

Πόλη & Συγκοινωνίες – με αφορμή το μετρό στη Θεσσαλονίκη

Ιορδάνης Στυλίδης

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

Θέλουμε, λοιπόν, να συνδεθούμε με έναν τόπο. Να συνδεθούμε με τα τοπία του, να ανιχνεύσουμε και να ολοκληρώσουμε την εμπειρία μας στον χρόνο του τόπου που, φυσικά, ορίζεται και διαμορφώνεται από τις σχέσεις που τον ρυθμίζουν.

Καθώς ο τεχνικός πολιτισμός απέδωσε τα νέα του νοήματα και διέθεσε στην κριτική μας τις σημασίες του, οι τόποι, οι χρόνοι των τόπων και οι περιεχόμενες σχέσεις εντός τους διετέθησαν στην εποπτεία μας. Τα μέσα για το ταξίδι, τη βεβαιότητα της ασφαλούς και απρόσκοπτης μετάβασης και επιστροφής, τη βεβαιότητα της απρόσκοπτης εποπτείας, την πειθαρχία της εγγραφής και διατήρησης του αρχείου της πρόσκαιρης ή διαρκέστερης εμπειρίας, την απόλαυση της διαμονής, της βαθμιαίας άστατης ή πειθαρχημένης κατανόησης των ιδιοτήτων τους, παραδόθηκαν στη διάθεσή μας. Το όχημα, η θέση μας στο εσωτερικό του, η προσμονή της άφιξης εκεί όπου χρειάζεται, όπου επιθυμούμε να ταξιδέψουμε, οι ποικιλίες των ενδιαμέσων τόπων που παρατηρούμε να ορμάνε και να χάνονται αμέσως πάνω στη λεπτή γυάλινη μεμβράνη που μας περιβάλλει ολοκλήρωσαν - ολοκληρώνουν, επαληθεύουν, κάθε φορά- την υπόσχεση μιας εξαιρετικής εμπειρίας. Κάθε φορά διαφορετικής, κάθε φορά σημαντικής, κάθε φορά ικανής να μας παρασύρει τόσο πολύ ώστε να αποφασίσουμε και να παρεκκλίνουμε από το πρόγραμμα, να βουτήξουμε στο ντελίριο της υπόσχεσής της.

Ο τόπος της τακτικής ζωής μας και οι τόποι που κατά τη βούλησή μας θα διαλέξουμε να επισκεφτούμε, να διεισδύσουμε στο

απεριόριστο των υποθέσεών τους, να ρισκάρουμε τη θέση και τη στάση μας στην πραγματικότητα, να γίνουμε άλλοι και άλλες, γεφυρώνονται τακτικά και ακριβώς στον χάρτη, επαληθεύονται στις βέβαιες πορείες των οχημάτων μας, προβάλλουν μακριά στον ορίζοντα, ονομάζονται και οριοθετούνται, περιέχονται σύντομα στη / και περιέχουν τη συνείδησή μας.

Τα οχήματα έκαναν δυνατή τη μετακίνηση των ανθρώπων στο εσωτερικό των ορισμένων και περιορισμένων τόπων τους αλλά και σε κάθε τόπο, σε κάθε απόσταση, σε κάθε γεωγραφία, στο κέντρο και τα όρια του καιρού και των εποχών. Έκαναν δυνατή τη μετακίνηση σε κάποιο κέντρο, στο κέντρο του σκοπού μιας επίσκεψης, στο όριο, εκεί όπου εξασθενεί και διακινδυνεύεται η σημασία της, στην ενδιάμεση περιοχή, εκεί όπου το ειδικό νόημα του τόπου κάθε φορά διαθέτει την εκκρεμότητά του, είναι και δεν είναι. Τα οχήματα, οι μηχανές του εδάφους, του αέρα και των υδάτων διαμόρφωσαν και υπονόμισαν ταυτόχρονα την ποιητική πολιτική της δημιουργίας τους.

Το όχημα είναι ένα κόσμημα σημασίας. Συμπυκνωτής και απόδειξη της γενναιότητας με την οποία κινούμαστε ως είδος στην ιστορία.

Το όχημα και ο/η επιβάτης του μετακινούν τη σημασία τους στο πεδίο των γεγονότων και των υποθέσεων για τη ζωή. Εκεί, στο ειδικό ένα αλλά και σε κάθε πεδίο έναρξης της περιπέτειας του βλέμματος και της σκέψης το όχημα κινείται, πλησιάζει, σταματά, εκκινεί και απομακρύνεται όταν και όσο χρειαστεί, όταν και όσο επιθυμείται, τόσο και λίγο περισσότερο, τώρα και μετά και αργότερα, ακριβώς.

Με τα οχήματα επισκεπτόμαστε και γεφυρώνουμε τις σημασίες, πληρώνουμε σιγά σιγά, στιγμή τη στιγμή, το ακατανόητο έδαφος, καταλαβαίνουμε τον αχανή πλανητικό φλοιό, τα σημεία και τα σημάδια των αστικών επικρατειών, τα μέτρα και χιλιόμετρα των αποστάσεων ανάμεσα στα εδώ και τα εκεί που επιχειρούμε να εννοήσουμε, να ωριμάσουμε στο νόημά τους, να προσθέσουμε και να αφαιρέσουμε σωστά τις λέξεις του συντάγματός τους ώστε η

αφήγηση, εκείνη η μελλοντική αφήγηση, στον/στην ακροατή μας να προκαλέσει ένα ακόμη ταξίδι. Έτσι ποιητικά θα έπρεπε να εξελιχθεί η σχέση μας με τα ευρήματα και τα έργα του τεχνικού πολιτισμού μας.

Όμως.

Καθώς η πόλη της Θεσσαλονίκης κινείται και διαμορφώνει την ιστορία της δημιουργούνται και εντείνονται τα ρήγματα και οι διαφυγές από την ποιητική αντίληψη και υπεράσπιση της συλλογικής ζωής σε κίνηση, σε δυναμική σχέση με το εγγύς και μακρινότερο περιβάλλον της. Ένα από τα εξαιρετικά συμβάντα που επηρεάζει και απασχολεί, ρυθμίζει και απορρυθμίζει την υπόθεση της ποιότητας της ιστορικής κίνησης της πόλης είναι η συγκοινωνία. Ιδιαίτερα η κοστοβόρα απόπειρα κατασκευής του υπογείου σιδηροδρόμου ταχείας μετακίνησης όπου κατασπαταλήθηκαν πόροι αξίας και ενέργειας χωρίς να αναδειχτεί το ιδιαίτερο αποτέλεσμα -ποιητικό και τεχνικό/αισθητικό- έως τώρα. Κάθε φορά, όλες τις φορές, που χρειάζεται να σχεδιάσουμε και να επιδιώξουμε ένα αποτέλεσμα κοιτάζουμε με επιμέλεια και νηφαλιότητα την Ιστορία. Σκεπτόμαστε, συζητάμε δημόσια και τακτοποιούμε τα επιχειρήματα έτσι ώστε να δημιουργούμε το απαραίτητο κοινόκτητο πεδίο σκέψης που μπορεί από εκεί, στον πυρήνα του αλλά και σε κάθε σημείο εναλλακτικής πιθανότητας που διατυπώνεται ή υπονοείται, να κατευθυνθούν οι σκέψεις μας, να τροφοδοτηθεί η κορυφαία τεχνική-τεχνολογική υπεροχή του ανθρωπίνου είδους.

Η πόλη της Θεσσαλονίκης σχεδιάστηκε και διαμορφώνεται χιλιάδες χρόνια εξαιτίας της σχέσης της με τη θάλασσα. Είναι πόλη-λιμάνι. Εξαιτίας αυτής της γεω-πολιτικής θέσης της οι κάτοικοι, εκόντες άκοντες συντάκτες και συντάκτριες της δομής και των υποδομών της, απολαμβάνουν και υποφέρουν τις αλλεπάλληλες εμπειρίες των επιλογών τους.

Φυσικά, κάθε τελικό αποτέλεσμα, κάθε πραγματοποιημένη εγκατάσταση νοήματος και σημασίας, πολιτικής, τεχνικής και αισθητικής, δεν είναι συνήθως υπόθεση των κατοίκων αλλά μικρών

ελίτ τεχνικών, πολιτικών και τεχνικών, που εργάζονται συστηματικά για τις υποθέσεις των ομάδων νομής του πλούτου και της εξουσίας. Αν, λοιπόν, για τον/την πολίτη που κοιτάζει και αναλογίζεται προς και για τη θάλασσα είναι εύκολο να απαντήσει σε ένα ερώτημα για την μετακίνηση, κάθε μετακίνηση, για έναν τεχνικό της εξουσίας, των ελίτ νομής του δημοσίου πλούτου, η απάντηση δεν εξαρτάται από το ακριβές και αβίαστο ερώτημα, από το ελεύθερο και προφανές νόημά του, αλλά από το ερώτημα που θα κατασκευάσει και θα επιβάλλει ώστε η απάντηση να αποφέρει το αποτέλεσμα που επιθυμεί, ξένο από την επιθυμία της κοινωνίας.

Αν η απάντηση του/της πολίτη που αναλογίζεται ήσυχα κοιτώντας προς τον ορίζοντα τη θάλασσά του/της είναι πως χρειάζεται, όταν χρειαστεί και για όσο χρειαστεί, ένα πλοίο για να περάσει στην απέναντι νότια ακτή του θερμαϊκού κόλπου ή ίσως έως την ακτή της πόλης Κατερίνη ή, γιατί όχι, έως την άκρη της χερσονήσου Κασσάνδρα ή και, διαμέσου του ισθμού της Ποτειδαίας, έως την άκρη της χερσονήσου Σιθωνία, αυτή η απάντηση δεν συναντά και δεν ενισχύει το ταιριαστό της ερώτημα.

Ας σκεφτούμε όμως, επιπροσθέτως, για τις μικρότερες αποστάσεις. Η απόσταση και η θέση του αεροδρομίου είναι τέτοιες που η ιδανική μόνη επιλογή θα ήταν η παραθαλάσσια μετακίνηση και κυκλοφορία προς την πόλη. Ας πούμε με δύο σταθμούς, το μέγαρο-ογκόλιθο *''της μουσικής''* και τον λεγόμενο *''λευκό''* πύργο, έως την προβλήτα Α του λιμανιού από όπου κάθε λεπτομέρεια και σύνολο είναι προσεγγίσιμα και τακτικά στις αποστάσεις τους.

Η θάλασσα θα απελευθερώσει αισθητικά και πολιτικά την πόλη. Οι πόλεις που ρίζωσαν γερά στην ιστορία, έμειναν και ανθοφορούν εξαιτίας της συνεχούς υπεράσπισης της δομής τους από τους κατοίκους τους ή, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, από τη συγκροτημένη και επαναστατική επιβολή της απαίτησής τους. Οι πόλεις αναπτύσσονταν αργά γιατί η τεχνολογία και οι εφαρμογές της (εργοστάσια, μηχανήματα, μηχανισμοί, οχήματα, δίκτυα) αργούσαν να επενδυθούν διαμορφώνοντας/αναμορφώνοντας την

ενεργό σύστασή της/τους. Τώρα, σήμερα, από το μέσον του εικοστού αιώνα, ο θρίαμβος της τεχνολογίας της κίνησης, ο θρίαμβος της επιστήμης και η ανθοφορία δεκάδων νέων επιστημονικών πειθαρχιών, ο θρίαμβος της τεχνικής του σχεδιασμού, της εφαρμογής, της εξουδετέρωσης του κόστους, οδήγησαν τη σκέψη μακριά από τις κοστοβόρες και χρονοβόρες επιλογές, στις έξυπνες και φτηνές προτάσεις που, ακόμη περισσότερο, δεν σπαταλούν ενέργεια, δεν εξαντλούν τα αποθέματα αξιών, είναι εύκολα ανατάξιμες και μεταβλητές ή επεκτάσιμες.

Στην πόλη της Θεσσαλονίκης επιλέχτηκε το αντίθετο. Όχι από τους κατοίκους της, φυσικά, αλλά από την πολιτική-τεχνική μικρή ελίτ εξουσίας και τους ομόθυμους συνοδούς τεχνικούς υπαλλήλους της. Η υιοθέτηση των ανοήτων επιχειρημάτων για τα αρχαία και τα νέα των υποθέσεων της προσανατόλισε-εξοστράκισε τακτικά τη δημόσια συζήτηση σε περιοχές νοήματος διαφορετικές από την ουσία της.

Μια ακόμη, παρ'όλα αυτά, ανόητη θέαση και χρήση της ταυτότητας της πόλης ενεργοποιήθηκε. Αυτή η εμμονή και η παραφροσύνη του κοιτάγματος προς το παρελθόν της. Ούτε στο εύρωστο παρόν ούτε στο υποσχόμενο, πάντα, μέλλον.

Τα "αρχαία" και τα νέα της ίχνη χρησιμοποιήθηκαν διατακτικά -ως διαταγές- αλλά και στρατηγικά ήδη πολύ πριν ενεργοποιηθεί η πρώτη μηχανή στο πρώτο εργοτάξιο. Κάθε φοιτητής και φοιτήτρια γνωρίζει πως ένα -ίσως και μισό;- μέτρο κάτω από την επιφάνειά της γης βρίσκονται αλληπάλληλες στρώσεις πόλεων. Η χρήση της ιστορίας και των θεσμισμένων τεχνικών απαγόρευσης χρησιμοποιήθηκαν σωστά ώστε να επιτευχθεί η νομιμοποιημένη ιδιοποίηση δημοσίου χρήματος από τους κατασκευαστές εργολάβους και τις εταιρίες τους. Η στρατηγική σχεδιάστηκε, ορίστηκε ως σκοπός και τρόπος, προστατεύτηκε θεσμικά, επιβλήθηκε και εξελίσσεται χωρίς καμία αμυντική και επιθετική προσπάθεια και δυνατότητα των πολιτών.

Η εξελισσόμενη κατασκευή καταναλώνει τυπικά και ουσιαστικά

ακαταλόγιστα ποσά δημοσίου χρήματος χωρίς να προσφέρει κανένα πλεονέκτημα στους κατοίκους της, αφήνοντάς τους έρμαιο της παθολογίας των ιδιωτικών αυτοκινήτων, των διαφημίσεων (των φημών) για τον τρόπο και τον σκοπό της μηχανοκίνητης συμπεριφοράς τους, ακολούθους και οπαδούς κάθε κατασκευαστικού-σχεδιαστικού παραλογισμού επί της σημασίας της πόλης τους που όμως, εντός της, διάγουν ως ξένοι και ξένες.

Δεκάδες πόλεις στον πλανήτη διάλεξαν, υιοθέτησαν και κατασκεύασαν, είτε με χρηματοδοτήσεις-επενδύσεις του κράτους είτε με χρηματοδοτήσεις-επενδύσεις(!) των μεγάλων ιδιωτικών εταιριών που εδρεύουν στην περιοχή τους, στο πέρας μιας κοπιαστικής και απαιτητικής σειράς δημοσίων διαλόγων όπου αποδείχτηκε και αναδείχτηκε η σημασία του συμμετοχικού σχεδιασμού αλλά και της άμεσης δημοκρατίας των δημοψηφισμάτων, τον ελαφρύ επίγειο σιδηρόδρομο που το κόστος του αλλά και η αισθητική του δυνατότητα ως τρόπου και τόπου, δηλαδή εκπαίδευσης των πολιτών στην ανάγνωση της πόλης, την επίσκεψη και τη διαμονή στις γειτονιές της, την αποκάλυψη και οικειοποίηση των ανεξάντλητων τοπίων της, των ιδιαιτεροτήτων χώρου, χρόνου και σχέσεων που συγκρατεί και προσφέρει, των ποικιλιών των ασθενών και ισχυρών σημασιών της.

Ο **επίγειος σιδηρόδρομος** είναι μια απλή και ευπροσάρμοστη τεχνολογική κατασκευή με κορυφαία αισθητική-φιλοσοφική σημασία. Υπάρχει, θα υπάρξει, ως μέσο αποκάλυψης της πόλης, οικειοποίησης των αισθητικών (πολιτικών-φιλοσοφικών) ιδιοτήτων της, υπεράσπισης των γειτονιών της γιατί κάθε εύκολα προσβάσιμη γειτονιά είναι η γειτονιά των πολιτών της. Είναι το μέσο για τη βόλτα και τη διαμονή μακριά και ακόμη μακρύτερα (έως το δέλτα των ποταμών, έως τις λίμνες, έως τις αλυκές του Αγγελοχωρίου, την Καλλικράτεια, τα Μουδανιά, τη Νέα Φώκεια, τη Χαλκηδόνα, τα λουτρά Λαγκαδά).

Η έννοια και το περιεχόμενο της χρήσης της λέξης **πόλη** έχει αποκαλυφθεί και προταθεί ήδη προ χιλιάδων ετών από τους κατοίκους αυτής της περιοχής.

Πόλη είναι, φυσικά, ο οικισμός ως δομή χώρου και σχέσεων, η αγορά, ως χώρος πολιτικής έκφρασης και συναγωνισμού στις ιδέες και τις διαθέσεις, τη συλλογή των κοινών αποφάσεων, την εφαρμογή και την κριτική των κοινών αισθητικά-πολιτικά σχεδίων. Πόλη είναι τα δίκτυα των δρόμων αλλά και η βεβαιότητα της γνωριμίας και της μέριμνας όλων για όλους, πόλη είναι η πλατεία, η μερική ευρυχωρία του δρόμου όπου συγκεντρώνονται, συγκεντρώνονταν, το δειλινό που η ειρήνη οδηγούσε τις προθέσεις οι μεγαλύτεροι και μεγαλύτερες γυναίκες και άνδρες ώστε να συζητήσουν, να αφηγηθούν, να κρίνουν, να διορθώσουν, υπό την παρουσία των νέων και πολύ νεοτέρων αγοριών και κοριτσιών που έτσι, γι' αυτό, μάθαιναν και ασκούσαν τη φαντασία τους, κατανοούσαν και ησύχαζαν στις αγκαλιές των μητέρων ή των φίλων, των γνωστών, των συγγενών, σχημάτιζαν και διακονούσαν στην πρώτη και τις επόμενες νοητικές εικόνες μιας συγκρότησης χώρου, χρόνου και σχέσεων όπου, έτσι μάθαιναν σιγά σιγά πού ανήκαν και τι υπηρετούσαν.

Πόλη ήταν, πολύ περισσότερο, η φυσική οικονομία, οι καλλιέργειες, οι κήποι των λαχανικών και των λουλουδιών, οι πεδιάδες και οι πλαγιές των βουνών που ως περιοχή δικαίου της ζωής φιλοξενούσε τις σύντομες ή διαρκέστερες πορείες και διαδρομές. Τη διάθεση και την εμπειρία να ασκηθούν, να ασκηθούμε και εμείς σήμερα, στην κατανόηση της φυσικής διάθεσης που υποδέχεται και ελπίζει στη μέριμνα του ανθρώπου ώστε να παραμείνει έτσι στους κύκλους των εποχών. Πόλη, φυσικά, ήταν και είναι ακόμη η ιστορία των φαινομένων. Η μεγάλη βροχή που κατέστρεψε τα αμπέλια αλλά φυτεύτηκαν ξανά, η τρικυμία που έσυρε και κατέστρεψε τα πλοία, που όμως με κοινή απόφαση και εργασία κατασκευάστηκαν ξανά. Η ανεξήγητη ξηρασία που αντιμετωπίστηκε σωστά γιατί σωστά διατηρηθήθηκαν σε αποθήκες οι τροφές για μια τέτοια στιγμή.

Πόλη ήταν και είναι ακόμη οι ξένοι που ήρθαν και έρχονται συνέχεια ώστε να προσφέρουν κάτι περισσότερο, μια παραλλαγή σημασίας και νοήματος. Να γοητεύσουν με τις σπουδαίες αφηγήσεις τους το μυαλό των νεαρών αγοριών και κοριτσιών ώστε

να επισκεφτούν και τους δικούς τους τόπους. Πόλη είναι και οι φήμες για τη ζωή, τον αγώνα και τα επιτεύγματα άλλων πόλεων που ορίζουν και διαμορφώνουν στο μέτρο που χρειάζεται τις δημόσιες συζητήσεις και πρακτικές. Που διδάσκουν και συμμορφώνουν τους πολίτες, εδώ και εκεί, μακριά, πώς και με ποιον τρόπο μπορούν να πειραματιστούν, να δοκιμάσουν, να κρίνουν και να διαλέξουν, να υπερασπίσουν, εντέλει, τα νέα και δικά τους τεχνικά και πολιτικά επιτεύγματα που εξελίσσουν την ανθοφορία τους, την εύρωστη και ειρηνική ζωή.

Στην πόλη της Θεσσαλονίκης, η κατασκευή του υπογείου σιδηροδρόμου δεν προσφέρει τίποτε από όλα αυτά.

Θα μπορούσαν όμως να προσφέρουν τα δίκτυα του επιγείου σιδηροδρόμου, των ποδηλατοδρόμων, των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων, της παραθαλάσσιας συγκοινωνίας. Θα μπορούσε να προσφέρει η βαθμιαία εξουδετέρωση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, μια ανορθολογική, αυτοκτονική, πρακτική μίμησης και υποδούλωσης σε κενές και κοστοβόρες συμπεριφορές. Η πόλη, τα δίκτυά της, η περιφέρεια της πόλης, η γεωγραφία των οικιστικών περιβαλλοντικών ποικιλιών της, οι ακτές, οι πλαγιές των λόφων, οι όχθες των ποταμών και των καταλήξεών τους στη θάλασσα, οι όχθες των λιμνών και η ήσυχη ζωή στις κοινότητες, η ζωή και η εργασία στις καλλιέργειες, οι επισκέψεις και οι κοινές γιορτές, ο ανα-στοχασμός για τη ζωή μετά την υποχρέωση της εργασίας, οι διεκδικήσεις και οι αγώνες για την περιβαλλοντική δικαιοσύνη, τη μέριμνα που ενεργοποιείται και χαρακτηρίζει τους συλλογικούς σκοπούς και τις προθέσεις, η ενεργειακή απελευθέρωση που οδηγεί αμέσως στην πολιτική απελευθέρωση και την αυτονομία, η γενναία επιλογή της κριτικής της καθημερινότητας και το σταμάτημα της σπατάλης και της καταστροφής των φυσικών πόρων, η τοπικότητα των ενεργειών και των προτάσεων ρύθμισης του παρόντος και του μέλλοντος, δεν χρειάζονται καθόλου τον υπόγειο σιδηρόδρομο. Που εκτείνεται και ενώνει/διαχωρίζει τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης με την περιοχή των εμπορικών κέντρων όπου συσσωρεύονται χιλιάδες αστόχαστων όντων που περιηγούν και μαρτυρούν την

αφρόντιστη σκέψη τους.

Θα επαναφέρουμε γρήγορα, έτσι πρέπει και χρειάζεται, την αισθητική στη σκέψη και τους προβληματισμούς. Θα συναντηθούμε. Ωστε να εξετάσουμε και να εξεταστούμε, να γνωριστούμε και να γνωρίσουμε τις εκτάσεις της σκέψης που έχει ήδη καρποφορήσει και διατίθεται ελεύθερα. Θα φτάσουμε, κάθε φορά σε διαφορετικό τόπο και περιοχή, οδοιπορώντας, ποδηλατώντας, επιβάτες και ασκητές στα πλοία και τα οχήματα της χαράς των επισκέψεων και των συζητήσεων.

ΣΥΝΟΨΗ

Η κατασκευή ενός τμήματος του υπογείου σιδηροδρόμου, του ανοήτου τεχνικού έργου, χωρίς καμία λειτουργική συνέπεια και υπηρεσία στις ανάγκες και τις διαθέσεις των πολιτών της πόλης της Θεσσαλονίκης πρέπει να σταματήσει. Ας μείνουν τα εύρετρα της ιστορίας της πόλης (τα αρχαία!) ως αντίδωρα αυτής της σπατάλης, καταστροφής, αξίας και ενέργειας. Το έργο είναι τυπικό παράδειγμα τεχνικής-θεσμικής επίθεσης επί των υλικών πόρων του πληθυσμού της χώρας από μία μεγάλη και αρκετές μικρότερες συνοδές ομάδες εργολάβων που συνεργάστηκαν και συνεργάζονται σωστά με πολιτικούς και τεχνικούς υπαλλήλους.

Ας ξεκινήσει ο διάλογος, ας ξεκινήσουν οι συζητήσεις, ας ξεκινήσει ο σχεδιασμός των χαρτών, του νέου χάρτη, για την επίγεια και παραθαλάσσια συγκοινωνία που θα απελευθερώσει και θα δωρήσει αυτή τη στοχαστική αισθητική-φιλοσοφική απελευθέρωση στους πολίτες. Στο κέντρο, στις γειτονιές, στην περιφέρεια και την ενδοχώρα της πόλης.

Πόλη είναι το ευγενές φυσικό και ανθρωπογενές υπόβαθρο όπου εκδηλώνονται και ανθοφορούν οι τρόποι και οι διαθέσεις μας μετά την υποχρεωτική εργασία, μετά τα τυπικά της αναγκαιότητας της ζωής που οφείλουμε και αγωνιζόμαστε να μετατρέψουμε από ζωή σε συγκέντρωση σε ευτοπία σχέσεων, προσφορών, επιμέλειας και μέριμνας. Τη ζωή που δεν μπορεί να είναι ευτυχής αν δεν διαχέει, δεν δωρίζει την ευτυχία σε όλους και όλες.

Παρακάτω περιλαμβάνονται χάρτες, εικόνες και σχόλια από πόλεις της Ευρώπης όπου εφαρμόστηκαν και εφαρμόζονται ήπιες τεχνολογικές λύσεις μετακίνησης και ανάδειξης-αποκάλυψης των ταυτοτήτων των πόλεων, των εγγύς και μακρυνότερων περιοχών σημασίας, των περιφερειών τους που συνδιαλέγονται και υποστηρίζουν συνεπώς αυτή και κάθε πρόσθετη ήπια κοινωνία (συγκοινωνία):

