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 παρεκλίνουμε 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 υπονόμευσαν 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 Ποτείδαιας, 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 υποθέσεών της προσανατόλισε-εξοστράκισε τακτικά τη δημόσια συζήτηση σε περιοχές νοήματος διαφορετικές από την ουσία της.

Μια ακόμη, παρ’όλα αυτα, 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 αλλεπάλληλες 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 έρμαια 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 Φώκαια, 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. Ώστε 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 μακρυνοτέρων περιοχών σημασίας, των περιφερειών τους που συνδιαλέγονται και υποστηρίζουν συνεπώς αυτή και κάθε πρόσθετη ήπια κοινωνία (συγκοινωνία):*

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 αλλεπάλληλους 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 αλληλο-επιρροών. 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 εντονότατες εμπορικές συναντήσεις και συνδιαλαγές 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 υπερ-συγκέντρωσης ανθρώπων που ζούσαν, τότε αλλά και τώρα, σε διαφορετικές περιοχές αλλά υπό τις ίδιες κτηνώδεις οργανώσεις και επιβολές σχέσεων, κυριολεκτικά γύρω -οπωσδήποτε 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 φτωχής 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 υψηλοτάτη 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 απαραιτήτων 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, συννενόησης και δράσεων, φαίνεται να ορίζουν την επανεκκίνηση τόσο της κριτικής ανάγνωσης της αστικής υπόθεσης και των ιδεολογικών παραθέσεών 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 αποκρυπτογράφιση 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 ευρυτέρων 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 προσανατόλισε 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 θαλάσσια και παραθαλλάσια συγκοινωνία τόσο στην περίμετρο του κόλπου όσο και με τις εγγύς πόλεις σε μία ακτίνα ικανή για την πλεύση των τεχνικά απαραιτήτων 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 μακρινοτέρων 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.

Το παρόν κείμενο δημοσιεύεται στο τεύχος της Βαβυλωνίας #20