Η Κοινότητα μέσω του Αστικού Σχεδιασμού

Yavor Tarinski

Για να επιτευχθεί η κοινωνική αλλαγή σε μια πιο συμμετοχική και συνεργατική κατεύθυνση, οι σύγχρονες πόλεις πρέπει να μετασχηματιστούν ριζικά. Αυτό μπορεί να συμβεί μέσα από την αλλαγή του αστικού σχεδιασμού και τη δημιουργία αμεσοδημοκρατικών θεσμών που θα ενθαρρύνουν την ιδιότητα του πολίτη και θα ενισχύουν τις κοινοτικές σχέσεις.

Η κοινωνική αλλαγή είναι ένα σύνθετο ζήτημα. Προϋποθέτει τη ριζική αλλαγή των βασικών κοινωνικών θεσμών και φαντασιακών σημασιών. Η επίτευξη του στόχου αυτού έχει πολλές εναλλακτικές στρατηγικών προσεγγίσεων: κάποιοι έχουν εκφράσει την άποψη ότι θα πρέπει να γίνει μέσω του κράτους και, συνεπώς, η κύρια πρόκληση είναι ποιος θα κάθεται στις καρέκλες της εξουσίας. Άλλοι υποστηρίζουν την αρνητική αντίσταση, δηλαδή την καταστροφή των σημερινών δομών, και στην βάση της καλής φύσης των ανθρώπων να ξεκινήσει κάτι εκ νέου.

Αλλά υπάρχει και η άποψη που λέει πως για να επιτευχθεί μία ολοκληρωμένη χειραφετητική κοινωνική αλλαγή υπάρχει ανάγκη για μία ολιστική αλλαγή όλων των σφαιρών της ανθρώπινης ζωής. Αυτό συνεπάγεται την εισαγωγή νέων πολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών σχέσεων, του πολιτισμού και ακόμη και πραγμάτων όπως η αρχιτεκτονική, που έχουν παραμεληθεί από τα παραδοσιακά επαναστατικά κινήματα.

Η καθεστηκυία τάξη αναπαράγεται σε πολλά μέτωπα. Η αντιπροσωπευτική πολιτική στο επίκεντρο της είναι σχεδιασμένη ώστε να διατηρεί τα ίδια μοτίβα σκέψης, χωρίς να έχει σημασία ποιο είναι το τελικό εκλογικό αποτέλεσμα. Το ίδιο ισχύει και για τις καπιταλιστικές οικονομικές σχέσεις, τη γραφειοκρατία κλπ. Οι ίδιες οι μεγαλουπόλεις, στις οποίες σήμερα ζει το

μεγαλύτερο μέρος της ανθρωπότητας, έχουν σχεδιαστεί σύμφωνα με τις κυρίαρχες αξίες και αντιλήψεις. Βρίσκονται διασκορπισμένες, οι κάτοικοί τους ζουν σε απομονωμένες ιδιωτικές πολυκατοικίες, σε μακρινή απόσταση από τους χώρους εργασίας και τις περιοχές της αγοράς, κάνοντας βόλτες μόνοι τους στα ιδιωτικά τους αυτοκίνητα. Αυτό το μοντέλο της αστικής επέκτασης εξαπλώνεται γοργά σε όλο τον κόσμο[1]. Οι πόλεις οργανώνονται με τέτοιους τρόπους που η ανθρώπινη επαφή μειώνεται δραματικά. Έτσι, η επίτευξη της κοινωνικής αλλαγής προς μία πιο συμμετοχική και συνεργατική κατεύθυνση, θα ήταν ένα υπερβολικά δύσκολο έργο αν δεν λάβουμε υπόψιν τα παραπάνω.

Κοινότητα μέσω του σχεδιασμού

Για την αναδιοργάνωση της κοινωνίας στη βάση της άμεσης δημοκρατίας, μεταξύ των πολλών προϋποθέσεων που φαίνεται να απαιτούνται, είναι το σπάσιμο της αποξένωσης και η δημιουργία κοινοτικών σχέσεων. Η πόλη που ενθαρρύνει και ενισχύει το αίσθημα της κοινότητας αντιπροσωπεύει ένα μείγμα χώρων κατοικιών, δημόσιου χώρου, χώρων εργασίας, αγορών, πρασίνου, αθλητισμού και άλλων, το σύνολο των οποίων βρίσκονται σε κοντινή απόσταση με τα πόδια ή προσβάσιμοι με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, σε αντίθεση με τη σύγχρονη επικρατούσα τάση αστικού σχεδιασμού η οποία βασίζεται στην τοποθέτηση σταθερών ζωνών σε τεράστιες αποστάσεις.

Μια μικτή αρχιτεκτονική αποτελούμενη από μεσαίου μεγέθους συνεταιρισμούς κατοικιών με κοινόχρηστους κήπους σε κοντινή απόσταση από τα σχολεία, τις πλατείες, την αγορά και τους χώρους πρασίνου επιτρέπει την εμπειρία των τυχαίων αλληλεπιδράσεων μεταξύ των γειτόνων. Το στοιχείο του βαδίσματος θα μπορούσε να οικοδομήσει το αίσθημα του ανήκειν στην πόλη, με τους πολίτες να αναπτύσουν ισχυρούς δεσμούς με το τοπικό, κοινωνικό και αστικό τους περιβάλλον, ενώ, όπως σημειώνει ο συγγραφέας Jay Walljasper[2], συμβάλλει στη μεγαλύτερη οικονομική ισότητα, επιτρέποντας σε όλους το δικαίωμα να κυκλοφορούν ελεύθερα σε όλη την πόλη, χωρίς την

ανάγκη αυτοκινήτου.

Η στροφή προς τις *πόλεις που περπατιούνται* θα σήμαινε τη ριζική επανεξέταση και ανακατασκευή των δρόμων και των οδών, που σήμερα έχουν σχεδιαστεί κυρίως ως αρτηρίες υψηλής ταχύτητας και συνδέουν τις ζώνες κατοικίας με τις ζώνες εργασίας-χώρους γραφείων, ενθαρρύνοντας την οδήγηση εις βάρος του βαδίσματος. Όπως καταδεικνύει η διάσημη μελέτη του Donald Appleyard του 1972[3], όσο μεγαλύτερη είναι η κυκλοφορία των αυτοκινήτων σε ένα δρόμο, τόσο λιγότεροι είναι οι περιπατητές και οι καθημερινές κοινοτικές εμπειρίες. Αυτό, εκτός από τις προφανείς επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου (που οδηγεί σε παχυσαρκία, καρδιακά νοσήματα κλπ), συμβάλλει στα ήδη υψηλά επίπεδα αποξένωσης στις αστικές περιοχές.

Μια προσέγγιση που θα μπορούσε να αλλάξει αυτό το αποξενωτικό αποτέλεσμα, ενθαρρύνοντας αντ' αυτού τους ανθρώπους να περπατούν στους δρόμους και την δυνητική παραγωγή ενός κοινοτικού αισθήματος, είναι το να στενεύσουν οι δρόμοι μέσα στις αστικές περιοχές, η επέκταση των χώρων των πεζών, η εισαγωγή πλατύτερων ποδηλατοδρόμων κλπ. Οπως εξηγεί ο πολεοδόμος και συγγραφέας Jeff Speck[4], οι άνθρωποι οδηγούν πιο γρήγορα όταν έχουν λιγότερο φόβο να βρεθούν εκτός πορείας, οπότε μεγαλύτερες λωρίδες προκαλούν υψηλότερες ταχύτητες με συνέπεια αυτοκινητιστικά ατυχήματα και λιγότερους πεζούς να κάνουν βόλτα. Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με ένα μεγάλο δίκτυο δωρεάν δημόσιων αστικών μεταφορών, θα επιτρέψει τις καθημερινές κοινωνικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ πεζών και επιβατών. Οι καθημερινές κοινωνικές εμπειρίες όπως τα νεύματα, τα χαμόγελα και η τυχαία κουβέντα με συμπολίτες μπορούν δυνητικά να μας κάνουν να νιώθουμε πιο άνετα στους δρόμους μας.

Αυτό με τη σειρά του, φέρνει μαζί του και άλλα θετικά αποτελέσματα, όπως τη δραστική μείωση των προβλημάτων υγείας που προαναφέρθηκαν, αλλά και τη μείωση της ταχύτητας των αυτοκινήτων, που ευθύνεται για το θάνατο ενός τεράστιου αριθμού ανθρώπων σε όλο τον κόσμο, καθώς και τη μείωση της

ρύπανσης του αέρα στις σύγχρονες μητροπόλεις που βρίσκονται υπό την κυριαρχία των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

Οι χώροι πρασίνου είναι άλλη μία βασική πτυχή του αστικού περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τον Bob Lalasz, τέτοιοι χώροι έχουν την τάση να κάνουν τους ανθρώπους πιο ευτυχισμένους[5]. Επιπλέον, οι χώροι πρασίνου φέρνουν τους ανθρώπους πιο κοντά. Επομένως, σε ένα αστικό έργο που προωθεί την κοινότητα, η φύση θα πρέπει να αποτελεί ένα απαραίτητο μέρος του αστικού τοπίου. Οι κήποι, μέρος των συνεταιρισμών κατοικιών, δίνουν από κοινού τον χρόνο για κηπουρική στους γείτονες, *δένοντάς τους*. Επίσης, ενθαρρύνεται δυνητικά η ανάπτυξη της κοινοτικής/αλληλέγγυας οικονομίας από τους γείτονες, παράγοντας τα δικά τους τρόφιμα και ανταλλάσσοντάς τα ή μοιράζοντάς τα με άλλους αστικούς κηπουρούς.

Πάρκα και δημόσιοι κήποι πρέπει να ανακατεύονται μέσα σε όλη τη μικτή αστική αρχιτεκτονική. Υπάρχει μια ορισμένη τάση στις σύγχρονες μητροπολιτικές πόλεις για μεγάλης κλίμακας πάρκα φτιαγμένα σε ζώνες μακριά από τις οικιστικές περιοχές και τους χώρους εργασίας, καθιστώντας την ανθρώπινη αλληλεπίδραση με τη φύση μια σπάνια ευκαιρία. Σε αντίθεση με αυτή τη λογική, η μικτή πόλη, όπως περιγράφεται εδώ, θα μπορούσε να περιλαμβάνει χώρους πρασίνου που βρίσκονται διάσπαρτοι σε διάφορες τοποθεσίες σε όλη την πόλη. Όπως αναφέρει ο Charles Montgomery[6], αυτό δεν αποκλείει την ύπαρξη πάρκων μεγάλης κλίμακας, αλλά το αστικό πράσινο δεν θα πρέπει να περιορίζεται σε αυτά. Αυτό σημαίνει οι άνθρωποι να έχουν την ευκαιρία να έρχονται σε επαφή με μικροσκοπικούς κήπους και πάρκα στον δρόμο τους προς την δουλειά για παράδειγμα, καθώς και να βιώνουν την αίσθηση *«μέσα στο δάσος»* μπαίνοντας στα τεράστια τοπικά πάρκα.

Οι δημόσιες πλατείες παίζουν καίριο ρόλο σε μια πόλη που ενθαρρύνει τον κοινοτικό πολιτισμό και την «έννοια του πολίτη», καθώς λειτουργούν ως χώροι για κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και ως φόρουμ για την έκφραση πολιτικών απόψεων. Έτσι, θα πρέπει να διατίθενται ελεύθερα για λαϊκή

διαβούλευση, σε αντίθεση με το σήμερα, όπου γραφειοκράτες αποφασίζουν ποιος, πότε και γιατί θα πρέπει να τις χρησιμοποιεί.

Ωστόσο, ακούμε επίσης διάφορες κριτικές όσον αφορά τον υπερπληθυσμό των σύγχρονων πόλεων, που οδηγεί σε περαιτέρω αποξένωση και απόσυρση στην παθητικότητα. Αν αυτό είναι αλήθεια, μήπως θα έπρεπε να εγκαταλείψουμε τη ζωή της πόλης εντελώς και να επιστρέψουμε στη ζωή του χωριού; Σύμφωνα με τη μελέτη του ψυχολόγου Andrew Baum[7], η αίσθηση του υπερπληθυσμού τροφοδοτείται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό που δεν επιτρέπει στους ανθρώπους να ελέγχουν την ένταση των αυθόρμητων κοινωνικών αλληλεπιδράσεων. Ο Baum συγκρίνοντας τη συμπεριφορά των κατοίκων σε δύο πολύ διαφορετικούς κοιτώνες κολεγίου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι μαθητές των οποίων το περιβάλλον τους επέτρεπε να ελέγχουν τις κοινωνικές τους αλληλεπιδράσεις είχαν λιγότερο άγχος και έχτισαν περισσότερες φιλίες από ότι οι φοιτητές που ζούσαν σε μακρείς και γεμάτους από κόσμο διαδρόμους.

Ως εκ τούτου, η απάντηση στο πρόβλημα του υπερπληθυσμού θα μπορούσε να βρεθεί στη δημιουργία ημι-δημόσιων / κοινόχρηστων χώρων, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν μια μέση λύση μεταξύ του ιδιωτικού και του δημόσιου. Αυτό θα σήμαινε την εγκατάλειψη των γιγάντιων στεγαστικών σχεδίων στα οποία μεγάλος αριθμός ανθρώπων ζουν μαζί (όπως οι γιγάντιοι εργατικοί “στρατώνες” της σοσιαλιστικής εποχής), χωρίς ποτέ να αισθάνονται αρκετά μόνοι. Αντ’ αυτού, μπορεί να δοθεί χώρος σε μικρομεσαίους συνεταιρισμούς κατοικιών με κοινόχρηστους χώρους στη διάθεσή όλων των γειτόνων. Με τον τρόπο αυτό, δημιουργούνται τρία επίπεδα κοινωνικών πεδίων – το ιδιωτικό, το κοινοτικό και το δημόσιο – επιτρέποντας στους πολίτες να ρυθμίζουν την κοινωνική τους αλληλεπίδραση, δίνοντάς τους έτσι την αίσθηση της άνεσης και την ενθάρρυνση της ισονομίας.

Αστικός σχεδιασμός και άμεση δημοκρατία

Πολλά πράγματα μπορούν να γίνουν μέσω του αστικού σχεδιασμού για την ενθάρρυνση του κοινοτικού αισθήματος μεταξύ των πολιτών. Αλλά υπάρχει επίσης η ανάγκη για τη δημιουργία θεσμών δημόσιας διαβούλευσης που θα επιτρέπουν στους συν-κατοίκους να καθορίζουν συλλογικά τη μοίρα των πόλεών τους, καθώς και των ίδιων. Είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς τι άλλο θα μπορούσε να φέρει τους ανθρώπους πιο κοντά ως κοινότητα από το αίσθημα της κοινής ευθύνης για την πόλη τους.

Έτσι, μια πόλη πρέπει πάντα να προσπαθεί για τη διαχείρισή της μέσω της άμεσης δημοκρατίας. Αυτό απαιτεί τη δημιουργία δημόσιων χώρων, κατάλληλων για τη στέγαση αμεσοδημοκρατικών θεσμών, όπως είναι οι γενικές συνελεύσεις. Τέτοιοι χώροι, όπως δημόσιες πλατείες, αίθουσες ή αμφιθέατρα, χρειάζονται τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό, επιτρέποντας στον ομιλητή να ακούγεται ανάμεσα σε συγκεντρώσεις αρκετών χιλιάδων πολιτών, καθώς και να μεταδίδεται ζωντανά έτσι ώστε όποιο μέλος της κοινότητας επιθυμεί να μπορεί να παρακολουθήσει τη συνέλευση και από απόσταση.

Ο Murray Bookchin αναφέρεται[8] στις πόλεις του παρελθόντος, πριν από την εμφάνιση της κρατικής διαχείρισης. Σε αυτές οι πολίτες συμμετείχαν ενεργά στη διαμόρφωση της πόλης τους, βαθιά και ηθικά αφοσιωμένοι σε αυτές. Αλλά με την εμφάνιση του κοινοβουλευτισμού και του καπιταλισμού, οι πολίτες αντικαταστάθηκαν από παθητικούς καταναλωτές, που απλώς διέρχονται από το αστικό τους περιβάλλον, χωρίς καμία δέσμευση σε αυτό.

Τέτοιο βήμα προς την επανασχεδίαση του ρόλου της πόλης ως εμψυχώτρια της κοινότητας και των πολιτών είναι, κατά μία έννοια, η επανα-ανακάλυψη εκ νέου της λογικής της *πόλεως*, όπως ήταν κατανοητή από τους αρχαίους Αθηναίους. Φυσικά, το μέγεθος της πόλης της εποχής τους και της δικής μας είναι ασύγκριτο, αλλά η λογική πάνω στην οποία χτίστηκε η πόλη τους μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως *«σπέρμα»* από εμάς σήμερα, όπως προτείνει ο

Κορνήλιος Καστοριάδης[9]. Η αρχαία Αθήνα ενθάρρυνε το αίσθημα της κοινότητας, καθώς και τους ενεργούς πολίτες, γεννώντας μία από τις πλέον σημαίνουσες περιόδους της ανθρώπινης δημιουργικότητας εώς τώρα. Στην καρδιά της αθηναϊκής αστικής ζωής βρίσκονταν η *Αγορά* και η *Εκκλησία του Δήμου (γενική συνέλευση).* Η *Αγορά* ήταν τοποθετημένη σε ένα προσβάσιμο και κεντρικό σημείο της πόλης, όπου οι Αθηναίοι περνούσαν ένα μεγάλο μέρος του χρόνου τους ανταλλάσσοντας αγαθά, πληροφορίες και απόψεις, ή με άλλα λόγια – κοινωνικοποιούνταν – ενώ στη συνέλευση συνδέονταν μεταξύ τους καθώς και με την πόλη τους μοιραζόμενοι την ευθύνη για τη μοίρα της.

Τα κοινωνικά κινήματα για την πόλη

Τα τελευταία χρόνια γινόμαστε μάρτυρες ενός αυξανόμενου ενδιαφέροντος των κοινωνικών κινημάτων για το αστικό ζήτημα. Όλο και περισσότεροι άνθρωποι αρχίζουν να παρατηρούν την επίδραση που έχουν οι πόλεις μας πάνω μας. Διαφορετικά κινήματα, επικεντρωμένα στο αστικό ζήτημα εμφανίζονται, κάποια εστιάζοντας στις δημοτικές εκλογές και άλλα στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Ωστόσο, φαίνεται ότι τα περισσότερα από αυτά δεν βλέπουν αυτό το ζήτημα με έναν ολιστικό πολιτικό τρόπο.

Από τη μία πλευρά, η εισαγωγή αλλαγών, όσο σημαντικές κι αν είναι αυτές, στον τρόπο που οι τοπικές εκλογές διεξάγονται, δεν θα δώσει τις πόλεις πίσω στους πολίτες της. Αυτό μπορεί να γίνει μόνο με την εισαγωγή νέων διαβουλευτικών θεσμών, όπως γενικών συνελεύσεων, οι οποίοι θα επιτρέψουν σε κάθε πολίτη να αποφασίζει άμεσα τον καθορισμό της μοίρας της πόλης του. Ο ρόλος των υφιστάμενων τοπικών αρχών πρέπει να αρκεστεί στην εποπτεία και την εκτέλεση των αποφάσεων που έχουν ήδη ληφθεί από τους νέους αυτούς θεσμούς, και ως εκ τούτου να υπόκεινται σε αυτούς μέσω της ανάκλησης, της κλήρωσης και της κυκλικής εναλλαγής.

Από την άλλη πλευρά, τα κοινωνικά κινήματα που ασχολούνται με τα θέματα της πόλης συχνά τείνουν να περιορίζουν την ενασχόλησή τους αποκλειστικά στον αστικό σχεδιασμό,

περιμένοντας από τις τοπικές αρχές να εφαρμόσουν τις προτάσεις τους. Το έργο τους παραμένει στα μισά του δρόμου, δεδομένου ότι μία πόλη δεν αποτελείται μόνο από κτήρια, δρόμους και πλατείες, αλλά και από ανθρώπους, και ως εκ τούτου, από κοινωνικές σχέσεις και μορφές οργάνωσης. Όπως αναφέρει ο Henri Lefebvre: *Το δικαίωμα στην πόλη δεν μπορεί να νοείται ως απλό δικαίωμα επίσκεψής της ή ως μία επιστροφή στις παραδοσιακές πόλεις. Μπορεί να διατυπωθεί μόνο ως ένα μετασχηματισμένο και ανανεωμένο δικαίωμα στην αστική ζωή.* [10]

Έτσι, η προσέγγισή μας πρέπει να επικεντρώνει στη σύνδεση του αστικού σχεδιασμού με την πολιτική και τη λήψη αποφάσεων, ειδικότερα. Όπως είδαμε παραπάνω, η ριζική αλλαγή στη μία πλευρά δύσκολα μπορεί να υλοποιηθεί, χωρίς μία αντίστοιχη ριζική αλλαγή να συμβαίνει και στην άλλη. Αλλά αυτό που φαίνεται ως μια πολύ καλή αρχή, είναι το γεγονός ότι όλο και περισσότεροι άνθρωποι δίνουν προσοχή στον ρόλο που το αστικό μας περιβάλλον επηρεάζει εμάς, τις κοινωνικές μας σχέσεις και τα πολιτικά μας έργα εν γένει.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

[1] https://journalistsresource.org/studies/environment/cities/global-urban-expansion-impact-biodiversity-carbon-2030
[2] https://www.commondreams.org/views/2015/10/23/good-place-everyone-walk
[3] Donald Appleyard and Mark Lintell. “The environmental quality of streets (1972): the resident’s view point” in Journal of the American Planning Association. pp. 84-101
[4] https://www.citylab.com/design/2014/10/why-12-foot-traffic-lanes-are-disastrous-for-safety-and-must-be-replaced-now/381117/
[5] https://blog.nature.org/science/2015/05/22/science-nature-emotion-affect-feel-better/
[6] Charles Montgomery (2013). Happy City, Penguin Books.

p.110
[7] Stuar Valins and Andrew Baum (1973). “Residential Group Size, Social Interaction, and Crowding”, in Environment and Behavior.
[8] https://new-compass.net/articles/toward-communalist-approach
[9] Castoriadis, Cornelius (1983): The Greek Polis and the Creation of Democracy (1983)
[10] Henri Lefebvre (1996): Writings on Cities. Blackwell, p.158

Μετάφραση από Rebelian

Το αρχικό κείμενο στα αγγλικά εδώ