

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ
ΜΑΡΤΙΟΣ

68

2023
τόμος 19

συναψίς

- Τέμπη – αφυπνίσεις • Ελλάδα & Ευρώπη • γραπτός λόγος – χρονικές αναπαραστάσεις • ψυχανάλυση – θεωρία / πράξη – μια ανολοκλήρωτη συζήτηση • πρόταση για μια συστημική του βάθους • εφιβεία (-είες) – σκέψεις για το θεραπευτικό ψυχαναλυτικό ψυχόδραμα • απαρχές της ιατρικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα
- ο «από μυχανής θεός» • ποίηση & ψυχανάλυση • ένα μυθιστόρημα για την ψυχαναλυτική ανίχνευση οικογενειακών σχέσεων. • ψηφιδωτά με ληγμένα χάπια & κάψουλες

ISSN 1790-441268

ΤΙΜΗ 10€



9 771790 441687

Τριμηνιαία Επιθεώρηση Ψυχιατρικής, Νευροεπιστημών & Επιστημών του Ανθρώπου

Στο ανά χείρας τεύχος είχε προγραμματιστεί από καιρό η δημοσίευση του κειμένου «Τ(ρ)οπολογικές προοικονομίες» του Δημοσθένη Αγραφιώτη που αναφέρεται στην Ελλάδα και την Ευρώπη. Όμως, το τραγικό γεγονός των Τεμπών μας υποχρέωσε να ζητήσουμε από τον συνεργάτη μας να το καταγράψει για να προταχθεί.

Η Σύναψις

Αποστάσεις, αφυπνίσεις

Δημοσθένης Αγραφιώτης

ποιητής, καλλιτέχνης διαμέσων

Ομότιμος Καθηγητής Κοινωνιολογίας, Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας

Τα Τέμπη στο συλλογικό μας φαντασιακό ή ασυνείδητο συνδυάζονται πλέον με τραγικές και πολύνεκρες καταστροφές. Τα Τέμπη από ξεχωριστής ομορφιάς τοπίο, από χώρος μιας εξαιρετικής μυθολογικής φόρτισης έχουν μεταμορφωθεί σε μια αναφορά φρίκης. Δύσκολα πια τα Τέμπη θα αποτελέσουν μια νοηματική μεταφορά, μια θετική απόχρωση καθώς τα θύματα των μέσων μεταφοράς (μαθητές που επέστρεφαν από σχολική εκδρομή με τουριστικό λεωφορείο, τους οπαδούς του ΠΑΟΚ, που κατέβαιναν – κι αυτοί με λεωφορείο – στην Αθήνα να στηρίξουν την αγαπημένη τους ομάδα, τους επιβάτες του απροστάτευτου τρένου, που προσδοκούσαν να φτάσουν γρήγορα και με ασφάλεια στη Μακεδονία) έχουν δημιουργήσει μια αλυσίδα φρικιαστικών και αβάστακτων συμβεβηκότων. Το ανείπωτο, το απίθανο, το αφάνταστο διαπερνά τα σώματα των πολιτών καθώς αναλογίζονται ότι οι ίδιοι, οι φίλοι, οι συγγενείς, οι συμπατριώτες τους θα μπορούσαν να είναι μεταξύ των θυμάτων-ταξιδιωτών και ότι η ζωή πολλών συνανθρώπων μας εξαρτάται εν πολλοίσι από την αμέλεια θεσμών και επαγγελματιών. Πανίσχυρος συνδυασμός επισφάλειας και ευαλωτότητας με απρόβλεπτες κάθε φορά συνέπειες! Παραλείψεις παραλείψεων, κι όταν η καταστροφή επέλθει επιστρατεύονται εύκολα σχήματα ρητορικής για «το μοιραίο» και το «αναπόφευκτο» – με την εκποιητική χρήση όρων με μεγάλο σημασιολογικό εκτόπισμα όπως «τραγικό», «απάνθρωπο»..., γίνεται μια προσπάθεια απάρνησης της ίδιας φύσης της καταστροφής. Μεταξύ απόγνωσης και θυμού, μεταξύ οδύνης και απελπισίας οι πολίτες της χώρας διατυπώνουν ερωτήματα και υποθέσεις για τα αίτια και τις πολλαπλές υπευθυνότητες του δυστυχήματος / εγκλήματος / τραγωδίας. Ταυτόχρονα αναλογίζονται το χάσμα μεταξύ των ωραιοποιημένων πολιτικών αφηγήσεων και της συμπαγούς αντίστασης των καθιερωμένων και ξεπερασμένων δομών – τόσο των αναλυτικών εργαλείων όσο και των υλικών μέσων.

Οι διεθνείς στατιστικές αναλύσεις προβλέπουν ότι τα ταξίδια με τα αεροπλάνα και τα τρένα είναι από τα πιο ασφα-

λή ωστόσο, όταν οι καταστροφές πραγματώνονται, οι πιθανότητες δεν ισχύουν πια, και ο αριθμός των θυμάτων προκαλεί τρόμο και φόβο. Στην Ελλάδα για παράδειγμα χάνεται κάθε χρόνο μια μικρή πόλη των 5.000 περίπου κατοίκων από τα τροχαία ατυχήματα, η δε πρόσληψη του συμβάντος αυτού δεν είναι όμως η ίδια μ' αυτά των μαζικών ατυχημάτων – τρένων ή αεροπλάνων. Σαν "κανονικότητα" των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων απαλύνει το μέγεθος της καταστροφής! Σε πολλές διεθνείς συναντήσεις για τη Δημόσια Υγεία διατυπώνεται το ερώτημα: γιατί το ποσοστό των αυτοκτονιών στην Ελλάδα είναι τόσο χαμπλό σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρώπης; Μια πρώτη απάντηση θα ήταν το γεγονός ότι τα στατιστικά στοιχεία ήταν ελλιπή, άκυρα και ανακριβή. Η δεύτερη απάντηση θα ήταν ότι οι Έλληνες επιλέγουν να αυτοκτονούν στους αυτοκινητοδρόμους και στις εθνικές οδούς. Τώρα θα πρέπει να προσθέσουμε στη δεύτερη απάντηση τις σιδηροτροχιές ως τόπους αυτοκτονίας;

Αν υπολογιστεί στην τελευταία δεκαετία ο αριθμός των θυμάτων από τα διάφορα ατυχήματα των τρένων σε σχέση με το μήκος των σιδηροδρόμων, η Ελλάδα έρχεται πρώτη στην Ευρώπη. Βέβαια δεν είναι η πρώτη φορά που η χώρα κρατάει τα πνίγα ως προς την αρνητική εξέλιξη ή την εκδοχή των πραγμάτων – δηλαδή σε βασικούς, κοινωνικο-οικονομικούς δείκτες η Ελλάδα απομακρύνεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε): ανεργία, συνθήκες διαβίωσης, κοινωνικός αποκλεισμός, μόλυνση περιβάλλοντος (στοιχεία 2021). Ακριβώς αυτή η αρνητική επίδοση θέτει το ζήτημα για τη θέση της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναμφίβολα, η Ευρώπη πέρα από την τωρινή ή και μελλοντική της υπόσταση, λειτουργεί για τη χώρα μας ως ένας καθρέφτης απ' όπου, σχεδόν αναγκαστικά, αναδύεται μια εικόνα της με τη βούθεια βέβαια των συγκριτικών στοιχείων. Οι σχετικοί πίνακες με τα στατιστικά στοιχεία τους επιτρέπουν τη μορφοποίηση μιας απόστασης ανάμεσα στην Ελλάδα και την Ε.Ε. που δεν είναι βέβαια γεωγραφική, αλλά η «φύση» της είναι πλέον πολιτική, κοινωνική και πολιτιστική. Άσχετα αν η Ευ-

ρώπη χάνει σε ισχύ και φωνή στο πλαίσιο του πολυπολικού διεθνούς στερεώματος, άσχετα αν η Ευρώπη δεν είναι σε θέση να προσφέρει ριζοσπαστικές λύσεις στα προβλήματα του παρόντος και του μέλλοντος της ανθρωπότητας, είναι εκεί και δείχνει τουλάχιστον ότι η χώρα μας καλείται επειγόντως να προσπαθήσει να ελαττώσει τις αποστάσεις της από την Ε.Ε. και να περιορίσει το φάσμα της αρνητικότητας των μεταβολών σε καίρια σημεία της συλλογικής ζωής.

Βασικός χώρος της οικονομικής και της κοινωνικής ζωής αποτελεί η εγκαθίδρυση προτύπων για τη συντήρηση και την εξασφάλιση των υποδομών της χώρας. Μάλιστα για πολλούς αναλυτές το ζήτημα της συντήρησης των υποδομών είναι το κύριο κριτήριο οικονομικής υπανάπτυξης – οι λεγόμενες τριτοκοσμικές χώρες χαρακτηρίζονται ακριβώς απ' αυτήν την αδυναμία. Η μεταβολή στο πεδίο των πολιτιστικών προτύπων (π.χ. ασφάλεια μεταφορών, προστασία πληθυσμών, προβλεπτική διάγνωση κινδύνων) αποτελεί μια μακροχρόνια πρόκληση και απαιτεί συντονισμένες προσπάθειες σε πολλαπλά επίπεδα της κοινωνικής και οικονομικής οργάνωσης. Η χώρα μας αναμφίβολα έχει επιδόσεις στην εισαγωγή απλών τεχνολογικών καινοτομιών (π.χ. κινητό τηλέφωνο), αλλά για σύνθετες καινοτομίες, όπως αυτές ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού συστήματος, οι επιδόσεις της είναι πολύ χαμηλές. (Εδώ περιοριζόμαστε στη διάγνωση χωρίς να δίνεται η αιτιολογία των καταστάσεων. Για μια πιο λεπτομερή προσέγγιση του ζητήματος, βλέπε Δ. Αγραφώτης, *Επιστήμη, Τεχνολογία, Κοινωνία*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2000).

Η χώρα μας βαδίζει από κρίση σε κρίση (οικονομική, υγειονομική, γεωπολιτική), η χώρα μας κατακλύζεται από αναρίθμητες εκδοχές Κρισιολογίας, και ενώ περιμένει έναν «κόσμο μετά» για να αναπνεύσει, έρχεται ένα γεγονός (η τραγωδία των Τεμπών) για να τονιστεί και πάλι ότι το μέλλον παραμένει υποθηκευμένο, αβέβαιο και υφαρπαγμένο – και κυρίως φορτωμένο με όλες τις σκιές του παρελθόντος (διαφθορά, χειραγώηση, άγρια παιχνίδια κέρδους και εξουσί-

ας). Ιδιαίτερα για τη νεολαία που το μέλλον της μεταφορικά τουλάχιστον φαινόταν «κλεμμένο», τώρα έχει την απόδειξη της άμεσης σωματικής αφαίρεσης (το μεγαλύτερο ποσοστό των θυμάτων στα Τέμπη είναι νέοι άνθρωποι). Με μια άλλη έκφραση, η καταστροφή των Τεμπών μπορεί να θεωρηθεί ως μία εθνική τραυματική εμπειρία που αναδεικνύει με τρόπο βίαιο μια σειρά από παθολογίες και δυσλειτουργίες του κοινωνικού σώματος. Σ' αυτό το πνεύμα, θα μπορούσε να λειτουργήσει ως απαρχή για έναν ουσιαστικό κοινωνικό διάλογο για τι μπορεί να είναι το κοινωνικό γίγνεσθαι, η φροντίδα και η προστασία του ελληνικού πληθυσμού από απειλές και διακινδυνεύσεις. Κι αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί αν δεν αποδοθεί η δικαιοσύνη, αν οι πληροφορίες και τα στοιχεία δεν δουν το φως της δημοσιότητας, αν οι πολίτες δεν ξεπεράσουν τον φαταλισμό, τον πεσιμισμό και την παραίτηση. Εντέλει, το ξεπέρασμα του συλλογικού τραύματος απαιτεί ουσιαστικό και αυθεντικό διάλογο, που με τη σειρά του προϋποθέτει ότι δεν θα υπάρξει η συνήθης ατιμωρησία, οι κοινωνικοί εταίροι θα αναλάβουν μια πολυδιάστατη και μακροχρόνια εκστρατεία ενάντια στην ενδημική διαφθορά και η επιστημονική κοινότητα θα πάρει πρωτοβουλίες για την πληρέστερη επιστημονική διαλεύκανση του πολύνεκρου συμβάντος. Σε αντίθετη περίπτωση η μη γενικευμένη αντιμετώπιση του τραύματος θα οδηγήσει στην περαιτέρω υπαρξιακή σύγχυση και αποχαύνωση και στην αδυναμία στοιχειώδους οριοθέτησης του τι περιλαμβάνει το «κοινωνικό», το «πολιτικό» και το «τεχνολογικό». Θα ήταν το καλύτερο μνημόσυνο για τα αδικοχαμένα θύματα, αν άρχιζε ένας συστηματικός επαναπροσδιορισμός του πώς μια βασική υποδομή (όπως αυτή στον χώρο των μεταφορών και ειδικότερα των σιδηροδρόμων) μπορεί να οδηγήσει όχι μόνο σε μια τεχνική βελτίωση αλλά σε μια ουσιαστική πολιτιστική καινοτομία και στη χώρα μας. Ίσως έτσι η βαριά σκιά του θανάτου που αναδύεται από τον Πηνειό δεν υποθάλψει υποκειμενικές και διυποκειμενικές ενορμήσεις μικροθανάτων.