

ΠΟΛΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΕΝΕΣ ΣΤΟΝ χώρο, στον χρόνο & στις συλλογικές σχέσεις

Ιορδάνης Στυλίδης

Αναπληρωτής καθηγητής του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, συγγραφέας και εικαστικός ακτιβιστής.

Οι πόλεις σχεδιάζονται από την αρχή της Ιστορίας. Οι πρωτεργάτες κατασκευαστές των πόλεων, τολμηροί τεχνίτες και τεχνικοί της μορφής και της σύνθεσης, έμπειροι από τη διαρκή δοκιμή, επιλογή και μεταφορά γνώσης, διόρθωναν συνεχώς κάθε αδυναμία ακολουθώντας με επιμέλεια τους αλληπάλληλους ιστορικούς μετασχηματισμούς, στρατηγικούς, πολιτικούς και οικονομικούς, αλλά και τις συνεχείς και επιβεβλημένες αναγκαιότητες που εξέδιδε το περιβάλλον.

Το μέγεθος των πόλεων, η ακριβής τοποθεσία στη γεωγραφία και η συσχέτιση με το φυσικό υπόβαθρο και τις παροχές του, το μέγεθός τους και ο ακριβής προσανατολισμός, οι υπάρχουσες τεχνολογίες κατασκευής και υποστήριξης των αναγκών του πληθυσμού, οι σχέσεις του δημόσιου με τον ιδιωτικό χώρο εκφράσεων και εκδηλώσεων, οι εμπορικοί δρόμοι αλλά και τα δίκτυα επικοινωνίας και μεταφορών δεν ήταν τυχαίες ή άτακτες επιλογές αλλά ακολουθούσαν μια αυστηρή και τακτική μέθοδο και πειθαρχία που, φυσικά, διορθωνόταν συνεχώς καθώς εξελισσόταν τόσο τεχνικά όσο και κοινωνικά. Υπήρξαν στιγμές στην ιστορία που οι πόλεις αν και ήταν σχεδιασμένες και ανθεκτικές, κατέρρεαν και εξαφανίζονταν είτε από την απρόβλεπτη και ραγδαία μεταβολή μιας φυσικής συνθήκης, όπως η έλλειψη νερού,

είτε από την επιθετική ανθρώπινη δραστηριότητα όπως ο πόλεμος, η αλλαγή των εμπορικών διαδρομών ή η εξάντληση των αποθεμάτων πρώτων υλών.

Τα μεγέθη των πόλεων έως την έναρξη της βιομηχανικής επανάστασης ήταν περιορισμένα και η γενική συμπεριφορά και σχέση τους με το φυσικό πεδίο επηρεαζόταν και ακολουθούσε την αναγκαία κάθε φορά ισορροπία. Ας σημειωθεί εδώ πως η εδραίωση μιας πόλης χρειαζόταν να ταιριάζει ακριβώς στη φυσική θέση που ευνοούσε εξαιρετικά ένα δίκτυο μεταφορών, στο πλωτό ποτάμι, την ακτή, τις όχθες μιας μεγάλης λίμνης αλλά και το φυσικό ανάγλυφο που επέτρεπε τη σύγκλιση σε ένα σημείο πολλών σημαντικών εμπορικών δικτύων.

Η πόλη Παλμύρα, είναι ένα παράδοξο παράδειγμα πόλης που ενώ βρίσκεται στο κέντρο ερήμου δημιουργήθηκε και αναπτύχθηκε επειδή χρειαζόταν να παραλαμβάνει, να συντηρεί και να υποστηρίζει την εμπορική κίνηση από την Άπω Ανατολή προς την Ευρώπη. Ιδρύθηκε και ρύθμισε την ευημερία της ως κορυφαία εμπορική αγορά και κέντρο ανταλλαγών προϊόντων και τεχνολογίας, φιλοσοφικών, θρησκευτικών και τεχνικών αλληλοεπιρροών. Οι πόλεις υποστήριζαν εξαιρετικά τους κατοίκους τους κατασκευασμένες, επιπλέον, ως οχυρά και στρατιωτικές βάσεις. Χρειάζονταν και συντηρούσαν κάθε ιδιότητα, συμπεριφορά και πίστη των κατοίκων τους.

Η κινητικότητα των ανθρώπων σε μεγάλες αποστάσεις έως τη βιομηχανική επανάσταση ήταν σχεδόν ανύπαρκτη εκτός από τις στρατηγικές μετακινήσεις στρατευμάτων είτε για εισβολές και επέκταση είτε για τη διατήρηση της οντότητας των αυτοκρατοριών. Παρά το γεγονός της **περιορισμένης μετακίνησης**, οι εντονότερες εμπορικές συναντήσεις και συνδιαλλαγές διασφάλιζαν τόσο την άνθιση του εμπορίου όσο και τη συνεχή τροφοδοσία των πόλεων, των διοικητικών ελίτ και των ιερατείων

με ποικιλίες προϊόντων αλλά και την εκδιδομένη τεχνογνωσία, τη θεωρία και τα κείμενα ειδικών αναλυτικών περιγραφών και στοχαστικών διαθέσεων σημασίας.

Σημαντική πολιτική και ανθρωπογεωγραφική διαφορά στην ανάπτυξη των πόλεων κατά τη βιομηχανική εποχή ήταν η βίαιη συγκέντρωση του αγροτικού πληθυσμού και οι μαζικές μετεγκαταστάσεις που άλλαξαν ραγδαία τους υπάρχοντες πυρήνες πόλεων, μετατρέποντάς τους σε άναρχες και ανεξέλεγκτες ανόητες περιοχές υπερσυγκέντρωσης ανθρώπων που ζούσαν, τότε αλλά και τώρα, σε διαφορετικές περιοχές αλλά υπό τις ίδιες κτηνώδεις οργανώσεις και επιβολές σχέσεων, κυριολεκτικά γύρω -οποσδήποτε μέσα- στα εργοστάσια σε αθλιότατες συνθήκες, χωρίς την παραμικρή υποστήριξη των ειδικών και γενικών αναγκών της εύφορης συλλογικής ζωής.

Η κορυφαία αυτή στιγμή της εκδήλωσης του τεχνικού πολιτισμού, η βιομηχανική επανάσταση, που φάνηκε πως θα άλλαζε ριζικά την παγκόσμια ιστορία αναβαθμίζοντας εξαιρετικά κάθε κοινωνική αλλά και τεχνική λεπτομέρεια της ζωής, δεν οδήγησε σε αυτή την κατεύθυνση. Αντιθέτως, μετέτρεψε σύντομα αυτά τα ουσιώδη, ζωτικά δικαιώματα της ανθρώπινης ανάπτυξης και δυνατής συνεργασίας, σε εμπορικά προϊόντα, προϊόντα χειρισμού και υποταγής των ανθρώπων σε ένα και πολλαπλά συστήματα φτώχης ή χειραγωγημένης ιδεοληπτικής σκέψης και υποταγής που, εντέλει, έως σήμερα, καταστρέφουν συστηματικά κάθε απόπειρα στοχαστικής αφύπνισης και ευφυούς συνεργασίας των ανθρώπων, πολιτών και κατοίκων των πόλεων αλλά και των άμεσα διασυνδεδεμένων περιφερειακών ημι-αστικών και αγροτικών πυρήνων ζωής, σε ένα και πολλαπλά προγράμματα συντονισμένης παραγωγής και διάθεσης κάθε και όλων των αναγκαίων και ακόμη περισσοτέρων εφοδίων, πνευματικών και υλικών, για την εύρωστη, χαρούμενη και συλλογική πλεγμένη ζωή τους όπως και για την ζωή των επερχομένων γενεών.

Τέτοια προϊόντα ήταν και είναι ακόμη η κατοικία, η υγειονομική συνέπεια και η ιατρική μέριμνα, η διατροφική επάρκεια και η υπεράσπιση των καλλιεργειών, η υψηλότερη ποιότητα των υλικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου, η υποστήριξη, η συμπαραγωγή και η διαρκής εξέλιξη των επιστημονικών, τεχνικών και ιδεολογικών αναζητήσεων, των πρακτικών εφαρμογών και των διευθετήσεων των σημασιών και των αποτελεσμάτων τους ως απαραίτητων υποβάθρων της συλλογικής και αλληλέγγυας ζωής.

Σημαντικές πόλεις στον πλανήτη, από το μέσον του εικοστού αιώνα και μετά, διερράγησαν, χάνοντας κάθε σχέση και ισορροπία με το άμεσο και ευρύτερο περιβάλλον τους.

Εκτάθηκαν ανεξέλεγκτα και μετασχηματίστηκαν σε απέραντες ανεξήγητες επικράτειες παγιδευμένες, χωρίς νόημα, στις στρατηγικές του μηχανοκινήτου μοντέλου αναγνώρισης και ερμηνείας-προσέγγισής τους (βιομηχανίες αυτοκινήτων), όπως επίσης και στη θηριωδία της οικοδομικής κατάκτησης και τη διαμόρφωση των εδαφών, καθώς ο οικονομικός τομέας των υπηρεσιών (βιομηχανία υπηρεσιών) προκάλεσε ακόμη μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμών από την εποχή της πρώτης βιομηχανικής επανάστασης.

Οι εκτεινόμενες, ανεξέλεγκτες σε κάθε σχεδιασμό και προγραμματισμό, πόλεις δεν μπορούσαν, πλέον, να συγχρονιστούν με τα αναγκαία συστήματα υποδομών που αποτελούσαν υποχρέωση του τοπικού διοικητικού (κρατικού) μηχανισμού. Έτσι, άρχισαν **να αποσυντίθενται πολιτικά και κοινοτικά** (γειτονιές, δημοτικά διαμερίσματα) με αποτέλεσμα πολλές περιοχές της επικράτειάς τους να μην απολαμβάνουν καμμία υπηρεσία υποδομής, υγιεινής, υδροδότησης και συντήρησης. Τα τεχνικά και πολιτισμικά αυτά κενά υπηρεσιών, την τεχνική ή πραγματική αδυναμία ανταπόκρισης και εξυπηρέτησης των δικαιωμάτων των πληθυσμών σε συγκέντρωση

και υπερ-συγκέντρωση, κάλυψε η δράση ιδιωτικών επιχειρήσεων που χρηματοδότησαν την πραγματοποίησή τους μεταβάλλοντας, στη συνέχεια, τη διάθεσή τους σε εμπορικό προϊόν.

Φυσικά, αυτό συνέβη σε ορισμένες περιοχές του πλανήτη όπου υπήρχαν ισχυρές θεσμικές-συνταγματικές ρυθμίσεις και δυνατές ανταποκρίσεις των πολιτών. Σε άλλες περιοχές, σε ηπείρους ολόκληρες, οι πολυεθνικές εταιρίες και οι τοπικοί πολιτικοί και στρατιωτικοί πυρήνες των διοικητικών ελίτ **κατέλαβαν** τα εδάφη και τις πλουτοπαραγωγικές πηγές και, σε ορισμένες περιπτώσεις, μετέτρεψαν ολοκλήρους πληθυσμούς σε υπηκόους και δούλους χωρίς κανένα δικαίωμα στα προφανή, στην Ευρώπη, στις Η.Π.Α. και στον Καναδά, αλλά και σε διάσπαρτους γεωγραφικούς αστικούς πυρήνες, δικαιώματα συλλογικής ευμάρειας και αλληλέγγυας ζωής.

Οι πόλεις, εντέλει, σταμάτησαν να επιτελούν και να υποστηρίζουν την εξαιρετική της δυνατότητάς τους λειτουργία όπου, όπως θα έπρεπε, οι πολίτες, κοινοτικοί συνδιαχειριστές, στις μικρές και μικρότερες αστικές περιοχές τους, αλληλέγγυοι αγωνιστές των ζητημάτων τους χρειαζόταν να ρυθμίζουν και ρύθμιζαν συλλογικά καθεμία και όλες τις υποθέσεις τους. Οι συζητήσεις και οι απόπειρες μελετών και δημοσίων προτάσεων για την αναθεώρηση και διευθέτηση, την υιοθέτηση και την εφαρμογή των νεοτερισμών του χώρου, του χρόνου και των σχέσεων εξουδετερώθηκαν. Οι πόλεις έγιναν έρμαια των ιεραρχημένων συστημάτων εξουσίας που συνδέθηκαν αδιάσπαστα με τις οικονομικές ολιγαρχίες, που εκμεταλλεύονται εμπορικά τις εκτάσεις τους. **Οι πόλεις μεταβλήθηκαν και, έκτοτε, ερμηνεύονται και χειραγωγούνται ως πεδία άσκησης εργολαβικών επενδύσεων και εμπορικών διακανονισμών.** Σε εμπορεύματα.

Καθώς διαμορφώνουμε και διαμορφωνόμαστε από την εμπειρία του εικοστού πρώτου αιώνα, τόσο η εγκατάσταση όσο και η διασπορά

των ωφελημάτων του ψηφιακού πολιτισμού και της δημοκρατικότερης από ποτέ επικοινωνίας όσο και τα τεχνικά επιτεύγματα της μηχανικής και της τεχνολογίας (συγκοινωνίες, κατασκευές υποδομών, τεχνικά αντικείμενα της καθημερινής ζωής) απέδωσαν και αποδίδουν ακόμη και συνεχώς τα οφέλη τους.

Εργαλεία αλλά και κορυφαίες στην ιστορία δυνατότητες ταχείας και ευέλικτης σύστασης ομάδων σκέψης, συνεννόησης και δράσεων, φαίνεται να ορίζουν την επανεκκίνηση τόσο της κριτικής ανάγνωσης της αστικής υπόθεσης και των ιδεολογικών παραθέσεων της όσο και την απόρριψη των εγκληματικών ανορθολογικών τακτικών κατασπατάλησης δημοσίων πόρων από τα εργολαβικά επενδυτικά καρτέλ. Την επιδίωξη και τη συλλογική παραγωγή νέων ιδεών που αμέσως μπορούν να εκτεθούν παιδαγωγικά, να συζητηθούν, να δοκιμαστούν και να εφαρμοστούν καθώς τυχαίνουν της ενθουσιώδους αποδοχής, στον χρόνο και τον χώρο, μέγαλων αριθμών πολιτών που αναγνωρίζουν τη σημασία τους και διαθέτουν τις δυνατότητες και τις προθέσεις για την πραγματοποίησή τους αλλά και για τη συνεχή κριτική παρακολούθησή τους.

Η εξαιρετική ποιότητα σχεδιασμού και τέλειων ρυθμίσεων των σχέσεων του αστικού χώρου και των συλλογικών εκφράσεων και συμπεριφορών, που καθορίζει ακριβώς το νόημα της πόλης, αποτελεί το ερευνητικό και εφαρμοσμένο πρόταγμα της στοχαστικής δράσης σε πολλαπλές πειθαρχίες της επιστημονικής δράσης. Τόσο στα πανεπιστήμια όσο και στις τακτικές και έκτακτες ομάδες σκέψης και δράσης πολιτών, παράγονται και προσφέρονται ποικιλίες προτάσεων για την ουσιαστική παραγωγή και τη διευθέτηση του αστικού νοήματος.

Ταυτόχρονα, οι μικρές και μεγαλύτερες ενότητες αστικών περιοχών υφίστανται τα άτακτα αποτελέσματα των εισβολών στρατηγικών ομάδων ιδιωτών, ξένων στις κοινοτικές αστικές συλλογικές διαθέσεις, που όμως, εξαιτίας της θεσμικής

δυνατότητας (νομικό υπόβαθρο ρυθμίσεων πράξεων και πρακτικών) επεμβαίνουν και διαρρυθμίζουν ή απορρυθμίζουν τις λειτουργίες τμημάτων των πόλεων ώστε να επιτύχουν την ανωτάτη δυνατή κερδοφορία των επεμβάσεων-επενδύσεών τους.

Οι συγκεντρωμένοι πληθυσμοί των πόλεων αδυνατούν, έως τώρα, να αναδειχτούν πολιτικά και στοχαστικά ώστε να μελετήσουν, να αναγνωρίσουν και να εκφράσουν τις ανάγκες και τα αιτήματά τους, να διαλέξουν τα κείμενα -υποθέσεις και εκθέσεις ιδεών- όσο και τις απαραίτητες αναπαραστάσεις τους, για τους τρόπους και τις χωρικές εκφράσεις της ζωής τους. Μια τέτοια στρατηγική δράσης χρειάζεται, φυσικά, την εμπλοκή των πολιτών στην πειθαρχημένη μελέτη των ποικίλων προτάσεων, την κριτική της ιστορίας της αστικής εξέλιξης, κάθε πόλης χωριστά, την αποκρυπτογράφηση και αποκάλυψη των μηχανισμών διαμόρφωσης και κατοχής του αστικού και περι-αστικού χώρου από τη θεσμική επικυριαρχία νομικών σχέσεων που, φυσικά, είναι ορισμένη από τη δυνατή συμπλοκή των χειριστών των δημοσίων θεμάτων, των ιδιοκτητών εδάφους-χώρου και των εργολάβων εκτελεστών των διευθετήσεων (...όπως, οι εξευγενισμοί γειτονιών ή ευρύτερων περιοχών).

Επιχειρώντας μια ανάγνωση της ιστορικής εξέλιξης της πόλης της Θεσσαλονίκης και του συσχετισμού των ιστορικών σταδίων της εξέλιξής της με την ποικιλία των φυσικών, πολιτικών και οικονομικών παραγόντων που οδήγησαν στη μεταμόρφωση της διαθέσιμης έκτασής της, χρειάζεται να αναφέρουμε τόσο το παράδειγμα της εξάλειψης της εδαφικής ταυτότητας των στρατηγικών στοιχείων της έκφρασης του ανάγλυφου της πόλης, όπως τα ρέματα, που εξαλείφθηκαν, ισοπεδώθηκαν, ώστε να δεσμευτούν και να διαμορφωθούν οι εκτάσεις τους σε επιφάνειες, σε γεωμετρικά εμβαδά, οικοδομήσεων.

Χρειάζεται να αναφέρουμε την **καταστροφική μετεξέλιξη του**

ιπποδαμείου υποβάθρου της, που τόσο σωστά προανατόλισε ο πρώτος σχεδιαστής της, ώστε να υποστηρίξει καθένα και όλα τα πρώτα και τα ύστερα οικοδομήματα της συνεπούς εξέλιξής της, με τον φυσικό αερισμό και ηλιασμό τους, σε κατειλημμένα εδάφη επικυριαρχίας του αυτοκινήτου. Παράλληλα, η έξοχη φυσική έκταση του θερμαϊκού κόλπου μπορούσε να υποστηρίξει τη θάλασσα και παραθαλλάσια συγκοινωνία τόσο στην περίμετρο του κόλπου όσο και με τις εγγύς πόλεις σε μία ακτίνα ικανή για την πλεύση των τεχνικά απαραίτητων σκαφών. Χρειάζεται, εντέλει, να αναφέρουμε την καταστροφική επιλογή ενός μικροτάτου πολυδαπάνου δικτύου υπογείου σιδηροδρόμου (μετρό). Αντιθέτως, το ήδη προ πολλού εγκαταστημένο, έως λίγο μετά τον Β'ΠΠ, επίγειο σιδηρόδρομο (τραμ) θα μπορούσε να υπερκαλύψει τόσο την πόλη και κάθε γειτονιά της όσο και τις μικρές και μεγαλύτερες πόλεις σε μία μέση απόσταση, συμβάλλοντας τόσο στην αποσυμφόρηση της πόλης και την επάνοδο χιλιάδων πολιτών ομήρων της εργασιακής ανάγκης τους, στις κοινότητες της άμεσης περιφέρειάς της όσο και στην ολοκλήρωση ενός πλήρους, συνεκτικού και λειτουργικού δικτύου συλλογικών μεταφορών. Ένα δίκτυο που θα αναβάθμιζε οικονομικά, πολιτικά και πολιτισμικά την ευρύτερη περιοχή των ομόρων διοικητικών επικρατειών (Χαλκιδική, Θεσσαλονίκη, Σέρρες, Κιλκίς, Ημαθία, Πέλλα) καθώς θα διέθετε τη γεωγραφική και πολιτισμική σημασία της στο πλέγμα των κοινών συστάσεων σημασίας τους.

Με τα προαναφερθέντα 3 παραδείγματα επιχειρώ να διευκρινίσω τη σπουδαιότητα, αρνητική και θετική, όπως συμβεί, των στρατηγικών τεχνικών επιλογών επί του φυσικού υποβάθρου (στο έδαφος, στο υπέδαφος, στη θάλασσα), που εξελίσσουν υπέροχα ή υπονομεύουν την αστική ζωή, τις συλλογικές σχέσεις σε χώρο και χρόνο.

Από αυτές τις αποφάσεις **απείχαν παντελώς οι πολίτες της πόλης**, των ομόρων δήμων και κοινοτήτων, των μακρινότερων αστικών και περι-αστικών σχηματισμών στην ύπαιθρο χώρα. Πολίτες πνευματικά

ισχυροί, εκπαιδευμένοι στη σκέψη και στις τακτικές των διεκδικήσεων, τόσο για τα ειδικά ζητήματα της εξέλιξης της πολεοδομικής ανάπτυξης όσο και στην ποικιλία των πολλαπλών και συνδυασμένων ζητημάτων ιδεώδους συλλογικής εύρωστης ζωής.

Αντιθέτως, η πόλη υποτάχθηκε **στη βία των ειδικών** αλλά και των διευθυντών των διαθέσεων και των υποχρεώσεών τους. Φαίνεται, πλέον, πως το πλήρες πλέγμα σχέσεων μεταξύ των πολιτών και των κάθε φορά αντιπροσώπων διευθυντών των υποθέσεών τους, πολιτικών και τεχνικών ειδικών, έχει εξελιχθεί σε κατασταλτικό μηχανισμό επιβολής ανορθολογικών οικονομικών επιβαρύνσεων. Αυτός ο μηχανισμός που ενώνει, συγκρατεί και συνδυάζει τα συμφέροντα εργολάβων δημοσίων έργων, πολιτικών υποκειμένων και μικρο-ομάδων ειδικών συμφερόντων, επικρατεί και υποτάσσει τις πόλεις και τις άμεσες επικράτειες των ζωτικών εκδηλώσεών τους, την ύπαιθρο χώρα αλλά και τα μικρά και γενικά δίκτυα επικοινωνιών και συγκοινωνιών στις διαθέσεις του.

Η μόνη δυνατή απάντηση είναι η συλλογική, ταχεία και πλήρης εξέλιξη της πνευματικής μεταμόρφωσης των πολιτών κατοίκων, αναγνωστών, εφαρμοστών και διαμορφωτών των διαθέσεών τους. Η εννόηση και η υπεράσπιση του χώρου και του χρόνου των υποθέσεών τους. Της δικής τους πόλης που δεν είναι, πλέον, η περιορισμένη και ευκρινής στη συνάφειά της, επικράτεια των ιστορικών παραδειγμάτων, αλλά ένα και πολλά στη διασύνδεσή τους συστήματα αλληλεπιτιθέμενων συστάσεων σημασίας και νοήματος που χρειάζεται να εννοηθούν και να υπερασπιστούν στο διηνεκές τους.