

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΑΡΤΖΟΣ

Η εξέλιξη της χωροταξικής πολιτικής στην Ελλάδα και η περίπτωση της Χαλκιδικής

Το κείμενο που ακολουθεί αφορά τη χωροταξική πολιτική στην Ελλάδα, αλλά επειδή πραγματεύεται θέματα εκτός σχεδίου δόμησης και πολεοδομικής δεύτερης κατοικίας, που είναι για την Ελλάδα κυρίαρχο πολεοδομικό θέμα, μπορεί να ενταχθεί νομίζω στο γενικό τίτλο αυτού του τόμου.

Η χωροταξική πολιτική δεν επιχειρεί να προλάβει τα προβλήματα που δημιουργούν οι κοινωνικές συγκρούσεις στο χώρο, ξυπνάει μόνο όταν τα προβλήματα γίνουν τόσο κραυγαλέα ώστε να ταρακουνήσουν το κράτος. Κατά τα άλλα η χωροταξία περιορίζεται σε ενδιαφέρουσες συζητήσεις και ασκήσεις επί χάρτου.

Στην περίοδο 65 – 80 το κραυγαλέο πρόβλημα στην Ελλάδα ήταν η πώλωση, η ραγδαία υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Το πρόβλημα αυτό οφειλόταν στη δραματική φτώχεια της επαρχίας σε συνδυασμό με την ανάγκη εισροής εργατικής δύναμης στις επενδύσεις κεφαλαίου εκείνης της εποχής, οι οποίες, ως αυστηρά βιομηχανικές, ήταν επικεντρωμένες στις δυο μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές, σε αντίθεση με τις μετέπειτα εξελίξεις της συμπεριφοράς του κεφαλαίου στις οποίες θα αναφερθώ παρακάτω.

Την εποχή λοιπόν εκείνη το κράτος προκάλεσε μια σειρά χωροταξικές μελέτες οργανικά συνδεδεμένες με την ανάπτυξη, οι οποίες βασίστηκαν στην ιδέα της ισόρροπης ανάπτυξης του χώρου ως μέσου για την άρση της πώλωσης. Κάθε τόπος διαθέτει φυσικούς πόρους και άλλους τοπικούς συντελεστές παραγωγής, εργασία, ιδιοκτησία γης, οικονομικά αποθέματα κλπ., οι οποίοι, αν συνδυαστούν και αναπτυχθούν με σωστό σχεδιασμό και αυτοδιαχείριση υποστηριζόμενη από το κράτος, θα μπορεί να συγκρατηθεί στον τόπο ένας ωρισμένος πληθυσμός με εισόδημα ανταγωνιστικό προς εκείνο των μητροπολιτικών περιοχών. Οι υπηρεσίες θα αναπτυχθούν κατ' αναλογία προς το εισόδημα των βασικών κλάδων, (περίπου 20 – 30 %). Όσος πληθυσμός δεν μπορεί να συγκρατηθεί υπό τις συνθήκες αυτές θα φύγει, αλλά ο υπόλοιπος θα μείνει και θα στεριώσει. Εάν οι πόροι αντέχουν να στηρίξουν πληθυσμό περισσότερο του υπάρχοντος θα εισρεύσει στον τόπο πληθυσμός και από άλλες περιοχές. Οι μελέτες καλούνταν να προτείνουν τρόπους ανάπτυξης των φυσικών πόρων με βάση την παραπά-

νω λογική. Η αειφορία εκλαμβάνονταν ως σημείο ισορροπίας ανάμεσα στην ανάπτυξη και την ανανεωσιμότητα των φυσικών πόρων, που σημαίνει ότι όχι μόνο η περισσότερη αλλά και η λιγώτερη ανάπτυξη θα έβλαπτε την ισορροπία. Θα επιδιωκόταν φυσικά και η χρήση εξωγενούς κεφαλαίου, αλλά σε ελεγχόμενη σχέση με τους τοπικούς συντελεστές ώστε να μεγιστοποιείται το τοπικό όφελος. Το εθνικό εισόδημα δεν θα μειώνονταν, παρά ελάχιστα ίσως, ενώ θα είχε επιτευχθεί, πέρα από την άρση της πώλησης, η ομαλή κατανομή του εθνικού εισοδήματος στο χώρο και η άρση της ανεργίας στα αστικά κέντρα. Αυτή ήταν η φιλοσοφία εκείνης της εποχής.

Οι μελέτες συντάχθηκαν από διεπιστημονικές ομάδες που μελέτησαν τις δυνατότητες των φυσικών πόρων σε βάθος.

Η Χαλκιδική δεν ενέπιπτε στην κατηγορία των προβληματικών περιοχών γιατί εντασσόταν στην εμβέλεια της Θεσσαλονίκης. Παρ' όλ' αυτά στην χωροταξική μελέτη του νομού Χαλκιδικής του ΥΠΕΘΟ, το 1976, της οποίας η γράφων είχε την τιμή να είναι ο συντονιστής, εφαρμόστηκαν και σ' αυτήν οι ίδιες προδιαγραφές, με στόχο την αύξηση του εισοδήματος και τη συγκράτηση του πληθυσμού.

Η Χαλκιδική διέθετε τρεις κύριους φυσικούς πόρους: γεωργικά εδάφη, μεταλλεύματα και ακτές – τοπία. Χρησιμοποιείται εδώ επίτηδες ο όρος ακτές – τοπία, αντί του όρου ακτές, γιατί φυσικός τουριστικός πόρος είναι οι ακτές μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο τους κι' αυτό δεν έχει μόνο περιβαλλοντική αλλά και οικονομική σημασία, όπως θα δούμε.

Τα καλά γεωργικά εδάφη της δυτικής ακτής και της Ορμυλίας αφορούν τον ντόπιο αγροτικό πληθυσμό, ο οποίος απασχολείται σ' αυτά και σήμερα με καλό εισόδημα. Η μελέτη είχε προτείνει συγκεκριμένες αναδιαρθρώσεις καλλιεργειών και υποδομές.

Στα μεταλλεύματα θα αναφερθώ μόνο ακροθιγώς: Η σχέση των δυο μεγάλων εξορυκτικών επιχειρήσεων, λευκολίθου και μικτών θειούχων, με την τοπική οικονομία, το 1976, ήταν καθαρά σχέση χαμηλόμισθης εργασίας διπλοαπασχολούμενων γεωργών μεταφερόμενων στα μεταλλεία από όλη τη Χαλκιδική με λεωφορεία των εταιριών. Σε ότι αφορά την έλξη χαμηλόμισθης εργασίας με αυτό τον τρόπο η Χαλκιδική χωριζόταν σε δυο μεγάλες εμβέλειες.

Ας επικεντρώσουμε όμως την προσοχή μας στο φυσικό πόρο ακτές – τοπία. Το μεγάλο εξωγενές κεφάλαιο γνωρίζει καλά τη σημασία του φυσικού περιβάλλοντος για την αύξηση της ζήτησης πελατών ψηλού εισοδήματος, γι' αυτό εντάσσει το κόστος του περιβάλλοντος ως εισροή στην επένδυση. Αγοράζει έτσι τεράστιες εκτάσεις που αφήνει αδόμητες, ενώ ταυτόχρονα σχεδιάζει σωστά τις συστάδες του. Συγκρίνετε για παράδειγμα το περιβάλλον της Σάνη ή του Καρρά με το περιβάλλον της Καλλικράτειας, ή της Γερακινής. Οδεύοντας προς τη Σάνη δεν βλέπεις, όχι αυθαίρετο, όχι εκτός

σχεδίου δόμηση, αλλά ούτε λίθο επί λίθου, βλέπεις μόνο το θαυμάσιο φυσικό τοπίο, γιατί όλη η περιοχή ανήκει στη Σάνη. Φυσικά η εισροή αυτή εισπράττεται από το κεφάλαιο πολλαπλά μέσω των τιμών και της ποιότητας και πολλαπλότητας των υπηρεσιών.

Θα μπορούσε η τοπική κοινωνία να διαχειριστεί το φυσικό πόρο ακτές – τοπία με ένα ανάλογο τρόπο; Αδύνατο, λένε όλοι, η τοπική κοινωνία δεν έχει κεφάλαιο για να αγοράσει όλη τη γη. Έχει όμως την ίδια τη γη, απαντούμε εμείς, έχει την παράκτια γεωργική ιδιοκτησία κομματιασμένη. Μπορεί να συνεταιριστεί και να την ενώσει. Μπορεί να προσθέσει σ' αυτήν, με τη βοήθεια του δήμου, δασικές εκτάσεις δομήσιμες κατά τη νομοθεσία, που διαθέτουν καταλληλότητα. Μπορεί να διενεργήσει ένα συνολικό σχεδιασμό και να κατανείμει δίκαια τα δικαιώματα δόμησης στις ζώνες καταλληλότητας, ανταλλάσσοντας με το δήμο ή το κράτος τη γη που δεν διαθέτει καταλληλότητα – θέα, κλίσεις κλπ. – και πρέπει επομένως να παραμείνει κοινόχρηστο πράσινο για να διακόπτεται η δόμηση και να διαμορφώνονται συστάδες. Αδύνατο λέει το Υπουργείο, δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για κάτι τέτοιο. Μα το θεσμικό πλαίσιο το φτιάχνουμε εμείς. Θα μπορούσε το Υπουργείο να έχει θεσμοθετήσει ένα γεωργοοικιστικό αναδασμό στις τουριστικές περιοχές, κατά το πρότυπο των εργαλείων που θεσμοθέτησε ο 947 / 79 και ο 1337 / 83. Άλλωστε, ακόμη και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δεν απαγορεύει τις ανταλλαγές, αν οι ενδιαφερόμενοι συμφωνούν.

Δεν φρόντισε όμως η πολιτεία να εξηγήσει στους ενδιαφερόμενους τα αγαθά ενός εναλλακτικού μοντέλου ανάπτυξης σαν αυτό που περιγράψαμε και να υποστηρίξει οικονομικά και θεσμικά τη συμμετοχή τους σ' αυτό. Έτσι, η πληροφόρητη αποκέντρωση που εφάρμοσε το κράτος στην περίοδο 80 – 90 είχε σαν συνέπεια το ολίσθημα της τοπικής κοινωνίας στο μίζερο εκείνο είδος τουριστικής «ανάπτυξης» που στηρίζεται στη δόμηση της παράκτιας γεωργικής μικροιδιοκτησίας στη θέση που βρίσκεται, με θεσμικό πλαίσιο την εκτός σχεδίου δόμηση και τα αυθαίρετα, ένα πλαίσιο που έχει εγγεγραμμένη μέσα του την αντιλειτουργικότητα και την καταστροφή του περιβάλλοντος.

Υπό τις συνθήκες αυτές ο τοπικός πληθυσμός ήταν απρόθυμος, όχι μόνο να συνεργαστεί, αλλά ακόμα και να εργαστεί. Αδρανοποίησε δηλαδή επί πλέον και το συντελεστή εργασία, που θα τον συγκρατούσε στον τόπο, και προτίμησε να περιοριστεί στην εμπορική εκμετάλλευση της γης, πουλώντας την σε εξωγενείς επενδυτές ή σε μεμονωμένους παραθεριστές, ή εντάσσοντάς την σε σχήματα αντιπαροχής και μετακομίζοντας ο ίδιος στη Θεσσαλονίκη.

Η καταστροφή του περιβάλλοντος ήταν η κραυγαλέα επίπτωση αυτής της πολιτικής. Το κράτος ταρακουνήθηκε πάλι, η χωροταξική πολιτική ξύπνη-

σε, συνεπικεντρωμένη τώρα και από την Ευρώπη λόγω της ιδιαίτερης σημασίας των Ελληνικών ακτών για τον Ευρωπαϊκό προγραμματισμό. Έτσι ανατέθηκαν οι μελέτες ENVIREG, το 1992. Στο γραφείο μας ανατέθηκε η μελέτη ENVIREG Χαλκιδικής.

Οι μελέτες ENVIREG δεν ήταν αναπτυξιακές, ήταν καθαρά ρυθμιστικές και μάλιστα κανονιστικές, χωρίς πολιτική γης. Ας δούμε τι σημαίνει αυτό. Λέμε ότι οι ακτές καταστρέφονται από τη συνεχή δόμηση πάνω στην επίπεδη γεωργική γη και ότι η τουριστική ανάπτυξη πρέπει να γίνεται κατά συστάδες, πάνω σε ελαφρές κλίσεις με θέα, περιβαλλόμενες από πράσινο.

Αν αυτό είναι αλήθεια, τότε γίνεται φανερός ο λόγος για τον οποίο η εκτός σχεδίου δόμηση και η συμβατική πολεοδόμηση καταστρέφουν το περιβάλλον. Ο λόγος είναι ότι η παράκτια γεωργική ιδιοκτησία, πάνω στην οποία εφαρμόζονται, ούτε μεγάλη είναι ώστε να διαμορφώνει συστάδες, ούτε θέα έχει, ούτε μπορεί να δημιουργήσει διακοπές χωρίς να θιγούν δικαιώματα.

Η δεύτερη επίπτωση ήταν λιγώτερο φανερή και δεν απασχόλησε το κράτος. Ο τρόπος αυτός «ανάπτυξης» προδικάζει ένα κοντόφθαλμο οικονομικό μέλλον για τη Χαλκιδική γιατί αποξενώνει τον πληθυσμό από τα περιουσιακά του στοιχεία και δεν τον συγκρατεί στον τόπο, αφού και αυτοί ακόμα που διατηρούν διαμερίσματα μπορούν να μένουν στη Θεσσαλονίκη και να καταναλώνουν ή να επενδύουν εκεί τα εισοδήματά τους από τη Χαλκιδική. Μόνο η απασχόληση στον τόπο παραγωγής συγκρατεί τον πληθυσμό. Αν ο πληθυσμός μείνει στη Χαλκιδική μπορεί να αποφευχθεί η ανεργία που θα τον απειλεί σε λίγο στη Θεσσαλονίκη και, που ξέρεις, μπορεί να προστατευθεί και το περιβάλλον της Χαλκιδικής, αν οι ντόπιοι παραγωγοί αναγνωρίσουν την οικονομική σημασία του.

Το κράτος όμως αποφεύγει να βλέπει τα πράγματα σφαιρικά και να σκαλίζει τα αίτια. Προσπαθεί απλώς να θεραπεύει τα φαινόμενα, απομονώνοντας τα. Περιβάλλον, σου λέει. Ωραία. Και πως θα το προστατεύσουμε; Κανονιστικά, με ζώνες και απαγορεύσεις, δηλαδή νομικίστικα. Επιχειρεί λοιπόν να εφαρμόσει τις μελέτες ENVIREG κανονιστικά, θεσμοθετώντας ΖΟΕ. Στη Χαλκιδική τα τοπικά συμφέροντα αντέδρασαν και η ΖΟΕ δεν θεσμοθετήθηκε.

Η ΔΙΠΕΧΩ (η Περιφέρεια) προσπαθεί να εφαρμόσει το ENVIREG άτυπα, μέσω των γνωμοδοτήσεων για ιδιωτικές πολεοδομήσεις, επεκτάσεις οικισμών κλπ., στα πλαίσια της αρμοδιότητάς της. Αρμοδιότητα της ΔΙΠΕΧΩ όμως δεν μπορεί να είναι ούτε η προώθηση της αξιοποίησης των ζωνών από την τοπική κοινωνία, ούτε η παρεμπόδιση της εκτός σχεδίου δόμησης. Έτσι έχει η κατάσταση σήμερα. Μπορεί να προβληθούν διάφορες αντιρρήσεις. Μια απ' αυτές θα ήταν η εξής: Το περιβάλλον που παράγει η τοπική κοινωνία μπορεί ίσως να μην ανταποκρίνεται στη ζήτηση ψηλών εισοδημάτων, αλλά είναι αρκετό για το μαζικό τουρισμό. Δυστυχώς δεν είναι έτσι. Το εξωγενές κεφάλαιο έχει ήδη αρχίσει να στρέφεται στα μεσαία εισοδήματα,

με ποιοτική προσφορά, και κάποια στιγμή ίσως αφαιρέσει αυτή την πελατεία από τις τοπικές ομάδες, απαξιώνοντας την προσφορά τους. Εξ' άλλου, το περιβάλλον πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν ενότητα, δεν είσαι σωστό να δεχθούμε ότι αλλού θα υποβαθμίζεται και αλλού θα αναδεικνύεται.

Μια δεύτερη αντίρρηση μπορούσε να είναι η εξής: Τι κακό έχει η συγκέντρωση του πληθυσμού στη Θεσσαλονίκη, αφού η Χαλκιδική εντάσσεται έτσι κι' αλλιώς στη μητροπολιτική εμβέλεια της Θεσσαλονίκης ως περιοχή δεύτερης κατοικίας και αφού η συγκέντρωση πληθυσμού σε πόλους και άξονες εκφράζει τη σημερινή αντίληψη της χωροταξίας, σε αντίθεση με το στόχο της ισόρροπης ανάπτυξης του χώρου που επιχειρήθηκε στο παρελθόν;

Είναι αλήθεια ότι η οικονομική πολιτική σήμερα, ακολουθώντας την εξέλιξη της τεχνολογίας και την παγκοσμιοποίηση του κεφαλαίου, επικεντρώνεται στις επενδύσεις μεγάλου ιδιωτικού κεφαλαίου σε επιλεγμένα μεγάλα αστικά κέντρα. Οι επενδύσεις αυτές αφορούν κυρίως την παροχή υπηρεσιών τεχνολογίας, χρηματοδότησης κ.λπ. στους παραγωγούς, χωρίς να είναι απαραίτητη πια η παρουσία τους στους τόπους παραγωγής, πράγμα που συνεπάγεται μια ριζική αλλαγή στην παραδοσιακή δομή του δικτύου αστικών κέντρων.

Οι παραγωγοί όμως θα εξακολουθούν πάντα να εργάζονται στους τόπους παραγωγής και να τροφοδοτούν τα ως άνω επιλεγμένα κέντρα με πρωτογενείς οικονομικές εισροές, προερχόμενες από τους βασικούς κλάδους παραγωγής, χωρίς τις οποίες οι επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας δεν θα έχουν από πού να αντλήσουν τα κέρδη τους. Θα είναι δηλαδή και πάλι η εργασία, σε συνδυασμό με τους φυσικούς πόρους, η πηγή των βασικών αξιών, οι γεωργοί θα εκμεταλλεύονται έδαφος, οι μινιδόροι το υπέδαφος και οι ξενοδόχοι τους τουριστικούς πόρους. Η διακίνηση των υπηρεσιών όμως, της χρηματοδότησης και της τεχνολογίας θα γίνεται από μακριά. Θα υπάρξουν ασφαλώς εξελίξεις και στην ίδια την παραγωγή, η εισαγωγή τεχνολογίας π.χ. θα μειώσει και θα εξειδικεύσει την απασχόληση. Η εργασία όμως πάντα θα συνδέεται με τους φυσικούς πόρους και αυτό θα είναι το μέτρο στο οποίο ο πληθυσμός θα συνδέεται με τον τόπο και θα εξακολουθεί να κατοικεί σ' αυτόν.


Αυτό άλλωστε απαντάει και στο πρόβλημα της ανεργίας που ταλανίζει σήμερα τις κυβερνήσεις. Αν όλος ο πληθυσμός συγκεντρωθεί στις πόλεις η ανεργία είναι δεδομένη, γιατί δεν θα υπάρχουν πρωτογενείς αξίες. Παρ' όλα αυτά οι κυβερνήσεις θεωρούν την ανεργία ως εξαρτημένη μεταβλητή, δηλαδή ως κάτι που πρέπει να αντιμετωπισθεί εκ των υστέρων, με δεδομένη την αστικοποίηση του πληθυσμού.

Η ισόρροπη ανάπτυξη του χώρου θα πρέπει να γίνει και πάλι στόχος της αναπτυξιακής πολιτικής, κατ' επέκταση δε και της χωροταξικής. Οι φυσικοί πόροι θα πρέπει να θεωρηθούν ως τοπικοί συντελεστές παραγωγής και να

αναπτυχθούν σε συνδυασμό με την τοπική εργασία και επιχειρηματικότητα, σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο βαθμό, με συνολικό σχεδιασμό και αυτοδιαχείριση την οποία θα οργανώσουν και θα εγγυηθούν οι δήμοι, με έμφαση στην ποιότητα της προσφοράς. Αυτός θα πρέπει να είναι ο τρόπος με τον οποίο οι δήμοι θα πρέπει να χειριστούν το νέο εργαλείο των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ του νόμου 2508/97.

Το εξωγενές κεφάλαιο φυσικά θα επεκτείνει τη δράση του, είτε επενδύοντας σε στρατηγικούς φυσικούς πόρους που του παραχωρεί το ίδιο το κράτος, είτε αγοράζοντας και αναπτύσσοντας τουριστικά μεγάλες εκτάσεις. Η τοπική κοινωνία όμως μπορεί να αντιδράσει, σταματώντας να πουλά τη γη και διαμορφώνοντας συνεταιριστικές επιχειρήσεις ικανές να παράγουν ανταγωνιστικά τουριστικά προϊόντα ποιότητας.

Οι δήμοι, τέλος, θα πρέπει να αποσαφηνίσουν τους στόχους τους. Για ποιους σχεδιάζουν; Για τους παραθεριστές; Για τους επενδυτές; Για τον ντόπιο πληθυσμό; Θέλουν να συγκρατηθεί ο πληθυσμός στη Χαλκιδική και να αναπτυχθεί οικονομικά, σε αρμονία με το περιβάλλον, ή δεν έχει και τόση σημασία; Μήπως βαραίνουν περισσότερο άλλοι στόχοι; Πως σκέπτονται να συνθέσουν τους διάφορους συντελεστές; Η αποσαφήνιση των στόχων θα είναι καθοριστικό βήμα για το σωστή σχεδιασμό των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ και τα εργαλεία αυτά θα πρέπει οι δήμοι να τα χρησιμοποιήσουν ενεργά, προωθητικά, όχι απαγορευτικά και νομικίστικα.



ΑΛΕΞΗΣ ΔΕΦΝΕΡ

Μπορεί η ψυχαγωγία
να αποτελέσει αντικείμενο σχεδιασμού;
Η περίπτωση των εστιατορίων στο
πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας¹

Εισαγωγή

Το αντικείμενο του άρθρου είναι η ανάλυση κυρίως της γεωγραφικής κατανομής, και δευτερευόντως της χρονικής διάστασης, των χώρων κατανάλωσης φαγητού στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας (ΠΣΠ). Ο σκοπός του άρθρου είναι η διερεύνηση της δυνατότητας των χώρων φαγητού να αποτελέσουν αντικείμενο σχεδιασμού.

Το φαγητό είναι η μόνη βασική ανθρώπινη ανάγκη που μπορεί να λάβει χώρα στο γενικό πλαίσιο μιας μεγάλης ομάδας και μπορεί να λειτουργήσει και ως ψυχαγωγία. Ως βασική ανθρώπινη ανάγκη μπορεί να αξιολογηθεί και να συγκριθεί με τον ύπνο, ενώ η ψυχαγωγική λειτουργία του φαγητού εξακολουθεί να ισχύει και στην περίπτωση που αποτελεί μια μοναχική δραστηριότητα. Το φαγητό ανήκει στην τέταρτη κύρια κατηγορία των δραστηριοτήτων *ελεύθερου χρόνου*, την οποία αποτελούν η ψυχαγωγία και οι δραστηριότητες κοινωνικής ζωής. Οι άλλες τρεις είναι ο πολιτισμός, ο αθλητισμός και ο τουρισμός (Δέφνερ, 1999). Ο ελεύθερος χρόνος αποτελεί μια βασική πολεοδομική λειτουργία (Le Corbusier, 1943/1987· Καρύδης, 1977· Στεφάνου, 1977), η οποία είναι και η περισσότερο αγνοημένη από σχεδιαστική άποψη, ενώ αναφορικά με τις κατηγορίες του, η περισσότερο αγνοημένη είναι η ψυχαγωγία. Όσον αφορά τις κατηγορίες χρήσης εδάφους στην πόλη, οι χώροι φαγητού, ως κεντρικές ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, ανήκουν στις περιοχές και θέσεις κεντρικών λειτουργιών (Αραβαντινός, 1984/1998, σ. 148).

Οι τρεις κύριες διαστάσεις των χώρων κατανάλωσης φαγητού είναι η οικονομική, η πολιτισμική και η γεωγραφική. Όσον αφορά την οικονομική διάσταση, το φαγητό ανήκει στον τομέα των υπηρεσιών (και ειδικά στη φιλοξενία /τροφοδοσία) και η καταναλωτική του διάσταση είναι εξίσου σημαντική με την παραγωγική, ίσως σημαντικότερη από ερευνητική άποψη. Όσον αφορά την πολιτισμική του διάσταση, αν και παραδοσιακά το φαγητό

ανήκει στη λαϊκή κουλτούρα (Bell και Valentine, 1997, σσ. 5-11), οι πρόσφατες εξελίξεις όπως τα hip εστιατόρια (τα εστιατόρια με “στουλ” που έχουν την αφετηρία τους κυρίως στη γαλλική haute cuisine) δείχνουν ότι η υψηλή κουλτούρα παίζει ένα σημαντικό ρόλο. Όσον αφορά τη γεωγραφική διάσταση, το άρθρο αυτό υιοθετεί μια κλασσική κλιμακωτή διαφοροποίηση που σχετίζεται με το σχεδιασμό και αποτελείται από τις ακόλουθες διαστάσεις: αρχιτεκτονική, αστική, περιφερειακή και παγκόσμια.

Το φαγητό ως αντικείμενο έρευνας καλύπτει πολλούς τομείς. Ορισμένες από τις διεθνείς τάσεις που θα διερευνηθούν είναι: α) η ανάπτυξη της γαστρονομίας ως επιστήμης, β) η σχέση μεταξύ γαστρονομίας και τουρισμού, γ) η εμφάνιση νέων τύπων χώρων κατανάλωσης φαγητού. Τα κύρια *ερωτήματα* που θα τεθούν σε αυτό το άρθρο και αντιστοιχούν σε διλήμματα πολιτικής είναι τα ακόλουθα: α) έχει η ελληνική κουζίνα ανάγκη από ενίσχυση και ποια κίνητρα προτείνονται; β) πώς μπορούν να επηρεαστούν οι τιμές των εστιατορίων; γ) μπορεί ο σχεδιασμός να συνεισφέρει σε μια αλλαγή στις κυρίαρχες τάσεις ψυχαγωγίας, όπως τις δραστηριότητες στο σπίτι και τις παθητικές δραστηριότητες; δ) με ποιο τρόπο μπορεί ο σχεδιασμός να επηρεάσει τη γεωγραφική κατανομή των χώρων φαγητού;

Η εννοιολογική επικέντρωση του άρθρου είναι στην καταναλωτική διάσταση, η οποία σχετίζεται με το ζήτημα του γούστου και με τις κυρίαρχες τάσεις της ψυχαγωγίας. Αν και οι οικονομική και πολιτισμική διάσταση του φαγητού είναι σημαντικές, το άρθρο αυτό θα περιοριστεί στη γεωγραφική διάσταση.

I. Η γεωγραφική διάσταση του φαγητού

Η γεωγραφική προσέγγιση της γαστρονομίας σχετίζεται με την οικονομική (Wrigley, 1991· Wrigley και Lowe, 1996), την κοινωνιολογική (Whyte, 1948· Mennell κ.ά., 1992), τη φιλοσοφική (Brillat-Savarin, 1826/1975), την ιστορική (Fernández-Armesto, 2001), την ανθρωπολογική (Levi-Strauss 1964/2002 και 1968/1990· Harris, 1985/1989) και την πολιτισμική προσέγγιση (Elias, 1939/1994· Bourdieu, 1979/2002). Γίνεται ακόμα λόγος για γαστρο-γεωγραφία που περιλαμβάνει τη φυσική, ανθρώπινη, ιατρική και οικονομική γεωγραφία (Gillespie, 2001, σσ. 14-6). Η έρευνα για τη διατροφή αποτελεί ένα δυναμικό, αν και όχι ακόμη καιρικό, συστατικό της “πολιτισμικής στροφής” στη γεωγραφία (Cook κ.ά., 2000), η οποία έχει φέρει στην επικαιρότητα τα ζητήματα της ταυτότητας, της πολιτικής και της κατανάλωσης (Bell και Valentine, 1997· Crang, 1994 και 2001). Με αυτόν τον τρόπο η διατροφή παίζει σημαντικό ρόλο στην κατασκευή της ταυτότητας: “είμαστε όχι μόνο ό,τι τρώμε αλλά και πού το τρώμε” (Bell και Valentine, 1997). Η σχέση της γεωγραφικής με την ιστορική προσέγγι-

ση οδηγεί στην ιστορική γεωγραφία του φαγητού και του κρασιού (Pitte, 1991· Upton, 1991), και η σχέση με την ψυχαγωγία οδηγεί στη γεωγραφία του ελεύθερου χρόνου (Smith, 1983α και β).

Η αναφορά στον ελεύθερο χρόνο οδηγεί στο ζήτημα του *χρόνου*, το οποίο τα τελευταία χρόνια έχει αναδειχθεί ως ένα σημαντικό στοιχείο του σχεδιασμού και, λόγω της παραμέλησής του μέχρι σήμερα, ίσως να είναι και σημαντικότερο από το χώρο (Δέφνερ, 2002). Η επίδραση της παγκοσμιοποίησης παρατηρείται σε αυτό που ο Harvey ονομάζει “χωρο-χρονική συμπίεση”, η οποία έχει συναθροίσει “τις κουζίνες του κόσμου σ’ ένα χώρο με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που η πολυπλοκότητα της παγκόσμιας γεωγραφίας περιορίζεται κάθε βράδυ σε μια σειρά εικόνων στη στατική οθόνη της τηλεόρασης”. Προμήθειες από όλο τον κόσμο φθάνουν καθημερινά στον ίδιο χώρο και χρόνο, αλλά με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκρύπτεται σχεδόν τέλεια κάθε ίχνος της προέλευσής τους καθώς και της εργασιακής διαδικασίας ή των κοινωνικών σχέσεων που εμπλέκονται στην παραγωγή τους (Harvey, 1989, σ. 300).

Ένα σημαντικό ζήτημα για τη γεωγραφία του ελεύθερου χρόνου είναι η *χωροθέτηση των εστιατορίων* και τρεις από τους σημαντικότερους λόγους που την επηρεάζουν είναι: α) το κατώτερο όριο του πληθυσμού (τα fast food² δεν χρειάζονται απαραίτητα μεγάλο πληθυσμό και βρίσκονται σε κέντρα τόσο με μεγάλο όσο και με μικρό πληθυσμό, ενώ τα εστιατόρια πέντε αστέρων είναι περιορισμένα και βρίσκονται κοντά σε μεγάλες πόλεις), β) η περιοχή εξυπηρέτησης (τα άτομα δεν διανύουν μια κάποια απόσταση για ένα fast food ενώ το κάνουν για ένα δείπνο σε καλό εστιατόριο), και γ) η ανάπτυξη και η μορφολογία των επαγγελματικών περιοχών ψυχαγωγίας (ένα συγκρότημα εστιατορίων, ψυχαγωγικών επαγγελματικών κέντρων, καταλυμάτων, καφενείων, θεάτρων, καταστημάτων κ.λπ. για μια εποχιακή συγκέντρωση τουριστών) σε θέρετρα (Smith, 1983α, σσ. 30, 68-9). Τα εστιατόρια τείνουν να συγκεντρώνονται όλα μαζί, εν μέρει λόγω της συμπεριφοράς των πελατών που ψάχνουν μια περιοχή με πολλά εστιατόρια για να μπορούν να κάνουν συγκρίσεις και να αντιληφθούν την ατμόσφαιρα (Burtenshaw κ.ά., 1991/1996, σ. 181).

Όσον αφορά τις αναλυτικές τεχνικές της μεθόδου επιλογής της τοποθεσίας, οι περισσότερες μελέτες σκοπιμότητας γίνονται με συμβόλαια με τους πελάτες, και οι μέθοδοι, καθώς και τα αποτελέσματα, συνήθως δεν δημοσιεύονται (Smith, 1983α, σ. 117). Ο χρόνος είναι ένας σημαντικός παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπ’ όψιν στην ανάπτυξη των εστιατορίων, και αυτό για δύο κυρίως λόγους: α) αλλαγές στο χώρο (ορισμένες προβληματικές περιοχές αναπλάθονται και μετασχηματίζονται σε δημοφιλείς περιοχές για ψώνια και φαγητό), και β) αλλαγές στα γούστα (τα εστιατόρια είναι εξαιρετικά ευάλωτα σε περαστικές μόδες) [Smith, 1983α, σ. 119].

Η αρχιτεκτονική κλίμακα αποτελεί, για την πλειονότητα των ατόμων, το σημείο αφετηρίας για την αντίληψη του χώρου στα εστιατόρια. Γι' αυτό το λόγο και δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι το σχέδιο ενός εστιατορίου έχει πρωταρχική σημασία. Αυτό ισχύει ακόμη και για τα εστιατόρια των διάφορων αλυσίδων (Bell και Valentine, 1997, σσ. 133-6), και όχι μόνο για τα high εστιατόρια, ακόμη και αν η αισθητική αξία είναι ένα ζήτημα προς συζήτηση εφόσον η έννοια του ωραίου είναι υποκειμενική.

Ο αστικός χώρος διαθέτει μια πληθώρα επιλογών για την κατανάλωση του φαγητού, προσφέροντας κάθε μαγειρικό πειρασμό που μπορεί να φανταστεί ένα άτομο: καταστήματα τροφίμων, καφεενεία, εστιατόρια, φαγητό σε πακέτο, παμπ και κλαμπ, fast food και φαγητά που παραδίδονται στο σπίτι ή το γραφείο. Δυο χαρακτηριστικά που αποτελούν την πεμπτουσία της αστικής ζωής είναι η καθημερινή έλλειψη χρόνου και η προτίμηση του "σύγχρονου" τρόπου παράδοσης φαγητού στο σπίτι. Έτσι η αστική εμπειρία στο φαγητό χαρακτηρίζεται από τη λειτουργία σε εικοσιτετράωρη βάση των καφεενείων, supermarket (υπεραγορών), και minimarket (μικρών αγορών) καθώς και των εξειδικευμένων καταστημάτων τροφίμων, τα οποία διαφοροποιούνται από τα μικρά καταστήματα και τα καταστήματα διανομής που χαρακτηρίζουν κυρίως τις αγροτικές περιοχές. Τα καταστήματα αυτά διαχωρίζουν επίσης τον αστικό από τον αγροτικό χώρο, στον οποίο η κατανάλωση του φαγητού δεν είναι συχνά ιδιαίτερα αναπτυγμένη (Bell και Valentine, 1997, σσ. 16-7, 121).

Οι σύγχρονοι, αυξητικοί ή μειωτικοί, ρυθμοί της αστικής ανάπτυξης, η αποαστικοποίηση και η ανάπτυξη της ανώτερης τάξης εξακολουθεί να αναμορφώνει το τοπίο του αστικού χώρου, αλλά η γεωγραφία του φαγητού εξακολουθεί να είναι θέμα επιλογής, άνεσης και πρόσβασης. Αυτή η εικόνα έχει εμπλουτιστεί από το ρόλο των supermarket, των οποίων η επίδραση στην ιεροτελεστία της ζωής στην πόλη είναι τεράστια. Η μετάβαση στο supermarket είναι ένα ορόσημο στο σχηματισμό των προτύπων στη ζωή μας. Η σημασία του φαγητού στις πόλεις διαπιστώνεται από το ρόλο της τόσο στην επιτόπια διάθεση των προϊόντων όσο και στη διαδικασία του παγκόσμιου ανταγωνισμού (Bell και Valentine, 1997, σσ. 16-7, 121).

Αν ο αστικός χώρος αφορά την κατανάλωση, τότε ίσως η *περιφέρεια* αφορά την παραγωγή του φαγητού. Οι περιφέρειες αντιμετωπίζουν ένα μόνιμο δίλημμα ανάμεσα στην επαναβεβαίωση, ακόμη και διαμέσου του μάρκετινγκ, και τη διάβρωση της αναγνωρισιμότητας που οφείλεται κυρίως στις ομογενοποιητικές τάσεις της παγκοσμιοποίησης. Σε αυτή τη διαδικασία το φαγητό παίζει ένα σημαντικό ρόλο, εφόσον ορισμένες περιοχές αναπτύσσουν χαρακτηριστικές μαγειρικές που διαφέρουν ακόμη και από τους κοντινότερους γείτονες. Αν και οι παραδόσεις ορισμένων περιφερειών συχνά θεωρούνται απλές επινοήσεις, η περιφερειακή ταυτότητα εγκλωβίζεται σ' ένα μπουκάλι κρασί (π.χ. Bordeaux) ή σ' ένα μεγάλο κομμάτι τυρί (Bell και

Valentine, 1997, σσ. 17, 147). Αυτή η τελευταία παρατήρηση ισχύει και για την Ελλάδα (Μαμαλάκης, 2002· Μάνεσης, 2002).

Η παγκόσμια κουζίνα τείνει να γίνει το κύριο χαρακτηριστικό της σύγχρονης μαγειρικής κουλτούρας και “η διατροφή χρησιμοποιείται συνεχώς ως ένα παράδειγμα της πολύπλοκης διαδικασίας της θεωρητικοποίησης της *παγκοσμιοποίησης* – φαίνεται ότι παρέχει πάντοτε ένα τέλειο, λογικό και καθημερινό τρόπο να διευκρινίζει ορισμένες φορές δύσκολες ιδέες” (Bell και Valentine, 1997, σσ. 189-90). Τα εστιατόρια συνεισφέρουν στην παγκοσμιοποίηση του φαγητού. Σε γενικές γραμμές “εξιστορούν τις τάσεις και τις μεταβολές στις πολιτιστικές προτιμήσεις, την κοινωνική συμπεριφορά και τις πολιτισμικές αλληλεπιδράσεις σ’ ένα συνεχώς εξελισσόμενο κοινωνικό πεδίο” (Preston-Whyte, 1999, σ. 444). Επίσης, εξιστορούν αντιδράσεις σε φόβους της κοινότητας. Για ορισμένα άτομα αυτή η ενέργεια “προσφέρει μια ευκαιρία να συμμετέχουν στην κατανάλωση διαφορετικών πολιτισμών: για άλλα άτομα παρέχει μία αίσθηση κοινωνικής συνοχής που ενισχύεται με την παρουσία μελών της ίδιας ή παρόμοιας κοινωνικής ή πολιτιστικής ομάδας” (Preston-Whyte, 1999, σ. 456).

Τα εστιατόρια θεωρούνται τοποθεσίες πολιτιστικού κεφαλαίου –ακόμα και σε πόλεις που ανασυγκροτούνται (Bell και Valentine, 1997 σ. 121)– και μέρος της συμβολικής οικονομίας (Zukin, 1995). Με αυτήν την έννοια, οι χώροι φαγητού μπορούν να θεωρηθούν πολιτιστικές βιομηχανίες, ακόμη και αν ο Pratt δεν τους συμπεριλαμβάνει στην ανάλυσή του για το παραγωγικό σύστημα των πολιτιστικών βιομηχανιών (Pratt, 1997, σσ. 1960-1). Η τυπολογία των εστιατορίων σχετίζεται με την τυπολογία των αντιστοιχών μαγειρικών (Cousins κ.ά., 2001), η οποία, ωστόσο, είναι ιδιαίτερη για κάθε χώρα. Αυτό δεν ακολουθείται αυστηρά στην παρούσα έρευνα, η οποία δεν περιλαμβάνει επίσης δύο ειδικές, και πολύ ενδιαφέρουσες, περιπτώσεις: τα fast food και τις ταβέρνες της γειτονιάς.

II. Η γεωγραφική κατανομή των εστιατορίων στο ΠΣΠ

Η πηγή στοιχείων που χρησιμοποιήθηκε σε αυτό το άρθρο είναι μια δευτερογενής έρευνα που επεξεργάστηκε στοιχεία του 1999 από το εβδομαδιαίο περιοδικό *Αθηνόραμα* και, που πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας τού Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών και το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο γενικό πλαίσιο της πρώτης φάσης (*Οι Πόλεις*) του *Κοινωνικο-οικονομικού Άτλαντα της Ελλάδας* (Μαλούτας, 2000/2002). Ο κύριος σκοπός ήταν η ανακάλυψη της χωρικής υποδομής και της γεωγραφικής κατανομής της κατανάλωσης του φαγητού

με έμφαση σε τέσσερις αλληλοεξαρτώμενους παράγοντες: αριθμό, τύπο, τιμή και τοποθεσία. Η τυπολογία των εστιατορίων που υιοθετήθηκε είναι αυτή που χρησιμοποιείται στο *Αθηνόγραμμα* και η οποία παρέχει πολλές λεπτομέρειες.³

*Τα κυριότερα συμπεράσματα*⁴ της έρευνας είναι:

- α) η κυριαρχία της ελληνικής κουζίνας, η οποία όμως συνυπάρχει με μια μεγάλη ποικιλία άλλων κατηγοριών (επίσης και με ποσοτικούς όρους). Στο ΠΣΠ η ελληνική κουζίνα καλύπτει το 55% του συνολικού αριθμού των εστιατορίων. Αν υπολογίζαμε τα fast food τότε η εικόνα θα ήταν διαφορετική: την περίοδο που έγινε η καταγραφή οι κύριες εταιρείες fast food που λειτουργούσαν ήταν τα McDonalds, τα Goodies και τα Wendys (αυτά έχουν κλείσει σήμερα). Ωστόσο, αν είχαν καταγραφεί και οι ταβέρνες της γειτονιάς τότε η ποσοστιαία αναλογία της ελληνικής κουζίνας θα ήταν μεγαλύτερη.
- β) οι τιμές των εστιατορίων αποτελούν μια βάση για ορισμένες υποθέσεις που αφορούν την κοινωνική διαφοροποίηση της παροχής του φαγητού (σε σχέση με τον τύπο του εστιατορίου).
- γ) η ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών διαφοροποιήσεων σε ορισμένες κατηγορίες και
- δ) ο συνδυασμός της σχετικής γεωγραφικής ισοκατανομής με τη συγκέντρωση. Ωστόσο, δεν παρατηρείται το φαινόμενο των περιοχών εστιατορίων, όπως στο Durban που είναι μια πολυπολιτισμική πόλη της Νοτίου Αφρικής (Preston-Whyte, 1999). Επίσης δεν παρατηρείται ένας διαχωρισμός των κουλτούρων της πόλης, όπως είναι η περίπτωση του Leeds (Farrar, 1996) που είναι μια άλλη πολυπολιτισμική πόλη.

III. Συμπεράσματα και προτάσεις

Το φαγητό, με πολιτισμικούς και χωροχρονικούς όρους, είναι μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του τομέα παροχής υπηρεσιών. Αποτελεί ένα τυπικό παράδειγμα της αλληλεξάρτησης τοπικού και παγκόσμιου, καθώς η διεθνής κουζίνα συνυπάρχει με την εθνική και την τοπική κουζίνα. Ακόμη και στην περίπτωση των McDonalds υπάρχει μια αλληλεπίδραση, όπως δείχνουν τα παραδείγματα της Ανατολικής Ασίας και της Ελλάδας: π.χ. στην Ελλάδα τα McDonalds προσφέρουν πολλά τοπικά φαγητά, ειδικότερα σε περιόδους νηστείας.

Το φαγητό αποτελεί επίσης μία ένδειξη της αλληλοσυσχέτισης *κατανάλωσης-παραγωγής*. Ο αστικός χώρος είναι ο κυριότερος τόπος της κατανάλωσης, ενώ η περιφέρεια της παραγωγής. Ο αρχιτεκτονικός χώρος, π.χ. το

εστιατόριο, είναι η συννηθέστερη χωρική αντίληψη που έχει ο κόσμος για το φαγητό έξω από την κατοικία. Η κατανάλωση μιας ποικιλίας φαγητών στο σπίτι είναι κάτι που μπορεί να γίνει εύκολα, ακόμη και για εκείνους που δεν ξέρουν να μαγειρεύουν, διότι υπάρχουν πολλά καταστήματα που προσφέρουν φαγητό σε πακέτο – στην πρώτη περίπτωση το φαγητό δεν είναι μία παθητική δραστηριότητα, ενώ στην δεύτερη είναι.

Ωστόσο, η έξοδος για φαγητό, είτε ως ανεξάρτητη δραστηριότητα είτε σε συνδυασμό με κάποια άλλη, αποτελεί ένα σημαντικό μέρος του ελεύθερου χρόνου, και ειδικότερα της κοινωνικής ζωής και της ψυχαγωγίας. Ο ελεύθερος χρόνος αποτελεί ένα αναπόσπαστο μέρος του *χρόνου* (και το αντίστροφο) και η χρονική διάσταση του φαγητού γίνεται κατανοητή από το ρόλο του ημερησίου ρυθμού της κατανάλωσης του φαγητού στο σύνολο της δομής του χρόνου. Εφόσον ο ελεύθερος χρόνος και ο χρόνος αποτελούν αντικείμενα σχεδιασμού, προκύπτει το συμπέρασμα ότι και η ψυχαγωγία πρέπει επίσης να σχεδιαστεί, όπως δείχνουν και τα προβλήματα σε διάφορες περιοχές νυκτερινών κέντρων (Burtenshaw κ.ά, 1991/1996, σσ. 181-4). Η ψυχαγωγία μπορεί επίσης να ενεργήσει και ως κίνητρο ανασυγκρότησης, όπως φαίνεται στην περίπτωση της έκθεσης (show) στο Detroit (McCarthy, 2002). Ένα σχετικό παράδειγμα πολιτικής για το χρόνο, και ειδικότερα δημιουργικής αξιοποίησης του χρόνου, αποτελεί η διαφοροποίηση του κόστους του φαγητού ανάλογα με την ώρα σε εστιατόρια στο Χονγκ-Κονγκ και την Ιαπωνία στην προσπάθεια ξεπεράσματος των αδρανών περιόδων (Landry, 2000: 61), άρα και των περιόδων αιχμής.

Είναι ενδιαφέρον να εξεταστεί στο άμεσο μέλλον το αν οι ακόλουθες *πρόσφατες εξελίξεις* θα ενισχύσουν τις υπάρχουσες τάσεις ή θα συντείνουν στην αλλαγή τους: α) η εμφάνιση νέων διεθνών αλυσίδων (Fridays, Applebies, Starbucks) και καφε-εστιατορίων, β) η εμφάνιση νέων εθνικών εστιατορίων (Μαροκινών, Περσικών, Πολωνικών), γ) η εμφάνιση των *fun* εστιατορίων, δ) η ανάπτυξη των Κινεζικών (αυτά επίσης και με την μορφή *fast food*, π.χ. Wok 88), Ιαπωνικών και Ινδικών/ Πακιστανικών εστιατορίων, ε) η λειτουργία επιτυχημένων εστιατορίων σε άλλες περιοχές της Ελλάδας και στην Αθήνα, στ) η ανάπτυξη (αν και αργή) των επαγγελματικών γευμάτων, ζ) η ανάπτυξη χώρων φαγητού (σε συνδυασμό με άλλους χώρους ψυχαγωγίας) στην κεντρική περιοχή του Ψυρρή, η) η λειτουργία εστιατορίων σε ξενοδοχεία πολυτελείας, και θ) η αύξηση των καταστημάτων με βιολογικά προϊόντα σε συνδυασμό με την εμφάνιση λαϊκών αγορών με βιολογικά προϊόντα και βιολογικών προϊόντων σε *supermarket*.

Η επίσκεψη των εστιατορίων στις πόλεις αποτελεί μία από τις πολλές ψυχαγωγικές δραστηριότητες που δεν γίνονται σε καθημερινή βάση και που χαρακτηρίζεται από *αντιθέσεις*. Από τη μια πλευρά, υπάρχουν πολλές επιλογές όσον αφορά τους τύπους των χώρων και τις τιμές, δηλαδή οι πόροι (με τη γενική έννοια) για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής είναι διαθέ-

σμοι. Από την άλλη πλευρά, μια σειρά από περιορισμούς (οικονομικοί, χωροχρονικοί, ακόμη και πολιτισμικοί αλλά με την έννοια του “πολιτιστικού κεφαλαίου” και όχι με την έννοια της διάθεσης), οδηγεί στο γεγονός ότι ορισμένες κοινωνικές ομάδες είναι οι κύριοι πελάτες των εστιατορίων. Έτσι για να μετατραπούν τα εστιατόρια σε μια υπηρεσία για όλους, πρέπει να υπάρξει κάποιος βαθμός σχεδιασμού, εφόσον ένας από τους σκοπούς του σχεδιασμού πρέπει να είναι η συνεισφορά στην παροχή της απόλαυσης – κατά προτίμηση σε καθημερινή βάση, δηλαδή στον καταναμεπημένο (piece) και όχι μόνο στο συγκεντρωμένο (block) ελεύθερο χρόνο.⁵

Αναφορικά με το *σχεδιασμό* προκύπτουν ορισμένες *προτάσεις*: α) η διαμόρφωση κριτηρίων χωροθέτησης, π.χ. ο χαρακτηρισμός ορισμένων περιοχών ως κορεσμένες και άλλων ως “μειονεκτικές”, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε κίνητρα επενδύσεων για ιδιωτικές εταιρίες, β) η σχεδιασμένη ανάπτυξη του τουρισμού φαγητού –ένα νέο, και γρήγορα αναπτυσσόμενο, είδος τουρισμού (Hjalager και Richards, 2002· Boniface, 2003· Hall κ.ά., 2003)–, γ) ο συνδυασμός του φαγητού με το κρασί και τη μπύρα, έναν τομέα η ανάπτυξη του οποίου έχει οδηγήσει σε διάφορα ενδιαφέροντα αποτελέσματα, π.χ. δρόμοι κρασιού (Χατζηνικολάου, 2003), φεστιβάλ κρασιού (π.χ. Δαφνί), φεστιβάλ μπύρας (π.χ. Κηφισιά), δ) ο συνδυασμός του φαγητού με άλλες δραστηριότητες, και συγκεκριμένα: φεστιβάλ (π.χ. το Φεστιβάλ Ελληνικών Παραδοσιακών Γεύσεων που έγινε στο Ζάππειο το 2002 και περιλάμβανε χορευτικές εκδηλώσεις με παραδοσιακά όργανα), συνέδρια (π.χ. το Διεθνές Συνέδριο Οίνου που έγινε στη Σαντορίνη το 2003 και περιλάμβανε τη διοργάνωση ημερίδας από την Οργάνωση Κινηματογραφικών Λεσχών Ελλάδας με θέμα “Ο συμβολικός ρόλος του κρασιού στην 7^η τέχνη”), δημιουργία σχετικών μουσείων (π.χ. το Μουσείο Ελιάς στη Σπάρτη). Τα ζητήματα γ και δ αφορούν και την τουριστική ανάπτυξη.

Είναι καιρός τώρα να επανέλθουμε στις *ερωτήσεις κλειδιά* που αναφέρθηκαν στην εισαγωγή: α) η ελληνική κουζίνα πρέπει να έχει κίνητρα κυρίως στην κατεύθυνση της ανάπτυξης του τουρισμού, π.χ. την ανάπτυξη του τουρισμού φαγητού,⁶ το σχεδιασμό και τη διαχείριση των χώρων φαγητού ως χώρων έλξης επισκεπτών, την κατασκευή πολυχώρων ή ψυχαγωγικών ή θεματικών πάρκων, β) η κατάσταση στην οικονομία της αγοράς κάνει δύσκολη την παρέμβαση στις τιμές ιδιαίτερα από τη στιγμή που φαίνεται ότι υπάρχει πελατεία για τα ακριβά εστιατόρια – οι ιδιώτες πρέπει να αναπτύξουν πρωτοβουλίες για τη διαφοροποίηση του κόστους (π.χ. ανάλογα με την ημέρα και ώρα, την ηλικιακή ομάδα), γ) ο σχεδιασμός δεν μπορεί να προκαλέσει άμεσες αλλαγές στις συμπεριφορές στην ψυχαγωγία (αυτό αφορά κυρίως τον τρόπο ζωής), αλλά μπορεί να προσφέρει καλύτερες, και όχι αναγκαστικά περισσότερες, επιλογές, είτε ενισχύοντας είτε περιορίζοντας προϋπάρχουσες τάσεις, δ) ο σχεδιασμός μπορεί να επηρεάσει τη γε-

ωγραφική κατανομή των χώρων φαγητού κυρίως διαμέσου της κατεύθυνσης προς ειδικούς τύπους χώρων (π.χ. χώρους πολλαπλών χρήσεων και πολιτιστικούς “πολυχώρους”) και κίνητρα για “φτωχές” περιοχές, ε) παραμένει ένα ανοικτό ερώτημα που αφορά τη δημιουργία ψυχαγωγικών περιοχών ή συγκροτημάτων: συνεισφέρουν στην ενδυνάμωση του zoning ή στην αύξηση των επιλογών και τη βελτίωση της πρόσβασης;

Το τελευταίο ερώτημα συνδέεται με την *ανασυγκρότηση του κέντρου της πόλης* (Αρβαντινός, 1984/1998, σσ. 538-9). Ένα ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα αποτελεί η ύπαρξη συστήματος πρωτευόντων και δευτερευόντων κέντρων ενός αστικού συνόλου τα οποία θα πρέπει να είναι οι “υποδοχείς” των κεντρικών λειτουργιών, έτσι ώστε τα τμήματα αυτά των πόλεων να μεταμορφώνονται “σε πυρήνες κοινωνικής ζωής και ταυτόχρονα σε έργα τέχνης με βάση μια συνθετική σύλληψη για την οποία μας προσφέρει πολλά ο Camillo Sitte” (Αρβαντινός, 1992, σ. χι).

Το επιχείρημα ότι για τα περισσότερα άτομα η αναζήτηση της ταυτότητας γίνεται στην κοινωνική ζωή τους, και γενικότερα στον ελεύθερο χρόνο και τους ελεύθερους χώρους, καθώς και ότι η απόλαυση αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα σε αυτή την αναζήτηση (Deffner, 2002), επαληθεύεται στην περίπτωση του φαγητού:

Οι απολαύσεις του τραπεζιού ανήκουν σε όλους τις περιόδους και όλες τις ηλικίες, σε όλες τις χώρες και στην κάθε ημέρα· συνδυάζονται με άλλες απολαύσεις, διαρκούν περισσότερο από αυτές, και παραμένουν για να μας παρηγορήσουν για την απώλεια τους (Brillat-Savarin, 1826/1975).

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- ¹ Η ενασχόληση με τα εστιατόρια στο ΠΣΠ έχει μια σχετική προϊστορία. Αφετηρία υπήρξε ένα δισέλιδο κείμενο που δημοσιεύτηκε στον πρώτο τόμο του *Κοινωνικο-οικονομικού Άτλαντα της Ελλάδας* (Μαλούτας και Δέφνερ, 2000/2002). Στη συνέχεια το κείμενο αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό ως εισήγηση σε δύο διεθνή συνέδρια (Deffner και Maloutas, 2000α και β). Το παρόν άρθρο αποτελεί διασκευή τμήματος της πλέον ολοκληρωμένης αγγλόφωνης εκδοχής (Deffner και Maloutas, 2000β) σε συνδυασμό με αρκετές πρόσθετες επεξεργασίες.
- ² Για τα fast food (ταχυφαγεία ή καταστήματα γρήγορου φαγητού) βλέπε Harris, 1985/1989, σσ. 121-6. Επίσης, βλέπε Ritzer, 1993/2000 για τη γενική κοινωνική επίδραση της λογικής της αποτελεσματικότητας που χαρακτηρίζει τα fast food.
- ³ Για την αναλυτική τυπολογία βλέπε Deffner και Maloutas, 2002α.
- ⁴ Για περισσότερες λεπτομέρειες και τη χαρτογραφική απεικόνιση της επεξεργασίας των στοιχείων βλέπε Μαλούτας και Δέφνερ, 2000/2002.

- ⁵ Συγκεντρωμένοι είναι ο χρόνος που αντιστοιχεί στα Σαββατοκύριακα, τις γιορτές και τις διακοπές, ενώ κατανεμημένοι είναι ο χρόνος που αντιστοιχεί στις καθημερινές. Στη σύγχρονη ζωή κυριαρχεί η πρώτη κατηγορία (Δέφνερ, 1999, σσ. 5-6).
- ⁶ Ο ΕΟΤ έχει ήδη πάρει σχετικές πρωτοβουλίες κυρίως με το Πρόγραμμα (στα πλαίσια του ΕΠΑΝ) "Διάδοση και καθιέρωση ελληνικής κουζίνας και ενίσχυση επιχειρήσεων για την απόκτηση σήματος ΕΟΤ για την ελληνική κουζίνα", και δευτερευόντως με την προβολή της ελληνικής κουζίνας (και ιδιαίτερα της επτανησιακής κουζίνας με πρωτοβουλία της Εταιρίας Τουρισμού Ιονίων Νήσων) σε σιδηροδρομικούς σταθμούς και στα μετρό επιλεγμένων πόλεων στη Γερμανία.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αραβαντινός Α.** (1984/1998), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για Μία Βιώσιμη Ανάπτυξη του Χώρου* (Αθήνα: Συμμετρία).
- Αραβαντινός Α.** (1992) "Ο Camillo Sitte και η σύγχρονη ελληνική πολεοδομική πραγματικότητα", στο C. Sitte (1889/1992), *Η Πολεοδομία Σύμφωνα με τις Καλλιτεχνικές της Αρχές* (Αθήνα: Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ), σσ. xxxiv-xi.
- Bell D., Valentine G.** (eds) (1997) *Consuming Geographies: We Are Where We Eat* (London: Routledge).
- Boniface P.** (2003) *Tasting Tourism: Travelling for Food and Drink*, Aldershot: Ashgate.
- Bourdieu P.** (1979/2002) *Η Διάκριση: Η Κοινωνική Κριτική της Καλαισθητικής Κρίσης* (Αθήνα: Πατάκης).
- Brillat-Savarin J.A.** (1826/ 1972) *The Physiology of Taste*, Harmondsworth: Penguin.
- Burtenshaw D., Bateman M., Ashworth G.J.** (1991/1996) *The European City: A Western Perspective* (London: David Fulton).
- Cook I. Crang P., Thorpe M.** (2000) "Regions to be cheerful, culinary authenticity and its geographies", in Cook, I. Crouch, D., Naylor, S., Ryan, J. (eds) *Cultural Turns/ Geographical Turns*, London: Longman, pp. 109-39.
- Cousins J., Foskett D., Gillespie C.** (2001) *Food and Beverage Management*, Harlow: Pearson Education.
- Crang P.** (1994) "Displacement, consumption and identity", *Environment and Planning A*, 28: 47-67.
- Crang P.** (2001) "Worlds of consumption", in P. Daniels, Bradshaw, M., Shaw, D., Sideway, J. (eds) (2001) *Human Geography: Issues for the 21st Century*, Harlow: Prentice Hall, pp. 399-426.
- Δέφνερ Α.** (1999) *Σχεδιασμός για τον Ελεύθερο Χρόνο* (Τουρισμός-Πολιτισμός-Αθλητισμός), Πανεπιστημιακές παραδόσεις, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

- Δέφνερ, Α.** (2002) *Η σημασία της σύνδεσης πολιτιστικού και χρονικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων*, Τόπος, 18-19, σσ. 197-213.
- Deffner A.** (2002) "Theme Parks as a Point of Convergence Between Urban Planning, Culture and Tourism", in *Papers of the International Conference "Tourism on Islands and Specific Destinations"*, Chios: University of the Aegean [CD-ROM].
- Deffner A. και Maloutas T.** (2002α) "Restaurants in the Greater Athens Area: A Service for All?", στο *Papers of the 42nd ERSA Congress "From Industry to Advanced Services Perspectives of European Metropolitan Regions"*, Πανεπιστήμιο του Dortmund, Dortmund, 2002, 17 σελίδες. [CD-ROM].
- Deffner A. και Maloutas T.** (2002β) "Can Entertainment be Planned? The Case of Restaurants in the Greater Athens Area", εισήγηση στο 16^ο Συνέδριο του AESOP *Planning in Border Regions*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 2002, 19 σελίδες.
- Eliás N.** (1939/ 1994) *The Civilizing Process: The History of Manners and State Formation and Civilization*, Oxford: Basil Blackwell. [Ελληνική μετάφραση του Α' Μέρους: (1996) *Η Διαδικασία του Πολιτισμού: Μια Ιστορία της Κοινωνικής Συμπεριφοράς στη Δύση. Κοινωνιογενετικές και Ψυχογενετικές Έρευνες Ι* (Αθήνα: Αλεξάνδρεια) και (1996) *Η Εξέλιξη του Πολιτισμού. Τόμος Α': Ήθη και Κοινωνική Συμπεριφορά στη Νεώτερη Ευρώπη* (Αθήνα: Νεφέλη). Ελληνική μετάφραση του Β' Μέρους: (1997) *Η Εξέλιξη του Πολιτισμού. Τόμος Β': Αλλαγές της Κοινωνίας. Σχεδιάγραμμα για μια θεωρία του Πολιτισμού* (Αθήνα: Νεφέλη)].
- Farrar M.** (1996) "City cultures: autonomy and integration: thinking about drinking, eating and performing in Leeds", *City*, 5-6, 125-130.
- Fernández - Armesto F.** (2001) *Food: A History*, London: Macmillan.
- Gillepie C.** (2001) *European Gastronomy into the 21st Century* (Oxford: Butterworth-Heinemann).
- Hall C. M., Sharpless L., Mitchell R., Macionis N., Cambourne B.** (2003) *Food Tourism Around the World: Development, Management and Markets* (Oxford: Butterworth-Heinemann).
- Harris M.** (1985/1989) *Η Ιερή Αγελάδα και ο Βδελυρός Χοίρος: Ανιγμάτα της Διατροφής και του Πολιτισμού*, Αθήνα: Τροχαλία.
- Hjalager A.M., Richards G.** (eds) (2002) *Tourism and Gastronomy*, London: Routledge.
- Harvey D.** (1989) *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Oxford: Basil Blackwell).
- Καρύδης Δ.** (1977), *Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων 9: Δραστηριότητες Ελεύθερου Χρόνου. Μέρος Β'* (Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο).
- Le Corbusier** (1943/1987) *Η Χάρτα των Αθηνών* (Αθήνα: Ύψιλον).
- Levi-Strauss C.** (1964/2001) *Μυθολογικά Ι: Το Ωμό και το Μαγειρεμένο*, Αθήνα: Αρσενίδης.
- Levi -Strauss C.** (1968/1990) *The Origin of Table Manners: Mythologiques vol.3*, Chicago: University of Chicago Press.

- Landry C.** (2000) *Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. London: Earthscan Publications.
- Μαλούτας Θ.** (επ.) (2000/2002) *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας. Τόμος Ι: Οι Πόλεις*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας/ ΕΚΚΕ.
- Μαλούτας Θ. και Δέφνερ Α.** (2000/2002) "Είδη, Τιμές και Γεωγραφική Κατανομή των Αθηναϊκών Εστιατορίων", στο Μαλούτας (επ.), σελίδες 76-77.
- Μαμαλάκης Η.** (2002) *Τυροκομικός Χάρτης της Ελλάδας* (Αθήνα: Olive Press).
- Μάνεσης Ν.** (2002) *Οινοκομικός Χάρτης της Ελλάδας* (Αθήνα: Olive Press).
- McCarthy J.** (2002) "Entertainment-led regeneration: the Case of Detroit", *Cities*, 19 (2) pp 105-111.
- Mennell S.** (1985/1996) *All Manners of Food: Eating and Taste in England and France from the Middle Ages to the Present*, Urbana and Chicago: University of Illinois Press.
- Mennell S., Murcott A., Van Otterloo A.** (1992) *The Sociology of Food: Eating, Diet and Culture* [Special Issue of *Current Sociology*] London: Sage.
- Pitte J.-R.** (1991) *Gastronomie Française: Histoire et Géographie d' Une Passion*, Paris: Fayard.
- Pratt A.** (1997) "The cultural industries production system: a case study of employment change in Britain", *Environment and Planning A*, **29** (11), 1953-74.
- Preston-Whyte R.** (1999) "Restaurant trends in Durban, South Africa", *Tourism Geographies* (1) 4: 443-59.
- Ritzer G.** (1993/2000) *The McDonaldization of Society*, Newbury Park: Pine Forge Press.
- Στεφάνου Ι.** (1977), *Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων 9: Δραστηριότητες Ελεύθερου Χρόνου. Μέρος Α'* (Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο).
- Smith S. L. J.** (1983a) *Recreation Geography* (Harlow: Longman).
- Smith S. L. J.** (1983b) "Restaurants and dining out: geography of a tourism business", *Annals of Tourism Research*, 10, 515-549.
- Unwin T.** (1991) *Wine and Vine: An Historical Geography of Viticulture and the Wine Trade* (London: Routledge).
- Whyte W. F.** (1948) "The social structure of the restaurant", *American Journal of Sociology*, 54, 303-310.
- Wrigley N.** (1991) "Is the "golden age" of British grocery retailing at a watershed?", *Environment and Planning A*, 23: 1537-44.
- Wrigley N., Lowe M.** (eds) (1996) *Retail Consumption and Capital: Towards the New Retail Geography*, Harlow: Longman.
- Χατζηνικολάου Δ.** (2003) *Οι Δρόμοι του Κρασιού: Περιήγηση στα Οινοποιεία και στους Αμπελώνες της Ελλάδας*, Αθήνα: Explorer.
- Zukin S.** (1995) *The Cultures of Cities* (Oxford: Blackwell).

Και δεν τα επιλέξαμε τυχαία, γιατί, όσο και αν το κάθε παράδειγμα αναφέρεται σε κάποιο **υποθέμα**, το βασικό **θέμα** μένει: **“πεζός + τροχός”**.

- Αυτό ισχύει στη μελέτη για την:
 - **“επανάκτηση”** από τον πεζό της μισής παραλίας του οικισμού Λιβάδια, στην Τήλο της Δωδεκανήσου (βλ. Β₁), που θα σημάνει μιάν ευπρόσμενη νίκη της “αιφορικής τουριστικής ανάπτυξης”.
 - **“αιφορική ανάπλαση”** του ποταμού Έρκυνα, που δίνει την ευκαιρία (βλ. Β₂) για τη δημιουργία ενός ωραιότατου δημοτικού **πάρκου** (με τη “συνεργασία” των οδικών λωρίδων, που παραχωρούνται στον πεζό και στο πράσινο).
 - **ριζική ανάπλαση** του “νεκρού” σιδηροδρομικού σταθμού στην Καλαμάτα (βλ. Β₃), σε “συνεργασία” με την σε επαφή οδική αρτηρία: το θεματικό **πάρκο** των τραίνων, από το 1985.
 - έντονη παρέμβαση στη **μείωση των πολύπλευρων ρυπάνσεων** στα πεζοδρόμια της λεωφόρου Πανεπιστημίου (2003) από τα τροχοφόρα, που δίνει ίσως νέα όπλα στον πεζό και στο “πράσινο” στην πόλη (βλ. Γ₁).
 - αρμονική **συνύπαρξη τροχού και πεζού** στο, διχοτομημένο από το σταθμό του ΗΣΑΠ, κέντρο του Δήμου Ηρακλείου (βλ. Γ₂): μια “τρελή” ιδέα για μίαν ειδική περίπτωση (η οποία παίρνει το α΄ βραβείο στο διαγωνισμό του 1989, αλλά ανατίθεται στον... τρίτο συμμετέχοντα !).
 - ριζική ανάπλαση του σταθμού του ΗΣΑΠ στη Νέα Ιωνία, που προσπαθεί με κέφι να **αποκαταστήσει τον οικιστικό ιστό** κοινωνικής ζωής για τον πεζό (βλ. Γ₃).
- Για μας, η **“μαχόμενη πολεοδομία”** είναι μιά στάση ζωής, που προσπαθεί να πείσει έμπρακτα πως η αρχιτεκτονική και η πολεοδομία είναι ένα λειτουργήμα, το οποίο ξεπερνάει κατά πολύ τον τομέα της επαγγελματικής εκπόνησης μελετών. Μας λέει ότι ο μελετητής μπορεί νάχει τη συνείδησή του ήσυχη, **όχι** μόνον όταν νιώθει υποχρέωση του να παλέψει σκληρά για την **πραγματοποίηση** των προτάσεων του (κατανικώντας την πολεοδομία των Προεδρικών Διαταγμάτων – των ελαστικών προδιαγραφών – των ισχυρών συμφερόντων – των ρουσφετολογικών απαιτήσεων), **αλλά** και όταν συνηθίσει **να μάχεται** γι’ αυτά που πιστεύει: και με τις έρευνες – και τις δημόσιες συζητήσεις – και τις εκθέσεις – και τις δημοσιεύσεις – και τις ημερίδες – και τα συνέδρια – και τους διαγωνισμούς – και τις βραβεύσεις και... τις αποτυχίες.
- **Το όραμα** δεν είναι συνώνυμο της ουτοπίας. Είναι η τελική “εικόνα”, η οποία παρουσιάζει με ενάργεια το όφελος που θα προκύψει για την ποιότητα της καθημερινής ζωής του κάτοικου. Στην τελική αυτή “εικόνα” θα τείνουμε αενάως. Όμως ποτέ δεν την φτάνουμε, απλώς την προσεγγίζουμε βήμα – βήμα. Το όραμα προσαρμόζεται και βελτιώνεται καθ’ οδόν, κατά την εφαρμογή του, έτσι ώστε στο τέλος να είναι ίσως κάπως αγνώριστο, σε σχέση με αυτό που ξεκινήσαμε. Αλλά θα είναι το σωστό όραμα, γιατί πέρασε από τη φωτιά της καθημερινής πραγματικότητας.

Ο πολεοδόμος πρέπει να μεταφράζει το πολιτικό όραμα της Αυτοδιοίκησης ή της πολιτείας για κοινωνικούς μετασχηματισμούς σε πολεοδομικό όραμα για ισότιμη και δίκαιη εξυπηρέτηση όλων, για προστασία του κάτοικου από το “αυθαίρετο” (σε βάρος των άλλων) κτίριο, από το “αυθαίρετο” (σε κίνηση και σε στάση) Ι.Χ., από την “αυθαίρετη” καταπάτηση των πολύτιμων φυσικών και ανθρωπογενών πόρων. Επιδιώκοντας την επανάκτησή τους, με την εφαρμογή της αειφορικής ανάπτυξης.

Μόνο τότε μπορεί **το όραμα** να τροφοδοτεί το **ρεαλισμό** και αυτός, με τη σειρά του, να ενισχύει το όραμα (λέγαμε κάποτε, στην Καλαμάτα)...

Β΄ Ανάπτυξη – προστασία – αειφορία – αειφορική ανάπτυξη – αειφορική τουριστική ανάπτυξη

- Χρησιμοποιούμε συχνά την έκφραση “αειφορική ανάπτυξη”. Όμως η **λέξη “ανάπτυξη”** είναι, ίσως, η πιο κακοποιημένη λέξη τα τελευταία χρόνια. Γιατί, (όπως και ο όρος “αξιοποίηση”) έχει γίνει συνώνυμη με την αύξηση, το αδιάκριτο μέγιστο των στοιχείων της πόλης. Η σημερινή κοινωνία έχει δυστυχώς πείσει την απόλυτη πλειοψηφία των **απλών ανθρώπων** πως, αυτό το μέγιστο των πάντων, συμβαδίζει με το (παρεξηγημένο) **ατομικό “συμφέρον”** του καθενός. Και πως η πιο έξυπνη ανάπτυξη σήμερα είναι η ληστρική – στυγνή εκμετάλλευση των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων σε βάρος του κοινωνικού συνόλου, με μοναδικό κίνητρο το άμεσο χρηματικό κέρδος. Συνδυασμένη, ταυτόχρονα, με την αδιαφορία για τη ζημιά που γίνεται στη μη ανανεώσιμη γη που διαθέτουμε. Μάλλον θα έπρεπε, λοιπόν, να βρεθεί σύντομα μια άλλη λέξη, που να εκφράζει σωστά την έννοια αυτή. Ή να συνοδεύουμε τη λέξη **“ανάπτυξη”**, πάντα, με το κατάλληλο **επίθετο**: ποσοτική – στρεβλή – χρηματική – εγωκεντρική – κοντόφθαλμη – αδίστακτη, **ή αντίθετα**: ποιοτική – ορθή – κοινωνικοοικονομική – αειφορική...
- Μέσα στη λέξη ανάπτυξη περιέχεται, πρέπει να περιέχεται, και η έννοια **“προστασία”** του περιβάλλοντος. Όμως, όχι μόνο του φυσικού, αλλά και του **αστικού περιβάλλοντος**, που αφορά όλες τις **μορφές ρύπανσης**, με την ευρύτερη έννοια (την **ατμοσφαιρική ρύπανση**, την **οπτική**, την **αισθητική** ή **αρχιτεκτονική**, την **πολεοδομική** ή **λειτουργική**, την **ηχητική**, την **κυκλοφοριακή**, την **κοινωνική**, την **πολιτιστική ρύπανση**...).
- Ο προσδιορισμός **“αειφορική”** δίνει πραγματικά πολύ βαθύτερο περιεχόμενο στην ανάπτυξη. Ο απόλυτα συγκεκριμένος ορισμός της λέξης “αειφορία” δεν είναι τόσο εύκολη υπόθεση. Ίσως: **“αειφορία** σημαίνει συνετή διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών **πόρων** πάνω στη γη, επί ωφέλεια της ανθρωπότητας, χωρίς την υποβάθμιση ή την εξάντλησή τους, ώστε να συνεχίσουν να εξυπηρετούν και τις επερχόμενες γενιές, ενώ ταυ-

τόχρονα βελτιώνεται η προσφορά στην ποιότητα ζωής του ανθρώπου”. **Αειφορική ανάπτυξη** θα πει, να παραδώσουμε στα εγγόνια μας τους φυσικούς μη ανανεώσιμους πόρους που κληρονόμησαν οι παπούδες μας από τους δικούς τους, όπως ήταν απ’ αρχής και όχι καλυμμένους με τόνους μπετόν, γαρμπίλι και άσφαλτο ! Πρόκειται λοιπόν για μια έννοια πολύ ευρύτερη από την “προστασία του περιβάλλοντος”, γιατί περιέχει και τον τομέα της οικονομίας, με έντονες κοινωνικές προεκτάσεις. Στην πόλη μέσα, αλλά και στην ύπαιθρο χώρα, κύριοι **πόροι** είναι ο ίδιος ο **χώρος**, το **φυσικό περιβάλλον**, η **ενέργεια**, το **νερό**, ο **αέρας**, τα στοιχεία **πολιτιστικής κληρονομιάς**, τα **οικοδομικά κελύφη**, τα **έργα υποδομής**, καθώς και άυλοι πόροι, όπως η **τεχνογνωσία** και ο **δυναμισμός** των κατοίκων, η συσσώρευση **κεφαλαιουχικών** αγαθών... Από τους πόρους αυτούς, ορισμένοι είναι ανανεώσιμοι (όπως ο αέρας, η ηλιακή ενέργεια), ή τουλάχιστον μη αναλώσιμοι. Η ένταση και έκταση όμως της αφροσύνης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων οδηγεί συνήθως σε τέτοια υποβάθμιση, ώστε και οι σταθεροί αυτοί πόροι να “καταναλώνονται”, με συνέπειες μη αναστρέψιμες.

Ορθή – αειφορική ανάπτυξη θα ήταν εκείνη που, **όχι μόνο διατηρεί** τους φυσικούς πόρους, αλλά και τους **επαυξάνει**, τους **επανακτά**, αποκαθιστώντας τις ζημιές που έχουν γίνει από τον άνθρωπο τόσους αιώνες στο πράσινο, στο νερό, στη γη, στον αέρα, στις ενεργειακές πηγές... Είναι όμως προφανές πως **οι δυνάμεις της αγοράς** αντιστρατεύονται πολλές από τις επιδιώξεις της αειφορικής ανάπτυξης, άρα **δεν μπορούν από μόνες τους να πετύχουν** τη σύνθεση αυτών των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών απαιτήσεων.

- Μπορούμε όμως να μιλάμε π.χ. για “αειφορική τουριστική ανάπτυξη”; Μοιάζει δυστυχώς γεγονός πως η ανάπτυξη του τουρισμού αποτελεί **“αναγκαίο κακό”!**:
 - **“Κακό”**, γιατί βασικά χαρακτηριστικά του αντιστρατεύονται εγγενείς στόχους της αειφορίας. Όπως π.χ. τα χιλιάδες “ρούμια”, που καταστρατηγούν την πολεοδομική και ποιοτική δεοντολογία, και **η αλλοίωση του τρόπου ζωής των κατοίκων**, οι οποίοι υιοθετούν την ανέμελη και σπάταλη συμπεριφορά των τουριστών που τους ωθεί στην **αντιπαγωγική ατμόσφαιρα άκρατου καταναλωτισμού** (κατά τους υπόλοιπους 10 μήνες του χρόνου, κυρίως).
 - Αλλά είναι και **“αναγκαίο”** κακό η τουριστική βιομηχανία γιατί, παρά όλες τις προσπάθειες για χειμερινό και εναλλακτικό τουρισμό, στηρίζεται βασικά στη θάλασσα και τον ήλιο, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατο να επιτευχθεί οικονομική ευεξία και βελτίωση της ποιότητας ζωής με βάση τον πρωτογενή και τον δευτερογενή τομέα παραγωγής, που μόνο συμπληρωματικά μπορούν να συμβάλλουν. Πληθώρα παραθαλάσσιων Δήμων στηρίζουν τον προϋπολογισμό τους αποκλειστικά στην τουριστική

κίνηση. Αλλά, και σε εθνική κλίμακα, η τουριστική ανάπτυξη επιδρά θετικά στην ισορροπία του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών. Ίσως είναι τελικά **“αναγκαίο κακό”** και γιατί ο τουρισμός ανταποκρίνεται στους νέους τρόπους χρήσης του ελεύθερου χρόνου και αναζήτησης βελτίωσης της ποιότητας ζωής, που επιζητούν οι μεγάλες μάζες όλων των ηλικιών στην εποχή μας, με ταξίδι – ανάπαυση – ανεμελιά – γιορτή...

B₁ Αειφορική ανάπτυξη οικισμού Λιβάδια Τήλου (ΔΩΔ/ΣΑ)

- Ο **οικισμός “Λιβάδια”** αποτελεί τον ένα από τους δύο οικισμούς της νήσου Τήλου, που είναι το 7^ο σε μέγεθος νησί της Δωδεκανήσου, (ανάμεσα στη Χάλκη και τη Νίσυρο). Το χτυπητό παράδειγμα της **μείωσης του πληθυσμού** στα Λιβάδια κατά **75% (!)** μεταξύ 1961 - 1991 (από 344 σε 107) οδηγεί τον καθένα να βγάλει σημαντικά συμπεράσματα. Κηρυγμένος παραδοσιακός, είναι πια ένας έντονα αναπτυσσόμενος οικισμός, με ραγδαία αύξηση της **τουριστικής** κίνησης, της οικοδόμησης νέων κτισμάτων, καθώς και της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης από τροχοφόρα. Κατά μήκος της παραλιακής ακτής, **ανάμεσα** στην αυθαίρετα διαμορφωμένη οικοδομική γραμμή **και τη θάλασσα**, διέρχεται ο **Βασικός δρόμος** του οικισμού. Ο φαρδύς αυτός **παραλιακός** ασφαλτοστρωμένος δρόμος χρησιμοποιείται ταυτόχρονα από τα αυτοκίνητα και τους πεζούς, ενώ χωρίζεται από την πλάζ με χαμηλό μπετονένιο τοιχαλάκι.
- Παλιότερες προσπάθειες επαναφοράς του νησιού, και ειδικά του οικισμού Λιβάδια, στη ζωή, οδήγησε σε άστοχες παρεμβάσεις στην παραλιακή ζώνη, που αλλοίωσαν το τοπίο και υποβάθμισαν την παραλία, **μειώνοντας τον πολύτιμο φυσικό πόρο της βοτσαλωτής αμμουδιάς στο μισό** και καλύπτοντας **το υπόλοιπο μισό με τσιμέντο και άσφαλτο**. Από τη μεριά τους οι ιδιώτες οικοπεδούχοι προωθήθηκαν όσο μπόρεσαν.



Σχήμα 2.

Η κατάληψη της μισής παραλίας από το τσιμέντο – την άσφαλτο – τον τροχό στα Λιβάδια. Όμως η εικόνα αυτή θα μπορούσε να αφορά πολλές παραλίες οικισμών στα νησιά του Αιγαίου.

Απαιτείται λοιπόν **άμεσα δυναμική** προσπάθεια επίλυσης των συσσωρευμένων προβλημάτων, πριν καταστούν δυσεπίλυτα και καταστρέψουν την ποιότητα και περιβαλλοντική αξία του νησιού (ιδιαίτερα της παραλίας και του οικισμού Λιβάδια).

Βασικός στόχος: στα πλαίσια της “αιφορικής ανάπτυξης”, η **επανάκτηση** της μισής βοτσαλωτής παραλίας για τον άνθρωπο, τον πεζό, ξηλώνοντας την άσφαλο και “τα μπετά”. Διαχωρισμός των πεζών από τους τροχούς, με δημιουργία **νέας “παραλιακής” οδικής αρτηρίας**, πίσω από την πρώτη σειρά κτιρίων, και **απόδοση όλης της παραλίας** στους λουόμενους – τους περιπατητές – την αναψυχή – την ψυχαγωγία...

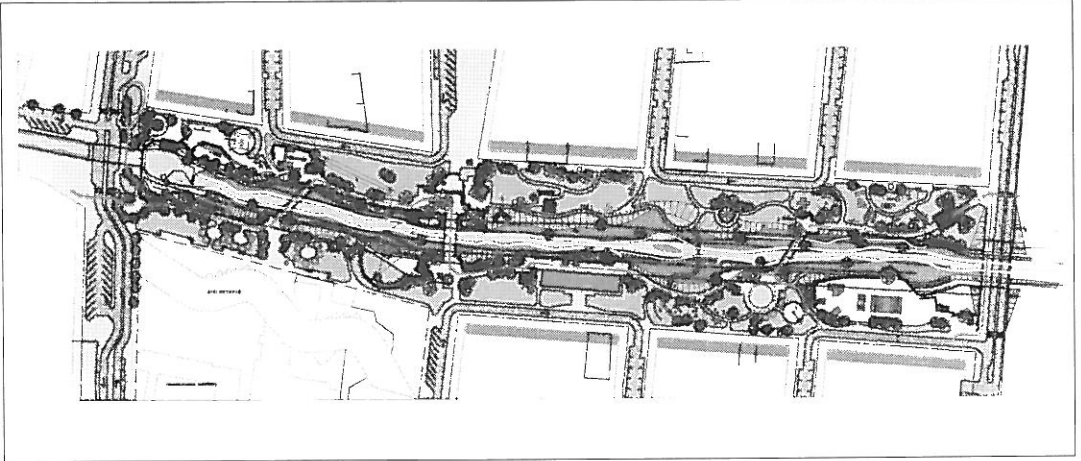
- Η μελέτη για τη διάνοιξη του “νέο-παραλιακού” αυτού δρόμου και η σωστή διαμόρφωση της παραλίας σε μήκος 1.600 μ., με τον μικρού πλάτους **πεζό-δρομο**, τις δύο παραλιακές **πλατείες** κ.λπ., απαίτησε τη συνεργασία (2000 – 2003) σειράς άλλων ειδικοτήτων μελετητών και σημαντικές επενδύσεις, ώστε να λυθούν ταυτόχρονα τα προβλήματα που αφορούν την αναγνώριση και νομιμοποίηση της πολεοδομικής δομής του οικισμού, το βασικό κυκλοφοριακό δίκτυο τροχών και πεζών, την απρόσκοπτη κυκλοφοριακή σύνδεση με το υπόλοιπο νησί, τη γεφύρωση του βασικού ρέματος, τη γεωλογική και περιβαλλοντική μελετητική συνιστώσα, κ.ά. Με δύο λόγια: **έγκαιρος εξοπλισμός για την επερχόμενη τουριστική λαίλαπα**, που όμως **μόνον αυτή (δυστυχώς)** μπορεί να φέρει πίσω το νησί στη ζωή.

B₂ Αειφορική διαμόρφωση του ποταμού Έρκυνα και δημοτικό πάρκο στη Λιβαδειά

Η απόφαση του Δήμου Λιβαδειάς να μελετήσουμε (1997 – 2002) τη διαμόρφωση του ποταμού Έρκυνα, μας οδήγησε σύντομα σε ολοκληρωμένη πρόταση, διαφορετική από τον συνηθισμένο “εγκιβωτισμό”. Επιλέξαμε **να διατηρήσει** ο ποταμός, και η περιοχή επιρροής του, το σημερινό χαρακτήρα του **υγροβιότοπου**, με την υφιστάμενη πανίδα και χλωρίδα, να διαμορφωθεί δηλαδή **χωρίς χρήση μπετόν** στις όχθες ή στην κοίτη. Ιδιαίτερη προσπάθεια έγινε ώστε να μην παρεμποδίζεται η φυσική επαφή του νερού με τον περιβάλλοντα χώρο και να διατηρηθούν οι διαφορές, που επιτρέπουν την ανάπτυξη αλληλοσχετιζόμενων μικροοικοσυστημάτων με διατήρηση ενός καλού επιπέδου **βιολογικής ποικιλίας**. Παράλληλα, με κεντρικό άξονα το αναπλασμένο και αειφορικά αναβαθμισμένο ποτάμι, να δημιουργηθεί ένα καταπράσινο **δημοτικό πάρκο** της βόρειας περιοχής της πόλης.

“Ενοποιήθηκαν”, απλούστατα, οι 6 λωρίδες κατακερματισμένης ελεύθερης δημοτικής γης με την κοίτη της Έρκυνας (οι δύο παρόχθιες λωρίδες + οι δύο φαρδύτατες λωρίδες τροχό-δρομων “εκατέρωθεν” + οι δύο αντί-

στοιχειες λωρίδες πεζοδρομίων) και δημιουργήθηκε το “πάρκο περιβαλλοντικής και κοινωνικής ανάπτυξης”, 17 στρεμμάτων (με προοπτική διπλασιασμού μέχρι την εθνική οδό).

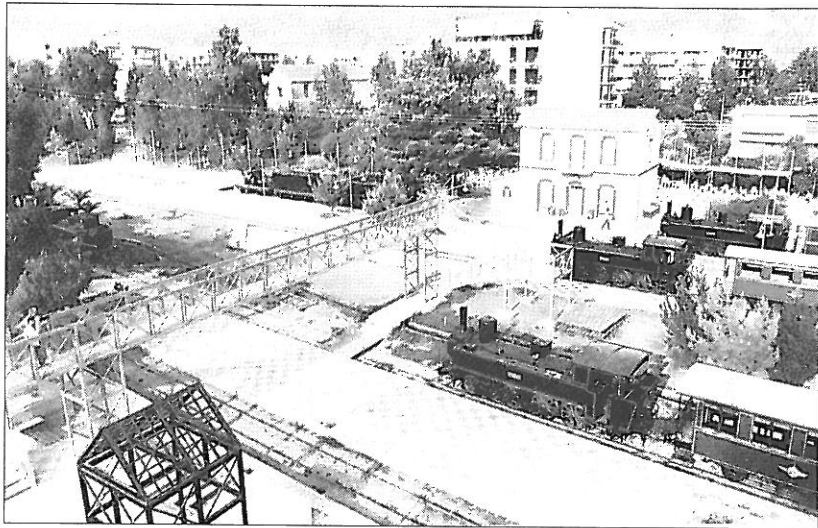


Σχήμα 3

Η δομή και ο πλούσιος πρωτότυπος κοινωνικός εξοπλισμός του πάρκου προγραμματίστηκαν να βρίσκουν ανταπόκριση στις επιθυμίες και τις ανάγκες **όλων των ηλικιών** των κατοίκων (και επισκεπτών), για **όλες τις εποχές** του έτους. Η πρόταση μας υιοθετήθηκε απόλυτα από το Δήμο, η μελέτη ολοκληρώθηκε, το έργο δημοπρατήθηκε και τώρα (Γ΄ Κ.Π.Σ.) **πραγματοποιείται...**

B₃ “Νεκρός” σιδηροδρομικός σταθμός μετατρέπεται σε ζωντανό δημοτικό “Πάρκο των Τρένων”

- Πρόταση του Γ.Π.Σ. **Καλαμάτας** (αφού εκπονήθηκε ειδική κυκλοφοριακή μελέτη) ήταν να ξηλωθεί ένα τμήμα του φαρδύτατου κεντρικού δρόμου της πόλης με τα ευρύχωρα πεζοδρόμια και **να ενοποιηθεί** με τον σε επαφή “νεκρό” μικρό σιδηροδρομικό σταθμό, για να δημιουργήσουν ένα πάρκο 54 στρεμμάτων. Στον αντίστοιχο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό του Δήμου επιλέγεται η πρότασή μας για το πρώτο **“Θεματικό Πάρκο”** στη χώρα μας, με θέμα τα τραίνα.
- Με τη μελέτη που ακολούθησε (1982 – 86), το **πράσινο** (χιλιάδες δέντρα και θάμνοι και λουλούδια), τα **Βαγόνια και ατμομηχανές** (που μεταφέρθηκαν από τα “νεκροταφεία τρενών” της Ελλάδας) και το **παιχνίδι** (για όλες τις ηλικίες), αποτελούν το σήμα κατατεθέν του πάρκου.



Σχήμα 4

Το καθένα από τα ωραιότατα ιστορικά βαγόνια αποτελεί τον ζωντανό στεγασμένο **πυρήνα** για την αντίστοιχη κοινωνική λειτουργία μέσα στο πράσινο: παιχνίδι για παιδιά, παιδική βιβλιοθήκη, μικρές πλατείες, αθλητικά παιχνίδια, αμφιθεατρικοί χώροι για θέαμα – ακρόαμα – πατινάζ, εστίαση – αναψυχή, υπαίθρια στεγασμένα αναγνωστήρια – βιβλιοθήκες, υπαίθριο σκάκι κλπ. Το παλιό μικρό σταθμαρχείο έγινε μουσείο του ΟΣΕ. Οι γραμμές του τραίνου δεν ξηλώθηκαν, για να μπορούν να χρησιμοποιηθούν (“σε καιρό πολέμου”) προς το λιμάνι, και (... στο μεταξύ) να εξυπηρετούν το τοπικό ψυχαγωγικό **τραϊνάκι** / τραμάκι μέχρι τη Μεσσήνη.

- Ανοίγει η καρδιά σου να βλέπεις σχολεία να ξεκύνονται στο “δημοτικό πάρκο των τραίνων” με τη λιακάδα, γιορτάζοντας τη **νίκη του πεζού πάνω στον τροχό**, με παράλληλη μαγευτική ανάδειξη του “τροχού” και **επανάκτηση ενός πολύτιμου φυσικού πόρου**. Χτυπητό δείγμα πραγματικά **αιεφορικής** ανάπτυξης (από το 1985) στην υψηλότερη μορφή της, που περιλαμβάνει και την πολιτισμική μας κληρονομιά.

Γ’ Διαπιστώσεις και προτάσεις για δύο στοιχεία της δομής της πόλης από την οπτική γωνία του πεζού

- Από τα 4 **συστατικά στοιχεία** που συνθέτουν ουσιαστικά την πόλη (κατοικία – κέντρα/κοινωνικός εξοπλισμός – τόποι εργασίας – κυκλοφοριακό δίκτυο τροχοφόρων και πεζών), το σημαντικότερο είναι το ... πέμπτο: **η δο-**

μή της πόλης, που αποτελεί τη σύνθεση των 4 αυτών στοιχείων. Γιατί η δομή εκφράζει, πιο καθαρά από όλα, ποιόν θα εξυπηρετεί η πόλη:

- τον πεζό; (δηλαδή τον φυσιολογικό άνθρωπο) - ή
- τον τροχό; (τον “τροχοκένταυρο”, τα τροχοφόρα σε κίνηση και σε στάση)

Τα τροχοφόρα σε πολλά σημεία της πόλης δεν έχουν καμιά δουλειά: π.χ. στα κέντρα, στις πλατείες, στις παραλίες, στα πεζοδρόμια, στους πεζοδρομους, στους σταθμούς του τριάνου... Κι όμως, αυτά τα βασικά συστατικά στοιχεία της καθημερινής ζωής του ανθρώπου στην πόλη τα έχουν καταλάβει τα τροχοφόρα, είναι έρμαιοι του “τροχού”, άμεσα είτε έμμεσα.

- Τα **κέντρα**, οι τόποι “συνεύρεσης – εξυπηρέτησης – κοινωνικής και οικονομικής ζωής” είναι ίσως το πιο κατάλληλο σημείο για να ζωντανέψει η πόλη, κι όμως βρίσκονται απόλυτα υποβαθμισμένα σήμερα, πολεοδομικά – θεωρητικά και πρακτικά. Οι αρχαίοι μας δίδαξαν την “αγορά” (την “AGORA”), που άρχισε σαν εμπορικό παζάρι ανταλλαγής προϊόντων και εξελίχτηκε σε κέντρο κοινωνικής – φιλοσοφικής – πολιτικής ζωής. Σήμερα αυτή η “αρχαία αγορά” κατέληξε μαγαζί κάθε είδους - μπακάλικο – μανάβικο – super market – καφετέρια – αναψυκτήριο – ταβέρνα... ανάμεσα στα αυτοκίνητα...
 - Αποφασιστικός παράγοντας είναι το ότι η κατοικία αγαπιέται, δημιουργείται και φροντίζεται από τον κάτοικο, τον ιδιοκτήτη, ενώ το κέντρο πρέπει να το αγαπήσει, να το δημιουργήσει και να το φροντίζει ο κοινωνικοποιημένος ιδιοκτήτης, η Τ.Α.. Και έχουμε καταστήσει, το κέντρο να το καθορίζει το αυτοκίνητο με το συμφέρον προβολής του καταστηματούχου.

Τα τρία κύρια συστατικά στοιχεία που θάπρεπε να χαρακτηρίζουν ένα **σωστό** κέντρο (πόλης – δήμου – συνοικίας) είναι:

- η έννοια του **εκτατικού κέντρου**, χωρίς εσωτερικούς τροχό – δρομους αλλά μόνο πεζοδρομάκια, η ατμόσφαιρα δηλαδή **απόλυτης κυριαρχίας του πεζού**,
- ο έντονος χαρακτήρας του **πολυλειτουργικού**, όχι του σκέτα εμπορικού περιεχομένου,
- το οργανωμένο πλούσιο αστικό **πράσινο**, που θα δημιουργεί τον ενδιαφέροντα ελεύθερο χώρο.
- Άραγε, τα “κέντρα” στην πόλη πρέπει να εξυπηρετούν την... πολεοδομία και γι’ αυτό τα βαφτίσαμε επίσημα “πολεοδομικά κέντρα” (; !), ή μήπως την καθημερινή ζωή του κάτοικου, και πρέπει να τα λέμε: “κέντρα κοινωνικής και οικονομικής ζωής”; Ας μην κοροϊδευόμαστε. Σήμερα δεν υπάρχει πιά σκέτο “κέντρο”. Τα “πολεοδομικά κέντρα” (όπως η Κηφισίας π.χ.) δεν είναι “γραμμικά”, είναι **τροχο** – γραμμικά” με σκοπό να συμβάλουν στη διαφήμιση των εμπορευμάτων στις βιτρίνες, και όχι **πεζο**-γραμμικά.
- Άλλη επιρροή έχει στη δομή της πόλης και στη ζωή του κάτοικου ένα **“εκτατικό”** κέντρο, άλλη ένα **“τροχο-γραμμικό”** και άλλη ένα πραγματι-

κό, άρα **“πεζο-γραμμικό”**, κέντρο. Μιλάμε λοιπόν για τρεις μορφές **“κέντρων κοινωνικής ζωής”**, των οποίων οι διαφορές πρέπει να αντικατοπτρίζονται και στις επιτρεπόμενες, απαγορευόμενες ή επιβαλλόμενες χρήσεις. Το ότι είναι δύσκολο, ένεκα της φοβερής έλλειψης δημοσίων και δημοτικών ελεύθερων χώρων, να υπάρχουν άνετα εκτατικά κέντρα, είναι δυστυχώς γεγονός. Όπου όμως μπορούμε να εξασφαλίσουμε με κάθε μέσο τέτοιους χώρους, το να μην εξαντλούμε κάθε δυνατότητα δημιουργίας ολοκληρωμένου **“κέντρου κοινωνικής ζωής”** είναι εγκληματικό. Και ακόμα χειρότερο, όταν αυτό ανάγεται σε... **θεωρία**.

- Ουσιαστικά δεν πρέπει να υπάρχει πια η έννοια (σκέτα) **“δρόμος”**: είναι απαραίτητο να ξεχωρίσει ο **“τροχό-δρομος”** από τον **“πεζό-δρομο”**, γιατί **δρόμος είναι και τα δύο**. Αλλά και το **πεζοδρόμιο** να πάψει να είναι το προσάρτημα του **“οδοστρώματος”**, όπου απλά στριμώνχονται στα πλάγια οι πεζοί. Το πεζοδρόμιο σε σημαντικούς δρόμους πρέπει να εξελιχθεί σε πεζόδρομο, με όσο γίνεται πιο αποτελεσματική **“μόνωση”** από το παράλληλο κατάστρωμα. Χαρακτηριστικό είναι ότι, ο μηχανικός που μελετάει τους δρόμους, ονομάζει τον εαυτό του **“συγκοινωνιολόγο”** και όχι **“κυκλοφοριολόγο”**, ενώ βέβαια οι πεζοί δεν... συγκοινωνούν ποτέ, αλλά κυκλοφορούν.
- Για το ρόλο του **πράσινου** στο δρόμο πολλά πρέπει να ειπωθούν. Έχουμε στην Αθήνα μερικά ωραία παραδείγματα πράσινου σε σημαντικούς δρόμους: πυκνή θαμνοσειρά με ποικίλα δέντρα μέσα. Όμως η πλούσια αυτή πράσινη λωρίδα τοποθετείται (κακώς) στη διαχωριστική λωρίδα μεταξύ των δύο κατευθύνσεων των τροχοφόρων! Γιατί; Για να χωρίσει τα ερίφια από τα πρόβατα; (Αυτό μόνο στην Εθνική Οδό θα είχε νόημα). Μα τα πρόβατα (οι πεζοί) βρίσκονται στο πεζοδρόμιο, και στο οδόστρωμα είναι οι λύκοι. Άρα, εκεί, **μεταξύ τροχό-δρομου και πεζοδρομίου** χρειάζεται αυτή η πυκνή προστατευτική λωρίδα πράσινου κατά των πολύπλευρων ρυπάνσεων.

Γ₁ Προσπάθεια στήριξης του πεζού απέναντι στον τροχό στη λεωφόρο Πανεπιστημίου

- Το κυριότερο πρόβλημα στη λεωφόρο Πανεπιστημίου, στο κέντρο – κέντρο της Αθήνας, δημιουργείται από την αναγκαστική **συνύπαρξη του πεζού με τον τροχό**, με τα χιλιάδες τροχοφόρα σε κίνηση ή σε στάση, αλλά και σε αναμονή στις αφετηρίες. Η σύγκρουση που προκύπτει μεταξύ τους ενδιαφέρει ιδιαίτερα, γιατί φαίνεται πως η πολιτεία θα μπορούσε να βρει **“κάποια”** λύση, μια και είναι φανερό πως θα χρειαστούν δεκαετίες για να πραγματοποιηθεί η πρόταση του Τρίτη για κατάργηση των αυτοκινήτων και **“πλήρη”** πεζοποίηση της Πανεπιστημίου.

Η δυνατότητα **να μειωθεί** η αρνητική επιρροή των **πολύπλευρων ρυπάνσεων** (βλ. κεφ. Β) των τροχοφόρων πάνω στους πεζούς, όχι μόνο πραγματικά αλλά **και ψυχολογικά**, θα σπρηχτεί, (με βάση τη μελέτη που μας ανέθεσε το 2003 το ΥΠΕΧΩΔΕ), κυρίως σε **πυκνή θαμνοσειρά** (κατάλληλου ύψους σε κάθε σημείο) συνδυασμένη με πλούσια **δέντρα** και πολύχρωμα παρτέρια.



Σχήμα 5. Χτυπητό παράδειγμα θετικής προσπάθειας αντιμετώπισης, με πλούσια ειδική φύτευση, των ποικίλων ρυπάνσεων στην οδό Πέτρου Ράλλη. Μόνο που το φυτευτικό αυτό φράγμα έχει δημιουργηθεί ανάμεσα από τις δύο λωρίδες του οδοστρώματος και όχι ανάμεσα στους πεζούς (στα πεζοδρόμια) και στους τροχούς (στο οδόστρωμα)

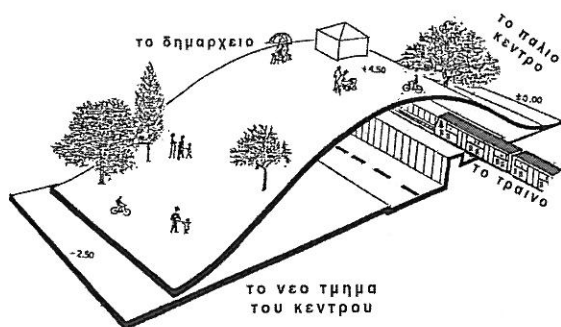
Η δημιουργία στα πλατιά πεζοδρόμια (**των 7 μ.** από κάθε πλευρά) μιάς δυναμικής ζώνης πρασίνου 2,5 μ., που **να “διαχωρίζει” το κατάστρωμα του δρόμου από το πεζοδρόμιο**, ώστε να απομονώνονται, όσο είναι δυνατόν, οι αισθήσεις, οι προσλαμβάνουσες παραστάσεις του πεζού από την βουερή άσφαλτο (ώστε να “συνομιλεί” με τα κτίρια της νεοκλασικής κουλτούρας, να ανοίγει διάλογο με τους συνανθρώπους που βαδίζουν πλάι του, να “μελετάει” τις βιτρίνες των καταστημάτων), θα σπρηχτεί στην αύξηση της **“οπτικοακουστικής”** - της **“μικροπεριβαλλοντικής”** - της **“ψυχολογικής”** (κυρίως) **απόστασης** του πεζού από την πηγή της ενόχλησης.

Η κατά μήκος του πεζοδρομίου πράσινη αυτή λωρίδα περιλαμβάνει και τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, τα οποία, σε επαφή με το “κράσπεδο”, θα συνδυάζονται με το πράσινο και θα αφήνουν ελεύθερο το υπόλοιπο πεζοδρόμιο για την κυκλοφορία των πεζών.

Πιστεύουμε πως η συνεπής πραγματοποίηση αυτής της πρότασης για εφικτή **“αιθιορική” αναβάθμιση**, που υιοθετήθηκε, θα δώσει τη δυνατότητα να αποκτήσουν οι ζώνες για τους πεζούς (σε κίνηση ή σε στάση) περισσότερη ανθρωπιά και ζωντανές κοινωνικές λειτουργίες.

Γ₂ Πρόταση ενοποίησης του διχασμένου κέντρου του Δήμου Ηρακλείου (Αττικής)

- Το 1989 ο Δήμος Ηρακλείου απέκτησε καινούργια γη για επέκταση του υφιστάμενου κέντρου του. Μόνο που τα δύο βασικά κομμάτια του κέντρου (16 ολόκληρα στρέμματα) τα χωρίζουν οι γραμμές του ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ). Στο διαγωνισμό του Ν. 716/77, που έγινε για την πολεοδομική – αρχιτεκτονική διαμόρφωση του κέντρου, το ΚΕΠΑΜΕ πήρε το πρώτο βραβείο.
- Απ' αρχής δεν έμοιαζε να καλύπτει την αντίληψή μας για την ουσία της **πραγματικής ανάπτυξης**, της αειφορικής, η ιδέα μιάς υπόγειας διάβασης για τους πεζούς, αλλά ούτε και της απλής (υπέργειας) πεζογέφυρας για τη σύνδεση των δύο **μεγάλων τμημάτων του κέντρου**.

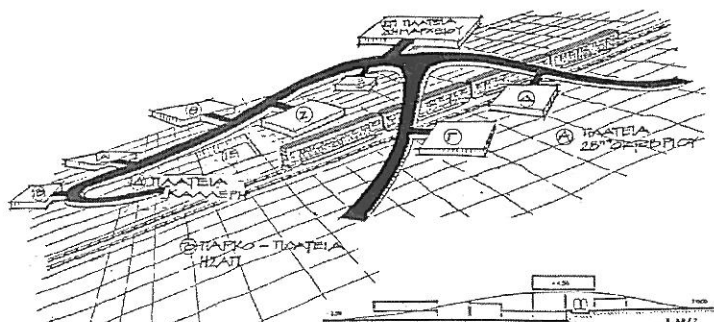


Σχήμα 6

Προσπαθούσαμε να βρούμε κάτι τελείως ιδιαίτερο, ανθρώπινο, να νιώθει ο πεζός πως είναι αφέντης στο συνολικό “κέντρο” του Δήμου του, και όχι νάχει να κάνει με κάθε κομμάτι χωριστά. Στη λύση βοήθησαν, φυσικά, και οι διαστάσεις του διαθέσιμου διπλού οικοπέδου.

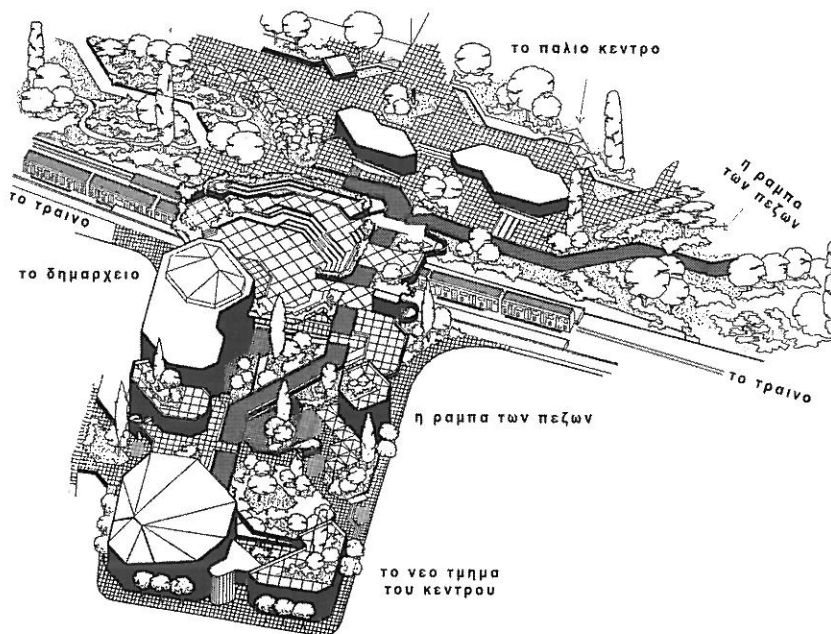
Πρώτη μας προσέγγιση: η τεχνική αποκατάσταση του τραυματισμένου φλοιού της γης, να περάσει δηλαδή ολόκληρη η “επιδερμίδα” του κέντρου πάνω από τις γραμμές του τρένου. Απραγματοποίητο φυσικά, γιατί ποτέ δεν θα μπορούσαν να είναι οι πλατείες και οι όροφοι των κτιρίων... σε κλίση.

- Η τελική μας λύση ανταποκρίνεται στη βασική ιδέα, όμως **μόνον η πορεία των πεζών βρίσκεται σε κεκλιμένο επίπεδο**: ο κεντρικός πεζόδρομος, μια ράμπα με κλίση < 8% (πλάτους 3,60 και μήκους 150 μ.), διατρέχει το ενοποιημένο κέντρο από τη μίαν άκρη ως την άλλη, χωρίς ούτε ένα σκαλί ! Ο πεζός “ανεβαίνει” τη ράμπα και, χωρίς να το καταλάβει, συναντάει στα διάφορα επίπεδα, σε σημεία όπου συμπίπτουν τα υψόμετά τους, τα δρομάκια με τις πλατειούλες και το πράσινο ή τις εισόδους των κοινωνικών εξυπηρετήσεων.



Σχήμα 7

- Λειτουργικά “κρέμονται” απ’ την κεντρική ράμπα όλες οι επιφάνειες του κέντρου, που παραμένουν απόλυτα οριζόντιες (πλήν της ράμπας). Κατασκευαστικά όμως συμβαίνει το αντίθετο: πάνω στο σκελετό των κτισμάτων με τις διάφορες κοινωνικές λειτουργίες κρέμεται (σαν πρόβολος) η επικλινής ράμπα.



Σχήμα 8

Όλα φυσιολογικά, ανθρώπινα, οικολογικά ισορροπημένα, όπου δεν αρκεί πια να μιλάμε για διατήρηση του περιβάλλοντος του (παλιότερου) Ηράκλειου, αλλά και για δημιουργία του επιθυμητού περιβάλλοντος

Δημιουργείται έτσι ένα κομμάτι πόλης, το οποίο έχει σαν πρότυπο τα παλιά ιστορικά κέντρα των πόλεων, (που τόσο τα χαιρόμαστε όλοι και προσπαθούμε να διατηρήσουμε), όπου με δρόμους και δρομάκια για πεζούς, με “οπτικά” μονόροφα κτίσματα, με μπόλικο πράσινο, αποφεύγονται τα απέραντα πλακόστρωτα και τα σκαλιά πάνω – κάτω.

[Υ.Γ. Θέλετε να μάθετε τη συνέχεια;

Η μελέτη ανατέθηκε στον... τρίτο (και τελευταίο) για ένα γυάλινο πύργο].

Γ₃ Ανάπλαση ενός επίγειου σταθμού τραίνου στην πόλη

- Με την αξιέπαινη απόφαση του ΗΣΑΠ να αναπλάσει τους σταθμούς του (2002 – 03), μας έπεσε ο κλήρος για τη **Νέα Ιωνία**. Το θέμα μάς ήταν βέβαια οικείο από προηγούμενες εμπειρίες (ΚΥΣΑ – στο σταθμό Λαρίσης – 1974, Καλαμάτα – 1981, Πειραιάς – 1988, Ηράκλειο – 1989...), αλλά κάθε σταθμός έχει τις αποφασιστικές ιδιαιτερότητές του.
- Ο ένας από τους δύο βασικούς στόχους, η υποχρέωση **ουσιαστικής** αναβάθμισης του ρόλου του τραίνου (για τους επιβάτες, για τον οδηγό, για το κτίριο αυτό καθ’ εαυτό) στην κατεύθυνση Ανατολή - Δύση (κατά μήκος των γραμμών δηλαδή) ήταν επιβεβλημένος. Ο δεύτερος όμως στόχος του σταθμού, οι υποχρεώσεις του προς την **πόλη**, στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος, (**κάθεται** προς τις γραμμές), πώς θα μπορούσε να επιτευχθεί; Η **διχοτόμηση** του οικιστικού ιστού ήταν γεγονός, όπως και η απόλυτη αδυναμία του ΗΣΑΠ να προχωρήσει σε βύθιση και **υπογειοποίηση** του σταθμού (που θα αποτελούσε φυσικά την ιδεώδη λύση). Η ιδέα μιάς ράμπας, που θα αποκαθιστούσε αειφορικά τη συνέχεια του φυσικού πόρου “γη” (βλ. “Ηράκλειο – Γ₂), θα απαιτούσε μεγάλου μήκους δημοτική έκταση, που δεν είναι διαθέσιμη. Κατ’ ευτυχή συγκυρία, το χάσμα που δημιουργείται σήμερα στην πόλη από τον επίγειο σταθμό βρίσκεται ανάμεσα σε βασικό εμπορικό πεζόδρομο (“Μικράς Ασίας”) και το παραδοσιακό γραμμικό κέντρο της περιοχής, (“Αγίου Γεωργίου”), που οδηγεί και στο Δημαρχείο.
- Η αποκατάσταση της συνέχειας της πόλης για τον πεζό επιδιώχθηκε με την γεφύρωση του χάσματος με μια “ζωντανή γέφυρα” (“**Living bridge**”) πάνω από το κεντρικό τμήμα του σταθμού, η οποία αποτελείται από τις εντυπωσιακά τονισμένες αμφίπλευρες **σκάλες**, οι οποίες συμπληρώνουν την κοινωνικά εξοπλισμένη υπέργεια **πλατεία**. Σκοπός είναι να περνάς απ’ τη μια




Σχήμα 9

μεριά στην άλλη χωρίς να το παίρνεις πολύ χαμπάρι, γιατί η ζωή της πόλης συνεχίζεται στη “Living bridge”, με το κομψό αναψυκτήριο της υπέργειας πλατείας, τα μικρά καθιστικά, το εντυπωσιακό γλυπτό (που κέρδισε το βραβείο στον αντίστοιχο πανελλήνιο διαγωνισμό) και άλλες τέτοιες μικρολειτουργίες, που συναντάμε στα πεζοδρόμια της περιοχής. Παράλληλα υπάρχουν, φυσικά, οι ανεγκυστήρες, καθώς και οι εσωτερικές κυλιόμενες του σταθμού.

Ουσιαστικά δημιουργείται εκεί κάτι τελείως καινούργιο, ένα δυναμικό – αισθητικά αξιόλογο αρχιτεκτόνημα, χαρακτηριστικά φωτισμένο τα βράδια, **“σημάδι του τόπου”**.

* Σημείωση: *Με συγκίνηση σημειώνουμε πως ο Κώστας Μητρόπουλος προσφέρθηκε και ξανασκιτσάρισε, το Μάρτη του 2003, τη γελοιογραφία του 84, ειδικά για όσους “έχουν πολεοδομικές ανησυχίες”...*



ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α. ΖΗΒΑΣ

Ο πολεοδομικός και ο αστικός σχεδιασμός,
εργαλεία για την προστασία
των ιστορικών οικισμών και πόλεων

Είναι μάλλον βέβαιο ότι στον τίτλο αυτού του κειμένου θα έπρεπε να περιλαμβάνεται και ο χωροταξικός σχεδιασμός, ως εργαλείο και αυτός για την προστασία των ιστορικών μας οικισμών. Ο σχεδιασμός εκείνος, με άλλα λόγια, που αποσκοπεί στο να προσδιορίσει, να κατευθύνει, να συντονίσει και να πειθαρχήσει τις διαδικασίες ανάπτυξης του εθνικού μας χώρου κατά τον επωφελέστερο δυνατό τρόπο. Με έναν τρόπο δηλαδή που μαζί και παράλληλα με την οικονομική και οικιστική ανάπτυξη θα προνοεί και για τη διατήρηση της φυσιογνωμίας του φυσικού χώρου, την αρμονικότερη δυνατή ένταξη των σύγχρονων μεγάλων τεχνικών έργων σ' αυτόν, την ελαχιστοποίηση των τραυμάτων του φυσικού χώρου εξαιτίας τους και την σκόπιμη ένταξη του υφιστάμενου ιστορικού οικιστικού δικτύου στο γενικό πλαίσιο αυτής της ανάπτυξης. Κι αυτό γιατί με το να χαρακτηρίζουμε ως διατηρητέους φθίνοντες ή και εγκαταλελειμένους πια ιστορικούς οικισμούς και να έχουμε έτσι ήσυχη τη συνείδησή μας, έχοντας όμως αναθέσει αυτή τη διατήρηση στους αστικοποιημένους προ πολλού απογόνους των αρχικών κατοίκων τους, απλώς παρακάμπτουμε το πρόβλημα. Αν όμως, δια μέσου του χωροταξικού σχεδιασμού, μπορέσουμε να εντάξουμε στους οικισμούς αυτούς σύγχρονες παραγωγικές διαδικασίες συνθέτοντας δημιουργικά το παρελθόν τους έτσι όπως εκφράζεται από την πολεοδομική και αρχιτεκτονική μορφή τους με το σύγχρονο κοινωνικό-οικονομικό γίγνεσθαι, τότε μπορούμε να ελπίζουμε στην επιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξή τους.

Είναι γνωστό βέβαια πως χωροταξικές μελέτες και σχέδια εκπονούνται ήδη από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του '60. Φοβούμαι ωστόσο ότι στις μελέτες εκείνες – τις πρώτες του είδους στον ελληνικό χώρο – η διάσταση της προστασίας του ιστορικού χτισμένου περιβάλλοντος δεν υπήρχε ή, πάντως, δεν τονιζόταν. Κι αυτό γιατί τα προβλήματα που έμελλε να δημιουργήσει η ανάπτυξη των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών δεν ήταν ακόμη ευκρινώς ορατά ή διότι οι δυνατότητές μας για μακροχρόνιες προβλέψεις ήταν μάλλον περιορισμένες. Ίσως ακόμη και διότι ο προβληματισμός γύρω από τα θέματα της προστασίας τόσο του φυσικού όσο και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, δεν είχε αναπτυχθεί στον επιθυμητό βαθμό. Ο προβληματισμός αυτός βέβαια υπήρχε σε ορισμένους κύκλους επιστημόνων, αρχιτεκτόνων, καλλιτεχνών και διανοουμένων, που, όμως, ελάχιστα μπορούσαν να επηρεάσουν τις δυναμικές – και γι' αυτό εν πολλοίς ανεξέλεγκτες – εξελίξεις εκείνης της εποχής.

Ας γυρίσουμε όμως στον ρόλο που μπορεί να παίξει ο πολεοδομικός και ο αστικός σχεδιασμός – με άλλα λόγια ο μεγαλύτερης και μικρότερης κλίμακας σχεδιασμός του χώρου – στην προστασία των ιστορικών οικισμών και των ιστορικών κέντρων των πόλεων.

Αξίζει, πιστεύω, να θυμηθούμε, ότι ήδη στο κείμενο της Χάρτας των Αθηνών σημειώνονται, στο προτελευταίο κεφάλαιο των συμπερασμάτων του 4ου Συνεδρίου των C.I.A.M. το 1933, τα εξής:

“ Τα ιστορικά μνημεία (μεμονωμένα μνημεία ή ιστορικά αστικά συγκροτήματα) δέον να διατηρούνται εφ’όσον:

- α. αντικατοπτρίζουν πιστώς τον χαρακτήρα ενός παρωχημένου πολιτισμού ή είναι γενικού ενδιαφέροντος*
- β. η διατήρησής των δεν συνεπάγεται θυσίας εκ μέρους του κατοικούντος εις αυτά υπό ανθυγιεινός συνθήκας πληθυσμού*
- γ. είναι δυνατόν να υπερπηδηθεί η εξ αυτών ενοχλητική επίδρασις εις την οργανικήν ανάπτυξιν της πόλεως, δια μεταστροφής της κυκλοφορίας ή μετατοπίσεως του καθ’αυτό κεντροβαρικού σημείου της πόλεως”¹*

Είναι βέβαια γνωστό πως το κύριο θέμα των C.I.A.M. ήταν η πολεοδομία και η αρχιτεκτονική του μοντέρνου κινήματος και η διατύπωση των κατευθύνσεων για τον σχεδιασμό των νέων πόλεων και όχι η προστασία των μνημείων και των ιστορικών κέντρων.

Η ίδια η ύπαρξή τους ωστόσο και η αναμφισβήτητη σημασία τους, υποχρέωσε τους συντάκτες ενός κειμένου όπως η Χάρτα των Αθηνών, να περιλάβουν και την αναφορά που σημειώσαμε, έτσι όπως είναι διατυπωμένη, με τις κατανοητές και νόμιμες, άμεσες ή έμμεσες επιφυλάξεις που περιέχει.

Ατυχώς, λίγα χρόνια μετά τη σύνταξη αυτού του ιστορικού κειμένου, ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος θα δημιουργούσε μια εντελώς νέα πραγματικότητα. Με τη λήξη του πολέμου η Ευρώπη θα βρισκόταν μπροστά στις κατεστραμμένες ιστορικές της πόλεις, μπροστά στην καταστροφή με άλλα λόγια πολυτιμών και αναντικατάστατων μαρτυριών του ευρωπαϊκού πολιτισμού, πράγμα που έθεσε το πρόβλημα της προστασίας τους σε νέες εντελώς βάσεις και έγινε η αφορμή διατύπωσης πλήθους θεωρητικών κειμένων όσο και πρακτικών εφαρμογών, από τη μίαν άκρη της Ευρώπης μέχρι την άλλη.

Η πορεία της ανάπτυξης της ευρωπαϊκής σκέψης και του προβληματισμού στο συγκεκριμένο θέμα είναι γνωστή. Οργανώνεται ήδη από τις δεκαετίες του '50 και του '60 – πράγμα που συνεχίζεται μέχρι σήμερα – σειρά ολοκληρη διαδοχικών διεθνών συναντήσεων, συζητήσεων και Συνεδρίων και διατυπώνεται μια σειρά κειμένων, διακηρύξεων και συμφωνιών² – θυμίζω ενδεικτικά τον Χάρτη της Βενετίας (1964), τον Χάρτη του Άμστερνταμ (1975), τη Σύμβαση της Γρανάδας (1985) – που όλα οδηγούν στη διατύπωση των γενικών αρχών που θα πρέπει να διέπουν τον σχεδιασμό του χώρου, προκειμένου να διασφαλισθεί η προστασία των ιστορικών οικι-

ομών και πόλεων και η επιβίωσή τους ως οργανικών τμημάτων του σύγχρονου οικιστικού περιβάλλοντος. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο άρθρο 10 της Σύμβασης της Γρανάδας³ αναφέρεται πως:

“Κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται να υιοθετήσει πολιτική ολοκληρωμένης προστασίας η οποία,

1. θα τοποθετεί την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς μεταξύ των ουσιαστικών στόχων του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού και θα εξασφαλίζει ότι η επιταγή αυτή θα ληφθεί υπόψη στα διάφορα στάδια της εκπόνησης ρυθμιστικών σχεδίων και στις διαδικασίες έγκρισης εργασιών...”

και πιο κάτω, στην παρ. 3 του ίδιου άρθρου γράφει ότι *“... θα καθιστά την συντήρηση, την αναβίωση και την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς σημαντικότερο στοιχείο της πολιτιστικής, περιβαλλοντολογικής και χωροταξικής πολιτικής...”*

Διατυπώνεται έτσι, και μάλιστα με τον επισημότερο τρόπο, η υποχρέωσή μας, νομικά πλέον κατοχυρωμένη, να εντάξουμε την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς – της οποίας εξέχον τμήμα αποτελούν οι ιστορικοί οικισμοί και τα ιστορικά κέντρα των πόλεών μας – ως βασικό στόχο του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, δηλαδή ως βασικό στόχο της πολιτικής της ανάπτυξης που θα υιοθετήσουμε και θα εφαρμόσουμε. Αυτό σημαίνει πως ο χωροταξικός και ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν αποτελούν μόνο τεχνικά εργαλεία για την ανάπτυξη, αλλά ότι οφείλουν να ενσωματώσουν στην όποια λογική τους και τη μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αξιών που αυτό το περιβάλλον περιέχει.

Δύο χρόνια αργότερα, το 1987, θα υιοθετηθεί από τη Γενική Συνέλευση του ICOMOS, στην Ουάσιγκτον, η Διεθνής Χάρτα για την προστασία των ιστορικών πόλεων⁴ όπου και προσδιορίζονται οι γενικές και οι ειδικότερες αρχές που πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να επιτευχθεί το επιθυμητό τελικό αποτέλεσμα.

“Οι αξίες που πρέπει να διαφυλαχθούν” λέει η Χάρτα *“είναι ο ιστορικός χαρακτήρας της πόλης και το σύνολο των υλικών και πνευματικών στοιχείων που εκφράζουν αυτό τον χαρακτήρα. Και ειδικότερα,*

- α. Η αστική μορφή που καθορίζεται από τα οικοδομικά τετράγωνα και τους δρόμους.*
- β. Η σχέση μεταξύ των κτιρίων και των υπαιθρίων και πρασίνων χώρων.*
- γ. Το σχήμα και η όψη των κτισμάτων (εξωτερική και εσωτερική) όπως καθορίζονται από τη δομή, τον όγκο, το ρυθμό, την κλίμακα, τα υλικά, το χρώμα και τη διακόσμηση τους.*
- δ. Οι σχέσεις της πόλης με το φυσικό και το δημιουργημένο από τον άνθρωπο περιβάλλον της.*
- ε. Οι διάφορες λειτουργίες της πόλης που αποκτήθηκαν με το πέρασμα του χρόνου.*

Κάθε προσβολή των αξιών αυτών θα έθετε σε κίνδυνο την αυθεντικότητα της ιστορικής πόλης”.

Ορίζει δε το ίδιο κείμενο ότι *“η διαφύλαξη των πόλεων και των ιστορικών συνόλων για να είναι αποτελεσματική, οφείλει να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας πολιτικής συνυφασμένης με την οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη στα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια όλων των επιπέδων”.*

Αυτό που με απόλυτη σαφήνεια προκύπτει από όλα αυτά τα κείμενα είναι η μεγάλη σημασία του πολεοδομικού και του αστικού σχεδιασμού για την προστασία και τη διατήρηση του ιστορικού χτισμένου περιβάλλοντος.

Από την άλλη μεριά, τόσο η διεθνής όσο και η ελληνική εμπειρία – αυτή είναι άλλωστε και η εμπειρία που κυρίως μας ενδιαφέρει – μας λένε ότι ολοκληρωμένα προγράμματα επέμβασης σε ιστορικά κέντρα με στόχο την προστασία και τη διατήρησή τους, προγράμματα πολύπλοκα και πολυσύνθετα τόσο στο επίπεδο του πολεοδομικού σχεδιασμού, όσο και στο επίπεδο της εφαρμογής, μπορούν να επιτύχουν. Εξ’άλλου, η υφισταμένη τη στιγμή αυτή ελληνική νομοθεσία καλύπτει απολύτως όλες τις πλευρές ενός τέτοιου εγχειρήματος και οι Έλληνες αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι μπορούν να αντιμετωπίσουν με πλήρη επάρκεια κάθε σχετική περίπτωση.

Το ζητούμενο συνεπώς είναι η χάραξη και η συνεπής τήρηση μιας μακροχρόνιας πολιτικής προστασίας, η ύπαρξη μ’άλλα λόγια της περιβόητης εκείνης *“πολιτικής βούλησης”* και, φυσικά, η ύπαρξη της κοινωνικής συναίνεσης. Μιας συναίνεσης που θα προκύπτει από την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, την έκφραση αυτής της ευαισθητοποίησης μέσα από τους φορείς Διοίκησης – κεντρικής, περιφερειακής και τοπικής – και την ικανότητα της πολιτικής εξουσίας να οραματισθεί και να σχεδιάσει, σε κάθε επίπεδο σχεδιασμού, την επιθυμητή εικόνα του περιβάλλοντός μας.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- ¹ Τεχνικά Χρονικά, 15 Οκτ. – 15 Νοεμ. 1933. Ανατύπωση από το ΤΕΕ 1983, για τη συμπλήρωση πενήντα χρόνων από τη διατύπωση της Χάρτας.
- ² Βλ. International Charters for Conservation and Restoration (Συλλογή κειμένων σε αγγλική, γαλλική και ισπανική γλώσσα) εκδ. ICOMOS, 2001.
- ³ Η Σύμβαση της Γρανάδας έχει κυρωθεί με τον Νόμο 2037/9 Απρ. 1992 (ΦΕΚ Α’ 61/13 Απριλίου 1992).
- ⁴ Βλ. τη Συλλογή κειμένων που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημ. 2, σελ. 74-75. Το κείμενο είναι γνωστό διεθνώς με τον τίτλο “The Washington Charter”.

ΒΥΡΩΝ ΙΩΑΝΝΟΥ – ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ

«Metapolis» – Αποκλίσεις και μεταφορές στην πόλη της Αθήνας

Το κείμενο που ακολουθεί εξετάζει ορισμένες όψεις των σύγχρονων μεταβολών, που εμφανίζονται στις δομές των μητροπολιτικών περιοχών σε παγκόσμιο επίπεδο, επιχειρώντας παράλληλα να εντοπίσει αναλογίες στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και να τις ερμηνεύσει, στο βαθμό που είναι δυνατό. Σήμερα, μετασχηματισμοί των χωρικών δομών στις μητροπόλεις αποδίδονται εν πολλοίς στην “παγκοσμιοποίηση”, στο νέο πλέγμα των πολιτικοοικονομικών και τεχνολογικών αλληλεπιδράσεων του τέλους του 20ού αιώνα. Η δυτική “μητρόπολη” ως προϊόν του βιομηχανικού καπιταλισμού δίνει σταδιακά τη θέση της στη “μετάπολη”, στις χωρικές δομές ροών και δικτύων¹, που καθιέρωσε η νέα εποχή των παγκόσμιων επικοινωνιακών κόμβων και των ανοικτών γεωπολιτικών αλληλοεπιδράσεων. Οι αλλαγές που παρατηρούνται στις μεγάλες δυτικές μητροπόλεις εμφανίζονται επιλεκτικά και με σχετική καθυστέρηση στην Αθήνα. Σε ποιο βαθμό όμως οι αλλαγές αυτές οφείλονται σε μια σταδιακά διαμορφούμενη ενδογενή της δυναμική; ή σε εξωγενείς επιδράσεις που την εντάσσουν βεβιασμένα στους νέους ρυθμούς και τους κώδικες ενός παγκόσμιου δικτύου “αναπτυγμένων” περιοχών;

Ένα γενικό πλαίσιο

Το πολιτικοοικονομικό πλαίσιο συνιστούσε ήδη από τις προβιομηχανικές κοινωνίες βασικό παράγοντα δημιουργίας και ανάπτυξης των οικιστικών συγκεντρώσεων. Σε όλη της διάρκεια της κυριαρχίας και της πτώσης των βιομηχανικών και μεταβιομηχανικών κοινωνιών, οι αστικές συγκεντρώσεις αποτέλεσαν τη χωρική έκφραση του καπιταλισμού καθώς λειτούργησαν ως πόλοι συσσώρευσης ισχύος και κεφαλαίου. Οι Soja, οι Harvey και Castells² συγκλίνουν στο ότι, παρόλα αυτά, οι σχέσεις των διαδικασιών βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης ήταν μέχρι τον προηγούμενο αιώνα *συμβιωτικές*, και αυτό διότι τα ισχυρά εθνικά σύνορα και η κεντρική ρύθμιση περιόριζαν την πολυπλοκότητα των οικονομικών σχέσεων. Στο τέλος του 20^{ου} αιώνα οι νέες μορφές του καπιταλισμού διακρίνονται από γρήγορες αλλαγές και έντονη ρευστότητα στην αναδιανομή της πολιτικής και οικονομικής ισχύος.

Σήμερα, η μεταφορντική ευελιξία των μεθόδων παραγωγής, εκτός από τις επιπτώσεις στην τεχνολογία και τις οργανωτικές δομές των επιχειρήσεων έχει επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις και στη χωρική οργάνωση (Amīn, 1994). Η σταδιακή μετατόπιση εξουσίας από τα εθνικά κράτη στους διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς και στις υπερεθνικές ολοκληρώσεις, συνδέεται με την ευέλικτη μετακίνηση των οικονομικών δραστηριοτήτων σε ένα παγκόσμιο δίκτυο αστικών κέντρων. Παράλληλα, μέσα στις νέες γεωγραφίες της δύναμης οι ροές εργατικού δυναμικού προς τα κέντρα του δυτικού κόσμου ολοένα και εντείνονται. Δημιουργούνται έτσι, νέες πολώσεις και ανισότητες. Η διάνοιξη νέων διαύλων που διευκολύνουν τις άμεσες γεωπολιτικές και οικονομικές αλληλεπιδράσεις δείχνει να φτάνει σε οριακές συνθήκες. Καινούργιες περιοχές καλούνται πλέον παγκόσμιες πόλεις – κόμβοι επικοινωνίας, ροών και ανταλλαγών, δημιουργούν τις συνθήκες και ταυτόχρονα αναδεικνύονται μέσα από αυτές, ως σημεία συμβολής επάλληλων δικτύων και διασυνδέσεων ενός “παγκόσμιου χωριού”. Την ίδια στιγμή κάποιιοι μένουν έξω από τον ρεύμα των αλλαγών και αποτελούν τους “παρίες” μιας παγκόσμιας γειτονιάς.

Οι σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις, και η ανάπτυξη των μεταφορών, των επικοινωνιών και της πληροφορικής έχουν συμβάλει και αυτές σημαντικά στη μετάλλαξη του καπιταλισμού (Rifkin 2001). Οι νέες μορφές μετα – βιομηχανικής παραγωγής εστιάστηκαν περισσότερο στις υπηρεσίες, την πληροφορία, τον πολιτισμό και την αναψυχή (European Regional Science Association, 2002). Η κατανάλωση αποϋλοποιείται, ενώ παύει σε αρκετές περιπτώσεις να έχει χωρική υπόσταση.

Κατά τον Castells (1997) όλες αυτές οι μεταβολές συνιστούν μια μετάβαση προς μια νέα χωρική λειτουργία αυτό που αποκαλεί “χώρο των ροών”. Ο Soja (2000) διατείνεται ότι εφόσον μετακινούμαστε από το χώρο των ροών στο χώρο των δικτύων τότε παράλληλα απορυθμίζεται η κοινωνία των τόπων (space of places) και δημιουργείται μια νέα κοινωνία των δικτύων. Εντοπίζει μάλιστα τις μεταβολές στην ίδια την συγκρότηση της ανθρώπινης ύπαρξης και στις κλίμακες του “ανήκειν”, όπως τις αντιλαμβάνεται καθένας από μας. Για πόσον καιρό, δηλαδή, θα παραμένει (αν παραμένει;) παγιωμένη στην ανθρώπινη συνείδηση η ιεραρχία χώρων: γειτονιά – πόλη – χώρα κ.λπ.

Metropolis – προσδιορίζοντας τις μορφές μιας αστικής νεωτερικότητας

Ο Melvin Webber από το 1968 είχε προβλέψει ότι ο τόπος κατοικίας πλέον δεν θα αποτελούσε κριτήριο για τη συμμετοχή στην αστική ζωή και ότι χάρη στις μεταφορές και τις επικοινωνίες η εμπλοκή στις αστικές λειτουργίες θα

μπορούσε να γινόταν από οπουδήποτε. Το 1995 ο Ascher στο ερώτημα αν πρέπει να φοβόμαστε το τέλος των πόλεων απαντά, *αναγνωρίζοντας τις μεταπόλεις ως μορφές αστικής νεωτερικότητας τις οποίες ορίζει ως διαρκώς διευρυνόμενα, ασυνεχή και αποσπασματικά πολεοδομικά συμπλέγματα*. Η αστικότητα όμως και η αίσθηση του ανήκειν σε αυτά τα συμπλέγματα ισχυρίζεται ότι δεν εξαλείφεται, αλλά επαναπροσδιορίζεται αποκτώντας νέα μορφή.

Ένας βασικός συντελεστής που διευκολύνει τις σύγχρονες εξελίξεις στα αστικά συμπλέγματα είναι η αύξηση των ταχυτήτων μεταφοράς. Ενώ οι αποστάσεις και οι ακτίνες επιρροής μεγαλώνουν, ο χρόνος μετακίνησης παραμένει ο ίδιος. Μια πόλη η οποία είναι τρεις φορές λιγότερο πυκνοκατοικημένη αλλά όπου μπορεί να μετακινείται κανείς τρεις φορές πιο γρήγορα από ότι στο παρελθόν, θεωρητικά δίνει τις ίδιες δυνατότητες ανάπτυξης κοινωνικοοικονομικών σχέσεων και συναλλαγών με τον τριπλασιασμό της πυκνότητας (F. Ascher, 1995).

Βασική επίδραση ασκούν, παράλληλα και οι προσφερόμενες ταχύτητες καθώς και η ασφαλής μεταφορά “αγαθών” με τη χρήση του διαδικτύου (world wide web, www://) μεταξύ των διασυνδεδεμένων περιοχών. Η ίδια η δυνατότητα επικοινωνίας - διασύνδεσης μέσω της χρήσης ενός φορητού υπολογιστή ή τηλεφώνου κατά την διάρκεια της μετακίνησης ενός ατόμου, από μόνη της καθιστά “πολυλειτουργικό” τον χρόνο της μετακίνησης. Ο “χαμένος” χρόνος μετατρέπεται σε “αξιοποιήσιμο” χρόνο και η επαγγελματική στέγη από το γραφείο στο σπίτι και τέλος στον προαστιακό ή το μετρό εγκλωβίζει στις μεταπόλεις, άτομα και κοινωνίες σε μια διάχυτη εξάρτηση από τα δίκτυα και την εργασία.

Η ένταση της αστικότητας επαναπροσδιορίζεται καθώς, η συγκέντρωση δραστηριοτήτων και λειτουργιών δεν εξαρτάται πλέον απόλυτα από την πυκνότητα αλλά κυρίως από την δυνατότητα πρόσβασης στα δίκτυα. Αξιολογείται συνεπώς ως “αστικότερη” μια περιοχή με βάση την δυνατότητα πρόσβασης σε κεντρικές λειτουργίες και όχι με βάση τις πυκνότητες ή τις συγκεντρώσεις κεντρικών λειτουργιών, μειώνοντας έτσι τη σημασία της εγγύτητας. Ταυτόχρονα ευνοείται η γένεση ή η ενίσχυση σημειακών συγκεντρώσεων κεντρικών λειτουργιών, ένα δίκτυο κέντρων που καλείται “αστικός γαλαξίας”.³

Αν και οι εξελίξεις στις τηλεπικοινωνίες φαινομενικά δείχνουν ότι οδηγούν σε μείωση της ανάγκης για φυσικές διαπροσωπικές επαφές και έχουν συντμήσει ή εξαλείψει τις αποστάσεις, ο Acher (1995) αρνείται την πιθανότητα να τις υποκαταστήσουν πλήρως. Αντίθετα, με την αυξημένη δυνατότητα επικοινωνίας προκαλείται και αύξηση των μετακινήσεων. Ο Rifkin (2000) αναφερόμενος στην επικοινωνία μέσω του διαδικτύου εξηγεί ότι δεν οδηγούμαστε απαραίτητα σε απομόνωση και εγκατάλειψη της προσωπικής επαφής αλλά αντίθετα μετέχουμε παράλληλα σε πολλαπλούς χώρους

και δίκτυα φθάνοντας σε μια *εξαστομίκευση της αστικής κοινωνίας*, στην πόλη “κατ’ επιλογήν”.

Στη διαμόρφωση αυτών των συνθηκών και των νέων τάσεων, σημαντικό ρόλο είχε και συνεχίζει να έχει η ανάπτυξη των εικονικών τόπων, της εικονικής πραγματικότητας (virtual reality) και της διείσδυσής της σε κάθε έκφραση σχεδόν των καθημερινών δραστηριοτήτων, μέσω της εντεινόμενης “δικτυακής σύνδεσης” (City of bits, W.I. Mitchell, 1996). Η εντατική χρήση των δικτύων επικοινωνίας, μεταφοράς ειδήσεων και δεδομένων (data) αλλοιώνει και αναπροσδιορίζει την σχέση των ατόμων με τον χώρο και τον χρόνο (P. Anders, 1998, Envisioning Cyberspace).

Η μείξη του εικονικού και πραγματικού χώρου εντατικοποιείται στις σύγχρονες δυτικές κοινωνίες. Για παράδειγμα, τα σύγχρονα εμπορικά/ψυχαγωγικά κέντρα, Disney lands, water parks, shopping malls κ.λ.π. οι είναι χώροι που βρίσκονται στο μεταίχμιο της αληθινής με την εικονική πραγματικότητα. Η “αληθινή εικονικότητα” (“real virtuality”, Βλ. Castells 1997, Mitchell 1996) και οι “εικονικές πόλεις” (“simcities”, Soja 2000), είναι εκκολλαπτόμενες όψεις των σύγχρονων μητροπόλεων.

Η Armour (2001) επισημαίνει ότι οι δυνατότητες ανάπτυξης σχέσεων και επικοινωνίας μέσα από τα σύγχρονα μέσα υπόκειται σε περιορισμούς. Ακόμη και αν θεωρήσουμε, τις τηλεπικοινωνίες και το διαδύκτιο (www://) ως μια ειδικότερη προέκταση των ανθρώπινων αισθήσεων, η κοινή γλώσσα και η πολιτισμική εγγύτητα εξακολουθούν να παραμένουν βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των ανθρώπινων επαφών. Οι τηλεπικοινωνίες και οι μεταφορές είναι απλώς ένα μέσον. Οι ανθρώπινες σχέσεις εξακολουθούν να απαιτούν κοινούς κώδικες συνεννόησης ή έστω την αποδοχή της ύπαρξης διαφορετικών κωδίκων σε διαφορετικά επίπεδα.

Στην προσπάθεια υπέρβασης αυτών των προϋποθέσεων, οι μεταπόλεις λειτουργούν ως ένα χωνευτήρι διαφορετικών πληθυσμών. Η συγκρότηση μιας *πολυπολιτισμικής κοινωνίας* προϋποθέτει την ύπαρξη “πορωδών ορίων ταυτότητας” ώστε να επιτυγχάνεται η όσμωση των πληθυσμιακών ομάδων. Η ζωντανή παρουσία των πολύ-πολιτισμικών στοιχείων στον αστικό χώρο προάγει στην έννοια της “κοσμόπολης” όπως αυτή ορίζεται από τον Soja (2000) και την Sandercock (1998).

Όμως, οι μεταβολές που περιγράφηκαν δεν αγγίζουν το σύνολο του πληθυσμού των σύγχρονων μητροπόλεων, αλλά μόνο ένα μέρος του. Το πρόβλημα της *περιθωριοποίησης του χώρου* εξακολουθεί να βρίσκεται στον αντίποδα της εικόνας ενός χώρου των ροών και των δικτύων. Η δυνατότητα πρόσβασης των πολιτών της σύγχρονης κοινωνίας να συμμετέχουν ταυτόχρονα σε διάφορα κοινωνικά, οικονομικά και άλλα δίκτυα υπάρχοντας παράλληλα σε πολλούς χώρους, δεν παρέχεται ισοδύναμα σε όλους.

Η Sandercock (1998) θεωρεί ότι το στοιχείο που θα αναδεικνύεται, όλο και περισσότερο στις σύγχρονες μητροπόλεις είναι η *διαφορετικότητα*⁵ (diversity). Η διαφορετικότητα αποτελεί από καιρό θεματική ενότητα ανά-λυσης σε μελέτες για τον αστικό σχεδιασμό και αναφέρεται στο φύλο, τη φυλή, την εθνική καταγωγή κ.λ.π. Συνδέθηκε με τις θεωρητικές βάσεις του σχεδιασμού με τη λογική ότι από την αυθεντία των απόλυτων πολεοδομικών πρακτικών θα πρέπει να μετακινηθούμε στη θεωρία των παράλληλων διαφορετικών πρακτικών. Αυτό διότι, οποιαδήποτε θεώρηση ή ερμηνεία του χώρου της πόλης από μια Α ομάδα -μαζί με τις δράσεις που τη συνοδεύουν-, ενδέχεται να αντιβαίνει σε μια Β θεώρηση μιας άλλης ομάδας που δρα και ζητά και αυτή μερίδιο στον χώρο της πόλης. Συνεπώς από τα καθολικά κοινωνικά πρότυπα μετακινούμαστε στη δράση μικρών ομάδων ή ατόμων που διαμορφώνουν εν δυνάμει συμπεριφορές.

Προς το παρόν όμως, η δυνατότητα έκφρασης της διαφορετικότητας είναι ζητούμενο και όχι επίτευγμα στο σύγχρονο κόσμο. Αντίθετα, παρατηρείται μια αυξανόμενη περιθωριοποίηση κοινωνικών, πολιτισμικών ή εθνοτικών ομάδων σε δυο επίπεδα: σε παγκόσμιο επίπεδο και στο εσωτερικό των σύγχρονων αστικών συγκεντρώσεων. Δύο διαφορετικές εκδοχές της περιθωριοποίησης: οι παρίες του “παγκόσμιου χωριού” και οι “χαμένοι” της διπλανής πόρτας/οι “on line” και “off line” των νέων συναλλαγών και επαφών.

Αν και η νέα παγκόσμια κατανομή εργασίας οδήγησε στη δημιουργία και διόγκωση mega-πόλεων σε Ασία, Αφρική και, Λατινική Αμερική, το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού εξακολουθεί να ζει κάτω από το όριο της φτώχειας (Sassen 1998, Borja et al 1996, κ.ά.). Εντυπωσιακότερο όμως είναι ότι τέτοιες *νησίδες υπανάπτυξης* εντοπίζονται και στις πλέον σύγχρονες δυτικές μεταπόλεις. Οι περιοχές αυτές συνήθως εμφανίζουν μια ειδική κοινωνική συγκρότηση και περιλαμβάνουν άτομα που αποκλίνουν από τις “επικρατούσες” πολιτισμικές ταυτότητες (νέγροι, μουσουλμάνοι κ.ά.), έχοντας μειωμένη αντιπροσώπευση και συμμετοχή στην καθημερινή ζωή και ανάπτυξη. Το αποτέλεσμα είναι σήμερα η περιθωριοποίηση να εντείνεται, εφόσον τα μη ευνοημένα τμήματα του αστικού πληθυσμού εξωθούνται σε μεγαλύτερη απομόνωση μέσα από την ίδια τη δομή της πόλης. Το πρόβλημα είναι τόσο έντονο σε ορισμένες περιοχές ώστε να επινοούνται και να χρησιμοποιούνται όροι όπως “δικασμένες” ή “διττές” πόλεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996) για να περιγραφεί επαρκώς το φαινόμενο. Στην ουσία πρόκειται για μια άμεση “κληρονομιά” ενός προβλήματος που μεταφέρεται εντονότερο κάτω από νέους όρους, από την πόλη του 20ου αιώνα στην μετάπολη του 21ου.

Η Sandercock⁶ (1998) ορίζει την “κοσμόπολη” όχι ως τον τόπο όπου κατοικούν άνθρωποι από διαφορετικές χώρες, αλλά την πόλη στην οποία οι διαφορετικές κουλτούρες -ή η κουλτούρα της διαφορετικότητας- είναι εμ-

φανείς στην εικόνα και τη λειτουργία του αστικού χώρου. Προϋπόθεση αποτελεί, οι διάφορες ομάδες να συμμετέχουν στη ζωή και τη διαμόρφωση της πόλης ουσιαστικά, όχι ως φοκκλόρ, π.χ. να επηρεάζουν δυναμικά το οικονομικό-πολιτικό και κοινωνικό γίγνεσθαι σε κάθε κλίμακα, μέσα από, το σχεδιασμό της γειτονιάς τους, την οικειοποίηση των δημόσιων χώρων της πόλης τους και την έκφραση της γνώμης τους για τις πολιτικές και τις δράσεις στον αστικό χώρο κ.λ.π. Υπό την έννοια αυτή χαρακτηρίζει τα περισσότερα σύγχρονα δυτικά κέντρα ως “κοσμοπολίτικες μητροπόλεις” και όχι ως “κοσμοπόλεις”.

Συνεπώς, στα πολυκεντρικά συμπλέγματα που περιγράφει ο Ascher δεν υπάρχουν μόνο φτωχοί κόμβοι διάχυσης καινοτομίας και οικονομικής μεγέθυνσης αλλά υπάρχουν παράλληλα και “μαύρες τρύπες”. Το γεγονός αυτό διαπιστώνεται ήδη από το 1996 στην Έκθεση Εμπειρογνομώνων της Ε.Ε. (Αειφόρες πόλεις Ε.Ε. 1996, Αγγελίδης, 2000, σ.185) όπου η κοινωνική συνοχή σε επίπεδο πλέον αστικών συγκεντρώσεων, προσδιορίζεται ως ένας δύσκολος αλλά βασικός στόχος για το μέλλον των Ευρωπαϊκών πόλεων.

Αθήνα - τα ψήγματα ή “ολίγη από ...Μετάπολιν”

Την περίοδο που διανύουμε, η Αθήνα εμπλέκεται σημαντικά στο πλέγμα των μεταβολών που αναφέρθηκαν. Η ραγδαία *βελτίωση των αστικών μεταφορών*, η *μαζική εισροή οικονομικών μεταναστών* διαφόρων πολιτισμικών καταβολών και έντονη *προβολή στην παγκόσμια σκηνή* μέσα από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, αποτελούν τρεις βασικές συνιστώσες της μεταβολής στη ζωή της πόλης. Τα σενάρια⁷ για την εξέλιξή της εντάσσονται στο πλαίσιο των αναλύσεων και προβλέψεων για την ευρωπαϊκή πόλη παρόλο που οι διαφοροποιήσεις είναι σαφείς (Αραβαντινός, 2001).

Μεταφορές και ανισότητες στην πρόσβαση

Η αναδιάρθρωση των μεταφορών (Πολύζος κ.ά., 1997, Γεράρδη κ.ά, 2000, Βλαστός, 2003, κ.ά.) εστιάζεται σε δυο επίπεδα, πρώτα στη βελτίωση της κίνησης με ΙΧ μέσα από λεωφόρους ταχείας κυκλοφορίας και δεύτερα στη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών με μέσα σταθερής τροχιάς (έργα Αττικής οδού, επέκταση μετρό, προαστιακός κ.λ.π). Οι καλυπτόμενες αποστάσεις μεγαλώνουν ενώ ο χρόνος μετακίνησης μέσα στην πόλη συρρικνώνεται. Η ένταση των αστικών δραστηριοτήτων αυξάνει. Αναπόφευκτα, όμως, δημιουργούνται νέες χωρικές ανισότητες καθώς περιοχές που αποκτούν πρόσβαση στο καινούργιο δίκτυο ευνοούνται έναντι άλλων, ενώ η διευκόλυνση της χρήσης του αυτοκινήτου σε συνάρτηση με την ραγδαία αύξηση της ιδιο-

κτησίας του τα τελευταία χρόνια, αποτελεί μια ένδειξη υπερβολής στις τάσεις της εντεινόμενης εξατομίκευσης της αστικής κοινωνίας.

Η αναδιάρθρωσή της μετακίνησης στην πόλη μαζί με τη χωροθέτηση σημαντικών υποδομών (νέο αεροδρόμιο) αναδεικνύει νέους πόλους ψυχαγωγίας και εμπορίου σε συνάρτηση με την ικανότητα και την ταχύτητα πρόσβασης. Η ανάγκη για την εξοικονόμηση χρόνου που οδήγησε στην δημιουργία μεγάλων υπεραγορών τα τελευταία 30 χρόνια σήμερα οδηγεί και σε ανάλογα συγκροτήματα χώρων ψυχαγωγίας (πολυχώροι, αίθουσες κινηματογράφου κλπ). Λειτουργίες όπως ψυχαγωγία, εστίαση κ.ά, προσφέρονται σήμερα συμπυκνωμένες και στην Αθήνα σε “αυτόνομα εικονικά περιβάλλοντα”.

Ε ν δ ο γ ε ν ή ς δ υ ν α μ ι κ ή κ α ι π ο λ ι τ ι σ μ ι κ ή τ α υ τ ό τ η τ α

Παρά ταύτα, όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα, η πρόσβαση σε υπηρεσίες και διευκολύνσεις δεν εξαρτάται μόνο από τις μεταφορές αλλά από την ίδια τη δυνατότητα συμμετοχής των κοινωνικών ομάδων στη λειτουργία της πόλης.

Στην Αθήνα η περιθωριοποίηση διαφόρων πληθυσμιακών ομάδων, που συνέρεαν σε διάφορες φάσεις της ιστορίας της υπήρξε περιορισμένη σε σχέση με αλλά δυτικοευρωπαϊκά παραδείγματα. Πέρα από τις πολιτικές και κοινωνικοοικονομικές ιδιαιτερότητες του ελλαδικού χώρου, το γεγονός αυτό αποδόθηκε εν πολλοίς στην έλλειψη ενός αυστηρά οργανωμένου σχεδιασμού καθώς και στην λίγο έως πολύ αυθαίρετη πολεοδομική εξέλιξη. Η έλλειψη ουσιαστικής κρατικής παρέμβασης -παρά τις πολλές αρνητικές επιπτώσεις - έδωσε το περιθώριο σε κάποιο βαθμό, για οικειοποίηση και αυτό-οργάνωση του χώρου από τον κάτοικο. Αυτό είναι ένα ιδιαίτερο στοιχείο της ενδογενούς δυναμικής της πόλης που ήλθε μάλλον σε αντίφαση με τους μηχανισμούς και της απαιτήσεις μιας παγκόσμιας μητρόπολης. Οι αντιθέσεις και τα ίχνη αυτής της διαδικασίας είναι ορατά ακόμη και σήμερα σε μια εποχή έντονων μετασχηματισμών και δομικών αλλαγών για την Αθήνα.

Σήμερα, η διασπορά και η ένταξη των νέων οικονομικών μεταναστών στον αθηναϊκό ιστό είναι μάλλον ομαλή σε σημείο που μιλάμε για δυνατότητα “ενσωμάτωσης” τουλάχιστον ενός τμήματος από αυτούς. Σίγουρα όμως δε μπορούμε να μιλήσουμε για έκφραση της διαφορετικότητας στο αστικό περιβάλλον, εφόσον δεν έχουν συγκροτηθεί αστικοί πυρήνες με ευδιάκριτη εθνοτική ή άλλου τύπου πολιτισμική ταυτότητα (Μαλούτσας, 2001, σ. 51). Και αυτό όχι τόσο διότι υπάρχουν συγκεκριμένες δομές του αστικού χώρου που εμποδίζουν τέτοια φαινόμενα, αλλά κυρίως λόγω της υψηλής, μέχρι σήμερα, διάχυσης των διαφορετικών ομάδων νέου πληθυσμού και της κακής οικονομικής του κατάστασης. Έτσι, οι αντίστοιχες νησίδες στο

Λεκανοπέδιο, που θα μπορούσαν να αναδείξουν μια ιδιαίτερη πολιτισμική ταυτότητα, είναι δυσδιάκριτες, με αβέβαιο προς το παρόν, μέλλον.

Με βάση τις προηγούμενες αναφορές, (Sandercock 1998) η Αθήνα είναι μάλλον μια “κοσμοπολίτικη μητρόπολη” σε πρώιμη φάση, σίγουρα δεν είναι “κοσμόπολη”.

Παράλληλα στο πλαίσιο των νέων σημαντικών μετασχηματισμών, λειτουργεί αναπόφευκτα ένας μηχανισμός αλυσιδωτής αύξησης οικονομικών πιέσεων σε ορισμένα στρώματα του αστικού πληθυσμού. Η ευαισθησία των νέων σχεδιασμών στα ζητήματα αυτά δείχνει περιορισμένη. Για παράδειγμα η πρόσφατα εντεινόμενη συγκέντρωση υποδομών και δημόσιων επενδύσεων σε ορισμένες περιοχές συνέβαλε στην άνοδο τιμών γης, ενοικίων κλπ με επιπτώσεις στους παλιούς κατοίκους. Καθώς η Αθήνα προσεγγίζει τη φυσιογνωμία μιας σύγχρονης μετάπολης, η κλίμακα των επενδύσεων και των αλλαγών είναι τέτοια που οι ασκούμενες πιέσεις και ανταγωνισμοί μειώνουν ολοένα την δυνατότητα παρέμβασης και πρωτοβουλίας των κατοίκων στην οργάνωση και το μέλλον της πόλης. Αυτό το ζήτημα είναι πιθανό να αποτελέσει αιχμή τόσο για τη μελλοντική εξέλιξη της πόλης όσο και για τις όποιες κατευθύνσεις του σχεδιασμού.

Α γ ώ ν ε ς ώ ρ α μ η δ έ ν

Ένα τρίτο σημαντικό στοιχείο που εισάγει την Αθήνα στην έννοια της μετάπολης προκύπτει μέσα από τη διεξαγωγή των Αγώνων του 2004. Η διοργάνωση τους, εντάσσει έστω και συμβολικά την Αθήνα σε ένα παγκόσμιο δίκτυο αστικών κέντρων. Πέρα όμως από τη συμβολική του διάσταση η προετοιμασία για τους Αγώνες περιλαμβάνει και μια σειρά βελτιώσεων στον τομέα υποδομών της πληροφορικής και των δικτύων καθώς είναι απαραίτητη μια έντονη και άρτια παρουσία στα παγκόσμια επικοινωνιακά δίκτυα. Η πόλη προβάλλει μια εικόνα προς τα έξω και η εικόνα αυτή οφείλει να έχει τεχνική και “αισθητική ποιότητα”. Η μορφή των νέων κατασκευών (μετρό, αεροδρόμιο) παραπέμπει μιμητικά σε μια απρόσωπη αστική εικόνα δυτικών μητροπόλεων. Στο πλαίσιο της αναβάθμισης εντάσσονται και οι παρεμβάσεις αναπλάσεων και διαμόρφωσης ιστορικών κομματιών της πόλης. Κάποια τμήματα γίνονται “βιτρίνες” αποκτούν άλλη ποιότητα, χαρακτήρα και αποσπώνται πλέον νοηματικά από τον παλιό ιστό, ενώ ευνοούνται σημαντικά από τις ρυθμίσεις και τον υλοποιημένο σχεδιασμό. Παράλληλα με την Αθήνα που γνωρίζουν οι κάτοικοί της δημιουργείται και μια νέα “εικονική πόλη” η διάρκειά ζωής της και η σχέση που θα αναπτύξει με την πραγματική πόλη είναι επίσης ένα μεγάλο ερωτηματικό.

Οι “μεταφορές” της μετάπολης στο Λεκανοπέδιο ολοένα εντεινούνται, οι “αποκλίσεις” παραμένουν. Όμως, κατά τη γνώμη μας οι τελευταίες μεταβολές δεν ακολουθούν μια φυσική ροή των πραγμάτων. Οι αλλαγές στις δυτικές

μητροπόλεις προήλθαν μέσα από τη σταδιακή εξέλιξη δομών του καπιταλισμού η οποία επέδρασε με τον καιρό στις αστικές κοινωνίες κάνοντας τις να αποδέχονται σχεδόν νομοτελειακά τους αστικούς μετασχηματισμούς που τις οδηγούν στα μοντέλα της μετάπολης. Αντίθετα οι μεταβολές στον Αθηναϊκό χώρο είναι απότομες και κινητοποιούνται εν πολλοίς από εξωγενείς παράγοντες όπως για παράδειγμα η ανάληψη της διοργάνωσης των Αγώνων, ή οι χρηματοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που εντείνει ορισμένες εσωτερικές αντιθέσεις, ενώ δεν είναι καθόλου σαφές σε ποιο βαθμό η κοινωνία παρακολουθεί και συμμετέχει τελικά στις μεταβολές αυτές.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Βλ. Αναλυτικότερα στο Castells 1997.
- 2 Βλ. Αναλυτικότερα στο Soja, 2000.
- 3 οι μηχανισμοί της διαδικασίας αυτής που σχετίζονται και με την ανάγκη διατήρησης των διαπροσωπικών επαφών για τα στελέχη των επιχειρήσεων, αναλύονται εκτενέστερα στον Castells 1997.
- 4 Οι εικονική πόλη είναι ένα από τα έξι (6) επίπεδα τυπολογικών αναφορών που εντοπίζει ο Soja (2000) για τη μετάπολη: η *μεταφορντική βιομηχανική μητρόπολη* αναφέρεται στις νέες δομές των τριτογενοποιημένων βιομηχανικών πόλεων, η *κοσμόπολη* σχετίζεται με την πολυπολιτισμικότητα, η *εξώπολη* αφορά τις νέες πολυκεντρικές δομές, η *αποσπασματική πόλη* στην οποία μειώνεται η σημασία της γειτνίασης, και το “*carceral archipelago*” που έχει να κάνει με τα φρουρούμενα κομμάτια της πόλης.
- 5 Θεωρούμε ότι ο όρος “διαφορετικότητα” αποδίδει περισσότερο το νόημα της λέξης *diversity* στη συγκεκριμένη περίπτωση, αντί του όρου “ποικιλομορφία” που αποτελεί και την ακριβή μετάφραση.
- 6 Η μελέτη της Sandercock (1998) “Towards Cosmopolis. Planning for multicultural cities” πραγματεύεται εξ’ ολοκλήρου το ζήτημα της “κοσμόπολης” ως μια ιδεατή όψη της νέων πολυπολιτισμικών αστικών συγκεντρώσεων, “... ερευνά γιατί έχουμε αποτύχει και πως θα μπορούσαμε να πετύχουμε στο κτίσιμο μιας αστικής ουτοπίας...”
- 7 Ο Αραβαντινός (2001), διατυπώνει τέσσερα σενάρια εξέλιξης της ευρωπαϊκής πόλης (της ουτοπίας, της καινοτομίας, της ταυτότητας και των ανατροπών). Οι προοπτικές της ελληνικής πόλης φαίνεται να αφορούν κυρίως τα σενάρια της ταυτότητας και των ανατροπών, αυτό γίνεται ιδιαίτερα αντιληπτό σε σχέση με τους αναφερόμενους μετασχηματισμούς στην Αθήνα.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αγγελίδης Μ.**, 2001, *Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη χωρική ανάπτυξη. Η εφαρμογή τους στην Ελλάδα*, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Αραβαντινός Α.**, 2001, *Η Ευρωπαϊκή και η Ελληνική πόλη στον 21^ο αιώνα*, Περιοδικό: "Συγχρό" τχ. 1, Ηράκλειο: ΟΠΕΚ Ηρακλείου.
- Amin A.**, 1994, *Post-fordism. A Reader*, Massachusetts: Blackwell.
- Anders P.**, 1998, *Envisioning Cyberspace: Designing 3D Electronic Spaces*, McGraw-Hill Professional.
- Armour L.**, 2001, *The business of the inner life: economics, communication, consciousness and civilisation*, International Journal of Social Economics, Vol. 20, No 5/6/7, σ.σ. 476-505.
- Acher F.**, 1995, *Métapolis. L'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob.
- Βλαστός Θ.**, 2003, *Προς μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, European Commission DG REGIO – Ecos Ouverture Programme – Αναπτυξιακή Εταιρία Δήμου Αθηναίων, Αθήνα.
- Borja J., Castells M.**, 1997, *Local and Global. Management of cities in the information age*, London: Earthscan.
- Γεράρδη Κ.** (επ. υπ.), Αγγελίδης Μ., Αραβαντινός Α., Βασενχόβεν Λ., Γετίμης Π., Δεμαθάς Ζ., Πανταζής Α., Σερράος Κ. κ.ά., 2000, *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα – Αττική*, Έρευνα Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ, Α' Φάση, Αθήνα.
- Castells M.**, 1997, *The rise of the network society*, Oxford: Blackwell.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, 1996, *Αειφόρες Πόλεις της Ευρώπης*. Έκθεση της Ομάδας Εμπειρογνομών για το αστικό περιβάλλον.
- European Regional Science Association**, 2002, *From industry to advanced services. Perspectives of European Metropolitan Regions*, University of Dortmund: Dortmund. (cd-rom).
- Rheingold H.**, 1992, *Virtual reality*, Touchstone Book.
- Μαλούτας Θ., Οικονόμου Δ.**, 1992, *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Παρατηρητής: Θεσσαλονίκη.
- Μαλούτας Θ.** (επίμ), κ.ά., 2000, *Οι πόλεις. Κοινωνικός και οικονομικός άτλας της Ελλάδας*, Αθήνα – Βόλος: ΕΚΚΕ – Παν. Εκδ. Θεσσαλίας.
- Μαντουβάλου Μ.**, 1998, *Στρατηγική για τους "δημόσιους" και τους ελεύθερους χώρους στην Αθήνα. Ζητήματα κοινωνικής συγκρότησης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης στον πολεοδομικό σχεδιασμό*. Αθήνα προς το 2004 και μετά (προτάσεις για το σχεδιασμό του χώρου) - Περιοδική Έκδοση ΕΜΠ: Πυρφόρος.
- Mitchell W. I.**, 1996, *Space, place and the Infobahn – City of bits*, Massachusetts: The MIT Press.

- Sandercock L.**, 1998, *Towards cosmopolis : planning for multicultural cities*, Chichester : John Wiley & Sons.
- Sassen S.**, 1998, *Globalization and its discontents. Essays on the new mobility of people and money*, NewYork: The New Press.
- Soja W. E.**, 2000, *Postmetropolis. Critical studies of Cities and Regions*, Malden: Blackwell.
- Πετράκος Γ., Τσουκαλάς Δ.**, 1999, *Μητροπολιτική συγκέντρωση στην Ελλάδα μια εμπειρική διερεύνηση*, στο Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. (επιμ.), *Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων – Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Gutenberg.
- Πολύζος Γ. (επιμ.), Βλαστός Θ., Καλαντζοπούλου Μ., Κλουνιτσιώτη Ρ., Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ., Μπελαβίλας Ν., Πολυχρονόπουλος Δ.**, κ.ά., 1997, *Πολεοδομική και περιβαλλοντική διάσταση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004*, Έρευνα Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, Σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Πολυχρονόπουλος Δ.**, 2003, *“Εικονικός χώρος” Ένας νέος δημόσιος χώρος;*, Πρακτικά Συνεδρίου: Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης σοσιαλιστική θεωρία, προοπτικές και καθημερινή πράξη, Αθήνα – ΕΜΠ 9-11 Μαΐου 2003.
- Rifkin J.**, 2001, *The age of access*, New York: P. Tarcher,
- Webber. M. M.**, 1968, *The post-city age*, στο LeGates R., Stout Fr. (επιμ.), 2000, *The City Reader*, London: Routledge.



ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΝΙΚ. ΚΑΡΥΔΗΣ

De Profundis

Μια Εισαγωγή

Ένας παλιός μου γνωστός, Βρετανός συνάδελφος από το Oxford Polytechnic (που μεταλλάχτηκε σε Oxford Brookes University), συνήθιζε να λέει ότι “πολεοδομία” και “χωροταξία” δεν συνιστούν επαγγέλματα, γιατί κανείς ποτέ δεν μήνυσε έναν πολεοδόμο ή έναν χωροτάκτη, για επιλογές που έκανε ο ένας ή ο άλλος: πχ., για ένα κακό σχέδιο πόλης ή για μια λαθεμένη απόφαση εγκατάστασης κάποιων λειτουργικών μονάδων. Κι” αυτό, έλεγε, σε αντίθεση με το γεγονός ότι μπορείς να ζητήσεις “τα ρέστα” από έναν γιατρό, που ξέχασε ένα ψαλίδι μέσα σου, ή από έναν δικηγόρο, που χειρίστηκε άσχημα μια υπόθεση στο δικαστήριο. Η άποψη αυτή, βέβαια, ανάγεται στη σφαίρα αυτού που θα μπορούσε να ονομαστεί “περιπαικτική πραγματικότητα” – η κατάσταση κατά την οποία διάφορες, αλλόκοτες όψεις της πραγματικότητας συνυπάρχουν, και άλλοι τις θεωρούν λογικές και τις υπηρετούν ενώ άλλοι τις θεωρούν παράλογες και τις απορρίπτουν. Έτσι αλλόκοτη έμοιαζε και η συμπεριφορά του γνωστού μου: κάποια στιγμή παραιτήθηκε από το Πανεπιστήμιο, πήγε να ζήσει σε μια βάρκα στο ποτάμι, αργότερα βρέθηκε δίπλα στους aborigines της Αυστραλίας, κάποτε γύρισε πίσω στην Αγγλία, ξαναπήγε στο Πανεπιστήμιο – μετά δεν ξέρω τί απέγινε. Το ίδιο αλλόκοτο μπορεί όμως να θεωρείται και το γεγονός ότι γράφω εδώ για αυτό το θέμα. Πράγματι, μπορεί να είναι αλλόκοτο. Αλλά το κάνω γιατί μου ταιριάζει σαν εισαγωγή.

Ένα εφιαλτικό όνειρο

Πάτρα, 20 Μαρτίου 2015, 9.30 πμ., κάπου στην παραλιακή ζώνη.

Μια ομάδα σπουδαστών της London School of Economics, με δυο διδάσκοντες του μεταπτυχιακού προγράμματος *City, Architecture and Engineering*, βρίσκονται στην Πάτρα για να ξεναγηθούν στις διαμορφώσεις του παλιού λιμανιού της πόλης και της παραλιακής της ζώνης που έγιναν από τον

Renzo Piano – ανάθεση που έκανε σε αυτόν το Δημοτικό Συμβούλιο, πριν από λίγα χρόνια, με την ευκαιρία των εκδηλώσεων στα πλαίσια της *Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης*. Οι σπουδαστές πληροφορούνται ότι ο Γενοβέζος αρχιτέκτονας έκρινε πως το πρότυπο των αναπλάσεων που σχεδίασε ο ίδιος στη Γενοβα, το 1992, μπορούσε να υιοθετηθεί και εδώ. Έτσι, το παλιό λιμάνι της Πάτρας, εκεί δηλαδή από όπου τον προηγούμενο αιώνα έφευγαν τα πλοία για την Ιταλία, ενισχύθηκε στις χερσαίες του επιφάνειες (δηλαδή έγιναν νέες προσχώσεις) ώστε να αποκτηθεί ωφέλιμη επιφάνεια εκτόνωσης των κατοίκων και των επισκεπτών, παλιές τελωνειακές εγκαταστάσεις μετατράπηκαν σε κτίρια γραφείων με μοντέρνα όψη και σε αίθουσες πολλαπλών χρήσεων – ένα από αυτά τα παλιά κτίρια έγινε Ενυδρείο, την απουσία του οποίου είχε νοιώσει η Πάτρα όλα αυτά τα χρόνια. Φυσικά, κτίσθηκαν και νέα κτίρια (σχεδιασμένα και αυτά από τον Piano) κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, για να σχηματιστεί ένα νέο θαλάσσιο μέτωπο, με αποδεκτή αρχιτεκτονική έκφραση, σε αντιδιαστολή με τις ακαλαισθησίες της παλαιότεχνης περιόδου του Β΄ μισού του 20^{ου} αιώνα (όπως χαρακτηριστικά έλεγαν οι διδάσκοντες στους σπουδαστές). Το βασικότερο στοιχείο της σύνθεσης, ωστόσο, είναι οι μεγάλοι χαλύβδινοι βραχίονες που ανοίγουν σαν βεντάλια και οι οποίοι στερεώνονται σε μεγάλες εξέδρες, μέσα στη θάλασσα, μπροστά στο λιμάνι. Από τις άκρες τους ο δαιμόνιος αυτός αρχιτέκτονας, ανάρτησε πτυχωτές επιφάνειες που στεγάζουν τους πολυλειτουργικούς χώρους – από το άκρο ενός βραχίονα ανεβοκατεβαίνει μια “καμπίνα” χωρητικότητας 50 επισκεπτών, για να δώσει σε αυτούς τη δυνατότητα να θαυμάσουν τη θέα, όχι προς την πόλη, αλλά προς τη νέα κρεμαστή γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Το ενδιαφέρον στην περίπτωση της Πάτρας, όπως εξηγείται στους σπουδαστές, είναι ότι το Δημοτικό Συμβούλιο υιοθέτησε, στα πλαίσια της ίδιας ανάπλασης, σε πείσμα των αντιπάλων του εκσυγχρονισμού, και μια άλλη λύση που είχε εφαρμόσει η Γενοβα πριν το 1992: την υπερυψωμένη παραλιακή λεωφόρο κίνησης αυτοκινήτων, την *strada sopraelevata*. Έτσι, το κυκλοφοριακό πρόβλημα βρήκε πια τη λύση του γιατί η περιμετρική οδός που είχε κατασκευαστεί πριν 15 χρόνια είχε, εντωμεταξύ κορεστεί, και τα αυτοκίνητα αναζητούσαν και πάλι διέξοδο μέσω της πόλης. Σε συνολική εκτίμηση, οι αναπλάσεις στην Πάτρα εθεωρείτο ότι ήταν επιτυχείς: όχι μόνον βοήθησαν την πόλη να επενδύσει με ασφάλεια στο forum της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας προσφέροντας ελκτικά στοιχεία, αλλά, το κυριότερο, της επέτρεψαν να διορθώσει το λάθος της, όταν, πριν από πολλά χρόνια είχε γκρεμίσει κάποιο μώλο στο λιμάνι, που είχε ένα φάρο στην άκρη και ένα “άθλιο” καφενεδάκι από κάτω...

Βόλος, 14 Σεπτεμβρίου 2017, 4.30 μμ,
κάπου κοντά στο "Παπαετράτου", στην παραλία

Μια ομάδα σπουδαστών του Technische Universiteit Delft, με τρεις διδάσκοντες από τη Σχολή Αρχιτεκτονικής, βρίσκονται στο Βόλο, για να μελετήσουν από κοντά το γιγάντιο (για τα μέτρα της πόλης) πρόγραμμα πολεοδομικής παρέμβασης, το γνωστό στα αρχιτεκτονικά περιοδικά ως *Eura-Vol*. Πρόκειται για ένα νέο διευθυντικό κέντρο, ένα νέο πυρήνα παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου (σε αντιστοιχία με την *Euralille*), σε μια θέση που επιχειρηματίες έχουν επιλέξει να αποτελέσει κέντρο ανάπτυξης μιας ευρείας ακριτικής περιφέρειας της (υπερδιδεικνυμένης) Ευρωπαϊκής Ένωσης – "σκαλοπάτι" στις σχέσεις της τελευταίας με τη Μέση Ανατολή (όπου το Παλαιστινιακό έχει πια λυθεί). Η δημιουργία της πολεοδομικής αυτής ενότητας, όπως εξηγείται στους σπουδαστές, είναι το "φυσιολογικό" πέραςμα από την αποβιομηχανοποιημένη πόλη του τέλους του 20^{ου} αιώνα στην μεταμοντέρνα πόλη του 21^{ου} αιώνα. Μήπως το ίδιο δεν είχε συμβεί και με το Corby, στην κεντρική Αγγλία; το κλείσιμο εκεί, στα τέλη της δεκαετίας του 1970, των μονάδων παραγωγής χάλυβα, είχε αντισταθμιστεί, μια γενιά αργότερα, με την έλευση νέων επιχειρήσεων (white collars), όπως των *RS Components*, *Oxford University Press*, *Avon Cosmetics*, κ.α. Αλλά και στη Lille της Βορειοδυτικής Γαλλίας, η οποία άλλωστε ήταν το πρότυπο της ανάπλασης στο Βόλο, το ίδιο σενάριο επαναλήφθηκε: τα προβλήματα ύφεσης της βιομηχανικής δραστηριότητας (που εξαρτιόταν από το κάρβουνο, το χάλυβα και την υφαντουργία), λίγο πριν εκπνεύσει ο 20^{ος} αιώνας, ξεπεράστηκαν με την είσοδο επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας, στις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Έτσι λοιπόν και στο Βόλο, η πόλη βγήκε πια από τη σκόνη του τσιμέντου – το εργοστάσιο εκεί έκλεισε, επειδή το καρτέλ του τσιμέντου αποφάσισε αναδιάταξη των μονάδων του σε παγκόσμια κλίμακα, και φόρεσε τα καλά της. Οι σπουδαστές μαθαίνουν ότι οι φορείς της πόλης κάλεσαν και εδώ, όπως έγινε στην Αθήνα (με τον S.Calatrava) και στην Πάτρα (με τον R.Piano), διάσημους αρχιτέκτονες: τον R.Koolhaas, που ανέλαβε την εκπόνηση του σχεδίου γενικής διάταξης του *Eura-Vol*, τον J.Nouvel (που σχεδίασε το μεγάλο εμπορικό κέντρο με τις εσωτερικές γαλαρίες), και τον Chr. de Portzamparc (που σχεδίασε ορισμένους από τους πύργους γραφείων – μερικοί σε σχήμα μπότας). Οι αναθέσεις αυτές βέβαια είχαν επιβαρύνει πολύ τους τοπικούς προϋπολογισμούς, και πολλές συζητήσεις είχαν γίνει, παλιότερα, για σκανδαλώδεις συμβάσεις, υπέρογκες αμοιβές, κλπ – εις μάτην όμως: είχε φανεί ότι όλη αυτή η ιστορία άξιζε τον κόπο. Γιατί με όλες αυτές τις νεωτερικές αρχιτεκτονικές, που φάνταζαν σαν καρικατούρες φανφάρες ή χλευαστικές μελω-

δίες, ο Βόλος, *ευρωπαϊκή* πια πόλη, είχε βγεί από την αφάνεια, και είχε αποκτήσει τα ισχυρά τοπόσημα που έλειπαν. Θεωρητικοί της αρχιτεκτονικής μιλούσαν με πάθος για τη “συμβολική αντίστιξη” των νέων αρχιτεκτονικών εκφράσεων με την ταπεινή αρχιτεκτονική της παλιάς πόλης (κάτι που προξενούσε θαυμασμό, ανεξάρτητα από το πόσο σαφές είναι) και πολεοδόμοι/χωροτάκτες εξηγούσαν την ισχυροποίηση της θέσης του Βόλου στην ιεραρχία των ευρωπαϊκών μητροπολιτικών κέντρων. Κάποιες αιτιάσεις, βέβαια, κυρίως από τους οπισθοδρομικούς και αθεράπευτα ρομαντικούς (δηλαδή από τους αντιδραστικούς) συνέχιζαν να διατυπώνονται, όπως, για παράδειγμα, για την ένδεια του νέου δημόσιου χώρου της πόλης. Ο συνάδελφος από το Delft, εκείνο το απόγευμα στο Βόλο, εξηγούσε και αυτήν την πλευρά της ανάπλασης – απλώς για την πληρότητα της ενημέρωσης. Γιατί, στις αιτιάσεις αυτές είχε έτοιμη την απάντηση: τα περί δημόσιου χώρου, κλπ., έλεγε, είναι κατάλοιπα της ξεπερασμένης εκείνης αντίληψης του 20^{ου} αιώνα που αναζητούσε ανύπαρκτες συλλογικότητες. Είναι σαφές, ισχυριζόταν: στη σύγχρονη πόλη ο δημόσιος χώρος δεν πρέπει να θεωρείται ότι είναι παρά το απολύτως ελεγχόμενο εκείνο τμήμα που μένει ανάμεσα στα κτίρια.

Αφύπνιση – Κοιτάζω ψηλά από το Φρούριο της Πάτρας την “Παλιοβούνα”, απέναντι, και καμιά σκελετώδης σιδηροκατασκευή στο λιμάνι δεν παρεμβάλλεται στην οπτική φυγή – και στο Βόλο το εργοστάσιο τσιμέντων λειτουργεί, ο πεζόδρομος της Ερμού με τα μαγαζιά είναι γεμάτος κόσμος, και πύργος γραφείων σε σχήμα μπότας δεν φαίνεται πουθενά στον ορίζοντα. Τελικά, όλα ήταν ένα όνειρο.

Η πραγματικότητα

Θα σταματήσω τώρα να κλέβω από το μέλλον και θα γυρίσω στην “πεζή” πραγματικότητα. Θέλω πράγματι να πω δυο λόγια για τις προοπτικές της ελληνικής πόλης στον 21^ο αιώνα, όπως υποδεικνύει ο τίτλος αυτού του τόμου. Θα το επιχειρήσω, αποφεύγοντας όμως μια συνήθη, “ξύλινη” γλώσσα, που καταλήγει να επισημαίνει είτε “ευοίωνες” είτε “δυσοίωνες” προοπτικές, αλλά μέσα από ένα εννοιολογικό αδιέξοδο. Κι’ αυτό, γιατί με αυτή τη γλώσσα, στην πρώτη περίπτωση σε θεωρούν υπερβολικά αισιόδοξο (“μα δεν βλέπεις τί γίνεται γύρω σου”), στη δεύτερη σε θεωρούν αθεράπευτα μοιρολάτρη (“πες και μια καλή κουβέντα”). Στην πρώτη περίπτωση σε συμπαθούν οι κρατούντες (γιατί, θεωρούν ότι, έχεις διαγράψει τα λάθη του παρελθόντος και δεν θα είσαι κριτικός στα μελλούμενα) αλλά σε αντιπαθούν όλοι οι άλλοι (γιατί σε θεωρούν “πουλημένο” στους κρατούντες, οι οποίοι όπως είπαμε σε συμπαθούν, ή γιατί το τί ωραίο είναι νάρθει το βλέ-

πουν και μόνοι τους – “για τα κακώς κείμενα πες μας”). Στη δεύτερη περίπτωση σε αντιπαθούν οι κρατούντες (γιατί νομίζουν ότι τους αντιπολιτεύεσαι) και σε συμπαθούν όλοι οι άλλοι (γιατί, νομίζουν ότι, αντιπολιτεύεσαι τους κρατούντες ή, γιατί, νομίζουν ότι, μπορείς να προβλέψεις τα λάθη!).

Θα προσπαθήσω λοιπόν να μιλήσω μια άλλη γλώσσα, περισσότερο συναισθηματική, πιστεύοντας ότι αυτή η γλώσσα λείπει από την αναφορά μας στα πολεοδομικά θέματα, και ότι η συναισθηματική αφυδάτωση του καθημερινού μας λόγου, τμήμα του οποίου είναι και ο πολεοδομικός λόγος, γεννά αυτήν τη ξύλινη γλώσσα. Και η συναισθηματική αφυδάτωση του πολεοδομικού λόγου έρχεται όταν, μελετώντας κάποιος ένα τμήμα της πόλης, κυριαρχείται από την δισδιάστατη εικόνα της, από την ηλεκτρονική της προσομοίωση, ξεχνώντας ότι, τελικά, έχει να κάνει με έναν ζωντανό οργανισμό, τον οποίον θα μπορούσε και να αγαπήσει...

Στο διάστημα των δύο δεκαετιών που διέρρευσαν από την εποχή “του Μάνου” και την εποχή “του Τρίτου” ως σήμερα, η πολεοδομική πρακτική στην Ελλάδα κωδικοποιήθηκε, θωρακίστηκε νομοθετικά και σταδιακά απέκτησε όλη εκείνη την εξειδίκευση που πλαισιώνει την αντίστοιχη πρακτική των αναπτυγμένων χωρών. Θα έλεγε κανείς ότι κενά στην ελληνική πολεοδομική νομοθεσία δύσκολα ανιχνεύονται. Εν τούτοις, είναι μάλλον κοινή διαπίστωση ότι το μεγαλύτερο, το συντριπτικά μεγαλύτερο τμήμα του κτισμένου χώρου των ελληνικών πόλεων (συνεχίζει να) παράγεται *σε απόσταση* από αυτή τη σχολαστική νομοθεσία των τελευταίων χρόνων. Δεν πρόκειται για κάποιο έλλειμμα νομιμότητας αυτής της πρακτικής αλλά για μια *χαμηλή ανταπόκριση* των διαδικασιών που ενεργοποιούνται για την παραγωγή του κτισμένου χώρου στους στόχους και τις ελπίδες που ενσωματώνουν αυτές οι νομοθετικές ρυθμίσεις για ένα βελτιωμένο κέλυφος ζωής στις ελληνικές πόλεις. Είναι, με άλλα λόγια, σαν η εικόνα της πολεοδομικής αναρχίας που επικρατούσε στην πριν το “80 εποχή να συνεχίζει να αναπαράγεται. Είναι σαν η συστηματική και γενικευμένη πολεοδομική παρέμβαση που ήταν σύμφυτη με αυτήν τη νομοθεσία, και η οποία υποτίθεται ότι θα μας οδηγούσε στη βαλχάλα της “ανθρώπινης πόλης”, να αργεί να έρθει. Δεν είναι εδώ η θέση να επιχειρήσουμε εξήγηση του φαινομένου. Πρέπει, ωστόσο, να παρατηρήσουμε πως αν κάτι τέτοιο είναι αληθές αξίζει να μας απασχολήσει, γιατί αυτή η νομοθεσία περί τα πολεοδομικά κτίστηκε με αρκετό κόπο στη χώρα μας, πολλές φορές ερχόμενη σε σύγκρουση με κατεστημένα συμφέροντα, δίνοντας αληθινή μάχη για την επικράτησή της. Το περίφημο πολιτικό κόστος, επιστρατεύτηκε αρκετές φορές για να εξηγήσει κάθε πισωγύρισμα στις σχετικές διαδικασίες νομοθετικών ρυθμίσεων που έμπαιναν σε εφαρμογή.

Αλλά και στα νομοθετικά εργαλεία μπορούν να γίνουν παρατηρήσεις. Μία από τις νομοθετικές ρυθμίσεις των δύο τελευταίων δεκαετιών που αφορούν σε

πολεοδομικά ζητήματα και οι οποίες βρίσκονται σε δυσαρμονία με το “τελικό προϊόν” στο οποίο αναφέρονταν, είναι οι οριοθετήσεις (με Προεδρικά Διατάγματα) Ιστορικών Κέντρων στις ελληνικές πόλεις. Όταν, στα μέσα της δεκαετίας του ‘80, ξεκινώντας από την Αθήνα, καθορίστηκε συγκεκριμένη έκταση στα κέντρα των πόλεων όπου ανιχνεύονταν κάποιος ιστορικός χαρακτήρας, όπου θα ίσχυαν ειδικές διατάξεις δόμησης, πολλοί θεώρησαν ότι, έστω και καθυστερημένα, η ελληνική πόλη ενεργοποιούσε μηχανισμούς ανάκτησης ή/και διαφύλαξης της ιστορικής της μνήμης. Οι κινήσεις εκείνες είχαν, συνολικά, μια θετική απήχηση, και παρά το ότι τα κατάλοιπα του παρελθόντος ενδιέφεραν συχνά περισσότερο ως (νέο) εμπορευματοποιήσιμο είδος παρά ως αληθινά πολιτιστικά κοιτάσματα, κάποιες διατάξεις προστασίας που εισήχθησαν στις μικρές αυτές εκτάσεις των Ιστορικών Κέντρων έγιναν αποδεκτές, ακόμη και από τους νοσταλγούς της *laissez-faire* μεταπολεμικής εποχής.

Ωστόσο, δεν άργησε να φανεί ότι το ιστορικό φάσμα που λαμβάνονταν υπόψη για τον καθορισμό της περιοχής ενός Ιστορικού Κέντρου, μικρή σχέση είχε με την πραγματική ιστορική εξέλιξη της αντίστοιχης πόλης. Ήταν σαν κάποιος να είχε “αξιολογήσει” την Ιστορία και να είχε αποκλείσει ολόκληρες ιστορικές περιόδους, όπως, για παράδειγμα, την περίοδο του μεσοπολέμου – η οποία, για πολλές ελληνικές πόλεις υπήρξε αφετηρία βιομηχανικής ανάπτυξης και αστικής ανέλιξης. Και πάλι, χάριν παραδείγματος, στην Καλαμάτα, το αντίστοιχο Π.Δ. του ‘85, αν θυμάμαι καλά, άφησε απέξω όχι μόνον το τμήμα της πόλης ανάμεσα στην παραλιακή ζώνη και την περιοχή που κάλυπτε το σχέδιο του 1867, τμήμα στο οποίο υπήρχε σημαντική παρουσία αξιόλογων μεσοπολεμικών κτισμάτων, όσο, επίσης, αγνόησε την ίδια τη ζώνη της παραλίας, αυτή που, όπως έδειξα κάποτε με σχέδια του 19^{ου} αιώνα, αναπτύχθηκε *παράλληλα* με τη νεοκλασική πόλη, που μονοπωλούσε το ενδιαφέρον, στα βόρεια. Φάνηκε, δηλαδή, ότι αυτό που πραγματικά πετύχαινε η αναφορά στο Ιστορικό Κέντρο δεν ήταν η προστασία, τάχα, της ιστορικής μνήμης, αλλά ο εμπλουτισμός του επιχειρησιακού κέντρου της πόλης (περίπου ό,τι οι αγγλοσάξονες αποκαλούν Central Business District, CBD) με μια ακόμη παράμετρο που ανέβαζε την αξία γης. (Αλλωστε, αυτή η ανώτερη αξία γης που διαμορφωνόταν στην περιοχή του κέντρου, χωρίς την οποιαδήποτε παρέμβαση των ιδιοκτητών γης εκεί, απλώς και μόνον γιατί τα κτίσματα διέθεταν μια εξωτερική ιδιότητα, εξισορροπούσε τις όποιες “απώλειες” στην εκμετάλλευση της αστικής γης προέκυπταν από την εφαρμογή των όρων και των περιορισμών δόμησης). Με αυτόν τον τρόπο όμως η Ιστορία ακρωτηριαζόταν και ο πολεοδομικός σχηματισμός παραμορφωνόταν: οτιδήποτε βρισκόταν εκτός οριοθετημένης περιοχής ιστορικού κέντρου γνώριζε, *αυτόματα*, την ιστορική απαξίωση. Για να δώσουμε ένα ακόμη παράδειγμα: στην Αθήνα, το συγκρότημα των προσφυγικών κατοικιών της Λεωφόρου Αλεξάνδρας, ευρισκόμενο, φυσικά, εκτός των ορίων του Ιστορικού Κέντρου του 1985,

αλλά την ίδια στιγμή τοποθετημένο στο άμεσο περιβάλλον τμήματος αυτού που σήμερα ορίζεται ως “Κέντρο Μητροπολιτικών Δραστηριοτήτων Αθήνας”, δίνει μάχη για να “πείσει” ότι είναι φορέας ιστορικής μνήμης – και έχει χάσει, μάλλον, τον αγώνα.

Αυτοί είναι οι λόγοι για του οποίους πολλές φορές ως τώρα επιχειρηματολόγησα υπέρ της αναθεώρησης της καθιερωμένης έννοιας του “Ιστορικού Κέντρου” – έννοια την οποία μοιάζει άκριτα και βιαστικά να υιοθετήσαμε από τις περιπτώσεις των δυτικο-ευρωπαϊκών πόλεων με τους εύκολα ανιχνεύσιμους μεσαιωνικούς πυρήνες. Ένα διαφορετικό “διάβασμα” της ιστορίας της ελληνικής πόλης είναι απαραίτητο στο μέλλον, όπου όχι μόνον επιφάνειες αλλά και γραμμικά στοιχεία-άξονες και σημεία (τοπόσημα) θα επιστρατευτούν ως ποικίλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των (νέων) ιστορικών περιοχών στην πόλη – περιοχές οι οποίες, με τη σειρά τους, θα ανταποκρίνονται σε εκδοχές ενός πλούσιου ιστορικού φάσματος. Αλλά, για να τελεσφορήσει μια διαφορετική αντίληψη στο διάβασμα της ιστορίας της πόλης απαιτείται καλή ιστορική γνώση. Και αυτή η τελευταία δεν θα προκύψει από την ανάγνωση της *Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους*, αλλά μόνον αν κάποιος σκύψει να αφουγκραστεί την ανάσα της πόλης, αν γνωρίσει τους ανθρώπους της, αν εξηγήσει τα τοπωνύμια που διαθέτει αυτή και αν η ίδια του αποκαλύψει τους μύθους που πλέχτηκαν, στα όριά της, με τα χρόνια. Μπορώ να βεβαιώσω ότι στην τελευταία μου εργασία, μια ιστορικο-γεωγραφική έρευνα για τη Λέσβο, έχω κλείσει μια αγάπη γι’αυτό το νησί και τους ανθρώπους του. Και είναι τόσο ωραίο πράγμα ο έρωτας...

Η ελληνική πόλη μπήκε στον 21^ο αιώνα χωρίς να έχει συμφιλιωθεί με μια βασική παράμετρο της λειτουργίας της: την κυκλοφορία. Στις πρόσφατες δημοτικές εκλογές φάνηκε καθαρά ότι, ανεξάρτητα από το μέγεθος της πόλης, τα ζητήματα αιχμής στις σχετικές συζητήσεις κινούνταν όχι γύρω από ανάγκες πολιτιστικής υποδομής, όχι γύρω από ζητήματα στεγαστικής αποκατάστασης, αλλά γύρω από το πώς θα λυθεί το κυκλοφοριακό, που εξισωνόταν πάντα με το “πόσες θέσεις στάθμευσης στο κέντρο θα προσφερθούν”. Είναι βέβαιο ότι οι συζητήσεις εκείνες αναπαρήγαγαν, απλώς, συνήθη φαινόμενα διγλωσσίας περί τα κυκλοφοριακά, που ενδημούν στη ελληνική πόλη στο κατώφλι του 21^{ου} αιώνα:

- *ναι* στα δημόσια μεταφορικά μέσα αλλά *ναι* και στη διευκόλυνση των Ι.Χ. στην κίνησή τους στην πόλη
- *ναι* στους λεωφορειόδρομους αλλά *ναι* και στην κατασκευή ανισόπεδων κόμβων για την ταχύτερη (;) κίνηση των Ι.Χ. – και ας καταστρέφουν αυτοί οι κόμβοι την συνοχή του αστικού ιστού
- *ναι* στην εισαγωγή μέσων σταθερής τροχιάς αλλά *ναι* και στην κατασκευή μεγάλων υπόγειων χώρων στάθμευσης (συνήθως κάτω από πλα-

τείες), και πάλι για τη διευκόλυνση των Ι.Χ. (Η τακτική αυτή ταυτίζεται με προσέλκυση, πρώτα, του Ι.Χ. και ικανοποίηση, στη συνέχεια, της ζήτησης που αυτό δημιουργεί).

Αλλά, αυτή η διγλωσσία είναι καταστροφική. Και είναι τουλάχιστον περιεργο που συνεχίζει να υιοθετείται από δήμους και από υπεύθυνους φορείς σχεδιασμού. Στην καλύτερη περίπτωση υπάρχει σπατάλη χρημάτων και ανάλωση πολύτιμου επιστημονικού δυναμικού. Στη χειρότερη περίπτωση η πόλη υποχρεώνεται να δείξει προς τα έξω (για μια ακόμη φορά) τον χειρότερο εαυτό της. Νομίζω ότι το θέμα έχει πλέον ωριμάσει, και τα αδιέξοδα έχουν φανεί. Υπάρχουν, τώρα πια, πολλοί που πιστεύουν ότι η λύση της μέγιστης δυνατής υποστήριξης των μέσων μαζικής μεταφοράς, ότι η λύση της πεζοδρόμησης για τη διευκόλυνση της κίνησης του πεζού, και ότι η δημιουργία ποδηλατοδρόμων για μια εναλλακτική μετακίνηση, είναι μονόδρομος, και ότι αυτές οι λύσεις ταιριάζουν στο μοντέλο της σύγχρονης ευρωπαϊκής πόλης.

Ωστόσο, θα είχα να προσθέσω λίγες παρατηρήσεις σχετικά με τα “μέσα σταθερής τροχιάς”. Σε αυτήν την κατηγορία κίνησης, ανάμεσα στο επίγειο τραμ και το υπόγειο μετρό νομίζω ότι η προτίμηση θα έπρεπε να είναι για το πρώτο και όχι για το δεύτερο. Έχω επίγνωση ότι με δεδομένη την περιρρέουσα ατμόσφαιρα γύρω από το μετρό της Αθήνας, ατμόσφαιρα η οποία όχι απλώς φαίνεται να το δικαιώνει ως το αποτελεσματικότερο μέσο μαζικής μεταφοράς, αλλά το τοποθετεί και ψηλά στις προτιμήσεις των επιβατών (αν πιστέψουμε τις μετρήσεις που δημοσιεύονται), μοιάζει τουλάχιστον αιρετικό να εγείρω, έστω άλλου τύπου από όσες έχουν ακουστεί εναντίον του, αντιρρήσεις. Παρ’ όλα αυτά θα το αποτολμήσω.

Οι κατά του μετρό θέσεις μου, λοιπόν, δεν σχετίζονται ούτε με το υψηλό κόστος κατασκευής του έργου (έναντι του συντριπτικά χαμηλότερου κόστους, πχ., του τραμ), ούτε με το ότι οι υπόγειες σήραγγες δεν συνταιριάζονται με τη στρωματογραφία ιστορικών πόλεων όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη (και όπως, σε μια άλλη περίπτωση, είχε “δείξει” ο F.Fellini στο *Roma*). Άλλωστε, οι προηγούμενες αιτιάσεις έχουν αρκετά αναλυθεί ως τώρα, και ο καθένας μπορεί να αντλήσει τα δικά του συμπεράσματα. Η διάσταση που έχει αγνοηθεί (και είναι σαν να μην υπάρχει) αφορά στην αποδοχή του να ζεις (για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα) *κάτω από τεχνητές συνθήκες φωτισμού και αερισμού*. Αλήθεια, θα μπορούσε κανείς να διερωτηθεί *γιατί* θα πρέπει η επινόηση της δυτικο-ευρωπαϊκής πόλης της ώριμης βιομηχανικής περιόδου για μεταφορά της (μετα)κίνησης στο υπέδαφος να δαιωνίζεται; *γιατί* η μετακίνηση του επιβάτη πρέπει να θεωρείται “νεκρός” χρόνος (ή, χρόνος που πρέπει να ελαχιστοποιηθεί) και όχι μια *διάρκεια*, που είναι πλούσια σε περιβαλλοντικές εκδοχές, και ευχάριστη στα οπτικά ερεθίσματα που προσφέρει; *γιατί* δεν πρέπει να μας απασχολεί η επαλήθευση του εφιαλτικού σεναρίου της *Μηχανής του Χρόνου*

(H.G.Wells, 1895), σύμφωνα με το οποίο μια ορισμένη κοινωνική διαστρωμάτωση σχετίζεται με τη ζωή “μέσα” και “έξω”, με τη ζωή στο σκοτάδι και με τη ζωή στο φως;

Αξίζει, ίσως, να θυμηθούμε ότι είναι, κυρίως, στις δύο πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες που αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές παρεμβάσεις σε ευρωπαϊκές πόλεις εισήγαγαν, ως φυσιολογική τάχα εξέλιξη προς έναν “σύγχρονο” τρόπο ζωής, κελύφη που βρίσκονταν σε πλήρη απομόνωση από τον φυσικό τους περίγυρο: γραφειακούς χώρους και αχανή εμπορικά συμπλέγματα, αναπτυγμένα σε πολλά υπόγεια επίπεδα (όπως, π.χ., το Catharije Centrum στην Ουτρέχτη). Εκείνες οι πρακτικές ανάπλασης προφανώς “έδεναν” αρμονικά με το “αυτονόητο” της υπόγειας μετακίνησης, που μετρούσε ήδη τότε έναν αιώνα ζωής, και την οποία τα συνεχώς οξυνόμιστα κυκλοφορικά προβλήματα της επιφάνειας έβλεπαν ως το μοναδικό αντίδοτο. Εάν, σήμερα, πολλές από εκείνες τις εσωστρεφείς κατασκευές έχουν απαξιωθεί, και εάν πληθαίνουν τα παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων, μεγάλης και μικρής κλίμακας, που υιοθετούν τη λύση του τραμ, θα ήταν ίσως χρήσιμο εμείς, εδώ στη Ελλάδα, να σκεφτούμε ότι το μετρό δεν είναι η καλύτερη λύση, π.χ. για τη Θεσσαλονίκη...



PANIA ΚΛΟΥΤΣΙΝΙΩΤΗ

Πόλη και πολιτισμός.
Η αισθητική της ελληνικής πόλης¹

Η πόλη ως «αισθητικό αντικείμενο»

Ήδη από το 1980, συνεχίζεται σταθερά η έντονη αστικοποίηση στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τάσεις που εκτιμάται ότι θα επιτείνονται, και με αποτέλεσμα το φαινόμενο αυτό να λειτουργεί αποσταθεροποιητικά στις όποιες προσπάθειες αναλαμβάνονται για μια πιο εξισορροπημένη κατοίκηση του κοινοτικού χώρου. Υπάρχει ωστόσο ένα σταθερό και διαφοροποιητικό στοιχείο, σχετικό με τον ρόλο που διατηρούν οι πόλεις της Ευρώπης και ο οποίος δεν συσχετίζεται άμεσα με την πληθυσμιακή έκρηξη των μεγάλων αστικών σχηματισμών.

Ο ειδικός αυτός ρόλος απορρέει από το ότι το “όραμα” της Ευρώπης εξακολουθεί να στηρίζεται στην ευρύτατα αποδεκτή αντίληψη ότι η Ευρωπαϊκή Πόλη, ακόμη σήμερα, διαθέτει έντονο κοινωνικό και πολιτιστικό χαρακτήρα, ο οποίος της επέτρεψε να ενσωματώνει διαχρονικά όλες τις μορφές των αλλαγών της κοινωνίας, παραμένοντας κέντρο τόσο του δημόσιου, όσο και του ιδιωτικού βίου. Η παραπάνω παραδοχή συνοδεύεται από την επίσης κυρίαρχη βεβαιότητα ότι τέτοιου είδους λειτουργία δεν μπορεί παρά να παραλαμβάνεται από τα ιστορικά κέντρα των πόλεων.

Όμως, η συνήθης καθημερινή χρήση της έννοιας “ιστορική πόλη”, σε διάκριση από τον συγκεκριμένο μνημειακό πλούτο που η καθημία εμπεριέχει, αναγκαστικά παραπέμπει στην ύπαρξη “α-ιστορικών” αστικών σχηματισμών. Μια τέτοια αντίληψη όμως, εκτός του ότι δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, αλλοιώνει, για όσους μάλιστα ασκούν το επάγγελμα του αρχιτέκτονα – πολεοδόμου, τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζουν τις δυνατότητες αναβάθμισης του συνολικού αστικού αποθέματος.

Αποτελεί κοινό τόπο η διαπίστωση ότι όλες οι χρονικές περιόδους και τα μορφώματά τους, δομημένα ή μη, διαθέτουν ιστορικό βάθος και φυσικά από αυτόν τον κανόνα δεν δύναται να εξαιρούνται τα παραγόμενα στη σύγχρονη εποχή. Το σύνολο του κατασκευασμένου τεχνητού πλούτου των πόλεων, ο οποίος άλλωστε μεταμορφώνεται συνεχώς, προκειμένου να ανταποκριθεί στις

¹ Σε άρθρο μου, που δημοσιεύτηκε στα «Ενθέματα» της εφημερίδας ΑΥΓΗ, τον Μάιο 2002, διατυπώνονται ορισμένοι αντίστοιχοι προβληματισμοί.

μεταβαλλόμενες απαιτήσεις, συγκροτεί την ιστορική πραγματικότητα και ο τρόπος με τον οποίο αυτές αποτυπώνονται στον χώρο αντικατοπτρίζει τις εκάστοτε ιστορικές, κοινωνικές και πολιτιστικές συγκυρίες.

Το υπαρκτό και σε άλλες περιπτώσεις φαινόμενο της αυτονομίας της αισθητικής λειτουργίας, έναντι διαφόρων παραμέτρων, κατέχει παραδόξως σημαντική θέση στη συνείδηση των πολιτών για τη διαμόρφωση της εικόνας της πόλης. Η “Πόλη”, ενώ αποτελεί τόσο πολύπλοκο και πολυσύνθετο κοινωνικό οργανισμό, κρίνεται πρωτίστως ως αισθητικό αντικείμενο. “Είναι ωραία, είναι άσχημη”, “έχει ταυτότητα, δεν έχει φυσιογνωμία”. Η αντιληπτική δηλαδή εικόνα που δημιουργείται στον οποιονδήποτε, όταν προσεγγίζει μια πόλη για πρώτη φορά, αναφέρεται αποκλειστικά στην αισθητική, μάλιστα με ιδιαίτερο πεδίο αναφοράς τα ιστορικά κέντρα. Σε επόμενο χρονικό διάστημα θα τεθούν, εάν τεθούν, θέματα του τύπου “έχει πολλούς φτωχούς”, “φαίνεται πλούσια”, κλπ.

Όμως, δεν μπορεί παρά να τεθεί άμεσα το ερώτημα του εάν οι “νέες πόλεις”, που δημιουργήθηκαν μετά τη δεκαετία του 60, είτε εξ’ υπαρχής είτε ως μεγάλες οικιστικές αναπτύξεις, δορυφόροι, στην περιφέρεια των ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων, μεταφέρουν μηνύματα πολιτισμού, εάν δηλαδή προκαλούν τους χρήστες και τους επισκέπτες να τις κρίνουν ως αισθητικά αντικείμενα. Το ερώτημα γίνεται σαφέστερο εάν τεθεί ανάστροφα, δηλαδή “κατά πόσο αποτελούν αυτά τα μορφώματα πόλεις”. Με την εμπειρία που έχει κατακτηθεί έως σήμερα και από τα συμπεράσματα που έχουν εξαχθεί, η απάντηση είναι σαφώς αρνητική, με συνέπεια, σε χώρες που διαθέτουν μεγαλύτερη ευμάρεια, να έχουν προωθηθεί ακόμη και ενέργειες για την κατεδάφιση σηματικών τμημάτων τους και την αντικατάστασή τους από ηπιότερες και πολυλειτουργικές τυπολογίες εκμετάλλευσης του χώρου.

Τι τους λείπει; Οι σωρευμένες εμπειρίες, με προφανή πολιτιστικό χαρακτήρα, από τους πολλαπλούς μετασχηματισμούς και το γεγονός ότι, έως σήμερα, οι δημόσιες προσπάθειες για την αισθητική αναβάθμιση των πόλεων επικεντρώνονται σχεδόν αποκλειστικά στα ιστορικά κέντρα και σπάνια στην εκτεταμένη περιφέρειά τους. Στη χώρα μας, είναι χαρακτηριστικό το φαινόμενο ότι οι περιφερειακές των ιστορικών κέντρων συνοικίες, που προήλθαν από προηγούμενες γενιές αυθαιρέτων και οι τωρινές συνοικίες των αυθαιρέτων εντάχθηκαν διαδοχικά στο “σχέδιο πόλης” και στη συνέχεια αφέθηκαν στην τύχη τους.

Το αστικό έλλειμμα – Η Ευρωπαϊκή Πόλη σε κρίση

Σήμερα όμως η Ευρωπαϊκή Πόλη είναι σε κρίση. Το συντριπτικό ποσοστό του πληθυσμού των μεγαλουπόλεων δεν κατοικεί πλέον στα ιστορικά κέντρα, τα οποία σταδιακά μετατρέπονται σε χώρους παροχής υπηρεσιών. Ο

πληθυσμός κατοικεί στην περιφέρεια των πόλεων, με τρόπο που να διασφαλίζεται η ταξική διαστρωμάτωση, σε διαφορετικές περιοχές οι μεσαίες τάξεις, σε άλλες οι κοινωνικά αποκλεισμένες.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στους κόλπους της Επιτροπής δεν υπάρχει, ούτε προβλέπεται να δημιουργηθεί Γενική Διεύθυνση Αστικής Ανάπτυξης και ως εκ τούτου δεν προωθείται κανένα εξειδικευμένο θεσμικό καθεστώς για τον συντονισμό των αστικών πολιτικών. Η έλλειψη θεσμικού υποβάθρου συνιστά αστικό έλλειμμα και επομένως οι αστικές δραστηριότητες και οι πολιτικές είναι προορισμένες να παραμείνουν αποσπασματικές και θρυμματισμένες, δίχως συνοχή και βεβαίως δίχως όραμα.

Στην περίπτωση του Ελληνικού χώρου, το αστικό έλλειμμα ίσως να είναι ακόμη εντονότερο. Δεν ήταν όμως πάντα έτσι. Οι ιστορικές παράμετροι ανάπτυξης της χώρας, που διαμόρφωσαν την σημερινή σχέση αρχιτεκτονικής και ελληνικής κοινωνίας, έκαμαν ώστε η πλούσια αρχιτεκτονική μας παράδοση να μην αποτελεί σημείο αναφοράς και διδαχής για την ελληνική κοινωνία. Και δεν αναφέρομαι μόνον στους κοινά αποδεκτούς παραδοσιακούς οικισμούς, αλλά στην αρχιτεκτονική όλων των μικρών και μεσαίων αστικών κέντρων, τα οποία στον βωμό της ανάπτυξης όφειλαν να καταστραφούν.

Αλλά και η όποια αποδοχή των συνεπειών του χαρακτηρισμού “παραδοσιακός οικισμός” ή “ιστορικό κέντρο”, συνδέθηκε με όρους οικονομικών και όχι πολιτιστικών παραμέτρων και ειδικότερα με τους χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζεται η αρχιτεκτονική τους ως μουσειακή, προς απομίμηση, με τα γνωστά πολυπληθή και πολύ κακά δείγματα, κακέκτυπα αντίγραφα αρχιτεκτονημάτων παρελθόντων χρόνων, τα οποία, αν μη τι άλλο, διέθεταν έντονη εσωτερικότητα. Σε αυτή τη διαδικασία οι αρχιτέκτονες φορτώθηκαν αποκλειστικά την ευθύνη του “ωραίου”, ενώ το “λειτουργικό” και το “τεχνικά άρτιο” αποτελεί, κατά την κοινωνική εκτίμηση, αντικείμενο προς επίλυση από άλλους.

Έχω τη γνώμη ότι, μέχρι την σχετικά πρόσφατη περίοδο της ελληνικής “αρχιτεκτονικής παγκοσμιοποίησης”, περίοδο κατά την οποία γέμισαν οι πόλεις μας με αμελέτητα σε όγκους και ακαλαίσθητα μεγαθήρια, με υαλοπετάσματα και δωρικά ή ιωνικά μεταμοντέρνα κιονόκρανα, στην κορυφή ή στη βάση των κτιρίων, τα περισσότερα από τα σύγχρονα έργα των αρχιτεκτόνων ήταν ευπρεπή, τοποθετημένα όμως σε απόλυτα άξενο περιβάλλοντα αστικό χώρο, στο no man’s land. Αλλά και σε αυτές τις ευπρεπείς περιπτώσεις, η διάκριση της αρχιτεκτονικής πράξης από την πολεοδομική λειτουργία του κτιρίου είχε απτά και ορατά αποτελέσματα, με την εκ συστήματος τοποθέτηση των κτιρίων στα “οικόπεδα”, δίχως να λαμβάνονται υπόψη οι αστικές οπτικές γωνίες και οι προοπτικές, όπως άλλωστε και η μορφολογία των όμορων κτιρίων.

Η δημόσια παρέμβαση, στο σύνολο του αστικού χώρου, παραμένει ανύπαρκτη. Τι λοιπόν θα χρησιμεύσει ως υπόδειγμα για τους πολίτες, ώστε η

απαίτηση αισθητικής απόλαυσης να καταλάβει το πεδίο που της οφείλεται; Τη στιγμή που, εξ' όσον γνωρίζω, ακόμη και στις θεσμικές συζητήσεις για την κατάρτιση των προγραμμάτων σπουδών των Τμημάτων Αρχιτεκτόνων της Χώρας αμφισβητείται, από συναδέλφους - διδάσκοντες, ότι αποτελεί συνθετικά ενιαίο αντικείμενο το τρίπτυχο "αρχιτεκτονική/αστικός σχεδιασμός/πολεοδομία". Είναι βέβαιο ότι ο πρώιμος, δίχως βιώματα, κατακερματισμός του αντικειμένου, σε κάθετες επιμέρους εξειδικεύσεις, δεν συμβάλει στην παραγωγή και την ανάδειξη της συνολικής αισθητικής του χώρου, ακριβώς δηλαδή αυτής που συνέβαινε να παράγεται παλαιότερα σε όλους τους οικισμούς και τα αστικά κέντρα της χώρας.

Το αστικό τοπίο αποτελεί πολιτιστικό αγαθό

Για πρώτη φορά στον 20ό αιώνα, οι ευρωπαϊκές πόλεις αναπτύχθηκαν καταναλώνοντας μεγάλες περιφερειακές εκτάσεις, όπου εγκαταστάθηκαν μονολειτουργικές ζώνες "αμιγούς κατοικίας" και "μεγάλων υποδομών" εκτός κλίμακας, όπου "Φύση και δομημένο περιβάλλον" αναμειγνύονται και δημιουργούν τοπία δίχως τάξη, δίχως αισθητική. Οι προσπάθειες για ανάσχεση αυτών των φαινομένων δεν αποδίδουν, κυρίως διότι η αναγκαιότητα να αναληφθούν ολοκληρωμένες δράσεις αστικής διακυβέρνησης ταυτίστηκε με την απλουστευμένη έννοια της διοικητικής διαχείρισης, με αποτέλεσμα οι όποιες παρεμβάσεις αναλαμβάνονται να μην δύνανται να διασφαλίσουν στοιχειωδώς την έννοια του δημοσίου συμφέροντος.

Από εδώ εκπορεύεται και το νοηματικό περιεχόμενο που οφείλει να αποκτήσει η κατά κάποιον τρόπο συνθηματική έκφραση "να ξαναχτίσουμε τις πόλεις του αύριο", στο να δοθεί δηλαδή έμφαση στην αντίληψη ότι "η πόλη του αύριο υπάρχει", είναι ο υφιστάμενος αστικός ιστός, αυτόν πρέπει να αναπλάσουμε, με αυτόν έχουμε να αναμετρηθούμε. Η αισθητική απόλαυση ή η δυσaréσκειά μας μπορεί να οφείλονται στη σύνθεση και τον τρόπο που συγκροτείται το συνολικό πλέγμα του αστικού ιστού, σύγχρονου ή παραδοσιακού, στις χαράξεις του και στην ιστορικότητα που αυτό μεταφέρει.

Οι πόλεις αποτελούν σύνολα πολλαπλών "εμπειριών - περιεχομένων", τα οποία διαμορφώνονται από συστήματα κτισμένου και ελεύθερου χώρου, δεμένα το ένα με το άλλο από μια αμφίδρομη σχέση συνάρτησης, τόσο, που είναι άχρηστο να προσπαθήσουμε να αποφανθούμε εάν προεξάρχει το αποτύπωμα των ελεύθερων χώρων έναντι των κατασκευών του δομημένου περιβάλλοντος. Ακολουθούν οι μεν τους δε και αρθρώνονται με διαφορετικές γεωμετρίες.

Ο αστικός ιστός στο σύνολό του διαμορφώνει την αισθητική. Ένα γρήγορο μάτι στην ιστορία μας μαθαίνει ότι οι πόλεις ποτέ δεν σταμάτησαν να αλληλο - ανακαλύπτονται, να ανανεώνονται, να μιμούνται. Νέες πόλεις γεν-

νήθηκαν με το βλέμμα στραμμένο σε ήδη υπάρχουσες αστικές δομές. Πρέπει να το τονίζουμε συνεχώς ότι ο πολιτισμός γεννιέται από τον πολιτισμό και ο πολιτισμός πασχίζει να εξαπλωθεί για λόγους που σπάνια σχετίζονται με την οικονομία της αγοράς.

Σήμερα, η μονομερής επανάχρηση και αναβάθμιση των ιστορικών κέντρων δεν μπορεί παρά να ανήκει στο παρελθόν. Το σύνολο του αστικού τοπίου οφείλει να αντιμετωπίζεται ως πολιτιστικό αγαθό, όχι μόνο το τμήμα του που παρήχθη χθες, αλλά και αυτό που παράγεται σήμερα. Δεν πρέπει να παραιτηθούμε από την αυτονόητη επιταγή ότι οι πόλεις μας, σε κάθε τους σημείο, πρέπει να μας μιλούν, να μας μορφώνουν, τόσο στο επίπεδο των αισθήσεων, όσο και σε αυτό των αισθημάτων. Η “πόλις” πρέπει να είναι παντού παρούσα. Δεν μπορούμε να ζούμε δίπλα της.

Δεν είναι δυνατό στα ιστορικά κέντρα και στις πλούσιες συνοικίες να διαμορφώνουν το αστικό τοπίο οι αρμονικές χαράξεις, σχεδιασμένες από τους καλλίτερους μαστόρους και στις φτωχές συνοικίες η αναμενόμενη αισθητική απόλαυση να μορφώνεται από τα όρια και τα ακανόνιστα σχήματα των οικοπέδων, όπως έγινε με τις κατ’ εξακολούθηση “εντάξεις στο σχέδιο πόλης” των εκτεταμένων περιοχών αυθαιρέτων. Εάν το δεχτούμε αυτό, τότε δεχόμαστε ως κανόνα την ταξικότητα, ότι δηλαδή κάποιες τάξεις αυτονόητα απολαμβάνουν και οι υπόλοιπες όχι.

Πρέπει να σημειωθεί, επίσης, ότι, το να ασχολούμαστε μονομερώς με τα ιστορικά κέντρα των πόλεων, αποβαίνει εις βάρος του συνόλου του αστικού ιστού. Τα ιστορικά κέντρα υποφέρουν. Υπό το βάρος της πίεσης του μαζικού τουρισμού μετατρέπονται σταδιακά σε “disneyland”, ενώ η περιφέρεια μετατρέπεται σε χώρο όπου αναπτύσσεται “το μίσος”.

Το ίδιο το αστικό τοπίο, έστω και εάν σήμερα είναι υποβαθμισμένο, αποτελεί πολιτιστικό αγαθό. Η σύγχρονη αντίληψη οφείλει να αναγνωρίζει ως “πολιτιστική κληρονομιά” τον συνολικό δομημένο χώρο. Όλα τα κτίρια – όχι μόνον τα θεωρούμενα διατηρητέα - καθώς και όλες οι αστικές δομές, εάν τους δοθεί η πρέπουσα σημασία, μεταφέρουν μηνύματα και διαμέσου τους υποδηλώνεται ο ειδικός χαρακτήρας κάθε σχηματισμού. Οι πολιτισμοί και οι ιστορίες των πόλεων είναι διαφορετικές και επομένως σε αυτό το χαρακτηριστικό τους πρέπει να δοθεί έμφαση. Στην ανάδειξη της μοναδικότητας της αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής τους δομής.

Ακόμη και οι μικρές κλίμακας παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο, που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στις περιφερειακές συνοικίες των πόλεών μας, προσέδωσαν αυτοεκτίμηση στους πολίτες τους, ότι δηλαδή μπορεί επιτέλους να αισθάνονται περήφανοι που κατοικούν εκεί. Πόσο μάλλον εάν είχε προαχθεί μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση για την αστική και την χωρική ανάπτυξη, η οποία θα εδραζόταν στην κοινωνική και πολιτισμική ιδιαιτερότητα, σεβόμενη την μοναδικότητα του εκάστοτε αστικού σχηματισμού.

Κριτική αποτίμηση της παραγωγής αρχιτεκτονικού έργου

Είναι αυτονόητο ότι το αρχιτεκτονικό έργο ενσωματώνει συγχρόνως σημαντική τεχνική διάσταση και δημιουργική/πολιτιστική λειτουργία. Είναι, όμως, αξιοπερίεργο ότι ενώ σε όλες τις τέχνες είναι καθιερωμένη και αναμενόμενη η κριτική, τόσο εκ μέρους των ειδικών όσο και του κοινού, στην αρχιτεκτονική γενικά δεν ασκείται τέτοιου είδους διεργασία, και το χειρότερο, δεν αναμένεται να ασκείται, ούτε από τους ειδικούς ούτε από το κοινό. Να σημειωθεί δε ότι, η αρχιτεκτονική είναι η μόνη τέχνη η οποία διαθέτει ακόμη “πελάτες”, οι οποίοι αιτούν την παραγωγή σχετικού έργου.

Το αξιοπερίεργο καταντά να είναι ακόμη πιο ακατανόητο, εάν ληφθεί υπόψη ότι το αρχιτεκτονικό έργο υποχρεούται ο οποιοσδήποτε να το αντικρίξει, μιας και το αποτύπωμά του τοποθετείται με όρους μονιμότητας στον ανοιχτό δημόσιο χώρο, ενώ αντιθέτως τα λοιπά καλλιτεχνικά έργα προσεγγίζονται κατά κανόνα σε “κλειστό” - επιλεγμένο χώρο, από όποιον επιθυμεί να τα “συναντήσει”.

Οι ειδικοί και ιδιαίτερα το σώμα των αρχιτεκτόνων φέρουμε μεγάλη ευθύνη για την μακροχρόνια και ανέμελη συμπεριφορά μας, την οποία δεν αποδίδω τόσο στον συντεχνιασμό, όσο σε μια αρχικώς καθιερωμένη ελιτίστικη αντίληψη καλής συμπεριφοράς (*bonnes manières*), μεταξύ του αρχικά μικρού αριθμού αρχιτεκτόνων, η οποία στη συνέχεια παγιώθηκε και την οποία, εάν επιθυμούμε να διεκδικήσει η αρχιτεκτονική την υπόληψη που της οφείλεται από την κοινωνία, οφείλουμε να υπερβούμε. Η αρχιτεκτονική σήμερα αποτελεί λαϊκό επάγγελμα, ασκείται σε όλη την επικράτεια από σχετικά διευρυμένο σώμα, περί τους δεκαπέντε χιλιάδες αρχιτέκτονες.

Οι σημερινοί και μελλοντικοί προσανατολισμοί των δράσεων, για την ανόρθωση του πολιτισμικού status της σύγχρονης ελληνικής αρχιτεκτονικής, είναι σαφείς. Απαιτείται η κριτική αποτίμησή της διαμέσου ευρύτατου κοινωνικού διαλόγου. Όλες οι προσπάθειες, οι οποίες προσφάτως έχουν δειλά αναληφθεί, πρέπει να συνεχιστούν και να ενταθούν, ιδιαίτερα προς την κατεύθυνση της δημιουργίας παράδοσης στην αναλυτική και επιστημονική κριτική, αλλά και στην αποδοχή της. Διότι όλοι όσοι νοιάζονται για την επιβίωση της πολιτιστικής διάστασης του αρχιτεκτονικού έργου στη χώρα, οφείλουν να φροντίσουν για όσα φρόντισαν οι προηγούμενες γενιές, δηλαδή για την ποιότητα του Ελληνικού Χώρου στο σύνολό του.



ΧΑΡΗΣ ΚΟΚΚΩΣΗΣ

Πολοδομικός σχεδιασμός
για βιώσιμες πόλεις;
Η προοπτική του περιβαλλοντικού
σχεδιασμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη

Περίληψη

Τα περιβαλλοντικά προβλήματα των αστικών κέντρων έχουν απασχολήσει ιδιαίτερα τις σύγχρονες κοινωνίες τα τελευταία χρόνια καθώς θεωρούνται βασικοί ανασταλτικοί παράγοντες στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και στην οικονομική ανταγωνιστικότητα των αστικών κέντρων σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών πρέπει να ενταχθεί σε ένα ευρύτερο πλαίσιο προς μια στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης. Ως εκ τούτου έχουν αναπτυχθεί προτάσεις και πρωτοβουλίες που αναζητούν τα πρότυπα για τη «βιώσιμη πόλη». Οι σύγχρονες διεθνείς προσεγγίσεις βασίζονται σε πρότυπα που προϋποθέτουν κοινωνικές πρακτικές (π.χ. συμμετοχικές διαδικασίες) και οργανωτικές ικανότητες (π.χ. ως προς την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα των δράσεων) που δεν χαρακτηρίζουν την ελληνική πραγματικότητα. Ομως διαμορφώνεται σταδιακά μια πληθώρα γενικών ή ειδικών πλαισίων (διεθνούς-ευρωπαϊκού χαρακτήρα) που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην ενίσχυση του πολεοδομικού σχεδιασμού στρατηγικού χαρακτήρα.

Πόλη και Βιώσιμη Ανάπτυξη

Οι σύγχρονες πόλεις αντιμετωπίζουν σύνθετα περιβαλλοντικά προβλήματα που έχουν κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις. Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος στον αστικό χώρο σχετίζεται με τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (π.χ. δόμηση, χρήσεις γής, κυκλοφορία, κλπ.) στην πόλη, άρα και με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Επιπλέον η υποβάθμιση του περιβάλλοντος στην πόλη μπορεί να έχει επίδραση, ως ένα βαθμό, στη δομή και δυναμική του αστικού χώρου καθώς και άμεσα ή έμμεσα σε μια ευρύτερη περιοχή.

- Σε ένα πρώτο επίπεδο θεώρησης, τα περιβαλλοντικά προβλήματα (όπως π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, θερμικές νησίδες, σκουπίδια, κ.λπ.) εμφανίζονται ιδιαίτερα οξυμένα και εστιασμένα σε ορισμένες περιοχές της πόλης, συνήθως στο κέντρο, μειώνοντας την ελκυστικότητά τους ως τόπους κατοικίας και εργασίας. Αυτό οδηγεί συχνά σε αναδιάρθρωση των λειτουργιών (π.χ. εγκατάλειψη και αναζήτηση περιοχών για κατοικία και εργασία -αλλά και αναψυχή-στον περιαστικό χώρο) συμβάλλοντας και στην εξάπλωση της πόλης. Η διάχυση του οικιστικού ιστού συνοδεύεται συχνά από περιβαλλοντική υποβάθμιση στον περιαστικό χώρο όπως π.χ. αρνητικές επιπτώσεις στα φυσικά οικοσυστήματα (π.χ. δάση, ακτές, κλπ.) και στους φυσικούς πόρους (π.χ. νερά, δάση, γεωργική γή, κλπ.) αλλά συμβάλλει και σε επιβάρυνση του περιβάλλοντος συνολικά, π.χ. με αύξηση των αερίων εκπομπών λόγω αύξησης των μετακινήσεων, μείωση του πρασίνου, κλπ.
- Σε ένα δεύτερο επίπεδο, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος επηρεάζει, ενδεχομένως, την ανταγωνιστικότητα και τον ευρύτερο ρόλο της πόλης, επομένως και τις προοπτικές οικονομικής της ανάπτυξης. Στο πλαίσιο της διεθνοποίησης της οικονομίας και του αυξανόμενου οικονομικού ανταγωνισμού των πόλεων η ποιότητα ζωής –όπου συμμετέχει η ποιότητα περιβάλλοντος- αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη μιας πόλης (Haughton και Hunter, 1994). Η ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα, για παράδειγμα, παραμένει όχι μόνο μια σοβαρή απειλή για την υγεία των κατοίκων αποτελώντας και ένα από τα αίτια της αναζήτησης τόπου κατοικίας (και εργασίας) εκτός κέντρου, αλλά θεωρείται και πρόσθετο ανασταλτικό στοιχείο για την προσέλκυση επιχειρήσεων. Η Αθήνα κατέχει την 30ή θέση μεταξύ των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων ως επιχειρηματικό κέντρο για επιχειρήσεις με διεθνή προσανατολισμό και δραστηριότητα (στοιχεία 2004).
- Σε ένα τρίτο επίπεδο, η πόλη, ως συγκέντρωση ανθρώπων και δραστηριοτήτων, αποτελεί σημαντικό πόλο ζήτησης και κατανάλωσης φυσικών πόρων όπως ενέργεια, νερό κ.λπ. αλλά και εστία περιβαλλοντικών προβλημάτων. Τα προβλήματα περιβάλλοντος εμφανίζονται στις πόλεις με μια έντονη και (κοινωνικά) πιεστική μορφή. Επιπλέον είναι προβλήματα τοπικού και υπερτοπικού (ακόμη και παγκόσμιου) χαρακτήρα. Το «οικολογικό ίχνος» της συχνά εκτείνεται συνήθως πολύ πέρα από τα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος σε μια ευρύτερη περιφέρεια.

Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου και η αναζήτηση βελτίωσης στην ποιότητα ζωής, αλλά και η ένταση και πολυπλοκότητα των περιβαλλοντικών προβλημάτων στον αστικό χώρο αναδεικνύουν την ανάγκη αναγνώρισης μιας “περιβαλλοντικής διάστασης” στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της πόλης, άρα και μιας περιβαλλοντικής πολιτικής για την πόλη.

Η εστίαση στη βελτίωση του περιβάλλοντος, σε επίπεδο πόλης είναι απαραίτητη διότι:

- Αυτό είναι το επίπεδο όπου τα περιβαλλοντικά προβλήματα συσσωρεύονται και όπου τα περισσότερα περιβαλλοντικά προβλήματα σημειώνονται στην πιο έντονη μορφή τους, με προεκτάσεις τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Οι πόλεις, μέσω κατάλληλου σχεδιασμού, έχουν τη δυνατότητα να γίνουν πιο αποδοτικές στη χρήση -και διαχείριση- των φυσικών πόρων, λόγω των δυνατοτήτων της τεχνολογίας και της οργάνωσης με βάση τις οικονομίες κλίμακας.
- Στις πόλεις υπάρχουν θεσμικό πλαίσιο και οργανωσιακές δομές για δράση, ενώ δεν πρέπει να αγνοηθεί και η λειτουργία των πόλεων ως κέντρα λήψης αποφάσεων, διάχυσης καινοτομιών σε δράσεις και πρακτικές περιβαλλοντικής διαχείρισης σε τοπικό ή υπερτοπικό επίπεδο.

Πολιτική για το Περιβάλλον και Βιώσιμες Πόλεις

Η αναζήτηση μιας πολυδιάστατης πολιτικής περιβάλλοντος για τις πόλεις εντάσσεται στο πλαίσιο της αναζήτησης μιας γενικότερης πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Ο όρος “βιώσιμη ανάπτυξη” έχει έναν ιδιαίτερα συμβολικό χαρακτήρα αναδεικνύοντας την ανάγκη ισότιμης έμφασης στο στόχο της προστασίας του περιβάλλοντος με τους στόχους της οικονομικής αποτελεσματικότητας και της κοινωνικής δικαιοσύνης, σε μια μακροχρόνια (δια-γενεακή) προοπτική. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης έχει πλέον αποτελέσει ισχυρό ιδεολογικό πλαίσιο αναφοράς για οποιαδήποτε σύγχρονη πολιτική (αναπτυξιακή, τομεακή ή χωρική). Οι σύγχρονες κοινωνίες θα πρέπει να δρουν με βάση τις αρχές της προφύλαξης και της πρόληψης, να βελτιώνουν τους τρόπους παραγωγής και κατανάλωσης, για πιο αποδοτική χρήση των φυσικών πόρων, να αναπτύσσονται με σεβασμό στα όρια της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων, προσφέροντας σε όλους ίσες ευκαιρίες για μια υγιεινή, ασφαλή και παραγωγική ζωή σε αρμονία με τη φύση, την πολιτιστική κληρονομιά και τις πνευματικές και πολιτιστικές αξίες διότι έτσι διασφαλίζεται η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και η προστασία του περιβάλλοντος. Η λειτουργία της δημοκρατίας και η ενεργός συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις και στην υλοποίηση των δράσεων αποτελεί εκέγγυο για μια ουσιαστική ενσωμάτωση των βασικών αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης στη πόλη.

Παρόλη την καθολική σχεδόν αποδοχή της ανάγκης μιας εξισορρόπησης των στόχων της ανάπτυξης, η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης δεν επιδέχεται απαραίτητα έναν ενιαίο προσδιορισμό. Εκεί ίσως να έγκειται και η ευρύτητα της αποδοχής της. Ακόμα και σε θεωρητικό επίπεδο υπάρχουν

διαφορετικές προσεγγίσεις π.χ. η αντιδιαστολή ισχυρής και ασθενούς βιωσιμότητας αντιστοιχώντας σε μια “οικοκεντρική” ή μια “οικονομοκεντρική” προοπτική. (Atkinson και Pearce, 2001).

Υπάρχουν όμως ασάφειες και ως προς τον επιχειρησιακό προσδιορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης (την μετάβαση από στόχους σε στρατηγική και δράσεις π.χ. στον Redclift, 1987) που οδηγεί σε ασάφειες και ως προς την πολιτική που πρέπει να ακολουθηθεί. (Satterthwaite, 1997). Ασάφειες υπεισέρχονται ιδιαίτερα στην επιχειρησιακή ερμηνεία της “ισορροπίας” των στόχων όπως και στο χρονικό και χωρικό πλαίσιο αναφοράς. Η αναζήτηση της βιωσιμότητας (ή αειφορίας) είναι δυναμική με την έννοια ότι αποτελεί στόχο και όχι συγκεκριμένη κατάσταση (θέση) ισορροπίας, άρα η έμφαση θα πρέπει να είναι στη συνεχή αναζήτηση βελτίωσης της σχέσης των στόχων και της αλληλουσχετίσης των δράσεων. Η διαπίστωση αυτή αναδεικνύει την ανάγκη θεώρησης της βιώσιμης ανάπτυξης ως μιας διαδικασίας, όπου ο σχεδιασμός και η διαχείριση αποκτούν μια λειτουργική σχέση αλληλοτροφοδότησης, με κεντρικό στοιχείο ένα σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία τόσο για το ρόλο του πολεοδομικού σχεδιασμού στο πλαίσιο μιας πολιτικής για βιώσιμες πόλεις όσο και στη σχέση του με την περιβαλλοντική διαχείριση.

Είναι ενδεχόμενο, κατα μια προσέγγιση, να θεωρηθεί ότι στα διαδοχικά στάδια η έμφαση μπορεί να είναι περισσότερο στον ένα στόχο από τους άλλους, π.χ. πρώτα στην οικονομία και μετά στο περιβάλλον, θεωρώντας ότι η σχετική ισορροπία μπορεί να αντιστραφεί αργότερα (π.χ. όταν υπάρχουν οι πόροι). Αυτή η προοπτική στη βάση της ακολουθεί το παλαιό πρότυπο: «πρώτα ανάπτυξη και μετά περιβαλλοντική προστασία» που είναι ακριβώς το αντίθετο από την σύγχρονη έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Θα μπορούσε επίσης να είναι ακριβώς το αντίθετο, δηλαδή, να υποστηριχθεί ότι προηγείται απόλυτα η προστασία περιβάλλοντος. Ακόμα και στη δεύτερη αυτή προσέγγιση υπάρχουν διαφορετικές ερμηνείες, κυρίως ως προς τον ρόλο της τεχνολογίας και της οργάνωσης, όπως για παράδειγμα με βάση μια οικολογική-πολιτική θέση που στηρίζεται σε «περιβαλλοντικά ήπιες δράσεις» μιας συντηρητικής (conservative και conservationist) λογικής του τύπου “small is beautiful” (οι μικρές κλίμακες παρεμβάσεις είναι και οι καλύτερες).

Επιπλέον, παρόλο που στη θεωρία η αναζήτηση της ισορροπίας των στόχων πρέπει να αναζητηθεί σε κάθε χωρικό επίπεδο, τοπικό-υπερτοπικό-παγκόσμιο, τόσο οι φυσικές διεργασίες όσο και τα κοινωνικο-οικονομικά φαινόμενα αναπτύσσονται σε διαφορετικές κλίμακες, χωρικά και χρονικά, που κατα κανόνα δεν συνδυάζονται με τα διοικητικά όρια, δηλαδή τις χωρικές μονάδες και επίπεδα πολιτικής. Η διαπίστωση αυτή υπογραμμίζει τις ουσιαστικές δυσχέρειες μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για το περιβάλλον και τις πόλεις.

Οι διαφορετικοί αυτοί προβληματισμοί αντανακλώνται και στις ποικίλες προσεγγίσεις που έχουν εμφανιστεί ως προς την πολιτική για τις “βιώσιμες πόλεις”. Η έννοια της βιωσιμότητας μπορεί να ερμηνευτεί με μια περιορισμένη “τομεακή” ή στενά “θεματική” θεώρηση δίνοντας έμφαση σε κάποια μόνο διάσταση, όπως στη βιωσιμότητα της οικονομίας, στην υγεία, στην ασφάλεια, στην οικολογία κ.λπ.

Η προοπτική της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης για παράδειγμα, που είναι ιδιαίτερα επίκαιρη, δίνει έμφαση στον διεθνή ρόλο της πόλης ως πόλο ανάπτυξης, στην ανταγωνιστικότητα και στην “εικόνα” της πόλης με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα ως προς κάποιες συγκεκριμένες δραστηριότητες. Στο πλαίσιο αυτό μπορεί να (παρ)ερμηνευτεί ότι η βιώσιμη πόλη επικεντρώνεται στη διατήρηση μιας συγκεκριμένης οικονομικής δραστηριότητας εξειδίκευσης (π.χ. τον ρόλο στην ναυτιλία ή έναν κλαδο της βιομηχανίας κλπ.), με διεύρυνση του ρόλου της συνήθως με βάση οικονομικές δραστηριότητες αιχμής όπως έρευνα και τεχνολογία, τουρισμό κ.λπ. Η περιβαλλοντική συνιστώσα της πολιτικής για την πόλη, εντοπίζεται στα θέματα εκείνα της ποιότητας του περιβάλλοντος που σχετίζονται κυρίως με την ελκυστικότητα και την βελτίωση της εικόνας της πόλης.

Αντίστοιχα, μια άλλη προσέγγιση μπορεί να εστιάζεται στη βιώσιμη ανάπτυξη με άξονα την υγεία, όπου οι προτεραιότητες για το περιβάλλον συνδυάζονται με τα θέματα φυσικής και ψυχικής υγείας, επομένως και με τα γενικότερα θέματα ποιότητας ζωής. Το πόσιμο νερό, ο θόρυβος, η ατμόσφαιρα, το πράσινο, οι δυνατότητες αναψυχής, κλπ. αποκτούν κεντρική σημασία.

Διεθνώς έχουν αναπτυχθεί ποικίλα προγράμματα και πρωτοβουλίες για τις βιώσιμες πόλεις. Αυτές θα μπορούσαν να ομαδοποιηθούν σε τρεις βασικές προσεγγίσεις-συνιστώσες που συνήθως συνυπάρχουν:

- Πόλεις που είναι πιο οικολογικές (έμφαση στην προστασία και διαχείριση των φυσικών πόρων: έδαφος, νερό, οικοσυστήματα, κ.λπ.).
- Πόλεις που είναι πιο ανθρώπινες (έμφαση στην υγεία, στις μετακινήσεις, κ.λπ.).
- Πόλεις που είναι πιο δημοκρατικές (έμφαση στη συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων, στη διακυβέρνηση και στον δημοκρατικό προγραμματισμό).

Αν θεωρηθεί όμως ως αναγκαία η «ισορροπη» έμφαση και στους τρεις βασικούς στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, τότε είναι απαραίτητη μια σύνθετη προοπτική όπου αναδεικνύονται οι πολλαπλές διαστάσεις και αλληλοδιασυνδέσεις των με την έννοια της ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Η γενική ιδέα για τις βιώσιμες πόλεις αναφέρεται στη δημιουργία συνθηκών όπου όλοι θα έχουν επαρκή στέγη, θα ζουν σε ένα υγιεινό και ασφαλές περιβάλλον, με βασικές εξυπηρετήσεις και ευκαιρίες για παραγωγική απασχόληση. Η αναζήτηση αυτή δεν μπορεί να επιτευχθεί με ενιαίο και καθο-

λικό τρόπο για όλες τις πόλεις. Οι τοπικές ιδιαιτερότητες, συνθήκες, κοινωνικές, οικονομικές, πολιτισμικές και πολιτικές δομές και δυναμικές προσδιορίζουν τον τρόπο προσέγγισης μιας πολιτικής για μια βιώσιμη πόλη.

Υπάρχουν όμως ορισμένες βασικές αρχές που προδιαγράφουν μια σύγχρονη «ολοκληρωμένη προσέγγιση» προς τη βιώσιμη ανάπτυξη για μια πόλη. Αυτές οι αρχές κωδικοποιούνται σε διάφορα κείμενα αρχών και κατευθύνσεων όπως π.χ. στη Διακήρυξη για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (Habitat Agenda 21) ή την Πράσινη Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης κλπ. (Μπεριάτος, 2000 και Μέγα, 2000).

Οι αρχές αυτές ως προς την περιβαλλοντική τουλάχιστον διάσταση αφορούν:

- Την ολοκληρωμένη (και ενιαία) αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών διαστάσεων της αστικής διαχείρισης λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις.
- Την αναγνώριση της ανάγκης ανάδειξης της διαχείρισης του περιβάλλοντος ως βασικής συνιστώσας στην αστική διαχείριση με θεώρηση των περιβαλλοντικών θεμάτων σε σχέδια, πολιτικές, προγράμματα και έργα του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.
- Την ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων μέσω της προστασίας και ανάδειξης των διασφαλίζοντας και τις ανάγκες και τις επιλογές στο μέλλον.
- Την προστασία από φυσικούς και τεχνικούς κινδύνους, προωθώντας την ασφάλεια, την υγεία, και την ανάπτυξη ευκαιριών για κοινωνική και πολιτισμική έκφραση.
- Τη διαμόρφωση και επιλογή «οράματος» (vision) για τη βιώσιμη πόλη μετά από αξιολόγηση εναλλακτικών προοπτικών (σεναρίων), ως βάση για την επίλυση των συγκρούσεων και το συντονισμό των δράσεων.
- Την διευκόλυνση της ενεργητικής συμμετοχής στις αποφάσεις και δράσεις όλων των δρώντων (δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ΜΚΟ, κ.λπ.) με βάση την κοινωνική ευθύνη.

Πολεοδομικός Σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Πόλη

Η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων της πόλης με την προοπτική της «βιώσιμης πόλης» απαιτεί, όπως έχει αναφερθεί, πολυδιάστατη παρέμβαση σε διαφορετικούς τομείς και χωρικά επίπεδα αναγνωρίζοντας τις αλληλοσυσχετίσεις τους (Pugh, 1996). Στο βαθμό που υπάρχουν διατυπωμένοι στόχοι και δράσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει και πολιτική, αν και η απουσία στόχων ή δράσεων θεωρείται και αυτή ως μια πολιτική. Στο πλαίσιο όμως μιας σύγχρονης θεώρησης, όπως η βιώσιμη ανάπτυξη, η αποφυγή δράσης είναι αδιανόητη όπως είναι και η απο-

σπασματική δράση. Στο βαθμό που οι στόχοι απορρέουν από διαπιστωμένα προβλήματα και συνδέονται με τις δράσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι πρόκειται για συγκροτημένη (ορθολογική) πολιτική. Εφόσον οι στόχοι και οι δράσεις αλληλοσυσχετίζονται μπορεί να θεωρηθεί ότι πρόκειται για πολιτική ολοκληρωμένης προσέγγισης. Αυτή είναι και η σύγχρονη θεώρηση για μια πόλη όπου υπάρχει πληθώρα προβλημάτων και παραγόντων, αναζητώνται πολλαπλοί στόχοι και δράσεις και πληθώρα και πολυδιάσπαση δρώντων (Αραβαντινός, 2002). Με μια σύγχρονη προοπτική «αστικής διακυβέρνησης» αναζητείται η διαμόρφωση δομών και μηχανισμών εξασφάλισης συνεργασίας, συντονισμού, συμπληρωματικότητας και συνέργειας των δράσεων στα διάφορα πεδία άσκησης πολιτικής, μεταξύ των οποίων είναι και η προστασία του περιβάλλοντος. Η σύγχρονη αντίληψη για την προστασία του περιβάλλοντος διέπεται από την αναγνώριση της ανάγκης για μια πολιτική που έχει όλο και περισσότερο χωρικό χαρακτήρα, ιδιαίτερα εφόσον αφορά την πολιτική περιβάλλοντος στην πόλη (Κοκκώσης, 1999). Επιπλέον, η σύγχρονη θεώρηση της πολιτικής για την πόλη εστιάζεται στην δημιουργία ενός συστήματος αστικής διαχείρισης (urban management) όπου ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορεί –και πρέπει– να έχει ένα βασικό ρόλο. Ο ρόλος εξαρτάται από πληθώρα παραγόντων όπως τα συγκεκριμένα προβλήματα του αστικού χώρου, οι στόχοι και η στρατηγική της αστικής διαχείρισης, η κοινωνική δυναμική και το θεσμικό πλαίσιο, κλπ. που είναι βέβαια αλληλένδετοι. Μια πολιτική για τη βιώσιμη πόλη έχει έντονο προσανατολισμό και στα θέματα περιβάλλοντος στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης, επομένως, και ο πολεοδομικός σχεδιασμός προσανατολίζεται αντίστοιχα.

Το βασικό πλαίσιο της σύγχρονης πολιτικής για τη βιώσιμη πόλη μπορεί να περιγραφεί και ως «βιώσιμη αστική διαχείριση» υπογραμμίζοντας την ανάγκη θεώρησης της αστικής διαχείρισης στο ευρύτερο πλαίσιο αναζήτησης μιας πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Βασικά στοιχεία της βιώσιμης αστικής διαχείρισης είναι η δράση με μια μακροχρόνια προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης. Η δράση συγκροτείται με βάση διαδικασίες αναζήτησης ενός κοινά αποδεκτού πλαισίου, ενός σχεδίου δράσης στρατηγικού χαρακτήρα και ενός συστήματος διαχείρισης που βασίζεται στην παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας με γνώμονα τη αναθεώρηση/διόρθωση της δράσης σε μια συνεχή διαδικασία. Οι αρχές, στόχοι και δράσεις για τη βιώσιμη πόλη έχουν έντονη αλληλοσυσχέτιση και δεν νοείται να εφαρμόζονται επιλεκτικά και αποσπασματικά.

Από περιβαλλοντική άποψη, υπάρχουν μια σειρά από θέματα που αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για την πόλη όπως η διαχείριση της ενέργειας, οι εκπομπές που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, η διαχείριση των υδατικών πόρων και των υγρών αποβλήτων, η διαχείριση των στερεών αποβλήτων, ο θόρυβος, η ποιότητα της ατμόσφαιρας, η διαχείριση των

φυσικών οικοσυστημάτων, η πρόληψη και αντιμετώπιση των φυσικών και ανθρωπογενών κινδύνων, η κινητικότητα στη πόλη και οι μεταφορές, η πολεοδομική οργάνωση, η υγεία και η ποιότητα ζωής γενικότερα. Οι αρχές, στόχοι και δράσεις για τη βιώσιμη πόλη έχουν έντονη αλληλοσυσχέτιση και δεν εννοείται να εφαρμόζονται επιλεκτικά και αποσπασματικά.

Στο πλαίσιο αυτό ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχει προφανώς σημαντικό ρόλο καθώς μπορεί να επηρεάσει την χωρική οργάνωση των χρήσεων γης και των υποδομών, την πυκνότητα και το είδος της δόμησης, τη λειτουργία και τη δυναμική της πόλης, κλπ. και έμμεσα να συμβάλει στην αναζωογόνηση των περιοχών, στον έλεγχο της οικιστικής εξάπλωσης, στον εξορθολογισμό των μετακινήσεων, στη βελτίωση των εξυπηρετήσεων, στη διεύρυνση των δυνατοτήτων απασχόλησης, αναψυχής κλπ. (Αραβαντινός, 1997).

Οι επιλογές και οι άξονες δράσης που θα μπορούσαν να ενταχθούν σε μια παρόμοια προοπτική περιλαμβάνουν:

- Κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης με έμφαση στην ενέργεια, το νερό, τα απόβλητα και το θόρυβο αλλά και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Αστικές αναπλάσεις - παρεμβάσεις στον οικιστικό ιστό των αστικών κέντρων με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, διαμορφώσεις χώρων πρασίνου, κλπ για την βελτίωση της λειτουργίας σε επίπεδο γειτονιάς.
- Αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης σε επίπεδο γειτονιάς αλλά και στο κέντρο της πόλης.
- Ενίσχυση καινοτόμων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών για την δημιουργία θέσεων εργασίας, την οικονομική ανταγωνιστικότητα αλλά και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Δημιουργία μηχανισμών διαρκούς συνεργασίας μεταξύ φορέων οικονομικής, κοινωνικής και οικιστικής ανάπτυξης της πόλης στο πλαίσιο του δημοκρατικού προγραμματισμού.
- Προγράμματα ευαισθητοποίησης των κατοίκων.

Οι προσεγγίσεις στον σχεδιασμό, πέρα από ευέλικτες, θα πρέπει να διέπονται από τις βασικές αρχές προστασίας του φυσικού χώρου, σεβασμού του πολιτιστικού πλούτου, διάχυσης των οικονομικών ωφελειών και κοινωνικής δικαιοσύνης. Η σύγχρονη αντίληψη για τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό δεν εξαντλείται στην επιλογή μεταξύ μίας τομεακής ή ολοκληρωμένης προσέγγισης. Οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση διαφόρων περιβαλλοντικών προβλημάτων και των επιπτώσεών τους προσανατολίζονται στην επίλυση των περιβαλλοντικών συγκρούσεων στις αστικές περιοχές, με γνώμονα τις ιδιαιτερότητες του τόπου και του θεσμικού πλαισίου.

Η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων των πόλεων απαιτεί μια πολυδιάστατη θεώρηση στο πλαίσιο ενός στρατηγικού σχεδιασμού όπου ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί βασική συνιστώσα, προσφέρο-

ντας ένα πλαίσιο ως προς την αναζήτηση της επιθυμητής δομής και δυναμικής της βιώσιμης πόλης. (Κοκκώσης, 1999).

Η δομή και η μορφή της πόλης είναι ένας βασικός παράγοντας που επηρεάζει τη λειτουργία της πόλης, επομένως και την «περιβαλλοντική της συμπεριφορά» με την έννοια των αναγκών για φυσικούς πόρους, των ευκαιριών για αναψυχή κλπ.

Για παράδειγμα, η διασπορά του οικιστικού ιστού σε χαμηλές πυκνότητες θεωρείται ως μη αποδοτικό σχήμα αστικής οργάνωσης, διότι οι ανάγκες για μετακινήσεις είναι μεγάλες, το κόστος για την δημιουργία και συντήρηση υποδομών είναι υψηλό, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις διαχέονται σε έναν ευρύτερο χώρο, δεν διασφαλίζονται οι οικονομίες κλίμακας για ορθολογική χρήση των πόρων και οδηγεί σε μη-αποδοτικά (απο περιβαλλοντική τουλάχιστον σκοπιά) πρότυπα διαβίωσης. Αντίθετα, το πρότυπο της “συμπαγούς πόλης” έχει επανεμφανιστεί ως ιδεατό πρότυπο για τη βιώσιμη πόλη με την προοπτική ότι συμβάλλει στην αναζωογόνηση του κέντρου, αξιοποιεί τις σχετικές οικονομίες κλίμακας, συνδυάζεται με την εξασφάλιση ελεύθερων χώρων και την προστασία του περιβαλλοντικού χώρου, έχει χαμηλές απαιτήσεις σε ενέργεια, χαμηλότερα κόστη υποδομών, λιγότερες μετακινήσεις κλπ.


Όμως, παρόλο που θεωρητικά το πρότυπο της «συμπαγούς πόλης» συγκεντρώνει το ενδιαφέρον υπάρχει η γενικότερη αντίληψη ότι κοινωνικά είναι το λιγότερο αποδεκτό καθώς οι προτιμήσεις και οι τάσεις (λόγω των δυνατοτήτων της νέας τεχνολογίας) ευνοούν πιο «διάχυτα χωρικά» πρότυπα διαβίωσης. Επιπλέον, υπάρχουν θεσμικοί, οικονομικοί και τεχνικοί περιορισμοί για την ανάκτηση και δόμηση της ήδη «χρησιμοποιημένης» γης στον αστικό ιστό και συχνές κοινωνικές αντιδράσεις (Breheny and Rookwood, 1993).

Στο βαθμό που η βιώσιμη αστική διαχείριση βασίζεται σε ένα στρατηγικό σχεδιασμό ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορεί να αποκτήσει κεντρικό ρόλο. Υπάρχουν όμως τα θεωρητικά πρότυπα, οι μέθοδοι και τα εργαλεία για να ενσωματωθεί η προοπτική της βιώσιμης πόλης; Υπάρχουν τα κοινωνικά περιθώρια και δυναμική για να το επιτρέψουν; Ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχει αποδειχθεί αδύναμος και αναποτελεσματικός ως προς την επίτευξη του τελικού σκοπού του, την κατεύθυνση της ανάπτυξης και οργάνωσης των πόλεων, ιδιαίτερα στην Ελλάδα (Οικονόμου, 2000). Πώς μπορεί να προσαρμοστεί ο παραδοσιακός χαρακτήρας του που βασίζεται στην προληπτική δράση και το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο (με βασικά εργαλεία τη δόμηση και τις χρήσεις γης) ώστε να αποκτήσει στρατηγικό χαρακτήρα, ευέλικτες διαδικασίες και λειτουργικές διασυνδέσεις με τον οικονομικό και κοινωνικό στρατηγικό σχεδιασμό και την περιβαλλοντική διαχείριση;

Αυτή είναι η πρόκληση.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αραβαντινός, Α., 2002 «Δυναμικές και Σχεδιασμός Κέντρων στην Πόλη των Επόμενων Δεκαετιών-Προς Συγκεντρωτικά ή Αποκεντρωτικά Σχήματα;» Αειχώρος 1 (1) σσ. 6-29.
- Αραβαντινός, Α., 1997 *Πολεοδομικός Σχεδιασμός Συμμετρία*, Αθήνα.
- Atkinson, G. και Pearce, D., 2001 «Βιώσιμη Ανάπτυξη και Βιώσιμη Πόλη» στο Βιώσιμες Πόλεις, Κ. Μπίθας (επ.) Τυπωθήτω-Γιώργος Δαρδάνος, Αθήνα σ. 63-85.
- Κοκκώσης Χ., 1999. «Πολιτικές για το Περιβάλλον στις Πόλεις» στο Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος (επ.) Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg, Βόλος σ. 481-490.
- Μέγα, Β. 2000 «Ο Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός των Πόλεων» στο Η Βιώσιμη Πόλη, Μοδινός Μ. και Ευθυμιόπουλος Η. (επ.) Στοχαστής/ΔΙΠΕ: Αθήνα, σ. 183-203.
- Μπεριάτος Η., 2000 «Ο Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός των Πόλεων» στο Η Βιώσιμη Πόλη, Μοδινός Μ. και Ευθυμιόπουλος Η. (επ.) Στοχαστής/ΔΙΠΕ: Αθήνα, σ. 71-85.
- Οικονόμου Δ., 2000 «Η Περιβαλλοντική Διάσταση της Πολεοδομικής Πολιτικής στη Μεταπολεμική Ελλάδα» στο Η Βιώσιμη Πόλη, Μοδινός Μ. και Ευθυμιόπουλος Η. (επ.) Στοχαστής/ΔΙΠΕ: Αθήνα, σ. 47-70.
- Breheny, M and R Rookwood 1993 «Planning the Sustainable City Region» in Planning for a Sustainable Environment, A. Blowers (ed.) Earthscan London pp. 150-189.
- Haughton G. and Hunter C. 1994 *Sustainable Cities* Jessica Kingsley Publishers: London.
- Mitlin D. and D. Satterthwaite, 1996 «Sustainable Development and Cities» in Sustainability, the Environment and Urbanization, Pugh, C. (ed.) Earthscan: London pp. 23-61.
- Pugh C., 1996 «Sustainability and Sustainable Cities» in Sustainability, the Environment and Urbanization, Pugh, C. (ed.) Earthscan: London pp. 135-177.
- Redclift, M. 1987 *Sustainable Development: Exploring the Contradictions* Routledge: London.
- Satterthwaite D., 1997 «Sustainable Cities or Cities that Contribute to Sustainable Development?» Urban Studies Vol. 34 No 10, pp. 1667-1691.



ΕΙΡΗΝΗ ΚΟΡΡΕ

Αστικές πολιτικές για τον χρόνο και δυνατότητες εφαρμογής τους

Η διαχείριση του χρόνου μπορεί να αποτελέσει μέρος του πολεοδομικού προγραμματισμού. Μερικές φορές είναι ευκολότερο να γίνουν παρεμβάσεις στο χρόνο παρά στο χώρο, παρόλο που αυτό ενδέχεται να έχει αρκετές κοινωνικές επιπτώσεις και αντιδράσεις. Άλλωστε, ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο σε θέματα φυσικού χώρου, αλλά να έχει ένα σύνθετο χαρακτήρα με οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις, ώστε να επιτυγχάνεται η βιωσιμότητα στην ανάπτυξη των πόλεων. Σε αυτή την περίπτωση ο σχεδιασμός της πόλης γίνεται ανθρωποκεντρικός και οι χρήστες καλύπτουν πιο αποτελεσματικά τις ανάγκες τους. Όμως, οι μελέτες που έχουν γίνει για το σχεδιασμό του χρόνου δεν είναι πολλές, και οι περιπτώσεις υλοποίησης πολιτικών για το χρόνο είναι ακόμη λιγότερες.

1. Η έννοια των αστικών πολιτικών για τον χρόνο

Οι αστικές πολιτικές για το χρόνο είναι δράσεις για την ποιότητα της ζωής των πολιτών και γενικότερα του φυσικού και κοινωνικού περιβάλλοντος. Αυτές οι δημόσιες πολιτικές επιδρούν στη δόμηση των ωραρίων και του κοινωνικού χρόνου μέσα από την έρευνα, τον προγραμματισμό, την προώθηση, την υλοποίηση και τη διαχείριση των τοπικών δράσεων. Μέχρι σήμερα οι πολιτικές αυτές δεν είχαν κανονιστικό χαρακτήρα, περισσότερο είχαν συμβουλευτικό και κατευθυντήριο ρόλο για τις αλλαγές στα ωράρια σε αστική ή εθνική κλίμακα και αποτελούν κυρίως έρευνες ή μελέτες εφικτότητας. Τα τελευταία χρόνια σε κάποιες χώρες υπάρχουν νόμοι που καθιστούν υποχρεωτική την εφαρμογή πολιτικών για το χρόνο, για τα γραφεία προγραμματισμού χρόνου και τους ειδικούς συμβούλους για τα ωράρια.¹ Οι αστικές πολιτικές για το χρόνο προέρχονται από τη δημιουργία νέων κοινωνικών συνθηκών που θέτουν το πρόβλημα του αστικού χρόνου, ειδικά στη μεταβιομηχανική εποχή, όπου ο χρόνος αποτελεί θέμα ιδιαίτερης σπουδαιότητας. Αυτές οι πολιτικές αναπτύχθηκαν τη δεκαετία του 1980 στην Ιταλία και προοδευτικά εφαρμόστηκαν και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, όπως στη

Γαλλία και στη Γερμανία. Σε όλες τις περιπτώσεις αναφέρονται στα ωράρια διαφόρων δραστηριοτήτων και στην εναρμόνισή τους, εμπλέκοντας και τη χωρική διάσταση.

2. Το περιεχόμενο των τοπικών αστικών δράσεων

Οι αστικές πολιτικές για το χρόνο έχουν ως αντικείμενο (ΡΤΟ, 2000):

- Την επέμβαση στο σύστημα ανάμεσα στο χρόνο, τα ωράρια και το χώρο, με έμφαση στην καθημερινή ζωή και σε διαφορετικές κατηγορίες χρηστών (μόνιμων κατοίκων ή μη) με τις συνήθειες και τον τρόπο ζωής τους
- Την καλύτερη δυνατή χρήση του χρόνου (κι όχι μόνο του χώρου)
- Το συνδυασμό και την εναρμόνιση του χρόνου της ζωής και του ωραρίου εργασίας, του ατομικού και του κοινωνικού χρόνου, των υποχρεωτικών εργασιών και του ελεύθερου χρόνου
- Τεχνικούς πειραματισμούς και πρωτοπόρες μεθόδους με σκοπό τη συμμετοχή των κοινωνικών παραγόντων στη διαδικασία της αστικής ανανέωσης (συμμετοχή στη διαδικασία και στα αποτελέσματα).

Οι πολιτικές αυτές, που περιλαμβάνουν αστική ανάλυση, αστική κοινωνιολογία, κοινωνική έρευνα, οργανωτική αναδιάρθρωση, αρχιτεκτονική, δίκαιο, πολιτικές επιστήμες, πολεοδομία, συμμετοχικό σχεδιασμό και δημόσιες σχέσεις, μπορεί να αφορούν (Mareggi, 2000):

- Στη δυνατότητα πρόσβασης στις υπηρεσίες – ‘γκισέ’ της δημόσιας διοίκησης, μέσα από δράσεις διαφοροποίησης του ωραρίου έναρξης, απλοποίηση των διοικητικών και γραφειοκρατικών διαδικασιών, προώθηση των τηλευπηρεσιών
- Στην ενεργοποίηση επιπρόσθετων υπηρεσιών σχετικών με διάφορες περιόδους της ζωής, όπως η παιδική ηλικία και οι ηλικιωμένοι, εξωδιδασκτική χρήση των ανοιχτών και κλειστών χώρων των σχολικών εγκαταστάσεων, οργάνωση της κυκλοφορίας, υποστήριξη στο σπίτι (πρόγραμμα που έχει ήδη ξεκινήσει και στην Ελλάδα, “Βοήθεια στο σπίτι”), προώθηση των γραφείων προγραμματισμού χρόνου και της Τράπεζας χρόνου.

Τα γραφεία προγραμματισμού χρόνου είναι γραφεία που ασχολούνται με την επεξεργασία προγραμμάτων για τη βελτίωση των παραγωγικών μεθόδων, τον καθορισμό και έλεγχο των ελάχιστων απαραίτητων χρόνων στις διάφορες φάσεις μιας εργασίας. Η αμοιβαία ανταλλαγή χρόνου γίνεται το εργαλείο για την αναζήτηση της βελτίωσης της ποιότητας ζωής και των κοινωνικών σχέσεων μέσω της Τράπεζας χρόνου, η οποία έχει ως σκοπό να φέρει σε επαφή ανθρώπους που δεν γνωρίζονται και δεν θα μπορούσαν να λύσουν με άλλο τρόπο τα προβλήματα τους.²

Οι πολιτικές αυτές εξαρτώνται από την οικονομία, τα ιστορικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά, τη γεωμορφολογία και τις κοινωνικές υποδομές της περιοχής. Οι επισκέπτες αλλά και οι μόνιμοι κάτοικοι των περιοχών που τις εφαρμόζουν αναζητούν υπηρεσίες που να τους εξυπηρετούν και είναι διατεθειμένοι να ξοδέψουν χρόνο και χρήμα για να το πετύχουν. Γίνεται προσπάθεια για επέμβαση προσαρμόζοντας τα ωράρια της έναρξης λειτουργίας των δραστηριοτήτων έτσι ώστε να λειτουργούν σύμφωνα με την ανάλυση των αναγκών του καταναλωτικού κοινού.

Οι θεματικές περιοχές επέμβασης τέτοιων δράσεων αναφέρονται στα ωράρια της δημόσιας διοίκησης, των σχολείων και του εμπορίου, στην τουριστική και πολιτιστική προώθηση της πόλης (για παράδειγμα η επιμήκυνση του ωραρίου λειτουργίας των μουσείων, των εκθέσεων και των βιβλιοθηκών, η λειτουργία τους κατά την περίοδο των εορτών ή των απογευμάτων), στις πρωτοβουλίες για ολοκληρωμένο σχεδιασμό των δημόσιων χώρων και της κυκλοφορίας (Mareggi, 2000). Πιο συγκεκριμένα, οι θεματικές περιοχές είναι (Bonfiglioli, 1999):

■ Δ η μ ό σ ι ο ι χ ώ ρ ο ι

Οι δημόσιοι χώροι αντιμετωπίζονται από τις πολιτικές αυτές, μέσα από τρεις κατευθύνσεις: τον ελεύθερο χρόνο των πολιτών, τους χώρους και τους χρόνους της κυκλοφορίας, την αστική ανασυγκρότηση και κοινωνική αναζωογόνηση των πολεοδομικών συγκροτημάτων. Σημαντικό στοιχείο είναι ο σεβασμός στα μορφολογικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης.

■ Κ υ κ λ ο φ ο ρ ί α

Πρέπει να υπάρχει συνεργασία ανάμεσα στους χρήστες και σε αυτούς που καθορίζουν τα ωράρια και ακόμη, τοπική διαχείριση των αυξομειώσεων των μετακινήσεων ανθρώπων και προϊόντων.

■ Τα ωράρια των εμπορικών καταστημάτων

Αναγκαία είναι η ανάπτυξη κοινωνικού διαλόγου για την εξυπηρέτηση όλων, χρηστών και εργαζομένων.

■ Σ χ ο λ ι κ ό ω ρ ά ρ ι ο

Το σχολικό ωράριο εξαρτάται από πολλές μεταβλητές, όπως είναι οι παιδαγωγικές αρχές, η πρωινή κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ρύπανση, η ελαστικότητα των ωραρίων των γονέων, η δυνατότητα πρόσβασης στο σχολείο και η ασφάλεια των παιδιών.

■ Τα ωράρια της δημόσιας διοίκησης

Οι πολιτικές για το χρόνο υποστηρίζουν την οργανωτική αλλαγή των δημοσίων επιχειρήσεων, υπηρεσιών και την οργάνωση της Τράπεζας Χρόνου.

Με τη βοήθεια των αστικών πολιτικών για το χρόνο μπορούν να αναζωογονηθούν δραστηριότητες που ήταν συγκεντρωμένες και με δυσκολία πρόσβασης στον αστικό ιστό. Ενισχύεται η συλλογική συνείδηση και η δράση της πολεοδομίας. Οι πολιτικές αυτές αποτελούν τρόπο αστικής διακυβέρνησης και συντελούν στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της σχετικής ρύπανσης μέσω μέτρων όπως είναι το car pooling . Το car pooling, δηλαδή η ομαδική χρήση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, έχει στόχο την αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται κυρίως από εργαζόμενους προς και από την εργασία τους (Αραβαντινός, 1997).

Η αλλαγή των ωραρίων έχει στόχο να αποσυγχρονίσει την ώρα έναρξης λειτουργίας των γραφείων σε σχέση με το παραδοσιακό ωράριο λειτουργίας και να κάνει αρμονικά τα ωράρια της δημόσιας διοίκησης με τις σχετικές εταιρίες που ενδιαφέρουν το κοινό. Τα σχέδια προσπαθούν να πετύχουν:

- Ποιότητα στην καθημερινή ζωή, ανάδειξη διαπροσωπικών σχέσεων και συμμετοχή στα κοινά
- Ποιότητα των δημοσίων υπηρεσιών, με διαφορετική οργάνωση προσανατολισμένη στις ανάγκες του χρήστη – κατοίκου, με πιο ελαστικά ωράρια
- Ποιότητα στο φυσικό περιβάλλον, μέσω του χωρικού σχεδιασμού.

3. Κατηγοριοποίηση των πολιτικών για τον χρόνο

Είναι δυνατή η διάκριση τριών μεγάλων κατηγοριών αστικών πολιτικών για τον χρόνο: το σχέδιο, η ανάλυση/χαρτογράφηση και τα σχέδια/προγράμματα επέμβασης.

3.1. Τα σχέδια - πλάνα

Τα σχέδια έχουν σκοπό να δημιουργήσουν τοπικές δράσεις, πιλοτικά προγράμματα και προγράμματα επέμβασης. Τα σχέδια – πλάνα αποτελούν ένα κείμενο κατευθύνσεων με πολιτικό χαρακτήρα, το οποίο συνοδεύεται από:

1. ιστορική ανάλυση της πόλης και των πολεοδομικών της σχεδίων,
2. αναλύσεις και κοινωνικές και οικονομικο-χωρικές έρευνες,
3. καθορισμό τεχνικο- θεσμικών εργαλείων και
4. κοινωνική δομή των πολιτικών.

Τα σχέδια, που έχουν πάρει διαφορετικά ονόματα - Ρυθμιστικό Σχέδιο για τα ωράρια, Σχέδιο Συντονισμού των ωραρίων, Σχέδιο των χρόνων και των

ωραρίων - δεν πρέπει να είναι απλώς κείμενα συσχετισμένα με πολιτικές, αλλά να σκοπεύουν να δουλέψουν με σημαντικό όραμα για την πόλη, προκαλώντας τοπικές δράσεις ή πιλοτικά προγράμματα ή προγράμματα επέμβασης. Αυτές οι δράσεις αποτελούνται από ένα θέμα που συχνά περιγράφεται ως ένα σύνθημα ή μέσα από μια μεταφορά, η οποία, αν και είναι πολύ ασαφής τείνει να αποδώσει μία αρχή για τη δομή της σημερινής (και της μελλοντικής) πόλης (Mareggi, 2000). Η ιδέα της εδραίωσης των πρακτικών της αρθρωτής σύνδεσης του χρόνου και των ωραρίων της πόλης με τη μορφή ενός σχεδίου είναι προϊόν μιας ιδέας που προήλθε από τη σφαίρα της πολεοδομίας. Οι πρακτικές των αστικών πολιτικών για το χρόνο έχουν μια μέθοδο προγραμματισμού, που ξεπερνάει τη λογική διαδοχή ανάλυση-πρόγραμμα-τυπική υλοποίηση των παραδοσιακών μορφών προγραμματισμού.

3 . 2 . Η α ν ά λ υ σ η - χ α ρ τ ο γ ρ ά φ η σ η

Ένα πλαίσιο στο οποίο συγκλίνουν ακόμη και σήμερα οι εμπειρίες των πολιτικών για τον χρόνο καθορίζεται από τον προσδιορισμό της χαρτογράφησης των ωραρίων και των μελετών για την προετοιμασία των σχεδίων για τα ωράρια. Η χαρτογράφηση αποτελεί μια συστηματική καταγραφή των ωραρίων των δημόσιων υπηρεσιών και, όπου είναι δυνατό, των ιδιωτικών υπηρεσιών, που συχνά αφορούν στο σύνολο της έκτασης του δήμου. Η χαρτογράφηση (Mareggi, 2000):

- αποτελεί μια μορφή πολιτικής,
- δεν παράγει δράσεις αλλαγής, προγράμματα επέμβασης ή πιλοτικά προγράμματα ή άλλες τοπικές πρακτικές αστικής σημασίας,
- αποτελεί μια συστηματική καταγραφή των ωραρίων των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών,
- συντελεί στο να γίνει φανερή, στο σύστημα των καθημερινών ωραρίων, η ελλιπής ενσωμάτωση, η μη λειτουργικότητα και η πολυπλοκότητά τους.

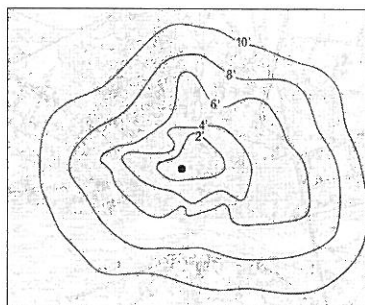
Είναι δυνατή η κατηγοριοποίηση ορισμένων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις περιοχές επέμβασης ανάλογα με τη διάσταση που έχουν στην καθημερινή ζωή. Η χωρική διάσταση αφορά στην ποσότητα και τη διασπορά των υπηρεσιών στον αστικό χώρο. Η χρονική αναφέρεται στην ποσότητα του χρόνου που χρειάζεται να έχει κάποιος για να προσεγγίσει μια υπηρεσία και για να ικανοποιήσει την απαίτησή του. Η διάσταση των σχέσεων αναφέρεται στις σχέσεις που δημιουργούνται ανάμεσα στους παράγοντες, ανάμεσα στους χρήστες και στο προσωπικό. Τέλος, η ψυχολογική διάσταση αφορά στην ψυχολογική διάθεση των χρηστών, και συχνά έχει να κάνει με το σύνδρομο 'burnout', δηλαδή σε μια παθολογική κατάσταση στρες και συναισθηματικής ψυχικής και σωματικής υπερβολής που αφορά στους χρήστες και τους υπαλλήλους (Gadda, 2001).

ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΔΙΑΣΤΑΣΗ			
	ΧΡΟΝΙΚΗ	ΧΩΡΙΚΗ	ΣΧΕΣΕΩΝ	ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ
Προβλήματα χώρου		■		
Προβλήματα υποδοχής και ιδιωτικότητας		■	■	
Συγχρονισμός των ωραρίων έναρξης λειτουργίας για το κοινό	■			
Ελλιπής ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα στα γραφεία της ίδιας υπηρεσίας			■	
Έλλειψη γραφείου πληροφοριών και αποπροσανατολισμός των χρηστών		■		■
Εγγύτητα υπηρεσιών και κατοικίας		■		■
Ορολογία ιδιαίτερα τεχνική και εξειδικευμένη			■	

ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΤΗΣ ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΔΙΑΣΤΑΣΗ			
	ΧΡΟΝΙΚΗ	ΧΩΡΙΚΗ	ΣΧΕΣΕΩΝ	ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ
Κυκλοφοριακή συμφόρηση την ώρα της εξόδου από το σπίτι	■			
Έλλειψη εξωσχολικού χρόνου	■			■

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΔΙΑΣΤΑΣΗ			
	ΧΡΟΝΙΚΗ	ΧΩΡΙΚΗ	ΣΧΕΣΕΩΝ	ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ
Δεν υπάρχει η συνήθεια για επίσκεψη σε δημόσιους χώρους			■	
Έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας για χώρους κοινωνικοποίησης, σχετικούς με τους ιδιώτες			■	
Απουσία χώρων για τα παιδιά		■		

ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	ΔΙΑΣΤΑΣΗ			
	ΧΡΟΝΙΚΗ	ΧΩΡΙΚΗ	ΣΧΕΣΕΩΝ	ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ
Έλλειψη συγχρονισμού των ωραρίων των εμπορικών καταστημάτων	■			
Παύση λειτουργίας κατά τη διάρκεια του μεσημεριού	■			
Ελλιπής σύνδεση των κεντρικών αγορών με άλλα τμήματα της πόλης με αστικές συγκοινωνίες		■	■	



Καμπύλες ισόχρονης προσπέλασης της αστικής επιφάνειας με αφετηρία το κέντρο (Αραβαντινός, 1997).

3.3. Το πρόγραμμα της επέμβασης

Τα προγράμματα της επέμβασης είναι δράσεις που διδάσκουν μια επαναλαμβανόμενη και μεταβιβάσιμη μεθοδολογία. Συγκεκριμένες πρακτικές βοηθούν τη δημόσια διοίκηση να μάθει να εργάζεται με διατομεακό τρόπο στο εσωτερικό του οργανισμού και με εταίρους του εξωτερικού και να λειτουργήσει με μια ολοκληρωμένη λογική τεχνογνωσίας.

Είναι δυνατό να αναγνωριστούν δύο ως οι πιθανές συνθήκες ενεργοποίησης τέτοιων διαδικασιών (Mareggi, 2000):

- Η διαρκής παρουσία της εσωτερικής διαδικασίας οργάνωσης της πολιτικής των αποφάσεων, οι πολιτικοί που εγγυώνται (αποδοχή υπευθυνότητας) για τις συμφωνίες που γίνονται ανάμεσα στους εμπλεκόμενους παράγοντες και την υπεύθυνη διοικούσα τάξη της πόλης
- Η διαθεσιμότητα των ενεργών εργαζομένων, που συχνά σημαίνει ανάμιξη και δραστηριοποίηση από την αρχή της διαδικασίας και δημόσια αναγνώριση των δράσεών τους. Η αναφορά γίνεται, για παράδειγμα, στους εμποροϋπαλλήλους σε κάποιον συγκεκριμένο δρόμο όπου σχεδιάζεται να ενεργοποιηθεί ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα ωραρίου, ή αλλού στους επιχειρηματίες με παραλαβή προϊόντων σε περιοχή με ορισμένες συνθήκες κυκλοφορίας, στους ειδικούς του δήμου που πρέπει να προετοιμάσουν τις διαχειριστικές διαδικασίες της υλοποίησης ή, ακόμη, στους διευθυντές σχολείων που είναι διατεθειμένοι να ενεργοποιήσουν πειραματισμούς στα εκπαιδευτήριά τους.

Τα αποτελέσματα της διαδικασίας δεν είναι πάντα επιτυχή. Συχνά οι δράσεις αλλαγής του ωραρίου, που γίνονται με τη μορφή προγραμμάτων επέμβασης ή σχεδίων στο εσωτερικό των δήμων που το προωθούν, καθοδηγούνται με αυταρχικό τρόπο ή σύμφωνα με παραδοσιακές διοικητικές διαδικασίες.

4. Ο ρόλος των τοπικών δράσεων και αστικών σχεδίων

Οι πόλεις που ξεκινούν πολιτικές για το χρόνο μοιάζουν από τη μία πλευρά, να δρουν προς τον αντίλογο των πλέον παγιωμένων εμπειριών (για παράδειγμα η μέρα του πολίτη, οι πρωτοβουλίες για την αναζωογόνηση των αστικών περιοχών, τον αποσυχρονισμό των ωραρίων των σχολείων και των πράξεων που σχετίζονται με αυτά), και από την άλλη πλευρά, να αλλάζουν τα θέματα και τους τρόπους σχεδιασμού μέσα από πολεοδομικές δράσεις, οι οποίες αντιμετωπίζονται με μία οπτική σχετική με το χρόνο. Οι πόλεις, που έχουν μεγαλύτερη εμπειρία σε θέματα πολιτικών χρόνου, ξεκινούν τη δημιουργία εταιρικών σχέσεων συμπρογραμματισμού, που αντιμετωπίζει τις ολοκληρωμένες πολιτικές μαζί με τα αστικά σχέδια. Η δράση για τους χρόνους και τα ωράρια είναι από τη φύση της διατομεακή, δηλαδή η δράση αποφασίζεται συλλογικά και συνήθως η διαχείριση γίνεται σε συμφωνία με τους εταίρους, που συχνά συνδέονται με δεοντολογικά και οικονομικά ενδιαφέροντα, από την αρχή εστιάζονται στο πρόβλημα, γνωρίζουν το περίγραμμα και τη μορφή του (Bonfiglioli, 1999). Αυτή η προσέγγιση (Mareggi, 2000):

- συναντάει την ικανοποίηση των πολιτικών, γιατί προσφέρει διαφάνεια και συναίνεση
- δημιουργεί συμμαχίες συνεργασίας ανάμεσα στη δημόσια διοίκηση και τους κοινωνικούς παράγοντες που εμπλέκονται
- δίνει δικαίωμα λόγου στους ανθρώπους
- δίνει τη συναίσθηση δημιουργίας κοινωνικής συνείδησης, η οποία είναι η τάση του παρόντος για τις αστικές δράσεις
- είναι ο χώρος προγραμματισμού για τους τεχνικούς
- ευνοεί με συγκεκριμένες ενέργειες τις διατομεακές συνεργασίες των δημόσιων οργανισμών.

Από την άλλη πλευρά, οι αστικές πολιτικές για το χρόνο έχουν ορισμένες αδυναμίες. Δεν προσδιορίζονται από ένα ολοκληρωμένο νομικό πλαίσιο εφαρμογής. Απαιτούν την ανάλογη τεχνογνωσία και το κατάλληλο προσωπικό. Απαραίτητοι επιστήμονες δεν είναι μόνο οι κοινωνιολόγοι, οι αρχιτέκτονες, οι πολεοδόμοι και οι πολιτικοί επιστήμονες, αλλά και ιστορικοί, ανθρωπολόγοι, νομικοί, παιδαγωγοί, συνδικαλιστές, ειδικοί στο marketing, την επικοινωνία και σε θέματα διοίκησης και οργάνωσης (Mareggi, 2000).

5. Συμπεράσματα - προτάσεις

Ο σχεδιασμός των πόλεων και οι πολιτικές που τον καθορίζουν πρέπει να γίνονται με σκοπό τη δημιουργία πολυλειτουργικών ζωνών, έτσι ώστε να υπάρ-

χει ζωτικότητα και ποικιλία στον αστικό ιστό (Χριστοφιλόπουλος, 2002). Σημαντικό ρόλο παίζει και η συμμετοχή των πολιτών, που πρέπει να θέσουν τις ανάγκες τους για να βρεθεί τρόπος για την ικανοποίησή τους.

Οι πολιτικές για το χρόνο μπορεί να κατευθύνονται από προτάσεις σε εθνική κλίμακα, αλλά το σύνολο της διαδικασίας της ανάλυσης, του προγραμματισμού, της εφαρμογής και της διαχείρισης γίνεται σε τοπικό επίπεδο. Αυτό συνεπάγεται την ύπαρξη μιας ισχυρής τοπικής αυτοδιοίκησης και ενιαίων κυβερνητικών κατευθύνσεων, αλλά και την επιθυμία των τοπικών φορέων, των παραγόντων και των πολιτών για την υιοθέτηση τέτοιων πολιτικών.

Οι πολεοδομικές αυτές δράσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν:

- α. μέσα από την εισαγωγή ενεργειών και προσανατολισμών των αστικών πολιτικών για τον χρόνο στα παραδοσιακά εργαλεία
- β. με την αντιμετώπιση, σύμφωνα με τους τρόπους των πολιτικών για τον χρόνο – με την από κοινού διαχείριση, εταιρικήτητα, προσοχή στους χρόνους και τρόπους χρήσης, κινητικότητα και περιοχές κατοικίας – του πολεοδομικού προγραμματισμού ή των μεγάλων αστικών σχεδίων που συχνά συνδέονται με το θέμα των αργών ή γρήγορων μεταβολών.

Για την εφαρμογή των αστικών πολιτικών για το χρόνο πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση:

- Στην αστική κοινωνιολογία και κοινωνική ανάλυση, για παράδειγμα δημοσκοπήσεις, έρευνες, χαρτογράφηση των ωραρίων, αναλύσεις ζήτησης και προσφοράς, εκτιμήσεις *ex ante* και *ex post*, εκτιμήσεις της δυνατότητας για αλλαγή (Mareggi, 2000)
- Στην πολεοδομική και χωροταξική ανάλυση της περιοχής, με μελέτη των υφιστάμενων προγραμμάτων και σχεδίων και συνεκτίμηση των τοπικών φυσικών, κοινωνικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών
- Στις επιστήμες διοίκησης και οργάνωσης και την ανάλυση των δημόσιων πολιτικών.

Στην Ελλάδα θα μπορούσαν αυτές οι πολιτικές να εφαρμοστούν με την προϋπόθεση να προηγηθούν οι απαραίτητες έρευνες και μελέτες. Πιο συγκεκριμένα, ένα πρώτο βήμα είναι η έρευνα στην προθυμία για αλλαγή, ως προς ορισμένα ζητήματα, όπως η τράπεζα χρόνου, η μέρα του πολίτη, η ανάπτυξη της μερικής απασχόλησης, η έρευνα στη διάθεση για αλλαγή του ωραρίου, που απευθύνεται σε οικογένειες και να ακολουθήσουν η χαρτογράφηση των ωραρίων έναρξης λειτουργίας των υπηρεσιών, η ανάλυση των ζητημάτων που εξειδικεύουν 'το ωράριο στα μέτρα του πολίτη' μέσα από προσωπικές συνεντεύξεις και τηλεφωνικές δημοσκοπήσεις, που γίνονται με τη βοήθεια ειδικών στις στατιστικές και ψυχολόγους.

Τα σχέδια νέας γενιάς για το χρόνο, προτείνουν κάποια κριτήρια και αρχές για τις αστικές πολιτικές για το χρόνο, για την αντιμετώπιση θεμάτων φυσικού

προγραμματισμού της σύγχρονης πόλης. Είναι επεμβάσεις για συμμετοχή στην ανάπλαση μεγάλων φθινουσών περιοχών, μέσα από ολοκληρωμένο σχεδιασμό και διαχείριση των διαδρομών στην καθημερινή ζωή με την έναρξη αστικών δράσεων -αποφάσεων που έχουν σκοπό να προωθήσουν ολοκληρωμένες δράσεις με πολλούς εταίρους σχετικά με την κυκλοφορία και τους ανοιχτούς δημόσιους χώρους, με τη μορφή του συμπρογραμματισμού.

Με τη γνώση που αναλύεται παραπάνω, σύμφωνα με την οποία μέχρι σήμερα συνυπάρχουν πρακτικές, πρόσφατες αλλά και της τελευταίας δεκαετίας, μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι το ξεκίνημα αυτών των εμπειριών σε εθνικό επίπεδο χαρακτηρίζεται από προγράμματα, χαρτογραφήσεις και αναλύσεις που λειτουργούν με βάση τα ωράρια και τους χρόνους των υπηρεσιών ή τους ανθρώπους και τους χρόνους τους στην προσωπική τους ζωή ή συλλογικά. Σε αυτές τις πρωτοβουλίες υποστηρίζονται οι δημόσιες δράσεις με τη μορφή του σχεδίου, το οποίο τονίζει την αστική διάσταση των πολιτικών για τα ωράρια και ξεκινά δράσεις χωροχρονικές. Αυτό το εργαλείο των προτάσεων για την πόλη, το σχέδιο, επιβεβαιώνει από τη μία τη διορατικότητα αυτών των νέων δημόσιων πολιτικών, και από την άλλη προχωράει σε μια πιθανή ερμηνεία της πόλης ξεκινώντας από μία οπτική σχετική με τον χρόνο.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Για παράδειγμα, παλαιότερα στην Ιταλία, ο νόμος 142/1990 έδινε στο δήμαρχο το δικαίωμα να συντονίζει τα ωράρια των δημοσίων υπηρεσιών, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες των χρηστών σχετικά με το χρόνο (Gadda, 2001). Πιο πρόσφατα, ο νόμος 53/2000 “Διατάξεις για την υποστήριξη της μητρότητας και της πατρότητας, για το δικαίωμα στη φροντίδα και τον εναρμονισμό των χρόνων της πόλης” εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε δήμους με πληθυσμό πάνω από 30.000 κατοίκους.
- 2 Προσφέρεται χρόνος (παροχή υπηρεσίας) που διαθέτει ένας άνθρωπος και εισπράττει χρόνο (υπηρεσία) άλλου την ίδια μέρα ή άλλη, μέσω της Τράπεζας Χρόνου.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αραβαντινός, Α.** (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
- Bonfiglioli, S.** (1999) “Le politiche temporali in Italia e in Europa. I quadri teorici, le esperienze di riferimento”, in Comune di Cremona, nel (a cura di) M. Mareggi *Piano dei tempi e degli orari della città di Cremona. La fase sperimentale*, Cremona.
- Gadda, A.** (2001) *Il processo di definizione delle politiche temporali a Settimo Torinese*, Torino.
- Mareggi, M.** (2000) *Le politiche temporali urbane in Italia*, Firenze: Alinea Editrice.
- ΠΤΟ** (2000) *Πiano dei Tempi e degli Orari – Partecipazione e Progetti di Quartiere per la città che cambia*.
- Χριστοφιλόπουλος, Δ.** (2002) *Πολιτιστικό περιβάλλον – χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*, Αθήνα: Π.Ν. Σάκκουλας.