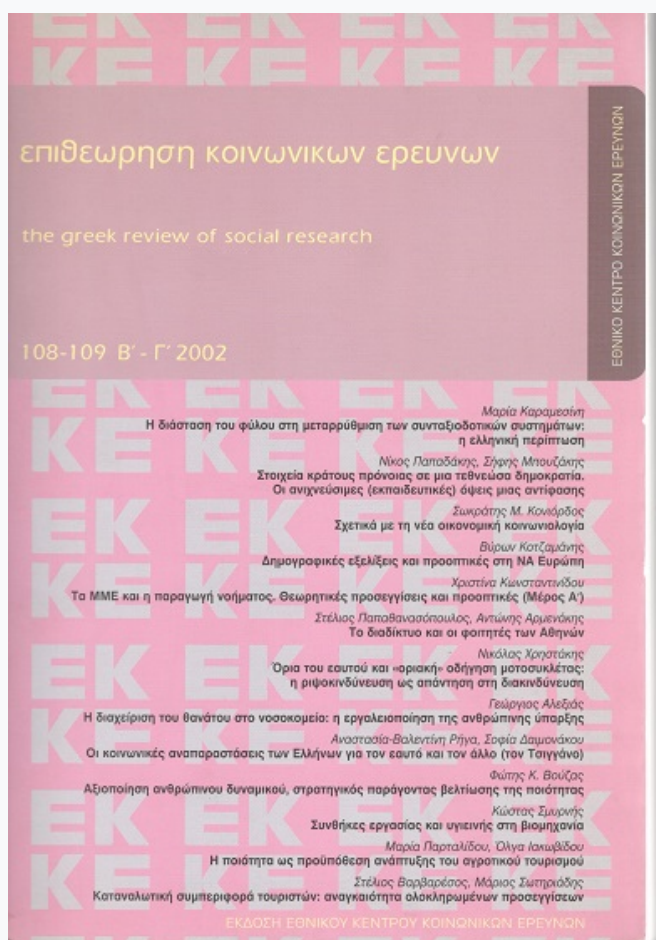


The Greek Review of Social Research

Vol 108 (2002)

108-109 B'-Γ'



Όρια του εαυτού και "οριακή" οδήγηση μοτοσυκλέτας: Η ριψοκινδύνευση ως απάντηση στη διακινδύνευση

Νικόλας Χρηστάκης

doi: [10.12681/grsr.9070](https://doi.org/10.12681/grsr.9070)

Copyright © 2002, Νικόλας Χρηστάκης



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

To cite this article:

Χρηστάκης Ν. (2002). Όρια του εαυτού και "οριακή" οδήγηση μοτοσυκλέτας: Η ριψοκινδύνευση ως απάντηση στη διακινδύνευση. *The Greek Review of Social Research*, 108, 205–228. <https://doi.org/10.12681/grsr.9070>

Νικόλας Χρηστάκης*

ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΑΥΤΟΥ ΚΑΙ «ΟΡΙΑΚΗ» ΟΔΗΓΗΣΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ: Η ΡΙΨΟΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗ ΩΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗ¹

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο κείμενο αυτό επιχειρείται μια πρώτη παρουσίαση και συζήτηση ορισμένων ευρημάτων μας (εμπειρικής και βιβλιογραφικής) έρευνας αναφορικά με το νόημα μιας ριψοκίνδυνης συμπεριφοράς, της γρήγορης οδήγησης μοτοσυκλέτας σε δρόμο (δηλαδή, όχι σε πίστα). Πέρα από το πώς τα υποκείμενα αντιλαμβάνονται και επεξεργάζονται την αφηρημένη ιδέα του κινδύνου, μας ενδιαφέρει το πώς και το γιατί εμπλέκονται σε ριψοκίνδυνες δραστηριότητες. Από την ποιοτική ανάλυση του υλικού που έχει συλλεχθεί ως τώρα (συνεντεύξεις και παρατήρηση) προκύπτει ότι η «οριακή» αυτή οδήγηση αποτελεί ένα είδος τελετουργικού αναπροσδιορισμού των προσωπικών ορίων και υπαρξιακής «αναβάθμισης» του εαυτού. Η ικανοποίηση που προκαλεί η γρήγορη οδήγηση μπορεί να γίνει κατανοητή ως ένας πειραματισμός (και μια διεύρυνση) στο επίπεδο των προσωπικών ορίων, αλλά και ως μια επίτευξη ελέγχου επί της πραγματικότητας, του κινδύνου και της πιθανότητας του θανάτου.

* Δρ. Κοινωνικής Ψυχολογίας. Αναπληρωτής Καθηγητής στο Τμήμα Ψυχολογίας του Παντείου Πανεπιστημίου.

1. Με τον όρο ριψοκίνδυνη αναφερόμαστε στην ηθελιμένη εμπλοκή υποκειμένων σε πρακτικές ενυπάρχοντος κινδύνου, ενώ η διακίνδυνη παραπέμπει σε δυνάμει καταστροφικές αβεβαιότητες που κατασκευάζονται κοινωνικά στο δημόσιο διάλογο (Beck, 1992), πλάθοντας ένα κάποιο «μοιρολατρικό» προφίλ της σύγχρονης κοινωνικής ζωής, όπου υπάρχουν πολλοί κίνδυνοι μικρής πιθανότητας, αλλά μεγάλων επιπτώσεων (Giddens, 1990).

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος του κειμένου αυτού είναι η παρουσίαση των πρώτων αποτελεσμάτων μιας έρευνας αναφορικά με μια ριψοκίνδυνη συμπεριφορά, τη γρήγορη οδήγηση μοτοσυκλέτας σε δρόμο (δηλαδή, όχι σε πίστα). Θεωρούμε ότι στο πλαίσιο μιας ψυχοκοινωνιολογικής προσέγγισης είναι σημαντικό αφενός μεν να έχουμε πρόσβαση στη σημασία που τα υποκείμενα αποδίδουν στις συμπεριφορές τους, αφετέρου δε να τοποθετήσουμε τη ριψοκίνδυνη ως ψυχολογική δραστηριότητα και κοινωνική συμπεριφορά. Γι' αυτό και σ' αυτή την έρευνα, η συγκρότηση του θεωρητικού πλαισίου πραγματοποιείται βαθμιαία, καθώς προχωρά η εμπειρική διερεύνηση του φαινομένου, σε ένα είδος αμοιβαίων «ερωταποκρίσεων», από τη θεωρία στο πεδίο και τανάπαλιν.

Εάν η επιλογή του συγκεκριμένου αντικειμένου έρευνας περιλαμβάνει και «προσωπικές» παραμέτρους (ενδιαφέροντα και ευαισθησίες του ίδιου του ερευνητή), οι ριψοκίνδυνες συμπεριφορές στη σύγχρονη κοινωνία αποτελούν ένα ευρύτατο φαινόμενο με μείζονες κοινωνιολογικές διαστάσεις και όχι λιγότερο σημαντικές επιπτώσεις όσον αφορά τη δημόσια υγεία. Στον ελεύθερο χρόνο, στην ψυχαγωγία, ως θεάματα ή ως καθημερινές πρακτικές, η ενσυνείδητη ή μη αναζήτηση του κινδύνου, όπως εξάλλου και η ιδέα της περιπέτειας (ό,τι δηλαδή παραπέμπει στην κρίση και την αλλαγή), είναι σήμερα βαθιά ριζωμένη στις ατομικές συνειδήσεις, στο συλλογικό φαντασιακό, αλλά και στις παραμέτρους της οικονομικής δραστηριότητας και ανάπτυξης. Από την άλλη, οι σύγχρονες και ορθολογικές κοινωνίες δυτικού τύπου επίσημα προμηδοτούν σε όλα τα επίπεδα την πρόβλεψη, την ασφάλεια, τον εξοβελισμό των πάσης φύσεως κινδύνων και την απώθηση του θανάτου. Δεν μπορούν όμως (εάν υποτεθεί ότι υπάρχει τέτοια θέληση) ούτε οι ίδιες να περιορίσουν τη διακινδύνευση που ενέχεται σε πολλές «μακροκοινωνικές» πρακτικές (π.χ., μόλυνση του περιβάλλοντος, τρόπα του όζοντος), ούτε να πείσουν τα άτομα να υιοθετήσουν πιο «συντηρητικές» συμπεριφορές εκεί όπου εξ ορισμού παραμονεύει ο κίνδυνος (π.χ., στην οδήγηση, στη σύναψη σεξουαλικών σχέσεων, σε πολλές αθλητικές δραστηριότητες κ.λπ.). Έτσι, σε πείσμα του επίσημου λόγου που προάγει την τεχνική και κοινωνική πρόοδο ως ορθολογική πορεία προς ολόένα και περισσότερη προστασία, οι πάσης φύσεως καταστροφολογίες και καταστροφολαγνίες αποτελούν ένα είδος ατομικής ή συλλογικής επιστροφής του απωθημένου.

Είναι λοιπόν κεφαλαιώδες να υπογραμμίσουμε ότι τόσο οι κοινωνίες μας όσο και τα άτομα προκαλούν τον κίνδυνο (στο άκρο του οποίου

πραγματικά ή συμβολικά βρίσκεται ο θάνατος), είτε ηθελμένα και συνειδητά, είτε αμφίθυμα, στο πλαίσιο των έμμεσων μορφών αυτοκτονίας για τις οποίες παλιότερα μιλούσε ο Durkheim, και τούτο μέσω μιας ευρύτατης γκάμας πρακτικών (Le Breton, 1995). Έτσι, οι συμπεριφορές, των οποίων την κατανόηση σκιαγραφούμε εδώ, δεν μπορούν να προσεγγιστούν έξω από το κοινωνικό πλαίσιο εντός του οποίου εμφανίζονται και ριζώνουν, ούτε να ερμηνευτούν μονοδιάστατα, συναρτήσει μιας μόνο τάξεως παραγόντων. Πολλές μάλιστα φορές οι συμπεριφορές αυτές αντανακλούν τις αντιφάσεις και τις συμβολικές ελλείψεις του περιγυρο εντός του οποίου αναπτύσσονται, ή αποτελούν περίπλοκα είδη «απαντήσεων» των δρώντων κοινωνικών υποκειμένων στον περίγυρο αυτό. Γι' αυτό και είναι συχνά τόσο δύσκολο να αναζητηθούν περιγραφικές ή ερμηνευτικές σταθερές που να συνοψίζουν την πολυπλοκότητα των κοινωνικών καταστάσεων και των υποκειμενικών βιωμάτων χωρίς να στέκονται ούτε στα επιμέρους χαρακτηριστικά που συνθέτουν την περίπτωση, ούτε στις γενικότητες που στερούν από κάθε περίπτωση το ειδικό της βάρος σε μια κοινωνία.

Στην παρούσα λοιπόν φάση της έρευνας, η οποία είναι σε εξέλιξη από τον Σεπτέμβριο του 2000, έχουν διενεργηθεί εις βάθος συνεντεύξεις με «γρήγορους» οδηγούς μοτοσυκλέτας και έχουν συζητηθεί θέματα που αφορούν αντίστοιχες πεποιθήσεις και πρακτικές με πολλούς «ηγέτες» αυτού του κοινωνικού χώρου: ιδιοκτήτες συνεργείων, «βελτιωτές» μοτοσυκλετών, επικεφαλής λεσχών ή άτυπων ομάδων κ.λπ.. Τέτοιες συζητήσεις, όπως εξάλλου και παρατηρήσεις συγκεκριμένων συμπεριφορών, έχουν ήδη δώσει αφορμή για ένα σώμα σημειώσεων, σύμφωνα με τις αρχές της λεγόμενης ποιοτικής παρατήρησης.² Σημαντική είναι η γνώση και η κατανόηση των διαφορών όψεων της μοτοσυκλετιστικής μυθολογίας και κοσμοθεωρίας, κάτι στο οποίο είναι επίσης απαραίτητη η συστηματική προσέγγιση του ειδικού τύπου, που τροφοδοτεί με πρότυπα και κοσμεικόνες τους οπαδούς, ενώ ταυτόχρονα εμπνέεται από τις αντιλήψεις τους και τις ενασχολήσεις τους. Οι αναλύσεις που θα σκιαγραφηθούν στηρίζονται σ' αυτό το υλικό, έστω κι αν παρουσιάζεται εδώ ένα πολύ μικρό μέρος του, το οποίο μόνο στόχο έχει να «εικονογραφήσει» ένα θεωρητικό πλαίσιο υπό διαμόρφωσιν, εμπνεόμενο κυρίως από τις ψυχο-

2. Νατουραλιστικής και φαινομενολογικής υφής, η ποιοτική παρατήρηση λαμβάνει χώρα στο φυσικό πλαίσιο ζωής υποκειμένων που ούτως ή άλλως θα σχετιζόντουσαν μεταξύ τους, ακολουθώντας τη ροή της καθημερινότητάς τους (Adler και Adler, 1988, σ. 81).

κοινωνιολογικές και ανθρωπολογικές προσεγγίσεις που άπτονται των ζητημάτων της αντίληψης του ρίσκου, αλλά και του νοήματος πλείστων όσων ριψοκίνδυνων συμπεριφορών.³

2. ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Το ανθρώπινο (χαρκτηριζόμενο στο πλαίσιο του ψυχοκοινωνιολογικού ιδιολέκτου και *αφελές*) υποκείμενο δεν αξιολογεί αντικειμενικά και ορθολογικά τους κινδύνους. Η αντίληψή του αποτελεί (και) ένα είδος προβολής νοήματος και αξίας σε μία συγκεκριμένη κατάσταση στην οποία εμπλέκεται. Αυτή η αντίληψη, από την άλλη, δεν χαρακτηρίζει αποκλειστικά και μόνο το υποκείμενο αυτό, αλλά εξαρτάται και από τα συστήματα αναπαραστάσεων και κοσμοθεωριών εντός των οποίων κινείται. Παράλληλα, το ποια ανθρώπινη δραστηριότητα θα κριθεί επικίνδυνη ή ριψοκίνδυνη, το ποια ομάδα την προάγει, το ποια ακριβώς ομάδα θεωρείται ότι κινδυνεύει, με ποιο κοινωνικό κόστος κ.λπ. αποτελούν επίσης ζητήματα με διαστάσεις οικονομικές, πολιτικές, ηθικές κ.λπ., που όμως υπερβαίνουν κατά πολύ τους στόχους αυτού του άρθρου.

Μεταξύ των εργασιών που ασχολούνται με την αξιολόγηση του κινδύνου από μια ψυχολογική οπτική, ας αναφέρουμε ενδεικτικά την προσέγγιση των Tversky και Kahneman (1973, 1974). Σύμφωνα με αυτούς, υπάρχουν δύο κυρίως σφάλματα αντίληψης που κατευθύνουν την επιλεκτική αντίληψη των κινδύνων. Στην περίπτωση του *σφάλματος διαθεσιμότητας*, η συχνότητα εμφάνισης ενός γεγονότος εκτιμάται συναρτήσει του τρόπου με τον οποίο αυτό έρχεται αυθόρμητα στη συνείδηση, κάτι που εξαρτάται από τον τρόπο (και τη συχνότητα) που έχει παρουσιαστεί στα ΜΜΕ και την εντύπωση που έχει προξενήσει στο υποκείμενο. Θεωρούμε έτσι ότι κινδυνεύουμε περισσότερο να μας επιτεθεί ένας αλλοδαπός κακοποιός απ' ό,τι να εμπλακούμε σε ένα κυκλοφοριακό ατύχημα, ενώ στατιστικά ισχύει ακριβώς το αντίθετο. Στην περίπτωση του *σφάλματος αντιπροσωπευτικότητας* τονίζεται η στερεοτυπική αντίληψη του κοινωνικού περιβάλλοντος, κάτι που έχει ιδιαίτερες επιπτώσεις στον τρόπο ερμηνείας των κοινωνικών συμβάντων: θεωρούμε ότι ένας άνδρας 50 ετών κινδυνεύει

3. Πιο συγκεκριμένα, για τις ανάγκες αυτού του άρθρου χρησιμοποιήθηκαν αποσπάσματα από πέντε εις βάθος συνεντεύξεις με ισάριθμους «αγρήγορους» οδηγούς σπορ μοτοσυκλέτας (24-28 ετών), οι οποίες πραγματοποιήθηκαν και απομαγνητοφωνήθηκαν από τον υπογράφοινα τον Οκτώβριο και τον Νοέμβριο του 2000 στην Αθήνα και αποτέλεσαν ένα σώμα 85 σελίδων.

κυρίως από καρδιακές παθήσεις, εκτός αν μάθουμε ότι είναι ομοφυλόφιλος, οπότε θεωρούμε ότι κινδυνεύει κυρίως από τον ιό HIV.

Να επισημάνουμε εδώ ότι, εάν η προσέγγιση των σφαλμάτων αυτών (και γενικά του ό,τι επιπίπτει στην *κοινωνική σκέψη*) (Guimelli, 1999) στηρίζεται σε (και προάγει) ένα διαχωρισμό μεταξύ αφελούς υποκειμένου και επιστήμονα, η σκέψη του δευτέρου δεν είναι πάντα απόλυτα ανοσοποιημένη από ό,τι διέπει τη σκέψη του πρώτου. Πριν, λ.χ., το ατύχημα του Tchernobyl, οι εμπειρογνώμονες δεν αξιολογούσαν με τον ίδιο τρόπο τους κινδύνους που διατρέχουν οι κάτοικοι των αντίστοιχων περιοχών και γενικά το περιβάλλον. Από την άλλη, συχνότατα οι εκστρατείες με σκοπό την ευαισθητοποίηση ή ακόμα την αλλαγή συμπεριφορών του πληθυσμού στηρίζονται σε ορθολογικά επιχειρήματα, χωρίς να λαμβάνεται επαρκώς υπόψη ο τρόπος με τον οποίο τα υποκείμενα επενδύουν συναισθηματικά μια συμπεριφορά, τη βιώνουν στην πράξη, επηρεάζονται από την παρουσία ή την απουσία άλλων τη στιγμή εκείνη, βιώνουν την αμφιθυμία τους, τη θέλησή τους για παραβίαση κ.λπ.. Είναι συναρτήσεσι αυτών που το υποκείμενο θα «κατασκευάσει» την αναπαράσταση της πράξης του και συνεπώς την αιτιολόγησή της, κάτι που έχει σημαντικές επιπτώσεις στον τρόπο με τον οποίο θα αναζητήσει πληροφορία από το περιβάλλον, αγνοώντας, υποβιβάζοντας ή υπερεκτιμώντας πολλά σημαντικά στοιχεία στα οποία δυνητικά όντως έχει πρόσβαση και τα οποία θα έπρεπε να το οδηγήσουν σε μια ορθολογική απόφαση βασιζόμενη σε μια απλή «οικονομία των απωλειών και των κερδών». Εν ολίγοις, οι πραγματικές αιτίες πολλών συμπεριφορών δεν μπορούν να εξηγηθούν προστρέχοντας στη μόνη «σκέψη» των υποκειμένων, τα οποία συχνά με ένα «ξέρω, αλλά...» διακόπτουν κάθε περαιτέρω συζήτηση, μη θέλοντας να ακούσουν επιχειρήματα που δεν λαμβάνουν υπόψη την πραγματική συναισθηματική σημασία ορισμένων συμπεριφορών, που στοχεύουν στον περιορισμό της ελευθερίας τους, ή ακόμα που θεωρούν ότι ισχύουν για τους άλλους και όχι γι' αυτά τα ίδια.

Συχνά τα άτομα θεωρούν ότι μπορούν τα ίδια να επηρεάσουν μια κατάσταση της οποίας η απόληξη εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από την τύχη. Πρόκειται για την *αυταπάτη ελέγχου* (Langer, 1975), η οποία συνίσταται στην αντίληψη του τυχαίου ως εξαρτώμενου από τις προσωπικές ικανότητες ή απλώς από την εμπλοκή του υποκειμένου στην πράξη. Η ελπίδα ενός ατόμου να κερδίσει το λαχείο είναι δυσανάλογα μεγάλη ως προς την πραγματική πιθανότητα που έχει να το κερδίσει, και τούτο διότι είναι το ίδιο το υποκείμενο που επέλεξε το λαχείο, με τον ίδιο τρόπο που ο ταβλαδόρος ρίχνει συγκεντρωμένος τα ζάρια όταν θέλει να φέρει εξά-

ρες. Αντίστοιχα, όπως παρατηρούσαμε στο τέλος της προηγούμενης παραγράφου, το κάθε άτομο θεωρεί ότι χάρη στη δική του πείρα και ικανότητα έχει λιγότερες πιθανότητες να εμπλακεί σε ένα τροχαίο ατύχημα, το οποίο έτσι συμβαίνει πάντα στους άλλους – πρόκειται για το λεγόμενο *αισιόδοξο σφάλμα* (Weinstein, 1980, 1984). Εάν τώρα το ατύχημα όντως συμβεί, αυτό θα αποδοθεί σε εξωτερικούς παράγοντες, ανεξάρτητους της θέλησής του, αντίθετα με το ατύχημα που συμβαίνει σε κάποιον άλλο, το οποίο θα αποδοθεί στην ανικανότητα, όπως προβλέπεται και στο γνωστό πλαίσιο της θεωρίας της *απόδοσης*. Ούτως ή άλλως, και όπως ξέρουμε από τη θεωρία του Lerner (1980), *ο κόσμος είναι δίκαιος*, στο βαθμό που ο κάθε άνθρωπος έχει αυτό που του αξίζει: ένας άνθρωπος, που τυχαία ορίστηκε να μην πληρωθεί για τη συμμετοχή του στο πείραμα, αξιολογείται αρνητικά, ενώ αυτός, που τυχαία ορίστηκε να πληρωθεί, αξιολογείται θετικά. Κανείς, συνεπώς, δεν είναι *τυχαία* τυχερός ή άτυχος, υπάρχει πάντα ένα βαθύτερο νόημα σε ό,τι συμβαίνει, υπάρχει μια δύναμη που ξέρει την αξία του καθενός και τον ανταμείβει ανάλογα. Και όσο πιο μεγάλη η αβεβαιότητα ως προς το πεπρωμένο μου (όσο πιο ακατανόητες και απειλητικές οι δυνάμεις που με περιβάλλουν) τόσο μεγαλύτερες θα είναι οι προσπάθειές μου να επηρεάσω τη συγκυρία (βλ., π.χ., Delhomme και Deconchy, 1989).

Όλα αυτά οδηγούν στο να θεωρήσουμε ότι υπάρχει στον άνθρωπο μια βαθύτερη πεποίθηση ως προς ένα *ευνοϊκό πεπρωμένο*: μία σταθερότητα κρύβεται πίσω από την απειλητική αταξία του σύμπαντος, ο άνθρωπος δεν είναι απόλυτα εγκαταλελειμμένος στο έλεος του χάους, δεν είναι ευάλωτος και απροστάτευτος μπροστά στους κάθε είδους κινδύνους που τον απειλούν. Εκεί στηρίζεται η πεποίθηση ότι αξίζει τον κόπο κανείς να δοκιμάσει την τύχη του, κάτι που συνάδει με τη θέληση για ενεργό συμμετοχή στον κόσμο: το τυχαίο έχει μια σημασία, έστω κι αν αυτή υπερβαίνει τα νοήματα που προκύπτουν από την εμπειρική και ορθολογική, αλλά πολλές φορές στείρα, παρατήρηση των γεγονότων του «πραγματικού κόσμου». Με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ο κάθε άνθρωπος πρέπει να μπορεί να αντιμετωπίσει την αβεβαιότητα, να έχει την ξεχωριστή δύναμη να αναμετρηθεί με το χάος και το θάνατο, να παραμένει κύριος του πεπρωμένου του ως την τελευταία στιγμή, όποιες κι αν είναι οι *στρατηγικές εξορκισμού του πραγματικού* που θα ενεργοποιήσει (Deconchy, 1998). Δικαιολογημένα λοιπόν η Millstein (1993) διερωτάται αν το λεγόμενο *σφάλμα του να θεωρεί κανείς τον εαυτό του άτρωτο* (όπως εξάλλου και το προαναφερθέν *εγωκεντρικό σφάλμα*) ισχύει μόνο για τους εφήβους, όπως συχνά πιστεύεται, και όχι και για τους ενήλικες, οι οποίοι μολαταύ-

τα έχουν και τα γνωστικά εφόδια και την πείρα για να αξιολογούν τους κινδύνους.

Η πραγματικότητα των δικών μας εμπειρικών παρατηρήσεων είναι αρκετά περίπλοκη. Εάν θελήσουμε να τοποθετήσουμε την αντίληψη του ατυχήματος στο προηγούμενο θεωρητικό πλαίσιο, βλέπουμε ότι από τη μία, μέσω ορισμένων λεκτικών συμπτωμάτων, αυτό αποδίδεται στο *τυχαίο* (δηλαδή, κάτι που δεν εξαρτάται από το υποκείμενο), ενώ από την άλλη το υποκείμενο φαίνεται να πιέζει τον εαυτό του να αποδεχτεί τη δική του αποκλειστική ευθύνη. Ας αναφέρουμε ενδεικτικά το παράδειγμα του Φίλιππου, ο οποίος αμφιταλαντεύεται ανάμεσα στο *έτυχε* και στο *φταίω*, ενώ παράλληλα –και τούτο είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον– έχει συνείδηση της δυναμικής που υπάρχει μεταξύ των δύο αυτών αποδόσεων: «(...) οι περισσότεροι (απ' αυτούς που έχουν τέτοια δυνατά μηχανάκια) είναι άρρωστοι... όπως εμείς (...). Άρρωστοι με την ταχύτητα... του ίλιγγου της ταχύτητας... ε αυτό! Κακό βέβαια αυτό, αλλά όταν... όταν ανεβαίνουμε επάνω δεν το σκεφτόμαστε αυτό. Βέβαια είναι και επώδυνο γιατί εντάξει...

- Εσύ έτσι το χτύπησες το πόδι σου;

Φ. Ε, και... και εγώ και άλλοι φίλοι μου, αλλά παρόλα αυτά δεν τα παρατάμε, λέμε εκεί, εντάξει, και τι έγινε - λέμε έτυχε, δηλαδή όλο εκεί το ρίχνουμε, το έτυχε... και συνήθως έτσι γίνεται, από λάθος δικό μας δηλαδή, από απροσεξία... δικιά μας συμβαίνει το μοιραίο, αλλά εντάξει, τουλάχιστον μένουμε 'κει.

- Θα 'λεγα ότι αν είσαι ικανός να πεις από λάθος δικό μου..., ότι δεν θα σου συμβαίνει και κάθε μέρα, θα πει ότι προσέχεις.

Φ. Ναι, όσο μπορώ, αλλά τις περισσότερες φορές που 'χω τσακιστεί ας πούμε, έχω πέσει, είναι από λάθη δικά μου, δεν φταίει δηλαδή κανένας άλλος... εγώ φταίω, δηλαδή θα έχω πει κάτι παραπάνω και θα... ανοίξω το γκάζι παραπάνω εκεί που δεν πρέπει... ή πάλι, νορμάλ ας πούμε να 'μαι, στις αοχές που είχα πάρει τη μηχανή, νόμιζα ότι όλοι οι δρόμοι είναι πίστα, επόμενο ήτανε κάποια στιγμή να τσακιστώ».

3. ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΡΙΨΟΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ

Εάν όμως μέχρι στιγμής αναφερθήκαμε στον τρόπο «ανάλυσης» των κινδύνων που το υποκείμενο θεωρεί ότι υπάρχουν στο περιβάλλον πριν εμπλακεί σε μία πράξη, είναι κατά πολύ δυσκολότερο να συγκροτήσουμε ένα θεωρητικό πλαίσιο ερμηνείας, να μάθουμε το ίδιο το *γιατί* της εμπλοκής σε ορισμένες πράξεις. Για τον Le Breton (1991), η αναζήτηση των ορίων είναι μια ανθρωπολογική αναγκαιότητα, εφόσον λαμβάνει χώρα σε

έναν ελλειμματικό συμβολικό περίγυρο: η κοινωνία δεν δίνει σήμερα στα άτομα όρια, τα άτομα συνεπώς τα ψάχνουν μόνα τους: δοκιμάζουν τα όρια των δυνατοτήτων τους, τα όρια της αντοχής τους, και αντιμετωπίζουν το θάνατο, ύστατο όριο των πάντων. Αυτή η καταπρόσωπο αντιμετώπιση του θανάτου (μεταφορική ή πραγματική) αποτελεί ένα μοναχικό τελετουργικό νοσηματοδότησης της ίδιας της ύπαρξης του υποκειμένου. Επιστρέφοντας από αυτό το ταξίδι, επιζώντας, το άτομο καταλαβαίνει καλύτερα την αξία της ίδιας του της ζωής, της ίδιας του της ύπαρξης.

Το πρόβλημα εδώ τίθεται με όρους συμβολικής υποστήριξης. Στις σύγχρονες, δυτικού τύπου, ατομικιστικές κοινωνίες, οι κοινωνικές διεργασίες, υποβοηθούμενες σ' αυτό από την άναρχη και απρογραμματίστη τεχνολογική εξέλιξη, γνωρίζουν ένα είδος επιτάχυνσης που προκαλεί την εξασθένηση, ενίοτε το βίαιο ξεριζωμό, των συστημάτων νοήματος και αξιών που είναι απαραίτητα στην προστασία και τον προσανατολισμό του ανθρώπου. Υπάρχουν φυσικά οι σταθερές του καλού και του κακού ή του σωστού και του λάθους, όμως συχνότατα είναι σαθρές και αντιφατικές. Οι σημαντικές κοσμοθεωρίες και αξίες είναι για τα υποκείμενα αποδυναμωμένες και απο-επενδεδυμένες, αποτελώντας τυπικές μόνο πυξίδες, χωρίς βαθιά και ζωτική ουσία, γι' αυτό και δίνουν αφορμή σε συμπεριφορές χωρίς πραγματικά ιερό νόημα – το ιερό νοούμενο ως «κατηγορία ευαισθησίας» ή «συγκινησιακή δομή» που παραπέμπει στην εντύπωση της συνείδησης ότι εξαρτάται από μία δύναμη ανεξάρτητη της θέλησής της (Otto, 1969).

Ενώ από τεχνική και υλική άποψη ο σύγχρονος δυτικός πολιτισμός είναι πανταχού παρών, από συμβολική άποψη δυσχεραίνεται να εκπληρώσει την αποστολή του. Δεν επιτυγχάνει να προστατεύσει τον άνθρωπο από τα σημαντικότερα υπαρξιακά του άγχη: το φθαρτό της ύπαρξής του, τη θέση του σ' ένα σύμπαν που τον υπερβαίνει, την αέναη δυσκολία του στον έλεγχο του περιβάλλοντος, την αβεβαιότητα των συνθηκών της ζωής του... Οι απαντήσεις που δίνονται σε τέτοιου τύπου ανησυχίες είναι ελλιπείς (έστω κι αν είναι πολλές φορές πλούσιες και πολυάριθμες), κάτι που αφήνει διάτρητο το πλέγμα νοήματος που θα έπρεπε να τον υποβοηθάει και να κινητοποιεί τις πράξεις του. Χωρίς συνεκτικό νόημα και στέρεες αξίες, η βιαιότητα της αντιπαράθεσης του καθενός με τον κόσμο και τους άλλους καθίσταται αβάστακτη, κάθε δυσκολία βιώνεται σαν κρίση αξιέπραστη, κάθε κίνηση συναντά παντού εμπόδια, κάθε στοιχείο του περιβάλλοντος είναι ξένο και εχθρικό. Έτσι, οι μείζονος σημασίας δοκιμασίες μιας ανθρώπινης ζωής βρίσκουν τον άνθρωπο από συμβολική άποψη αποδυναμωμένο, ανίσχυρο, γυμνό. Η είσοδος στον κόσμο των ενηλίκων, η

επιλογή ενός επαγγέλματος, η ανάληψη των οικογενειακών υποχρεώσεων, η απώλεια σημαντικών προσώπων, τα γεράματα, η προσέγγιση του θανάτου κ.ά. βιώνονται χωρίς την απαραίτητη διαμεσολάβηση ενός συνεκτικού συστήματος αξιών και αντιμετωπίζονται μέσα από τη μόνη βοήθεια των προσωπικών (αυτοσχεδιαζόμενων) απόψεων, αξιών και πρακτικών, στο πλαίσιο των οποίων η συνεισφορά των άλλων δεν μπορεί παρά να είναι μερική.

Η γκάμα των επιλογών που διαθέτει το υποκείμενο στην αντιμετώπιση τέτοιων γεγονότων είναι βέβαια σημαντική, αλλά όλες οι επιλογές συχνά είναι στα μάτια του ίσης –μικρής– αξίας, ανήκουν συχνά σε αντιφατικά συστήματα αναφορών και μπροστά τους το υποκείμενο αισθάνεται ανίσχυρο, αναποφάσιστο, αποπροσανατολισμένο και συγχυσμένο. Η αυτονομία του ατόμου αυξάνει, όμως αυτό δεν το βοηθά κατ' ανάγκην ενάντια στο φόβο και το αίσθημα του κενού. Τι είναι εξάλλου μια ελευθερία που δεν καθοδηγείται από μια βέβαιη πεποίθηση όσον αφορά τη χρήση της, από μια ακλόνητη αίσθηση του καθήκοντος; Επιμένουμε εδώ στο ότι δεν πρόκειται σήμερα για μια απλή κρίση σχετιζόμενη με την εξέλιξη ενός συστήματος αναφορών υπό την πίεση απλών τεχνικών και κοινωνικών εξελίξεων, αλλά για μια πραγματική έκρηξη αντιφατικών και αλληλοαναιρούμενων αξιών. Δεν έχουμε παρά να σκεφτούμε το παράδειγμα της τεχνολογίας: κληροδότημα της αυτονόητης πίστης στην πρόοδο, βιώνεται σήμερα σαν μια γενναιόδωρη και καλή μητέρα και ταυτόχρονα σαν ένα τέρας έτοιμο να μας καταστρέψει, εντείνοντας έτσι την απειλή της *οντολογικής ασφάλειας* και το γενικευμένο αίσθημα *ανικανότητας ελέγχου* και *ενδοτικότητας* στο πεπρωμένο στα οποία αναφέρεται ο Giddens (1990).

Στο πλαίσιο αυτό ο άνθρωπος θα προσπαθήσει να νοηματοδοτήσει και να οριοθετήσει τη σχέση του με τον εαυτό του και με τον κόσμο, έστω κι αν το κάνει με τα δικά του προσωπικά αποθέματα. Θα αυτοσχεδιάσει την εγγραφή του σε προσωπικά νοήματα και αξίες, ελλείψει αυτών που θα έπρεπε να παρέχει το κοινωνικό σύστημα: οι σύγχρονες ριψοκίνδυνες συμπεριφορές είναι αυταναφορικές, η νοηματοδότηση της ύπαρξης μέσω αυτών γίνεται ατομικά και ισχύει για το άτομο (ακόμα και στην περίπτωση που το πλαίσιο δραστηριοτήτων είναι ομαδικό).

Πρωτεύουσα σημασίας είναι εδώ η αναφορά στο ύστατο όριο, το *θάνατο*. Απ' αυτόν αρχίζει η οριοθέτηση των νοημάτων, αυτός αποτελεί το απαράβατο και αδιαμφισβήτητο όριο. Θα ήταν πολύ επιπόλαιο να πούμε ότι το μόνο που κάνει ο θάνατος είναι να παύει τη ζωή. Χωρίς αυτόν, αντίθετα, ο άνθρωπος θα είχε μπροστά του έναν ορίζοντα χωρίς τέλος και μια ζωή χωρίς σημασία. Μόνο ό,τι μπορούμε να χάσουμε έχει

αξία. Ο θάνατος δίνει αξία και νόημα στη ζωή, αυτός κινητοποιεί τον άνθρωπο και του επιτρέπει να αναπτύξει τις ικανότητές του, λειτουργώντας σαν ανθρωπολογική εστία νοήματος. Στην αιωνιότητα που του λείπει, ο άνθρωπος απαντά με τη δημιουργική του ζέση (Jankélévitch, 1977).

Οι ριψοκίνδυνες συμπεριφορές, θέτοντας σε κίνδυνο τη σωματική ακεραιότητα του ατόμου, προκαλώντας εμμέσως ή απευθείας το θάνατο, αποτελούν μια θαυμάσια αφορμή εύρεσης των ορίων που το άτομο χρειάζεται για την παραγωγή της ατομικής του ταυτότητας. Στην περίπτωση που δεν υπάρχουν συμβολικά όρια, θα αναζητηθούν τα πραγματικά όρια της ανθρώπινης ύπαρξης. Η ανθρώπινη ζωή σταματά στο θάνατο, εάν συνεπώς το άτομο «επιστρέψει» από την αντιπαράθεση με αυτόν, η ζωή του αποκτά στα μάτια του μια άλλη αξία. Υπάρχουν περιπτώσεις που μόνον αυτός φαίνεται ότι μπορεί να απαντήσει στο ερώτημα του νοήματος της ζωής, ανανεώνοντας το άτομο, εξωραϊζοντάς το εσωτερικά, απαλλάσσοντάς το από ό,τι καθιστούσε την ύπαρξή του δυσβάστακτη.

Ο πολιτισμός μας αρνείται και απωθεί με κάθε τρόπο το θάνατο. «Δεν είναι φυσιολογικό να είναι κανείς νεκρός σήμερα, (...) είναι εγκληματικό, είναι παρέκκλιση αθεράπευτη», παρατηρεί ειρωνικά ο Baudrillard (1976, σ. 196). Εάν λοιπόν ο θάνατος λειτουργεί κατά κάποιο τρόπο σαν απαγόρευση, αποκτά και ισχυρό γόητρο μέσω της πρόκλησης και της παραβίασης. Ο θάνατος αποτελεί πειρασμό για όσους δυσκολεύονται να αναγνωριστούν στα όρια ενός ελλειμματικού συμβολικού συστήματος και αναζητούν ψηλαφητά τα δικά τους σημεία προσανατολισμού, το δικό τους σύστημα αναφοράς, που θα ικανοποιούσαν το αίσθημα της ταυτότητάς τους. Κάθε απαγόρευση εξάλλου προσθέτει κύρος και αξία σε αυτόν που την παραβίασε. Εάν ο θάνατος είναι ένας από τους λίγους εναπομείναντες τομείς που υπερβαίνουν τον άνθρωπο, εάν ο θάνατος είναι πιο ισχυρός από τον άνθρωπο, όποιος τον προσεγγίζει, πραγματικά ή συμβολικά, αποκτά την αύρα αυτής της ισχύος, για τους άλλους, αλλά και για τον ίδιο του τον εαυτό. Και όσο πιο μεγάλος ο κίνδυνος, τόσο πιο εμπλουτισμένο επιστρέφει το άτομο που τον διέτρεξε.

Από την άποψη αυτή, και μόνο ως αντικείμενο, μία μοτοσυκλέτα εντυπωσιάζει («εκπέμπει δύναμη») όχι τόσο για λόγους αισθητικούς ή τεχνικούς,⁴ αλλά γιατί αποτελεί την ίδια την ιδέα της προσέγγισης του κινδύ-

4. Η παρατήρηση του Morin (1984) αναφορικά με το αυτοκίνητο, ότι δηλαδή επιτρέπει την άμεση επαφή του καθημερινού ανθρώπου με τους μείζονες τεχνολογικούς μύθους, δεν χάνει φυσικά εδώ την ισχύ της.

νου και του θανάτου, και τούτο ανεξάρτητα της πραγματικής χρήσης που της γίνεται από τον εκάστοτε αναβάτη. Είναι, φαντασιακά, ένα *συμπύκνωμα κινδύνου* που ισχυροποιεί δυναμικά τον κάθε χρήστη. Επιτρέπει τη ριψοκίνδυνη συμπεριφορά, είναι το όργανο της *δοκιμασίας* της οποίας η έκβαση μπορεί να αποκτήσει μεγάλη αξία για τον εαυτό. Από την άποψη αυτή η μοτοσυκλέτα τοποθετείται στη διάσταση του *ιερού*: προκαλεί την επιθυμία του υποκειμένου, εφόσον μπορεί να έχει θετική επίδραση στη ζωή του, αλλά και το φόβο, εφόσον μπορεί και να το σκοτώσει. Γι' αυτό και περιγράφουμε την επαφή μαζί της (σε συνθήκες γρήγορης οδήγησης) ως *τελετουργική*: καθορίζεται από αυστηρούς κανόνες, η μη τήρηση των οποίων (το λάθος, η αβλεψία) μπορεί να αποβεί μοιραία, μετατρέποντας την «καθαρότητα» της σε «καταστροφικότητα». Πρόκειται λοιπόν για ένα ατομικό τελετουργικό αναβάθμισης του εαυτού. Όποιος ριψοκινδύνευσε, όποιος απομακρύνθηκε από τον βέβηλο, καθημερινό κόσμο και ήρθε αντιμετώπος με το θάνατο, επιστρέφει από τη δοκιμασία διαφορετικός, καλύτερος, με ένα αυξημένο αίσθημα διαύγειας ως προς το ποιος είναι, με μια οξύτερη συνείδηση της ύπαρξής του, του εαυτού του και της θέσης του στον κόσμο. Είναι ένα είδος κάθαρσης, αναγέννησης.

Σύμφωνα με τον Le Breton (ό. π.), το υποκείμενο, χωρίς φυσικά να το ξέρει, αφήνει τη ζωή του στη διάθεση της *θείας δίκης*: πρόκειται για ένα δικαστικό τελετουργικό στο πλαίσιο του οποίου ερωτάται ο Θεός (ή οι θεοί, ανάλογα με τις πολιτισμικές και θρησκευτικές αναφορές) για το αν κάποιος είναι αθώος ή ένοχος. Η θεία ετυμηγορία εκδηλώνεται μέσω μιας επώδυνης και επικίνδυνης δοκιμασίας, η κατάληξη της οποίας (ο θάνατος ή η επιβίωση του υπόπτου) ενέχει για την κοινότητα θέση απόδειξης όσον αφορά την ενοχή του ή την αθωότητά του. Εάν λοιπόν ο ύποπτος πεθάνει, η απόδειξη της ενοχής του συνοδεύεται και από την τιμωρία του. Εάν ζήσει, τότε η ύπαρξή του αναβαθμίζεται.

Επαναλαμβάνουμε εδώ ότι αυτή η σύγχρονη θεία δίκη δεν τελείται κατ' ανάγκην ενώπιον της κοινωνίας και δεν αποτελεί ένα επίσημο και καθιερωμένο κοινωνικό τελετουργικό. Είναι μια ασυνείδητη ατομική προσφυγή σε μια ισχυρή ανθρωπολογική δομή, στο πλαίσιο της οποίας το υποκείμενο ρωτά το θάνατο, διά μέσου της ριψοκίνδυνης συμπεριφοράς, αν η ζωή του έχει ακόμα νόημα. Η επιστροφή από τη συμβολική συνάντηση με το θάνατο ή η επιβίωση από την πραγματική ριψοκίνδυνηση της ζωής έχει για το υποκείμενο μια (βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη) *συμβολική αποτελεσματικότητα*: η ζωή αποκτά ένα ξεχωριστό νόημα, τα στοιχεία της ύπαρξης εντάσσονται σ' ένα ολοκληρωμένο και θετικό σύνολο, η ταυτότητα του υποκειμένου και η θέση του στον κόσμο αναβαθμίζονται.

Είναι επίσης ιδιαίτερα ενδιαφέρον εδώ ότι αυτή η θεία δίκη ενεργοποιείται στη βάση ενός αιτήματος του υποκειμένου. Εάν ένας άνθρωπος βρίσκεται σε ένα τραίνο που εκτροχιάζεται, εάν υφίσταται παθητικά γεγονότα που δεν έχει επιλέξει και προκαλέσει, ο κίνδυνος που διατρέχει δεν έχει την αξία που περιγράψαμε (έστω κι αν μπορεί εκ των υστέρων να νοσηματοδοτηθεί έτσι ώστε να αποτελέσει μια ξεχωριστής σημασίας στιγμή της ζωής του). Πρέπει το υποκείμενο να έχει στη διάθεσή του έναν κάποιο έλεγχο των συνθηκών της δοκιμασίας, έτσι ώστε να μην είναι μια απλή εγκατάλειψη του εαυτού του στην τυφλή τύχη, σύμφωνα με την αρχή της ρώσικης ρουλέτας. Θα μπορούσαμε εδώ να υποθέσουμε ότι η οριακή οδήγηση συνίσταται ακριβώς στη δημιουργία *συνθηκών ελέγχου* ως απάντηση στην *επίκτητη αίσθηση αδυναμίας*, δηλαδή στην κατάσταση αδράνειας, παθητικότητας και ανικανότητας που αναπτύσσεται στον άνθρωπο όταν βιώνει αρνητικές καταστάσεις στις οποίες δεν μπορεί να αντιδράσει και από τις οποίες δεν μπορεί να αποδράσει. Για τον Seligman και τους συνεργάτες του,⁵ η εποχή μας είναι μια εποχή γενικευμένης αδυναμίας και μελαγχολίας, είτε λόγω των σύγχρονων συνθηκών ζωής, είτε λόγω της πλανώμενης απειλής μεγάλων καταστροφών σε πλανητικό επίπεδο, κάτι στο οποίο συμμετέχουν και τα ΜΜΕ με την αέναη καταστροφολογική λιτανεία τους.

Όπως κι αν έχει, το ρίσκο που το υποκείμενο θα εισαγάγει στη δοκιμασία, και για το οποίο είναι το μόνο υπεύθυνο, θα έχει και άμεσο αντίκτυπο στην αποτελεσματικότητά της και στο εύρος της. Η χρήση μιας πολύ δυνατής σπορ μοτοσυκλέτας, η οδήγηση «στα όρια», εκεί που όλα εξαρτώνται από ένα χιλιοστό του ανοίγματος του γκαζιού, από ελάχιστα μέτρα φρεναρίσματος πριν από τη στροφή, από τη σωστή γωνία κλίσης στο στρίψιμο, «δοκιμάζουν» στο έπακρο το θάρρος του υποκειμένου να προκαλέσει κατάφατσα το ατύχημα ή το θάνατο και συγχρόνως τις ικανότητές του να βγει σώο, να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων.

Εάν τα συμβολικά οφέλη αυτής της δοκιμασίας είναι ανάλογα του ρίσκου, τότε η αναβάθμιση του εαυτού, η προσωπική μεταμόρφωση αποτελούν το κέρδος στο οποίο προσβλέπει το υποκείμενο απ' αυτή την αντιμετώπιση με το θάνατο. Καταλαβαίνουμε επίσης ότι σε μερικές περιπτώσεις ο θάνατος μπορεί και να μην είναι τόσο μεγάλη τιμή γι' αυτό που το υποκείμενο μπορεί να περιμένει ότι θα αποκομίσει.

5. Βλ., μεταξύ άλλων, Seligman (1975), Peterson, Maier, Seligman (1993).

Τι είναι γενικότερα τα τελετουργικά και ποιες είναι οι λειτουργίες τους; Είναι ένα κωδικοποιημένο σύστημα πρακτικών, οι οποίες λαμβάνουν χώρα σε ειδικές χωροχρονικές συνθήκες, οι οποίες έχουν βιωμένο νόημα και συμβολική σημασία για τους εμπλεκόμενους (αυτούργους και θεατές), εμπλέκοντας το σώμα και μια κάποια σχέση με το ιερό. Οι κύριες ανθρωπολογικές τους λειτουργίες είναι γενικά η διαμεσολάβηση με το θείο (ή με απόκρυφες και ιδανικές αξίες), η άμβλυση του άγχους ως προς τη θέση του ανθρώπου στον κόσμο και η ρύθμιση της συμβολικής ανταλλαγής, μέσω της πιστοποίησης και της ενδυνάμωσης του κοινωνικού δεσμού.

Πρόκειται κατά μία έννοια εδώ για ένα διαβατήριο τελετουργικό: μετά από αυτό, το άτομο δεν είναι πια το ίδιο. Βέβαια, στα «παραδοσιακά» διαβατήρια τελετουργικά, έστω κι αν εμπλέκεται το σώμα, ο θάνατος και η αναγέννηση του υποκειμένου είναι μεταφορικά, ενώ εδώ ο κίνδυνος για τη σωματική ακεραιότητα και την ίδια τη ζωή είναι άμεσος και πραγματικός. Σίγουρα επίσης τα «παραδοσιακά» διαβατήρια τελετουργικά είναι συλλογικά και δημόσια: έχουν νόημα και αξία για όλη την κοινότητα, ενώπιον της οποίας πραγματοποιούνται. Η μύηση έχει ως αποτέλεσμα την ξεκάθαρη και αμετάκλητη μεταβολή της κοινωνικής θέσης του μνημένου, κάτι που αφορά το σύνολο της κοινότητας. Εδώ από την άλλη το τελετουργικό είναι ατομικό, τόσο ως προς την τέλεσή του όσο και ως προς το νόημά του, το οποίο ισχύει μόνο για τον αυτούργό, και όχι μέσω των κοινωνικά προσδιορισμένων τρόπων αντίληψης και κατανόησης του κόσμου και της ανθρώπινης εμπειρίας: σπάνια το υποκείμενο έχει συνείδηση του τι κάνει και γιατί το κάνει, συχνά εμφανίζεται απλώς ως «παθιασμένο με...», αν και εκφράσεις όπως «ψάχνεται» ή «την ψάχνει» δεν είναι καθόλου τυχαίες. Τέλος, η κοινωνική του θέση δεν αλλάζει, μόνο εμπλουτίζεται (συνήθως με τρόπο ασυνείδητο, διάχυτο και προσωρινό) το είναι του.

Η θεία δίκη είναι στο επίκεντρο της καθημερινής ζωής, με τα θύματα των ατυχημάτων κάθε είδους,⁶ με τη χρήση όπλων και πηγών ενέργειας

6. Πιο κοντά σε ό,τι μας ενδιαφέρει, η θεία δίκη είναι παρούσα στο «φόρο τιμής που πληρώνεται στην ασφαλτο»: 250.000 νεκροί περίπου κάθε χρόνο στον πλανήτη, 42.600 νεκροί περίπου στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 1998 – αριθμός στα πλαίσια του οποίου η Ελλάδα κατέχει τη δεύτερη θέση μετά την Πορτογαλία (Eurostat). Σημαντικό είναι ότι ο δρόμος αποτελεί την πρώτη αιτία θνησιμότητας για τα άτομα ηλικίας μικρότερης των 40 ετών! Παράλληλα, στις δυτικές κοινωνίες τα δυστυχήματα γενικώς αποτελούν την πρώτη αιτία θνησιμότητας για τις ηλικιακές τάξεις των 10-14 και 15-24 ετών – ιδιαίτερα μάλιστα οι άντρες ηλικίας 15-35 ετών έχουν σήμερα περισσότερες πιθανότητες να πεθάνουν απ' ό,τι τη δεκαετία του '70 (Tursz, 1987)!

των οποίων τα δευτερογενή ρίσκα είναι ανεξέλεγκτα, με τη χρήση τέλος της ίδιας της ιδέας της τρομοκρατίας που μας καθιστά όλους ομήρους μιας τυφλής, ύπουλης και τρομακτικής θεότητας. Δεν έχει κανείς παρά να σκεφτεί πόσο η *καταστροφή* και το *τέλος του κόσμου* απασχολούν το συλλογικό φανταστικό στην επιστημονική φαντασία, τον κινηματογράφο, τη μουσική και τα εικαστικά... Παντού φαντασιώνεται το τέλος αυτής της τρελής και άναρχης πορείας της προόδου, είτε μέσω της επιστροφής στην πρωτόγονη κατάσταση, είτε μέσω του υστερικού θριάμβου της παραφροσύνης της – όπως κι αν έχει, αναζητάται ένα *τέλος*. Είναι το ίδιο το πεπρωμένο της ανθρωπίνης φυλής και αυτού εδώ του πολιτισμού που παίζονται στα ζάρια με κάθε «τεχνολογικό άλμα», και τίποτε δεν μπορεί να διαλύσει την αβεβαιότητα ως προς την ύστατη κατάληξη αυτής της κατάστασης: μέσα σε ένα λόγο με έκδηλες αξίες τη ζωή, την πρόοδο και την ασφάλεια, παραμονεύουν αδιάκοπα η αλλοτρίωση, ο αφανισμός και ο θάνατος.

Το κυκλοφοριακό ατύχημα ή δυστύχημα, όπως εύστοχα παρατηρεί ο Baudrillard (1970), είναι, μαζί με το μετεωρολογικό δελτίο, η ωραιότερη εκδοχή της «καθημερινής μοιρολατρίας» – στο πλαίσιο των απόψεων που συζητούνται εδώ η *μοιρολατρία* είναι κυριολεκτική. Η μόνη αναφορά στα τροχαία αποτελεί ένα είδος λιτανείας που πληρεί μια σημαντική συλλογική λειτουργία: επισημαίνει τους κινδύνους του εξωτερικού κόσμου και δικαιώνει στην αταραξία του και την ψυχική του ηρεμία τον καταναλωτή των σημείων του πραγματικού (αντικειμένων ή εικόνων). Ο καταναλωτής αυτός, δηλαδή ο σύγχρονος άνθρωπος, συνδέεται με τον κόσμο (την πολιτική, την ιστορία, τον πολιτισμό) μέσα από σχέσεις *περιέργειας* και *ή παραγνώρισης*. Ο χώρος δράσης του, ο ιδιωτικός χώρος, είναι έτσι αυτός της κοινοτοπίας, ενώ ο δημόσιος αυτός του πεπρωμένου, του πάθους και του μοιραίου, όπου βασιλεύουν το μυθικό ζευγάρι που συναποτελούν ο *ήλιος* (προϋπόθεση της εκδρομής) και ο *θάνατος* (αποτέλεσμά της).

4. ΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Η ριψοκίνδυνη παραπέμπει σε μια ενεργό συμπεριφορά ενός υποκειμένου, συστηματική ή περιστασιακή, λιγότερο ή περισσότερο συνειδητή. Το να οδηγεί κάποιος μοτοσυκλέτα στο δρόμο δεν είναι κατ' ανάγκη ριψοκίνδυνο, τουλάχιστον όχι πολύ περισσότερο από το να κάνει οτιδήποτε άλλο αποτελεί σήμερα συνήθη δραστηριότητα της καθημερινής μας ζωής. Όμως για μια μερίδα οδηγών μοτοσυκλέτας (ή, ευρύτερα, του «μοτοσυκλετιστικού κοινού») η μοτοσυκλέτα παραπέμπει κατ' αρχήν στην *ταχύτητα*. Υπάρχουν φυσικά μοτοσυκλέτες για λελογισμένη (καθημε-

ρινή) χρήση, υπάρχουν άλλες που έχουν προβλεφθεί για ανώμαλο δρόμο, μερικές είναι ειδικά προσαρμοσμένες για μεγάλα ταξίδια με πολλές αποσκευές... αλλά η ιδέα, η πεμπτουσία της μοτοσυκλέτας, θεωρείται ότι βρίσκεται στη δύναμή της, που μεταφράζεται σε επιτάχυνση και, κυρίως, σε ταχύτητα. Και τα δύο παραπέμπουν στον *ίλιγγο*.

Η αναζήτηση της ταχύτητας δεν σχετίζεται βέβαια αποκλειστικά και μόνο με την ορθολογική αναζήτηση ενός ταχύτερου μέσου μεταφοράς. Αντιστοιχεί μάλλον στο ευρύτερο ανθρωπολογικό μέλημα εγκαθίδρυσης μιας διαφορετικής σχέσης με τον κόσμο, μιας σχέσης που χαρακτηρίζεται από τη (στιγμιαία ή μη) «καταστροφή» της συνήθους αντίληψης των πραγμάτων και από την παράλληλη επίτευξη μιας ολικής αβεβαιότητας, ενός ηδονικού πανικού. Βρίσκουμε τον *ίλιγγο* σε πλήθος πράξεων που εκ πρώτης όψεως είναι σχετικά απομεμακρυσμένες μεταξύ τους (από την ελεύθερη πτώση με αλεξίπτωτο ως τη χρήση κάθε είδους ψυχοτρόπων ουσιών), οι οποίες όμως στο σύνολό τους ενέχουν αυτή τη θέληση για μέθη, για σύγχυση, για αβεβαιότητα ως προς τα σημεία αναφοράς, για παιχνίδι με τις συντεταγμένες της (φυσικής ή ψυχικής) πραγματικότητας... εν ολίγοις χαρακτηρίζονται από ένα είδος παιγνιώδους ένταξης στον κόσμο, ένταξης που περιλαμβάνει την αναζήτηση της εγκατάλειψης των δυνάμεων του ατόμου στις δυνάμεις του περιβάλλοντος.

Ο Caillois (1967) ταξινομεί τα παιχνίδια διακρίνοντάς τα σε *τυχερά*, σε *ανταγωνιστικά*, σε *μιμητικά* και σε παιχνίδια *ίλιγγου*. Στα τελευταία ζητούμενο είναι η πρόκληση «...ενός είδους σπασμού, καταληψίας, σκοτοδίνης, που εκμηδενίζει την πραγματικότητα σ' ένα εξαισίο ξέσπασμα» (σ. 68). Η εκμηδένιση της πραγματικότητας αποκτά εδώ όλη τη σημασία της, όταν δεν πρόκειται για την πρόκληση της στιγμιαίας απώλειας των σημείων αναφοράς (όπως μπορεί να συμβαίνει στο *γύρω-γύρω όλοι* ή στο *χορό των δερβίσηδων*), αλλά για την ενεργό και ελεγχόμενη εγκατάλειψη της ίδιας της ζωής σε δυνάμεις που υπερβαίνουν το υποκείμενο.

Η ηδονική κατάδυση στις «ακροαίες» και ανεξερεύνητες περιοχές του *ίλιγγου* συνδέεται άρρηκτα με τη νηφαλιότητα που απαιτεί ο έλεγχος των απορροθμιστικών επιπτώσεων της ταχύτητας, σύμφωνα με ένα ενδιαφέρον (διότι παράδοξο) σπειροειδές σχήμα: όσο πιο μεγάλη η δύναμη της μοτοσυκλέτας και η ταχύτητα που επιτυγχάνεται, τόσο πιο μεγάλη η γοητεία της μέθης, η οποία όμως για να επιτευχθεί απαιτεί αξιόλογες τεχνικές και ηθικές ικανότητες του οδηγού. Πρόκειται γι' αυτό που ο Rabreau (1983) ονομάζει *καλλιτεχνικό ταξίδι*: για να έχει πάντα τον έλεγχο της κατάστασης, ο μοτοσυκλετιστής πρέπει να είναι απόλυτα συγκεντρωμένος, να περιβάλλεται από ένα είδος υπερευαίσθητης «αντιληπτικής σφαι-

ρας», είδος σωματικού περιγράμματος που προβάλλεται στο περιβάλλον με σκοπό την άμεση διάκριση του αβλαβούς από το επικίνδυνο ερέθισμα. Η προστατευτική υπεραισθησία ταυτίζεται με την ηδονική, και η οδήγηση γίνεται μια αισθητηριακή εμπειρία εξαιρετικά πολύπλοκη και πλούσια, σαν την καταβύθιση σε μια έκθεση ζωγραφικής.

Η «απώλεια του ελέγχου» συνδέεται εξ ορισμού με την αναγκαιότητα μεγιστοποίησής του, με τρόπο ώστε η αλματώδης αύξηση της ισχύος των σύγχρονων μοτοσυκλετών να απαιτεί ολοένα και καλύτερους αναβάτες, οι οποίοι με τη σειρά τους δεν ικανοποιούνται παρά με ολοένα και δυνατότερες μοτοσυκλέτες, κοκ.⁷ Σ' αυτή την απόλυτη σύμπτωση των αντιθέτων, η τεχνολογία και η γοητεία του ιλίγγου είναι συνένοχες, η κάθε μία ενισχύει εκθετικά την άλλη, την οποία άλλη ταυτόχρονα επικαλείται ως άλλοθι της δικής της (πολλές φορές παράλογης) γιγάντωσης.

Όμως φαίνεται ότι εκεί ακριβώς πρέπει να αναζητηθεί το νόημα αυτού του παιχνιδιού. Στο επίκεντρο της αβεβαιότητας και της εγκατάλειψης σ' ένα σύμπαν χωρίς σημεία αναφοράς, το υποκείμενο αποκτά επιτέλους τον έλεγχο της κατάστασης, δοκιμάζει τα όρια και τότε μπορεί να «επιστρέψει». Η εξερεύνηση των ορίων της χρήσης της μοτοσυκλέτας ταυτίζεται με την εξερεύνηση των ορίων του εαυτού. Δεν πρόκειται μόνον για ένα ταξίδι στον πραγματικό κόσμο που πραγματοποιείται με μεγάλη ταχύτητα, αλλά για μια συνολική, «οριακή», εμπειρία, που αποτελεί η ίδια ένα ταξίδι στην καρδιά ενός πολύ σημαντικού ζητήματος για τον πολιτισμό. Μόνον έτσι, οριακά, ιδανικά θα μπορούσαμε να πούμε, μπορούν για το σύγχρονο άνθρωπο να συναντηθούν και να συνυπάρξουν ο ιλίγγος και ο έλεγχος, η εγκατάλειψη σε δυνάμεις που τον υπερβαίνουν και το προμηθεϊκό παραλήρημα.

Η οριακή οδήγηση αποτελεί εν κατακλείδι μια στιγμιαία προσφορά του εαυτού στο θάνατο, δηλαδή σ' έναν κόσμο ιερό. Οι δυνάμεις που τον διέπουν υποχρεούνται, για να διατηρηθεί η ισορροπία μεταξύ του ιερού και του βέβηλου κόσμου, να επιστρέφουν στον προσφέροντα το ισοδύνα-

7. Ένα συγκριτικό τεστ τεσσάρων από τις δυνατότερες και ταχύτερες σύγχρονες μοτοσυκλέτες, τιτλοφορούμενο *Το γκάζι βγήκε απ' τον Παράδεισο*, αρχίζει ως εξής: «Πρόκειται για τις γρηγορότερες μοτοσυκλέτες που βγήκαν στην παραγωγή. Πρόκειται για τη δίψα του ανθρώπου για ωμή ταχύτητα. Πρόκειται για τις καλύτερες ιαπωνικές μοτοσυκλέτες που έχουν δει τα μάτια μας. Τα Superbikes πέθαναν... Ζήτω τα Hyperbikes! (και η Παναγιά μαζί μας...)». Και ο αρθρογράφος συνεχίζει: «Μέχρι σήμερα, ψάχναμε στα συγκριτικά τεστ για την καλύτερη μοτοσυκλέτα. Από δω και πέρα, μάλλον θα πρέπει να κάνουμε συγκριτικά αναβατών» (Περιοδικό *Μοτό*, τ. 260, 1/5/2001, σ. 21-22).

μο της προσφοράς του, με τη μορφή της συμβολικής του ισχυροποίησης (Caillouis, 1950): ό,τι αρνείται κανείς στο βέβηλο κόσμο το βρίσκει στον ιερό, ως υπερφυσικές ικανότητες, που εδώ ισοδυναμούν με την αποκατάσταση του εαυτού – με έναν τρόπο η λογική του οποίου δεν απομακρύνεται πολύ απ' αυτήν της δοξασίας σ' ένα δίκαιο κόσμο για την οποία μιλάγαμε στην παράγραφο 2.

Επιμένουμε στο ότι η ριψοκινδύνευση δεν μπορεί να γίνει κατανοητή ως ρώσικη ρουλέτα. Ναι μεν το κέρδος της δοκιμασίας μεγιστοποιείται ανάλογα με το βαθμό ριψοκινδύνευσης, αλλά η ίδια η τεχνική διάσταση του εργαλείου (εδώ: μοτοσυκλέτα) προάγει τον ανθρώπινο έλεγχο, τον υπολογισμό, απενοχοποιώντας κατά κάποιον τρόπο την επιθετική και καταστροφική διάσταση που υποφώσκει στις πρακτικές που μας ενδιαφέρουν, εισάγοντας στο όλο εγχείρημα μια τονικότητα παιγνιώδη και εγκεφαλική. Η εικόνα της ριψοκινδύνευσης στην οποία καταλήγουμε συνεπώς εδώ είναι αυτή μιας ριψοκινδύνευσης *υπολογισμένης, απαλλαγμένης από τις σκωρίες μιας πρωτόγονης και ανεξέλεγκτης καταστροφικότητας*, και που όμως διατηρεί τον αυθορμητισμό και τη δημιουργικότητά της. Το υποκείμενο, μέσω της ταχύτητας, που επιτυγχάνεται με ένα τεχνικό μέσο που απαιτεί ιδιαίτερες ικανότητες έλεγχου, υπερβαίνει (δηλαδή εξερευνά και ανακαλύπτει) τα όριά του, όπως ωραία συνοψίζει ο Γρηγόρης: *«αδρεναλίνη, είναι... η... αυτό το... αυτή την, αυτό που σου προσφέρει η ταχύτητα το ξεχωριστό... η υπέρβαση, των ορίων, όχι ταχύτητας, των ορίων των δικών σου και της μοτοσυκλέτας. Αυτά είναι ένα μέρος, το οποίο είναι... είναι εντυπωσιακά, να τα νιώθεις, σαν συναίσθημα...»*.

Στο ταξίδι επίσης, άλλο σημαντικό κεφάλαιο της σύγχρονης μυθολογίας, αναζητάται μία διαφορετική σχέση με τον κόσμο. Εδώ δεν κυριαρχεί κατ' ανάγκη η ταχύτητα ως απόλυτη τιμή, αλλά η έμμονη ιδέα της απόστασης που πρέπει κανείς να διανύσει, συχνά σε χρόνο σχετικά σύντομο. Πολλοί μοτοσυκλετιστές διηγούνται με υπερηφάνεια ότι εντός ολίγων ωρών πήγαν, π.χ., από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη μετ' επιστροφής, ή ότι εντός ολίγων μόνο ημερών έκαναν το γύρο της Ευρώπης κ.λπ., σε ένα είδος ταξιδιού όπου μόνες μετρούν η χαρά της οδήγησης και η σχέση απόστασης-χρόνου. Η επίτευξη υψηλής μέσης ωριαίας ταχύτητας και η νίκη επί της κόπωσης συνθέτουν εδώ το χαρακτήρα του επιτεύγματος, του κατορθώματος. Ακόμα και όταν τέτοιου είδους ταξίδια έχουν έναν τουριστικό ή περιηγητικό χαρακτήρα, η άρνηση της απόστασης είναι τουλάχιστον το ίδιο σημαντική με την επίσκεψη άλλων ανθρώπινων ή φυσικών τοπίων. Κάτι τέτοιο έχει ως αποτέλεσμα να κυριαρχείται το ταξίδι από τον ανταγωνισμό δύο αντίθετων τάσεων στο ίδιο υποκείμενο: από τη μία

να γνωρίσει πραγματικά τις περιοχές από τις οποίες διέρχεται, από την άλλη απλώς να τις διασχίσει σε μία χωρίς τέλος αναζήτηση του επόμενου σταθμού.

Ταχύτητα, απόσταση, κίνδυνος και περιπέτεια, μείζονα κεφάλαια του μοντέρνου αθλητικού και επικοινωνιακού τοπίου, είτε στους *αγώνες ταχύτητας* είτε στους *αγώνες αντοχής* (βλ., π.χ., Παρίσι-Ντακάρ). Η τελευταία ειδικά περίπτωση αποτελεί μία ειρωνική και εξευτελιστική εκδοχή του ταξιδιού, διότι, αν εξαιρέσει κανείς τα τοπία από τα οποία διέρχονται οι αγωνιζόμενοι (και η συνοδεία τους από μηχανικούς, σπόνσορες και δημοσιογράφους), κάθε αναφορά στο *αλλού* δεν είναι παρά τουριστική, με τη χειρότερη έννοια της λέξης: κανείς δεν γνωρίζει την κοινωνία και τους ανθρώπους των διασχιζόμενων περιοχών, οι οποίες έτσι αποτελούν ένα είδος τριτοκοσμικού ντεκόρ της τεχνολογικής περιπέτειας – με μόνη βέβαια δυνατότητα επιστροφής της πραγματικότητας και του απωθημένου: το βίαιο θάνατο κάποιου συμμετέχοντος.

Παρόλα αυτά, το ταξίδι, με λιγότερο ή περισσότερο υψηλή ταχύτητα, προσφέρει τη δυνατότητα εισόδου σε έναν άλλο κόσμο, όχι τόσο από άποψη γεωγραφική όσο από άποψη υπαρξιακή: ο αέρας που περιβάλλει τον μοτοσυκλετιστή (με τον οποίο δύσκολα αναμετράται σε πολύ μεγάλες ταχύτητες), η καταπρόσωπο και χωρίς την έμμονη ιδέα της παθητικής ασφάλειας αντιμετώπιση των στοιχείων της φύσης, η άμεση επαφή με τη γη και τον ουρανό... προκαλούν μιαν άνευ προηγουμένου φυσική και διανοητική ηδονή που συνεπάγεται την απόδραση του υποκειμένου από την καθημερινότητα και την ένταξή του σε κάτι ανώτερο και ωραιότερο, λ.χ. τη φύση και την κοσμική ισορροπία. Εδώ ο ίλιγγος παραπέμπει σε μια απόκριση εμπειρία, τροφοδοτούμενη από το *φαντασιακό της συγχώνευσης*.

Συγχώνευση με τη μητέρα-φύση, ένωση με τις κοσμικές δυνάμεις, συμμετοχή στη συμπαντική ισορροπία, σ' ένα συμβολικά μεστό σύμπαν που χάνεται από το απομαγευμένο, εκκοσμικευμένο, ατομικιστικό και πληρτικό πλαίσιο ζωής μας... Ταξίδι στο *αλλού* της άμεσης, επείγουσας και πλήρους νοήματος παρουσίας στον κόσμο, όπως αυτή βιώνεται διά μέσου της μοτοσυκλετιστικής εμπειρίας. Και, όπως συμβαίνει με τα τελετουργικά, το υποκείμενο συμμετέχει τόσο με το σώμα του όσο και με το πνεύμα του. Το σώμα, μάλιστα, δεν είναι απλώς μια παρουσία ή ένα *alter ego* που πρέπει να ελεγχθεί στην αδράνειά του, είναι το όχημα μιας ολικής συμμετοχής: ζει σε όλα τα επίπεδα τα μοτοσυκλετιστικά δρώμενα, καταβυθίζεται σε μια άνευ προηγουμένου αισθητηριακή εμπειρία, πλημμυρίζει με ηδονή λόγω της «έκκρισης αδρεναλίνης» (που λειτουργεί σαν μεθυστική ουσία),

αλλά απειλείται και με αφανισμό αν το υποκείμενο δεν είναι στο ύψος των περιστάσεων ή αν η κοσμική συγκυρία δεν το ευνοήσει.

Προσπαθώντας να περιγράψει την εμπειρία της γρήγορης οδήγησης, ο Φίλιππος λέει: «Δεν ξέρω... σου ανεβάζει... την αδρεναλίνη που λέγαμε. Η αδρεναλίνη δεν ανεβαίνει τόσο σε μια ευθεία όσο σε μια στροφή. Εκείνη την ώρα που είσαι στη στροφή και πριν τη στροφή βέβαια, αρχίζεις και δουλεύεις περισσότερο και το μυαλό σου και γενικά όλο σου... δουλεύεις... γιατί λες θα μπω μ' αυτά τα χιλιόμετρα μέσα, τη βλέπεις από μακριά τη στροφή και λες θα μπω εκεί πέρα, βάζεις κάποιο σημάδι, λες από κει θα ξεκινήσω να μπαίνω στη στροφή, και αρχίζεις και επιταχύνεις... εκεί είναι που λέμε δεν πρέπει να κάνεις λάθος, γιατί άμα κάνεις λάθος θα πας για χωράφι...».

Βρίσκουμε εδώ την ανάλυση πολλών ψυχολόγων και κοινωνιολόγων αναφορικά με την αναζήτηση της έντασης (stress-seeking) (Klausner, 1968· Zuckerman, 1979). Το υποκείμενο αισθάνεται μια ιδιαίτερη συγκίνηση, μια πολύ «δυνατή στιγμή», καθώς κυριεύεται από το αίσθημα της μέθης, αλλά και του φόβου, που προκαλούν η δράση και ο κίνδυνος. Η στιγμή της απόλυτης συγκέντρωσης που απαιτεί η γρήγορη οδήγηση είναι μία στιγμή συγχώνευσης με το μεγάλο Όλο, συντονισμού με τις ισχυρότερες δυνάμεις που διέπουν το σύμπαν, μια στιγμή σπάνιας υπαρξιακής έντασης, η οποία, όπως είπαμε, όχι μόνο έχει ευεργετικά αποτελέσματα στη ζωή του υποκειμένου, αλλά μπορεί και να σημαδέψει την περαιτέρω εξέλιξή του. Εάν η «αδρεναλίνη» έχει τόσο σημαντική θέση στην αναπαράσταση που έχουν οι λάτρεις της γρήγορης οδήγησης μοτοσυκλέτας, είναι διότι προάγει μια οιοειδή «βιολογική» ερμηνεία των συγκινησιακών καταστάσεων που προκαλεί η γρήγορη οδήγηση και συνεπώς της προσκόλλησής τους σ' αυτήν: η αδρεναλίνη λειτουργεί σα ναρκωτικό στο οποίο είναι εθισμένοι, για να αισθανθούν πάλι το ηδονικό αίσθημα της διάχυσής της στον οργανισμό τους πρέπει να «πάνε γρήγορα». Αισθάνονται συνεπώς δεμένοι με ένα είδος άφατου «υπαρξιακού συμβολαίου» μ' αυτή τη δραστηριότητα: «Τα γκάζια είναι ηδονή, είναι... άμα έχει γκάζια, εμένα βασικά μου ανεβαίνει πάρα πολύ η αδρεναλίνη. Όταν καβαλάω ένα γκάζι, νιώθω, ρε παιδί μου, ότι είμαι όντως ζωντανός. Αρχίζουνε μου φεύγουνε τα άγχη, το στρες, τα πάντα, τα πάντα, ε, τα προβλήματά μου, παίρνω τη μηχανή σου λέω, την κάνω, φεύγω, φεύγω μακριά. Βγαίνω μια εθνική, θα πα' να τη σκίσω. Θα ξαναγυρίσω, θα 'μαι ήρεμος. Τα γκάζια... τα γκάζια είναι πολύ... είναι μεγάλη λέξη γκάζια. Μεγάλη λέξη. Πώς να στο πω, είμαι καλωμένος με τις μηχανές, με τα γκάζια, με τον ήλιο, με την ταχύτητα. Είναι πάρα πολύ... είναι όπως στο λέω, δεν μπορείς να το περιγράψεις».

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εάν η προστασία του ανθρώπου από το περιβάλλον αποτελεί σημαντική διάσταση της κοινωνικής συγκρότησης, σήμερα επιπλέον ο άνθρωπος αισθάνεται ότι απειλείται και από τις επιπτώσεις των ίδιων του των δραστηριοτήτων. Έτσι, το ενδιαφέρον για τους κινδύνους που προκαλούν η τεχνολογία και οι σύγχρονες συνθήκες ζωής ολοένα και αυξάνεται, στοχεύοντας στον έλεγχο των αλόγιστων εφαρμογών της επιστήμης και της τεχνικής, στη δημιουργία ενός βιώσιμου πλαισίου ζωής, στην ανάλυση και την κατανόηση των «προβληματικών» συμπεριφορών, στην πληροφόρηση, στην παγίωση συνείδησης και πρακτικών προστασίας και πρόληψης κ.λπ.. Σε ατομικό τώρα επίπεδο, μας ενδιαφέρει το εύρος ορισμένων πρακτικών, και, φυσικά, η σημασία τους, εφόσον είναι γεγονός ότι σε πολλούς τομείς της σύγχρονης ζωής ο κίνδυνος επιδιώκεται τουλάχιστον όσο και αποφεύγεται. Και δεν μιλάμε για τις περιπτώσεις που ο κίνδυνος είναι μέρος του επαγγέλματος, της ιδιότητας ή της κουλτούρας, αντικείμενο ξεκάθαρης αρνητικής επένδυσης και ελαχιστοποίησης, αλλά για εκείνες όπου το υποκείμενο δείχνει να αγνοεί τους ενυπάρχοντες κινδύνους, ή ακόμα να τους μεγιστοποιεί ώστε να μπορέσει μετά καλύτερα να τους «ξεπεράσει».

Οι ριψοκίνδυνες συμπεριφορές δεν εξετάζονται εδώ ως ψυχοπαθολογικές, δεν αποτελούν απλή ενσάρκωση τρέλας και νευρώσεως, αντικοινωνικό και αυτοκαταστροφικό ξέσπασμα επιθετικότητας. Βρίσκουν γόνιμο έδαφος σε μια κοινωνική λογική, αντανακλώντας στο επίπεδο του υποκειμένου μια συλλογική δομή. Η ριψοκινδύνευση χαρακτηρίζει πράγματι τη σύγχρονη κοινωνία, μέσω του ακόλουθου σχήματος: επίσημα, η άρχουσα ιδεολογία προάγει τον ορθολογισμό και την τεχνολογική πρόοδο, που μεταξύ άλλων στοχεύουν στον έλεγχο του περιβάλλοντος, στη βελτίωση των συνθηκών ζωής του ανθρώπου, με λίγα λόγια στην *ασφάλεια*. Η ανασφάλεια όμως είναι το απωθημένο που επιστρέφει: μόλυνση, δυική κοινωνία, αθλιότητα, αλλοτρίωση... Από τα προβλήματα μάλιστα αυτά, που προκαλούν διάφορες ανεξέλεγκτες χρήσεις της τεχνολογίας, ένα μέρος υπόσχεται ότι θα τα λύσει, κατά τρόπο παράδοξο, η ίδια η τεχνολογία. Σημαντικότερο είναι εδώ ότι επιστήμη και τεχνική βαδίζουν χέρι-χέρι *στα τυφλά*, προς ένα μέλλον που καθίσταται ολοένα και λιγότερο προβλέψιμο. Στα πραγματικά προβλήματα, που γιγαντώνονται καθώς η κατάσταση περιπλέκεται εκθετικά, πρέπει μάλιστα να προσθέσουμε έναν καταστροφολογικό θρήνο που συσκοτίζει πολλά ανθρώπινα μυαλά και στρέφει ολοένα και περισσότερους ανθρώπους σε αναζήτηση ελπίδας και βοήθειας προς καθόλου φωτισμένες κατευθύνσεις (φονταμενταλισμό, σκοταδισμό, σέκτες, αποχή από τα κοινά...).

Η κοινωνική και ανθρωπολογική σημασία της ριψοκινδύνευσης εγγράφεται σε μια ευρύτερη θεώρηση της σύγχρονης (δυτικής) ατομικιστικής κοινωνίας: σύγκριση και αβεβαιότητα ως προς τα σημεία αναφοράς, ταυτόχρονη ύπαρξη πολλών αντιθετικών συστημάτων αξιών, κενά και ασυνέχειες στο νόημα της ανθρώπινης ζωής... οδηγούν τα δρώντα υποκείμενα σε μια προσωπική και αυταναφορική παραγωγή της ταυτότητάς τους. Η ριψοκινδύνευση είναι η εθελούσια, συνειδητή και υπολογισμένη εισαγωγή ενός άτομου σε μια λογική κρίσης και αλλαγής, ενώ αποτελεί μια προνομιούχο στιγμή της ψυχικής ζωής, στιγμή στην οποία τα άτομα επενδύουν θετικά λόγω της δύναμης που έχει να τα μεταφέρει πέρα από τα όριά τους, να τα ανανεώσει υπαρκτικά, να αυξήσει την αυτοεκτίμηση και να εξωραΐσει την εικόνα τους. Τραγικός ή μη ήρωας, το άτομο, μέσω της ριψοκινδύνευσης, προσεγγίζει ένα ιδεώδες του εαυτού και επικαλείται ένα εσωτερικό, ανομολόγητο και διάχυτο αίσθημα ιερού. Προσωπικό τελετουργικό, που δείχνει να αδιαφορεί για τα επίσημα τελετουργικά απώθησης του κινδύνου και του θανάτου, η ριψοκινδύνευση διατηρεί το κοινωνικό της νόημα στον τρόπο με τον οποίο επιτρέπει τη συνάντηση μιας ισχυρής ανθρωπολογικής αρχής και ενός κοινωνικού προτύπου που κερδίζει διαρκώς έδαφος, δείχνοντας σε ολοένα και περισσότερους ανθρώπους το δρόμο που πρέπει ν' ακολουθήσουν για να ανακαλύψουν τα όρια του εαυτού.

Εάν οι ανθρωπολογικές δομές εντός των οποίων τοποθετείται ασυνείδητα το υποκείμενο εν όψει της προσωπικής του ανανέωσης εμπεριέχουν τη συμβολική προσέγγιση του θανάτου, πολλές φορές η προσέγγιση αυτή περιλαμβάνει και έναν πραγματικό κίνδυνο για την ακεραιότητα και τη ζωή του. Στην αναζήτηση υπαρκτικού νοήματος και αξίας, ο άνθρωπος εδώ ζητά το χρησμό από το ύστατο και μέγιστο σημαίνον: το θάνατο. «Ο θάνατος εν τέλει δεν είναι τίποτε άλλο παρά μια κοινωνική διαχωριστική γραμμή που χωρίζει τους «πεθαμένους» από τους «ζωντανούς»: επηρεάζει συνεπώς εξίσου τους μεν και τους δε. Ενώπιον στην παράλογη ανταπάτη των ζωντανών να θέλουν να είναι ζωντανοί αποκλείοντας τους πεθαμένους, ενώπιον στην ανταπάτη να περιορίσουν τη ζωή σε μια απόλυτη υπεραξία αφαιρώντας της το θάνατο, η άφθαρτη λογική της συμβολικής ανταλλαγής επανεγκαθιδρύει την ισοδυναμία της ζωής και του θανάτου – στο αδιάφορα μοιραίο της επιβίωσης. Ο θάνατος που απωθείται στην επιβίωση – η ίδια η ζωή δεν είναι τότε, σύμφωνα με τη γνωστή αντιστροφή, παρά μια επιβίωση που προσδιορίζεται από το θάνατο» (Baudrillard, 1976, σ. 197).

Φυσικά, το ενδόμυχο βίωμα αυτής της υπαρκτικής αναβάθμισης, όπως και η συγκεκριμένη τροπή των γεγονότων και των συναισθημάτων, διαφέ-

ρει από άτομο σε άτομο, ανάλογα με τα προσωπικά χαρακτηριστικά και τους δαιδάλους των συγκυριών. Δύο είναι οι τρόποι με τους οποίους μπορεί κανείς να αποκτήσει το αίσθημα του να είναι άτροτος, παρατηρεί ο Canetti (1966): ή να κρατά τον κίνδυνο σε απόσταση ή να τον αναζητά και να του αντιστέκεται. Η δεύτερη περίπτωση είναι αυτή του ήρωα, στην περίπτωση του οποίου όμως «η ικανοποίηση της επιβίωσης, που αποτελεί ένα είδος απόλαυσης, μπορεί να μετατραπεί σε επικίνδυνο και ακόρεστο πάθος, (...) σε ένα είδος αθεράπευτης και νοσηρής μανίας» (ό.π., σ. 244). Να τι λέει ο Αλέκος, που θα 'θελε να δει τον εαυτό του να σταματάει: «...δεν ξέρω αν έχει να κάνει με το νεαρό της ηλικίας μου, με το ποιόν μου τέλος πάντων, αλλά η αλήθεια είναι ότι... αυτό – δεν μπορώ να αποφύγω ορισμένα πράγματα... να τα απομονώσω. Είναι αλήθεια (γέλιο) και... είναι καλό να λέμε την αλήθεια. Εε... πολλές φορές έχω μπει στη διαδικασία να... να θέσω όρια... στον εαυτό μου, περιορισμούς μάλλον. Εε... μπαίνω στη διαδικασία λοιπόν, ξεκινάω κάτι, αλλά αφίεμαι μετά, αφίεμαι, χαλαρώνω ας πούμε, τα σκοινιά...».

- Και αυτό σημαίνει...

Αλ. Αυτό σημαίνει – δεν ξέρω...

- Όχι, πρακτικά, σημαίνει, χαλαρώνω;

Αλ. Πρακτικά, σημαίνει, ότι... θα το στίψω το γκάτζι, όταν θα μου 'ρθει. Μπορεί μία, δύο, ας πούμε να... να προσπαθήσω να τιθασεύσω αυτά τα πάθη, αλλά... τελικά, τα παραδείγματα ας πούμε έχουν δείξει ότι... θα το κάνω... έτσι;... χωρίς να σκεφτώ συνέπειες, χωρίς να... δεν υπάρχει φόβος καταρχήν... αυτή τη στιγμή.

- Αυτή τη στιγμή;

Αλ. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει φόβος. Αυτό δεν θεωρώ ότι είναι θετικό... Καλό είναι να υπάρχει... όχι ο φόβος, αυτό, η συνειδητοποίηση... δεν υπάρχει συνειδητοποίηση ότι ε... αυτό που θα κάνω θα μπορεί να 'χει συνέπειες, ή, τέλος πάντων, δεν είναι ό,τι καλύτερο... μπορεί να βγει».

Ίσως η απάντηση, ο «αυτο-θεραπευτικός» μύθος, κρύβεται στα όρια και τους περιορισμούς που επιθυμεί ο Αλέκος να θέσει στον εαυτό του, στο φόβο και στη συνειδητοποίηση των συνεπειών. Ας ελπίσουμε μόνον ότι ο πειρασμός να τα κρατήσει μέσα του ανενεργά, σε πείσμα της «λογικής» και για το μόνο λόγο της παραβίασης και της ηδονής της πρόκλησης του θανάτου και της επιβίωσης, δεν θα αποδειχτεί πιο δυνατός από το νόημα που έχει κάποιος συσσωρεύσει στα «ταξίδια» του. Στην παρούσα φάση της κατανόησης αυτής της διαδικασίας, μόνο για ελπίδα μπορούμε να συζητάμε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Adler P.A., Adler P., 1988, «Observational Techniques», στο N.K. Denzin, Y. Lincoln (eds), *Collecting and Interpreting Qualitative Materials*, London, Sage.
- Baudrillard J., 1970, *La société de consommation*, Paris, Denoël.
- Baudrillard J., 1976, *L'échange symbolique et la mort*, Paris, Gallimard.
- Beck U., 1992, *Risk Society. Towards a New Modernity*, London, Sage.
- Caillois R., 1950, *L'homme et le sacré*, Paris, Gallimard.
- Caillois R., 1967, *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard.
- Canetti E., 1966, *Masse et puissance*, Paris, Gallimard.
- Deconchy J.-P., 1998, «Croyances et idéologies», στο S. Moscovici (éd.), *Psychologie sociale*, Paris, P.U.F..
- Delhomme P., Deconchy J.-P., 1989, «Conduites sociales, stratégies cognitives et expectation d'un événement probablement facheux», στο J.-L. Beauvois, R.-V. Joule, J.-M. Monteil (eds), *Perspectives cognitives et conduites sociales. T. 2 (Représentations et processus socio-cognitifs)*, Fribourg, DelVal.
- Guiddens A., 1990, *The Consequences of Modernity*, Cornwall, Polity Press.
- Guimelli Chr., 1999, *La pensée sociale*, Paris, P.U.F. (Que sais-je?).
- Jankélévitch V., 1977, *La mort*, Paris, Flammarion.
- Klausner S.Z. (ed.), 1968, *Why Man Takes Chances. Studies in Stress-seeking*, Garden city, Doubleday anchor.
- Langer E.J., 1975, «The Illusion of Control», *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 2, σ. 311-328.
- Le Breton D., 1991, *Passions du risque*, Paris, Métailié.
- Le Breton D., 1995, *Sociologie du risque*, Paris, P.U.F. (Que sais-je?).
- Lerner M., 1980, *The Belief in a Just World. A Fundamental Decision*, New York, Plenum Press.
- Millstein S.G., 1993, «Perceptual, Attributional and Affective Processes in Perceptions of Vulnerability through the Life Span», στο N.J. Bell, R.W. Bell, *Adolescent Risk Taking*, London, Sage.
- Morin E., 1984, *Κοινωνιολογία*, Αθήνα, Εκδ. του 21ου (1998).
- Otto R., 1969, *Le sacré*, Paris, Payot.
- Peterson C., Maier S., Seligman M., 1993, *Learned Helplessness: a Theory for the Age of Personal Control*, Oxford, Oxford Univ. Press.
- Rabreau J.-P., 1983, «La moto et les adolescents. Reflexions sur les expériences, les groupes et les rituels d'adolescents motards», *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*, 8-9, σ. 428-431.
- Seligman M., 1975, *Helplessness: on Depression, Development and Death*, London, Freeman.
- Tversky A., Kahneman, 1973, «Availability: a Heuristic for Judging Frequency and Probability», *Cognitive Psychology*, 5, σ. 207-232.

- Tversky A., Kahneman D., 1974, «Judgment under Uncertainty: Heuristics and Biases», *Science*, 185, σ. 1124-1131.
- Tursz A., 1987, «Données épidémiologiques sur les accidents à l'adolescence: mortalité, morbidité», στο A. Tursz (éd.), *Adolescents, risques et accidents*, Paris, Doin.
- Weinstein N.D., 1980, «Unrealistic Optimism about Future Life Events», *Journal of Personality and Social Psychology*, 93, σ. 806-820.
- Weinstein N.D., 1984, «Why it Won't Happen to Me: Perceptions of Risk Factors and Susceptibility», *Health Psychology*, 3, 5, σ. 431-458.
- Zuckerman M., 1979, *Sensation Seeking. Beyond the Optimal Level of Arousal*, Hillsdale, Laurence Erlbaum.