

## **ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ: ΧΤΕΣΙΝΕΣ ΟΥΤΟΠΙΕΣ, ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΑΥΡΙΑΝΟΙ ΕΦΙΑΛΤΕΣ (Νοέμβριος 2010)**

**Συγγραφέας: Δ. ΚΑΡΥΔΗΣ**

Το καλοκαίρι του 2007 οργανώθηκε στην Tate Gallery του Λονδίνου η έκθεση Golden Cities. Με περισσότερες από 20 περιοχές μέγα-πόλεων στον πλανήτη να «φιλοξενούν» σήμερα, η κάθε μια, πάνω από 10.000.000 κατοίκους, η έκθεση έφερε το διεθνές της κοινό αντιμέτωπο με μια σκληρή πραγματικότητα, την οποία συνθέτουν ασύλληπτα αριθμητικά μεγέθη και απίστευτα προκλητικές εικόνες, όπως εκείνη από την παραλιακή ζώνη της Βομβάης, με τα εκατομμύρια επισκεπτών που έχουν συρρεύσει εκεί για κάποιο φεστιβάλ και με φόντο το επιθετικό αστικό τοπίο των ουρανοξυστών, εκεί όπου πάνω από εννέα εκατομμύρια άνθρωποι (ο μισός πληθυσμός) ζουν σε παραγκουπόλεις. Η Σαγκάη, και αυτή με δέκα οκτώ εκατομμύρια κατοίκους, η ταχύτερα αναπτυσσόμενη στον κόσμο με πάνω από 30 νέους κατοίκους την ώρα, και με ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης γύρω στο 10%, είναι υποχρεωμένη να διαχειρίζεται ζητήματα αστικής ανάπτυξης, την εμφάνιση των οποίων μόνον η επιστημονική φαντασία του παρελθόντος μπορούσε να συλλάβει. Οι συνακόλουθες αντιφατικές και, εν πολλοίς, ατυχείς επιλογές του πολεοδομικού της σχεδιασμού δείχνουν το μέτρο του «αιφνιδιασμού». Για παράδειγμα, ενώ ο μισός πληθυσμός απασχολείται σήμερα στον τριτογενή τομέα και είτε βαδίζει είτε χρησιμοποιεί τα ποδήλατα για να πάει στη δουλειά του, η κυβέρνηση επενδύει δυναμικά στον τομέα των μεταφορών με την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των αξόνων, την κατασκευή πολυεπίπεδων κόμβων, κ.λπ., θεωρώντας τα ποδήλατα ως εμπόδιο στη διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής.

Σκέφτεται όμως κανείς πως αν πολλές χτεσινές σκέψεις επιστημονικής φαντασίας μιας Μηχανής στον Χρόνο, ή ουτοπικές συλλήψεις ενός Γενναίου Νέου Κόσμου, έχουν σήμερα πραγματωθεί, το διαχωριστικό όριο των δύο αυτών καταστάσεων θα μπορούσε να αρθεί και σε άλλες περιπτώσεις. Στον Μεσοπόλεμο, ο

Γερμανός μηχανικός Herman Sorgel είχε εισηγηθεί το σχέδιο Atlantropa: υποβιβασμό της στάθμης της Μεσογείου κατά 200μ. και κατασκευή ενός θηριώδους υδροηλεκτρικού φράγματος στο Γιβραλτάρ, με σκοπό την ανάκτηση γης από την «ανάδυση» των παραλιακών ζωνών και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από μη ορυκτά καύσιμα, με τελικό στόχο την υδροδότηση περιοχών της Αφρικής. Διάσημοι αρχιτέκτονες ετοίμασαν τότε απόψεις της «νέας» Ταγγέρης με μοντέρνα κτίρια και έκαναν σχέδια για τη «νέα» Γένοβα με τη χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων αναδυμένη από τη θάλασσα, μπροστά της, έκταση προς πολεοδόμηση. Κι' αν αυτό το πρόγραμμα πραγματοποιηθεί; Ή, μήπως κάτι παρόμοιο έχει ήδη συντελεστεί, αν αναλογιστούμε τις παγκόσμιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις αστικές παρεμβάσεις των μεγαπόλεων, όπως της Σαγκάης, που αναφέραμε προηγούμενα, ή του Καΐρου, της Βομβάης και του Τόκιο;

Αυτό το «παιχνίδι» ανάμεσα στην παλαιότερη φανταστική ή ουτοπική σύλληψη, τη μετάλλαξη της σε πραγματικότητα και την πρόσληψη της τελευταίας ως εφιαλτική πλέον πραγματικότητα από τις επόμενες γενιές δεν μοιάζει να έχει προηγούμενο στην ιστορία του αστικού πολιτισμού. Και ο κτισμένος χώρος, καλύτερα από κάθε άλλο πεδίο ανθρώπινα δραστηριότητας, δείχνει ότι έχει χαθεί το «μέτρο», ότι υποκαταστάθηκε η οργανική ανάπτυξη από τον γιγαντισμό, ο πολλαπλασιασμός από τη μεγέθυνση. Γι' αυτό, κάθε συζήτηση που γίνεται για «βιώσιμη πολεοδομία», όπως αυτή που προωθείτο Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS, είναι καλοδεχούμενη. Οι λίγες παρατηρήσεις που ακολουθούν, και αναφέρονται στην Αθήνα, εντάσσονται σε ένα τέτοιο πλαίσιο επανεκτίμηση απόψεων και μιας καλύτερης αξιοποίησης της εμπειρίας του παρελθόντος. Το κοινό στοιχείο των περιπτώσεων που θα αναφερθούν είναι η ιστορική τους διάσταση, στο βάθος μόλις του 19ου και του 20ου αιώνα.

Τα Πολιά Αθηναϊκά Σπίτια δεν είναι μόνο τίτλος μιας πολύ σεμνής μονογραφίας του αείμνηστου Ήρη Κωνσταντινίδη, αλλά και μια ευκαιρία να θυμηθεί κανείς πόσο αποτελεσματικά ήσαν ενσωματωμένες στον σχεδιασμό της κατοικίας, αρχές βιοκλιματικού σχεδιασμού, με ελάχιστα εξειδικευμένη τεχνολογία κατασκευής. Τα διώροφα σπίτια, συνήθων τύπου 'Γ', ανοίγονταν με μια αυλή στον μεσημβρινό προσανατολισμό και μια μεγάλη τζαμαρία στον όροφο, που περιλάμβανε τους βασικούς χώρους διημέρευσης, τα οποία, όπως και το τοξωτό χαγιάτι του ισογείου, λειτουργούσαν ως μετρονόμου της κλιματικής συμπεριφοράς. Μια μουριά ή μια κληματαριά, που έχουν πλούσιο φύλλωμα το καλοκαίρι και μένουν γυμνές τον

χειμώνα, άφηναν τον ήλιο να κάνει τη δουλειά του με ελεγχόμενο τρόπο. Ας μη βιαστεί κάποιος να πει ότι οι συνθήκες άλλαξαν, οι τύποι κατοικίας μεταβλήθηκαν, κλπ., ή ότι ανακυκλώνουμε ρομαντικές αναμνήσεις, γιατί είναι οι «αρχές σχεδιασμού» που μας ενδιαφέρουν και τις οποίες προσφέρει απλόχερα η βιωμένη πραγματικότητα ή η πρόχειρη ιστορική αναφορά.

Όταν ο Ιωάννης Μεταξάς, γύρω στο 1940, αναφωνούσε «θάπτομεν τον Ιλισσόν», στα εγκαίνια ενός έργου που είχε «περάσει» ως αυτονόητα εξυγιαντικό, δεν αναιρούσε μόνον ένα σημαντικό κομμάτι της ιστορικής μνήμης της Αθήνας (που έφτανε ως τα παριλίσσια ιερά και τους διάλογους του Πλάτωνα) αλλά κατέστρεφε ταυτόχρονα μια ισορροπημένη σχέση ανάμεσα στο φυσικό περιβάλλον και τον κτισμένο χώρο, με ό,τι αυτό μπορούσε να σημαίνει για μελλοντικές πρακτικές. Σίγουρα, η απαξίωση του Κηφισού, λίγα χρόνια αργότερα, ήταν αναμενόμενη. Δύο άλλες περιπτώσεις από ευρωπαϊκά μητροπολιτικά κέντρα δείχνουν τις συγγένειες - ομοιότητες και διαφορές. Οι Βρυξέλλες φρόντισαν και αυτές να εξαφανίσουν τον ποταμό τους, τον Senne, από κοντόφθαλμες επιλογές των μέσων του 19ου αιώνα. Αλλά η Βαλένθια, όταν πριν λίγα χρόνια αντιμετώπισε την εκδοχή να σκεπάσει την κοίτη του ποταμού Tura με αυτοκινητόδρομο, προτίμησε να δημιουργήσει στη θέση του ένα τεράστιο θεματικό πάρκο μήκους αρκετών χιλιομέτρων. Για να ξαναγυρίσουμε όμως στην Αθήνα, μια μικρή διαδρομή του Ιλισσού που απόμεινε, από τη Καλλιθέα ως τον Φαληρικό Όρμο, δείχνει ακόμα σήμερα τη σημασία ενός γραμμικού φυσικού στοιχείου στην ποιότητα ζωής μιας γειτονικής περιοχής κατοικίας.

Και μια και φτάσαμε ως την παραλιακή ζώνη του Φαλήρου, ας αποστρέψουμε γρήγορα το βλέμμα από την αποκρουστική (ολυμπιακή ή κάτι τέτοιο) ανάπλασή της. Μια διαμόρφωση που οριστικοποιεί τη ρήξη της σχέσης της πόλης με το θαλάσσιο περιβάλλον, αδυνατώντας να προσφέρει έστω μια συνεχή πορεία πεζού κατά μήκος της ακτής, με αποσπασματική χωροθέτηση σε αυτήν κτιρίων-εγκαταστάσεων και με μια «esplanade» (τι κακοποίησε της λέξης, αλήθεια!) που ξεκινά από το πουθενά για να καταλήξει στο πουθενά, με πολύ μεγάλη δυσκολία οδηγεί στις αφετηρίες διαμόρφωσης του Φαληρικού Όρμου, στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα. Τότε που η ικανοποίηση οικονομικών απαιτήσεων από τη λειτουργία της γραμμής του τρένου Αθήνας-Πειραιά και η χωροθέτηση πληθώρας χρήσεων πολιτισμού και αναψυχής στη ζώνη αυτή ήσαν στοιχεία συμβατά με έναν δημόσιο χώρο, που ένωνε και δεν χώριζε στεριά και θάλασσα, τότε που η θαλάσσια αύρα, πνέοντας

ανεμπόδιστα τις απογευματινές ώρες, εναλλασσόταν με την απόγειο αύρα και τους βορειο-ανατολικούς ανέμους από το διάσελο Πάρνηθας/Πεντέλης για να κρατήσει διαυγή τον αέρα της πόλης. Και εδώ, όπως στα παλιά Αθηναϊκά σπίτια, δεν γλιστράμε σε ωραιοποιημένες εικόνες του παρελθόντος αλλά επιμένουμε στην υπενθύμιση κάποιων στόχων στον σχεδιασμό του κτισμένου χώρου. Οι στόχοι αυτοί, με όλη τη δύναμη που τους διακρίνει, είναι βέβαιο ότι μπορούν να απομακρύνουν τις εφιαλτικές αναπαραστάσεις της πόλης.

Το άρθρο δημοσιεύθηκε στο Περιοδικό «Μεσόγειος S.O.S.», Ιούλιος - Σεπτέμβριος 2010, σ. 23-24.