένα φραπέ, τότε ήτανε στη μόδα μια καφετέρια, δεν ξέρω αν θυμάσαι, το Space...Άντε και κάνα club, έτσι καμιά φορά το μήνα, έτσι πάλι για τον ήχο, για τον δυνατό ήχο. Δηλαδή το γουστάρουμε, ήταν νοοτροπία ζωής», μου λέει και αρχίζω να αποκτώ καλύτερη εικόνα για τα προσωπικά του γούστα, όπως το ζήτημα της έντασης του ήχου.

«Το ζήτημα ήταν η ένταση;», τον ρωτάω.

«Ναι και όχι. Άμα το δει κάποιος απ' έξω κι εγώ δηλαδή τώρα που το κοιτάω, φαίνεται να είναι η ένταση. Αλλά μας ένοιαζε ο γδούπος, αυτό το μπουπ....Γδούπο θα το πω, δεν ξέρω πώς να σου το πω αλλιώς. Το τράνταγμα που κάνει το woofer. Εκεί δίναμε όλη τη βάση». Με αυτήν την απάντηση, συνειρμικά σκέφτομαι ότι μπορούμε να αντιληφθούμε τον ήχο ως ενσώματη επιτέλεση. Ο Δημήτρης, από όσο καταλαβαίνω, δεν άκουγε απλώς τη μουσική μέσα στο αυτοκίνητό του αλλά την αισθανόταν, «τραντάζονταν» μαζί της. Η χρήση της λέξης "γδούπος" του woofer, θυμίζει την έννοια της σωματικής ακρόασης, όπως αναπτύχθηκε από τον Erlmann (2010), όπου το σώμα συντονίζεται άμεσα με τον ήχο γύρω του ή τον Labelle (2019), που αναγνώρισε τον αυτοκινητιστικό ήχο ως υπερ - καθηλωτική και σωματοποιημένη εμπειρία του αυτοκινήτου.

«Θα μπορούσες να πεις ότι σε ενδιέφερε να σε κοιτάνε;», τον ρωτάω με σκοπό να ερευνήσω κι άλλες πτυχές που συνδέονται με το φαινόμενο των ηχητικών τροποποιήσεων.

«Το να ακούγεσαι στη γειτονιά. Να τραντάξεις τη γειτονιά. Να τραντάξεις όμως, πρόσεξε με. Όχι απλά να κάνεις φασαρία. Το έκανες και για σένα ρε παιδί μου. Το γούσταρες, το γουστάρουμε όλοι. Δηλαδή δεν θα σου πω ότι το έκανα μόνο για τους άλλους. Τύχαινε κάποιες φορές να είμαι σε μέρος που δεν υπήρχε ψυχή. Και το τερμάτιζα. Το τερμάτιζα σε σημείο να κάψω μηχανήμα. Έχω κάψει woofer έτσι. Χωρίς λόγο. Αλλά εντάξει, ναι. Ήταν ένας συνδυασμός. Ήταν και για μας. Ήτανε... Ήτανε ένα... Να φανούμε. Ήταν και λίγο για τα κορίτσια τότε. Ήτανε ότι... Εντάξει, πώς να σου το πω τώρα... Τώρα φοβάμαι, μην παρεκτραπώ. Ότι θα βρεις γκόμενα με αυτόν τον τρόπο. Πώς να σου το πω αλλιώς...Δεν πήγαινε πολύ καλά αυτό. Να ξέρεις...», μου απαντά χωρίς να πάρει σχεδόν καμία αναπνοή. Γενικά, ο Δημήτρης θυμάται με πολύ γλαφυρό τρόπο των παλιό τρόπο ζωής του και μου δίνει την εντύπωση ότι προσπαθεί να μου πει όσα περισσότερα μπορεί για το ένδοξο παρελθόν του. Πηγαίνοντας όμως πίσω, στην απάντησή του σχετικά με το αν το κίνητρό του ήταν το να γίνει ορατός στη δημόσια σφαίρα, αποκαλύπτονται νέα στοιχεία που έχουν θεωρητικές βάσεις. Το αυτοκίνητο του Δημήτρη μπορεί να νοηθεί ως μία προέκταση της αρρενωπότητας του. Σύμφωνα με τον Connell (2005), οι ανδρικές ταυτότητες συγκροτούνται και ενισχύονται μέσω πρακτικών υψηλού ρίσκου, δύναμης και τεχνολογικής κυριαρχίας. Οι ηχητικές παρεμβάσεις λειτουργούν ως ιεροτελεστία ένταξης και ενδυνάμωσης εντός της ανδροκρατούμενης κοινωνικής ομάδας των αυτοκινητόφιλων. Επιπρόσθετα, η χρήση του δυνατού ήχου γίνεται εργαλείο ανδρικής επιτελεστικότητας όπως αναφέρει και η Butler (1999). Μέσω της συνέντευξης διακρίνουμε ότι ο ήχος προβάλλεται ως αντρική παρουσία, ανταγωνισμός, ακόμη και μέσο έλξης ερωτικού ενδιαφέροντος. Η επιθυμία να «τραντάξεις τη γειτονιά» ενέχει χαρακτηριστικά ηχητικής αρρενωπότητας. Εντύπωση όμως προκαλεί η απουσία των γυναικών από την αφήγησή του, ως μέλη αυτής της κοινότητας και όχι απλώς ως «θηράματα» ανδρικού ενδιαφέροντος. Μάλιστα,

φαίνεται δύσπιστος και εντυπωσιασμένος ταυτόχρονα, όταν του αναφέρω ότι μου αρέσει ο μηχανοκίνητος τομέας και αθλητισμός. Αυτό επιβεβαιώνει τις υποψίες μου για την ελάχιστη παρουσία του γυναικείου φύλου σε αυτήν την κοινότητα.

«Αυτό που κάνατε, έχει μειωθεί στην Ελλάδα, έχει περιοριστεί ή ακόμη...», τον ρωτάω αλλά πριν προλάβω να τελειώσω την πρότασή μου, διακόπτοντάς με, βιάζεται να μου δώσει την δική του ματιά για το φαινόμενο εν έτει 2024. Αν και ίσως δεν γίνεται αντιληπτό από το γραπτό μας κείμενο, ο Δημήτρης είναι μία εκρηκτική προσωπικότητα, ένα «θορυβώδες» θα μπορούσαμε να πούμε υποκείμενο, που δυσκολεύεται να με αφήνει να ολοκληρώνω τις ερωτήσεις μου και προσπαθεί να αναδυθεί κοινωνικά στα μάτια μου, θεωρώντας με «σπουδαγμένο» άνθρωπο.

«Έχει περιοριστεί, θα σου πω την αλήθεια. Τώρα σου είπα, στο αμάξι έχω βάλει πραγματάκια, όχι τίποτα τρελό....», μου λέει και πριν προλάβει να συνεχίσει χτυπάει μήνυμα στο «messenger» του «smartphone» του, γεγονός που τον κάνει να νιώσει άβολα μπροστά μου, σαν να πρόσβαλλε ένα πολύ σημαντικό πρόσωπο που δεν έπρεπε.... «Κάτσε sorry, είχα ξεχάσει να βάλω αθόρυβο», λέει με αμήχανο τόνο φωνής και βιαστικά προσπαθεί να απενεργοποιήσει τον ήχο του κινητού του τηλεφώνου, κοιτάζοντας με ντροπή χαμηλά το πάτωμα του πλυντηρίου αυτοκινήτων. «Ξέρεις τι πιστεύω... Έχει μειωθεί για έναν απλό λόγο. Είναι τόσο πατενταρισμένα τα καινούργια αμάξια. Δεν μπορείς να επέμβεις με τίποτα. Δηλαδή, σκέψου τώρα, πριν πάρω αυτό το οικογενειακό αμάξι, είχα ένα πιο σπορ και δεν μπορούσα να αλλάξω ραδιοκασετόφωνο. Ήθελε κωδικούς, ήθελε ειδικές παραγγελίες, δεν μπορούσε να μου το βάλει ο μάστορας. Είχα θέματα τέτοια..Και φαντάζομαι ότι με αυτά τα ίδια θέματα που δεν με άφηναν εμένα να το προχωρήσω, οι μισοί από όσοι ασχολιόμασταν τότε, ξεενερώνουμε. Ξενερώνουμε γιατί... Ήταν και μια ασχολία, σκέψου το, ότι το γουστάρουμε μια Κυριακή να μαζευτούμε, να τα παρκάρουμε σε σειρά 3-4 αμάξια από φιλαράκια και να ασχολιόμαστε με αυτό....Δες τα καλώδια, όχι δεν έκανε καλή σύνδεση, όχι αποσυνδέθηκε το πίσω ηχείο, όχι τράνταζε πολύ. Ήταν η όλη φάση», ολοκληρώνει την απάντησή του.

«Ήταν δηλαδή κάτι σαν ιεροτελεστία για εσάς;», τον ρωτάω με στόχο να μάθω περισσότερα για τις πρακτικές αυτής της υποκουλτούρας. Δίνοντάς μου μία θετική απάντηση, προσπαθώ να μάθω γιατί η τεχνολογική εξέλιξη δεν θεωρείται βοηθητική ανάμεσα στους αυτοκινητόφιλους.

«Θα σου πω τι γίνεται...Είναι πιο εύκολο. Την αλήθεια μου; Πιο καλό ήχο έχει να βάλω τα ακουστικά με το κινητό που τα πήρα 20 ευρώ, από το ηχοσύστημα 500 ευρώ που θα βάλω στο αυτοκίνητο. Τώρα πια είναι εύκολο. Παίρνεις απ' τα τζάμπο ένα ηχείο και έχει woofer, έχει ηχεία και κάπου χάνεις την αίσθηση ότι το έκανες εσύ. Το παίρνεις έτοιμο. Δεν βρίσκεις ευχαρίστηση. Αυτό πιστεύω μας έχει χαλάσει όλους από τότε. Χάθηκε η μαγεία της προσπάθειας, να το παλεύεις ο ίδιος, να το νιώθεις δικό σου...Άσε που τώρα ήρθαν και τα ηλεκτρικά...Αυτά δεν είναι αυτοκίνητα, είναι

τηλεκατευθυνόμενα παιχνίδια για να παίζουν παιδιά...Αν δεν βρυχάται το αυτοκίνητο, τι να το κάνεις; Αυτοκίνητο χωρίς θόρυβο, είναι σαν φαγητό, χωρίς αλάτι». Εδώ θεωρώ ότι συναντάμε ένα ακόμη κρίσιμο σημείο που αφορά την αδυναμία στις τροποποιήσεις των σύγχρονων αυτοκινήτων. Για τον Δημήτρη, το σήμερα γίνεται σύμβολο τεχνολογικής αποξένωσης και πολιτισμικής απώλειας. Η παλιά πρακτική της χειρωνακτικής ενασχόλησης, θεωρείται πια «μαγεία που χάθηκε». Σε συνδυασμό με την απόλυτη αποστροφή του απέναντι στην ηλεκτροκίνηση, γίνεται εμφανές ότι νιώθει καταπιεσμένος με τα πρότυπα ησυχίας της σύγχρονης κοινωνίας και οδηγείται σε μία αναγκαστική ηχητική σιωπή.

«Δημήτρη, έκανες και κόντρες ή άλλες τροποποιήσεις;» Μέσω αυτής της ερώτησης, προσπαθώ να διερευνήσω αν υπάρχουν υποκουλτούρες μέσα στην ήδη υπάρχουσα υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων αλλά με την άκρη του ματιού μου διακρίνω ότι κάτι έχει αποσπάσει την προσοχή του. Παρατηρώντας καλύτερα το περιβάλλον γύρω μας, βλέπω να έχει κάνει την εμφάνισή του ένα καινούριο αλλά τροποποιημένο «HONDA CIVIC TYPE R», μαύρο, χαμηλωμένο, με μεγαλύτερο μέγεθος ελαστικών από αυτό που προτείνει ο κατασκευαστής. Σχεδόν τα ελαστικά του αυτοκινήτου, αγγίζουν το αμάξωμα, με μεγάλη αεροτομή για αεροδυναμική ισχύ και με βαθύ ήχο εξάτμισης. Αυτό το ιδιαίτερο αυτοκίνητο, έκανε τον Δημήτρη να χάσει εύκολα την προσοχή του και είχε μείνει να το θαυμάζει. Μετά από λίγα δευτερόλεπτα, έχοντας ευτυχώς ακούσει την ερώτησή μου και παίρνοντας ένα ένοχο χαμόγελο μου απαντά:

«Πάνε μαζί να ξέρεις. Δεν γίνεται να κάνεις μόνο ηχητικές. Οποιος λέει ότι κάνει μόνο ηχητικές λέει ψέματα. Δεν ξέρω αν έχεις μιλήσει και σε άλλους αλλά όλοι ασχολούνταν και με τα δύο. Δεν υπήρχε κάγκουρας που να κωλοφτιάχνει αμάξι, σπόιλερ πίσω αεροτομές, κατεβάσματα. Ήταν και μία μόδα τότε με τα λαμπάκια που βάζαμε από κάτω, fast & furius φάση...και να μην έκανε και ηχεία. Έστω κάτι θα πείραζε και στα ηχεία. Αλλά και το αντίστοιχο όμως... και εγώ που ήμουν τρελαμένος πιο πολύ με τον ήχο, είχα την εξάτμιση και την αεροτομή πίσω. Το γούσταρα. Τότε και καλά ήμασταν χωρισμένοι. Όχι εμείς με τον ήχο, όχι εσείς με τις κόντρες. Τώρα τα βλέπω λίγο πιο καθαρά τα πράγματα. Ήταν ένα και το αυτό. Δεν είχε διαφορά. Απλά κάποιος έδινε πιο πολύ βάση στο ένα, κάποιος πιο πολύ στο άλλο. Όλοι ήμασταν το ίδιο. Γουστάρουμε αυτό που κάναμε. Το τράνταγμα.....τι διαφορά έχει το τράνταγμα που έκανε με το εβδομηνταδιάρι... Εβδομηνταδιάρι....ξέρεις... που φτιάχνανε τα πεννηντάρια, τα παπιά, τα παλιά, τα GLX. Βάζανε μέσα δεκαεξάρια πιστόνια και τέτοια. Τρέχανε πιο γρήγορα και από χαγιαμπούσα. Τώρα σου λέω πηγαίνανε μαλλιά και πίσω μια εξάτμιση Zembrin και σήκωναν τον τόπο. Θυμάμαι ένα φιλαράκι...Δίναμε συνάντηση στην Ιάσονος, κάτω στο πανεπιστήμιο. Τον άκουγα με το που έμπαινε Ιάσονος. Σκέψου...τον άκουγα από τόσο μακριά... Δηλαδή ήξερα ότι έρχεται. Δηλαδή τώρα σου μιλάω κόφτες και χαζομάρες.»

Αμέσως σκέφτηκα την δύναμη του μηχανικού θορύβου, ο οποίος με τον ρυθμό του και τη ροή του πολλές φορές γίνεται αισθητός πριν γίνει ορατός. *«Ταχύτητα και ήχος πάνε μαζί;»*, καταλήγω να τον ρωτήσω.

«Να σου το πω λίγο πιο λαϊκά, καύλα για τα αμάξια ήταν. Γενικά με ό,τι έχει να κάνει. Με το αμάξι, το μηχανάκι, τις ρόδες. Αυτός που ασχολιόταν με τα μηχανάκια, μετά πήγαινε στα αμάξια. Αυτός με τα αμάξια πάντα γουστάρει να ακούει και το μηχανάκι», μου απαντάει κάπως διττά.

Προσπαθώντας να κάνω ένα ευχάριστο διάλειμμα στη συζήτησή μας του αναφέρω την αγάπη μου για τον μηχανοκίνητο τομέα και αθλητισμό, λέγοντάς του ότι προήλθε από τον αυτοκινητόφιλο πατέρα μου.

«Να σου πω κάτι, από εκεί ξεκινάει. Θυμάμαι τον πατέρα μου, όποτε είχε κέφια, κατέβασμα παράθυρο ,χέρι έξω, ανέβασμα τη μουσική και πάντα τσιγάρο. Ήταν κιτρινισμένος ο ουρανός πάνω....Κι εμείς κάναμε καταχρήσεις τότε, δηλαδή ποτό, τσιγάρο... πήγαιναν πακέτο», μου λέει, κόβοντας το διάλειμμα της συνέντευξης απότομα και κάνοντάς με να προχωρήσω παρακάτω την έρευνά μου, ρωτώντας για τις παρέες του.

Ο Δημήτρης γελώντας δυνατά μου δίνει μία απάντηση που με έκανε ασυναίσθητα και εμένα να γελάσω: *«Δεν θα μπορούσε άνθρωπος να σταθεί δίπλα αλλιώς. Μα δεν είχαμε άλλο θέμα συζήτησης. Μέρα νύχτα στα συνεργεία. Τις λέξεις μας δεν τις καταλάβαιναν άλλοι.. Δηλαδή έχει τύχει να πάω να μιλήσω σε άλλη παρέα και με κοιτούσαν σαν εξωγήινο.»*

Με όσα μου έχει πει ήδη, αναρωτιέμαι σχετικά με το κόστος όλων αυτών των τροποποιήσεων.

Αναστενάζοντας βαριά μου αποκρίνεται: *«Άστο. Τι θες τώρα, να βάλω τα κλάματα εδώ πέρα...Δεν κάνεις εικόνα....Και ευτυχώς που ήταν καλές εποχές ακόμα. Ήμασταν λίγο με τους γονείς... Γιατί δεν σπουδάσαμε. Κάθε τέλος του μήνα που είχαμε ζεστό το μηνιάτικο, κάναμε ουρά έξω από τον ηλεκτρολογείο του Σαρηγιάννη. Τότε σαν συνεργείο ήταν πολύ στα πάνω του και είχε τα καλύτερα συστήματα. Τα τρώγαμε όλα εκεί και μετά βγάζαμε όλο τον υπόλοιπο μήνα με ψωμί και κέτσαπ. Πολλές φορές δεν είχαμε αφήσει στην άκρη ούτε χρήματα για βενζίνη. Ένα Σάββατο μάλιστα, πήγα σε ένα βενζινάδικο και ζήτησα να μου βάλουν πέντε ευρώ βενζίνη, ίσα- ίσα για να περάσω από το κέντρο του Βόλου με τέρμα τα ηχεία για μια φορά. Άσε που πειράζοντας καλώδια, κάποια στιγμή φτάναμε στο σημείο να πειράζουμε και πράγματα που δεν έπρεπε.»*

Κοιτάζοντάς τον με απορία, κατανοεί ότι θέλω μου εξηγήσει τα παραπάνω του λεγόμενα.

«Ένα φιλαράκι για παράδειγμα, είχε αποσυνδέσει τον εγκέφαλο. Άλλοι ασχολούνταν πιο πολύ με τις αναβαθμίσεις, τύπου βάζω τουρμπίνα, βάζω σκάστρα, χταπόδια...ξέρουμε τι είναι τα χταπόδια;»,

προσπαθεί να μου εξηγήσει αλλά το μόνο που καταφέρνει, είναι να μου δημιουργήσει περισσότερες απορίες.

Συνεχίζει λοιπόν λέγοντας: *«Εξατμίσεις πες το ...είναι ένα κομμάτι της εξατμίσης από κάτω... τώρα μη σε μπλέξω με τεχνικά. δεν ξέρω άμα θέλεις τώρα, τι πρέπει να τα πούμε, δεν ξέρω ...»*

«Αν θέλεις πες τα... βοηθάνε στην έρευνα μου καθώς φαίνεται και η ορολογία που χρησιμοποιείτε», του λέω, ενθαρρύνοντάς τον να συνεχίσει σε ένα κομμάτι της έρευνάς μου που με ενδιαφέρει ιδιαίτερα.

«ΟρολογίαΤι ορολογίαορολογία είναι αυτά που έχετε εσείς, τώρα εγώ που λέω χταπόδια θεωρείται ορολογία...», απαντάει γελώντας αμήχανα. Μέσα από αυτά τα λόγια του Δημήτρη αποκαλύπτονται κάποια βασικά χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης υποκουλτούρας, ιδιαίτερα εκείνων που ασχολούνται με την αισθητική και ηχητική τροποποίηση των οχημάτων τους. Ο Δημήτρης φαίνεται να νιώθει μειονεκτικά για τον εαυτό του αφού συνήθως οι αυτοκινητόφιλοι παρουσιάζουν χαμηλό πολιτισμικό κεφάλαιο με βάση τα κυρίαρχα κοινωνικά πρότυπα. Ωστόσο, η αποτίμηση αυτών των μορφών κεφαλαίου απαιτεί προσοχή, καθώς η ανθρωπολογική ματιά μας επιτρέπει να εντοπίσουμε εναλλακτικά ή «ετερόδοξα» κεφάλαια που λειτουργούν εντός της κοινότητας τους. Ο Bourdieu (1986, p.243), όρισε το πολιτισμικό κεφάλαιο ως την πολιτισμική γνώση, τα μορφωτικά εφόδια και τις αισθητικές προτιμήσεις που προσδιορίζουν τη θέση του ατόμου στην κοινωνική ιεραρχία. Στην περίπτωση των αυτοκινητόφιλων και κατ' επέκταση του Δημήτρη, παρατηρείται χαμηλό θεσμικό πολιτισμικό κεφάλαιο: περιορισμένη πρόσβαση στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, περιορισμένοι πόροι και χαμηλή αποδοχή από τους υπόλοιπους πολίτες. Ωστόσο, αυτό δεν ισοδυναμεί με απόλυτη πολιτισμική ένδεια. Ο ίδιος έχει καλλιεργήσει έναν τύπο τεχνικού πολιτισμικού κεφαλαίου, βασισμένο στη μηχανολογική τεχνογνωσία, στο εξειδικευμένο γλωσσικό ρεπερτόριο, στην ικανότητα αισθητικής και ηχητικής σύνθεσης. Στο πεδίο αυτό, η φήμη και το «γόητρο» δε σχετίζονται με μορφωτικά προσόντα ή κοινωνική τάξη αλλά με την τεχνική ικανότητα, την αφοσίωση και την εντυπωσιακή παρουσία στο δρόμο ή στις τοπικές συναντήσεις. Όπως αναφέρει και η Thornton (1995), σε πολλές νεανικές κουλτούρες υπάρχουν «παράλληλα κεφάλαια», που έχουν αξία μόνο εντός της υποκουλτούρας και δεν αναγνωρίζονται έξω από αυτήν.

Προσπάθωντας να τον κάνω να νιώσει πιο άνετα και να αποκτήσει αυτοπεποίθηση τον προτρέπω να μου μιλήσει χρησιμοποιώντας λεξιλόγιο του δικού τους γλωσσικού κώδικα.

«Το λέμε χταπόδι, γιατί ουσιαστικά είναι ένας σωλήνας με πολλές προεξοχές στο κάτω μέρος από το τελικό της εξατμίσης. Αυτό, όταν είναι κανονικό το αμάξι, εργοστασιακό, μαμά δηλαδή, έχει φίλτρα, έχει τέτοια πράγματα που δεν αφήνουν τα καυσάερια να βγουν πίσω. Τέλος πάντων, μειώνει την

ιπποδύναμη του εργοστασιακού. Άμα τα αφαιρέσεις όλα αυτά και το κάνεις ελεύθερας όλα αλλάζουν.» Τολμώ να ομολογήσω ότι η απάντηση του Δημήτρη με εντυπωσίασε ιδιαίτερα. Μεταξύ τους κυριαρχούν ιδιαίτεροι κώδικες επικοινωνίας και ένα διακριτό ιδιόλεκτο (argo), που λειτουργεί τόσο ως μέσο έκφρασης ταυτότητας όσο και ως οριοθέτηση από τον «έξω» κόσμο. Δεν είναι τυχαίο ότι οι φίλοι του Δημήτρη δεν μπορούσαν να είναι άλλοι από τους ομοϊδέατες του. Σύμφωνα με τη θεωρία των υποκουλτούρων του Hebdige (1979), η τροποποίηση του οχήματος δεν είναι απλώς τεχνική παρέμβαση αλλά πολιτισμική σημειωτική πράξη. Ο θόρυβος της εξάτμισης, το κατέβασμα της ανάρτησης, δεν είναι απλώς αισθητικές επιλογές αλλά αποτελούν δηλώσεις στιλ, επιτελέσεις ανδρισμού, και ενίοτε μορφές «αντίστασης» στον κανονιστικό λόγο περί «ορθής» οδήγησης και «τυπικής» μηχανολογικής χρήσης του οχήματος. Η argo αυτής της κοινότητας ενσωματώνει όρους τεχνικούς, ηχομιμητικές λέξεις και νεολογισμούς, συχνά επηρεασμένους από την αγγλική γλώσσα (π.χ. λαγκάρει, μπουστάρει, σκάστρα, κόφτες). Ορισμένοι ενδεικτικοί όροι:

Σκάστρα: Βαλβίδα εκτόνωσης πίεσης, αλλά και ήχος-σήμα που δηλώνει ισχύ και τεχνική γνώση.

Καγκουριά: Χαμηλής αισθητικής υπερβολική τροποποίηση, συχνά ειρωνικά. Προσομοίωση με την στάση των καγκουρώ.

Στροφάρισμα, κοφτές, σκαλίσματα: Αναφορές σε τεχνικές και πρακτικές που ενισχύουν την απόδοση, αλλά και το ηχητικό αποτύπωμα του οχήματος.

Μαμά/ μανίσιο: Το εργοστασιακό που δεν έχει υποστεί περαιτέρω τροποποιήσεις.

«Δημήτρη, όλα για τον ανταγωνισμό γινόταν;», τον ρωτάω με στόχο να εξακριβώσω άλλη μία κοινωνική πτυχή του θορύβου ως επιτέλεση του ανδρισμού.

«Ναι. Ποιος θα τραντάξει πιο πολύ, ποιος θα τρέξει πιο πολύ.. Ήταν μια εποχή φουλ ανταγωνιστική... Όχι εγώ έβαλα πιο ακριβό ηχοσύστημα....Ήταν και το πόσο δυνατό είναι αλλά και το ποιος έσκασε τα πιο πολλά, ποιος καταστράφηκε πιο πολύ. Ήταν και μια αυτοκαταστροφική φάση. Έδειχνες πόσο πολύ είσαι μέσα σε όλο αυτό για να κερδίσεις τον σεβασμό» Ανταγωνισμός με την παρουσία αυτοκαταστροφικών τάσεων μπορεί να πει κανείς ότι ακουμπούν τα όρια της παθολογίας. Η συνεχής επένδυση πόρων που οδηγεί σε οικονομική καταστροφή, συνδέεται πολλές φορές τόσο με την επιθυμία κάποιου να δείξει τις αρρενωπές αξίες του, όσο με τη ναρκισσιστική επιβεβαίωση, όπως υποστήριζε και ο Freud.

«Δημήτρη, αναζητούσες τον σεβασμό από την ομάδα ή γενικά;», αναρωτιέμαι με τη σειρά μου.

«Οι υπόλοιποι όλοι μουτζώνανε. Περνούσαμε και έπεφταν οι μούτζες σύννεφο», μου λέει μειδιάζοντας με ειρωνεία, δείχνοντάς μου την πικρία του απέναντι στις αντιλήψεις της κυρίαρχης κουλτούρας για αυτούς.

«Όμως τελικά, ενοχλούσατε;», τον ρωτάω για να εξετάσω την σημερινή, πιο αποστασιοποιημένη γνώμη του.

Διστάζοντας και πάλι, νιώθοντας ίσως ένα είδος καθυστερημένης ντροπής μου είπε: *«Μεταξύ μας τώρα....εντάξει ενοχλούσαμε...Και κάποιες φορές το κάναμε και ώρες κοινής ησυχίας, επίτηδες»*, γεγονός που επιβεβαιώνει τις σκέψεις μου για πρακτικές ενάντια στον κανονιστικό λόγο της υπόλοιπης κοινωνίας.

«Ακούς και στο σπίτι σου δυνατή μουσική με τη χρήση παρόμοιων ηχοσυστημάτων ή μόνο στο αυτοκίνητο;», τον ρωτώ.

Μου απαντάει αμέσως: *«Θα σου πω...όχι. Καταρχάς ενοχλώ...τα παιδιά διαβάζουν, η γυναίκα έχει δουλειές. Γενικά όχι και πιστεύω ότι το πώς και πόσο θα ακούσεις μουσική μειώνεται με τα χρόνια.»*, μία απάντηση που ομολογουμένως δεν περίμενα. Ο λόγος να κρύβεται άραγε στην επιθυμία του να δημιουργεί έναν δικό του, ιδιωτικό χώρο στο αυτοκίνητο μακριά από την καθημερινότητα για να ακούει δυνατά την μουσική του ή η ωριμότητα που έρχεται με τα χρόνια.

«Δεν νομίζω ότι είναι ωριμότητα. Ίσως δεν βγαίνουν τραγούδια που μας εκφράζουν», μου λέει.

«Δηλαδή πλήρη μεταστροφή πλέον;», αναρωτιέμαι με τη σειρά μου.

«Ναι τελείως αντίθετα, να μην ενοχλώ είμαι στο σπίτι. Τότε εμείς ακούγαμε και RNB. Το RNB πήγαινε σύννεφο, γιατί είχε δυνατό μπάσο. Το γούσταρα πολύ. Βέβαια, τι δουλειά είχα εγώ με το RNB που ήταν για μαύρους...», μου απαντά και εκείνη την στιγμή αναπόφευκτα μου δίνει

έδαφος για μία ερώτηση που δεν περίμενα να κάνω. *«Θεωρείς ότι έχει κάποια σύνδεση η νοοτροπία σας με την αφροαμερικανική κουλτούρα και μουσική; Δηλαδή με το φαινόμενο γκάζια, ήχος κλπ»*

Ο Δημήτρης διστάζοντας ιδιαίτερα να απαντήσει μου αποκρίνεται: *«Με πιάνεις απροετοίμαστο...δεν ξέρω...σκέφτομαι τα γκέτο από ταινίες...δεν ξέρω...Αυτοί είναι μαύροι...δεν το έχω με αυτούς»*. Οι σκέψεις που με κατακλύζουν εκείνη την στιγμή είναι πολλές. Η αναφορά του στην RnB μουσική σκηνή και την αφροαμερικανική κουλτούρα, αν και συνοδεύεται από αμηχανία, δείχνει πιθανώς μία υπόγεια πολιτισμική διασταύρωση ή ένα ηχητικό πολιτισμικό δάνειο. Βέβαια, σε αυτό το σημείο, αν και κάπως ασυνείδητα, χρησιμοποιεί ρατσιστικές εκφράσεις, αναδεικνύοντας αυτό που ονομάζουμε «white privilege». Η λευκότητα του δεν του

επιτρέπει να βρει κοινά σημεία με την αφροαμερικάνικη κουλτούρα. Εδώ συναντάμε την οικειοποίηση της «μαύρης» μουσικής σκηνής από το λευκό ακροατήριο που μάλιστα την χρησιμοποιεί ως εργαλείο κατασκευής ταυτότητας, αποσυνδέοντας την από την ιστορική της βάση. (Royster, 2013, pp. 6-7)

Έχοντας φτάσει στο τέλος της συζήτησής μας και μετά από περίπου μισή ώρα του κάνω την τελευταία μου ερώτηση: *«Αν γυρνούσες τον χρόνο πίσω...θα ασχολούσουν ξανά με αυτό;»*

Με ένα χαμόγελο, γεμάτο υπερηφάνεια και νοσταλγία μου απαντά: *«Σίγουρα, αυτό είναι τρέλα....»*

Και μπαίνοντας μέσα στο λευκό, χαμηλωμένο σε αναρτήσεις, Renault Megane Coupe, απομακρύνεται από το σημείο συνάντησής μας, με τα φιμέ παράθυρα του αυτοκινήτου να τραντάζονται ελαφρά από τον ήχο των 10 ηχείων του....

ΑΦΗΓΗΣΗ 2.

Δημήτρης (2). Ο αστυνομικός.

Περιμένοντας σε γνωστή καφετέρια πάνω στην περιφερειακή οδό του Βόλου, στις 10 Οκτωβρίου 2024, εμφανίστηκε ο Δημήτρης. Εμφανώς αλλαγμένος στα 35 του, μετά από αρκετά χρόνια που είχα να τον δω καθώς υπηρετούσε ως αστυνομικός στο νησί της Ζακύνθου και πρόσφατα μετατέθηκε σε μονάδα της Αθήνας, έφτασε με ένα οικογενειακό SUV Hyundai TUCSON. Ούτε «φουσκωμένα» πλαστικά, ούτε εξαρτήσεις, ούτε καν ζάντες αλουμινίου...ένα απλό αυτοκίνητο που δεν συνάδει καθόλου με το παρελθόν του. Αν και γύρω μας υπήρχε έντονος θόρυβος από ομιλίες, κορναρίσματα και αυτοκινητιστική κίνηση, τον άκουσα να με χαιρετά από μακριά, γεμάτος ενθουσιασμό που συναντιόμασταν ξανά. Η περίπτωση του Δημήτρη θα με βοηθούσε να πάρω πληροφορίες για τα σημερινά δεδομένα μέσα από μία τελείως διαφορετική οπτική γωνία, αυτή της αστυνόμευσης και του νομοθετικού ελέγχου.

Αφού τον ευχαρίστησα που δέχθηκε να μου μιλήσει ενώ βρισκόταν στο Βόλο σε άδεια από την υπηρεσία του, θεώρησα σωστό να ξεκινήσουμε τη συνέντευξη με μία αναδρομή στα παλιά, λέγοντάς μου τον τρόπο με τον οποίο είχε μπει στον κόσμο των αυτοκινήτων και των «κοντρών».

«Κοίτα.... όλα ξεκίνησαν γύρω στα 18. Μόλις είχα βγάλει δίπλωμα και πήρα το πρώτο μου αυτοκίνητο, ένα παλιό Honda Civic. Το είχα πάρει απ' τον ξάδερφό μου και άρχισα σιγά-σιγά να το «πειράζω». Κausαέρια, εξαρτήσεις, ηχοσύστημα... Εκτός αυτού, η παρέα μου ήταν όλοι «τρελοί» με τα αμάξια. Μας αποκαλούσαν κάγκουρες αλλά βομβαρδιζόμασταν τόσο έντονα από παντού με τέτοιες εικόνες που ακόμα και όσοι δεν ασχολούνταν ενεργά με εξαρτήσεις και στερεοφωνικά ή με

κόντρες, κατά βάθος θαύμαζαν έναν ωραίο θόρυβο το βράδυ Σαββάτου που διέσχιζε το κέντρο και έσπαγε την μονοτονία της πόλης.», μου απαντά και αμέσως διαφαίνονται κοινά σημεία με τον προηγούμενο συνεντευξιζόμενο. Παρόμοια ηλικία, παρόμοιας ποιότητας αυτοκίνητα και παρόμοιες αντιλήψεις για τον αυτοκινητιστικό ήχο των τροποποιημένων αυτοκινήτων.

«Συμμετείχες δηλαδή ενεργά σε παράνομους αγώνες δρόμου;», τον ρωτάω.

«Ναι, και αρκετά συχνά μάλιστα», μου απαντάει και παρατηρώντας με να του γνέφω με μία κίνηση του χεριού μου να μου το αναλύσει, συνεχίζει: «Κλασικά, Παρασκευές και Σάββατα μαζενόμασταν στα 400 ή σε άλλες γνωστές τοποθεσίες. Δρομάκια σκοτεινά, κλειστά, λίγο πριν το ξημέρωμα. Ήταν αδρεναλίνη, ήταν πάθος. Δεν σκεφτόμασταν τον κίνδυνο. Νιώθαμε άτρωτοι. Άντρες...καταλαβαίνεις...». Με αυτήν την απάντηση αρχίζω να σκέφτομαι ότι η συμμετοχή σε παράνομους αγώνες δρόμου προσφέρει μια εναλλακτική σκηνή όπου ιδιαίτερα οι νέοι άνδρες επιδεικνύουν την αντοχή τους, την τόλμη και την τεχνική τους ικανότητα. Σύμφωνα με την θεωρία του Connell (2005), για τον ηγεμονικό ανδρισμό, η ανδρική ταυτότητα διαμορφώνεται μέσα από τη σχέση με τη βία, τον κίνδυνο και τον έλεγχο. Ο Δημήτρης περιέγραψε τα βράδια στις «κόντρες» ως «στιγμές αδρεναλίνης, όπου ένιωθες άτρωτος». Το στοιχείο του κινδύνου αποτελεί μέρος της διαδικασίας της εκούσιας εμπλοκής με το όριο ανάμεσα στη ζωή και τον θάνατο, που προσφέρει αίσθηση κυριαρχίας

«Δημήτρη, τι είδους τροποποιήσεις έκανες; Εννοώ ήταν και εσωτερικές ή μόνο εξωτερικές οι τροποποιήσεις στο αμάξι σου;». Προφανώς, η απάντηση, μου ήταν γνωστή αλλά στόχος μου ήταν να μου μιλήσει το ίδιο το υποκείμενο για όλη αυτή την νοοτροπία.

«Τα πάντα....Το είχα μεταμορφώσει. Καθίσματα bucket, τιμόνι spor, led παντού, ηχοσύστημα που ακουγόταν από τετράγωνο μακριά. Όσο για το εξωτερικό, αλλαγή χρώματος, spoiler, χαμηλωμένη ανάρτηση... Θυμάμαι, ξόδευα σχεδόν ό,τι έβγαζα. Δεν με ένοιαζε. Ήταν το «παιδί» μου. Προτιμούσαμε με την παρέα να πάμε να πλύνουμε τα εργαλεία μας και να ασχοληθούμε με αυτά παρά να πάμε για καφέ όπως οι άλλοι.», μου αποκρίνεται με μία σχεδόν εφηβική χαρά, θα έλεγε κανείς αν τον είχε μπροστά του εκείνη την στιγμή. Τα μάτια του άστραφταν, το χαμόγελο ήταν κολλημένο στο πρόσωπό του και ο καφές του είχε σχεδόν τελειώσει αφού όσο μιλούσε, έπινε ασυνείδητα συνεχώς. Η σχέση ανδρών και αυτοκινήτων έχει μελετηθεί ως μια μορφή υλικής επιτελεστικότητας: το όχημα λειτουργεί ως προέκταση του ανδρικού σώματος και μέσο επιβολής στον χώρο (Bengry- Howell & Griffin, 2007, p. 447). Ο Δημήτρης ανέφερε χαρακτηριστικά πως «το αμάξι μου ήταν το παιδί μου», μια μεταφορά που αποδίδει όχι μόνο συναισθηματική σύνδεση αλλά και ανδρική δημιουργικότητα σε ένα υλικό αντικείμενο.

Η επόμενη μου ερώτηση αφορούσε τον χρόνο και τους λόγους για τους οποίους ο Δημήτρης σταμάτησε το πάθος του. *«Κοίτα...η αλήθεια είναι ότι υπήρξε ένα περιστατικό που με ταρακούνησε. Ένα παιδί από την παρέα, μια νύχτα με βρεγμένο δρόμο, έχασε τον έλεγχο και σκοτώθηκε. Ήμουν μπροστά και είδα όλη τη φάση. Αυτό ήταν σοκ. Ειδικά όταν είδα τη μητέρα του το πρωί στο νοσοκομείο....ανατριχιάζω μόνο που το θυμάμαι...Από τότε, άρχισα να απομακρύνομαι. Είχα ήδη ξεκινήσει και την προετοιμασία για την αστυνομία. Ένιωθα πως ήθελα να κάνω κάτι διαφορετικό. Να βοηθώ, όχι να θέτω σε κίνδυνο ζωές»,* μου απαντά σοβαρά και με φωνή που προς το τέλος της πρότασής του, έβγαине με δυσκολία, σαν να υπήρχε ένας κόμπος στην περιοχή του λαιμού του. Εδώ μου δημιουργήθηκε ένα ερώτημα σχετικά με την σύνδεση της πρακτικής των παράνομων αγώνων με παραμετροποιημένα αυτοκίνητα και του θανάτου. Οι σύγχρονοι ψυχαναλυτές θεωρούν ότι το να θέτει ένα άτομο τον εαυτό του ηθελημένα σε κίνδυνο αποτελεί μία λειτουργική ανοησία, ένα φαντασιακό κατασκευάσμα. Ψάχνοντας να βρω διαφορετικές θεωρητικές βάσεις αυτών των αυτοκαταστροφικών τάσεων, ανακάλυψα την θεωρία της «ενόρμησης του θανάτου». Ο Freud υποστήριξε ότι αυτή η εσωτερική παρόρμηση των ανθρώπων σε πράξεις που οδηγούν τον ίδιο ή τους άλλους γύρω του στην καταστροφή ή ακόμη και τον θάνατο, αποτελεί προσπάθεια σε επιστροφή σε μία προηγούμενη κατάσταση ύπαρξης μας. (Mills, 2006, pp. 373-382) Η «ενόρμηση του θανάτου» είναι μία τάση για επαναλαμβανόμενη καταστροφή που εκφράζεται συνήθως μέσω επικίνδυνων καταστάσεων όπως οι παράνομοι αγώνες δρόμου.

«Δημήτρη, ως δόκιμος αστυνομικός είχες σταματήσει;», τον ρωτάω μόλις τελειώνω με τις σημειώσεις μου. *«Δυστυχώς, όχι τελείως. Αλλά σε μία κόντρα με έπιασαν οι δικοί μου ανώτεροι, με έβγαλαν σε διαθεσιμότητα και μου είπαν ότι αν με ξαναέπιαναν, θα με πετούσαν έξω. Αυτό ήταν το δεύτερο ταρακούνημα»,* μου λέει και αυτή του η απάντηση με βοηθάει να συνεχίσω ρωτώντας τον για το πώς βλέπει σήμερα την παλιά του ζωή.

«Με κατανόηση αλλά και με αυστηρότητα. Ξέρω τι ένιωθα τότε, δεν θα το ακυρώσω. Ήταν ένας τρόπος να εκφράζεσαι, να ξεφύγεις. Αλλά ήταν και ανευθυνότητα. Βλέπω παιδιά σήμερα που κάνουν τα ίδια και σκέφτομαι, ήμουν ακριβώς έτσι. Και τώρα, όταν τους σταματάμε, προσπαθώ να μην είμαι μόνο τιμωρητικός. Μιλάω μαζί τους. Τους λέω: Ξέρω, το έκανα κι εγώ. Αλλά σκέψου, μια λάθος στιγμή φτάνει. Βέβαια, η νεολαία σήμερα δεν ασχολείται με αυτό το πάθος ιδιαίτερα. Είναι όλη μέρα πάνω από ένα κινητό και τα ενδιαφέροντά τους έχουν αλλάξει. Στην Αθήνα, μας καλούν αρκετές φορές οι πολίτες για να παρέμβουμε σε παράνομα πατήματα αλλά σε πολύ μικρό βαθμό. Δεν είναι της μόδας πια». Η ένταξη λοιπόν του Δημήτρη στην αστυνομία αποτελεί μετατόπιση από μια περιθωριακή μορφή ανδρισμού σε μια θεσμικά εγκεκριμένη μορφή εξουσίας. Ωστόσο, δεν πρόκειται για ακύρωση του προηγούμενου εαυτού του αλλά για αναπλαισίωση του ανδρισμού μέσα από την πειθαρχία και το καθήκον. Η στολή, η οπλοφορία και η δυνατότητα επιβολής της

τάξης συνεχίζουν να είναι φορείς ανδρικής κυριαρχίας αλλά αυτή τη φορά σε νομικά επιτρεπτό πλαίσιο. Ο Δημήτρης εξηγεί: «Καταλαβαίνω τα παιδιά που κάνουν κόντρες. Ήμουν κι εγώ εκεί. Αλλά τώρα έχω άλλη ευθύνη». Πρόκειται για μια μορφή αναστοχαστικού ανδρισμού, όπου η εμπειρία του παρελθόντος δεν απορρίπτεται αλλά ενσωματώνεται ως «μάθημα» και στοιχείο ανωτερότητας. Αυτή η ταυτόχρονη ύπαρξη που θα μπορούσαμε να ονομάσουμε «δομική αμφισημία», καθιστά το άτομο φορέα πολύτιμης πολιτισμικής γνώσης. Ο Δημήτρης όχι απλώς εξουσιάζει αλλά κατανοεί με ενσυναίσθηση.

«Πιστεύεις ότι μπορεί να υπάρξει «υγιής» αυτοκίνηση και τροποποίηση;», αναρωτιέμαι με την σειρά μου.

«Ναι. Αν γίνει μέσα σε όρια. Υπάρχουν πίστες, υπάρχουν εκθέσεις, υπάρχουν λέσχες με νόμιμη δραστηριότητα. Το θέμα είναι η παιδεία. Αν μεγαλώνεις με το «κάνε ό,τι γουστάρεις στον δρόμο», τότε αυτό μεταφέρεται και στο τιμόνι. Εγώ σήμερα οδηγώ με απόλυτο σεβασμό. Αλλά δεν ντρέπομαι για το παρελθόν μου. Με έκανε αυτό που είμαι.» Σε αυτό το σημείο μου δίνεται ακόμη μία πληροφορία. Ο Δημήτρης έχει δίκιο που σκέφτεται ότι θα μπορούσε όλο αυτό το φαινόμενο να συνεχίσει να υπάρχει αν υπήρχε πρόβλεψη για την κατασκευή κατάλληλων υποδομών. Βέβαια, αναρωτιέμαι πώς ένιωθε ο ίδιος απέναντι στην αστυνομία ως «παραβατικός» νέος.

«Τους έβλεπα σαν εμπόδιο, όχι σαν κακούς απαραίτητα, αλλά σαν κάτι που ήθελε να μου κόψει αυτό που με έκανε να νιώθω ζωντανός. Είχαμε και έναν ανταγωνισμό... Όταν άκουγες σειρήνα, έφευγες με τις μπάντες, ήταν σαν παιχνίδι. Σήμερα βέβαια το βλέπω αλλιώς...», μου απαντά και κατευθείαν του θέτω την επόμενη ερώτησή μου: *«Ένιωθες ότι κέρδιζες κοινωνική αναγνώριση μέσα από τις κόντρες;»*

«Ναι, ξεκάθαρα. Είχα δικό μου κοινό. Όταν πέρναγα και άκουγες τον ήχο του αμαξιού μου, γύρναγαν κεφάλια. Ήμουν κάποιος. Ήταν μια μορφή σεβασμού, όχι για το ποιος είμαι σαν άτομο, αλλά για το τι είχα και τι μπορούσα να κάνω.» Το «πειραγμένο» αμάξι γίνεται λοιπόν σώμα με μηχανική ισχύ, ικανό να εκπέμπει ήχο, να επιταχύνει και να προκαλεί τον θαυμασμό των άλλων. Η δήλωση του Δημήτρη «είχα δικό μου κοινό... ήμουν κάποιος» δείχνει ότι η συμμετοχή στις «κόντρες» ήταν κοινωνικά επιτελεστική, ενίσχυε τη θέση του στο peer group.

«Θεωρείς ότι η ενασχόληση με τα αυτοκίνητα είχε σχέση με το να δείχνεις κάτι αντρικό;»

«Νομίζω ναι. Ήταν σαν να λέει το αμάξι κάτι για μένα: Είμαι δυνατός, δεν με σταματάει τίποτα. Αν και δεν το παραδεχόμασταν τότε, υπήρχε μέσα μας αυτή η ανάγκη να δείξουμε ότι «το έχουμε». Δεν έκλαιγες, δεν έδειχνες φόβο, έπρεπε να 'σαι σκληρός.» Έχουμε ήδη αναφέρει ότι το φύλο δεν αποτελεί σταθερό, προκαθορισμένο χαρακτηριστικό, αλλά διαμορφώνεται μέσω

επαναλαμβανόμενων πρακτικών και πολιτισμικών πλαισίων (Butler, 1999). Στην περίπτωση του Δημήτρη, η εμπλοκή με την κοινότητα των «car enthusiasts» αποτέλεσε όχι απλώς χόμπι αλλά ένα νοηματοδοτημένο πεδίο έκφρασης του ανδρισμού του.

Φτάνοντας στο τέλος της συνέντευξης και θέλοντας να τον αποδεσμεύσω λίγο νωρίτερα εξαιτίας οικογενειακών του υποχρεώσεων, προχωρώ στην τελευταία ερώτηση: «*Θεωρείς ότι έγινες πιο «άντρας» τώρα;*»

Με δισταγμό και αφού σκέφτεται για μερικά δευτερόλεπτα, ξεφυσώντας μου απαντά: «*Περίεργη ερώτηση....Τότε ένιωθα μάγκας, τώρα νιώθω υπεύθυνος. Πιο ολοκληρωμένος. Ίσως τότε ήμουν πιο θεατρίνος, τώρα είμαι πιο ουσιαστικός. Οπότε ναι, με έναν πιο ώριμο τρόπο, τώρα ίσως είμαι πιο άντρας.*»

Ευχαριστώντας τον θερμά για αυτήν την εποικοδομητική και κάπως διαφορετική οπτική γωνία, τον παρατηρώ να φεύγει. Μπαίνει μέσα στο οικογενειακό του αυτοκίνητο, κατεβάζει τα μπροστινά παράθυρα και ανοίγει το ραδιόφωνό του αρκετά δυνατά. Χωρίς δισταγμό για τους υπόλοιπους οδηγούς γύρω του, χώνεται ανάμεσα σε δύο άλλα οχήματα. Μόλις ο φωτεινός σηματοδότης γίνεται πράσινος, φεύγει με τις «μπάντες», όπως λένε και ίδιοι μεταξύ τους. «*Τελικά, δεν έχει ξεχάσει ολοκληρωτικά τον προηγούμενο εαυτό του*», σκέφτομαι χαμογελαστά.

ΑΦΗΓΗΣΗ 3.

Βασίλης, ο ερωτευμένος.

Ο ήλιος είχε ήδη γείρει πίσω από τις πολυκατοικίες και μόνο ένα ξεθωριασμένο φως έμπαινε από την ανοιχτή πόρτα του γκαράζ. «Αρχίζει να μικραίνει η μέρα σκέφτηκα», μιας και είχαμε φτάσει ήδη στις 3 Νοέμβρη του 2024. Το φως αυτό δεν ήταν αρκετό για να φωτίσει καλά τον χώρο στον οποίο εισήλθα, μα έδινε ένα παράξενο βάθος στις σκιές. Από το ραδιόφωνο έπαιζαν λαϊκά τραγούδια της δεκαετίας του '90 που συνήθως τα ακούνε οι άνθρωποι της γενιάς που έχουν πατήσει τα 30, όπως και ο Βασίλης. Τον ήχο της μουσικής διαπερνούσε ο ήχος του κατσαβιδιού, σαν ρυθμικό χτύπημα σε ένα σώμα που κάποτε ζούσε και τώρα το συντηρούσαν τεχνητά. Ο Βασίλης στεκόταν σκυμμένος, με τις παλάμες του μαυρισμένες από γράσο. Αν και μιλάμε για έναν άνθρωπο 34 ετών, στο βλέμμα του υπήρχε μια αδιόρθωτη εφηβική σπίθα. Η συνάντηση είχε κανονιστεί πρόχειρα, χωρίς πολλές λεπτομέρειες. «*Έλα από το σπίτι*», μου είχε πει. «*Θα είμαι στο γκαράζ*». Και πράγματι, εκεί τον βρήκα...Όταν με κατάλαβε, έτρεξε να ανοίξει το φως που είχε

συνδέσει μόνος του στο γκαράζ του σπιτιού του, στο οποίο προφανώς περνούσε πολλές ώρες της ημέρας.

Δεν είχα προλάβει να πω πολλά, όταν άκουσα το γέλιο του. Ειλικρινές, αυθόρμητο, σχεδόν παιδικό. «Δεν μπορώ να πιστέψω ότι θα μιλήσω σοβαρά τώρα για αυτό που όλη μου τη ζωή με κορόιδευαν...», είπε, και από την πρώτη στιγμή κατάλαβα πως αυτή η συνέντευξη δεν θα ήταν απλή. Δεν είχα απέναντί μου έναν «τύπο που γουστάρει απλώς τα αυτοκίνητα». Είχα απέναντί μου έναν άνθρωπο που ερωτεύτηκε, κήκε, και έζησε μέσα από κάτι που για την πλειοψηφία των πολιτών είναι απλώς μεταφορικό μέσο και που στα μάτια τους οι πραγματικοί αυτοκινητόφιλοι συνδέονται με την ανόητη φύση του ανθρώπου και με την αποκλίνουσα συμπεριφορά. Αυτήν την αντίδραση, είχα λάβει και από τον πρώτο συνεντευξιαζόμενο μου, οπότε μιλάμε για μία γενικευμένη αντίληψη αυτής της υποκουλτούρας.

Ξεκινώντας την συζήτησή μας ήθελα να μάθω πώς ξεκίνησε για αυτόν όλο αυτό το πάθος. Όλα ξεκίνησαν, όπως μου είπε, γύρω στα 15-16. Ήταν η εποχή που βγήκε το πρώτο «Fast and Furious». Πήγε με την παρέα του στον κινηματογράφο, και όταν βγήκε, δεν ήταν πια το ίδιο παιδί. Μιλούσε γι' αυτή τη μέρα με τον ενθουσιασμό που άλλοι περιγράφουν μια αποκάλυψη. Η ταινία δεν ήταν απλώς θέαμα για αυτόν αλλά ήταν επιφοίτηση. «Ένιωθα σαν να είχα ανακαλύψει καινούργιο σύμπαν», μου είπε και έκανε με τα χέρια του μια κίνηση που μιμούταν έκρηξη. «Ο ήχος των μηχανών, τα bodykits, τα φώτα... Ποίημα σου λέω. Ήξερα εκείνη τη στιγμή ότι ήθελα να κάνω ακριβώς τα ίδια». Υπήρχε ντροπή στη φωνή του, αλλά και περηφάνια. Δύο συναισθήματα που πολλές φορές συνυπάρχουν μόνο στους παθιασμένους. Για αυτόν η πιο αγαπημένη ταινία για τα αυτοκίνητα που έχει παρουσιαστεί ποτέ λειτούργησε καταλυτικά. «Δεν ήταν μόνο η δράση. Ήταν το όλο σκηνικό....Η έννοια της «οικογένειας», οι αγώνες δρόμου, η αδρεναλίνη. Καυ....ωχ σόρρυ..αυτό μάλλον δεν πρέπει να το πω...», λέει γελώντας καθώς μόλις πήγε να χρησιμοποιήσει μία ακατάλληλη λέξη που χρησιμοποιείται από τα μέλη τους για την ηδονή που τους προκαλείται από τα αυτοκίνητα και συνεχίζει. «Και μετά άρχισα να ψάχνω. Φόρουμ, περιοδικά..... Άρχισα να τρώω κόλλημα.» Η ταινία λοιπόν, λειτούργησε για τον Βασίλη εδώ όχι απλώς ως μέσο ψυχαγωγίας, αλλά ως πολιτισμική κινητικότητα που παράγει φαντασιακές ταυτίσεις και ανοίγει τον δρόμο σε έναν υπόγειο κόσμο ταχύτητας και αδρεναλίνης. Παράλληλα, η ταινία εισήγαγε ένα μοντέλο ανδρικής συντροφικότητας μέσα από την έννοια της «οικογένειας του δρόμου», που ο Βασίλης φαίνεται να εσωτερικεύει. Μπορεί ο δομισμός να θεωρείται ξεπερασμένη προσέγγιση για την ανθρωπολογική έρευνα αλλά δεν μπορούμε να αποσιωπήσουμε πως υπήρξε μια υποβοήθηση από τον χώρο της διαφήμισης, που μπορεί να μην γέννησε το φαινόμενο αλλά σίγουρα το ανέθρεψε και το διόγκωσε. Πρόκειται για την δομή του κύρους. Το κύρος που πρέπει ανά εποχή να αποτυπωθεί στην δυνατότητα μετακίνησης του κάθε υποκειμένου. Κάποτε το ρόλο

του αυτοκινήτου είχε το άλογο, έπειτα η πρώτη θέση δόθηκε στο τρένο, μετά στο αυτοκίνητο και έπειτα στη Business class του αεροπλάνου. Κι όλα έχουν ένα κοινό. Τον ετεροκαθαρισμό και την επίδειξη ισχύος

«Καταρχάς μίλα ελεύθερα, δεν είμαι εδώ για να κρίνω τον τρόπο που θα μου αφηγηθείς τις εμπειρίες σου...Πότε απέκτησες το πρώτο σου αυτοκίνητο;», του απαντώ, προτρέποντάς του να συνεχίσει να μου λέει με τον ίδιο ενθουσιασμό, τις προσωπικές του αφηγήσεις. Από όσο είχα αρχίσει να καταλαβαίνω, για τον Βασίλη, ο κόσμος των τροποποιήσεων και της ταχύτητας είχε μετουσιωθεί σε εμμονή και όχι απλό ενδιαφέρον.

«Στα 19. Ήταν ένα παλιό Honda Civic EG, του '93. Ξέρεις, αυτό με το στρογγυλεμένο σχήμα. Φθηνό, ελαφρύ, ιδανικό για τροποποιήσεις. Δεν είχα λεφτά, αλλά ό,τι είχα, το έριχνα εκεί. Φίλτρο, εξάτμιση, coilovers, και αργότερα turbo kit. Σιγά-σιγά μετατράπηκε σε ένα τέρας.», μου απαντά δείχνοντάς μου ότι το πρώτο του αυτοκίνητο ήταν ο καμβάς πάνω στον οποίο θα ζωγράφιζε όλα του τα «Fast & Furious» όνειρα. Τον άκουγα και έβλεπα έναν δημιουργό. Κάθε βίδα, κάθε καλώδιο, κάθε ρύθμιση ήταν σαν στίχος σε ένα προσωπικό του ποίημα.

«Θυμάσαι πόσα χρήματα έχεις επενδύσει συνολικά;», θέλησα να μάθω.

Γέλασε δυνατά, μα αυτό το γέλιο είχε κάτι το πιο βαρύ. Ήταν ένας απολογισμός χωρίς μετανιωμένα λόγια, αλλά με καθαρή επίγνωση. *«Επενδύσει.....ωραία λέξη. Θα μπορούσα να έχω αγοράσει σπίτι με τα λεφτά που ξόδεψα πάνω στο εργαστήριο, στην αρρώστια μου...15.000 ευρώ. Και μιλάμε για αμάξι που κόστιζε 2.000 όταν το πήρα. Αλλά δεν το έβλεπα έτσι. Ήταν ο έρωτας μου.»*

Δεν ήταν μόνος του σ' αυτήν την πορεία. Μου μίλησε για την "φυλή" του, δηλαδή για την υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων, τις νυχτερινές συναντήσεις σε πάρκινγκ, τους κρυφούς αγώνες, την ανταλλαγή εξαρτημάτων. Υπήρχε ένας άγραφος νόμος, ένας άτυπος κώδικας τιμής. Δεν αρκούσε να έχεις κάτι δυνατό. Έπρεπε να είναι αυθεντικό. Όχι ψεύτικες τροποποιήσεις, όχι φθηνά κόλπα αλλιώς γινόντουσαν περίγελοι ακόμη και από τους ομοϊδεάτες σου. Ήσουν ό,τι φώναζε το αμάξι σου. Και η φωνή του, ήταν ο ήχος της εξάτμισης. Σε αυτό στάθηκε ο Βασίλης περισσότερο. *«Ο ήχος της εξάτμισης ήταν σχεδόν ιερός. Δεν ήταν απλά θόρυβος. Ήταν φωνή. Είχαμε μάθει να ξεχωρίζουμε αν κάποιος έχει straight pipe, αν είναι NA ή turbo, αν έχει blow-off. Δεν ξέρω τώρα αν σε μπερδεύω με αυτά Εγώ προσωπικά είχα αφιερώσει ώρες στο να βρω τον σωστό ήχο. Πήγαινα σε εξειδικευμένους μηχανικούς, άκουγα ηχογραφήσεις, έκανα δοκιμές. Είχα εγκαταστήσει subwoofers στο αυτοκίνητο που παράγουν ήχους κάτω από τα 20Hz.»* Τα έλεγε και χαμογελούσε σαν να θυμόταν έναν παλιό εραστή. Ήταν εκείνη η νοσταλγία που σου δίνει χαρά και πόνο μαζί. Το παλιό Honda Civic, είχε γίνει μέσο τεχνολογικής επιτελεστικότητας. Οι τροποποιήσεις του βοήθησαν τον Βασίλη να μεταβεί σε έναν εναλλακτικό κόσμο όπου η τεχνική

γνώση έχει υψηλό συμβολικό κεφάλαιο (Willis, 1977). Ο ίδιος αφιέρωνε χρόνο και χρήμα για να πετύχει τον σωστό ήχο όπως είπε, κάτι που υποδηλώνει τη συναισθηματική και αισθητική σχέση με την υλικότητα και ηχητικότητα του αυτοκινήτου. Ο ήχος του αυτοκινήτου για το υποκείμενό μας, είναι ένα πολιτισμικό σημάδι.

Όμως η ζωή, όπως πάντα, φέρνει κι άλλα. Ο Βασίλης έφυγε απ' αυτόν τον κόσμο. Πρώτα ήρθαν οι υποχρεώσεις, η δουλειά, οι σχέσεις. Μετά ήρθε ένα τροχαίο. *«Ευτυχώς χωρίς τραυματισμούς, αλλά το Civic διαλύθηκε. Ήταν σαν να έσπασε κάτι μέσα μου»*, μου δήλωσε, μία εσωτερική ρωγμή που δεν επισκευάζεται εύκολα. Μιλάμε φυσικά για ένα συμβολικό τραύμα, το οποίο λειτουργεί σχεδόν μυθολογικά: η καταστροφή του οχήματος σηματοδοτεί το τέλος μιας εποχής. Στη θεωρία των υποκουλτουρών, τέτοιες εξοδοί συχνά σηματοδοτούν μια στροφή προς τη συμβατικότητα αλλά χωρίς απόρριψη του παρελθόντος. Έτσι, όταν κοιτάζει γύρω του, συνειδητοποιεί ότι όλη αυτή η κουλτούρα που κάποτε του είχε δώσει φτερά, έχει αλλάξει. *«Πιο πολλή πόζα, πιο πολύ Instagram, λιγότερη ουσία»*, μου είπε. Και κάπου εκεί, σταμάτησε καθώς χάθηκε η προηγούμενη συγκίνηση.

«Υπάρχει κάτι από εκείνη την εποχή που κρατάς ακόμα;», σπεύδω να τον ρωτήσω για την τελική μας ερώτηση.

«Έχω ακόμα ένα titanium muffler στο ράφι του σαλονιού. Και φυσικά, τη μουσική των μηχανών στο μυαλό μου. Αμα περάσει δίπλα μου παλιό Subaru ή RX-7, θα γυρίσω το κεφάλι, είναι μέσα μου αυτό, δεν φεύγει ποτέ», το είπε και για μια στιγμή έμεινε σιωπηλός. Κοίταξε για λίγα δευτερόλεπτα κάπου μακριά, ίσως πίσω στον χρόνο....ίσως μέσα του.

Αποχαιρετώντας τον, συνειδητοποίησα πως είχα μιλήσει με έναν άνθρωπο που έμαθε να αγαπά μέσα από τα αυτοκίνητα, που είχε ζήσει τη νεότητά του στην ασφαλτο αλλά και στην αναζήτηση, στη δημιουργία, στην κοινότητα των αυτοκινητόφιλων. Η μαρτυρία του Βασίλη μας προσφέρει ένα ιδιαίτερα ζωντανό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο οι υποκουλτούρες λειτουργούν ως πλαίσια πολιτισμικής ένταξης, συγκρότησης ταυτότητας και έκφρασης του ανδρισμού στα μεταβιομηχανικά περιβάλλοντα.

ΑΦΗΓΗΣΗ 4.

Κώστας, ο κοντράκιας.

Φτάνοντας στην παλιά μου γειτονιά στην Νέα Ιωνία Βόλου, κατακλύζομαι από τόσες αναμνήσεις. Σε εκείνη την περιοχή μεγάλωσα, έμαθα να παίζω, έκανα φίλους. Εκεί, ένα απόγευμα του Νοέμβρη και πιο συγκεκριμένα στις 18 Νοεμβρίου 2024, συναντήθηκα με ένα παιδικό μου φίλο. Στο μπαλκόνι του τέταρτου ορόφου μιας παλιάς πολυκατοικίας του '80, ο Κώστας είχε ακουμπήσει τους αγκώνες του στα κάγκελα, κοιτώντας κάτω. «Θα περίμενε να με δει», σκέφτηκα. Οι φωνές των παιδιών από τον προαύλιο χώρο της εκκλησίας ανακατευόταν με τους ήχους της κίνησης. Καθώς άκουγα ένα ράδιο από ένα αμάξι, μια κόρνα, ένα σκούτερ που περνούσε κάνοντας τον γνωστό, γνώριμο ήχο του "ψσσσς", σκέφτηκα πόσο ωραίο και ελπιδοφόρο είναι το γεγονός ότι υπάρχουν ακόμη παιδιά που παίζουν έξω, όπως εμείς παλιότερα. Μπαίνοντας στο σπίτι του και βγαίνοντας μαζί στο μπαλκόνι, καθώς ο Κώστας είναι καπνιστής, κάθισα απέναντί του. Κρατούσε έναν ελληνικό μέτριο και το χέρι του, σημάδι του χρόνου και της δουλειάς του, έτρεμε λίγο ανεπαίσθητα. *«Καλησπέρα Κώστα. Σε ευχαριστώ που θέλησες να με βοηθήσεις στην έρευνά μου»*, του λέω. Χαμογέλασε με έναν τρυφερό τρόπο. *«Κανένα πρόβλημα. Σιγά το πράγμα... εξάλλου θα μιλήσουμε για το πιο αγαπημένο μου θέμα, οπότε...»*

Ο Κώστας ήταν 36 χρονών. Πρώην «κοντράκιας», νυν οδηγός μεταφορικής και «full-time» νοσταλγός μιας εποχής που δεν υπάρχει πια στους δρόμους, μόνο στις αναμνήσεις και στα καλοδιατηρημένα Corolla του '85. Το βλέμμα του ήταν καθαρό, γεμάτο από εκείνη τη σπάνια, ειλικρινή παραδοχή του ανθρώπου που δεν χρειάζεται να αποδείξει τίποτα.

«Ασχολείσαι ακόμα με το άθλημα;», τον ρώτησα. *«Τώρα είμαι εγώ που βρίζω όποιον περνάει δίπλα μου με εξάτμιση. Αυτή είναι ασχολία για πιτσιρίκια και εξάλλου... πέρασε και η μόδα.»* Κάποιος που διαβάζει αυτή την απάντησή του ίσως θεωρήσει ότι μιλούσε χωρίς ίχνος νοσταλγίας και με αυτοσαρκασμό. Η αλήθεια όμως είναι ότι στα μάτια του υπήρχε εκείνη η σπίθα. Το ήξερε, κι εγώ το ήξερα. Η φλόγα της αυτοκινητιστικής αγάπης και των τροποποιήσεων δεν είχε σβήσει, είχε απλώς μετατραπεί σε κάρβουνο και περίμενε να αναζωπυρωθεί.

«Υπάρχει ηλικιακό όριο δηλαδή; Μέχρι ποια ηλικία ασχολείται κάποιος;», τον ρωτάω προσπαθώντας να βρω κοινά σημεία με όσα μου έχουν ήδη εξομολογηθεί τα προηγούμενα μέλη της υποκουλτούρας των αυτοκινητόφιλων. *«Το πολύ μέχρι τριάντα. Μετά αλλάζει το έργο»*, μου απαντά. Γίνεται πλέον εμφανές ένα μοτίβο. Οι «car enthusiasts» είναι μια κοινωνική ομάδα συγκεκριμένης ηλικιακής βαθμίδας. Έτσι έχουμε ως «συνήθεις υπόπτους» άτομα με αφετηρία το 15ο γενέθλιο έτος και ως όριο την απαρχή της τρίτης δεκαετίας. Μια άλλη παρατήρηση μου έγκειται στην μεταστροφή των περισσότερων από αυτούς. Μάλιστα ο Κώστας μιλά υποτιμητικά

για όσους έχουν κρατήσει αυτή τη συνήθεια και συνοψίζοντας τα λεγόμενά του, το θεωρεί έναν επαίσχυντο αναχρονισμό. Αυτό μου φέρνει στο μυαλό το σύνθημα που βροντοφώναζαν κατά τα γεγονότα του γαλλικού Μάη του 68' : «Don't trust anyone over thirty».

Γνωρίζοντάς τον από παλιά, μπορώ να ομολογήσω ότι την πενταετία του 2004-2009, ο Κώστας ήταν βυθισμένος στον κόσμο των «πειραγμένων» αυτοκινήτων αλλά αναρωτιόμουν τους λόγους πίσω από αυτό. *«Ήθελα να με δουν... Να τραβήξω τα βλέμματα ρε παιδί μου.... Περίμενα πότε θα έρθει το σαββατοκύριακο να γεμίσουν οι δρόμοι του κέντρου με κόσμο για την βραδινή έξοδο και να στριφογυρνάμε στους δρόμους. Το ζητούμενο ήταν ο θόρυβος, όχι η ταχύτητα. Όλες οι μετατροπές έδιναν απλά μια ψευδαίσθηση ταχύτητας. Στην ουσία δεν ήμασταν κοντράκιδες αλλά θορυβοποιοί...»* και κόβει την απάντησή του από ένα ασυναίσθητο γέλιο.... *«Τα αμάξια μας συχνά δεν πήγαιναν βήμα, θέλαμε να κάνουμε φασαρία και να προκαλέσουμε τους μπάτσους. Το κυνηγητό αυτό μας έδινε αδρεναλίνη... ο κίνδυνος να μας πιάσουν τώρα που το σκέφτομαι ήταν ένας επιπλέον λόγος για να το κάνουμε.»* Ο Κώστας ομολογεί το την δική του αλήθεια πίσω από τον τρόπο ζωής κάποιων αυτοκινητόφιλων. Θεωρεί ότι τελικά δεν ήταν κοντράκιδες αλλά θορυβοποιοί. Σκεφτείτε τους δηλαδή σαν παιδιά που φωνάζουν για να τραβήξουν την προσοχή. Ήθελαν να προκαλέσουν τους αστυνομικούς. Ήταν ένα κυνηγητό με κανόνες ανύπαρκτους μεν, εσωτερικά συμφωνημένους δε.

«Το έκανες και για άλλους λόγους», τον ρώτησα. Χαμογέλασε με τρόπο που αποκάλυπτε περισσότερο απ' όσα τελικά μου είπε: «Ναι...για τα κορίτσια....Όποτε βλέπαμε ωραία γυναικεία παρουσία στο δρόμο, κόβαμε ταχύτητα και μαρσάραμε για να μας κοιτάξει. Ήταν σαν να της λέμε μου αρέσεις, μέσω του ήχου μας.»

«Σαν ένα ηχητικό κομπλιμέντο, ας πούμε;», συνεχίζω την ερώτηση. Το σκέφτηκε για λίγο και μετά δήλωσε με θαυμασμό: *«Οουυ....τι είπες τώρα...δεν το είχα σκεφτεί ποτέ έτσι αλλά ναι...μπορείς να το πεις και έτσι. Ωραία που τα λέτε οι σπουδαγμένοι...»*, μου είπε γελώντας, δείχνοντάς μου και αυτός έναν παράξενο θαυμασμό για όσους έχουν καλλιεργήσει ένα ανώτερο εκπαιδευτικό κεφάλαιο από το δικό του. Ένα ακόμη κοινό στοιχείο που βλέπουμε και σε αυτήν την εθνογραφική αφήγηση αφορά την σχέση του αυτοκινητιστικού θορύβου με την προσέλκυση του αντίθετου φύλου. Ο αυτοκινητιστικός θόρυβος λοιπόν, ιδιαίτερα μέσα από τις ηχητικές τροποποιήσεις λειτουργεί συχνά ως έμμεσος μηχανισμός επιτέλεσης αρρενωπότητας και δημόσιας έκφρασης σεξουαλικού ενδιαφέροντος. Οι ηχητικές επιδείξεις με το αυτοκίνητο σε δρόμους ή αλλιώς τα ηχητικά κομπλιμέντα, συνδέονται με μια παραδοσιακή, ετεροκανονική μορφή φλερτ, κατά την οποία ο άνδρας επιδιώκει την προσοχή της γυναίκας μέσω της «ηχηρή» του παρουσίας (Connell, 2005). Σε αυτή τη συνθήκη, ο ήχος αποκτά ρόλο σημειωτικού εργαλείου κοινωνικής και έμφυλης επικοινωνίας, συχνά ερμηνευόμενος ως πρόσκληση ή «κάλεσμα». (Redshaw, 2007).

Στην συνέχεια, μιλήσαμε για τα παιδικά του χρόνια. Για τον πατέρα του που ήταν ηλεκτρολόγος και αρκετά εργατικός. Για την γειτονιά μας, αναπολήσαμε για λίγο τους παιδικούς μας εαυτούς που ειδικά τα καλοκαίρια παίζαμε μέχρι το βράδυ στις αλάνες, γυρνώντας στο σπίτι μας μούσκεμα στον ιδρώτα και με γδαρμένα γόνατα...και η συζήτηση έφτασε στα μηχανάκια, τα ποδήλατα και οτιδήποτε είχε ρόδες. Κάπου εκεί ήρθε και η ερώτησή μου σχετικά με το πότε και το πώς δημιουργήθηκε αυτή η αγάπη του για τον μηχανοκίνητο τομέα. *«Ήμουν 15 χρονών όταν ο ξάδερφός μου, μου έφερε ένα PlayStation 2 με το Need for Speed: Underground. Δεν το ξεχνάω ποτέ. Νύχτες ατελείωτες να φτιάχνω αμάξια, να τους αλλάζω χρώματα, ζάντες, νέον από κάτω... ένιωθα ότι είχα τον έλεγχο. Από εκεί ξεκίνησε. Πριν το καταλάβω, τα παιχνίδια έγιναν πραγματικότητα»*, μου είπε. Σε αυτήν την περίπτωση η κινητικότητα είχε την βάση της στον κόσμο των video games, συνδυάζοντας ταυτόχρονα οπτική και ηχητική εμπειρία.

«Πώς πέρασες από το παιχνίδι στην πραγματική οδήγηση και τους αγώνες», τον ρωτώ. *«Κάτσε να σκεφτώ....Στα 16 άρχισα να κάνω θελήματα σε ένα συνεργείο, απλά να κουβαλάω πράγματα. Έβλεπα όμως πώς πειράζανε τα αμάξια, έπιανα κουβέντες. Μετά ήρθε το πρώτο μου αμάξι, ένα παλιό Golf, σκέτο σαράβαλο. Το πήρα 500 ευρώ και το έφτιαξα μόνος μου. Μετά ήρθαν οι βόλτες τα βράδια. Στην αρχή απλώς χαζεύαμε με την παρέα.. Μετά γνωρίσαμε άλλους που τρέχανε»*. Εδώ συναντάμε πάλι το μοτίβο του παλιού αυτοκινήτου που κάποιος νέος το αγοράζει για να το τροποποιήσει στα δικά του γούστα και δεδομένα. Φαινόταν περήφανος. Την ζωή στο δρόμο την γνώρισε από μέσα, όχι από τη θεωρία αλλά από τα βράδια μέσα και κάτω από το αμάξι με ένα φακό στο στόμα.

Θέλοντας να μάθω περισσότερα για αυτούς που τρέχανε όπως μου είπε, τον ρώτησα αν μιλούσε για παράνομους αγώνες. *«Εεε ναι, ξεκάθαρα»* μου απαντάει με μία σιγουριά σαν να μην υπήρχε στην αντίληψή του η ύπαρξη νόμιμων αγώνων ταχύτητας. *«Όχι σαν τις ταινίες όμως. Πιο ωμά. Πηγαίναμε στα 400 ή σε σκοτεινά σημεία μεγάλων πάρκινγκ Μηχανές, αμάξια, κόσμος να κοιτάει. Δεν ήταν μόνο ο αγώνας, ήταν ότι όλοι μας καταλαβαίνανε. Ανήκαμε κάπου»*, συνεχίζει και βλέπουμε πάλι κοινά σημεία που αφορούν τις συναντήσεις αυτής της υποκουλτούρας στην πόλη του Βόλου.

Σκέφτομαι για τα κίνητρά τους. Ήταν η αδρεναλίνη, τα χρήματα ή η αναγνώριση, αναρωτιέμαι. *«Όλα μαζί....Μα πιο πολύ η φυγή. Δεν είχα σπουδές, η δουλειά ήταν σκληρή και βαρετή. Όταν ανέβαζες 4η και 5η και έβλεπες τα φώτα να γίνονται γραμμές, ένιωθες ελεύθερος. Ούτε αφεντικά, ούτε λογαριασμοί. Ήσουν εσύ και το μασίνι σου»*. Ήταν ότι πιο ποιητικό τον είχα ακούσει να λέει. Το αυτοκίνητο αποτελούσε μέσο λύτρωσης από τα προβλήματα της καθημερινής ζωής του. Η ταχύτητα και ο ήχος βιώνονταν ως ελευθερία και το τιμόνι του ως αντίσταση. Το ηχοτοπίο των παράνομων αγώνων λειτουργούσε ως ένα ηχητικό περιβάλλον υψηλής έντασης που

υποκαθιστούσε τον θόρυβο της καθημερινής αλλοτρίωσης. Οι ήχοι των εξατμίσεων και των στροφών λειτουργούσαν ως αντιστικτική μουσική σε μια κοινωνική πραγματικότητα με φτωχές ευκαιρίες και περιορισμένη κινητικότητα. Όπως στους μοτοσικλετιστές ή στα «lowrider clubs,» έτσι και στους «street racers» ο ήχος σημαίνει «status» και σεβασμό.

«Είπες ότι δεν σπούδασες. Πώς πέρασες από το σχολείο στη δουλειά», τον ρωτώ και εκείνος με μία δόση αυτοσαρκασμού μου λέει: «Δε τράβαγα μωρέ στο σχολείο και δεν μου άρεσε κιόλας... Πιο πολύ περίμενα το διάλειμμα να δω αν έφερε κανείς περιοδικό για αμάξια. Στα 17 παράτησα τη Β'. Δούλεψα λίγο οικοδομή, μετά αποθηκάριος, τώρα είμαι οδηγός σε μεταφορική, όπως πολύ καλά ξέρεις. Δεν με πειράζει, μου αρέσει, δεν έχω θέμα με τις χειρωνακτικές. Αρκεί να είναι τίμια η δουλειά και το μεροκάματο». Στην απάντησή του νιώθω ότι δεν είναι απόλυτα ειλικρινής. Ίσως σκέφτομαι, θα ήθελε να είχε κάνει κάποια πράγματα διαφορετικά στη ζωή του. «Πώς ήταν άραγε ο συνδυασμός δουλειάς και αγώνων», τον ρωτώ.

«Σκληρός...διπλή ζωή...Την ημέρα δούλευα, κουρασμένος, ιδρωμένος. Το βράδυ, γκαράζ, φίλοι, συναρμολόγηση, ρυθμίσεις. Παρασκευή και Σάββατο, δρόμοι. Ήσουν σε ένταση. Ήξερες ότι είναι παράνομο, ήξερες ότι ρισκάρεις αλλά όσο περισσότερα πόνταρες, τόσο πιο ζωντανός ένιωθες. Μέχρι που απλά μεγάλωσαμε...ήρθαν άλλες υποχρεώσεις, έπεσαν τα κουράγια, άλλαξαν οι μόδες». Άλλος ένας που μιλάει για το ζήτημα της μόδας. Θεωρώ ότι όσοι ρωτήθηκαν, δήλωσαν ότι η συγκεκριμένη νοοτροπία είχε να κάνει και με την χρονική στιγμή που όλος αυτός ο κόσμος ήταν «τάση» εξαιτίας της μεγάλης κινητικότητας του φαινομένου από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Σήμερα όμως τα πράγματα είναι διαφορετικά παρατηρώ. «Όχι, δεν έπαψα να τα αγαπάω», μου λέει και συνεχίζει: «Απλά άλλαξα τον τρόπο. Τώρα φτιάχνω παλιά αμάξια, πιο ήρεμα. Κάτι σαν χόμπι. Ένα Corolla του '85 το έχω κάνει βιτρίνα. Δεν τρέχω πια. Αλλά όταν πιάνω το τιμόνι, ακόμα νιώθω εκείνο το πρώτο κλικ»

Ρωτώντας για τη σχέση του με τον ήχο του αυτοκινήτου, καταλαβαίνω ότι ήταν σχεδόν αισθησιακή. «Κοίτα, για μένα, ο ήχος είναι η ψυχή του αμαξιού. Μπορείς να έχεις ένα ακριβό αμάξι αλλά άμα δεν κάνει «βρουμ,» είναι νεκρό. Ο ήχος του κινητήρα λέει πολλά, τι στήσιμο έχει, πόσες στροφές παίζει, αν είναι ελεύθερο ή πνιγμένο. Από πιτσιρικάς, όταν άκουγα κάποιον να ανεβάξει στροφές με ελεύθερη εξάτμιση και decaat, με χτύπαγε στην καρδιά. Είναι σαν να ακούς τον παλμό της μηχανής, κανονικό heartbeat.». Όση ώρα μιλούσε για τον αυτοκινητιστικό ήχο ήταν εκστασιασμένος.

Αργότερα άρχισε να μου μιλάει για τις τροποποιήσεις που έκανε, αφήνοντάς με κυριολεκτικά άφωνη αφού ελάχιστα κατάλαβα από όσα είπε. «Πρώτα απ' όλα εξάτμιση, φίλε.... Από το downpipe και πέρα, όλη η γραμμή. Πήγαινα με straight pipe, χωρίς καταλύτη, χωρίς μεσαίο, μόνο τελικό,

συνήθως custom από inox β3άρι. Άλλες φορές έβαζα resonator delete, για να σπάει ακόμα πιο καθαρά στις ψηλές. Μετά, έπαιζα με pop & bang remap, ειδικά σε turbo αμάξια, για να ακούγονται τα σπασίματα και τα afterfire όταν αφήνες το γκάζι. Στο τέλος, έβαζα και cold air intake ή short ram, για να ακούγεται το ρούφηγμα του αέρα, ειδικά στα ατμοσφαιρικά. Και μη ξεχνάς το blow-off valve σε τουρμπάτο. Όπως το λέγαμε λαϊκά βάζαμε φιλτροχωάνη.. Το "ψοςς" όταν κλείνεις το γκάζι είναι ποίηση, ρε φίλε.» Το ιδιαίτερο λεξιλόγιό τους γίνεται εμφανές και μέσα από αυτήν την συνέντευξη.

Όταν συνήλθα από την βροχή των πληροφοριών που δέχθηκα μέσα σε μία απάντηση τον ρώτησα αν υπάρχει όριο μεταξύ γλυκού και σωστού ήχου και ψεύτικου σαματά. «Ω ναι. Εκεί φαίνεται ο μάστορας. Άλλο να ακούγεται μπάσος, "γεμάτος" ήχος, και άλλο να βαράει ξερό σαν τενεκές. Πολλοί βάζουν μόνο ένα μπουρί πίσω, τύπου fart can, και νομίζουν ότι έφτιαξαν ήχο. Τίποτα δεν γίνεται χωρίς σωστό tuning. Πρέπει να παίζεις με το μήκος της εξάτμισης, τις διαμέτρους και να δεις πού αποδίδει ο κινητήρας, να μη χάνεις ροπή. Προσωπικά, πάντα ήθελα ο ήχος να είναι συντονισμένος με τη συμπεριφορά του αμαξιού. Δηλαδή όταν ανεβάζεις, να "χτίζει" ο ήχος, να μη φωνάζει τζάμπα. Και ναι, μπορεί να τον αγαπάμε, αλλά μην ξεχνάς...εμείς στην πιάτσα λέμε, άμα δεν πονάει το αυτί σου στις 4.500 στροφές, κάτι κάνεις λάθος», μου απάντησε σοβαρός σαν να είχε προσβληθεί από την ερώτησή μου αλλά και σαν να πάσχιζε να μου αποδείξει την τεχνογνωσία του. Η εμμονή του Κώστα με την αυθεντικότητα του ήχου (π.χ. «μπάσος, γεμάτος ήχος» αντί για «ξερός τενεκές») μπορεί να μεταφραστεί ως διάκριση πολιτισμικού γούστου. Όπως οι μορφές τέχνης διαχωρίζουν κοινωνικές ομάδες, έτσι και ο σωστός ήχος του κινητήρα διαχωρίζει τον γνώστη από τον επιφανειακό μιμητή. Πρόκειται για ηχητικό κεφάλαιο, μια μορφή τεχνολογικής κουλτούρας που προϋποθέτει γνώση, εμπειρία και ένταξη σε μια κοινότητα.

Είχαμε τελειώσει την συνέντευξη, όταν ένας πιτσιρικάς πέρασε με ένα «Saxo rallye» που έκανε ιδιαίτερο θόρυβο. Ο Κώστας πετάχτηκε και τον κοίταξε. Δεν είπε τίποτα αλλά δεν χρειαζόταν. Το βλέμμα και η αντίδρασή του είχε μιλήσει για αυτόν. Αφού τον ευχαρίστησα και γύρισα να φύγω μου έγενεψε: «Να προσέχεις στο δρόμο, ε; Και να ακούς καλά. Όχι μόνο τη μουσική. Και το αμάξι σου. Αυτό είναι η ψυχή». Ήταν η πρώτη φορά που το σκέφτηκα αυτό κι ίσως και να τον πίστεψα πραγματικά για λίγο.

Θεωρητικό μέρος.

Ορισμοί της έννοιας του θορύβου.

Ήχοι, παλμοί, συχνότητες ή αλλιώς ηχητικά τροποποιημένα αυτοκίνητα διαφοροποιούν τα ηχοτοπία στα οποία εμφανίζονται, καθώς όπως έχουμε ήδη προαναφέρει οι οδηγοί τους επιλέγουν να συνθέσουν τις προσωπικές τους επιλογές επηρεάζοντας εμφανώς το δημόσιο χώρο. Ο θόρυβος τους, όπως συχνά αποκαλείται από την υπόλοιπη κοινωνία, γίνεται αντιληπτός ως ενόχληση αλλά δεν ερμηνεύεται σχεδόν ποτέ ως μέσο έκφρασης πολιτισμικών και συλλογικών φαντασιακών ή ως ένα πεδίο διαπραγμάτευσης συμβόλων και ταυτοτήτων. Σε αυτό το κεφάλαιο θα μελετήσουμε την έννοια του θορύβου, προσπαθώντας να κατανοήσουμε τους τρόπους που ο θόρυβος για μία μερίδα ανθρώπων μπορεί να θεωρηθεί «μουσική» ενώ για κάποιους άλλους ηχορύπανση.

Ξεκινώντας το αναγνωστικό αυτό ταξίδι, δεν μπορούσα να φανταστώ την μεγάλη αποδόμηση που θα επιδέχονταν οι αντιλήψεις μου σχετικά με το φαινόμενο του θορύβου. Ο θόρυβος δεν αποτελεί απλά ένα φυσικό φαινόμενο αλλά μέσα του εγκιβωτίζονται πολιτισμικές και ταξικές ιδιότητες που τον καθιστούν εξαιρετικά πολυδιάστατο. Όπως αναφέρει και ο Hendy (2013, p. 7), «όταν χτυπά το κουδούνι, ηχεί μια σειράνα εργοστασίου ή οι ουρανοί σωπαίνουν μετά από μία τρομοκρατική επίθεση, ο θόρυβος ή η απουσία του έχουν νόημα».

Στο κείμενο των Pickering & Rice (2017), στο οποίο διερευνάται η σύνδεση μεταξύ του έργου της Douglas για την βρωμιά και των μελετών του ήχου σχετικά με την έννοια του θορύβου, βλέπουμε ότι υπήρξε για αρκετά χρόνια μία μεγάλη δυσκολία στο να οριστεί ο «θόρυβος», καθώς ο τελευταίος έχει υποκειμενική αλλά και πολιτική ιδιότητα. Οι ίδιοι στην προσπάθειά τους να δώσουν μία ερμηνεία, χρησιμοποίησαν την συλλογιστική πορεία της Douglas M. για την βρωμιά ως η «ύλη εκτός τόπου» και κατέληξαν να ορίσουν τον θόρυβο ως «ο ήχος εκτός τόπου», εκεί δηλαδή που δεν θα έπρεπε να υπάρχει. Επομένως, η σχέση θορύβου και βρωμιάς μπορεί να θεωρηθεί παραγωγική, αφού μπορούμε να εξετάσουμε τους τρόπους που το ένα επηρεάζει το άλλο. Ο θόρυβος μπορεί να γίνει αντιληπτός ως βρωμιά, ως ένας ακουστικός τύπος ρύπανσης.

Ένας ακόμη θεωρητικός που ασχολήθηκε με την μελέτη της έννοιας του θορύβου, παρουσίασε τρία πλαίσια, στα οποία ο θόρυβος μπορεί να πάρει διαφορετικούς ορισμούς. Πρέπει να τονίσουμε ότι και τα τρία αυτά πλαίσια συνδέονται μεταξύ τους, καθώς ο θόρυβος είναι μία σχετική ηχητική κατηγορία και έχει νόημα μόνο υποδηλώνοντας κάτι άλλο. Ουσιαστικά, μέσω της

μεταστρουκτουραλιστικής προσέγγισης ο «θόρυβος» αποτελεί το «σημαίνον» που με την χρήση της γλώσσας και των λόγων κατασκευάζεται και παίρνει διάφορα νοήματα.

Σύμφωνα με τον Novak (2015, pp. 125-138), τα πλαίσια είναι τα εξής:

- Το αισθητικό πλαίσιο, στο οποίο ο θόρυβος είναι συνώνυμο του «κακού».

π.χ. η ησυχία της πόλης την νύχτα που όλοι οι πολίτες θέλουν να ξεκουραστούν είναι αισθητικά ωραία αλλά ένα ξαφνικό βουητό μίας τροποποιημένης εξάτμισης θα θεωρηθεί κακός θόρυβος.

- Το τεχνικό πλαίσιο, όπου ο θόρυβος αντιπαραβάλλεται με το σήμα (παρεμβολές).

π.χ. Σε ένα καφέ το επιθυμητό σήμα είναι η γλώσσα και η φωνή του συνομιλητή μας αλλά καταπνίγεται από τους γύρω θορύβους.

- Το κοινωνικό πλαίσιο, στο οποίο ο θόρυβος περιγράφεται ως δείκτης αποκλίνουσας ηχητικής συμπεριφοράς.

π.χ. ένα γαύγισμα μέσα στην νύχτα ή τα αυτοκίνητα με δυνατή μουσική το βράδυ.

Ο Schafer M. (1977, p. 273), ακολουθώντας μία παρόμοια προσέγγιση με τον Novak, προσέθεσε έναν ακόμη ορισμό σχετικά με τον θόρυβο, αυτόν του «δυνατού ήχου». Στην κοινή ομιλούμενη γλώσσα συχνά ο θόρυβος συνδέεται με τον δυνατό ήχο ή αλλιώς με την έννοια της έντασης, βρίσκεται πάντα σε αναλογία με το περιβάλλον που ακούγεται ενώ χαρακτηρίζεται από υποκειμενικότητα καθώς ήχοι διαφορετικής έντασης προκαλούν διαφορετικές σωματικές αντιδράσεις και συναισθήματα.

Κρίνεται αναγκαίο να σημειωθεί εδώ η ύπαρξη του αναλυτικού οφέλους με την χρήση των λέξεων «δυνατός» (loudness) και «θορυβώδης» (noisiness) καθώς ο πρώτος αναφέρεται στην ένταση ενώ ο δεύτερος αποτελεί μία συμβολική ικανότητα του ήχου να εκλαμβάνεται ως κάτι δυσάρεστο. Κατά γενική ομολογία πάντως και κυρίως βασιζόμενοι στον τομέα της ιατρικής, ένας ήχος μπορεί να θεωρηθεί αντικειμενικά θορυβώδης, όταν προκαλεί ακουστική βλάβη.

Ο ορισμός του θορύβου αποτελεί ένα πολιτισμικό και κοινωνικό κατασκευάσμα αφού συνήθως πρέπει να συνυπάρχει ένα σύνολο ταξινομημένων σχέσεων με μία παραβίαση αυτής της τάξης για να μιλήσουμε για τον θόρυβο. Ο θόρυβος μπορεί να νοηθεί ως μία ανωμαλία (όπως και η βρωμιά) καθώς αποτελεί στοιχείο που δεν ταιριάζει σε ένα σύνολο ή μία καθορισμένη σειρά πραγμάτων. Οι ανωμαλίες απειλούν την αντιληπτική και κοινωνική δομή με αποτέλεσμα οι άνθρωποι να δημιουργούμε ταξινομήσεις στα περιβάλλοντα γύρω μας, καθώς η ζωή μας είναι εγγενώς ακατάστατη και μόνο με αυτόν τον τρόπο μπορούμε να επιβληθούμε σε αυτήν και να δώσουμε νόημα στον κόσμο. Κατ' επέκταση, ο θόρυβος, ο οποίος δεν έχει μία ανεξάρτητη και αντικειμενική

ιδιότητα αλλά αποτελεί μία υπολειπόμενη κατηγορία, απορρίπτεται από το ταξινομημένο σύστημα στο οποίο τυγχάνει να βρίσκεται γιατί θολώνει την τάξη που έχει αντιληπτικά κατασκευαστεί από τα υποκείμενα γύρω του. (Pickering & Rise, 2017)

Σύμφωνα με την Douglas (1966, pp. 2-4), οι σκόπιμες πράξεις των ανθρώπων ενάντια στην ανωμαλία δεν είναι αρνητικές αλλά θετικές προσπάθειες για αναδιοργάνωση του περιβάλλοντος τους. Ένας τρόπος με τον οποίο επιτυγχάνεται η αντίδραση των υποκειμένων ενάντια στη βρωμιά αλλά και τον θόρυβο είναι η «υπερβολή της διαφοράς». (Douglas, 1966, pp. 2-4) Μόνο παρουσιάζοντας με υπερβολή τις διαφορές μπορεί να επιτευχθεί η «ομοιότητα της τάξης». Με άλλα λόγια παρουσιάζοντας συνεχώς τι είναι άτοπο, καθορίζουμε με ξεκάθαρο τρόπο το τι θα έπρεπε να βρίσκεται στην θέση του. Βέβαια, θα πρέπει να αναλογιστούμε αν έχουμε όλοι μας την ίδια αντίληψη σχετικά με το ποιες ηχητικές πηγές θεωρούνται θορυβώδεις. Στο ηχητικό τοπίο του κόσμου μας υπάρχουν πολλοί διαφορούμενοι ήχοι, οι οποίοι δέχονται δύο ερμηνείες, ακριβώς γιατί υπάρχει ασάφεια στο τι αρέσει αλλά και τι ενοχλεί τον κάθε έναν από εμάς.

Αναλογιζόμενοι τόσο τον θόρυβο, όσο και τη βρωμιά, κατανοούμε ότι φέρουν ένα συμβολικό φορτίο. Συχνά τείνουν να συνδέονται με έννοιες που υποδηλώνουν κάτι ανήθικο ή ανίερο. Σύμφωνα με τον Chandola (2012, p. 402), ο θόρυβος κρίνεται αναγκαίο να μην γίνεται αντιληπτός μόνο ως «decibel» αλλά ως ένα κοινωνικό φαινόμενο με ταξικό υπόβαθρο, το οποίο συνδέεται με τα «χαμηλά κοινωνικά στρώματα» που θεωρούνται επικίνδυνοι για τη δημόσια σφαίρα. Για να γίνουν τα λεγόμενα του Chandola πιο κατανοητά, θα παραθέσω ένα παράδειγμα, στο οποίο υποβόσκουν ξεκάθαρες κοινωνικές διακρίσεις και στερεοτυπικές αντιλήψεις. Στο Ν. Δελχί, οι κάτοικοι θεωρούν ότι ακούγονται όλοι το ίδιο αλλά χαρακτηρίζονται ως «θορυβώδεις» μόνο όσοι ανήκουν στις «ασθενέστερες κοινωνικές κάστες». Αυτή η κατασκευασμένη αναπαράσταση κάνει εμφανή την απέχθεια στους ανθρώπους των παραγκουπόλεων του τόπου.

Τέλος, μέσω της θεωρίας των «διαμεσολαβήσεων» μπορούμε να αντιληφθούμε ότι βιώνουμε τον θόρυβο μέσα από τεχνολογικά, πολιτισμικά ή αισθητηριακά φίλτρα, δηλαδή μέσω διαμεσολαβήσεων. (Ihde, 1990)

Ανακεφαλαιώνοντας λοιπόν, το φαινόμενο του θορύβου δεν μπορεί εύκολα να οριστεί αφού ενέχει μέσα του έντονα το υποκειμενικό στοιχείο. Τόσο ο θόρυβος, όσο και η βρωμιά μπορούν να νοηθούν ως αταξία και συνήθως γίνονται αντιληπτοί ως ρύποι μέσα σε ένα δομημένο πολιτισμικό πλαίσιο. Αυτές οι διαταραχές απειλούν την σαφήνεια και την προβλεψιμότητα των κοινωνιών, οι οποίες τείνουν να τις εξαλείψουν με στόχο να διατηρηθεί η ακεραιότητα του συστήματος. Σε αυτό το σημείο, μπορούμε να κατανοήσουμε τον λόγο που ο θόρυβος των τροποποιημένων αυτοκινήτων ακούγεται ως καλής αισθητικής ήχος στους αυτοκινητόφιλους, ενώ η δημόσια

σφαίρα τον θεωρεί ηχορυπαντικό παράγοντα της πόλης που πρέπει να απομακρυνθεί για να επέλθει η τάξη.

Δρόμος: ο τόπος του θορύβου.

Συζητώντας για τον θόρυβο, δεν είναι δυνατόν να μην «κατευθυνθεί» ο νους μας στους δρόμους των αστικών κέντρων και τους ήχους που ακούγονται σε αυτά τα περιβάλλοντα, καθώς όπως πολύ σωστά ανέφερε ο Virilio (2006), στην εποχή της νεωτερικότητας η κοινωνία μας είναι «δρομοκρατική». Ο θόρυβος της οδικής κυκλοφορίας είναι ένα από τα σημαντικότερα περιβαλλοντικά ζητήματα που απασχολεί μεγάλη μερίδα επιστημόνων παγκοσμίως. Το συνεχές βουητό των κινητήρων, η τριβή των ελαστικών στην ασφαλτο και τα περιστασιακά κορναρίσματα δημιουργούν άμεσα την αναπαράσταση του θορύβου ενώ διεισδύουν εύκολα στον ιδιωτικό μας χώρο, διαταράσσοντας τις ταξινομήσεις για τις οποίες μιλήσαμε παραπάνω. Οι δρόμοι είναι δομημένα δίκτυα που διευκολύνουν την κυκλοφορία ανθρώπων, ιδεών και προϊόντων, επιτρέποντας την ανταλλαγή τους στον χώρο. Αποτελούν την βάση της κοινωνικής μας ζωής. (Larkin, 2013)

Ο Dalakoglou (2016, pp. 21-27), υποστηρίζει ότι η ανθρωπολογική ματιά έπρεπε να στραφεί νωρίτερα στις κοινωνικοπολιτισμικές σημασίες των οδικών υποδομών. Αν αναλογιστούμε την κοινωνία των Azande στην Κεντρική Αφρική και το επίπεδο που άλλαξαν οι οικισμοί τους με την κατασκευή των δρόμων, θα καταλάβουμε ότι για αρκετά χρόνια η κατασκευή αυτοκινητόδρομων συνέδεε το εξωτικό με το μη εξωτικό, αδιαφορώντας για τα ίδια τα υποκείμενα που σαν απλοί παρατηρητές δέχονταν παθητικά την εισαγωγή των δρόμων στο περιβάλλον τους. Στην αρχή για την ανθρωπολογία, η κατασκευή οδικών συστημάτων ήταν απαραίτητη για να μπορούν να ολοκληρώσουν καλύτερα τις μελέτες τους αλλά στη συνέχεια κατάλαβαν ότι οι απομακρυσμένες, φαντασιακά εξιδανικευμένες κοινωνικές ομάδες που επιθυμούσαν να μελετούν ήταν προσβάσιμες σε όλο τον κόσμο ενώ είχαν δεχθεί αλλοτριώσεις από τις δυτικές κοινωνίες.

Παρόλα αυτά, οι δρόμοι, κατασκευασμένοι και μη, εμπεριέχουν πολλά νοήματα με επιπτώσεις στην κοινωνία μας πέρα από κάθε φαντασία. Οι υλικότητες του δρόμου, η οικονομική συνδεσιμότητα που προσφέρει και η ταχύτητα λειτουργούν ως μία μαγική διαδικασία. (Dalakoglou, 2016, pp. 21-27)

Σύμφωνα με τον Labelle (2019), ο δρόμος είναι ο μεγαλύτερος συνεργάτης του θορύβου αφού αποτελεί φορέα ηχητικών μηνυμάτων και τοποθεσία για μουσικές εκφράσεις, όπου οι θόρυβοι

μετατρέπονται σε πολιτισμικό φαινόμενο. Είναι ένα ακουστικό όργανο μέσω του οποίου διαχέονται πολλαπλές ηχητικές φωνές.

Το ηχοτοπίο του δρόμου αποτελείται από ένα μεταβαλλόμενο ακουστικό έδαφος, ένα ηχηρό μητροπολιτικό φάσμα, το οποίο μπορεί να μας αποκλείει ή να μας καθοδηγεί στις εμπειρίες μας στην πόλη. (Atkinson, 2007) Ο δρόμος ως έννοια συνδέεται άμεσα με την έννοια του ηχοτοπίου που θεωρείται το σύνολο όλων των ήχων σε μία τοποθεσία με έμφαση στη σχέση μεταξύ της αντίληψης, της κατανόησης και της αλληλεπίδρασης των ατόμων ή της κοινωνίας με το ηχητικό περιβάλλον. (Davies et al., 2013)

Οι υποδομές δεν αποτελούν απλά τεχνικά αντικείμενα αλλά κατέχουν και μία πιο αισθητική διάσταση, δηλαδή κουβαλούν φαντασίες και επιθυμίες της κοινωνίας μας. (Larkin, 2013) Ο δρόμος μπορεί να αποκτήσει ένα σχεδόν φετιχιστικό χαρακτήρα όταν χρησιμοποιείται από αυτοκινητόφιλους. Ο Larkin (2013), επίσης υποστηρίζει ότι οι δρόμοι είναι υλικά αντικείμενα που διευκολύνουν την κίνηση άλλων υλικών αντικειμένων, είναι οντολογικά συστήματα που σε αυτά βασίζονται αντικείμενα και λειτουργίες, χωρίς την ύπαρξη μίας απλής γραμμικής σχέσης μεταξύ «υποδομών» και «τελικού αποτελέσματος». Επιπρόσθετα, οι υποδομές διαμορφώνουν το τι σημαίνει να είσαι πολίτης μέσα από την ηθική της υπευθυνότητας.

Η προσέγγιση που μπορεί να εξετάσει καλύτερα την μελέτη του δρόμου προέκυψε από την έννοια της «τεχνοπολιτικής». Ο θόρυβος, ο οποίος δημιουργείται από τα αυτοκίνητα στους δρόμους κυρίως των αστικών κέντρων, δεν είναι απλώς ένα ζήτημα δημόσιας υγείας και ευημερίας αλλά και μία αντανάκλαση των ευρύτερων κοινωνικο-οικονομικών δομών. Ο νεοφιλελευθερισμός, που είναι μία μορφή διακυβέρνησης που αποκηρύσσει τον εαυτό της, οργανώνοντας πληθυσμούς και εδάφη μέσω τεχνολογικών μέσων, προωθεί τη μείωση της κρατικής παρέμβασης στις οικονομικές υποθέσεις και ενθαρρύνει την ιδιωτικοποίηση όλων των δημόσιων αγαθών. Οι υποδομές λοιπόν, αποκαλύπτουν μορφές πολιτικής ορθολογικότητας και είναι η βάση των τεχνολογικών έργων που δημιουργούν μία «συσκευή διακυβέρνησης». (Foucault, 2010, pp. 1978-1979) Φυσικά, αυτή η πολιτική ιδεολογία έχει βαθύ αντίκτυπο στον πολεοδομικό σχεδιασμό και τα συστήματα μεταφοράς, κυρίως των αστικών κέντρων. Οι νεοφιλελεύθερες πολιτικές δίνουν προτεραιότητα στα συμφέροντα των ιδιωτικών αυτοκινητοβιομηχανιών και των συνεργατών τους με αποτέλεσμα την αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση και κατά συνέπεια τα αυξημένα επίπεδα θορύβου στους δρόμους. Όπως αναφέρει και ο Harvey (2005, p.82), ο νεοφιλελευθερισμός δίνει έμφαση στην ατομική ιδιοκτησία αυτοκινήτων με αποτέλεσμα οι πόλεις να σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο που να έχουν υψηλότερο θόρυβο. Επίσης, η νεοφιλελεύθερη απορρύθμιση επέτρεψε στους κατασκευαστές αυτοκινήτων να δώσουν προτεραιότητα στο κέρδος έναντι των περιβαλλοντικών ανησυχιών, συμπεριλαμβανόμενης και της ηχορύπανσης. Επιπλέον, επιδεινώνονται οι κοινωνικο-

οικονομικές ανισότητες, οι οποίες γίνονται εμφανείς στα επίπεδα ηχορύπανσης των πόλεων. Σύμφωνα με τον Smith (2010, p. 5), ο αντίκτυπος των νεοφιλελεύθερων πολιτικών στους αστικούς χώρους συμβάλλει στη δημιουργία περιβαλλοντικών αδικιών. Είναι συχνό φαινόμενο, οι πιο «εύπορες» γειτονίες να έχουν καλύτερες υποδομές και αυστηρότερους κανονισμούς για τον θόρυβο, ενώ οι «φτωχότερες» κοινότητες να υποφέρουν από υψηλά επίπεδα θορύβου και έντονη κυκλοφοριακή κίνηση. Η έννοια της «ακουστικής δικαιοσύνης» (Labelle, 2021), μας βοηθά να κατανοήσουμε περαιτέρω τις ηθικές επιπτώσεις του ήχου στις κοινωνικές δομές. Η ακουστική δικαιοσύνη απαιτεί την αναγνώριση και διόρθωση των άνισων κατανομών ήχου και σιωπής στην κοινωνία, τονίζοντας την ανάγκη για περιεκτικές ακουστικές εμπειρίες που τιμούν διάφορες ταυτότητες. Η αλληλεπίδραση μεταξύ ήχου και ταυτότητας, όπως γίνεται κατανοητή μέσω της «ακουστικής δικαιοσύνης», απαιτεί να εξετάσουμε πώς οι ατέλειες στο ακουστικό περιβάλλον μπορούν να αντανακλούν και να ενισχύουν τις κοινωνικές ανισότητες. Με άλλα λόγια, ο ήχος αναλαμβάνει το ρόλο ενός μετασχηματιστικού παράγοντα που όχι μόνο αντανακλά τις κοινωνικές δομές αλλά συμμετέχει ενεργά στην αναδιαμόρφωση.

Η εξέταση του ιστορικού πλαισίου του θορύβου του αυτοκινήτου αποκαλύπτει την αρχική υποδοχή του και τις κοινωνικοπολιτισμικές επιπτώσεις που είχε. Τα πρώτα μηχανοκίνητα οχήματα, κυρίως στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα, συμβόλιζαν την πρόοδο και τη νεότερη εποχή, ωστόσο, εισήγαγαν «θόρυβο» σε προηγούμενως ήσυχους χώρους (Hendy, 2013, pp. 6-13). Αυτή η ανατρεπτική εισαγωγή του αυτοκινητιστικού ήχου επαναπροσδιόρισε την κοινοτική ζωή και τις προσωπικές αλληλεπιδράσεις, καθώς η ακουστική παρουσία των αυτοκινήτων στους δρόμους, ερχόταν σε έντονη αντίθεση με τους φυσικούς ήχους. Ο θόρυβος των οχημάτων κατέληξε να συμβολίζει όχι μόνο την τεχνολογική πρόοδο αλλά και την αυξανόμενη αποσύνδεση των παραδοσιακών μορφών επικοινωνίας και των περιβαλλοντικών ήχων.

Ο θόρυβος που παρήγαγαν τα αυτοκίνητα στο δρόμο σφυρηλάτησε νέους κοινωνικούς διαχωρισμούς και πολιτισμικές αντιλήψεις. Καθώς οι πληθυσμοί των πόλεων αυξάνονταν, η ιδιοκτησία του αυτοκινήτου εκτοξευόταν με αναλογικούς ρυθμούς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, οι κοινότητες να αντιμετωπίζουν τη διπλή φύση του θορύβου του αυτοκινήτου ως δείκτη ατομικής ελευθερίας και πηγή δημόσιας δυσφορίας (Hendy, 2013, pp. 6-13).

Ο θόρυβος λοιπόν, που είναι μία υποκειμενική έννοια συνδέεται άμεσα με το αυτοκίνητο και τις οδικές υποδομές. Όσα όμως για την πλειοψηφία των πολιτών μίας πόλης θεωρούνται «θόρυβος» και «αδικία» και φυσικά συνδέονται άμεσα με τους δρόμους, για μία συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα θεωρούνται «μουσική», «χόμπι» και «αντίδραση». Οι «car-enthusiasts» είναι οι λάτρεις των αυτοκινήτων που χαρακτηρίζονται από την αφοσίωσή τους στην κουλτούρα και την

κοινότητα γύρω από τα αυτοκίνητα ενώ το πάθος τους αυτό συχνά μεταφράζεται σε ενεργό συμμετοχή σε εκδηλώσεις αυτοκινήτων και σημαντική επένδυση του χρόνου και των πόρων τους στα οχήματά τους.

Η συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα αρέσκεται όχι μόνο στις τροποποιήσεις του αμαξώματος των αυτοκινήτων τους αλλά και στις ηχητικές μετατροπές αυτών. Σύμφωνα με τον Labelle (2019), προχωρούν σε εγκαταστάσεις ακραίων ηχοσυστημάτων μέσα στα οχήματά τους, συστήματα ήχου «mega bass», τα οποία αναιρούν την μόνωση και τον ακουστικό σχεδιασμό των αυτοκινήτων, προβάλλοντας έτσι την σχέση αγάπης μεταξύ του ήχου και του αμαξιού. Το αυτοκίνητο προκαλεί θόρυβο από τους κραδασμούς μέσω της επαφής του με το οδόστρωμα αλλά ταυτόχρονα μουσικοποιεί το πλαίσιο στο οποίο τυγχάνει να βρίσκεται. Με άλλα λόγια, η συγκεκριμένη υποκουλτούρα γνωρίζει ότι διαταράσσει το ηχητικό περιβάλλον των δρόμων μίας πόλης αλλά οι ίδιοι δεν αντιλαμβάνονται αυτή τη διατάραξη ως θορυβώδη πρακτική. Ο Larkin (2013), επηρεασμένος από την έννοια της «αίσθησης», τονίζει ότι οι δρόμοι διαμορφώνουν αισθήσεις και βιώματα της καθημερινότητάς μας, ενσαρκώνοντας και επικοινωνώντας πολιτικές δυνατότητες, κοινωνικά ιδεώδη και φαντασιώσεις, όπως θα δούμε ότι συμβαίνει με τον κοινωνικό κόσμο που μελετάμε.

Εφαρμόζοντας την θεωρία των «διαμεσολαβήσεων» του Ihde (1990), που είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, στην περίπτωση των αυτοκινητόφιλων, συνειδητοποιούμε ότι ο αυτοκινητιστικός ήχος είναι μία ηχητική εμπειρία που κατασκευάζεται τεχνητά, είναι δηλαδή ένας διαμεσολαβημένος τεχνολογικά ήχος. (aftermarket εξαρτήματα, sound tubes στην καμπίνα, ηχεία, κ.α.) Η τεχνολογική εξέλιξη των αυτοκινήτων λοιπόν, αύξησε τα επίπεδα θορύβου στον δρόμο, ο οποίος είναι ο δέκτης όλων αυτών των ηχητικών σημάτων.

Η νοοτροπία των ηχητικών τροποποιήσεων γλιστράει στα όρια της εγκληματικότητας με στόχο τη δημιουργία αντιπαραθέσεων με την κυρίαρχη κουλτούρα. Ποιος παίζει τον ρόλο του διαμεσολαβητή σε όλα αυτά...μα φυσικά ο δρόμος. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι στη δημόσια σφαίρα, οι λάτρεις των τροποποιήσεων συνδέονται με τα «χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα». Σε αυτό το σημείο να τονίσω ότι χρησιμοποιώ κοινωνικές-ταξικές κατηγοριοποιήσεις με σκοπό να αναδείξω καλύτερα την επιχειρηματολογία μου και όχι να «ετικετοποιήσω» κοινωνικές ομάδες. Στο Λος Άντζελες για παράδειγμα, σε τέτοιου είδους τροποποιήσεις προχωρούν συνήθως οι Μεξικανοαμερικάνοι ή οι Άφροαμερικάνοι. Είναι ζήτημα πολιτισμικού ή κοινωνικού κεφαλαίου και πρέπει να κατακρίνονται για αυτό ή εγκιβωτίζονται άλλες πιο πολύπλοκες διαστάσεις πίσω από αυτήν την κίνησή τους; Το αμάξι και οι τροποποιήσεις που επιδέχεται το καθιστούν μία ηχητική μηχανή που δίνει στην πολιτισμική ταυτότητα μία βαθιά μορφή ενίσχυσης. Ο Labelle (2019), προσυπογράφοντας το παραπάνω επιχείρημα, θεωρεί ότι

αυτή η νοοτροπία των «car-enthusiasts» είναι μία προσπάθεια αναδημιουργίας της πολιτισμικής τους ταυτότητας. Σύμφωνα με τον ίδιο, ο ήχος δεν είναι απλώς ένα παθητικό ακουστικό φαινόμενο. Αντίθετα, είναι μια ενεργή υποστηρικτική συμβολική πράξη με την οποία τα υποκείμενα μπορούν να εκφράσουν αντίσταση δημόσια, υπογραμμίζοντας τη δυναμική σχέση μεταξύ ήχου και ταυτότητας. Ο δρόμος σε αυτήν την περίπτωση είναι το ακουστικό περιβάλλον που χρησιμοποιείται με στόχο την ανάδειξη προσωπικών αντιθέσεων και ιστοριών. Οι αυτοκινητόφιλοι δραστηριοποιούνται στο τοπίο μέσω σταθερών πρακτικών που απηχούν τις βιωμένες εμπειρίες τους. Εγώ θα προσέθετα, ότι είναι μία προσπάθεια αυτοπροσδιορισμού και επανάκτησης της θέσης τους στον κόσμο, καθώς τα συγκεκριμένα υποκείμενα νιώθουν περιθωριοποιημένα και επιλέγουν μία φαινομενικά ακίνδυνη παραβατικότητα για να αντιδράσουν. Συχνά οι προσαρμογές που συζητάμε, αντικατοπτρίζουν την προσωπικότητα και τις αισθητικές προτιμήσεις των οδηγών αλλά και την κοινωνική τους αντίδραση στο κυρίαρχο αφήγημα της κοινωνίας. Επίσης, τα υποκείμενα πασχίζουν μέσω της υλικότητας του αυτοκινήτου και του δρόμου να αποκτήσουν μία κοινωνική κινητικότητα προς τα επάνω, να δηλώσουν την δική τους ξεχωριστή παρουσία στην κοινωνία, καταλαμβάνοντας το δημόσιο χώρο, εισχωρώντας στον ιδιωτικό, δονώντας τα καθιερωμένα θεμέλια και σώματα. Μια εισβολή στον προσωπικό χώρο των άλλων οδηγεί σε ένα εύρος αντιδράσεων όπως θυμό, δυσφορία και αμυντική στάση (Goines & Hagler, 2007, pp. 287-294) και αυτό είναι το ζητούμενο των «car-enthusiasts» με σκοπό να κάνουν ακουστή την παρουσία τους σε μία κοινωνία που τους καθιστά αόρατους.

Ο ήχος στα τροποποιημένα αυτοκίνητα λειτουργεί κατά μία έννοια αντιφατικά, αφού προσφέρει προσωπική ταυτοποίηση αλλά και πολιτισμική και κοινωνική διαφοροποίηση, όπως επισημαίνει ο Tagg (1994). Κάνοντας μια ανάλυση, παρατηρούμε ότι ο οδηγός με τις επιλογές του (είδος μουσικής, ήχος εξάτμισης κ.α.) προσπαθεί να κάνει «ορατό» τον εαυτό του στη δημόσια σφαίρα. Εν ολίγοις, προσπαθεί να κατασκευάσει μια συγκεκριμένη ιδιότητα για το άτομό του και να την προσφέρει στην κοινωνία (εξοικείωση με τον κοινωνικό κόσμο) επηρεάζοντας το ηχοτοπίο του δρόμου. Το αυτοκίνητο με άλλα λόγια αλλά και ο «θόρυβος» που παράγει, γίνεται η σωματικότητα του ιδιοκτήτη ενώ ο δρόμος είναι ο τόπος της επιτελεστικότητας των τεχνοπολιτισμικών πρακτικών του θορύβου.

Μία ακόμη ενδιαφέρουσα θεωρητική προσέγγιση που συνδέεται με το τρίπτυχο ήχος-αυτοκίνητο-οδηγός είναι αυτή του «ακουστικού κουκουλιού». Όπως αναφέρει ο Bull (2003), η ανάγκη των οδηγών για απόδραση από τη δημόσια σφαίρα, τους ωθεί να διαμορφώσουν έναν αισθητηριακό κόσμο μέσα στα αυτοκίνητά τους. Έτσι, βελτιώνεται η ιδιωτικότητα του οδηγού και αυξάνεται το αίσθημα του ελέγχου του οχήματος. Η επιλογή ενός ήχου, όπως ενός «subwoofer», ενισχύεται στο εσωτερικό των οχημάτων τους ενώ ταυτόχρονα οι οδηγοί δημιουργώντας γύρω τους την αίσθηση

του «κουκουλιού» απομονώνονται από τους εξωτερικούς ήχους της ενοχλητικής καθημερινότητας, τόσο μεταφορικά, όσο και κυριολεκτικά. Μέσα στον ασφαλή χώρο του αυτοκινήτου τους, σταματούν να ακούν τα επίμονα κορναρίσματα, τις φωνές και γενικότερα όλα τα ηχητικά ερεθίσματα που προέρχονται από τους πολυσύχναστους αστικούς δρόμους. Εδώ μπορούμε να δούμε ότι δημιουργείται ένα παράδοξο: οι «car enthusiasts» αναγκάζουν την υπόλοιπη κοινωνία να ακούει τον ήχο τους στους δρόμους αλλά οι ίδιοι χρησιμοποιώντας το όχημά τους επιλέγουν να μην ακούν τους ήχους που προέρχονται από άλλους.

Επιπλέον, ο αυτοκινητιστικός ήχος είναι κοινωνικός σε τέτοιο βαθμό που διαχειρίζεται και διαπραγματεύεται ταυτότητες, κοινωνικούς ρόλους και υποδομές όπως το περιβάλλον του δρόμου. Οι Bull (2003) και Meelberg (2018), επισημαίνουν ότι ο ήχος είναι «κοινωνικός», επειδή:

- Βοηθά στη δημιουργία κοινωνικοτήτων της απόλαυσης της ταχύτητας και του θορύβου, με ταυτόχρονη ενδυνάμωση ορίων γύρω από αυτές.
- Διαφοροποιεί τις κοινωνικές ομάδες μεταξύ τους.
- Προβάλλει κοινωνικά όρια και αποκλείει (π.χ. διαμόρφωση μιας δημόσιας πολιτικής «ελεγκτικού θορύβου» στους δρόμους των πόλεων).

Η αντίσταση των αυτοκινητόφιλων μέσω του θορύβου, είναι η απάντηση στις επιβαλλόμενες ηχητικές δομές και ιεραρχίες που επιδιώκουν να καθορίσουν και να ελέγξουν τα ηχητικά περιβάλλοντα. Οι «car enthusiasts» αμφισβητούν τις κανονιστικές πρακτικές ήχου που επιδιώκουν να περιθωριοποιήσουν ορισμένες φωνές ή εμπειρίες. Ο Labelle (2019), υπογραμμίζει ότι αυτή η αντίσταση είναι απαραίτητη για την αναδιαμόρφωση των συνθηκών ακρόασης και παραγωγής ήχου, υποστηρίζοντας ότι ο θόρυβος, που συχνά θεωρείται ως διατάραξη ή χάος, μπορεί να χρησιμεύσει ως ισχυρός παράγοντας αλλαγής των ηχοτοπίων. Με αυτή την έννοια, ο θόρυβος γίνεται καταλύτης μετασχηματισμού και μέσο διατύπωσης εναλλακτικών κοινωνικοτήτων που απορρίπτουν τους κοινωνικούς περιορισμούς.

Η περίπτωση των ηχητικών αυτοκινητιστικών τροποποιήσεων επιβεβαιώνει την ανάγκη να στραφεί το ενδιαφέρον της ανθρωπολογίας πέραν της «οπτικής θεωρίας» και να ενσωματωθεί η ακρόαση στην εθνογραφική μεθοδολογία. Χρησιμοποιώντας την έννοια του «εθνογραφικού αυτιού», ο Erlmann (2004), επισημαίνει ότι μπορούμε να αναδιαμορφώσουμε κριτικά τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε τον κόσμο γύρω μας. Το «εθνογραφικό αυτί» δεν αναφέρεται στο βιολογικό όργανο του ανθρώπινου σώματος αλλά αποτελεί μία πολιτισμικά διαμεσολαβημένη πρακτική καθώς το πώς ακούμε αντικατοπτρίζει την θέση μας στην κοινωνία. Μέσω αυτής της

έννοιας μπορούμε να εξετάσουμε αλλά και να κατανοήσουμε καλύτερα τους τρόπους με τους οποίους απολαμβάνουν τον αυτοκινητιστικό ήχο οι «car enthusiasts», αντίθετα με το υπόλοιπο ακροατήριο στο δρόμο, αποδεχόμενοι το προσωπικό τους γούστο με ενσυναίσθηση και όχι με επικριτική ματιά. Για εκείνους αυτός ο τρόπος ακρόασης έχει νόημα. Η ικανότητα πλοήγησης σε ηχητικά κατασκευασμένα εδάφη όπως οι δρόμοι, είναι ένας τρόπος να αρθρώσουν τις εμπειρίες τους και να αντισταθούν στην αυξανόμενη οδική ομογενοποίηση.

Συμπερασματικά, οι οδικές υποδομές, το αυτοκίνητο και ο θόρυβος είναι τρεις αλληλένδετες συνιστώσες που συνήθως πορεύονται μαζί, επηρεάζοντας το ηχητικό αλλά και φυσικό τοπίο. Ενώ ο θόρυβος που δημιουργείται στους δρόμους δημιουργεί περιβαλλοντικές προκλήσεις, η πλασματική ελευθερία που προκαλεί η ύπαρξη των οδών και του αυτοκινήτου στους οδηγούς, τα καθιστά απαραίτητα στην καθημερινότητά. Το αυτοκίνητο για πολλούς αποτελεί το δεύτερο σπίτι τους, έναν ιδιωτικό χώρο μέσα στον οποίον μπορούν να απολαύσουν στιγμές ηρεμίας, ακούγοντας την αγαπημένη τους μουσική. Και εδώ, φτάνουμε στην ξεχωριστή υποκουλτούρα των «car-enthusiasts» για τους οποίους το αυτοκίνητο δεν θεωρείται απλά η κατοικία τους αλλά η θρησκεία τους ενώ ο θόρυβος που προκαλούν στην δημόσια σφαίρα τα εγκατεστημένα ηχοσυστήματά τους αλλά και οι εξατμίσεις τους είναι η προσπάθεια τους να επανακτήσουν τον έλεγχο της ζωής τους.

Δημόσιος χώρος.

Έχω αναφερθεί συχνά μέχρι τώρα στον δημόσιο χώρο ή στη δημόσια σφαίρα αλλά ας προσπαθήσουμε να κατανοήσουμε σε αυτό το κεφάλαιο τι είναι και πώς συνδέονται αυτές οι έννοιες με την κινητικότητα και το φαινόμενο που μελετάμε. Η παρακμή του αμερικανικού φιλελευθερισμού του 20ου αιώνα, σε συνδυασμό με άλλες κοινωνικές αλλαγές όπως η πτώση του κομμουνισμού το 1989 και η ανάδυση του νεοφιλελευθερισμού το 1980, οδήγησαν στην επαναρρύθμιση και τη μείωση των δημόσιων χώρων. Σε όλα αυτά προστέθηκαν και οι κρατικές πολιτικές προστασίας ενάντια στα τρομοκρατικά χτυπήματα μετά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 με αποτέλεσμα τον έλεγχο και τον περιορισμό της δημόσιας συμπεριφοράς σε πάρκα, δρόμους, μέσα μαζικής ενημέρωσης. Η ανασφάλεια μετατράπηκε σε πολιτικό εργαλείο και η Αμερική έγινε ένα «κράτος φρούριο» με στρατικοποίηση της καθημερινότητας. (Smith & Low, 2006)

Φυσικά όλες αυτές οι αλλαγές δεν οφείλονται μόνο στον φόβο απέναντι στην τρομοκρατία αλλά έχουν βαθύτερες, ιστορικές και πολιτικές ρίζες. Σύμφωνα με τους Smith & Low (2006), οι νεοφιλελεύθερες πολιτικές επανάφεραν συντηρητικές αρχές του 17ου και 18ου αιώνα, προωθώντας την ιδιωτική ιδιοκτησία έναντι των κοινόχρηστων αγαθών. Αυτή η κίνηση οδήγησε

σε μία παγκόσμια αποικιοκρατία της γης, όπου οι πιο ισχυροί οικονομικά ή πολιτικά κατέκτησαν δημόσιους χώρους, υποβαθμίζοντας ταυτόχρονα τα δικαιώματα των λιγότερο ισχυρών. Επίσης, οι δημόσιοι χώροι εμπορευματοποιήθηκαν και άρχισαν να βρίσκονται υπό στενό έλεγχο όπως με την πολιτική μηδενικής ανοχής του δημάρχου της Νέας Υόρκης Rudy Giuliani το 1994. Η λογική που ενισχύεται από όλο αυτό είναι αυτή μιας κοινωνίας που όλοι έχουν πόλεμο μεταξύ τους και ο δημόσιος χώρος γίνεται πεδίο μάχης για την εξουσία.

Οι έννοιες του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου αλλά και της δημόσιας σφαίρας πρέπει να εξετάζονται συνεχώς. Ο δημόσιος χώρος ορίζεται από την προσβασιμότητα αλλά και τον κοινωνικό έλεγχο αφού μπορεί σε ένα πάρκο που θεωρείται δημόσιος χώρος να υπάρχει πολιτική για απαγόρευση συγκεντρώσεων. Από την άλλη ο ιδιωτικός χώρος ορίζεται από την ιδιοκτησία, ένα σημείο που πάλι είναι θολό καθώς μπορεί να ισχύουν κρατικές πολιτικές ελέγχου όπως οι νόμοι ζωνών χρήσης γης που αποτελούν κανονισμούς, οι οποίοι καθορίζουν τον τρόπο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί η γη σε συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες μίας πόλης. Ενώ μπορεί να χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση της ποιότητας ζωής των πολιτών (οι βιομηχανικές περιοχές βρίσκονται μακριά από την οικιστική ζώνη για την ησυχία και ευημερία των κατοίκων) μπορεί να δημιουργούν και ανισότητες όπως στις ΗΠΑ που χρησιμοποιήθηκαν για διαχωρισμό φυλών. Η δημόσια σφαίρα από την άλλη είναι μία πιο άυλη και θεωρητική έννοια που συνδέεται με το τρόπο που ιδέες ή πρακτικές διαμορφώνουν τη δημόσια γνώμη. Τόσο η έννοια του δημόσιου χώρου, όσο και η έννοια της δημόσιας σφαίρας έχουν κάποια προβλήματα. Ο δημόσιος χώρος αγνοεί την πολιτική θεωρία, δηλαδή το πώς οι ιδέες διαμορφώνουν χώρους και προσκολλάται στη γεωγραφία ενώ η δημόσια σφαίρα παραμελεί τη χωρική διάσταση σαν να υπάρχει σε ένα κενό. (Smith & Low, 2006) Ο Habermas (Smith & Low, 2006), θεωρεί ότι ο δημόσιος χώρος αναδύεται μεταξύ της κοινωνίας των πολιτών και του κράτους. Σύμφωνα με τους Smith & Low (2006), οι έννοιες του δημόσιου χώρου και της δημόσιας σφαίρας πρέπει να ενωθούν, να γίνει επανεκτίμηση της θεωρίας του Kant που τόνιζε ότι ο χώρος και ο χρόνος είναι τα θεμέλια της γνώσης και να μελετηθεί ο τρόπος που οι γεωγραφικές κλίμακες επηρεάζουν τη δημόσια σφαίρα.

Η Hayden (Smith & Low, 2006), μίλησε για την υποαστικοποίηση (suburbanization) εξηγώντας πως εκτός από αποκέντρωση της πόλης είναι και στρατηγική αναδιάρθρωσης των κοινωνικών τάξεων. Με άλλα λόγια, το να απομακρύνεται κάποιος από το κέντρο μίας πόλης σηματοδοτεί την υποχώρησή του από το δημόσιο χώρο και την αύξηση της ιδιωτικοποίησης. Ιστορικά στις ΗΠΑ υπήρξαν επιδοτήσεις για την ανάπτυξη τέτοιων ιδιωτικών χώρων, γεγονός που οδήγησε σε ανισότητες. Σύμφωνα με τη μελέτη της Blackmar (Smith & Low, 2006), ο νέος «ουρμπανισμός» οδηγεί σε αποκλεισμούς αφού οι κοινοί πόροι ιδιωτικοποιούνται από τις νεοφιλελεύθερες πολιτικές. Οι αρχές του «νέου ουρμπανισμού», αντιτίθενται στην αυτοκίνηση, καθιστώντας

ιδιαίτερα δυσλειτουργική την παρουσία των «πειραγμένων» αυτοκινήτων στο δημόσιο χώρο. Οι «car enthusiasts» αναγκάζονται να εκτοπιστούν από τον αστικό χώρο αφού η συμπεριφορά τους θεωρείται παραβατική και συγκρούεται με τη σχεδιασμένη αστική ηρεμία. Για τον Lefebvre (1991), ο νέος ουρμπανισμός ή αλλιώς ο σύγχρονος δημόσιος χώρος υφίσταται συνεχή περιορισμό και "περίφραξη". Το κράτος παύει να διασφαλίζει την ελεύθερη πρόσβαση και γίνεται φορέας περιορισμού μέσω νόμων, επιτήρησης, και ποινικοποίησης της διαμαρτυρίας. Η κινητικότητα του αυτοκινητιστικού ήχου και του φαινομένου της αυτοκινητοφιλίας ποινικοποιείται.

Ο χώρος παράγεται και διαμορφώνεται μέσω της εξουσίας, των συγκρούσεων και των κοινωνικών σχέσεων. Αυτή είναι η κεντρική θέση του Γάλλου φιλόσοφου Lefebvre (1991), ο οποίος υποστήριξε ότι ο χώρος είναι ένα κοινωνικό προϊόν, όχι ένα φυσικό, ουδέτερο ή στατικό πεδίο. Ο Harvey (Lefebvre, 1991), υποστηρίζει ότι ο δημόσιος χώρος σχεδιάζεται και μετασχηματίζεται με στόχο τον έλεγχο, την εμπορευματοποίηση και τη «θέαση». Πρόκειται για ένα πολιτικό εργαλείο. Η τροποποίηση των οχημάτων διαταράσσει αυτήν την λογική αφού σπάει τον προβλεπόμενο ρόλο του δημόσιου χώρου που πρέπει να είναι ήσυχος και ρυθμισμένος. Σε αυτό το σημείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί η έννοια του «αντι-χώρου» από τον Lefebvre που αναφέρεται στον χώρο που δημιουργείται από υποκοιουλτούρες, οι οποίες προβάλλουν την αντίθεσή τους στον επίσημο σχεδιασμό.

Οι σύγχρονες θεωρήσεις του δημόσιου χώρου οφείλουν να αποδεσμευτούν από τον παραδοσιακό ορισμό της δημόσιας σφαίρας ως κάτι «εθνικό», ουδέτερο ή σταθερό. Αντίθετα, η δημόσια σφαίρα κατασκευάζεται σε διαφορετικές κλίμακες, τοπική, αστική, εθνική ή παγκόσμια και μέσα από συγκεκριμένες πολιτικές πρακτικές. Η σκέψη του Lefebvre (1991), διαφαίνεται στην ανάδειξη της σχέσης ανάμεσα στον χώρο και την εξουσία: ο δημόσιος χώρος «παράγεται» από το κράτος, το κεφάλαιο, και τα κοινωνικά κινήματα, με τρόπο που αποτυπώνει τους συσχετισμούς δύναμης κάθε ιστορικής περιόδου.

Αξίζει να αναφερθούμε στη σύνδεση της παραγωγής του χώρου με την παγκόσμια γεωπολιτική. Η κινητικότητα του αμερικανικού μοντέλου ελέγχου του δημόσιου χώρου δηλώνει ότι ακόμη και η ίδια η έννοια του «δημόσιου» δεν είναι σταθερή. Αυτό δείχνει πως η παραγωγή χώρου είναι συνδεδεμένη με εθνικά συμφέροντα και ιμπεριαλιστικούς μηχανισμούς, ενισχύοντας την παρατήρηση του Lefebvre (1991), ότι το κράτος λειτουργεί ως παραγωγός αφηρημένου, ομοιογενούς χώρου.

Ο Lefebvre (1991), εισήγαγε ένα τρίπτυχο για τον τρόπο με τον οποίο κατανοούμε και βιώνουμε τον χώρο. Το τρίπτυχο ονομάζεται «αντιληπτός κόσμος- νοητός χώρος-βιωμένος χώρος». Με την έννοια του «αντιληπτού κόσμου» αναφερόμαστε στον φυσικό, υλικό, καθημερινό χώρο όπως τον

αντιλαμβανόμαστε μέσω των αισθήσεών μας και των δραστηριοτήτων μας. Ουσιαστικά, είναι ο χώρος που χρησιμοποιούμε στην καθημερινότητά μας. Ο δρόμος αποτελεί έναν τέτοιο δημόσιο χώρο. Τα τροποποιημένα αυτοκίνητα που μελετάμε δημιουργούν ηχητικές αλλαγές στον δρόμο μέσω των έντονων ήχων που παράγουν, αναγκάζοντας όλους τους παρευρισκόμενους να αντιλαμβάνονται το δημόσιο χώρο διαφορετικά. Ο «νοητός κόσμος» είναι ο χώρος που παράγουν οι αρχιτέκτονες, οι πολεοδόμοι και γενικότερα αυτού του είδους οι ειδικοί. Είναι το θεωρητικό, πιο αφηρημένο μοντέλο του χώρου που συνδέεται με ιδεολογίες και θέματα εξουσίας. Ο δημόσιος χώρος συμπεριλαμβανομένων και των δρόμων έχει προκαθορισμένη χρήση, με ισχύουσες νομοθεσίες περί ωρών κοινής ησυχίας κ.λ.π. Οι ηχητικές αυτοκινητιστικές τροποποιήσεις λειτουργούν εκτός αυτών των πλαισίων, καταλύοντας τις πολιτικές ασφαλείας και αμφισβητώντας την επίσημη χωρική τάξη. Τέλος, ο «βιωμένος χώρος» αναφέρεται στα συναισθήματα και τη φαντασία μας, δηλαδή είναι ο χώρος όπως τον βιώνουμε μέσα από τα όνειρά μας, τις αναμνήσεις μας, ένας νοηματοδοτημένος χώρος. Για τους οδηγούς και την υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων, ο ήχος των οχημάτων τους είναι μέρος της ταυτότητάς και της ύπαρξής τους. Μέσω των ηχητικών πρακτικών τους πραγματοποιούν τις φαντασιώσεις τους. Έτσι, καταλαμβάνουν συμβολικά τον δημόσιο χώρο. Ο ήχος τους είναι μία μορφή επιτελεστικής κινητικότητας αφού αναδιαρθρώνει τις χωρικές σχέσεις, διεκδικώντας τον δημόσιο χώρο.

Μέχρι εδώ λοιπόν, αντιλαμβανόμαστε ότι οι πολιτικές του νεοφιλελευθερισμού δίνουν προτεραιότητα στην ιδιοκτησία και στην ιδιωτικοποίηση του δημόσιου χώρου. Προσπαθώντας να ελέγχεται το δημόσιο και να ομογενοποιείται, οι πρακτικές αυτές δημιουργούν αρκετές ανισότητες, ειδικά σε κοινωνικές ομάδες όπως οι αυτοκινητόφιλοι. Οι ίδιοι που στην πλειοψηφία τους δεν ανήκουν στους οικονομικά «τυχερούς» και στερούνται πολιτισμικού και κοινωνικού κεφαλαίου, χάνουν την ευκαιρία τους να αποκτήσουν μία ανοδική κινητικότητα μέσα στην υποκουλτούρα τους αφού οι κανονισμοί των πόλεων για την αυτοκίνηση τους φιμώνουν. Η συμπεριφορά των αυτοκινητόφιλων στον δημόσιο χώρο θεωρείται αποκλίνουσα, μία ανωμαλία που πρέπει να αντιμετωπιστεί για το ευρύτερο καλό, ενώ αυτοί συνεχίζουν να αντιστέκονται προσπαθώντας να αποδείξουν ότι ο δημόσιος χώρος ανήκει σε όλους.

Φτάνοντας προς το τέλος της θεματικής ενότητας, θεωρώ ότι είναι συνετό να δούμε και τις σκέψεις ενός ακόμη σημαντικού θεωρητικού για την πόλη ως δημόσιο χώρο. Σύμφωνα με τον M. de Certeau (1984), για να ορίσουμε τον χώρο της πόλης χρειαζόμαστε τρεις λειτουργίες. Πρώτον, για να δημιουργηθεί μία πόλη χρειάζεται να παράγει τον δικό της χώρο με τέτοια ορθολογική οργάνωση που θα καταστέλλονται όλες οι πιθανές μολύνσεις που θα την έθεταν σε κίνδυνο. Μία τέτοια «μόλυνση» είναι ο θόρυβος των τροποποιημένων αυτοκινήτων. Χρειάζεται να αντικατασταθούν όλες οι παλιές και απρόβλεπτες πρακτικές με πιο επιστημονικές στρατηγικές

και να γίνει ένας φορέας στον οποίο θα αποδίδονται λειτουργίες που παλαιότερα ανήκαν σε άτομα ή ομάδες ατόμων. Δεύτερον, η πόλη πρέπει να οργανώνεται με ταξινομήσεις αναδιανεμόντας χώρους και ρόλους και απορρίπτοντας όσα δεν εντάσσονται στο σύστημα. Αυτή, η λειτουργία θυμίζει αρκετά την θεωρία των ταξινομημένων συστημάτων για την οποία μιλήσαμε στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας μας και φυσικά κάνουμε πλέον εύκολα την σύνδεση με την νοοτροπία των «πειραγμένων» αυτοκινήτων που χαλάει τις ταξινομήσεις μίας ήσυχης πόλης και κατατάσσει τους «car enthusiasts» σε υποκείμενα που δεν εντάσσονται μέσα της. Τρίτον, η εμμονή με την πρόοδο μπορεί να οδηγήσει στην καταστροφή της πόλης ενώ αποτελεί ένα αντικείμενο που ταυτόχρονα μετασχηματίζει και αποκτά νέες ιδιότητες. Ουσιαστικά, ο M. de Certeau κριτικάρει τη λογική της σύγχρονης διαχείρισης του δημόσιου χώρου, θεωρώντας ότι παράγονται ανισότητες ενώ η πόλη εξακολουθεί να είναι ευάλωτη στο απρόβλεπτο.

Ο de Certeau (1984), εστιάζει σε δύο βασικές ιδέες για να αναλύσει τη σχέση μεταξύ χώρου, εξουσίας και καθημερινών πρακτικών. Με την ιδέα της πειθαρχικής διαχείρισης και χρησιμοποιώντας τον όρο «πειθαρχικοί μηχανισμοί» του Foucault, αναφέρει ότι οι κοινωνικοί θεσμοί (εκπαίδευση, υγεία κ.α.) ταξινομούν και ιεραρχούν αντιφάσεις καθώς οι διαδικασίες ελέγχου μετασχηματίζουν τον χώρο σε έναν παράγοντα που ενισχύει την εξουσία, δημιουργώντας μία αντίφαση. Ενώ λοιπόν, η διοίκηση του δημόσιου χώρου είναι συλλογική, οι άνθρωποι βρίσκουν πάντα τρόπους να παρακάμπτουν αυτούς τους πειθαρχικούς μηχανισμούς.

Η δεύτερη ιδέα του αφορά την υποβαθμισμένη αλλά ανθεκτική δύναμη της κίνησης των πεζών. Τα βήματα των ανθρώπων δεν είναι αριθμοί και δεδομένα σε έναν χάρτη αλλά χαρακτηρίζονται από ρυθμό, σκοπό και στιλ. Μέσω των περιπατητικών διαδρομών δημιουργούνται αόρατοι ιστοί που ενώνουν χώρους, ορίζοντας την πόλη. Συγκρίνοντας τα βήματα με την γλώσσα, δημιουργεί μία αναλογία. Όπως ο προφορικός λόγος έχει άλλη βαρύτητα από τον γραπτό, έτσι και τα βήματα δημιουργούν νοήματα που οι χάρτες δεν μπορούν να συλλάβουν. Οι χάρτες είναι σαν τα λεξικά καθώς καταγράφουν μόνο το την τροχιά και όχι το πώς βιώνεται η ζωή στον δημόσιο χώρο. Το περπάτημα όπως και η οδήγηση συμβαίνουν εδώ και τώρα, δεν μπορούν να αναπαρασταθούν πιστά στους χάρτες. Ο πεζός ή ο οδηγός επιλέγουν συγκεκριμένες διαδρομές δημιουργώντας δικές τους προτάσεις για μετακίνηση εκτός των όσων προβλέπονται. (de Certeau, 1984)

Βασιζόμενος στην «ρητορική» του περπατήματος, ο de Certeau (1984), θεωρεί ότι οι διαδρομές του κάθε ατόμου συνδέονται με την αναζήτηση μίας ταυτότητας καθώς οι προσωπικές αφηγήσεις τους οικοδομούνται από θραύσματα των καθημερινών εμπειριών τους. Αν τοποθετήσουμε τη «ρητορική» του περπατήματος στο δικό μας πεδίο, θα βρούμε πολλές ομοιότητες. Όπως το περπάτημα, υπονομεύει ελεγχόμενους χώρους, εισάγοντας αταξία και ατομικές ερμηνείες, έτσι και η οδήγηση ηχητικά τροποποιημένων αυτοκινήτων διαβρώνει την αναμενόμενη ακουστική

κατάσταση του δημόσιου χώρου. Οι οδηγοί κάνουν εμφανείς τις προσωπικές τους αντιλήψεις στο δημόσιο χώρο και κατασκευάζουν μία διακριτή ταυτότητα.

Αξίζει να εξετάσουμε και τις σκέψεις του de Certeau (1984), για τα τοπωνύμια μίας πόλης. Σημασιολογικά, το τοπωνύμιο αποτελεί απλώς το όνομα ενός τόπου ή μίας περιοχής. Τα τοπωνύμια όμως μπορούν να έχουν τρεις συμβολικές λειτουργίες. Οι άνθρωποι πολλές φορές συνδέουν έναν τόπο με εναλλακτικές χρήσεις από αυτές που κανονικά έχει. Έτσι, η βιομηχανική περιοχή του Βόλου ενώ θεωρητικά είναι ο τόπος που απλά βρίσκονται όλα τα εργοστάσια της πόλης και χρησιμοποιείται για λόγους εργασίας, μετασχηματίζεται σε χώρο παράνομων αγώνων από τους αυτοκινητόφιλους. Αυτό συμβαίνει, γιατί είναι ενεργοποιημένη η συλλογική μνήμη της υποκουλτούρας που συνδέει τον τόπο με την αντίστοιχη πρακτική. Επίσης, συνδέεται ο τόπος με παιδικές ή φαντασιακές εμπειρίες.

Κλείνοντας αυτήν την ενότητα, γίνεται εμφανές το αναλυτικό όφελος των θεωριών που αφορούν τις έννοιες του «δημόσιου» και «ιδιωτικού» χώρου καθώς και της «δημόσιας σφαίρας» αφού μας βοηθούν να καταλάβουμε τους λόγους και τους τρόπους που η ομάδα των αυτοκινητόφιλων προσπαθεί να οικειοποιηθεί το δημόσιο χώρο, διαταράσσοντας την ιδιωτική ζωή των υπόλοιπων πολιτών και τις αντιλήψεις της δημόσιας σφαίρας. Όσο όμως προσπαθούν να αποδείξουν ότι ο δημόσιος χώρος ανήκει σε όλους, τόσο περιθωριοποιούνται από την κυρίαρχη κοινωνική ομάδα που τους χαρακτηρίζει «ταραχοποιούς» και «μολυντικούς» παράγοντες μέσα στα αστικά κέντρα.

Σωματοποιημένες ηχητικές εμπειρίες.

Στην προσπάθειά μας να εξετάσουμε την σχέση του σώματος με τον αυτοκινητιστικό ήχο και πώς ο τελευταίος επηρεάζει τους οδηγούς αλλά και τη δημόσια σφαίρα, θα χρησιμοποιήσουμε θεωρητικές προσεγγίσεις από διάσημους μελετητές που ασχολήθηκαν με αυτό.

Η ηχητικότητα της καθημερινής ζωής αποτελεί μία εντυπωσιακή αίσθηση, που επηρεάζει τη σκέψη αλλά και το συναίσθημα με τρόπους που δίνουν έμφαση στον μεταβαλλόμενο εαυτό μας. Ο θόρυβος των πόλεων σωματοποιείται ως κίνηση πίεσης αέρα. Οι ήχοι που δημιουργούνται στο δρόμο συνεργάζονται με τις δονήσεις μεταφέροντας κύματα στον υλικό κόσμο ως τριβές και απτικές αισθήσεις. Δημιουργείται ένα άρτια συντονισμένο ενεργειακό πεδίο καθώς το περιβαλλοντικό ηχητικό τοπίο επεκτείνεται βαθύτερα προς το φυσικό υλικό επίπεδο και συνδέεται με το ίδιο το σώμα μας. (Labelle, 2019)

Ο Helmreich (Cox, 2017, p. 6), αν και μελέτησε τον ήχο σε ωκεανογραφικά πλαίσια, όπου το νερό, το σώμα και τα υποβρύχια λειτουργούν ως μετατροπείς του ήχου, υποστήριξε ότι μέσω της τεχνολογίας αλλάζει η αντίληψη και προωθείται μία σωματικότητα μεταξύ μηχανών και σωμάτων, ακριβώς όπως με το αυτοκίνητο, τον ήχο του και τον οδηγό.

Ο ήχος της εξάτμισης ή του «turbo», γίνεται η προέκταση του σώματος του οδηγού. Ο Bull (2003), το έθεσε πολύ αριστοτεχνικά, όταν ανέφερε ότι το αυτοκίνητο είναι μία μορφή ιδιοκατοίκησης και το παρομοίασε με δεύτερο δέρμα για τους οδηγούς. Καθώς το αυτοκίνητο «βρυχάται», το σώμα των αυτοκινητόφιλων δονείται, αισθάνονται τον ήχο στο στήθος, στα πλευρά, ακόμη και στο κάθισμα. Ο αυτοκινητιστικός ήχος δεν είναι απλά μία ακουστική εμπειρία αλλά και σωματική ενώ αντιπροσωπεύει την παρουσία τους στο χώρο.

Παρόμοια διαπίστωση με αυτή που είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο από τον Bull, χρησιμοποιεί και ο Trommer (2023, pp. 2-3), παρατηρώντας ότι το βαρύ ακουστικό περιβάλλον της πόλης καθιστά απαραίτητη στους οδηγούς, τη δημιουργία ενός προσωπικού ηχητικού περιβάλλοντος στο εσωτερικό του οχήματος για τη συντήρηση της ταυτότητας του αυτοκινητόφιλου. Επίσης, η Bijsterveld (2010), μιλώντας και η ίδια για την έννοια του «ακουστικού κουκουλιού», αναφέρει ότι το αυτοκίνητο μετατρέπεται σε έναν ήσυχο, προστατευμένο ηχητικό χώρο, ιδανικό για προσωπική, ελεγχόμενη ακουστική εμπειρία που είτε χαλαρώνει, είτε διεγείρει τον μυϊκό σωματικό τόνο των οδηγών, ανάλογα με τις επιλογές τους.

Ο Schulze (2018, pp. 112-113), μίλησε για την ηχητική «περσόνα» δηλώνοντας ότι ο ήχος συμμετέχει ενεργά στην κατασκευή κοινωνικοτήτων καθώς οι ηχητικές εμπειρίες αφήνουν ίχνη που διαμορφώνουν τον τρόπο που σκεφτόμαστε. Ο αυτοκινητιστικός ήχος βιώνεται τόσο έντονα

από το σώμα του οδηγού που δημιουργεί συναισθήματα και αναμνήσεις. Επίσης, όταν ο ίδιος μίλησε για την έννοια της ηχητικής «περσόνας» δεν αναφερόταν μόνο στον άνθρωπο αλλά και στις μηχανές, υπονοώντας ότι η αισθητηριακή υλικότητα είναι καθολική. Το αυτοκίνητο αποτελεί μία τέτοια οντότητα.

«Η αντήχηση είναι φυσικά το εντελώς αντίθετο της αντανάκλασης που είναι ο μηχανισμός του καθρέφτη. Ενώ η λογική υπονοεί την αποσύνδεση του υποκειμένου και του αντικειμένου, η αντήχηση συνεπάγεται τη σύνδεσή τους. Όπου η λογική απαιτεί διαχωρισμό και αυτονομία, η αντήχηση συνεπάγεται γειννίαση, συμπάθεια και την κατάρρευση των ορίων μεταξύ αντιλαμβανόμενου και αντιληπτού». Σε αυτό το εδάφιο, ο Erlmann (2010), αντιδιαστέλλει την καθαρή αντανάκλαση του ορθού λόγου με την αντήχηση, ταυτίζοντας το άκουσμα με τη σωματική και συναισθηματική εγγύτητα και τη σύνδεση του σώματος με τα αντικείμενα. Σύμφωνα με τον ίδιο, η σωματική ακρόαση αποτελεί κατάσταση ύπαρξης, αφού το να ακούς είναι μία αισθητηριακή εμπειρία που συμπεριλαμβάνει την συνέργεια όλου του σώματος. Τα «πειραγμένα» ηχητικά αυτοκίνητα παράγουν ήχο που γίνεται αντιληπτός σε όλο το σώμα του οδηγού αλλά και τον περαστικών στη δημόσια σφαίρα. Το σώμα είναι ο συντονιστής του ήχου, όχι απλώς ο δέκτης, γεγονός που επιβεβαιώνει τα λεγόμενα του Erlmann, ότι δηλαδή η ακρόαση αποτελεί μία αντηχητική εμπειρία που καταργεί τη διάκριση νου-σώματος και ακροατή- ήχου.

Ο Feld (2012, pp. 217-223), αν και στο έργο του ασχολήθηκε με την μελέτη της ακουστικής κουλτούρας των Καλούλι στην Παπούα Γουινέα, εστίασε στον τρόπο με τον οποίο οι ήχοι βιώνονται σωματικά και συναισθηματικά. Η προσέγγισή του μπορεί να μας βοηθήσει στην εξέταση της ενσώματης επιτέλεσης του ήχου αφού ο ίδιος υποστήριξε ότι «ο ήχος δεν είναι απλώς ένα αισθητηριακό δεδομένο αλλά ένα μέσο συναισθηματικής και κοσμολογικής γνώσης». Ο Feld (2012), χαρακτηρίζει την ακρόαση ως σχεσιακή και ενσώματη, αναγάζοντας την μελέτη του ήχου σε ακουστική επιστημολογία. Γίνεται εμφανές λοιπόν, ότι η ακρόαση ενσαρκώνεται μέσω του σώματος και της συλλογικής μνήμης, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τον αυτοκινητιστικό ήχο που επηρεάζει σωματικά τόσο τους αυτοκινητόφιλους όσο και το δημόσιο χώρο ενώ ταυτόχρονα αντικατοπτρίζει προσωπικές ιστορίες και μνήμες της υποκουλτούρας.

Επιλογικά, η ενσώματη επιτέλεση του ήχου αναδεικνύει τη βαθιά σχέση ανάμεσα στο σώμα και την ακουστική εμπειρία, όπου η ακρόαση δεν περιορίζεται στην παθητική λήψη ήχων αλλά λειτουργεί ως ενεργητική, σωματική διαδικασία. Το σώμα γίνεται φορέας και μέσο ερμηνείας, καθώς ο ήχος βιώνεται μέσω της δόνησης, της κίνησης και της αναπνοής, επηρεάζοντας την αντίληψη, τον ρυθμό και την αίσθηση της ανθρώπινης παρουσίας. Αυτή η σωματική ακρόαση επιτρέπει στον ακροατή που στην περίπτωσή μας είναι ο οδηγός, να συγχρονίζεται με το περιβάλλον του, δημιουργώντας μια οικειότητα και έναν διάλογο ανάμεσα στον ήχο και τη

βιωμένη εμπειρία. Έτσι, ο ήχος αποκτά διαστάσεις πέρα από το ακουστικό, ενσωματώνοντας το σώμα ως κεντρικό παράγοντα της αισθητηριακής και γνωστικής λειτουργίας.

Επιτέλεση της αρρενωπότητας στην υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων.

Η μελέτη της επιτέλεσης του ανδρισμού που θα εξετάσουμε σε αυτήν την θεματική ενότητα, αποτελεί ένα ερμηνευτικό εργαλείο μέσω του οποίου θα μπορέσω να εξετάσω ένα από τα ερευνητικά μου ερωτήματα που αφορά τους λόγους για τους οποίους οι αυτοκινητόφιλοι προβαίνουν σε ηχητικές τροποποιήσεις των οχημάτων τους.

Η θεωρία της επιτελεστικότητας του φύλου της Butler (1999, pp. 2, 6), αποτελεί ένα από τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν σε αυτή την διπλωματική εργασία, για την κατανόηση της κοινωνικής κατασκευής του φύλου, καθώς το φύλο δεν υπάρχει εγγενώς αλλά κατασκευάζεται διαμέσου πράξεων που επαναλαμβάνονται, εσωτερικεύονται και έχουν κοινωνική σημασία. Οι ηχητικές πρακτικές των αυτοκινητόφιλων μπορούν να θεωρηθούν ως τέτοια παραδείγματα επιτέλεσης του φύλου, καθώς ο δυνατός θόρυβος των αυτοκινήτων τους αποτελεί μία επιτέλεση ταυτότητας και αρρενωπότητας. Η ένταση και η διαφορετικότητα των ήχων τους γίνονται επιτελεστικές πράξεις, μέσω των οποίων αναπαράγονται πρότυπα αρρενωπότητας. Η τροποποίηση μέσω του ήχου δεν έχει μόνο χρηστική σημασία αλλά και σημασιολογική, καθώς εκδηλώνει κυριαρχία μέσω της ηχητικής τους παρουσίας.

Με την έννοια της καταναγκαστικής ετεροφυλοφιλίας, σύμφωνα πάλι με την Butler (1999, pp. 5, 6), όπου το κοινωνικό πεδίο κυριαρχείται από ανδροκεντρικές αξίες, οι ηχητικές τροποποιήσεις αποτελούν εκφράσεις ισχύος. Με αυτή την έννοια, οι ήχοι επιτέλεσης της αρρενωπότητας αποτελούν μια άμεση αντανάκλαση συμμόρφωσης στα πρότυπα της ανδρικής ηγεμονίας, προσδίδοντας στις παραμετροποιήσεις συμβολικό χαρακτήρα με έμφυλες διαστάσεις. Με αυτόν τον τρόπο, ήχοι, όπως αυτοί των εκκωφαντικών εξατμίσεων, δεν συμβάλλουν μόνο στην διαφοροποίηση των υποκειμένων μας αλλά και στην συλλογική διαπραγμάτευση της αρρενωπότητας στο δημόσιο χώρο.

Το αληθινό «alpha» αρσενικό δεν είναι απλά δυνατό αλλά και γνήσιο, φροντίζοντας την εικόνα του (Kaufman, 2015), γεγονός που στην κοινότητα των αυτοκινητόφιλων μεταφράζεται σε προσπάθεια απόκτησης μοναδικού στιλ, απόδοσης και προσοχής στον ήχο των οχημάτων τους. Έρευνες μάλιστα έχουν δείξει ότι οι εκδηλώσεις εξουσίας που συχνά εκφράζονται μέσω ισχυρών θορύβων, έχουν τις ρίζες τους σε βαθύτερα εξελικτικά στρώματα αποσκοπώντας σε κυριαρχία και

αναπαραγωγική σηματοδότηση. Η σημασία του αυτοκινητιστικού θορύβου θα μπορούσε έτσι να ερμηνευθεί ως επέκταση των πρωταρχικών ενστίκτων για τη διεκδίκηση κυριαρχίας και την προσέλκυση της προσοχής στο πλαίσιο της κοινωνικής οικολογίας των αστικών περιβαλλόντων.

Η έντονη ηχητική συμπεριφορά και η δημόσια επίδειξη αποτελούν επίσης στοιχεία εσωτερικής ανδρικής εξουσίας, όπου κυριαρχεί η σχέση δύναμης και συμβολικής ηχητικής επιβολής. Ο Connell (2005), μέσω της θεωρίας του για τον ηγεμονικό ανδρισμό, εκτείνει τα όρια της έμφυλης ιεραρχίας σε μία παγκόσμια κλίμακα, επιβεβαιώνοντας τη σύνδεση του ανδρικού σώματος με τον έλεγχο ενώ ο κυρίαρχος ήχος καθίσταται σύμβολο της αναπαραγωγής της εξουσίας. Νεαροί άνδρες, σύμφωνα με την Redshaw (2006, pp. 3-4), μαθαίνουν να επεμβαίνουν στα αυτοκίνητα ως στοιχείο της ανδρικής τους ταυτότητας, με την ένταση και τον ήχο των τροποποιήσεων να εκφράζουν την ισχύ του ανδρικού φύλου. Οι ιδιότητες του σώματος δεν είναι αμετάβλητες αλλά το αποτέλεσμα μιας συνεχούς κατασκευής και αποδόμησης ταυτοτήτων, με την ηχητική υπεροχή να παίζει συμβολικό ρόλο στην επιβολή των ανδροκεντρικών δομών εξουσίας.

Οι επιθετικοί ήχοι των αυτοκινήτων και οι διαγωνισμοί που καθορίζουν το νικητή με βάση την ένταση του ήχου, δρουν σαν όργανα ανάδειξης ισχύος και μπορούν να ταυτιστούν με διάφορα ιεραρχικά επίπεδα στην αυτοκινητοφιλική υποκουλτούρα. Όπως εξηγεί ο Sterne (2003), η τεχνολογία επιτελεί την αρρενωπότητα, διαμορφώνοντας και ενισχύοντας το φύλο μέσα από τη δυνατότητα επιβολής των ικανοτήτων, προβάλλοντας τεχνολογικό έλεγχο σε ένα δημόσιο χώρο. Με τις τεχνολογικές επιλογές τους, οι αυτοκινητόφιλοι εκφράζονται και ανταγωνίζονται, επιτελώντας το φύλο τους ενώ καταδεικνύουν τον έλεγχο της έντασης του ήχου ως δείκτη ηγεμονικού ανδρισμού.

Τοποθετούμενος στο δημόσιο πεδίο ο θόρυβος του αυτοκινήτου επηρεάζει έντονα το ηχοτοπίο γύρω του και διαπραγματεύεται τα εναπομεινάντα όρια. (Norton et al., 2012, pp. 151-152). Εάν οι ισχυροί θόρυβοι είναι αποδεκτοί ως ασφάλεια και κατασκευή υπεροχής, τότε οι ηχητικές αναπαραστάσεις δηλώνουν κοινωνική ισχύ. Οι επιλογές των ηχητικών ικανοτήτων επιβεβαιώνουν την αμφίπλευρη διαδικασία που επεκτείνει την ταυτότητα από το ατομικό στο συλλογικό επίπεδο.

Σύμφωνα με τις Thornton (1995, p. 117) και Sterne (2003, p. 17), η τεχνολογία που απαιτείται για την επιτέλεση της επιθυμητής ηχητικής ικανότητας του τροποποιημένου αυτοκινήτου αποτελεί πολιτισμικό κεφάλαιο. Η ομαδικότητα και η κυκλοφορία ενός επιβαλλόμενου, ισχυρού σε ένταση αυτοκινητιστικού ήχου, επηρεάζουν βαθιά τα μεμονωμένα μέλη της κοινότητας, τους τρόπους συμμετοχής και τη διαμόρφωση των ιεραρχιών. Αποτελεί, έτσι, μία ρευστή μορφή διαπραγμάτευσης εξουσίας.

Παρά το γεγονός ότι τα περισσότερα χαρακτηριστικά των τροποποιημένων αυτοκινήτων επιλέγονται για αισθητικούς λόγους, ο ήχος δηλώνει την ικανότητα, τις γνώσεις και την υπεροχή του οδηγού και ταυτίζεται με τη δεξιοτεχνία και τον σεβασμό. Ο ήχος των οχημάτων λειτουργεί σαν σύμβολο «status» και αφορά την ταυτότητα και την τεχνική ικανότητα των μελών της κοινότητας, καθώς το άτομο αναγνωρίζεται ως μέρος αυτού. Η εκούσια παραγωγή κάποιου δυνατού ή ιδιαίτερου ήχου υποδηλώνει "ηχητική ανωτερότητα» απέναντι στους άλλους, προσδιορίζοντας τον εαυτό ως δυνατό υποκείμενο εντός και εκτός της υποκουλτούρας, όπως τόνισε και ο Tagg, (1994).

Ο Hendy (2013, pp. 6-7), αναφέρει ότι διακρίσεις μεταξύ τόνου και θορύβου, τις οποίες ερεύνησε ο μισός 20ος αιώνας, υποδηλώνουν ότι όλη αυτή η συζήτηση γίνεται σε ένα πολιτισμικό επίπεδο και για την ταυτότητα. Στην αυτοκίνηση, ο ήχος παράγεται για λόγους αναγνώρισης, απόδοσης ταυτότητας, αλλά και για την έκφραση της συμμετοχής σε μία συλλογική μνήμη. Ο ήχος λοιπόν, ενός τροποποιημένου οχήματος, μπορεί να αντικατοπτρίζει τη μνήμη και την ιστορία της υποκουλτούρας, λειτουργώντας και ως συνεχής διαπραγμάτευση του τι θεωρούν αποδεκτό ή απαράδεκτο ήχο. Στο πλαίσιο της βιοπολιτικής, που υπαγορεύει συγκεκριμένες ενέργειες σχετικά με το περιβάλλον (π.χ. η ρύπανση του ήχου), ο δημόσιος θόρυβος μπορεί να καταστεί αμφιλεγόμενος. Όπως δηλώνει ο Andrisani (2017, p.18), όλη αυτή η υποκουλτούρα μπορεί να αμφισβητήσει και να διαταράξει τις ευρύτερες κοινωνικές αξίες.

Τέλος, η θεωρία του Cresswell (2006), σχετικά με την κινητικότητα στο ανθρώπινο σώμα αποτελεί ένα ακόμη εργαλείο εξέτασης της επιτελεστικότητας του ανδρισμού. Καθώς οι έρευνες εδώ και πολλά έτη υπερτονίζουν την απόδοση του σπέρματος, υποβιβάζοντας το ωάριο και καθιστώντας το, παθητικό στοιχείο την στιγμή της γονιμοποίησης, γίνεται εμφανές ότι στο σώμα, η κινητικότητα του σπέρματος κωδικοποιείται ως αρσενικό και ενεργό, ενώ το ωάριο είναι παθητικό, σχετικά ακίνητο και θηλυκό. Τέτοιες ιδεολογικές κωδικοποιήσεις της κινητικότητας στο σώμα δημιουργούν αναπαραστάσεις σχετικά με τον ηγεμονικό ανδρισμό. Οι σημασίες που δίνονται στην κινητικότητα μέσα στο ανθρώπινο σώμα είναι έννοιες με έμφυλο χαρακτήρα. Κινητικότητα, σε αυτό το σημείο τουλάχιστον, σημαίνει αρρενωπότητα.

Πολιτισμικό κεφάλαιο και υποκουλτούρες.

Η έννοια του πολιτισμικού κεφαλαίου, όπως την εισήγαγε ο Bourdieu (Λιζάρδου, 2014), εδράζεται στη συσσώρευση των διαφόρων γνώσεων, ικανοτήτων, γλωσσικών, αισθητικών και τεχνικών πρακτικών, οι οποίες καλλιεργούνται, σε ατομικό ή σε συλλογικό επίπεδο, και δεν αποτελούν ούτε έμφυτες αλλά ούτε εγγενείς ιδιότητες. Σύμφωνα με τη Λιζάρδου (2014), οι πολιτισμικές πρακτικές

διαφέρουν ανάλογα με την κοινωνική θέση και τη διαδρομή του κάθε υποκειμένου ενώ η πολιτισμική διάκριση των κοινωνικών τάξεων γίνεται μέσα από το πολιτισμικό κεφάλαιο.

Η έννοια του «habitus» συνδέεται με τις ατομικές εμπειρίες και τις διαθέσεις που έχουν προηγηθεί και που δρουν «ως ενεργή παρουσία του παρελθόντος στο παρόν». (Λιζάρδου, 2014) Ο Bourdieu (Λιζάρδου, 2014), διαχωρίζει το «habitus» ως «δομημένη δομούσα δομή». Αυτή τη διάκριση μπορούμε να τη χρησιμοποιήσουμε για να αναπαραστήσουμε το σύνολο των τρόπων, με τους οποίους οι αυτοκινητόφιλοι ενσωματώνουν και αναπαράγουν τη γνώση τους. Οι γνώσεις και οι τεχνικές των μελών, που συγκροτούν τη βάση αυτής της υποκουλτούρας, σχετίζονται με την έννοια του πολιτισμικού κεφαλαίου.

Έρευνες πάνω στις εκπαιδευτικές ανισότητες επισημαίνουν πως το πολιτισμικό κεφάλαιο δεν είναι ομοιόμορφα διανεμημένο και χρησιμοποιείται για την αναπαραγωγή κοινωνικών ανισοτήτων. Όπως σημειώνουν οι Χατζηγιάννη και Σουλιώτης (2014, pp. 4, 6), τα άτομα από χαμηλότερες «κοινωνικές τάξεις» αποδίδουν τη θέση τους στις χαμηλές ευκαιρίες που τους δόθηκαν. Συχνά, στερούνται τη μορφή υλικών και συμβολικών αγαθών και αποκτούν ένα κεφάλαιο φτωχότερο από αυτό των ανθρώπων που ανήκουν στις «ανώτερες τάξεις», με αποτέλεσμα να μειώνεται η πιθανότητα να κατακτήσουν την ακαδημαϊκή ή κοινωνική ελίτ. Ενδεικτική είναι και η κατοχή πολιτισμικού κεφαλαίου εντός μίας υποκουλτούρας. Η εξειδίκευση και η επιδίωξη γνώσης είναι έννοιες κλειδιά στην υποκουλτούρα της αυτοκινητοφιλίας, όπου η απόκτηση γνώσεων, για τη βελτίωση των αυτοκινήτων με τρόπους που ούτε προβλέπονται από τον κατασκευαστή, συνδέεται με την κοινωνική επιτυχία και την αποδοχή και δημιουργεί εναλλακτικά-ετερόδοξα κεφάλαια.

Το πολιτισμικό κεφάλαιο, πολλές φορές, συνδυάζεται με το φύλο, τη φυλή και την κοινωνική τάξη, αναπαράγοντας έτσι ανισότητες σε διάφορα επίπεδα. Ο Devine-Eller (2005, pp. 4, 10-11), συνδέει τις φυλετικές και τις έμφυλες ανισότητες με τις διακρίσεις που σχετίζονται με την πιθανότητα πρόσβασης στο πολιτισμικό και το εκπαιδευτικό κεφάλαιο. Με αυτό τον τρόπο, θέλει να εκφράσει το πόσο κατηγοριοποιούνται, διακρίνονται και ελέγχονται οι πολιτισμικές ομάδες, ώστε να ενταχθούν ή να ενσωματωθούν οι νεοεισερχόμενοι.

Επιπλέον, οι ήχοι που βγαίνουν από τα τροποποιημένα οχήματα σηματοδοτούν τη δεξιοτεχνία των ιδιοκτητών τους. Η τροποποίηση των αυτοκινήτων, και ειδικά η εγκατάσταση και η ρύθμιση των ηχητικών συστημάτων, απαιτεί εκπαίδευση και εξειδίκευση. Επομένως, αυτές οι τροποποιήσεις δεν είναι απλώς εκφράσεις ικανότητας αλλά αποτελούν και συμβολικά κεφάλαια, τα οποία είναι αναγνωρίσιμα από τα υπόλοιπα μέλη της υποκουλτούρας και ανταμείβονται. Η φήμη, που απορρέει από την επίδειξη αυτής της καλλιτεχνικής και τεχνικής δεξιοτεχνίας, επιτρέπει στους

ιδιοκτήτες τροποποιημένων αυτοκινήτων να επιτυγχάνουν υψηλές θέσεις σε αυτές τις κοινότητες και να διακρίνονται ως «ηγετικές φυσιγνωμίες» (Tagg, 1994). Οι συλλογικές δράσεις, οι διαγωνισμοί ηχητικής ισχύος και τα «car audio shows» αποτελούν πεδία, όπου τα μέλη της υποκουλτούρας ανταλλάσσουν και επιδεικνύουν πολιτισμικό κεφάλαιο. Εκεί παρουσιάζουν τη δουλειά τους, κερδίζουν κύρος και φήμη μέσα από τη δεξιοτεχνία και την αισθητική των ήχων που παράγονται από τα οχήματά τους (Bull, 2003, pp. 3, 6). Ταυτόχρονα, αυτές οι επιδείξεις επιτρέπουν στα μέλη της υποκουλτούρας να αναπαράγουν, να ανανεώνουν, να εδραιώνουν και να διαιωνίζουν τις αξίες και τους κώδικες της ομάδας, ενισχύοντας την ταυτότητα και τη συνοχή τους.

Η οικονομική επένδυσή τους στα πιο σύγχρονα και τεχνολογικά προηγμένα aftermarket ηχητικά συστήματα επώνυμων εταιρειών συνδέεται συνήθως με τη φήμη και την επιτυχία των μελών της υποκουλτούρας, εξασφαλίζοντάς τους έτσι περισσότερο κύρος. Συνεπώς, η πρόσβαση σε τέτοιες τεχνικές βελτιώσεις καθορίζει τα κριτήρια ιεραρχίας, κατάταξης και αναγνώρισης (Oudshoorn & Pinch, 2003, p. 14). Ωστόσο, η τεχνολογική εξέλιξη κάνει εμφανές ότι τα μέλη της υποκουλτούρας πρέπει να είναι ενημερωμένα και να παρακολουθούν όλες τις εξελίξεις, αν επιθυμούν να ανήκουν στην ομάδα και να διατηρούν το κύρος τους (Bull, 2003, pp. 3, 6).

Μέσα από την ανάλυση του πολιτισμικού κεφαλαίου και του «habitus», κατανοούμε τις διαδικασίες διάκρισης που δημιουργούνται εντός και εκτός των πολιτισμικών ομάδων, όπως αυτή των αυτοκινητόφιλων. Οι τρόποι με τους οποίους η γνώση, η τεχνική δεξιότητα και η αισθητική προτίμηση συνδέονται με τις πρακτικές της υποκουλτούρας αποδεικνύουν τη σύνθετη φύση της συσσώρευσης πολιτισμικού κεφαλαίου.

Περνώντας τώρα στην θεωρία που αφορά τις υποκουλτούρες, η Thornton (1995) και ο Hebdige (1979), είναι οι θεωρητικοί που ασχολήθηκαν εκτενώς με αυτές τις ομάδες. Σύμφωνα με την Thornton (1995), η συγκρότηση κάθε υποκουλτούρας βασίζεται στη δημιουργία συγκεκριμένων αυθεντικών αξιών που συντελούν στην κατασκευή μιας συμβολικής συνοχής. Στην αυτοκινητοφιλική υποκουλτούρα, η διαμόρφωση του ήχου του αυτοκινήτου, που υιοθετείται από όλα τα μέλη, αποτελεί έναν κοινωνικοπολιτισμικό χώρο διαπραγμάτευσης. Οι οπαδοί της αυτοκινητοφιλίας προβαίνουν σε τροποποιήσεις του ήχου του αυτοκινήτου, με ιδιαίτερη έμφαση στην ένταση, υποδηλώνοντας το στοιχείο της αυθεντικότητας και της κατάλληλης τεχνογνωσίας. Η ατελής απόκτηση αυτής της δεξιότητας από τα μέλη ενέχει τον κίνδυνο του κοινωνικού αποκλεισμού, εξαιτίας της έλλειψης ορισμένων αξιών. Η αυθεντικότητα, επομένως, σύμφωνα με τον ορισμό του Tagg (1994, p. 8), εξαρτάται από την προσχώρηση σε ορισμένα πρότυπα, αν και αυτά συχνά είναι ανοιχτά σε διαπραγματεύσεις σε ένα κοινωνικοπολιτισμικό επίπεδο.

Ο Hebdige (1979), υποστηρίζει ότι οι νεανικές υποκουλτούρες, σαν την κοινωνική ομάδα των αυτοκινητόφιλων, εκφράζουν αντίσταση στη κυρίαρχη κουλτούρα. Τα ρούχα τους και οι αισθητικές επιλογές τους γενικότερα, αποτελούν συνήθως έναν συμβολικό τρόπο απόρριψης των θεσμών γύρω τους. Ο ίδιος χρησιμοποιώντας την σημειολογία του Barthes, προσπαθεί να δείξει ότι κάθε στοιχείο της υποκουλτούρας λειτουργεί ως σημάδι με ιδιαίτερο νόημα, υπονομεύοντας τις κυρίαρχες νοηματοδοτήσεις. Βέβαια, συνήθως στο τέλος τα υποκείμενα των υποκουλτούρων αφομοιώνονται, εξουδετερώνοντας της ριζοσπαστική συμπεριφορά τους, όπως ακριβώς είδαμε στις συνεντεύξεις ότι συμβαίνει και στους «car enthusiasts».

Μέσα στην υποκουλτούρα των «car enthusiasts», η ταυτότητα εκδηλώνεται ως μία πολυδιάστατη και εξελισσόμενη διαδικασία. Ο ήχος του αυτοκινήτου λειτουργεί ως τρόπος αφήγησης (storytelling), καθώς δίνει σημασία στις ιδιότητες, στις ικανότητες, στις ικανοποιήσεις και στα επιτεύγματα των οπαδών. Ο δυναμικός και μεταβαλλόμενος χαρακτήρας της συγκεκριμένης υποκουλτούρας οφείλεται στις τεχνολογικές αλλαγές στον τομέα των ακουστικών τροποποιήσεων, στην παραγωγή και την εξέλιξη των κανονιστικών προτύπων και στην πίεση της ευρύτερης κοινωνίας. Σε συνδυασμό με τα μεταβαλλόμενα ιδεολογικά και νομικά πλαίσια, φαίνεται να εξασφαλίζεται η συνέχεια της σκηνής (Σταυράκη, 2015, p. 23).

Συνοπτικά, η παραπάνω μελέτη των θεωριών που αφορούν τις έννοιες του «πολιτισμικού κεφαλαίου» και των «υποκουλτούρων», μας προσφέρει παραπάνω πληροφορίες σχετικά με τους λόγους που υποβόσκουν πίσω από τις ηχητικές αυτοκινητιστικές παραμετροποιήσεις των «car enthusiasts». Επίσης, μας βοηθά να κατανοήσουμε καλύτερα την σύσταση της κοινωνικής αυτής ομάδας, εξετάζοντας ζητήματα ιεραρχίας, ταυτότητας και συνοχής. Βλέπουμε την κοινωνική σημασία του θορύβου ως πρακτική προσωπικής ανάδειξης και έκφρασης.

Ταχύτητα, ήχος, σωματικότητα.

Την πρώτη φορά που η επιβλέπουσα καθηγήτριά μου, μου πρότεινε να συμπεριλάβω ως ξεχωριστό κεφάλαιο της διπλωματικής μου εργασίας την έννοια της ταχύτητας, μπορώ να ομολογήσω ότι εξεπλάγην. Η έκπληξή μου αυτή, είχε τις βάσεις της στην αντίληψη που είχα για την ταχύτητα ως έναν όρο που έχει εφαρμογή μόνο στις θετικές επιστήμες και όχι στις κοινωνικές-ανθρωπιστικές. Τελικά, μέσα από την βιβλιογραφική μου έρευνα συνειδητοποίησα πόσο εύστοχη ήταν η επιλογή της ανθρωπολογικής μελέτης της έννοιας της ταχύτητας σε συνάρτηση μάλιστα με τον αυτοκινητιστικό ήχο. Σε αυτό το κεφάλαιο λοιπόν, θα μελετήσουμε το σύμπλεγμα ταχύτητα-θόρυβος-αυτοκίνητο-σώμα με στόχο να αναδείξουμε τον τρόπο που το ένα επηρεάζει και αλληλοσυμπληρώνει το άλλο.

Ο αυτοκινητιστικός κινητήρας λοιπόν, παράγει ταχύτητα και ήχο ενώ γίνεται κυρίαρχο στοιχείο στο δρόμο. Η ταχύτητα που αναπτύσσει το όχημα ακούγεται πριν καν γίνει ορατή. Ένα παράδειγμα που μπορεί να βοηθήσει την επιχειρηματολογία μου αφορά τα σπορ ηχητικά τροποποιημένα αυτοκίνητα. Ένα τέτοιο όχημα εισβάλλει στα ηχοτοπία πριν εμφανιστεί στο οπτικό μας πεδίο. Στην πρώτη μάλιστα εθνογραφική αφήγηση, ο Δημήτρης ανέφερε ότι πρώτα άκουγε το δίκυκλο όχημα του φίλου του και μετά τον έβλεπε. Υπάρχει όταν κινείσαι γρήγορα, ήταν η γενικευμένη άποψη του Virilio (2006) και για ακόμη μία φορά, αποδεικνύεται η σχέση ταχύτητας, ήχου αλλά και ανθρώπινου σώματος. Μέσω της ταχύτητας αυξάνεται ο ήχος των αυτοκινήτων και αυτό δημιουργεί την αίσθηση του ελέγχου της ζωής μας ενώ ταυτόχρονα επιβεβαιώνεται η ύπαρξή μας.

Μία έννοια για να εξετάσουμε το σύμπλεγμα αυτοκίνητο-ταχύτητα-θόρυβος-σώμα είναι η έννοια της «διαγνωστικής ακρόασης». Οι Pinch & Bijsterveld (Maier, 2016, p. 29), προσδιορίζουν διαφορετικούς τρόπους ακρόασης, διαφοροποιώντας την «διαγνωστική» από την «εξερευνητική», την «συνθετική» και την «παρακολούθηση». Στο πεδίο που μελετάμε εφαρμόζονται η «εξερευνητική» και η «διαγνωστική» ακρόαση. Ο οδηγός με το αυτοκίνητό του ενεργοποιεί το ηχοτοπίο της πόλης, εξερευνώντας την αλληλεπίδραση του αυτοκινητιστικού θορύβου, του οχήματος και του σώματός του. Μέσω της «εξερευνητικής» και «διαγνωστικής» ακρόασης ο οδηγός μαθαίνει να ακούει το αυτοκίνητό του, να συνειδητοποιεί την ταχύτητα όσο αυξάνεται μέσω της ακρόασης και να προσαρμόζει το σώμα του ανάλογα.

Η ταχύτητα συνδέεται άμεσα με την έννοια της «ροής» και μιλώντας για την τελευταία είναι αδύνατον να μην αναφερθούμε στην κινητικότητα. Οι Sheller & Urry (2016), ανέπτυξαν το «παράδειγμα της κινητικότητας» με τη χρήση του οποίου προσπάθησαν να αναθεωρήσουν τα θεμέλια των κοινωνικών επιστημών. Πιο συγκεκριμένα εξέτασαν πέντε συνιστώσες:

- Τον ρόλο της κίνησης κοινωνικών θεσμών και πρακτικών. Οι σχέσεις των ανθρώπων συνδέονται είτε από απόσταση, είτε μέσω προσωπικών επαφών.
- Τις διαφορετικές μορφές κινητικότητας, όπως ταξίδια ανθρώπων, μετακίνηση υλικών, απομακρυσμένη επικοινωνία μέσω μηνυμάτων, φαντασιακά ταξίδια. Οι κοινωνικοί θεσμοί και οι πρακτικές προϋποθέτουν την σύνδεση όλων των παραπάνω μορφών.
- Αυτές οι κινητικότητες χρειάζονται ξεχωριστά ερευνητικά παραδείγματα για να αντιπροσωπεύουν την κυκλοφορία. Επίσης, παρεμβαίνουν σε εφαρμοσμένα προβλήματα, ορίζοντας τα εμπειρικά και δημιουργώντας πολλές φορές νέα προβλήματα.

- Τις σύνθετες κινήσεις αυτών των μορφών κινητικότητας, καθώς οι τελευταίες οργανώνονται μέσω συστημάτων κινητικότητας.
- Τις κοινωνικές πρακτικές που αναδύονται μέσω «ακούσιων συνεπειών», οδηγώντας τον άνθρωπο στην χρήση διαφόρων συστημάτων κινητικότητας.

Το νέο παράδειγμα των Sheller & Urry (2016), αμφισβητεί την έννοια του χώρου και εστιάζει στο «δικτυακό» κεφάλαιο, το οποίο ποικίλει μεταξύ κοινωνικών ομάδων και διατηρεί τις σχέσεις εξουσίας μέσα στο χρόνο. Επίσης, οι ίδιοι συνδέουν ταυτόχρονα της ελευθερία που απορρέει από την κινητικότητα με τη έλλειψη αυτής σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, προϊόντα κ.λ.π. Προτείνουν οι κοινωνίες να μελετώνται ως πλέγματα που βρίσκονται σε συνεχή κίνηση.

Στο «νέο παράδειγμα κινητικότητας» η κίνηση δεν είναι απλώς η φυσική κυκλοφορία και μεταφορά. Είναι ένα βίωμα που περιλαμβάνει το σώμα, τις αισθήσεις, την τεχνολογία και το περιβάλλον. Το αυτοκίνητο μετασχηματίζει το σώμα του οδηγού, αυξάνοντας την κινητικότητά του και επαναπροσδιορίζοντας την αίσθηση του χώρου και του χρόνου. Ο ήχος του κινητήρα, η δόνηση του οχήματος και η επιτάχυνση γίνονται αισθητηριακά σήματα που δομούν την εμπειρία της ταχύτητας και ενεργοποιούν το σώμα του οδηγού. Μέσω του παραδείγματος κατανοούμε ότι «το αυτοκίνητο δεν είναι απλώς ένα σύστημα, αλλά ένα σωματοποιημένο σετ πρακτικών». (Sheller & Urry, 2006) Όταν εξάλλου οδηγούμε, βιώνουμε τη μετακίνηση μας ενώ ταυτόχρονα το σώμα μας προσαρμόζεται στον ήχο του κινητήρα, στη ροπή, στη δόνηση. Η ταχύτητα γίνεται αισθητή στο σώμα μέσω του ήχου που λειτουργεί αισθητηριακά και ρυθμιστικά.

Ο Thibaud (2003, pp. 330-332), ασχολήθηκε με την μελέτη της σχέσης ήχου- ρυθμού-σώματος στους πεζούς. Οι σκέψεις του μπορούν να χρησιμοποιηθούν και στη δική μας περίπτωση αφού η κινητή ακουστική εμπειρία των οδηγών δημιουργεί ένα είδος «συντονισμού» ανάμεσα στην ακρόαση, το αυτοκίνητο και τον ήχο. Καθώς το σώμα του οδηγού κινείται στον ρυθμό και την ταχύτητα του αυτοκινήτου, εναρμονίζεται απόλυτα με τους ήχους που παράγονται από τον κινητήρα, την εξάτμιση και το περιβάλλον γύρω του. Ο αυτοκινητιστικός ήχος που αυξάνεται με την ταχύτητα επικαλύπτει οποιονδήποτε άλλο αστικό ήχο, κατασκευάζοντας ένα ξεχωριστό μείγμα που συνδέει τον έμβιο οργανισμό με τον υλικό κόσμο.

Συμπερασματικά, η σχέση μεταξύ ταχύτητας, αυτοκινητιστικού ήχου και σώματος, μας αποκαλύπτει μια σύνθετη διάδραση ανάμεσα στα αυτοκίνητα και την ανθρώπινη εμπειρία, απαντώντας σε ένα ακόμη ερευνητικό μου ερώτημα. Οι ήχοι του κινητήρα και της εξάτμισης αποτελούν τόσο μηχανικούς θορύβους, όσο και ένα ζωντανό πεδίο αισθητηριακής πληροφορίας που επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο το σώμα του οδηγού αντιλαμβάνεται, ρυθμίζει και βιώνει την ταχύτητα. Το σώμα γίνεται φορέας και διαμεσολαβητής της ταχύτητας, καθώς οι ακουστικές

ενδείξεις συντονίζουν την προσοχή, την ένταση και την κίνηση, δημιουργώντας έναν ρυθμό που συνυφαίνεται με την κινητική εμπειρία. Έτσι, όταν μιλάμε για την ταχύτητα δεν αναφερόμαστε μόνο σε μέγεθος μέτρησης αλλά και σε μια σωματοποιημένη σχέση ανάμεσα σε ήχο, σώμα και μηχανή. Σε αυτό το πλαίσιο, ο οδηγός «συνομιλεί» με το όχημα και τον δρόμο, αναδιαμορφώνοντας διαρκώς την αίσθηση του χρόνου και του χώρου.

Κινητικότητα.

Στην προηγούμενη θεματική ενότητα αναφερθήκαμε στο «παράδειγμα κινητικότητας» των Sheller & Urry ως μία μικρή αφετηρία των θεωρητικών προσεγγίσεων που αφορούν τον τομέα της κινητικότητας, ο οποίος είναι η βάση του μεταπτυχιακού μας προγράμματος. Το αυτοκίνητο θεωρείται σύμβολο της κινητικότητας αλλά για ποιους λόγους αυτό το τεχνολογικό προϊόν έγινε τόσο δημοφιλές, οδηγώντας στην ανάπτυξη της αυτοκινητοφιλίας; Σε αυτό το κεφάλαιο, θα εξετάσουμε τις θεωρητικές προσεγγίσεις της κινητικότητας μέσω των οποίων θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε τους λόγους που η αυτοκινητοφιλία γνώρισε τεράστια πολιτισμική κινητικότητα. Επιπλέον, θα εξετάσουμε τους τρόπους μέσω των οποίων οι βιομηχανίες του κινηματογράφου και των video games ανέθρεψαν την λατρεία των αυτοκινήτων και βοήθησαν επίσης στην κινητικότητα του φαινομένου των τροποποιήσεων.

Σύμφωνα με τον Cresswell (2006), η κινητικότητα είναι μία άυλη έννοια που μέχρι πρότινος ήταν δύσκολο να οριστεί και να ερμηνευθεί. Η κινητικότητα βρίσκεται παντού στη ζωή μας. Από τις κινήσεις ενός εμβρύου μέχρι την μεταφορά ιδεών και προϊόντων, η κινητικότητα είναι παρούσα και μας κάνει να σκεφτούμε τις κοινωνίες όχι ως κάτι σταθερό αλλά ως κίνηση και ροή. Η κινητικότητα όμως δεν αποτελεί απλώς την μετακίνηση από το Α στο Β μέρος. Αυτός είναι ο πιο απλός τρόπος να την σκεφτεί κανείς, ίσως και ο πιο προφανής. Η κινητικότητα που είναι μία κοινωνική κατασκευή της κυκλοφορίας εμπεριέχει μέσα της τους λόγους που κάποιος μετακινείται, το νόημα της κίνησης και της επιλογής του τόπου, ακόμη και τα μέσα που χρησιμοποιεί ο εκάστοτε άνθρωπος για να μετακινηθεί. Η κινητικότητα είναι μία ενσώματη εμπειρία, μία μορφή ύπαρξης μέσα στον κόσμο. Ο τρόπος που οδηγούμε για παράδειγμα, μπορεί να αποκαλύψει πράγματα για τον εαυτό μας και τη συναισθηματική μας κατάσταση εκείνη τη δεδομένη στιγμή. (Cresswell, 2006)

Η κινητικότητα επίσης, δεν αφορά μόνο τους ανθρώπους. Μπορούμε να έχουμε κινητικότητα ιδεών, οι οποίες μεταφέρονται μέσω στρατηγικών αναπαράστασης. (κινηματογράφος,

φωτογραφία, λογοτεχνία, κ.α.) Αυτές οι αναπαραστάσεις της κινητικότητας την συλλαμβάνουν και την κατανοούν μέσω της παραγωγής μέσων που είναι συχνά ιδεολογικά. (Cresswell, 2006)

Η κίνηση και κατ' επέκταση η κινητικότητα αποτελούνται από χρόνο και χώρο που είναι ταυτόχρονα το πλαίσιο της κίνησης και το προϊόν της. Η επιτυχία της ανάπτυξης των σιδηροδρόμων δεν ήταν τυχαία καθώς επέτρεψε στα πάντα να βρίσκονται πιο κοντά, σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα. Ξαφνικά, όλος ο κόσμος μπορούσε να ταξιδεύει, να μετακινείται εύκολα για τη δουλειά του, να μεταφέρονται προϊόντα και να ανεβαίνει το κέρδος των τοπικών αγορών. Ο χρόνος μετακίνησης μειώθηκε εκπληκτικά, εξορθολογίστηκε και προγραμματίστηκε. Άνθρωποι που έμεναν ακίνητοι και ριζωμένοι σε έναν τόπο για όλη τη ζωή τους, ξαφνικά αποκτούσαν ελευθερία κινήσεων. Όταν λοιπόν αναφερόμαστε στην κινητικότητα, μιλάμε για κοινωνικό χρόνο και χώρο. (Cresswell, 2006) Βέβαια, οι πόλεις άρχισαν να ασφυκτιούν από την αυξημένη ανθρώπινη ροή με αποτέλεσμα να γίνει επιτακτική η ανάγκη ελέγχου αυτής της έντονης κυκλοφορίας, η οποία φαινομενικά «έσβηνε» τα γεωγραφικά σύνορα.

Με την χρήση του όρου «πολιτική της κινητικότητας» αναφερόμαστε στους τρόπους που οι κινητικότητες είναι παράγωγες των κοινωνικών σχέσεων και μέσω της γεωγραφικής κινητικότητας μπορούμε να θεωρητικοποιήσουμε έννοιες όπως «φύλο», «εθνικότητα» ή άλλη κοινωνική σχέση. Υπάρχουν λοιπόν κρατικές πολιτικές που διευκολύνουν σε κάποιες κοινωνικές ομάδες την κίνησή τους ενώ την καταστέλλουν σε κάποιες άλλες. Για να εξετάσουμε την «πολιτική της κινητικότητας» πρέπει να λάβουμε υπόψιν μας 6 στοιχεία:

- Γιατί ένα άτομο ή αντικείμενο κινείται; Γιατί επιλέγει να κινηθεί ή να μην ακίνητο. Βέβαια, δεν πρέπει σε αυτό το σημείο, να μην δώσουμε σημασία και σε άλλους παράγοντες που οδηγούν σε κίνηση. Κάποιες κοινωνικές ομάδες εξαναγκάζονται να μετακινηθούν, κάποιες άλλες έχουν καλύτερη οικονομική άνεση που τους επιτρέπει την κίνηση.
- Πόσο γρήγορα κινείται κάποιος ή κάτι; Η ταχύτητα, όπως έχουμε ήδη δει στο προηγούμενο κεφάλαιο, αποτελεί αντικείμενο πολιτισμικής επένδυσης. Επίσης, είναι η καρδιά της παγκοσμιοποίησης αφού τα πάντα μπορούν να ταξιδέψουν σε κάθε μέρος της γης γρήγορα, επηρεάζοντας όμως τους τόπους. (Thrift, 1994)
- Με ποιο ρυθμό κινείται κάποιος ή κάτι; Οι ρυθμοί είναι μοτίβα επαναλαμβανόμενων κινήσεων ή στάσεων. Όπου υπάρχει ρυθμός, υπάρχει και μέτρο. Ο ρυθμός μπορεί να φέρει κοινωνικές αλλαγές. Για παράδειγμα ο τροποποιημένος ήχος του αυτοκινήτου θεωρείται στη δημόσια σφαίρα ενόχληση και αταξία, αλλάζοντας τον ρυθμό των κοινωνικών σχέσεων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αλλάζουν οι πολιτικές που αφορούν την διατήρηση της ησυχίας.

- Ποια διαδρομή ακολουθεί; Η σωστή κινητικότητα χρησιμοποιεί συγκεκριμένες διαδρομές στον χώρο. Αυτό οδηγεί σε δημιουργία υποδομών κατάλληλων για την διευκόλυνση της κινητικότητας. Μιλάμε για μία συνδεσιμότητα που μετατρέπει τον τοπογραφικό χώρο σε δρομολογικό.
- Πώς σας φαίνεται; Η κινητικότητα συνδέεται άμεσα με τους τρόπους που βιώνουμε την εμπειρία της κίνησης.
- Πότε και πώς σταματάει; Η κινητικότητα διακόπτεται με τους ελέγχους και την ύπαρξη συνόρων, καθώς μέσω αυτών κάποια υποκείμενα ή αντικείμενα παίρνουν την έγκριση να συνεχίσουν ενώ κάποια άλλα όχι. (Cresswell, 2010)

Συνεχίζοντας στην θεωρητική μελέτη της έννοιας της κινητικότητας, θα μιλήσουμε για δύο έννοιες που συνδέονται άμεσα με αυτήν. Ο όρος «μη αναπαριστώμενη γεωγραφία» είναι ουσιαστικά μία θεωρία που εστιάζει στις πράξεις μας, τις κινήσεις μας και τις σωματικές μας εμπειρίες που πολλές φορές δεν μπορούν να συλληφθούν από τον λόγο. Ο Thrift (2008), με την χρήση αυτής της θεωρίας εξετάζει με κάπως πιο «ενσταντικό» τρόπο την κινητικότητα, αφού για τον ίδιο, η κίνηση αποτελεί ένα σωματικό φαινόμενο. Ενδιαφέρεται για το πώς βιώνεις την μετακίνηση, για τον ρυθμό όπως υποστήριξε και ο Cresswell παραπάνω και όχι για τον προορισμό με τη στενή γεωγραφική έννοια.

Η «θεωρία του affect» έρχεται να συμπληρώσει την «μη αναπαριστώμενη γεωγραφία», όχι με την ψυχολογική έννοια του συναισθήματος αλλά ως σωματική ένταση που γίνεται αισθητή πριν καν γίνει συνειδητή. Αναφερόμαστε σε ενέργεια ανάμεσα σε σώματα, αντικείμενα και χώρους. Η θεωρία του «affect» βρίσκει εφαρμογή στην κινητικότητα καθώς κάθε μετακίνηση παράγει μία ενέργεια, είναι μία ενσώματη πράξη. Για παράδειγμα, ένα αυτοκίνητο κινείται στο δρόμο. Ο οδηγός του αισθάνεται τη ροή, την ταχύτητα, τον αέρα, ακούει τον κινητήρα, τα άλλα οχήματα. Αυτό το δίκτυο σωματικών- αισθητηριακών συμβάντων είναι κινητικότητα αλλά ταυτόχρονα και «affect». Σε αυτά τα δύο αναφέρεται και η «μη αναπαριστώμενη γεωγραφία». (Thrift, 2008)

Μία άλλη θεωρία που μπορεί να συνδεθεί με την μελέτη της κινητικότητας με κάπως πιο ετερόδοξο τρόπο είναι η «Actor- Network Theory» ή αλλιώς «A.N.T» των Latour, Callon & Law. Αυτή η θεωρία εξετάζει τέσσερα βασικά σημεία:

- Τους ισοδύναμους παράγοντες: Έμβιοι και μη έμβιοι οργανισμοί όπως τα αντικείμενα είναι ίσα καθώς κάθε στοιχείο ενός δικτύου ενεργεί και επηρεάζει τον κόσμο μας.
- Τα δίκτυα ως πράξη: τα δίκτυα δημιουργούν σχέσεις.

- Υλικότητα και σημειωτική προσέγγιση: Κάθε δράση είναι υλική και σημειωτική καθώς οι σχέσεις έμβιων και μη έμβιων συναρτούν την κοινωνική ζωή μας. (Latour, 2005)

Καθώς, η «Α.Ν.Τ» προσεγγίζει την πραγματικότητά μας ως δίκτυα σχέσεων μεταξύ ανθρώπων, ιδεών, πληροφοριών ή αντικειμένων, η σύνδεσή της με την κινητικότητα είναι εμφανής. Σύμφωνα με τον Latour (2005), η μετακινήσεις είναι αποτέλεσμα δικτύων που αφορούν μεταφορικά μέσα, σύνορα, χωρικές σχέσεις, βαλίτσες. Με άλλα λόγια ακόμη και ο μη ανθρώπινος παράγοντας κινείται στο χωροχρόνο δημιουργώντας μία δικτυακή σύμπραξη. Επιπρόσθετα, η «Α.Ν.Τ» εστιάζει και στο ζήτημα της μετάφρασης, όχι με την καθιερωμένη όμως έννοια. Τα στοιχεία των δικτύων διαπραγματεύονται και οι πράξεις αυτές ονομάζονται «μεταφράσεις». (Latour, 2005) Ας σκεφτούμε εφαρμογή της στην κινητικότητα. Το μεταναστευτικό σώμα χρειάζεται έγγραφα ταυτοποίησης για να μετακινηθεί και μέσω των εγγράφων ή των κρατικών πολιτικών προστασίας μεταφράζεται η ύπαρξή του.

Ο Urry (2007), που θεωρείται από τους πιο βασικούς μελετητές της κινητικότητας έρχεται να προσυπογράψει τα παραπάνω αφού υποστηρίζει ότι εκτός από την ανθρώπινη κίνηση, υπάρχει και η υλική. Μέσω της «κοσμοπολιτοποίησης» του γούστου, τα υλικά αγαθά που αγοράζουν οι άνθρωποι από κάθε σημείο του πλανήτη, έρχονται κατευθείαν στην πόρτα τους. Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης κατέχουν επίσης μία υλικότητα που μπορεί στις μέρες μας να κινηθεί διασυνοριακά. Αυτός ο κινητικός κόσμος περιέχει πολλές συνδέσεις μεταξύ φυσικών προσώπων και υλικών, σχηματίζοντας ρευστότητες.

Για τον Urry (2007), υπάρχουν τέσσερις έννοιες για να περιγράψει την κινητικότητα. Πρώτον, η κινητικότητα αφορά κάτι που κινείται και αυτή η πράξη είναι μία θετική ιδιότητα εκτός αν μιλάμε για υπερκινητικότητα, η οποία δημιουργεί οικολογικές επιπτώσεις και κλιματική αλλαγή. Δεύτερον, η κινητικότητα είναι ο απείθαρχος όχλος που δημιουργεί την ανάγκη ύπαρξης πολιτικών ελέγχου και ασφαλείας. Τρίτον, η κινητικότητα αποτελεί μία έννοια στην κυρίαρχη κοινωνιολογία που κατασκευάζει τις ιεραρχίες και τις κοινωνικές θέσεις, προκαλώντας ανοδική ή καθοδική κινητικότητα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να χωρίζεται ο κόσμος σε περισσότερο ή λιγότερο κινητικό. Τέλος, η κινητικότητα συνδέεται με την μετανάστευση που αποτελεί συνήθως μετακίνηση για την εύρεση καλύτερης και ποιοτικότερης ζωής.

Κάθε μία από τις παραπάνω κινητικότητες προϋποθέτει την ύπαρξη συνόλου συστημάτων. Αυτά τα συστήματα καθιστούν δυνατή την κίνηση καθώς παρέχουν κατάλληλους χώρους για να συμβεί η μετακίνηση ενώ επιτρέπουν προβλέψιμη και σχεδόν ακίνδυνη επανάληψη της κίνησης. (εισιτήρια, διευθύνσεις, barcodes, κ.α) Ταυτόχρονα βέβαια, τόσο οι άνθρωποι, όσο και τα αντικείμενα για να μπορούν να κινηθούν περνούν από έλεγχο, υποτάσσοντας έτσι την φύση τους.

Ειδικά από τον 20ο αιώνα και έπειτα ξεκίνησαν να εμφανίζονται νέα «συστήματα κινητικότητας», συμπεριλαμβανομένου του συστήματος αυτοκινήτων. Αυτά τα «συστήματα» αναπτύσσουν νέα χαρακτηριστικά και γίνονται πιο περίπλοκα με απαραίτητη την ύπαρξη τεχνογνωσίας. Τέτοια συστήματα είναι πολύ πιο αλληλεξαρτώμενα μεταξύ τους, καθώς χρειάζονται να λειτουργούν και να διασυνδέονται. Επίσης, όλα αυτά τα νέα συστήματα λειτουργούν με εξειδικευμένα λογισμικά τα οποία πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για να μπορεί να υπάρξει κινητικότητα. Όμως αυτή η αλλαγή φέρνει μαζί της και δυσκολίες αφού αναπόφευκτα τόσο σύνθετα συστήματα θα αντιμετωπίσουν και τα επακόλουθα ατυχήματα. Κάποιος μπορεί δίκαια να αναρωτηθεί γιατί είναι τόσο αναγκαία στην κοινωνική ζωή αυτά τα πολύπλοκα συστήματα ενώ μπορούν να υπάρξουν προβλήματα. Η απάντηση είναι αρκετά απλή. Τέτοιου είδους συστήματα μας παρέχουν τα μέσα με τα οποία η εργασία και η κοινωνική ζωή μπορούν να προγραμματιστούν και να ελεγχθούν αφού είμαστε κινητά σώματα που αφήνουμε το αποτύπωμά μας πάνω στον χώρο. (Urry, 2007)

Όλα τα παραπάνω συνδέονται άμεσα με την προσέγγιση του Latour, την οποία έχουμε ήδη εξετάσει. Οι «κυκλοφορούσες οντότητες» του Latour, χαρακτηρίζονται επικίνδυνα συστήματα από την Urry (2007), που διευκολύνουν την κυκλοφορία ανθρώπων, αγαθών και πληροφοριών αλλά επίσης, προϋποθέτουν εξατομικευμένη δικτύωση και προγραμματισμό μέσω ιδιαίτερα έξυπνων μηχανών.

Ένα από τα σημαντικότερα συστήματα κινητικότητας για τον Urry (2007), που κρίνεται αναγκαίο να εξετάσουμε στη διπλωματική αυτή εργασία, αφορά το σύστημα της αυτοκίνησης. Η αυτοκίνηση λοιπόν έχει κανονικοποιηθεί τόσο φυσικά που δεν μπορούμε να σκεφτούμε την ζωή χωρίς αυτήν μέσα. Αν και έχουν δημιουργηθεί πολλές περιβαλλοντικές προκλήσεις, κοινωνικές ανισότητες και απομονωμένοι υπαρξιακοί κόσμοι (οι οδηγοί απομονώνονται από το δημόσιο χώρο μέσα στο όχημά τους), η εξάρτηση που μας έχει δημιουργηθεί δεν είναι εύκολο να αλλάξει.

Το σύστημα αυτοκίνησης χαρακτηρίζεται από έξι βασικά στοιχεία:

- Τα αυτοκίνητα χαρακτηρίζονται ως σύμβολα, καταναλωτικά αγαθά και μορφές τέχνης.
- Συνδέονται με τον οδηγό.
- Δημιουργούν δίκτυα (αυτοκινητοβιομηχανίες, βιομηχανίες πετρελαίου, διαφημίσεις, κ.α.)
- Χρειάζεται η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών.
- Αναπτύσσονται κρατικές πολιτικές που υποστηρίζουν την αυτοκινητοκεντρική ανάπτυξη.
- Αυτοκινητιστική κουλτούρα, το φαινόμενο της οποίας μελετάμε σε αυτό το ακαδημαϊκό δοκίμιο.

Αναλογιζόμενοι λοιπόν την κινητικότητα, το μυαλό μας κατευθύνεται αυτόματα στο αυτοκίνητο, η εμφάνιση του οποίου τάραξε τα νερά αφού διευκόλυνε στο μέγιστο βαθμό την μετακίνηση ανθρώπων και προϊόντων. Η απόκτησή του έγινε το όνειρο για εκατομμύρια ανθρώπους αφού συνδύαζε κίνηση και ταχύτητα, ελαχιστοποιώντας τα χωρικά και χρονικά όρια. Πλέον ο κάθε άνθρωπος, μπορούσε να ταξιδέψει σε διάφορα μέρη του κόσμου, μόνος, με παρέα ή με την οικογένειά του. Τα οδικά ταξίδια (roadtrips) έγιναν εμβληματικά στοιχεία της αμερικανικής τουριστικής εμπειρίας, συμπίπτοντας με τη δημιουργία οδικών αξιοθέατων που απευθύνονταν στον αναδύμενο πληθυσμό ταξιδιωτών. Η αγάπη για το αυτοκίνητο επηρέασε και δημιούργησε την ανάπτυξη βιομηχανιών όπως αυτή του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Η άνοδος των αθλημάτων με τη χρήση αυτοκινήτου, αποδεικνύεται με γεγονότα όπως το ράλι του Μόντε Κάρλο, η F1 ή το Indy 500. Τέτοιου είδους αθλητικές διοργανώσεις προώθησαν διάφορες τοποθεσίες ως μέρη που αξίζει κανείς να επισκεφθεί, επιτρέποντας σε συγκεκριμένες τοποθεσίες να μεταλλαχθούν σε τόπους προσκυνήματος για τους λάτρεις των αγώνων. Αυτές λοιπόν οι εκδηλώσεις, μετέτρεψαν τον τουρισμό σε μια συναρπαστικότερη εμπειρία που συνδυάζει τον πολιτισμό του μηχανοκίνητου αθλητισμού με την τοπική κληρονομιά, ενώ η εισροή θεατών, ομάδων και μέσων ενημέρωσης αναζωογόνησε πόλεις, υποκινώντας την ανάπτυξη υποδομών που κυμαίνονται από βελτιωμένα συστήματα μεταφορών έως βελτιωμένες υπηρεσίες φιλοξενίας. Αυτοί οι μετασχηματισμοί συνεπάγονται γενικά αύξηση των τοπικών ευκαιριών απασχόλησης, μειώνοντας έτσι τα ποσοστά ανεργίας. Επιπρόσθετα, οι διεθνείς συναντήσεις αυτοκινητόφιλων μέσω ταξιδιών, αποτελούν χώρους αλληλεπίδρασης διαφορετικών πολιτιστικών πρακτικών και τροποποιήσεων αυτοκινήτων. Σ' αυτές τις συναντήσεις, γίνεται διαμοιρασμός τεχνογνωσίας από διάφορες χώρες και έτσι δημιουργούνται υβριδικές αισθητικές κουλτούρες, όπου συνδυάζεται για παράδειγμα η αμερικάνικη «lowrider» κουλτούρα με τις ιαπωνικές επιρροές. Έτσι, μπορούν να χαρακτηριστούν ως κέντρα κινητικότητας διαφορετικών πολιτισμικών στοιχείων σε μια ενιαία παγκόσμια κουλτούρα (Tsypko et al., 2024, pp. 4-5).

Τα παραπάνω επιβεβαιώνουν την αλληλοεξαρτώμενη σχέση της βιομηχανίας του τουρισμού με αυτήν του μηχανοκίνητου αθλητισμού και τις κινητικότητες που κατασκευάζονται από την αυτοκινητοφιλία.

Βέβαια, όλη αυτή η κυκλοφορία και η ροή δημιούργησαν την ανάγκη περαιτέρω δικτυώσεων. Όπως ήταν επακόλουθο, έπρεπε να κατασκευαστούν περισσότερες υποδομές, να δημιουργηθούν κρατικές πολιτικές (σύνορα, διόδια) ενώ εκτοξεύθηκε η σύσταση αυτοκινητοβιομηχανιών και βιομηχανιών πετρελαίου. Τα αυτοκίνητα, όσο περνούν τα χρόνια αποκτούν τεχνολογία που τα καθιστά πιο έξυπνα, αποτελώντας ένα ξεκάθαρο παράδειγμα των «νέων συστημάτων» του Urry, (2007). Γίνονται υλικές οντότητες που σκέφτονται και ενεργούν μόνες τους και από τις οποίες

εξαρτιόμαστε όλο και περισσότερο. Και αυτή η εξάρτηση φυσικά δεν είναι τυχαία. Το αυτοκίνητο δημιουργεί στον οδηγό σωματοποιημένες εμπειρίες, ρυθμό όπως ανέφεραν και οι Cresswell & Thrift, κάνοντας τον να βιώνει διαφορετικά την εμπειρία της μετακίνησης, αδιαφορώντας πολλές φορές για τις αυξανόμενες περιβαλλοντικές προκλήσεις που εμφανίζονται από τη χρήση του.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, το φαινόμενο της αυτοκινητοφιλίας γνώρισε ανοδική κινητικότητα αλλά πώς ξεκίνησε το φαινόμενο των τροποποιήσεων των οχημάτων και πώς μετακινήθηκε στον χώρο και στον χρόνο; Η νοοτροπία των αυτοκινητιστικών τροποποιήσεων ξεκίνησε από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής μεταπολεμικά, από νεαρούς βετεράνους του Β Παγκοσμίου Πολέμου που τροποποιούσαν τα αυτοκίνητά τους με σκοπό τις ανεπίσημες «κόντρες» στην έρημο της Καλιφόρνια. Η βάση δίνονταν στην ταχύτητα ενώ παράλληλα ξεκίνησαν να οργανώνονται οι πρώτες λέσχες «hot rod clubs» και ιδρύθηκε η National Hot Rod Association (1951). Από εκείνη την στιγμή γεννήθηκε το «built not bought», η νοοτροπία δηλαδή του κατασκευασμένου χειρωνακτικά αυτοκινήτου και όχι απλώς του αγορασμένου, μία πρακτική που σύμφωνα με τον Uwaoma (2025), αναφέρεται στους αληθινούς ενθουσιώδεις του αυτοκινήτου, εγκιβωτίζοντας μέσα της στοιχεία τοξικής αρρενωπότητας. Η εποχή του «muscle car», που χαρακτηρίζεται από οχήματα υψηλών επιδόσεων, δημιούργησε μια γενιά οπαδών που λαχταρούσαν το έντονο γρύλισμα ενός κινητήρα V8 που έγινε συνώνυμο της αμερικανικής αρρενωπότητας, απευθυνόμενο στις επιθυμίες της εξέγερσης και της ελευθερίας που διαπέρασαν τη μεταπολεμική κοινωνία. Αργότερα, ήρθαν στο προσκήνιο οι «low riders» ως μία μορφή πολιτισμικής έκφρασης των Μεξικανοαμερικανών, οι οποίοι ασχολούνταν έντονα με τις αισθητικές διαφοροποιήσεις, τα δυνατά ηχοσυστήματα και το «χαμήλωμα» των αναρτήσεων των οχημάτων τους.

Περνώντας στην απέναντι όχθη, στην Ευρώπη και κυρίως στη Μ. Βρετανία και στη Γερμανία, η κουλτούρα τροποποίησης συνήθως συνδεόταν με τη μηχανική αριστεία και τη βελτιστοποίηση της απόδοσης. Η τροποποίηση των συστημάτων για τη βελτίωση της ποιότητας και της απόδοσης του ήχου ήταν η απόδειξη της σχολαστικής τους προσήλωσης στη ακρίβεια με πολλούς ενθουσιώδεις να δίνουν προτεραιότητα στην αισθητική της ακοής και την τεχνική υπεροχής. Τότε, εμφανίστηκε και η «GTI» και η «street» κουλτούρα με οχήματα όπως το εμβληματικό VW Golf GTI. Αντίστοιχα, στην Ιαπωνία, συναντάμε τους «bosozoku», μια υποκουλτούρα που χαρακτηρίζεται από υπερβολικές τροποποιήσεις του αυτοκινήτου με επιθετικά συστήματα εξάτμισης. Η αισθητική αυτής της πρακτικής χαρακτηρίζεται από ένα επαναστατικό πνεύμα, επιτρέποντας στους λάτρεις να εκφράσουν την ατομικότητά τους εν μέσω κοινωνικών πιέσεων. Οι ηχητικές παραμετροποιήσεις στην Ιαπωνία αποτελούσαν τον «καμβά» για την κατασκευή της ιαπωνικής ταυτότητας. (Kersten, 1993) Για να σας δώσω μία τάξη μεγέθους της κινητικότητας της

πρακτικής αυτής, ας δούμε το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα με το μοντέλο της «Lexus LFA». Η «Lexus» είναι θυγατρική εταιρεία του κολοσσού της αυτοκινητοβιομηχανίας «Toyota». Αυτή η εταιρεία λοιπόν, παρήγαγε πάντα πολυτελή σεντάν αυτοκίνητα που προορίζονταν για οικογενειακή χρήση, μέχρι που αποφάσισε να μπει στον χορό των ηχητικών τροποποιήσεων. Έφτιαξε το σπορ μοντέλο με την κωδική ονομασία «LFA» που θεωρείται από τους αυτοκινητόφιλους ως το καλύτερο ακουστικά αυτοκίνητο που κατασκευάστηκε ποτέ. Η «Lexus» για κάθε αυτοκίνητο που πουλούσε από το συγκεκριμένο μοντέλο έχανε χρήματα αντί να κερδίζει. Το αυτοκίνητο για να αποκτήσει αυτό το ηχητικό αποτέλεσμα χρειάστηκε εννέα χρόνια δοκιμών και η Lexus αναγκάστηκε να ζητήσει βοήθεια από τους κατασκευαστές πιάνων την Yamaha (άλλης ιαπωνικής εταιρείας) και της Yamaha Motor για να πετύχει τον αρμονικότερο ήχο που θα μπορούσε να πετύχει ποτέ εξάτμιση αυτοκινήτου, προκαλώντας την αίσθηση στον οδηγό ότι την κάθε φορά που πατάει το γκάζι μετουσιώνεται σε μαέστρο στην συμφωνική ορχήστρα των τριών εξατμίσεων που βρίσκονται στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου. (Yamaha, 2009) Επίσης, μία άλλη ιαπωνική τεχνική ήταν αυτή του «drift», η οποία συνδέθηκε με την έννοια της αδρεναλίνης, των παράνομων αγώνων και του δυνατού ήχου. (Ridho, 2013, p. 1) Γενικά, η αισθητική της ιαπωνικής ποπ κουλτούρας επηρέασε και καθόρισε τα όρια της ορατής κοινότητας των δυτικών «car enthusiasts». Η επίδραση της εισήγαγε και εδραίωσε μοτίβα με σκοπό να διαφημίσει το αυτοκίνητο στη δυτική αγορά. (Yasumoto, 2011, pp. 1- 4).

Από εδώ και έπειτα, συναντάμε μία αντίστροφη κινητικότητα του φαινομένου, από την Ανατολή προς την Δύση. Κατά τη δεκαετία του 2000, η ιαπωνική αυτοκινητιστική κουλτούρα των τροποποιήσεων και των παράνομων αγώνων εξαπλώθηκε στη Δύση μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης και κυρίως μέσω του κινηματογράφου. Η προβολή των αγωνιστικών σκηνών υψηλού κινδύνου και των παραμετροποιήσεων του αυτοκινήτου, με μία δόση υπερβολής πάντα, όχι μόνο ψυχαγωγούσε αλλά προσκαλούσε το κοινό να αλληλεπιδράσει με αυτές τις οπτικοακουστικές αναπαραστάσεις. Οι διαβόητες τροποποιήσεις που παρατηρήθηκαν στο franchise «The Fast and the Furious», το οποίο είδαμε στο εθνογραφικό κεφάλαιο ότι αποτέλεσε το έναυσμα για την συμμετοχή του συνεντευξιαζόμενου σε αυτήν την κοινότητα, αντικατοπτρίζουν την επιθυμία των πρωταγωνιστών για ατομική ανάδειξη και κυριαρχία μέσα στο περιβάλλον τους. Οι παραγωγοί της σειράς αυτών των ταινιών πιθανώς προσπάθησαν να συνδεθούν με το κοινό που ταυτίζεται με την υποκουλτούρα των αυτοκινητόφιλων, κάνοντας ταυτόχρονα μία προσπάθεια να αναδείξουν κοινωνικά και οικογενειακά θέματα, καθώς και να καταπολεμήσουν συστημικά ζητήματα ανισότητας και ποινικοποίησης αναδυόμενων υποκουλτούρων. Επίσης, ασχολήθηκαν με θέματα φυλής και κοινωνικής τάξης, όπου οι αγώνες δρόμου έγιναν ένας περιθωριοποιημένος αλλά φιλόδοξος χώρος ανοδικής κοινωνικής κινητικότητας για τις προαναφερόμενες ομάδες. Οι

πρωταγωνιστές «Dominic Toretto» και «Brian O'Connor», απέδειξαν ότι οι λάτρεις των αυτοκινήτων ενδυναμώνονται ψυχικά μέσω των παράνομων αγώνων με τα τροποποιημένα οχήματά τους, συμβολίζοντας με αυτό τον τρόπο προσωπικές αφηγήσεις και ευρύτερα θέματα εξέγερσης ενάντια στις κοινωνικές νόρμες. Στο «The Fast and the Furious: Tokyo Drift» (2006), το ταξίδι του πρωταγωνιστή αντικατοπτρίζει την ενσωμάτωσή του σε μια υποκουλτούρα της Ιαπωνικής σκηνής που εκτιμά την αυθεντικότητα που προέρχεται από την προσωπική εργασία πάνω στο αυτοκίνητο.

Κινηματογραφικά, η αναπαράσταση της ταχύτητας γίνεται μέσα από τεχνικές όπως οι δυναμικές γωνίες της κάμερας και τα γρήγορα κοψίματα, τα οποία μαζί δημιουργούν μια έντονη αίσθηση ενθουσιασμού. Σε ταινίες όπως το «Mad Max: Fury Road» (2015), ο αδιάκοπος ρυθμός και οι οπτικά συναρπαστικές σεκάνς, ολοκληρώνονται με μια καινοτόμο χρήση ηχητικών εφέ. Η αμερικανική κουλτούρα των δεκαετιών του '50 και του '60, με τα «muscle cars», προβλήθηκε στην οθόνη σε παραγωγές όπως το «American Graffiti» (1973), χρησιμοποιώντας φωτεινά χρώματα και κομψά αεροδυναμικά σχήματα που ήταν εφάμιλλα της μεταπολεμικής αισιοδοξίας και του καταναλωτισμού της εποχής. Αυτά τα οπτικά σήματα είναι σημαντικά για τον καθορισμό του κοινωνικο-πολιτισμικού υπόβαθρου στο οποίο λειτουργούν οι χαρακτήρες, επηρεάζοντας έτσι τις αντιλήψεις του κοινού που σχετίζονται με τον κόσμο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Επιπρόσθετα, οι αφηγήσεις που αφορούν τον μηχανοκίνητο τομέα και αθλητισμό, συχνά αναφέρονται σε θέματα ανταγωνισμού και προσωπικής φιλοδοξίας, ενεργώντας ως αλληγορίες για τα ταξίδια των χαρακτήρων προς την αυτο-υλοποίηση. Στις περισσότερες ταινίες συναντάμε χαρακτήρες ταπεινού ξεκινήματος που προσπαθούν να δοκιμάσουν τον εαυτό τους ενάντια σε πιο έμπειρους και οικονομικά ανώτερους αντιπάλους, θέματα που σχετίζονται με την επιμονή και την ψυχική ανθεκτικότητα. Στην ταινία «Ford Vs Ferrari» (2019), απεικονίζεται όχι μόνο η τεχνική και ανταγωνιστική πλευρά του μηχανοκίνητου αθλητισμού αλλά επίσης η βαθύτερη ιστορία της φιλίας, της πίστης και της αδιάκοπης αναζήτησης της επιτυχίας. Εδώ αξίζει να παραθέσουμε την περίφημη ρήση που χρησιμοποίησε ο ηθοποιός Matt Damon, υποκρινόμενος τον Carroll Shelby, που αργότερα έδωσε και το όνομά του σε ένα από τα εμβληματικότερα μοντέλα της Ford, η οποία αποτυπώνει πλήρως την σύνδεση οδηγού και αντικειμένου και πως αυτή η σύνδεση δημιουργεί μία νέα ταυτότητα «μεταλλικής» και «ηχητικής» ελευθερίας: *«There is a point at 7000RPM where everything fades. The machine becomes weightless. Just disappears. And all that is left is a body moving through space and time. 7000RPM, that's where you meet it. It asks you a question. The only question that matters. Who are you?»*

Στα μεταπολεμικά χρόνια, μια ακμάζουσα γοητεία για τα αυτοκίνητα εμφανίστηκε ως σύμβολο ανάκαμψης και φιλοδοξίας για τη Γερμανία. Ταινίες όπως το «Das Mädchen Rosemarie» (1958),

έδειξαν ότι τα αυτοκίνητα έγιναν οχήματα επιθυμίας, παρέχοντας στους χαρακτήρες μια νέα ελευθερία που φυσικά αντανάκλασε τον κοινωνικό βραχίονα για την απελευθέρωση από τους περιορισμούς και το στίγμα του παρελθόντος. Σε αυτό το πλαίσιο, το αυτοκίνητο αντιπροσώπευε την ελπίδα και τον εκσυγχρονισμό, κρίσιμοι παράγοντες για την ανασυγκρότηση της γερμανικής ταυτότητας.

Σε τηλεοπτικές εκπομπές όπως το «Top Gear» και το «the Grand Tour», οι οικοδεσπότες αναγάγουν το αυτοκίνητο σε ένα σχεδόν ηρωικό επίπεδο. Αυτός ο θαυμασμός δημιουργεί μια κουλτούρα γύρω από τα οχήματα, όπου χαρακτηριστικά όπως η ταχύτητα, ο αυτοκινητιστικός ήχος και η αισθητική «φετιχοποιούνται». Η αναπαράσταση των αυτοκινήτων μέσα σε αυτές τις ιστορίες είναι συχνά διαποτισμένη με μια ρομαντική κατανόηση της ελευθερίας και της εξέγερσης, ενισχύοντας τα ιδανικά που συνδέονται με τον ανδρισμό.

Συνοψίζοντας λοιπόν, κινηματογραφική αναπαράσταση των αυτοκινήτων διαμορφώνει ταυτότητες και αξίες παγκοσμίως, καθώς στη Δύση το αυτοκίνητο συσχετίζεται με την ελευθερία, την κοινωνική ανέλιξη και το αμερικανικό όνειρο, ενώ η κινεζική κινηματογραφική παραγωγή υιοθετεί αντίστοιχα μοτίβα συμβολισμού κύρους και τεχνολογικής προόδου, ενσωματώνοντας τόσο δυτικά όσο και τοπικά πολιτισμικά στοιχεία, με χαρακτηριστικά παραδείγματα την απεικόνιση πολυτελών οχημάτων ως σύμβολα επιτυχίας (Yu, 2024, pp. 4-5).

Η κινητικότητα του φαινομένου όμως που εξετάζουμε δεν άνησε μόνο μέσα από τον κινηματογράφο αλλά και από τον τομέα των βιντεοπαιχνιδιών. Συγκεκριμένα, η σειρά βιντεοπαιχνιδιών «Need for Speed» αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα βιντεοπαιχνίδια για την αυτοκινητιστική κουλτούρα σε παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με την έρευνα των Mago & Mikuláš (2013), στις διαφημίσεις εντός του παιχνιδιού υπήρξαν 381 διαφημίσεις ,38 διαφορετικών μαρκών. Αυτό επέτρεψε στις αυτοκινητοβιομηχανίες των πραγματικών αυτοκινήτων να πουλήσουν παραπάνω αυτοκίνητα, τόσο στις χώρες του παγκόσμιου Βορρά, όσο και στου παγκόσμιου Νότου. Η στοχευμένη διαφήμιση στο ψηφιακό και ελεγχόμενο περιβάλλον των βιντεοπαιχνιδιών προωθεί την πολιτισμική κινητικότητα και την κατανάλωση αυτοκινητιστικών προϊόντων, ενισχύοντας έτσι τη μαζικότητα της αυτοκινητοφιλίας σε παγκοσμιοποιητικό επίπεδο.

Στα σύγχρονα παιχνίδια εικονικής πραγματικότητας, ενσωματώνονται τόσο ρεαλιστικές λειτουργίες που καταφέρνουν να προσομοιάζουν τη συμπεριφορά διαφόρων οχημάτων υπό διαφορετικές συνθήκες, αντανakλώντας έτσι την πολύπλοκη φύση των οδηγικών εμπειριών του πραγματικού κόσμου. Τίτλοι όπως το «Gran Turismo» και το «Forza Motorsport» προσπαθούν να προσφέρουν θέαμα αλλά και να μιμηθούν τις επιδόσεις των αυτοκινήτων. Αυτά τα παιχνίδια περιλαμβάνουν μία ευρεία γκάμα αυτοκινητιστικών μοντέλων, εξαρτημάτων, πλήρεις επιλογές

προσαρμογής και τροποποίησης των οχημάτων, επιτρέποντας στους παίκτες να βιώνουν τις φαντασιώσεις τους ψηφιακά. Όλα αυτά φυσικά λειτουργούν και ως διαφήμιση για τις μάρκες αυτοκινήτων με στόχο την προβολή των τελευταίων μοντέλων και των τεχνολογιών τους. Επιπλέον, οι «online» λειτουργίες των παιχνιδιών επιτρέπουν στους παίκτες να μοιράζονται εμπειρίες, τροποποιήσεις και στρατηγικές τρεξίματος, δημιουργώντας μια αίσθηση συντροφικότητας παρόμοια με εκείνη που έχουν οι αυτοκινητόφιλοι στην πραγματική ζωή τους. Η έντονη συμμετοχή τους στις διαδικτυακές λειτουργίες των παιχνιδιών οδήγησε στην εμφάνιση διαγωνισμών e-Sport.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι η πανδημία του Covid-19 εκτόξευσε τις πωλήσεις βιντεοπαιχνιδιών που αφορούσαν τον μηχανοκίνητο τομέα. Με τις φυσικές διοργανώσεις (Formula 1, Nascar κ.λ.π) να ακυρώνονται, οι οπαδοί στράφηκαν εντονότερα σε εικονικές προσομοιώσεις ως εναλλακτικό μέσο συμμετοχής σε αγώνες και τροποποιήσεις. Παιχνίδια όπως το «iRacing» και το «Assetto Corsa» υπέστησαν πρωτοφανείς αυξήσεις στον αριθμό των παικτών, γεγονός που μπορεί να αποδοθεί στην ικανότητά τους να αναπαράγουν το συναίσθημα των αγώνων από την ασφάλεια του σπιτιού. Αυτή η κατάσταση αποδεικνύει ακόμη περισσότερο την μεγάλη κινητικότητα του φαινομένου καθώς η εμμονική δέσμευση των αυτοκινητόφιλων απέναντι στο αυτοκίνητο και τις τροποποιήσεις του υπερβαίνει ακόμη και τις συνθήκες μιας πανδημίας.

Συμπερασματικά, αντικείμενο της παρούσας θεματικής ενότητας αποτέλεσε η πολιτισμική κινητικότητα του φαινομένου της αυτοκινητοφιλίας και των τροποποιήσεων των οχημάτων από την Δύση προς την Ανατολή και αντίστροφα, με έμφαση στην ανταλλαγή τεχνογνωσίας, αξιών και πολιτισμικών προτύπων. Το ερευνητικό ερώτημα που τέθηκε στο εισαγωγικό κεφάλαιο της εργασίας, σχετικά με τους τρόπους με τους οποίους εξαπλώθηκε αυτή η ιδεολογία, θεωρώ ότι απαντήθηκε μέσα από μια διαθεματική έρευνα με θεωρητικές μελέτες και εμπειρικά παραδείγματα από τον χώρο του κινηματογράφου και των παιχνιδιών εικονικής πραγματικότητας.

Επίλογος.

Οι «car enthusiasts» απανταχού αρέσκονται στις διχογνωμίες. Τους αρέσει να μιλάνε με τις ώρες για το πόσο καλύτερο είναι το ένα ή το άλλο αυτοκίνητο, για τις διαφορές των εξαρτημάτων, τρέφονται με λίγα λόγια από τον ανταγωνισμό. Όμως αν πρέπει να συμφωνήσουν, θα συμφωνήσουν σε ένα πράγμα και μόνο: τα τελευταία μέτρα ενός αγώνα ή μιας «κόντρας» είναι και τα πιο καθοριστικά. Όσο καλή εκκίνηση και αν έχει κάνει κάποιος, όσο σωστές κι αν ήταν οι αλλαγές ταχυτήτων, ένα πράγμα θα κρίνει την έκβαση. Είναι το πώς θα διαχειριστείς την απόσταση που έχεις αποκτήσει ως πλεονέκτημα ή πώς θα καταφέρεις να «ροκανίσεις» την απόσταση που σου απομένει. Όλα κρίνονται στην ψυχραιμία των τελευταίων στιγμών όπου δεν πρέπει να διακοπεί με τίποτα η απόλυτη ένωση αυτοκινήτου- ανθρώπου και στόχου... Και επειδή εκείνη την στιγμή, σε αυτά τα λίγα δευτερόλεπτα, τα μάτια θολώνουν από τον ίλιγγο της ταχύτητας, τις κραυγές της εξάτμισης και την έξαψη της αδρεναλίνης, το μόνο που έχεις για να υπολογίσεις την απόσταση που έχεις να καλύψεις είναι η ποσότητα των δέντρων ή των στύλων που σε χωρίζουν από την γλύκα της νίκης ή από την πικρία της ήττας.

Έτσι και αυτή η διπλωματική εργασία έχει εισέλθει στα τελευταία μέτρα του αγώνα με τον χρόνο και τις προθεσμίες και πρέπει να προσέξουμε πριν την καρό σημαία να ανακεφαλαιώσουμε σωστά όλα τα συμπεράσματα και τα πορίσματα της έρευνας, ώστε να μην υπάρχουν διαλείψεις, κενά ή ακόμα και αντιφάσεις.

Ανακεφαλαιώνοντας λοιπόν το αυτοκίνητο κατάφερε να ανήκει στις εφευρέσεις που ξεπέρασαν την μεταλλική τους φύση και την απλή τους χρήση, αποκτώντας δικαιωματικά ψυχή και χαρακτηριστικά ανθρώπου. Είναι αυτό το μαγικό όργανο του τιμονιού που επιτρέπει στον εκάστοτε οδηγό να πάρει θέση και όλες οι αποφάσεις του μεταφέρονται στον δρόμο. Η οδήγηση αποτελεί μια ιεροτελεστία μετουσίωσης της μηχανής σε έμψυχο ον και του ανθρώπου σε μηχανή. Υπάρχουν λοιπόν τα υποκείμενα της εργασίας αυτής που έφεραν μια επανάσταση στον χώρο. Είναι εκείνοι που πήραν αυτήν τη ιεροτελεστία ανταλλαγής ταυτοτήτων μηχανής και ανθρώπου και κατάφεραν να την φτάσουν στα όρια με τελετές εξαγνισμού της κοινωνικής τους θέσης. Και ο εξαγνισμός επέρχεται θυσιάζοντας λιωμένα ελαστικά στον βωμό της ασφάλτου. Άνθρωποι που τρέχοντας προς την σημαία τερματισμού, σηκώνουν το μεσαίο δάκτυλο προς τους θεατές των άλλων τάξεων που παρακολουθούν και επικρίνουν. Και το μεσαίο δάκτυλο σε αυτή την κοινωνική εξέγερση είναι ο θόρυβος, η ανάγκη για να ακουστούν γιατί στον κοινωνικό αγώνα δεν έχει σημασία ποιος έρχεται πρώτος αλλά ποιος θα είναι ορατός από τους θεσμούς ή σε ηχητικά συμφραζόμενα, όπως αρμόζει σε αυτή την εργασία, ποιος θα ακουστεί...

Καταληκτικά, θέλω να κάνω μια λίστα όλων των τελικών συμπερασμάτων. Η εργασία αυτή θα μπορούσε να έχει τον τίτλο της «αυτοκινητικότητας» αφού το αυτοκίνητο άλλαξε το τοπίο της κινητικότητας με την εμφάνισή του, σε επίπεδα που ίσως δεν είχε φανταστεί ούτε ο ίδιος ο άνθρωπος. Ξαφνικά, όλοι ήθελαν να το αποκτήσουν καθώς μηδένιζε αποστάσεις και έκανε την ατομική μετακίνηση ευκολότερη από ποτέ. Η σχέση του χώρου και του χρόνου έγινε θολή με τη χρήση του, δημιούργησε δίκτυα, τάσεις και συναισθήματα. Ενέπνευσε συγγραφείς, παραγωγούς ταινιών και βιντεοπαιχνιδιών. Η αυτοκινητοφιλία έγινε ένα παγκόσμιο γεγονός και μέσα από αυτήν άρχισαν να αναπτύσσονται υποκουλτούρες. Η υποκουλτούρα των «car enthusiasts» είναι πολύ ιδιαίτερη καθώς έχει προσδώσει έντονα χαρακτηριστικά στο αυτοκίνητο και πέρα από την εμφάνιση ή την ιπποδύναμη, στάθηκε αρκετά στην ανάγκη να δώσει και «φωνή» στα αυτοκίνητα τους. Μια φωνή που αποτελεί φερέφωνο της δικής τους ανάγκης να ακουστούν, να νιώσουν πως καταλαμβάνουν έστω και βίαια το κομμάτι του δημόσιου χώρου που τους στερήθηκε από τον έντονο καθωσπρεπισμό των πολιτικών ασφαλείας του νεοφιλελευθερισμού. Οι κινητήρες, οι εξατμίσεις και τα ηχοσυστήματα καθώς αλυχτάνε μέσα στη νύχτα προσπαθούν να διαμαρτυρηθούν για μια απουσία κοινωνικής κινητικότητας. Παλεύουν μέσα από τους βρυχηθμούς, τα «σπινιαρίσματα», τις «καρφωτές» και τις «ξερογκαζιές» να δηλώσουν μια υπεροχή. Ένα αρχέγονο ένστικτο αναδύεται μέσα από τις ηχητικές μετατροπές των αυτοκινήτων και ένας ελλοχεύων λυγμός, ένα παράπονο που στηρίζεται σε ένα σύνδρομο μειονεξίας όσων δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν επαρκώς στο παιχνίδι του άκρατου καπιταλισμού.

Ο θόρυβος των αυτοκινήτων τους αποτελεί για αυτούς φωνή ενώ για το κυρίαρχο αφήγημα παράβαση και επανάσταση κατά των προτύπων σωστής συμπεριφοράς του ηθικού πολίτη, αποδεικνύοντας τις διαφορούμενες ερμηνείες που μπορεί να έχει το φαινόμενο του θορύβου. Ο δρόμος γίνεται ο καλύτερός τους σύμμαχος αφού είναι το μέσο για να επανακτήσουν τον δημόσιο χώρο που ανήκει στην μειονότητα των ισχυρών. Στα μάτια βέβαια, της δημόσιας σφαίρας συνεχίζουν να θεωρούνται άτακτα σύνολα, αυτοί και τα οχήματά τους, οπότε οι «κάγκουρες» όπως τους προσφωνούν, πρέπει να σιωπήσουν γιατί δεν ταιριάζουν στα ομογενοποιημένα συστήματα του κόσμου.

Οι αυτοκινητόφιλοι προσπαθώντας να εκφράσουν τις ιστορίες τους και τις συλλογικές τους μνήμες, γίνονται ένα με το αυτοκίνητό τους, επιτελώντας τον ανδρισμό τους, πολλές φορές φορμαλιστικά αλλά με απώτερο στόχο την κοινωνική τους ανάδειξη και τον ετεροκαθορισμό τους. Τα υποκείμενα αυτά θέλοντας να βρουν εναλλακτικά κεφάλαια, δεν διστάζουν να παίξουν με την θνητή τους φύση, φτάνοντας σε ταχύτητες επικίνδυνων χιλιομέτρων. Γενικά, διακρίνονται από μία υπερβολή. Υπερβολή στον ήχο, υπερβολή στην ταχύτητα, υπερβολή στις καταχρήσεις αλλά

πίσω από όλα αυτά κρύβεται η εσωτερικευμένη ανάγκη τους για ορατότητα και κατασκευή μίας δικής τους διακριτής ταυτότητας.

Όλη αυτή η νοοτροπία των παραμετροποιημένων αυτοκινήτων ξεκίνησε από την Δύση και γνώρισε τεράστια κινητικότητα προς την Ανατολή, παίρνοντας παγκοσμιοτοπικά χαρακτηριστικά. Αλλά αυτό το φαινόμενο είναι τόσο δυνατό και διαχρονικό που στην συνέχεια υπήρξε αντίστροφη κινητικότητα από την Ανατολή προς τη Δύση, με Ιαπωνικές αυτοκινητοβιομηχανίες να γίνονται κολοσσοί στον χώρο της αυτοκίνησης. Παραδοσιακά ιαπωνικά χαρακτηριστικά όπως «anime», «manga» άρχισαν να εμπνέουν την δυτική ματιά των αυτοκινητόφιλων. Η μαζική αποδοχή των ανατολικών αυτοκινητιστικών αισθητικών και τεχνολογικών προτύπων στη Δύση παρατηρήθηκε καθώς στοιχεία όπως οι δράκοι, οι φοίνικες και τα ευοίωνα μοτίβα ενσωματώθηκαν σε δυτικά προϊόντα ή κινηματογραφικές αναπαραστάσεις, αναδεικνύοντας τον δυναμικό ρόλο της πολιτισμικής κινητικότητας και τον επαναπροσδιορισμό του αυτοκινήτου ως συμβόλου κύρους και ταυτότητας.

Το συγκεκριμένο φαινόμενο, είναι πολυδιάστατο και σίγουρα υπάρχουν αρκετές ακόμη πτυχές που χρειάζονται εξέταση. Κατά την άποψή μου, δόθηκε μία ικανοποιητική πρώτη ματιά στον κόσμο των αυτοκινητόφιλων και χαράχθηκε ο δρόμος για περαιτέρω εξέταση έμφυλων και ταξικών ζητημάτων που εμφανίζονται μέσα στην κοινότητά τους. Επίσης, το ζήτημα της προσωπικής διακινδύνευσης και του θανάτου εμπεριέχει ενδιαφέρουσες προεκτάσεις προς ανάλυση. Επιλέγω να ολοκληρώσω τη συγγραφική «διαδρομή» μας με ένα απόφθεγμα που εμπεριέχει την αντίληψη κάθε «car enthusiast» στον πλανήτη γη:

«Το αυτοκίνητο είναι το τελευταίο απομεινάρι της αληθινής ελευθερίας»- Chris Harris, δημοσιογράφος αυτοκινήτων.

Βιβλιογραφία.

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία.

Andrisani, V. (2017). *Inventing Havana in thin air: Sound, space, and the making of sonic citizenship* [Doctoral dissertation, Simon Fraser University].

Atkinson, R. (2007). *Ecology of Sound: The sonic order of urban space*. *Urban Studies*, 44 (10), 1905-1917. <https://doi.org/10.1080/00420980701471901>

Attali, J. (1985). *Noise: The Political Economy of Music*. (B. Massumi, Trans.; F. Jameson, Foreword; S. McClary, Afterword) *Theory and History of Literature*. (Vol. 16). University of Minnesota Press.

Banks, J. A. (1998). *The lives and values of researchers: Implications for educating citizens in a multicultural society*. *Educational Researcher*, 27(7), 4-17.

Bengry- Howell, A., & Griffin, C. (2007). Self-made motormen: The material construction of working-class masculine identities through car modification. *Journal of Youth Studies*, 10(4), 439-458. <https://doi.org/10.1080/13676260701360683>

Bijsterveld, K. (2010). Acoustic cocooning: How the car became a place to unwind. *The Senses and Society*, 5(2), 189-211. <https://doi.org/10.2752/174589210X12668381452809>

Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In J. Richardson (Ed.) *Handbook of theory and research for the sociology of education* (pp. 241-258). Greenwood.

Bourdieu, P. (2001). *Masculine Domination*. Stanford University Press.

Bull, M. (2003). Soundscapes of the car: A critical study of automobile habitation. In M. Bull & L. Back (Eds.), *The auditory Culture Reader* (pp. 357–374). Berg.

Butler, J. (1999). *Gender Trouble: Feminism and the Subversion of Identity*. Routledge, 11-20.

Chandola, T. (2012). Listening into Others: Moralizing the Soundscapes in Delhi. *International Development Planning Review*, 34(4), 391-408.

Chavez-Reyes, C. (2008). Conceptualizing from the inside: Advantages, complications and demands on insider positionality. *The Qualitative Report*, 13(3), 474-494. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2008.1589>

Connell, R. W. (2005). *Masculinities* (2nd ed.). Routledge, 67-80. <https://doi.org/10.4324/9781003116479>

- Cox, R. (2017). *Sound, anthropology of*. University of Michigan. 1-11.
- Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Routledge,
- Cresswell, T. (2010). *Towards a politics of mobility: Geographical explorations*. Routledge, 18-30.
- Dalakoglou, D. (2016). Toward an anthropology of the road. *Mobility in History*, 8(1), 21–27. <https://doi.org/10.3167/mih.2017.080103>
- Davies, J., Adams, M., D., Bruce, N. S., Cain, R., Carlyle, A., Cusack, P., Hall, D., A., Hume, K., I., Irwin, A., Jennings, P., Marselle, M. R., Plack, C. J., & Poxon, J. (2013). Perception of soundscapes: An interdisciplinary approach. *Applied Acoustics*, 74(2), 224-231. <https://doi.org/10.1016/j.apacoust.2012.05.010>
- Davies. J., & Spencer, D. (2010). *Emotions in the field: The psychology and anthropology of fieldwork experience*. Stanford University Press.
- de Certeau, M. (1984). Walking in the city. In S. Rendall (Trans.), *The practice of everyday life* (pp. 102-118). University of California Press. (Original work published 1980)
- Derrida, J., (1991). Signature event context, In P. Kamuf (Ed.), *A Derrida Reader: Between the Blinds*, (pp. 80-111), Columbia University Press. (Original work published 1972)
- Devine-Eller, A. (2005). Rethinking Bourdieu on race: A critical review of cultural capital and habitus in the sociology of education qualitative literature [Dissertation, Rutgers University].
- Douglas, M. (1966). *Purity and Danger*. Routledge.
- Ellis, C., Adams, T. E., & Bochner, A. P. (2011). Autoethnography: An overview. *Forum: Qualitative Social Research*, 12(1), Article 10. <https://doi.org/10.17169/fqs-12.1.1589>
- Erlmann, V. (2004). But what of the ethnographic ear? Anthropology, sound, and the senses. In *Hearing Cultures: Essays on Sound, Listening and Modernity* (pp. 1-20). Berg.
- Erlmann, V. (2010). *Reason and Resonance: A History of Modern Aurality*. Zone Books, (pp. 9-10, 192)
- Feld, S. (2012). *Sound and Sentiment: Birds, Weeping, Poetics, and Song in Kaluli Expression*. (3rd ed.). Duke University Press, (pp. 217-223)
- Foucault, M. (2010). *The Birth of Biopolitics: Lectures at the College de France, 1978-1979* (G. Burchell, Trans.; M. Senellart, Ed.). Palgrave Macmillan.

- Goines, L., & Hagler, L. (2007). Noise pollution: A modern plague. *Southern Medical Journal*, 100(3), 287–294. <https://doi.org/10.1097/SMJ.0b013e3180318be5>
- Harvey, D. (2005). *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford University Press.
- Hebdige, D. (1979). *Subculture: The Meaning of Style*. Methuen. (pp.3-18, 73-89)
- Hendy, D.(2013). *Noise: A human History of Sound and Listening*. Profile Books LTD.
- Ihde, D. (1990). Technology and the lifeworld: From Garden to Earth. Indiana University Press, 15-19.
- Ihde, D. (2007). *Listening and voice: Phenomenologies of sound* (2nd ed.). State University of New York Press, 24-26.
- Kaufman, S. B. (2015, December 10). The Myth of the Alpha Male. *Greater Good Magazine*.
- Kersten, J. (1993). Street youths, Bosozoku, and Yakuza: Subculture formation and societal reactions in Japan. *Crime & Delinquency*, 39(3), 277–295. <https://doi.org/10.1177/0011128793039003002>
- Labelle, B. (2019). *Acoustic Territories*. (2nd). Bloomsbury Academic, 92-107.
- LaBelle, B. (2021). *Acoustic Justice: Listening, performativity, and the work of reorientation*. Bloomsbury Academic, 1-31.
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 328–339. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- Latour, B. (2005). *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. Oxford University Press, 1-17.
- Lefebvre, H. (1991). *Plan of Present Work*. In *The production of space*. (D. Nicholson-Smith, Trans.), (pp 1-30) Blackwell. (Original work published 1974)
- Low, S. M., & Smith, N. (Eds.). (2006). *The politics of public space*. Routledge, 1-16.
- Maier, C., J. (2016). *The sound of skateboarding: Aspects of a transcultural anthropology of sound*. *Senses and Society*, 11(1), 24-35. <https://doi.org/10.1080/17458927.2016.1162945>
- Mago, Z., & Mikuláš, P. (2013). The use of computer games for promotional purposes. *Journalism and Mass Communication*, 3(1), 48-57.
- Meelberg, V. (2018). Review of *The sonic persona: An anthropology of sound*, by H. Schulze. *Journal of Sonic Studies*, 1-3.

- Mills, J. (2006). Reflections on the death drive. *Psychoanalytic Psychology*, 23(2), 373–382. <https://doi.org/10.1037/0736-9735.23.2.373>
- Norton, P., Mom, G., Millward, L., & Flonneau, M. (Eds.). (2012). *Mobility in history: Reviews and reflections: T2M Yearbook 2012*. Alphil.
- Novak, D. (2015). Noise. In D. Novak and M. Sakakeeny (Eds.), *Keywords in Sound: Towards a Conceptual Lexicon*. (125-138). Duke University Press.
- Oudshoorn, N., & Pinch, T. (Eds.). (2003). *How users matter: The co-construction of users and technology*. MIT Press. <https://doi.org/10.7551/mitpress/3592.001.0001>
- Pickering, H. & Rice, T. (2017). Noise as sound out of place: Investigating the Links between Mary Douglas work on dirt and sound studies research. *Journal of Sonic Studies*, 14, 1-20.
- Redshaw, S. (2006). Dangerous gender performances: 'Hydraulic masculinity' as a norm for young male drivers. *Proceedings of the 2006 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference. Cultural Studies Review*, 12(2), 74-89.
- Redshaw, S. (2007). Articulations of the car: The dominant articulations of racing and rally driving. *Mobilities*, 2(1), 121-141.
- Ridho, S. A. (2013). Drifting. [Unpublished manuscript]. Scribd. Retrieved from Scribd repository, 1.
- Royster, F. T. (2013). *Sounding Like a No No: Queer Sounds and Eccentric Acts in the Post Soul Era*. University of Michigan Press.
- Sheller, M., & Urry, J. R. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10–25. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>
- Schafer, R. M. (1977). *The Tuning of the World*. Knopf.
- Schulze, H. (2018). *Sonic persona: An anthropology of sound*. Bloomsbury Academic.
- Smith, N. (2010). *Uneven Development: Nature, Capital, and the production of Space*. University of Georgia Press.
- Spradley, J. P. (1979). *The ethnographic interview*. Wadsworth Group.
- Sterne, J. (2003). Bourdieu, technique and technology. *Cultural Studies*, 17(3-4), 367-389.
- Tagg, P. (1994). Subjectivity and soundscape, motor-bikes and music. In H. Jarviluoma (Eds.), *Soundscapes: Essays on vroom and moo* (pp. 48-66). Institute of Rhythm Music.

- Thibaud, J.-P. (2003). The sonic composition of the city. In M. Bull & L. Back (Eds.), *The auditory culture reader* (pp. 329-341). Berg.
- Thrift, N. (1994). Inhuman geographies: Landscapes of speed, light and power. In P. Cloke, M. Doel, D. Matless, M. Phillips, & N. Thrift (Eds.), *Writing the rural: Five cultural geographies* (pp. 191-248). Paul Chapman Publishing.
- Thrift, N. (2008). *Non- Representational Theory: Space, politics, affect*. Routledge.
- Thornton, S. (1995). *Club Cultures: Music, Media and Subcultural Capital*. Polity Press, 11, 105.
- Trommer, M. (2023). *Spectral sound systems: Mapping the mnemonic soundscape* [Dissertation, York University].
- Tsytko, V., Andrusenko, S., Podpisnov, V., & Podpisnov, D. (2024). The potential of the global automotive industry as a tourist attraction. *E3S Web of Conferences*, 508, 08026. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202450808026>
- Turner, V. W., & Bruner, E. M. (Eds.). (1986). *The anthropology of experience*. University of Illinois Press.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press, 1-16, 34-43.
- Uwaoma, C. (2022, August 8). Why “built not bought” is the most toxic mentality in car culture. Cars & Horsepower. <https://www.carsandhorsepower.com/featured/why-built-not-bought-is-the-most-toxic-mentality-in-car-culture>
- Ventres, W. B., & Frankel, R. M. (1996). Ethnography: A stepwise approach for primary care researchers. *Family Medicine*, 28(1), 52–56
- Virilio, P. (2006). *Speed and Politics*. (M. Polizzotti, Trans.). Semiotext(e). (Original work published 1977)
- Willis, P. (1977). *Learning to labour: How working class kids get working class jobs*. Saxon House.
- Yasumoto, S. (2011). Impact on soft power of cultural mobility: Japan to East Asia. *Mediascape*, 1–13.
- Yu, S. (2024). The transmission of car culture in Chinese and Western films from a cross-cultural communication perspective. *Journal of Social Science Development Research*, 2(2), 41–47.

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία.

Λιζάρδου, Μ. (2014). *ΤΟ ΠΟΛΥΤΡΟΠΟ ΣΩΜΑ Ή Η ΑΕΝΑΗ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΗ* [Dissertation, Ε.Μ.Π. Δ.Π.Μ.Σ. «Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου»], 18-32.

Σταυράκη, Γ. (2015). *Η κατανόηση της διαδικασίας σχηματισμού της ταυτότητας του καταναλωτή διαμέσου εμπειριών σύγχρονης τέχνης* [Doctoral dissertation, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης].

Χατζηγιάννη, Ε., & Σουλιώτη, Ι. (2014). Πολιτισμικό κεφάλαιο και εκπαιδευτικές ανισότητες. Στα Πρακτικά του Συνεδρίου "Νέος Παιδαγωγός" (σσ. 2224-2231).

Ψηφιακό υλικό.

American Graffiti (1973)

Assetto Corsa (2014, 2016, 2019, 2025)

Das Mädchen Rosemarie (1958)

Ford Vs Ferrari (2019)

Forza Motorsport (2005-2023)

Gran Turismo (1997, 1999, 2001-2007, 2009-2010, 2013, 2017, 2022)

Iracing (2008)

Mad Max: Fury Road (2015)

Need for Speed (1994, 1997, 1998, 1999, 2002-2013, 2015, 2017, 2019, 2020, 2022)

The fast & the Furious (2001-2023)

The Fast & the Furious: Tokyo Drift (2006)

The Grand Tour (2016-2024)

Top Gear (1977, 2002-2022)

https://archive.yamaha.com/en/news_release/2009/20091021.html?utm_source=chatgpt.com

