

ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΙΔΕΟΛΟΓΙΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ - Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΩΣ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΜΙΑΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ

Ιωάννης Ρέντζος

Τμήμα Κοινωνικής Ανθρωπολογίας και Ιστορίας, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

«Αλλάζουν οι καιροί αλλάζουν και οι άνθρωποι. Μέσα στις πολυκατοικίες οι άνθρωποι γίναμε αγγλοπρεπείς. Βλέπεις κάποιον στην σκάλα ή στο ασσανσέρ και δε σε χαιρετά [...] Απ' τη στιγμή που άρχισαν οι σεισμοί, οι πολυκατοικίες της αυλής χάσανε την αγγλοπρέπειά τους. Οι άνθρωποι ξανάγιναν Ρωμιοί. Άρχισαν να χαιρετιούνται χωρίς να έχουν συστηθεί [...]»

«*Η αυλή μας*» της Μαρίας Ιορδανίδου (1988: 12, 60)

Περίληψη. Στην παρούσα εισήγηση επισημαίνονται στοιχεία από την ελληνική δημόσια ζωή όπως νοείται στο πλαίσιο της αστικής γεωγραφίας, ώστε να φανεί μια πλευρά της κρίσης της ελληνικής πόλης, με παράδειγμα την υπό μητροπολεοποίηση πρωτεύουσα. Αναδεικνύεται έτσι μια «διαρκής» καταστροφή με θύματα τους πλέον αδύναμους, πράγμα που ενδέχεται να προοιωνίζει αδυναμία αντιμετώπισης μεγάλων πραγματικών καταστροφών, σε περίπτωση που θα συνέβαιναν στον πυκνοκατοικημένο ελληνικό αστικό χώρο. Με την προσέγγιση του ζητήματος που ακολουθείται, απογράφεται η ζωή σε μικροχώρους έξω από τους κεντρικούς «μητροπολιτικούς» άξονες της ελληνικής μητρόπολης και επισημαίνεται η καταστροφική δράση της λογικής του αυτοκινήτου σε διάφορα επίπεδα. Ταυτόχρονα κωδικοποιούνται πληροφορίες για την ιδεολογική και πρακτική στάση του ελληνικού πληθυσμού απέναντι στις μεγάλες καταστροφές στις πόλεις ώστε να φανεί κατά πόσο η πόλη γίνεται αντιληπτή ως χώρος κοινού πεπρωμένου για τους κατοίκους της. Με το ενδεχόμενο θεσμικής «μητροπολεοποίησης» της ελληνικής πρωτεύουσας ή άλλων μεγάλων αστικών περιφερειών, μια θεσμική αναγέννηση μπορεί να αποτελέσει αφετηρία για μια «νέα» γεωγραφία του ελλαδικού αστικού χώρου στην οποία η ελληνική γεωγραφική επιστήμη καλείται/αναμένεται να παίξει ιδιαίτερο ρόλο στην κοινωνία και στη γενική εκπαίδευση.

Λέξεις-κλειδιά. Επικινδυνότητα στην πόλη, πρόσληψη της πόλης, γεωπολιτική της πόλης, καταστροφές, αυτοκίνηση.

Από χώρος πολιτισμού και προστασίας η πόλη καταντά συχνά χώρος αφανισμού. Οι φυσικές καταστροφές, μαζί και με τους πολέμους, τις επιθέσεις καμικάζι και τα τεχνολογικά ατυχήματα καθώς και η χρόνια περιβαλλοντική επιβάρυνση «στοχεύουν» πολύ συχνά τις πόλεις, ως χώρους ατομικής και συλλογικής ομηρίας που απορρέει από την πυκνοκατοίκηση, τις ατέλειες κατασκευής, τον άφρονα καταναλωτισμό (ή την ανείπωτη ένδεια) και την ανεπαρκή ή απρόσεχτη διαχείριση. Για το λόγο αυτό, όπως μας υπενθυμίζει ο Mike Davis (2002: 362), ή σύγχρονη μεγάλη πόλη «πρέπει να αμύνεται κάθε μέρα και κάθε ώρα από τα στοιχεία σαν να πρόκειται για μια εχθρική εισβολή». Ενδιαφερόμαστε εδώ να δούμε πόσο αντιληπτά γίνονται αυτά στη χώρα μας και στις μεγάλες πόλεις μας τώρα που όπως υποστηρίζεται βρισκόμαστε «στο κατώφλι μιας νέας εποχής για όλο τον κόσμο». Δανειζόμαστε τη φράση αυτή όπως τη διατυπώνει ο επί σειρά ετών δήμαρχος της Αθήνας¹ και θιασώτης της θεσμικής μητροπολεοποίησης του αθηναϊκού πολεοδομικού συγκροτήματος² που ίσως εκφράζει και την πλειονότητα των Αθηναίων. Όμως για ποια νέα εποχή κάνουν λόγο οι πολιτικοί; Την εποχή της παγκόσμιας «ειρήνης της παγκοσμιοποίησης», της «σύγκρουσης των πολιτισμών» ή μιας ξέφρενης αγοραπωλησιακής «πολεοδοπίας»;

«Ο πόλεμος των πόλεων»

Ο μεσοτίτλος αυτός υπονοεί πολλά πράγματα. Είτε τον πόλεμο μεταξύ των πόλεων καθώς και εκείνον κατά των πόλεων, είτε τον κοινωνικό πόλεμο στο εσωτερικό τους. Είναι πόλεμοι τόσο γνωστοί με πολλά πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά και *τραυματικά* αποτυπώματα στο έδαφος, στην κοινωνία και στη ψυχή. Ο «πόλεμος χτίζει την πόλη» μάς λέει ο Mumford (1961: 360)³. Όλες οι εντυπωσιακές κατασκευές της Ιστορίας και της σύγχρονης εποχής συνδέονται με τους πολέμους αυτούς. Από τις οχυρωματικές κατασκευές (Καραδήμου-Γερολύμπου και Καρδαμίτση-Αδάμη, 2003: 55) –την «οίηση των πόλεων», κατά την έκφραση του Braudel (1995: 532)– έως τους ουρανοξύστες, χαριτωμένα αρχιτεκτονήματα (Ελύτης, βλ. Πηλιχός, 1961: 20-21) και σύμβολα της ανειρήνευτης πάλης των τάξεων στην πόλη των τάξεων⁴. Όλα

αυτά, τόσο αντιφατικά (και όμως παραπληρωματικά) μεταξύ τους, αποτελούν πτυχές της αιώνιας γεωπολιτικής διάστασης της πόλης.

Η σημερινή και πολλαπλά απογεγραμμένη κατάσταση παγκοσμιοποίησης του κεφαλαίου, που εκθέτει τις «πόλεις σε ανταγωνισμό» και θέτει τις βάσεις μιας νέας γενικής θεωρίας του αστικού (Hall, 1995: 3) αναδεικνύει νέες διαστάσεις της εδαφικότητας στις σύγχρονες κοινωνίες, σε αναφορά και με τα πλαίσια μητροπολιτικής οργάνωσης του εδάφους μερικών χωρών (Joune, 2005: 4) ή, όπως στην περίπτωση της Αθήνας οδηγεί σε προτάσεις «μητροπολιτικής οργάνωσης»⁵. Η «ανάδυση [της έννοιας] μιας αστικής ιθαγένειας» (Hamel, 2005: 35) [*urban citizenship*] ως στοιχείο ανανέωσης της τοπικής δημοκρατίας σε εθνικές περιφέρειες με παραδοσιακή μητροπολιτική οργάνωση, η πρόταση της αστικής-τοπικής συνειδητοποίησης στη θέση της ταξικής συνείδησης (Magnaghi, 2000: 24-25) στα πλαίσια πάντα της συζήτησης της «μητροπολεοποίησης», η μελέτη της βαθύτερης ουσίας της οργάνωσης και της αντίληψης της κοινωνίας, ως απάντηση στο ερώτημα «ποιος πρέπει να είναι εκεί;» (Smith, 2000), διαμορφωμένο ειδικότερα στη διατύπωση «ποιος έχει το δικαίωμα στην πόλη και στους δημοσίους χώρους της;» (Mitchel, 2003: 4), και, ιδιαίτερα, η κριτική του Soja που αντιπαράτασσει σε όλες τις ολοκληρωτικές ορθοδοξίες, που απορρέουν από *τάξη, φυλή και φύλο* μια *κοινή χωρική συνειδητοποίηση* (Soja, 1999: 260-278), μάς επιτρέπουν να μιλήσουμε για μια «γεωπολιτική των μητροπόλεων»⁶. Όχι μόνο όπως νοείται σε επίπεδο διεθνών σχέσεων αλλά ως ενδοεθνική (π.χ. ελληνική) γεωγραφική έννοια που θεμελιωδώς παραπέμπει στις αντιπαλότητες εξουσίας στο συζυγές κυριαρχία/υποταγή, αλλά και σε μια ποικιλία δεδομένων όπως η κηδεμόνευση του τοπίου, η εμπορική αξιολόγηση του περιβάλλοντος, η στρέβλωση της έννοιας της καλοκαιρίας (υπό συνθήκες θερμικής κακοκαιρίας και υψηλής δυσφορίας), και –πολύ καθαρά– οι νοητικές αναπαραστάσεις πρόσληψης της χωρικής πραγματικότητας, οι αφηγήσεις κατασκευής του πραγματικού και μάλιστα η επιλογή των επιπέδων γεωγραφικής ανάλυσης και «πολεογραφικής» ανάγνωσης, η μεταγραφή/πλαστογράφηση των βιωμένων εμπειριών του εργαζόμενου λαού, η προβολή επαγγελματικών προτύπων υπό συνθήκες παραγωγής δημόσιων υπο-χώρων⁷, η εισαγωγή ή/και εξάλειψη χωρικών συμβόλων και πολλά άλλα σχετικά στοιχεία.

Όλα αυτά θεμελιώνουν και διαδίδουν ιδεολογίες κοιτάγματος της επιφάνειας της πόλης και προσπέλασης της ουσίας της. Και μάλιστα οι ίδιες οι πόλεις είναι αυτές που επιδίδονται συστηματικά –με αφισκοκλήσεις, διαφημίσεις και συνεντεύξεις– στην παραγωγή-εκπομπή μηνυμάτων για το σωστό και το εσφαλμένο, το ουσιαστικό και το επουσιώδες, το νέο και το παλιό, το ιστορικό και το συγκυριακό, το όμορφο και το άσχημο. Είναι βέβαια ασυγχώρητος *γεωγραφισμός* να πούμε έτσι απλά πως «οι πόλεις δρουν» και να παραβλέψουμε τις κοινωνικές δυνάμεις που κρύβονται πίσω από αυτές. Δηλαδή την προσπάθεια για άσκηση, τελικά, «πολιτισμικού ηγεμονισμού» (Mitchel, 2001: 52) εκ μέρους των δυνάμεων αυτών και μάλιστα σε σχέση με την πολεοδομία, μέσα από ποικίλες διαδικασίες πειθαναγκασμού του κοινωνικού συνόλου, λαϊκής συνενοχής, καλλιέργειας επιθετικότητας/δυσ-επικοινωνιακότητας του κατοίκου της πόλης, καλλιέργειας πολιτισμικής αδιαφορίας –σε καταστροφικό βαθμό για τη μορφή και τη λειτουργία της πόλης– και διάχυτες αναφορές για σκοτεινές συναλλαγές με τις ευλογίες των εκπροσώπων και των λειτουργιών των δημοκρατικών θεσμών.

Μολονότι, προφανώς, ενδιαφερόμαστε να εξειδικεύσουμε τα στοιχεία αυτά στην ελληνική μητρόπολη, τίποτα δεν απεικονίζει αυτές τις γεωπολιτικές/ιδεολογικές καταστροφικές δράσεις καλύτερα από όσο η πρόσφατη τραγωδία στη Νέα Ορλεάνη (29 Αυγούστου 2005 και μετά), μεγαλούπολη και παγκόσμια πολιτιστική πρωτεύουσα, σε μια, πλούσια και ισχυρή βιομηχανική χώρα-μητρόπολη του Δυτικού Κόσμου, τις ΗΠΑ. Ο πολεοδόμος Joel Kotkin (Kotkin, 2005), σε κείμενο που φέρει τον ειρωνικό έως τραγικό τίτλο «Η Νέα Ορλεάνη ως παράδειγμα σύγχρονης πολεοδομίας», εκθέτει το (απο)πολεοδομικό και (απ)αναπτυξιακό χρονικό της προαναγγελθείσας καταστροφής. Επικεντρώνεται μάλιστα ιδιαίτερα στην κριτική απέναντι στους τοπικούς αιρετούς άρχοντες «οι οποίοι αντί να στραφούν προς την παραγωγική οικονομία προτίμησαν τα θεάματα, τον πολιτισμό⁸ και τον τουρισμό». Με το αζημίωτο. Αφού, μαζί με τις φαντασμαγορίες αυτές, οι υπεύθυνοι πολεάρχες φροντίζουν και για την προβολή και αναβάθμιση της δικής τους εικόνας.

Αλλά ο Kotkin, αντί να μείνει νοητικά όμηρος, από αυτάρκεια και αυταρέσκεια, στην αμερικανική προβληματική, παίρνει το θάρρος να κοιτάξει και το φαντασμαγορικό ιδεώδες που φωτίζει πολυάριθμες περιλαμβρες ευρωπαϊκές μητροπόλεις (Αμστερνταμ και Ρότερνταμ, Λονδίνο, Παρίσι, Βερολίνο) και να τις συγκρίνει με τη μισοβουλιαγμένη Νέα Ορλεάνη. Μισοβουλιαγμένη. Γιατί εκείνοι οι μισοί που χάθηκαν ανήκουν στις κατώτερες εισοδηματικές τάξεις. Πολλοί μάλιστα θα πνίγηκαν από τη βιομηχανία του αυτοκινήτου και το ιδεώδες της αυτοκίνησης, που στοιχειώνει τα μυαλά πολλών ανθρώπων. Όπως ξέρουμε ότι συνέβη (και όπως είχε προβλεφθεί, ένα χρόνο πριν από την καταστροφή, σε επιστημονικό δημοσίευμα της Shirley Laska (Curry, 2005: 38)), η σύνδεση της διάσωσης του πληθυσμού με το ιδιωτικό αυτοκίνητο οδήγησε (θα οδηγούσε) σε θανάσιμη ομηρία πολλούς κατοίκους του κέντρου της πόλης που δεν είχαν ιδιωτικό μεταφορικό μέσο. Η γαλλική εφημερίδα *Le Monde* ανέδειξε, με πρωτοεπίδο (Wieder, 2005: 1), την προφητική εκτίμηση ενός σπουδαστή, ήδη από τη δεκαετία του 1950, ο οποίος, στα πλαίσια μεταπτυχιακής εργασίας οικονομικής γεωγραφίας, αλλά με προσέγγιση μεθόδων πολιτισμικής γεωγραφίας,

συζητούσε το καταστροφικό ενδεχόμενο μιας πλημμύρας στην Νέα Ορλεάνη. Ήταν ο νυν Πρόεδρος Ζακ Σιράκ.

Το ζήτημα της «εκκοσμίκευσης» της πόλης μέσα από ευκαιριακές φαντασμαγορίες (Γετίμης, 2000), φιλάρεσκες αρχιτεκτονικές επιλογές (Χατζημιχάλης, 2001α: 24), φαραωνικά καταναλωτικά κέντρα (Μάντζου, 2003: 228-233) ή μεγαλεπίβολα κατασκευαστικά σχέδια (Σκλαβούνος, 1998: 17) επικρίνεται και στο δικό μας ελληνικό «πολεογραφικό» περιβάλλον. Οι προηγούμενες δράσεις εκφράζουν, κατά τους συγγραφείς, επιχειρηματική επιθετικότητα, κοινωνική εκδικητικότητα και εθνικούς μεγαλοϊδεατισμούς. Και ενδέχεται απλά να κρύβουν περιφρόνηση γι' αυτό που η μεγάλη πόλη αντιπροσωπεύει ως χώρος ανθρώπινου μόχθου, φωλεά ανθρώπινης ευζωίας και δικαίωμα αδιαμεσολάβητης (μη αγοραπωλησιακής) επικοινωνίας. Πρόκειται ίσως για εκδηλώσεις πολιτισμικού πολέμου μέσα στην πόλη (Mitchel, 2000: 98) και ενέσεις ψευδο-νεωτερισμού στην κοινωνία (Moran, 2002: 166).

Το πρόβλημα, όμως, που υπάρχει στη χώρα μας είναι πως οι πόλεις μας, και μάλιστα οι μεγαλύτερες, στρεβλά αναπτυγμένες, επιβαρύνονται με στοιχεία διαρκούς δυσλειτουργίας, καθημερινής βίας σε βάρος των πιο αδύναμων, αναγκαστικής συμμόρφωσης με κάποιο πρότυπο διαβίωσης, δυσχέρειας επικοινωνίας στο χώρο και στους μικροχώρους της πόλης (βλ. το έξοργο με το απόσπασμα της Ιορδανίδου), εξοικείωσης με την καθιερωμένη ασχήμια και, τελικά, εξώθησης σε πολιτισμική αδιαφορία και απανθρωπιά. Σε όρους γεωγραφικής αποτύπωσης, πρόκειται για μια συνεχή «καταστροφή της πόλης εν καιρώ ειρήνης» (Μιχέα, 1999: 172). Της πόλης, ως έννοιας, πολιτισμικού προϊόντος και ανθρωπιάς, που λαμβάνει χώρα σε διεσταλμένο χρόνο. Αλλά οι κλίμακες χρόνου είναι σχετικές...

Με όσα είπαμε μέχρι τώρα αισθανόμαστε σαν να έχουμε ουσιαστικά εξαντλήσει το θέμα μας, που δεν είναι άλλο παρά «η θέση του απλού ανθρώπου στη μητρόπολη και η ευθύνη του γεωγράφου» (θέμα που έχει με αξεπέραστο τρόπο περιγραφεί στο έργο του νεοϋορκέζου δημιουργού κόμικς, οξυδερκούς και φιλόανθρωπου παρατηρητή της πόλης, Will Eisner [1917-2005]). Από αυτή την εισαγωγική παρουσίαση, μάς επιτρέπεται να διαλέξουμε μερικές λέξεις κλειδιά που θα μας είναι χρήσιμες στην περαιτέρω προσέγγισή μας. Εξάλλου, εντάσσουμε την εργασία μας αυτή σε μια γενικότερη προβληματική της ατομικής ευθύνης και της πολιτικής συνειδητοποίησης απέναντι στην επικινδυνότητα (Ansidei et al., 1998· Blaikie et al., 1994· Βρετανικός Ιατρικός Σύλλογος, 1990) στην πόλη ως πολιτισμικό στοιχείο.

Μια περιγραφή της Αθήνας ως μητέρας πόλης και μητριιάς– Πόσο σημαντική και για ποιον;

Ως προς πολλά μεγέθη μελέτης και κατάταξης, η ελληνική πρωτεύουσα μαζί με το επίγειό της, ως σύμβολο της νεοελληνικής πόλης, ως ευρωπαϊκή «μητρόπολη» και ως μεσογειακή μεγαλούπολη, είναι ένας λειτουργικός οικονομικός αστικός χώρος που ταξινομείται αρκετά ψηλά. Στην τελευταία πανευρωπαϊκή μελέτη της γαλλικής DATAR⁹ (Rosenblat, Cicille, 2003), που συγκρίνει 180 ευρωπαϊκές πόλεις με πληθυσμό πάνω από 200.000 κατοίκους, το αθηναϊκό πολεοδομικό συγκρότημα εμφανίζεται σαν μια οντότητα δεύτερης έως πέμπτης τάξης. Περιλαμβάνονται εκεί, εκτός από τον πληθυσμό, μεγέθη τέτοια όπως η λιμενική κίνηση, οι εγκατεστημένες διεθνείς τράπεζες, ο αριθμός των μουσείων, τα εκδιδόμενα επιστημονικά περιοδικά, η τουριστική κίνηση και άλλα. Ας μας επιτραπεί να προσθέσουμε ότι, σε μελέτη μας, που κατατάσσει τις πόλεις ανάλογα με τις αναφορές τους στα επίσημα βιογραφικά των 625 (από 15 χώρες, έως το 2004) μελών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σαν σε νοητικό ευρωπαϊκό πολιτικό χάρτη, η Αθήνα έρχεται, σταθερά τα τελευταία δέκα χρόνια, τρίτη ή τέταρτη, μαζί με Παρίσι, Λονδίνο, Μαδρίτη (Rentzos, 2004). Όσο βιαστικά και να κάνει κανείς την ερμηνεία αυτού του «ηρωτείου» δεν θα παραβλέψει τα στραγγαλιστικά στοιχεία συγκεντρωτισμού που αναδεικνύονται εδώ. Και φυσικά θα πρέπει να επισημανθεί και η σχετική ασυμμετρία μεταξύ των τριών μεσογειακών χερσονήσων, ως προς τη βορειότερη –άρα και ευρωπαϊκά κεντρικότερη– «δεύτερη» πόλη τους. Η Θεσσαλονίκη παραμένει πολύ πιο μικρή από τις ομόλογές της, τη Βαρκελώνη και το Μιλάνο.

Όταν η κατάταξη γίνεται με περισσότερο κοινωνικούς όρους, η ελληνική πρωτεύουσα, καταλαμβάνει, σε παγκόσμια κατάταξη, κάποια θέση στην έβδομη ή όγδοη δεκάδα των συγκρινόμενων πόλεων. Αναφερόμαστε κάπως αναλυτικά σε παλαιότερη κατάταξη του *Corporate Resources Group* (1997) που λαμβάνει υπόψη της 42 κριτήρια αξιολόγησης που αφορούν όλους τους τομείς της καθημερινής ζωής σε μία μεγαλούπολη (π.χ. πολιτική και κοινωνική σταθερότητα, ασφάλεια, οικονομία, πολιτισμός, ιατρικές υπηρεσίες και δημόσια υγεία, σχολεία και παιδεία, δημόσιες υπηρεσίες και συγκοινωνίες, ψυχαγωγία, καταναλωτικά αγαθά, κατοικία και περιβάλλον). Η Αθήνα έρχεται 73^η (Ελευθεριάδου, 1997). Μικρές αλλαγές θέσης έχουν γίνει τα επόμενα χρόνια. Η είδηση αυτής της κατάταξης αποτέλεσε πρωτοσέλιδη είδηση που σκόπιμα, –υποστηρίζουμε (βλ. και Rentzos, 1996)– προβλήθηκαν εκείνες τις ημέρες, σε ένα πλαίσιο ενδοεθνικής γεωπολιτικής για να βρουν πρόχειρη πολιτική αξιοποίηση ως στοιχείο της επιχειρηματολογίας στον πολιτικό λόγο. Πραγματικά, στη δεδομένη συγκυρία των συζητήσεων για τις υποψηφιότητες των δημοτικών εκλογών και της φαντασμαγορίας του πανευρωπαϊκά ψηλότερου χριστουγεννιάτικου δέντρου της Αθήνας, η ανακοίνωση της «73ης θέσης» προσέφερε επιχειρήματα για την ουσιαστική κατάσταση της πόλης.

Ανεξάρτητα από τις λεπτομέρειες των κατατάξεων, που δίνουν συνολικά αποτελέσματα μέσω ορού ενώ, αντίθετα, ο κάθε κάτοικος της πόλης εκφράζει μια ειδική περίπτωση μέσα στην πόλη, και πέρα από τις πολυάριθμες εντυπωσιακές παρεμβάσεις («μεγάλα έργα» και ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων) των οποίων είμαστε μάρτυρες τα τελευταία χρόνια, άλλα πράγματα συμβαίνουν σε πιο ταπεινές χαρτογραφικές κλίμακες, στο επίπεδο του απλού ατόμου. Ο χώρος διαβίωσης της πρωτεύουσας υφίσταται μια ολομέτωπη επίθεση καταστροφής και υποβάθμισης των θεμελιωδών υποδομών που σχετίζονται με την κατοικία και την κίνηση του απλού ατόμου που βαδίζει, δηλαδή ασκεί μια δραστηριότητα που, όπως υποστηρίζεται, συνδέεται με την «ευρωπαϊκή πολιτισμική παράδοση» (Martincigh et al., 1998: 129). Πολύ χειρότερα πράγματα συμβαίνουν βέβαια αν αναφερθούμε στις συνθήκες και τις σχέσεις με το χώρο της πόλης που έχουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες, ενώ το «ποδήλατο» αποτελεί, δυστυχώς, μονολεκτικό αστέρι¹⁰.

Σε μια διαδημοτική περιοχή που ανήκει στο Δήμο Αθηναίων και το Δήμο Ζωγράφου (Ιλίσια/Άνω Ιλίσια), είναι κοντά στο «θεσμικό» κέντρο της πόλης και περιλαμβάνει σημαντικές πολεοδομικές μονάδες όπως η Φοιτητική Εστία και σχολές του Πανεπιστημίου Αθηνών καθώς και το κολυμβητήριο και το όμορφο άλσος (με εντελώς κατεστραμμένο το δρόμο που το διασχίζει και ο οποίος εξυπηρετεί τη στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων), το ένα μετά το με άλλο τα πεζοδρόμια 1) σαγματοποιούνται (= γίνονται σαν σαμάρια) εκ κατασκευής για να υποδεχθούν οχήματα 2) τσιμεντώνονται εκ των υστέρων για να διευκολύνουν την άνοδο των οχημάτων εμποδίζοντας όμως τη δίοδο των ομβρίων υδάτων 3) μετατρέπονται σε χώρους στάθμευσης σκουριασμένων αυτοκινήτων ή, σε προηγμένη «πολιτισμένη» φάση, 4) υποδέχονται τα οχήματα ακριβώς μπροστά στις πόρτες των γκαράζ από τους ίδιους τους ιδιοκτήτες των γκαράζ, κόβοντας και διακόπτοντας το πεζοδρόμιο.

Ο διερχόμενος πεζός οφείλει με δική του ευθύνη να κατέλθει στο οδόστρωμα, να επιβραδύνει την κίνησή του, να ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα –διαρκείας *dt* βέβαια– πίσω του την κυκλοφορία, και να παραδοκεί, ταπεινωμένος, ακολουθώντας μια κίνηση Brown μεταξύ των σταθμευμένων οχημάτων, ελπίζοντας σε νέα πρόσβαση στο πεζοδρόμιο και συνέχιση της βαδισής του σε όσες πλάκες δεν είναι σπασμένες, αποφεύγοντας τα υπόγεια και άλλες παγίδες. Είναι θλιβερό να παρακολουθείς από ψηλά την κίνηση πεζών, ηλικιωμένων, πρόσκαιρα ανήμπορων, εγκύων γυναικών, σε σχέση με το πεζοδρόμιο¹¹. Χρονοχαρτογραφία της απόγνωσης. Λόγοι πολιτισμού επιβάλλουν να μιλούμε, μαζί με το λεγόμενο «κυκλοφοριακό», και για το «πεζοδρομιακό».

Σε περίπτωση ατυχήματος –και συμβαίνουν πολλά και θανατηφόρα– θα αναδυθεί το περίφημο κακεντρεχές «Ας πρόσεχε!». Μέσα στο χώρο πολιτισμού που είναι η πόλη, ο πιο αδύναμος έχει την υποχρέωση να προσέχει. Το ερώτημα είναι τι πράττει για το θέμα αυτής της «πολιτικής προστασίας» η κοινωνία, η τοπική αυτοδιοίκηση, ο Νόμος και τα θεσμικά όργανα του Κράτους. Σε κάποιο βαθμό οι πεζοί αποτελούν απροστάτευτη μειονότητα. Ο Ι. Παπαδόπουλος, της Ιατρικής Σχολής Αθηνών, εκθέτει με αρκετή ενάργεια τη γενική και πεζοδρομιακή «ατυχηματογονία» που οδηγεί σε μείωση της ζωής των πιο αδύναμων (Παπαδόπουλος, 2003: 281). Από το δικό μας αρχείο ανασύρουμε μια εικόνα τρομοκρατικής επίδειξης κατακόρυφης μεταφοράς καθρονιών, στην Πανεπιστημιακή Λέσχη (Ιπποκράτους 15, Άνοιξη 2005) πάνω από τα κεφάλια των πεζών.

Αλλά σε σχέση με το –λεγόμενο– πεζοδρόμιο, οι ολοένα και πιεστικότερες πυκνότητες πληθυσμού, σε πολλά μέρη της πόλης, σε συνδυασμό με τη συστηματική και θεσμική (θα επανέλθουμε για την υπογράμμιση) καταστροφή ή και απλή κατάληψη των ζωτικών χώρων βάδισης και κυκλοφορίας του απλού ατόμου, δημιουργούν απάνθρωπες συνθήκες. Πρόκειται για κατάληψη από 1) οχήματα (για τα οποία μιλήσαμε) και από τα πολλαπλασιαζόμενα επιθετικά δίκυκλα που, στα φανάρια, σταματούν πάνω στη διάβαση των πεζών ή κόβουν δρόμο πάνω από τα πεζοδρόμια, 2) κάδους ιδιωτικών απορριμμάτων που χωροθετούνται πάνω στα πεζοδρόμια ή στους δρόμους, 3) στύλους με πινακίδες για την αυτοκίνηση και κολόνες ΔΕΗ, 4) δέντρα για τα οποία θα έπρεπε να καθορισθεί ειδική χωροθέτηση και όχι να ενθαρρύνεται η ανταγωνιστική σχέση με τους πεζούς, 5) προσωρινές αποθέσεις ή αποθηκεύσεις εμπορευμάτων 6) τραπεζοκαθίσματα και υποβοηθητικές εγκαταστάσεις, όπως στην τρομοκρατική Οδό Υμηττού, 7) ατελή ικριώματα κατασκευών, επισκευών ή υδροχρωματισμών χωρίς προστατευτικά στέγαστρα για τους πεζούς, 8) ατελείς κατασκευές κατωφέρειας από το πεζοδρόμιο προς το οδόστρωμα, και, σε ανεξάρτητο κεφάλαιο, 9) τα περίπτερα διαστάσεων 5-20 m² και οχληρό (για τους ψηλότερους) ύψος τέντας 1,75 m συνήθως, με κύριο όγκο εμπορεύματος εφημερίδες και περιοδικά, καθώς και γαλακτοκομικά, αναψυκτικά και –το νέο εμπορικό «αγαθό»– νερό. Μονοπωλιακό προϊόν τους πάντως αποτελεί ο Τύπος και είναι, μάλλον, αδιανόητο να διεκδικήσει κανείς την ταχτοποίηση της χαίνουσας κατάστασης των περιπτέρων αφού θα βρει αντιμέτωπα τα παντοδύναμα συγκροτήματα έκδοσης, εισαγωγής και διανομής του Τύπου.

Η πτυχή «πεζός» έχει και άλλες διαστάσεις, εκτός πεζοδρομίου, στη διεπαφή με τη μηχανοκίνηση. Κορυφαία είναι το αθηναϊκό ταξί με κύρια χαρακτηριστικά 1) τη σχετικά μικρή διαθεσιμότητα για μίσθωση, που επιτυγχάνεται μετά το 5° έως 10° αναζητούμενο όχημα ή αντίστοιχο χρόνο και 2) κόστος χρήσης 4πλάσιο – 10πλάσιο του εισιτηρίου του λεωφορείου για τις μικρές ή μέτριες διαδρομές, όσον, δηλαδή, σε μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις όπου είναι καλύτερες οι παροχές. Αν κρίνουμε από το γεγονός ότι ένας πούργος εξωτερικών, ο Πάγκαλος, έχει αφιερώσει κείμενό του στη λειτουργία του ταξί, θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε πως πρόκειται για ένα ζήτημα γεωπολιτικής. Και οπωσδήποτε, οι πολυάριθμες επαφές

του ταξί με τόσους επισκέπτες της χώρας, εισάγουν μια αναμφισβήτητη τέτοια διάσταση. Ωστόσο το «ζήτημα ταξί», λόγω της συνήθους αυταρχικής και περιφρονητικής στάσης πολλών οδηγών που εκδηλώνεται με τον αθηναϊκό ενικό της επιθετικότητας (και όχι της συντροφικής ισότητας), με το κάπνισμα και την υποχρεωτική ραδιοφωνική ακρόαση, τη συνεχή σκηνοθεσία βιασύνης, την επαναλαμβανόμενη προς τα άνω στρογγυλοποίηση των ποσών και την τεχνητή έλλειψη μικρών νομισμάτων-υποδιαίρεσεων του ευρώ, την κατά κανόνα απουσία του πίνακα τιμολόγησης, είναι σοβαρό επειδή παράγει παρείσακτους, ανεπιθύμητους και θύματα υπερτιμολόγησης (τους μισθωτές) και συντηρεί σχέσεις κακίας μέσα στην πόλη. Για το λόγο αυτό η «ταξιφοβία» είναι πολύ διαδεδομένη στην Αθήνα. Όλοι οι πληροφορητές μας είχαν κάποιες δυσάρεστες εμπειρίες. Ο αρχιτέκτονας του ΥΠΕΧΩΔΕ κ. Σ.Γ., σε νεαρή ηλικία και κατά τη διάρκεια συγγραφής του διδακτορικού του «τον καιρό που ήξερε τα πάντα για την πόλη» υπέστη ένα εγκεφαλικό που δυσχέρανε από τότε την κίνησή του. Μας λέγει: «Τα πιο πολλά για την Αθήνα τα έμαθα μετά [την ασθένεια]. Πάρε ένα μπαστούνι και περίμενε στο φανάρι να βρεις ταξί. Θα μείνεις εκεί. Εκτός αν κρύψεις το μπαστούνι. Έτσι καταφέρνω να γυρίσω στο σπίτι μου το μεσημέρι».

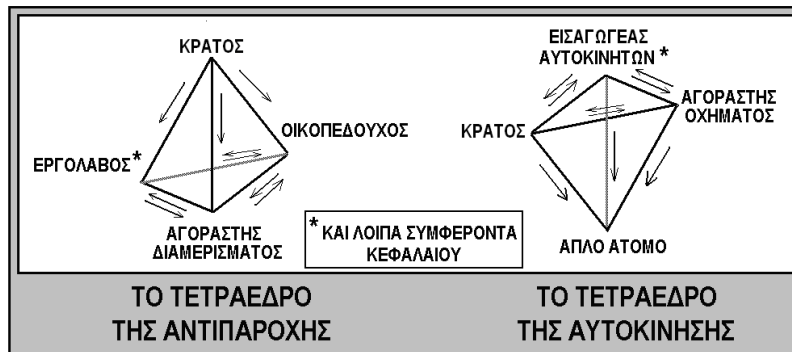
Ένας οδηγός ταξί που του ζητήσαμε, προ ημερών, μετάβαση στα Άνω Ιλίσια, σχολίασε «η καλύτερη κούρσα» και μας εξήγησε τους λόγους, υποστηρίζοντας ότι η περιοχή αποτελεί παράδειγμα κακής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Πραγματικά, για την περιοχή των Άνω Ιλισίων, η οποία σε σχέση με τον άξονα Κέντρο-Βοράς προβάλλεται εξ ολοκλήρου στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών, δεν έχει ακόμα προβλεφθεί κίνηση λεωφορείου, για να μην πούμε κάποιου ελαφρού monogail, προς το σταθμό «Μέγαρο Μουσικής» του μετρό. Η δικτύωση με το μετρό, για όσους προέρχονται από Άνω Ιλίσια και Ζωγράφου, επιτυγχάνεται στον «Ευαγγελισμό», μετά από 10 ή 15 λεπτά λεωφορειακής ορθοστασίας, ενώ στο διανυόμενο χιλιόμετρο γίνονται μηδαμινές αποβιβάσεις και επιβιβάσεις (σύμφωνα με πρόσφατες μετρήσεις μας). Εξάλλου, στο σταθμό «Μέγαρο Μουσικής» η κάθοδος στην αποβάθρα προς Βορά (π.χ. Χαλάνδρι, Αεροδρόμιο) δεν γίνεται με κυλιόμενη κλίμακα αλλά με δυο μεγάλες σκάλες, που έχουν από 37 σκαλοπάτια η κάθε μία. Σχεδόν θρίλερ, για όποιον έχει ένα ή δυο κομμάτια αποσκευών και μάλιστα κλασική βαλίτσα, της οποίας το πίσω μέρος «βρίσκει» συνεχώς στα σκαλοπάτια. (Υπάρχει για την περίπτωση αυτή ή λύση παθητικού ολισθηρού κεκλιμένου επιπέδου ή ενεργητικός κυλιόμενος διάδρομος-ιμάντας, που εφαρμόζεται σε άλλες πόλεις). Το ασανσέρ βρίσκεται στο πεζοδρόμιο του Μεγάλου Μουσικής, που δεν είναι προσιτό με κοντινή διάβαση πεζών από την απέναντι πλευρά. Κρίνοντας γενικότερα το μετρό, ας υπενθυμίσουμε πως δεν κλιματίζεται, οπότε πολλές ημέρες το χρόνο η ζέστη είναι αποπνικτική ενώ σε καμιά από τις αποβάθρες του δεν έχει προβλεφθεί γυάλινο προστατευτικό τοίχωμα. Σε ξένες πόλεις, μας έχει συμβεί δύο φορές, να δούμε, με φρίκη, ανθρώπους στις γραμμές.

Στη σχέση «μηχανοκίνηση/πεζός», αναφέρουμε ότι σε πολλούς δρόμους, δεν υπάρχει οριζόντια διαγράμμιση των διαβάσεων, ενώ οι υπάρχουσες δεν είναι φρεσκοβαμμένες, ώστε να ενθαρρύνεται έτσι ο πεζός να ασκήσει το δικαίωμά του να διαβεί και να αναχαιτίζεται η μηχανοκίνηση. Επίσης στις στάσεις (π.χ. στην Οδό Ακαδημίας για τα λεωφορεία των Άνω Ιλισίων) έχει καταργηθεί ο διάδρομος προτεραιότητας με ελαφρές αλυσίδες σε ζγκ-ζαγκ για τους αναμένοντες το λεωφορείο, που επιτρέπει κατάληψη καθίσματος μέσα στο λεωφορείο ανάλογα με τη θέση στην ουρά. Αυτό είναι δυσάρεστο για τα πλέον αδύναμα άτομα και πλεονεκτικό για τα κινητικότερα. Υπενθυμίζουμε εξάλλου ότι τα λεωφορεία σταματούν να κινούνται μετά το μεσονύκτιο. Αυτό είναι σπάνιο για μεγάλη πόλη και εκθέτει τον κάτοικο της Αθήνας σε διάφορες δυσάρεστες καταστάσεις. Ας προστεθεί ακόμα και το θέμα του υπαρκτού «κυνισμού» σε σχέση με την ανεξέλεγκτη «κυνοκτημοσύνη» στην ελληνική πόλη, που παραμένει πάντα ανοιχτό, για τον μη εποχούμενο διαβάτη ή περιπατητή, σαν το στόμα του σκύλου στη γνωστή πινακίδα προειδοποίησης ή τρομοκράτησης. Πόσο κοινόχρηστος, ελεύθερος και δημόσιος είναι ο ανοιχτός χώρος; Και για ποιον; Μήπως μόνο για το σιδερόφρακτο οδηγό που διασχίζει την πόλη ή «παρκάρει»;

Αν λάβουμε υπόψη μας πως η παραχώρηση-κατάληψη 5-10 m² για στάθμευση στο δρόμο, ισοδυναμεί, κατά προσέγγιση, με τα δικαιώματα που αντιστοιχούν, επί πραγματικού εδάφους, στην οριζόντια επί ορόφου ιδιοκτησία μεγέθους 50-100 m², φτάνουμε στο συμπέρασμα ότι, μια ιδιαίτερη κοινωνικο-οικονομική αντίληψη της ατομικής ιδιοκτησίας επιβάλλεται τώρα στον καταλαμβανόμενο και διαρκώς απαξιούμενο υλικό δημόσιο χώρο της πόλης, ως κατάληψη, συνενοχή και «συν-ανοχή». Αυτό συμβαίνει προς χάριν, κυρίως, των ιδιοκτητών των Ι.Χ., ενώ ο μέσος κάτοικος της πολυκατοικιούπολης εξουδετερώνεται (= ουδετεροποιείται) πολιτισμικά¹² –όλο και περισσότερο– απέναντι στην πολεοδομική ασχμία. Εξάλλου, ως ιδιοκτήτης Ι.Χ., αυτός απλά διασχίζει την πόλη¹³, τυποποιώντας τη θέα της χάρη στο πλαίσιο του παρμπρίζ αλλά και τη θέαση του κόσμου χάρη στη ραδιοφωνία του αυτοκινήτου, ακούγοντας τους γνωστούς του σχολιαστές. Και συμπληρώνει τον άυλο κόσμο του επαληθεύοντας τον κόμβο του στο «δίκτυο» κινητής τηλεφωνίας πράγμα που θεωρείται επικοινωνία, ενώ οι άνθρωποι της πόλης του, μένουν άγνωστοι.

Οι εντός οχήματος δόσεις «ΜΜΕ» συνεχίζονται και στο σπίτι. Οι εκατοντάδες (μετρηθείσες¹⁴) εβδομαδιαίες διαφημιστικές «πλήξεις» για αγορά ιδιωτικού οχήματος, μερικές φορές σε διαστάσεις φύλλου 0,70x1,00 m², με αρκετή ειρωνεία για τις κατακτήσεις του εργαζόμενου λαού¹⁵, ή με αριστοτεχνική υπεξαίρεση/απομίμηση συγκινητικών στιγμών της παγκόσμιας κινηματογραφίας, ενεργοποιούν καταναλωτικά και –μέσα στη λογική του κειμένου μας– γεωπολιτικά και πολιτισμικά το κύκλωμα-κλειό

«ΜΜΕ / διεθνές χρηματοπιστωτικό κεφάλαιο / διεθνές ασφαλιστικό κεφάλαιο / ελληνικό εισαγωγικό μεγαλεμπόριο αυτοκινήτων και εξαρτημάτων / πολιτισμική πρακτόρευση των ξένων σημάτων (*branding*) / εξαγωγικό εμπόριο μεγάλων χωρών / εμπορία πετρελαίου και παραπροϊόντων διύλισης (ασφάλτου) / ιδιωτικές βιομηχανίες οδοποιίας και εργοληψίας δημοσίων έργων», ενώ πολλές συνοικίες, από ανθρώπινες γειτονιές που θα μπορούσαν να είναι, μετατρέπονται σε λαδωμένες αυλές επισκευαστικών συνεργείων δεκαετίας του '50. (Ας αποφύγουμε τη ρατσιστική έκφραση σύγκρισης με συνοικίες του Τρίτου Κόσμου). Η επίθεση του αυτοκινήτου είναι βέβαια ογκωδέστατη και ανηλεής. Ακόμα και η δημιουργία κανονικών χώρων στάθμευσης πλήττει το δημόσιο συμφέρον. Με την πρόσφατη κατάληψη του οικοπέδου του σχεδιαζόμενου συγκροτήματος τεχνικών λυκείων στην Οδό Ιουλιανού ματαιώνεται η ίδρυση, χάριν χώρων σταθμεύσεως. Το τετράεδρο της αντιπαροχής με το κράτος στην άνω κορυφή, αναστρέφεται και δίνει τη θέση του στο τετράεδρο της αυτοκίνησης που συμπιέζει τον απλό άνθρωπο και δίνει τη χαρακτηρισική βολή στο δημόσιο χώρο, ενώ το κράτος συνεργάζεται με τον ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου (στην καταπάτηση του ελεύθερου χώρου) και τους αντιπροσώπους του αυτοκινήτου και του κεφαλαίου (Σχ. 1).



Σχ. 1

Σε σχέση με αυτή την πλευρά της κρίσης του χώρου στην Ελλάδα και την Αθήνα ο πολίτης είναι μόνος και αβοήθητος. Όπως αβοήθητοι ήσαν, τα Χριστούγεννα του 1997, οι επιβάτες του ουκρανικού αεροπλάνου, που συνετρίβη στα Πιέρια. Κάνουμε εδώ την υπόθεση πως το ατύχημα οφείλεται στη συναίνεση των τοπικών αρχών –με αντάλλαγμα τη διατήρησή τους στην εξουσία– να μην εγκαταστήσουν το σύστημα ραδιεντοπισμού για να μην υποτιμηθούν οι ιδιοκτησίες των ψηφοφόρων τους: Πρόκειται για μια πραγματική «γεωπολιτική» ζωτικού χώρου, σχετική με την αξία οικοπέδων, που παραπέμπει κατευθείαν στο ζόφο του μεσοπολέμου στη Μέση Ευρώπη και βρίσκει σήμερα θεσμική υποστήριξη στη γαλάζια πατρίδα μας. Στη λεπτομερή ανάλυση που κάνουν οι Μαντουβάλου και Μπαλλά (2003: 39) για τη θέση των κομμάτων «εξουσίας» στα ζητήματα χώρου γίνεται φανερό ότι οι θέσεις τους, δυστυχώς, «καθορίζονται από τη συγκεκριμένη σχέση τους με την εξουσία». Αυτό τα λέει όλα. Και ταυτόχρονα δημιουργεί ερωτηματικά κατά πόσο η αναμφισβήτητη θεσμική δημοκρατική θωράκιση της χώρας εγγυάται την προστασία της, όχι μόνο από φυσικές καταστροφές τύπου “Big One” αλλά και από μικρότερα καταστροφικά γεγονότα που ταράσσουν τον πολύπλοκα αναπτυγμένο χώρο διαβίωσης των μεγάλων συγκεντρώσεων πληθυσμού (Λέκκας, 2005: 40). Αν το «έλλειμμα κοινωνικής αλληλεγγύης» (Οικονομίδης, 2005: 10) που καταγράφεται στη χώρα μας, δώσει τη θέση του σε μια χωρική – κοινωνική συνειδητοποίηση πολλά πράγματα ενδέχεται να διορθωθούν ή να προβλεφθούν.

Η Μητρόπολη τρέμει: Καταστροφές στις πόλεις τις «δικές μας», των άλλων και του «άλλου»

Η ελληνική πρωτεύουσα Αθήνα αποτελεί μια περίπτωση πολεοδομικού συνόλου που δεν έχει ιδιαίτερα πληγεί από καταστροφές και μάλιστα σε βαθμό που να επαιρείται, «εν μέσω» πολυσειστικής περιοχής, για το άσειστο, μέχρι πριν λίγα χρόνια –με τελευταία υπενθύμιση το σεισμό στις 7 Σεπτεμβρίου 1999– έδαφός της. Συνεπώς η διατύπωση σοβαρών σκέψεων περί καταστροφής (από λιθοσφαιρικές, υδροσφαιρικές και ατμοσφαιρικές δράσεις ή μείζονα τεχνολογικά αίτια) δικαιολογούνται σε πολύ ειδικότερα πλαίσια από όσο καθορίζει η δική μας συμβολή. Όχι επειδή περιττεύει μια γενική προσέγγιση των σχετικών φαινομένων από πλευράς αστικής και πολιτισμικής γεωγραφίας, αλλά για να μην οδηγηθούμε σε διατύπωση ανεύθυνων «καταστροφολογικών» εικολογιών.

Ωστόσο εκτιμούμε ότι οι καταστροφές σε πόλεις στην Ελλάδα (και στο εξωτερικό, ανάλογα και με τη διαμεσολάβηση προβολής που γίνεται), οδηγούν, στο εσωτερικό της ελληνικής κοινωνίας, σε ποικίλες δράσεις, αντιδράσεις και σε σχετικές λογοθεσίες, που επιτρέπουν να «ταυτοποιήσουμε» (επισημάνουμε) μέσα σ’ αυτές, μια διάσταση από την «κουλτούρα της πόλης» ως ιδιαίτερης εδαφικής και κοινωνικής οντότητας. Δηλαδή βαθύτερες αντιλήψεις για την πόλη, τα προβλήματά της, την ευαισθητοποίηση του

κατοίκου της απέναντι στην ιδιαιτερότητα της ζωής σ' αυτή σε έκτακτες συνθήκες, τις σχέσεις του με τους άλλους, και, σε άλλη βαθμίδα, την αίσθηση της διαβίωσης σε έναν ιδεατό χώρο κοινού πεπρωμένου με τους κατοίκους άλλων παρόμοιων πόλεων, και το συναίσθημα της ταύτισης (άρα και συμπάθειας) με τους «ομόλογους» αυτούς ανθρώπους. Με τους ανθρώπους. Μέσα στο πλαίσιο αυτό παρουσιάζουμε στοιχεία σύμφωνα με παρατηρήσεις μας και τεκμηρίωση κατά τη διάρκεια και εξ αφορμής μερικών καταστροφικών γεγονότων¹⁶.

Δημιουργώντας το εικονόγραφο ανάγνωσμα «Σαράγεβο», ο συμπαθής γάλλος κομίστας Wazem (2004), αρχίζει με τον επιφωνηματικό αναδιπλασιασμό «Νέα Υόρκη – Νέα Υόρκη», από τον τίτλο του γνωστού θεάματος, και βάζει το βαριεστημένο ήρωα να μετρά πόσες φορές είχε δει την καταστροφή των Δίδυμων Πύργων στην τηλεόραση. Ούτε λίγες, ούτε πολλές. Οχτακόσιες! Είναι φανερή η ειρωνική στάση, για το γνωστό αυτό γεγονός που αποτελεί, τα τελευταία χρόνια, την εντυπωσιακότερη και περισσότερο διαμεσολαβημένη καταστροφή σε μεγάλη πόλη. Στη Μητρόπολη... Οι τροχιές δυο «ειρηνικών» συμβόλων της καπιταλιστικής συσσώρευσης, του ουρανοξύστη και του jet, διασταυρώθηκαν για να συμπήξουν μια αφανιστική κρίσιμη μάζα. Το γεγονός αυτό δεν αναγνώσθηκε βέβαια ως καταστροφή πόλης στα πλαίσια μιας αφελούς αστικογεωγραφικής αντίληψης. Έλαβε μια ευρεία «γεωπολιτική» ανάγνωση σαν πολεμικό γεγονός, δηλαδή ως φάση ενός πολέμου μεταξύ δυο αντιπάλων σχηματισμών. Ένα συναίσθημα αντιαμερικανισμού διαχύθηκε παντού. Το «καλά να πάθουν!» (Βασιλάκης, 2002) περίσσεψε και στην Ελλάδα. Δεν είναι, βέβαια, της στιγμής να διαλέξει κανείς τον επικίνδυνο έως γραφικό ρόλο του τιμητή. Ούτε καν να επικαλεστεί στοιχεία για το δημοκρατικό (εκλογικό) ήθος του Μανχάταν (πάντα με διπλάσιους έως πενταπλάσιους «αριστερούς» από όσο «δεξιούς» εκλογείς, όταν οι ομογενείς μας εκδηλώνουν εκλογική ομοιογένεια μόνο με τον πάντα τόσο «δεξιό» «δήμο» Αθηναίων) (Jackson, 1995)¹⁷. Ερωτούμε: Δεν θα ήταν περισσότερο υπεύθυνο και πολεοκεντρικό αν υπήρχε μια έκφραση συμπάθειας, όχι μόνο για έναν Νόαμ Τσόμσκι ή έναν Άρθουρ Μίλερ, που θα μπορούσαν να είχαν εξαφανιστεί λειωμένοι, κατά τύχη, μέσα στους πύργους, αλλά για έναν οποιοδήποτε ομόλογό μας, ας πούμε έναν εμποράκο, κάτοικο-όμηρο μεγάλης πόλης;

Υποστηρίζουμε δηλαδή πως το πάθημα μιας πόλης (όχι ως εκπροσώπου του ιδεολογικο-γεωπολιτικού και γεωστρατηγικού συμπλέγματος στο οποίο ανήκει) θα πρέπει να γεννά συναισθήματα συμπάθειας, στους εξ ορισμού ομόλογους κατοίκους μιας άλλης πόλης, αφού όλοι οι κάτοικοι των πόλεων είμαστε στόχοι, είτε φορούμε είτε όχι, τους τυπωμένους ομόκεντρους δακτυλίους της σκοποβολής. Κατά την έννοια αυτή, η απερίφραστη καταδίκη της τρομοκρατικής ενέργειας στο Λονδίνο (7 Ιουλίου 2005) από το 84,6% των ερωτηθέντων Ελλήνων¹⁸ είναι ένα αξιόλογο δεδομένο. Όμως γιατί το πάθημα των Λονδρέζων μόνο, και όχι και των Νεοϋορκέζων, να οδηγήσει σε έκφραση ανθρωπιστικής θέσης; Ή, και αντίστροφα: Γιατί δεχόμαστε να καταδικάζονται σε θάνατο οι εργαζόμενοι του Μανχάταν και όχι του σταθμού Σέπχερντ Μπους; Μήπως στα ανώγεια και τα υπόγεια της μητρόπολης –με πρότυπο την κατά Φριτς Λανγκ κατανομή– δεν βρίσκονται και αφεντικά και άνθρωποι του μόχθου; Και ακόμα: Πόσο διαφορετικό γεωπολιτικό πρόσωπο ή προσώπιο είχε η Αγγλία από εκείνο της Αμερικής σε πολλά από τα πολεμικά γεγονότα (και μάλιστα καταστροφής πόλεων) των τελευταίων χρόνων;

Παρόμοιες σκέψεις μπορούν να γίνουν και με τη σεισμική καταστροφή της 17^{ης} Αυγούστου 1999 στην Τουρκία που έπληξε τις πόλεις Ιζμίτ (Νικομήδεια), Γκολτσούκ, Γιάλοβα (Ελενόπολη) και Αντά Παζαρί (Rentzos, 2005). Στο κλίμα των σχέσεων με την Τουρκία, ο σεισμός αυτός έγινε αρχικά αντιληπτός ως βλάβη και –ενδεχομένως– τιμωρία του εχθρού. Ο Τύπος, στην προσπάθειά του να διερμηνεύσει τα υποτιθέμενα αισθήματα του ελληνικού λαού απέναντι στον *τιμωρηθέντα* εχθρό, ανέλαβε να παρουσιάσει όχι μόνο τις συμφορές που υπέστη ο τουρκικός λαός ως αποτέλεσμα του σεισμού αλλά κυρίως και τα πλήγματα που υπέστη το τουρκικό κράτος ως εχθρική στρατιωτικο-πολεμική οντότητα. Μερικοί τίτλοι από δηλώσεις πολιτικών και ειδικών είναι χαρακτηριστικοί. «*Ανατρέπονται τα εξοπλιστικά σχέδια*» (Ντόρα Μπακογιάννη), «*Οι επεκτατικές βλέψεις θα διατηρηθούν*» (Χριστόδουλος Γιαλουρίδης), «*Θα σπεύσουν οι ισλαμιστές*» (Θάνος Ντόκος), «*Οι στρατοκράτες απέτυχαν*» (Κωνσταντίνος Χολέβας)¹⁹. Ωστόσο μια μεγάλη –και περίεργη– αλλαγή οπτικής σημειώθηκε, ως έκφραση συμπάθειας, λίγες μέρες μετά το σεισμό, με την αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας από την Ελλάδα, που όπως φαίνεται, είχε την έγκριση ή υποκίνηση²⁰ του αμερικανικού παράγοντα ενώ σκοτεινό χρονικό σημείο καταγραφής της αλλαγής συναισθημάτων σε εθνικό επίπεδο και αναγνώρισης του «άλλου» δια γεωπολιτικής οδού, είναι η Κυριακή 22 Αυγούστου 1999²¹. Το ζήτημα αυτό μπορεί να αναλυθεί καλύτερα από την πλευρά της επιδεικνυόμενης φιλανθρωπίας, αν 1) υπενθυμίσουμε την απλόχερη βοήθεια (Ιανουάριος 2005) ελλήνων ιδιωτών προς τα θύματα από το τσουνάμι του Ινδικού Ωκεανού (Χριστούγεννα 2004) και αντιπαραβάσουμε 2) με την αδιαφορία που εκδηλώνεται από τους ίδιους συμπολίτες μας απέναντι στην κατάσταση της ελληνικής πόλης. Προφανώς δεν επιχειρούμε να συγκρίνουμε τις τραγωδίες του Ινδικού Ωκεανού με τα σπασμένα πλακάκια του Δήμου Ζωγράφου, αλλά αντιπαραθέτουμε το πνεύμα κινητοποίησης με την αδιαφορία.

Με το σεισμό που έπληξε την Αθήνα στις 7η Σεπτεμβρίου 1999 ήρθε στην επιφάνεια μια κοινωνική και πολιτισμική κριτική για την πόλη και το βασικό δομικό στοιχείο της που είναι το κτίριο. Που όμως οδηγεί; Στον τρομοκρατικό καταναλωτισμό των ασφαλέστερων και ακριβότερων οικοδομών ή στην αντίληψη παραγωγής μιας ήπιας πόλης; Μερικές τοποθετήσεις έγιναν σε σοβαρό ακαδημαϊκό ή

ενημερωτικό τόνο ενώ σε άλλες διακρίνεται μια μαχητική στάση. Ο Βασίλης Παπαζάχος (1999: 8), με άρθρο του σε ειδικό ένθετο αφιέρωμα της εφημερίδας *Ελευθεροτυπία* προβάλλει, μεταξύ άλλων στοιχείων, το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των σεισμών που είναι το γεγονός ότι «*συνήθως οι σεισμοί μας βλέπουν έμμεσα, με την καταστροφή δικών μας δημιουργημάτων (κτιρίων, γεφυρών κ.λπ.)*». Το ζήτημα της «έμμεσης βλάβης» που προκαλούν οι σεισμοί επανέρχεται συχνά στον έντυπο και ηλεκτρονικό Τύπο εκείνου του καιρού. Ο δημοσιογράφος Παύλος Τσίμας (1999: 4), απαντώντας στο ερώτημα που έχει θέσει σε κείμενό του στην εφημερίδα *Τα Νέα* δηλαδή «γιατί χάθηκαν τόσες ζωές στο σεισμό της 7^{ης} Σεπτεμβρίου» επικαλείται τη γνώμη των ειδικών για να φτάσει στην απάντηση, «*που δεν είναι δύσκολη*»: «*Δεν σκοτώνουν οι σεισμοί. Τα κτίρια μάς σκοτώνουν, λένε οι ειδικοί*». Στην ίδια εφημερίδα, λίγες ημέρες μετά, αναδημοσιεύεται συζήτηση που οργανώθηκε από το περιοδικό *Nature* (Κρίκης, 1999: 12-13) Προβάλλονται ιδιαίτερα οι απόψεις του Ian Main, του Πανεπιστημίου του Εδιμβούργου, σε σχέση με την αδυναμία πρόγνωσης των σεισμών και επισημαίνεται πάλι: «*Ας έχουμε πάντα στο μυαλό μας, ότι δεν είναι τόσο ο σεισμός που σκοτώνει τους ανθρώπους όσο τα ίδια τα κτίρια που ο ίδιος ο άνθρωπος κατασκευάζει*». Ακόμα, στην πρωινή τηλεοπτική εκπομπή *ΤΙ ΤΡΕΧΕΙ*, του κρατικού καναλιού *NET*, στις 8.10.1999, η οποία αναμετέδωσε συνάντηση στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ) επισημαίνεται και πάλι ότι «*εκείνα που σκοτώνουν είναι τα κτίρια*». Είναι σημαντικό να αναφερθούμε εδώ και σε ένα προφητικό, για τους νεκρούς της Ρικομξέ, άρθρο του Νίκου Ράπτη (1999: 20) που πριν από τους σεισμούς της Αθήνας (αλλά μέσα στην τραγική επικαιρότητα που δημιούργησαν οι σεισμοί της Τουρκίας, στις 17 Αυγούστου 1999) υποστήριξε: «*Για τον άνθρωπο, το πρόβλημα του σεισμού έχει μία και μοναδική παράμετρο: το κτίριο. Όλες οι συζητήσεις για ρήγματα, Ρίχτερ, κ.λπ. όχι μόνον έχουν ακαδημαϊκή αξία αλλά κατά έναν τρόπο είναι ανήθικες, γιατί αποπροσανατολίζουν τον κόσμο*». Η αντιμετώπιση του προβλήματος, φαίνεται ότι περνάει, όπως είπαμε, από δυο δρόμους, αντιθέτων διευθύνσεων. Εκείνον (α) που ευνοεί τρομολαγνικά τα ισχυρότερης κατασκευής οικοδομήματα, που βέβαια αντιστοιχούν σε μεγαλύτερο κόστος, και εκείνον (β) που οδηγεί σε μια εναλλακτική θέση ήπιας πόλης, υπέρ των μικρότερων και απλούστερων κτιρίων. Και μάλιστα, η δεύτερη αυτή θέση ολοκληρώνεται (στο προηγούμενο άρθρο) με αναφορά στους πάνω από 2 εκατομμύρια νεκρούς «από πολυκατοικία» και την προβολή του στόχου για κατάργηση της πολυκατοικίας. Η ήπια παραγωγή του χώρου της πόλης, που αντιστρατεύεται τη φαραωνική πυκνοκατοικημένη μητρόπολη, τιθεται ως οικιστικό/οικοδομικό ιδεώδες.

Τελειώνοντας το μέρος αυτό ας πούμε και τούτο: Σύμφωνα με την ειδησεογραφία, η σταθμός του Σέπχερντ Μπους επιλέχθηκε λόγω της ατυχούς συνωνυμίας του με τον αμερικανό πρόεδρο. Ο σοβαρός αρχιτέκτονας, υποψήφιος διδάκτωρ πολεοδομίας, Μοχάμεντ Άττα, που πιλοτάριζε το πρώτο αεροπλάνο-βλήμα του Μανχάτταν, έβλεπε αιχμαλωτισμένο το ονομά του μέσα στο Μανχάτταν. Και ίσως ήταν και αυτό που τον οδήγησε στην πράξη απόλυτης απελευθέρωσης. Αλήθεια, με τόσο ειδικά επιλεγμένες δράσεις, η Αθήνα, αστραφτερός ελληνικός αδάμας στο δαχτυλίδι του «δυτικού πολιτισμού» που, κατά τις εύλογες εκτιμήσεις της αραβο-μουσουλμανικής πλευράς, δεν θα είναι παρά ένα «εβραίο-χριστιανο-ατλαντικό» μόρφωμα, είναι τόσο απίθανος στόχος;...

Αντί για συμπεράσματα: Μια θεσμική αττική υπερπόλη – Η θέση του γεωγράφου

Η θεσμική αναγνώριση μιας «αττικής υπερπόλης» (ή και άλλων μητροπολιτικών περιοχών κατά το πρότυπο, π.χ., των metropolitan areas²² των ΗΠΑ), με στόχο το συντονισμό της λειτουργίας του συνολικού μητροπολιτικού χώρου που θα προκύψει, θα οδηγούσε ενδεχόμενα σε κάποιες καταστάσεις βέλτιστης διοίκησης. Θα προέκυπτε βέβαια μια νέα περιφερειοποίηση με ό,τι αυτό σημαίνει. Μια τέτοια νέα κατάσταση θα μπορούσε ταυτόχρονα να οδηγήσει και στην «ενσυνείδητη» ένταξη των κατοίκων της στην νέα περιφέρεια. Και να αποτελέσει αφετηρία συνειδητοποίησης για τη βαθειά κρίση του αστικού χώρου στην Ελλάδα, ενδεχόμενο για σοβαρή αντιμετώπιση της καθημερινής βίας στον ανοιχτό αστικό χώρο και ελπίδα για ένα νέο ξεκίνημα για τη συστηματική βελτίωση της πόλης.

Αυτό αφορά πρωτίστως τους κοινοβουλευτικούς εκπροσώπους μας, τους αιρετούς άρχοντες των πόλεων μας και τη δημόσια διοίκηση. Δυστυχώς όμως οι κρατικοί φορείς, βαρύνονται, έστω και κατ' υπαινιγμό, με σοβαρές κατηγορίες για διαπλοκή και διαφθορά σε ό,τι σχετίζεται με τη νομιμότητα στη λειτουργία του αστικού χώρου ενώ, μεγάλες πτέρυγες του κοινοβουλευτικού χώρου, στα πλαίσια λειτουργίας του πολιτεύματός μας, χαρακτηρίζονται από μια έκδηλη ιδεολογικο-πολιτική ομηρία-συνενοχή ως προς τη καθημερινή βία στο δρόμο της πόλης που «αγνοούν». Και μάλιστα, για πολλά ζητήματα, μια μονοπωλιακή σχέση με την πόλη «θεσμοποιείται» στη δημοκρατική κοινωνία μας. Η αγοραπωλησία και χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Πραγματικά, πολλά στοιχεία της ανάλυσής μας βρίσκουν στην καθημερινή ζωή μια εύκολη απάντηση/ακύρωση των ερωτημάτων του γεωγράφου που παρατηρεί την πόλη: «Γιατί δεν παίρνει ένα αυτοκίνητο;». Αυτό παραπέμπει σε καταστάσεις ομογενοποίησης της συμπεριφοράς, δηλαδή «ρινοκεροποίησης» (κατά Ιονέσκο, χωρίς υπαινιγμό για την αισθητική πολλών μοντέρνων οχημάτων). Εξάλλου, μια τέτοια απάντηση-λύση δεν αποτρέπει από το να επισημανθεί ότι η ελληνική πόλη εμφανίζεται σαν μια απέραντη εγκαταλειμμένη μάντρα, όπου γίνεται βιαστική αποθεματοποίηση αυτοκινήτων με

επίβλεψη κάποιας δύναμης κατοχής. Όποιος δεν συνεργάζεται με τη μάντρα, δεν προστατεύεται από το νόμο. Γι' αυτόν η πόλη δεν λειτουργεί.

Σε όρους γεωπολιτικής, αυτό μοιάζει με ανοιχτή επιβουλή κατά του εδάφους της πόλης που να μην δεν καταλαμβάνεται βίαια ή δεν κινδυνεύει από ξένο στρατό, όπως γενικά εννοείται αυτό, αλλά καταλαμβάνεται σπιθαμή-σπιθαμή, χωρίς αντίσταση, από μεγάλα οικονομικά συμφέροντα. Η προφανής αδιαφορία για την προστασία του εδάφους της πόλης πρέπει να μελετηθεί και με όρους ή υποθέσεις ενδεχόμενης βίαιης «επέμβασης», που και πάλι δεν πρέπει να θεωρηθεί στρατιωτική ή πολεμική αλλά σημειακά καταστροφική. Η καλλιέργεια μιας «κουλτούρας της πόλης» είναι ένα ζητούμενο. Η γεωγραφία μπορεί να βοηθήσει.

Η σύγχρονη ελληνική γεωγραφική επιστημονική σκέψη βρίσκει τα τελευταία χρόνια το δρόμο της, έστω και αν χαρακτηρίζεται από μεγάλη ασυνέχεια ως προς τους αρχαίους γεωγράφους ταξιδευτές και τους άλλους θαλασσοπλεύστες, που άφηναν την πόλη-πατρίδα τους για να γνωρίσουν τον κόσμο. Ονομασμένη ντροπαλά στην αρχή «Ανθρωπο-γεωγραφία», με ό,τι μπορεί να σημαίνει το «ανθρωπικό», έχει στη διάθεση της αθρών και εργαλεία, μεταξύ των οποίων και το περιοδικό «Γεωγραφίες», και κυρίως τους νέους πτυχιούχους γεωγράφους, -ποιος ξέρει;- «γεωγράφους χωρίς σύνορα». Μπορεί συνεπώς, με τη συνεργασία και άλλων επιστημόνων, π.χ., των αρχιτεκτόνων, στους οποίους οφείλουμε πολλά για την αντίληψη της πόλης, να καταγράψει αντικειμενικά την καταστροφική γεωγραφία της ελληνικής πόλης και, προβάλλοντας ως μητρόπολη την πόλη-πατρίδα να συνεισφέρει σε μια «νέα κοινωνική, πολιτισμική και εδαφική πραγματικότητα» (Hamel, όπ. π., 43).

Μια πραγματικότητα που θα μειώσει το έλλειμμα κοινωνικής-επικοινωνιακής αλληλεγγύης στη χώρα μας, όπως χαρτογραφείται στο χώρο της πόλης. Υπάρχουν βέβαια συγγραφείς οι οποίοι ευαγγελίζονται κάτι περισσότερο από μια απλή βελτίωση. Ούτε λίγο, ούτε πολύ, μια πολιτιστική επανάσταση. Όχι πολιτισμού θεατών και ακροατών βέβαια, που αφθονούν! Στις πόλεις μας, η επανάσταση αυτή δεν θα στήσει αλλά θα κατεδαφίσει οδοφράγματα. Θα ανοίξει τους δρόμους (και τα πεζοδρόμια...) και μπορεί να φουντώσει και με τη συμβολή της νέας ελληνικής δημιουργικής γεωγραφίας. Που θα κληθεί άλλωστε να δώσει σοβαρό παρόν και στη γενική εκπαίδευση με προγράμματα «πολεογραφικής»²³ αγωγής και παιδείας.

Βιβλιογραφία

- Ansidei, M., Dubois, D., Fleury, D., Munier, B., [Sous la direction de :], (1998), *Les Risques urbains*, Anthropos
Βαΐου, Ντ., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου, Μ., «Αθήνα 2000: Στα μονοπάτια της παγκοσμιοποίησης;» στο *Γεωγραφίες*, 7, 2004, σελ. 14
Βασιλάκης, Μ., (2000), «Καλά να πάθουν», Εκδόσεις «Γνώσεις»
Blaikie, P., Cannon, T., Davis, I., Wisner, B., (1994), *At Risk*, Routledge
Braudel, Fernand, (1995), *Υλικός πολιτισμός, οικονομία και καπιταλισμός*, ΜΙΕΤ
Βρετανικός Ιατρικός Σύλλογος, (1998), Το ζην επικινδύνως, Μετάφραση Γ. Μπαρουξής, ΜΙΕΤ
Curry, George, (2005), «Le scénario de la catastrophe était écrit», *Courrier international*, 775/8-14 septembre 2005
Γετίμης, Παναγιώτης, (2000), «Δημοκρατικές πόλεις», *Τα Νέα*, 5 Ιανουαρίου 2000
Davis, Mike, (2002), *Dead Cities*, The New Press, New York.
Ελευθεριάδου, Εύη, (1997), «Υστερεί η Αθήνα σε ποιότητα ζωής - Διεθνής ετήσια έρευνα κατατάσσει την ελληνική πρωτεύουσα στην 73η θέση ανάμεσα σε 192 μεγαλουπόλεις του κόσμου», *Τα Νέα*, 11 Δεκεμβρίου 1997
Hall, Peter, (1995), "Towards a General Urban Theory", in John Brotchie et al. [Ed.], *Cities in Competition*, Longman Australia
Hamel, Pierre, (2005), "Contemporary Cities and the Renewal of Local democracy" in Booth Ph. and Jouve B., *Metropolitan Democracies*, Ashgate, 2005
Ιορδανίδου, Μ., (1988), *Η αυλή μας*, Εστία
Jackson, Kenneth T., [Ed.], (1995), *The Encyclopedia of New York*, Yale University Press & The NY Historical Society
Jouve, B., (2005), "Metropolitam Cities at the Crossroads of Globalisation and Changing Politics" in Booth Ph. and Jouve B., *Metropolitan Democracies*, Ashgate, 2005
Καραδήμου-Γερολύμπου, Α. και Καραδαμίτση-Αδάμη, Μ., (2003), «Ο πόλεμος, οι πόλεις, η ανοικοδόμηση» στο: Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας, *Ελληνικός Αστικός χώρος*, Επιστημονικό συμπόσιο.
Καραποστόλης, Β., (2003), «Η πόλη και η ύπαιθρος [sic]- Το φάσμα του μόχθου» στο: Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας, *Ελληνικός Αστικός χώρος*, Επιστημονικό συμπόσιο.
Kotkin, Joel, (2005), «La Nouvelle-Orléans, paradigme de l'urbanisme moderne», in *Le Monde*, 9 septembre 2005
Κρίκης, Στέφανος, (1999), «Πρόβλεψη για σεισμούς τώρα όχι, στο μέλλον βλέπουμε», *Τα Νέα*, 6 Οκτωβρίου 1999, σελ. 12-13.
Lacoste, Yves [Sous la direction de:], (1993), *Dictionnaire de géopolitique*, Flammarion
Lacoste, Yves, (2001), «Géopolitique des grandes villes», *Hérodote*, 101/2^e trimestre 2001
Λέκκας, Ευθύμιος (2005), «Χρειαζόμαστε νέο δόγμα αντιμετώπισης καταστροφών», *Ελευθεροτυπία*, 7 Σεπτεμβρίου 2005
Λουπάκη, Ευγενία, (2005), «Αισχροκέρδεια, αυθαιρεσία, προσβολή του τόπου μας και της αισθητικής μας. Πότε θα κάνετε κάτι γι'αυτά, κύριε Αβραμόπουλε;», *Κ/Καθημερινή*, 9 οκτωβρίου 2005

- Magnaghi, Alberto, (2004), «The Local Project: Summing up a Political Vision» in INURA, *The Contested Metropolis*, Birkhäuser, Basl-Bostin-Berlin
- Μάντζου, Πολυξένη, (2003), «Το mall ως πρότυπο του δημόσιου χώρου» στο *Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης*. Πρακτικά συνεδρίου, Αθήνα, 9-11 Μαΐου 2002 (Έκδοση σε CR-Rom)
- Μαντουβάλου, Μ. - Μπαλλά, Ε. (2003), «Πολιτικός / Κομματικός Λόγος για τα ζητήματα ρύθμισης του χώρου στην Ελλάδα - Αναγνώσεις στα Πρακτικά της Βουλής από τη μεταπολίτευση ως σήμερα» στο *Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης*. Πρακτικά συνεδρίου, Αθήνα, 9-11 Μαΐου 2002 (Έκδοση σε CR-Rom)
- Martincigh, Lucia, Corazza, M.V., Tosone, A., Squarcia, R., (1998), "Urban Rehabilitation and Pedestrian Mobility: Interfacing Elderly with Children" in Joël Yeprez [Coordonné par:], *La ville des vieux*, Editions de l'aube
- Michéa, Jean-Claude, (1999), «De la destruction des villes en temps de paix» in Revue du MAUSS, *Villes bonnes à vivre - villes invivables*, N° 14/Second semestre, La Découverte
- Mitchel, Don, (2001), *Cultural geography*, Blackwell
- Mitchell, Don, (2003), *The Right to the City*, Guilford Press
- Moran, Joe, (2002), *Interdisciplinarity*, Routledge
- Mumford, Lewis, (1961) *The City in History*, A Harvest Book, 1961/1989
- Οικονομίδης, Φ., (2005), «Πολιτιστική επανάσταση χρειάζεται η Ελλάδα», Ελευθεροτυπία, 19 Σεπτεμβρίου 2005
- Παπαδόπουλος, Ι. Στ. (2003), «Είναι ατυχηματογόνος χώρα η Ελλάδα;», στο *Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης*. Πρακτικά συνεδρίου, Αθήνα, 9-11 Μαΐου 2002 (Έκδοση σε CR-Rom)
- Παπαζάχος, Βασίλης (1999), «Μακριά από την πρόγνωση αλλά συνεχίζουμε να ζούμε», *Ελευθεροτυπία*, Αφιέρωμα/Σεισμοί, 18 Σεπτεμβρίου 1999
- Πηλιχός, Γιώργος (1961) «Ένας ποιητής ατενίζει την Αμερική», - Εντυπώσεις του Οδυσσέα Ελύτη από ένα πρόσφατο ταξίδι στον Νέο Κόσμο, *Ταχυδρόμος*, 26 Αυγούστου 1961
- Πρεβελάκης, Γ.-Σ. Ν., (2001), *Επιστροφή στην Αθήνα*, Εστία
- Ράπτης, Νίκος, (1999), «Ο σεισμός απαιτεί έντιμη αντιμετώπιση», στο *Αντί*, 693/27.08.1999
- Ρέντζος, Ι., (2003), «Η σχολική πόλη: Από ψιθυριστή ιδεολογία σε αναλυτικό πρόγραμμα» στο: Πρακτικά συνεδρίου «Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης - σοσιαλιστική θεωρία, προοπτικές και καθημερινή πράξη», Αθήνα, 9-10-11 Μαΐου 2003, διοργάνωση του Νέου Κινήματος Αρχιτεκτόνων (Έκδοση σε CR-Rom)
- Rentzos, I., (1996), "Ranking of Cities: Statistics or Social Geography?", *28th International Geographical Congress - The Hague - August 1996*
- Rentzos, I., (2004), "City Preferences in MEP CVs - A Mental European Political Geography", *30th International Geographical Congress - Glasgow - August 2004*
- Rentzos, I., (2005), «Geopolitics of Earthquakes in the Cities: From the Long Time Greek-Turkish Conflict to the Sudden Friendship», *4th International Conference of Critical Geography* (8-12 January 2005, Mexico City
- Rosenblat, C., Cicille, P., (2003), *Les villes européennes - Analyse comparative*, DATAR/La documentation française
- Σαρηγιάννης, Γ.Μ., (2004), «Αθήνα 2004: Παγκοσμιοποίηση, μεταφορές και πόλη», *Γεωγραφίες*, **7**, 2004
- Savageau, David with Ralph D'Agostino (2000), *Places Rated Almanac*, IDG Books
- Σκλαβούνος, Γεράσιμος (1998), «Για να ακουστεί η Ελλάδα καταστρέφουν το περιβάλλον της Αθήνας», *Εποχή*, 15 Φεβρουαρίου 1998
- Smith, David M., (2000), *Moral Geographies*, Edinburgh University Press
- Soja, Edward, (1999), «Thirdspace: Expanding the Scope of the Geographical Imagination», στο Doreen Massey et al., *Human Geography Today*, Polity Press
- Τσίμας, Παύλος, (1999), «Η άχρηστη συζήτηση», *Τα Νέα*, 2-3 Οκτωβρίου 1999
- Χατζημιχάλης, Κ., (2001α), «Η επιχειρηματική πόλη», *Εποχή*, **588**/22 Ιουλίου 2001
- Χατζημιχάλης, Κ., (2001β), *Γεωγραφία, ανάπτυξη και πολιτική*, Πολίτης
- Wazem, P., (2004), *Attorno a Sarajevo*, Lizard edizioni
- Wieder, Thomas, (2005), «L'étudiant Chirac avait prévu l'inondation de La Nouvelle-Orléans», in *Le Monde*, 11-12 septembre 2005

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

- ¹ Βλ. Λουπάκη (2005: 35), όπου συνέντευξη του Υπουργού Τουρισμού Δημήτρη Αβραμόπουλου.
- ² Σε συνέντευξη του ο (τότε) Δήμαρχος Αθηναίων Δημήτρης Αβραμόπουλος δηλώνει: «Το πρόγραμμα της Ολυμπιάδας θα συμβάλει ουσιαστικά στην καλύτερευση των συνθηκών, την ποιότητα ζωής στην πόλη, τη λειτουργικότητα και τον εκσυγχρονισμό της [...] Μια πρώτη κίνηση θα είναι να [προωθηθεί] η πρόταση που έκανα για Μητροπολιτική Οργάνωση της Αθήνας [...] του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος που φιλοξενεί τον μισό πληθυσμό της Ελλάδας» [Υπογραμμίζουμε]. «Οι Ολυμπιακοί απαιτούν συνεργασίες», Τα Νέα, 9 Σεπτεμβρίου 1997, σελ. 13.
- ³ Τίτλος υπο-κεφαλαίου "War as City Builder".
- ⁴ Βλ. Χρήστος Σελιανίτης, «Πόλη των πολιτών ή πόλη των τάξεων;» στο Α.Α.Ο. Συμπαράταξη για την Αθήνα, Πρακτικά ημερίδας «Οι πολεοδομικές παρεμβάσεις στην Αθήνα», 18 Οκτώβρη 2000.
- ⁵ Βλ. σημείωση 2.
- ⁶ Το περιοδικό *Hérodote* αφιερώνει ένα τεύχος του στη γεωπολιτική προσέγγιση του αστικού (Lacoste, 2001), ενώ η «γεωπολιτική» ως προσέγγιση της πόλης, και μάλιστα της ελληνικής πρωτεύουσας, προτείνεται και από τον Πρεβελάκη (2001). Σε μεγάλο βαθμό, και το αφιέρωμα του περιοδικού *Γεωγραφίες*, στην Αθήνα και την παγκοσμιοποίηση, απηχεί μια γεωπολιτική αντίληψη προσέγγισης (π.χ. Βαΐου, Μαντουβάλου, Μαυρίδου, 2004: 14-Σαρηγιάννης, 2004: 136-140). Ας μας επιτραπεί να σημειώσουμε ότι πολύ συχνά, με αξιοθαύμαστη οξυδέρκεια, έλληνες πολιτικοί σχολιαστές, δηλαδή γελοιογράφοι που «πολεογραφούν», -Μητρόπουλος, Ιωάννου, Καλαϊτζής, Καρμένος- εκφράζουν πεντακάθαρα τη γεωπολιτική συνέχεια διεθνικού/ενδοεθνικού σε επίπεδο πόλης. Ο υπότιτλος του βιβλίου του Πρεβελάκη είναι «Πολεοδομία και γεωπολιτική της ελληνικής πρωτεύουσας»

[Υπογραμμίσαιμε]. Κατά τη γνώμη μας διευρύνει, θαρραλέα, και στα ελληνικά, τη «γεωπολιτική» σαν μια γενικότερη γεωγραφική έννοια, δηλαδή ανθρωπολογική (αναπαραστάσεις [Lacoste, 1993]), ηθική («ποιοί πρέπει να είναι εκεί», Smith, 2000) και *ενδοεθνική*, από απλά *διακρατική* σχέση που θεωρείται συνήθως. Για να ελέγξουμε πώς γίνεται αντιληπτή η λέξη «γεωπολιτική» σε συνδυασμό με την «πολεοδομία» διανείμαμε (Φεβρουάριος 2003) ένα ερωτηματολόγιο σε 19 έλληνες γλωσσικούς υπαλλήλους ευρωπαϊκού οργάνου. Το φύλλο του ερωτηματολογίου περιλάμβανε το εξώφυλλο και ζητούσε να γραφεί αυτό που κατά τη γνώμη του ερωτώμενου θα περιέγραφε το βιβλίο. Η ποικιλία των απαντήσεων φανερώνει με ποιο τρόπο είναι κατανοητές οι έννοιες «πολεοδομία» και «γεωπολιτική», σε συμπλοκή, από ειδικούς του γλωσσικού κλάδου,. Μερικές απαντήσεις, π.χ. από την 11^ο έως το 16^ο φύλλο ερωτηματολογίου:

- E11 - Ο τρόπος δόμησης των Αθηνών και η επίδραση της Αθήνας στον ευρύτερο χώρο
E12 - Αρχιτεκτονική - γεωγραφική κατάσταση/εικόνα της Αθήνας.
E13 - Η αρχιτεκτονική και η ρυμοτομία της Αθήνας, όπως εξελίχθηκαν με την πάροδο των χρόνων.
E14 - Με ποια λογική είναι τοποθετημένα τα κτίρια στην Αθήνα και τι σημασία έχει η γεωγραφική της θέση.
E15 - Διαμόρφωση της πόλης και επίδρασή της στους κοινωνικοπολιτικούς συσχετισμούς.
E16 - Οικιστική δομή της πόλης και επίδραση των γεωγραφικών συνθηκών.
- 7 Εννοούμε, για παράδειγμα το χαμογελαστό γκαρσόνι του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης (ΥΤΑ/ΕΟΤ), *Αντί*, 845/17 Ιουνίου 2004 (διαφήμιση στο οπισθόφυλλο). Μακάρι το χαμόγελο στην ελληνική πόλη να μπορούσε να περάσει μέσα από τη διαφημιζόμενη γκαρσονοποίηση...
- 8 Χρησιμοποιούμε από σύμβαση τη λέξη «πολιτισμός» επειδή είναι βολικό. Είναι όμως πεποίθησή μας ότι η παρακολούθηση θεαμάτων και ακροαμάτων, χωρίς καμιά εκδήλωση δημιουργικής δράσης από τους πολυάριθμους θεατές και ακροατές, δεν είναι πολιτισμός.
- 9 Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.
- 10 Το πρόσφατο αφιέρωμα της Καθημερινής («Πάμε με ποδήλατο» στο *Επτά ημέρες/18* Σεπτεμβρίου 2005) είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον. Εξάλλου ο παρών συγγραφέας έχει ειδικές εμπειρίες επιτόπιας παρατήρησης από πόλεις τέτοιες όπως το Χαρτούμ, η Κολωνία και τι Λουξεμβούργο.
- 11 Σε κατάσταση ατόμου με ειδικές ανάγκες βρίσκεται και κάθε επικοινωνιακό, εκδηλωτικό ή πρόσχαρο άτομο που δεν υποδύεται τον αόρατο άνθρωπο στο πεζοδρόμιο –όπως είναι το αποδεκτό– ή στο λεωφορείο, αλλά έχει την τάση να μην αδιαφορήσει για τους διπλανούς του. Ο Καραποστόλης τα περιγράφει ωραία σε μικρό κείμενό του (Καραποστόλης, 2003: 52). Εκεί φαίνεται άλλωστε πόσο δύσκολο είναι να κάνει κάποιος μια μικρή έρευνα ερωτηματολογίου στον αστικό χώρο ώστε να συγκεντρώσει ενδεικτικά στοιχεία για κάτι που ετοιμάζει.
- 12 Σε σχέση με τη λέξη «πολιτισμικά» ως υπενθυμίσουμε ότι, ενώ συχνά επικρίνεται η κατάσταση λιγοστού πρασίνου (που κατάγεται από το άγριο και τον αγρό), η πολεοδομική/αρχιτεκτονική/οικοδομική κριτική (που σχετίζεται με πανάρχαια δράση που εντάσσεται στον πολιτισμό) γίνεται περισσότερο σε κύκλους ειδικών. Ένα αντιδημοφιλέσ συνήθημα του τύπου «λιγότερες βεράντες στην πολυκατοικία», θα έπειθε ότι ο θιασώτης του ενδιαφέρεται πραγματικά για ομορφότερα κτίρια σε μια ομορφότερη πόλη με λιγότερο καταστροφικές πυκνότητες πληθυσμού. Πολλά αθηναϊκά κτίρια του μεσοπολέμου, με αρκετό όγκο (π.χ. το κτίριο στην Οδό Μάρνη, αρ. 3) έχουν μια αρχοντική ομορφιά χάρη –ίσως– στα συμμαζεμένα μπαλκόνια.
- 13 Βασισμένο σε μια ιδέα του Χατζημιχάλη (2001β: 65).
- 14 Αναφερόμαστε σε μετρήσεις και εκτιμήσεις που κάναμε την Άνοιξη 2005, οπότε υπολογίζαμε κάθε εβδομάδα τις διαφημιστικές καταχωρήσεις 2-5 εφημερίδων του σαββατοκύριακου και 2-3 ωρών ημερήσιας παρακολούθησης τηλεοπτικών εκπομπών. Δεν συνυπολογίσαμε ραδιοφωνικές εκπομπές, έκτακτες εκδόσεις και διαφημιστικά πανώ στους δρόμους της πόλης.
- 15 Αναφερόμαστε, για παράδειγμα στη διαφήμιση της TOYOTA για την επανάσταση (της αυτοκίνησης) που ξεκινά στους μαργαριτοειδείς (αυτοκινητό)δρόμους, όπως (;) οι λαϊκές εξεγέρσεις που γίνονταν με οδοφράγματα στους δρόμους των ευρωπαϊκών πρωτευουσών.
- 16 Σεισμός της 17ης Αυγούστου 1999 στην Τουρκία, ο σεισμός που έπληξε την Αθήνα στις 7η Σεπτεμβρίου 1999, η καταστροφή των Δίδυμων Πύργων στις 11η Σεπτεμβρίου 2001 στη Νέα Υόρκη, το τσουνάμι του Ινδικού Ωκεανού τα Χριστούγεννα του 2004, η τρομοκρατική δράση στο Λονδίνο στις 7 Ιουλίου 2005 και η καταστροφή της Νέας Ορλεάνης στις 29 Αυγούστου 2005.
- 17 Βλ. ποικίλα λήμματα του ογκώδους αυτού έργου (π.χ. *government and politics, Greeks*) που παρουσιάζουμε στη διαδικτυακή βάση Geander (www.geocities.com/irentzos/bnyc.html). Στο λήμμα *Greeks*, για το ελληνικό και ελληνογενές στοιχείο της Νέας Υόρκης, γραμμένο από τον Κωνσταντίνο Χατζηδημητρίου, παρουσιάζεται το γεγονός της ιδεολογικής ταύτισης των ελλήνων μεταναστών όχι με την εργατική τάξη στην οποία αρχικά ανήκαν αλλά με το "κατεστημένο" που θεωρούσαν ιδεώδες τους. Ας μας επιτραπεί να υπενθυμίσουμε την επισήμανσή μας «...δεν υπάρχει στο D λήμμα "disasters" για τις φυσικές καταστροφές ("δυσαστρίες") που εκδηλώθηκαν στο έδαφος της πόλης».
- 18 Έρευνα της K-Research. Στοιχεία από εκπομπή Τζανετάκου στο *Αθήνα 9,84*, Κυριακή 10 Ιουλίου 2005.
- 19 *Ελευθεροτυπία*, 20 Αυγούστου 1999, σελ. 12, 13.
- 20 *Ελευθεροτυπία*, 23 Αυγούστου 1999.
- 21 *Το Βήμα της Κυριακής*, 22 Αυγούστου 1999, σελ. Α14.
- 22 Μια μητροπολιτική περιφέρεια (metropolitan area) των ΗΠΑ είναι οποιαδήποτε πόλη με πληθυσμό τουλάχιστο 50.000, ή μια αστικοποιημένη περιφέρεια (με μία ή περισσότερες μικρές πόλεις [towns]) που αριθμεί τουλάχιστον 50.000 κατοίκους, και κείται σε μια κομητεία (county) ή κομητείες με συνολικό πληθυσμό τουλάχιστον 100.000 (με εξαίρεση 75.000 στη Νέα Αγγλία). Οι μητροπολιτικές περιφέρειες αποτελούν τις μικρότερες μονάδες αστικής γεωγραφίας για τις οποίες υπάρχουν οι περισσότερες ποσότητες συγκρίσιμων δεδομένων (Savageau, 2000: 9)
- 23 Ο συγγραφέας του παρόντος υποστηρίζει ένθερμα την εισαγωγή μιας διαθεματικής-διεπιστημονικής διδασκαλίας της πόλης, μιας «πολεογραφίας» με κέντρο τη γεωγραφία (Ρέντζος, 2003: 301-312).