



κτρονικός υπολογιστής (και, πιο πρόσφατα, το κινητό τηλέφωνο). Τα εργαλεία αυτά διαμορφώνουν, στις πολυπλές της εκφάνσεις, μια εντελώς διαφορετική κοινωνία στην οποία ο ρόλος και η σημασία του «τοπικού» μειώνεται ή τουλάχιστον επαναπροσδιορίζεται δραματικά, ενώ, αντίστοιχα, ο ρόλος και η σημασία στοιχείων που αναφέρονται στην παγκόσμια κλίμακα ενισχύονται. Τα άμεσα συναφή ζητήματα της ταυτότητας, των τρόπων διαβίωσης και του ρόλου του δημόσιου χώρου θέτονται υπό αμφισβήτηση, συζητούνται και επαναπροσεγγίζονται.

Ο χώρος, ως έκφραση της νέας αυτής κοινωνίας, μετασχηματίζεται και αυτός και μια νέα μορφή χώρου, ο «χώρος των ροών» κάνει την εμφάνισή του (Castells 2002, σελ. 343). Ροές πληροφοριών, εικόνων, κεφαλαίου, αγαθών, εξουσίας και ατόμων γίνονται τα στοιχεία που καθορίζουν το νέο μη στατικό χώρο. Κατά τον πολεοδόμο Manuel Castells, τρεις στρώσεις συνιστούν το χώρο των ροών: το κύκλωμα των ηλεκτρονικών ανταλλαγών (μικροηλεκτρονικές συσκευές, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτρονικοί υπολογιστές, συστήματα εκπομπής και μεταφορές υψηλής ταχύτητας βασισμένες στις τεχνολογίες πληροφορικής), οι κόμβοι (nodes) και τα επίκεντρα (hubs) που αποτελούν τμήματα ενός δικτύου που συνδέει μεταξύ τους συγκεκριμένους τόπους με διακριτά χαρακτηριστικά και, τέλος, η χωρική οργάνωση των κυρίαρχων διαχειριστικών ελίτ που ασκούν τις διευθυντικές λειτουργίες που αρθρώνουν το χώρο αυτόν (Castells 2002, σσ. 344-347). Ο χώρος των ροών είναι λοιπόν ο χώρος όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις και ανταλλάσσονται οι πληροφορίες και το χρήμα, είναι χώρος εξουσίας και ισχύος που λειτουργεί σε δικτυακή δομή και ο οποίος ενώ βασίζεται σε συγκεκριμένους τόπους (τους κόμβους και τα επίκεντρα του δικτύου) με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά είναι, ως σύνολο, άτοπος, αποδεσμευμένος από όποιες τοπικότητες.

3. Χώροι ροών – χώροι τόπων – κινητικότητα

Η έκρηξη της τεχνολογίας, ιδιαίτερα στον τομέα της πληροφορικής, και οι μεταφορές υψηλής ταχύτητας επηρεάζουν τη σύσταση και τα χαρακτηριστικά του αστικού χώρου. Η νέα εποχή αντιπαραθέτει το νέο χώρο των ροών – διεθνοποιημένο, ολόένα πιο ομογενοποιημένο, ρευστό, ασταθή και συχνά άυλο – στο χώρο που ιστορικά χαρακτηρίζει τις πόλεις: το χώρο των τόπων. Ο χώρος των τόπων είναι ο γεωγραφικός και πολιτισμικός χώρος που προσδίδει ταυτότητα σε μια κοινωνία μέσω των συστατικών του στοιχείων όπως η Ιστορία, η γλώσσα, τα ήθη και τα έθιμα, το κλίμα και το φυσικό τοπίο. Οι χώροι των τόπων είναι κοινωνικοί χώροι όπου τα άτομα συνυπάρχουν χωρικά και εκφράζονται συλλογικά. Η νέα εποχή δεν εξαλείφει τους

χώρους αυτούς οι οποίοι συνεχίζουν να υπάρχουν με μειωμένη ή επαναπροσδιορισμένη σημασία. Η σχέση ανάμεσα στους χώρους των ροών και τους χώρους των τόπων απασχόλησαν το συγγραφικό έργο του κοινωνιολόγου Marc Augé το οποίο αναφέρεται στην ανάπτυξη χώρων με αντιθετικά χαρακτηριστικά από εκείνα των «τόπων». Ο Augé παρατηρεί πως στη σημερινή κατάσταση της υπερνεωτερικότητας εμφανίζονται χώροι που δεν παρουσιάζουν τα χαρακτηριστικά των «τόπων», δεν έχουν δηλαδή να κάνουν με τις ανθρώπινες σχέσεις, με την Ιστορία και την ταυτότητα. Τους χώρους αυτούς τους ονομάζει «μη τόπους» και ως κατεξοχήν παραδείγματα τέτοιων χώρων αναφέρει τους χώρους μετάβασης, κίνησης και εφήμερης στάσης, τους χώρους της κατάστασης transit: αεροδρόμια, σταθμοί τρένων και λεωφορείων, μεγάλα εμπορικά κέντρα, αλυσίδες ξενοδοχείων, μεγάλα outlets επώνυμων προϊόντων, πάρκα αναψυχής (Augé 1995). Οι μη τόποι είναι τα ενδιάμεσα δύο σημαντικών σημείων/τόπων, χώροι που γρήγορα διαγράφονται από τη μνήμη παρόλο που κανείς καταναλώνει μεγάλο τμήμα του χρόνου του σε αυτούς.

Ο νέος χώρος ροών δημιουργείται και, ταυτόχρονα, υποστηρίζει την εγκαθίδρυση και ανάπτυξη νέων τρόπων διαβίωσης (lifestyles) στη νέα μορφή αστικού χώρου. Υπόβαθρό τους αποτελεί η έννοια της «κινητικότητας» που ως νεωτερική έννοια εξαρτημένη από μηχανικά μέσα κίνησης (όπως το τρένο, το αυτοκίνητο ή το αεροπλάνο) έχει παρουσιαστεί εδώ και πολύ καιρό. Όμως, στο σύγχρονο πλαίσιο, η κινητικότητα γίνεται μια ιδεολογικά σύνθετη έννοια, «μια μεταβατική, μετασχηματιζόμενη κατάσταση, επαναδιατασσόμενη και διαρκώς αυτοανανεούμενη. Η κινητικότητα είναι ένας «χώρος γεγονότων», μια ακολουθία συναντήσεων [...] έχει πολλαπλές διαστάσεις δεδομένου ότι προσωρινά λειτουργεί πέρα από τα x-y-z όρια του καρτεσιανού χώρου [...] είναι πολύμορφη [...] ενσωματώνει τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνίες [...] έχει πολλαπλές κλίμακες...»⁴ (Hoete 2003, σσ. 11-12). Πέρα από την απλή πρακτική έκφραση της κινητικότητας ως αυξημένη κίνηση με τη χρήση διαφορετικών μέσων, η ίδια η έννοια αποτελεί προσέγγιση της πραγματικότητας ως μια ρευστή κατάσταση στην οποία τα υποκείμενα χαρακτηρίζονται από «θετική», «ευέλικτη» προσέγγιση των μεταλλασσόμενων και, σε μεγάλο βαθμό, εξομοιούμενων τρόπων διαβίωσης.

4 Anthony Hoete, "Editourial", στο *Reader on the Aesthetics of Mobility*, Black Dog Publishing, London και New York, 2003, σσ. 11-12 (δική μου μετάφραση).



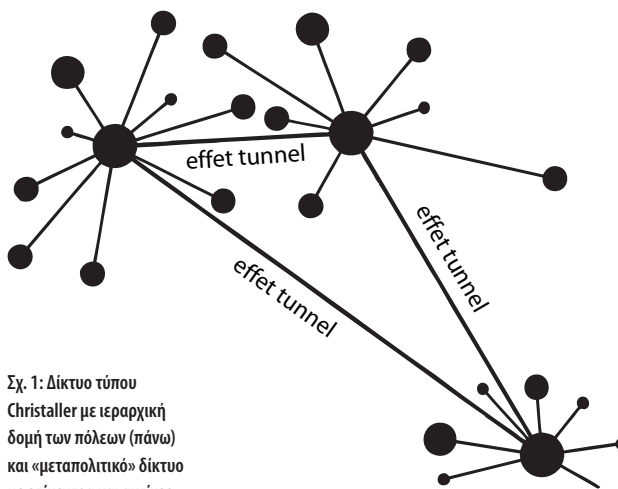
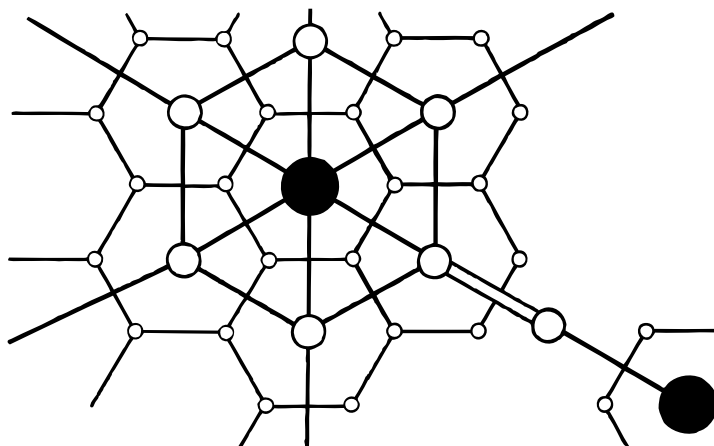
4. Αστικοί μετασχηματισμοί –Προς τη διάχυτη πόλη

«Από τις 33 προβλεπόμενες μεγαλουπόλεις για το 2015, οι 27 θα βρίσκονται στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, συμπεριλαμβανομένων 19 στην Ασία».

(Koolhaas κ.ά., 2000)

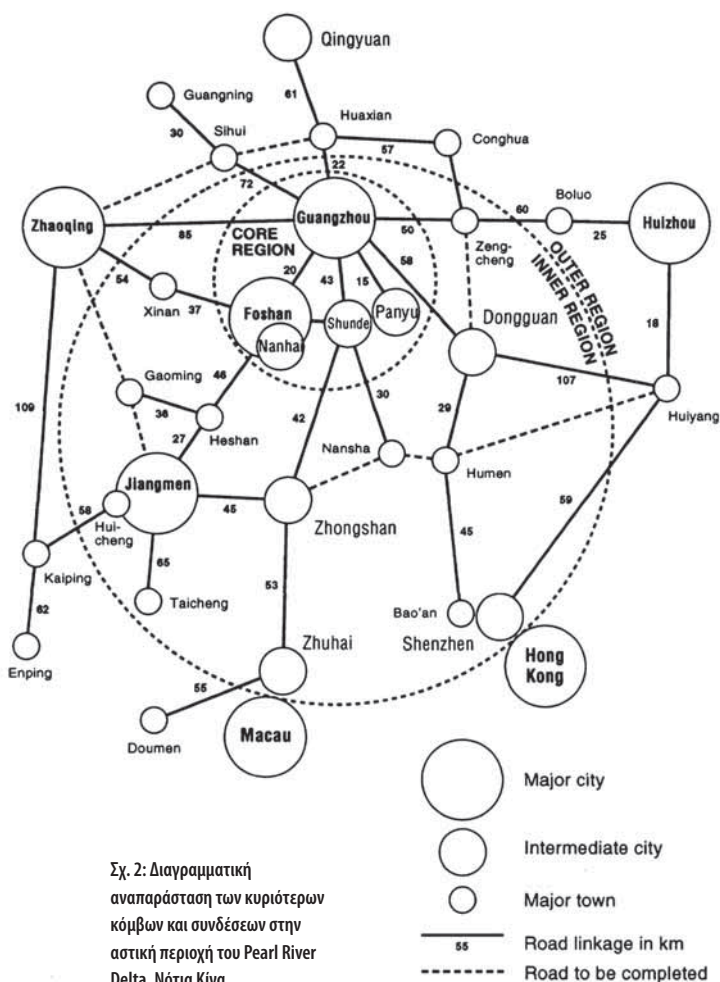
Όπως ήδη ανέφερα, η νέα κατάσταση οδηγεί σε ένα νέο είδος πόλης. Ο Castells αναφέρεται στην «πληροφορική πόλη» (informational city) διευκρινίζοντας πως «λόγω της φύσης αυτής της νέας κοινωνίας, βασισμένης στη γνώση, οργανωμένης γύρω από τα δίκτυα και, εν μέρει, κατασκευασμένης από ροές, η πληροφορική πόλη δεν είναι μια μορφή αλλά μια διαδικασία, μια διαδικασία που χαρακτηρίζεται από τη δομική κυριαρχία του χώρου των ροών»⁵ (Castells 2002, σελ. 333). Η διαδικασία αυτή ουσιαστικά περιγράφει την εξάπλωση της πόλης με βάση τα δίκτυα μεταφορών, τηλεπικοινωνίας και πληροφόρησης και όχι με βάση την έως τώρα ανάπτυξη με τη μορφή συνεχώς διευρυνόμενων κύκλων γύρω από το ιστορικό κέντρο. Η (χωρική) εγγύτητα που ιστορικά αποτελούσε αναγκαία προϋπόθεση ανάπτυξης της πόλης και των διαφορών τόπων της αντικαθίσταται από την (τεχνητή) εγγύτητα που προσφέρουν οι τεχνολογικές της on-line επικοινωνίας και των ταχέων μέσων μεταφοράς, ιδιαίτερα των αερομεταφορών.

Η διαφορά ανάμεσα στη μητρόπολη και τη διάχυτη πόλη μπορεί εύκολα να εικονογραφηθεί με την αντιπαράθεση δύο διαγραμμάτων: από τη μια πλευρά, αυτού που στην αστική γεωγραφία συνοψίζει τη θεωρία των κεντρικών τόπων του Christaller (1933) και αναπαριστά τη χωρική και ιεραρχική κατανομή των πόλεων (Σχ. 1) και, από την άλλη πλευρά, εκείνου που δείχνει την εμφάνιση ενός αστικού συστήματος με σημεία



Σχ. 1: Δίκτυο τύπου Christaller με ιεραρχική δομή των πόλεων (πάνω) και «μεταπολιτικό» δίκτυο με επίκεντρα και ακτίνες (κάτω). (Πηγή: Ascher 1995)

5 Manuel Castells, "The Space of Flows", στο Ida Susser (επιμ.), *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Blackwell Publishers, Malden, Mass. και Oxford, 2002, σελ. 333 (δική μου μετάφραση).



Σχ. 2: Διαγραμματική αναπαράσταση των κυριότερων κόμβων και συνδέσεων στην αστική περιοχή του Pearl River Delta, Νότια Κίνα.

[Πηγή: I. Susser (επιμ.),
The Castells Reader on Cities
and Social Theory]

πόλωσης γύρω από τις μητροπόλεις, που λειτουργούν σε δίκτυο και σε διεθνή κλίμακα, με επίκεντρα (hubs) και ακτίνες (spokes) (Σχ. 2). Ενώ στο αστικό δίκτυο τύπου Christaller οι πόλεις οργανώνονται ιεραρχικά και η επιρροή τους και οι σχέσεις τους (που είναι ανεξάρτητες της γεωγραφικής απόστασης) έχουν να κάνουν με το μέγεθός τους, στο «μεταπολιτικό» αστικό δίκτυο με ακτίνες και επίκεντρα μόνο οι μεγαλύτερες πόλεις (επίκεντρα) έχουν άμεσες σχέσεις με πολλές άλλες πόλεις ενώ, αντίθετα, οι μικρότερες πόλεις σχετίζονται μόνο με μία μεγαλύτερη πόλη.

Με βάση την τεχνητή εγγύτητα, αποσπασματικά και κατακερματισμένα αστικά τμήματα αναπτύσσονται κατά μήκος των εκτεταμένων κυκλοφοριακών δικτύων και βασίζουν τη βιωσιμότητά τους στις άυλες υποδομές. Ως κτισμένοι χώροι αποτελούν συνήθως αδιάφορες, λίγο πολύ ομοιόμορφες συγκεντρώσεις χαμηλής αστικότητας και ανύπαρκτης κοινωνικότητας. Η εξάπλωση της αστικής κατάστασης πέρα από τα αναγνωρίσιμα όρια των πόλεων ισοδυναμεί με τη μείωση της σημασίας των πυκνοδομημένων αστικών κέντρων, των «μητροπόλεων» και την, σε παγκόσμια κλίμακα, εξάπλωση νέων μορφών αστικών συγκεντρώσεων που περιγράφονται με πολλούς διαφορετικούς όρους που όλοι μαζί αναφέρονται στο ίδιο φαινόμενο μιας διαρκώς εξαπλωνόμενης πόλης, μιας «διάχυτης» πόλης που ενσωματώνει τις εκτάσεις των μητροπόλεων αλλά και τμήματα αστικοποιημένου αγροτικού και φυσικού τοπίου: *μετάπολη*, *edge-city*, *ville emergente*, *citta diffusa*, *γενική πόλη* κ.ά.

Οι επεκτάσεις των πόλεων που συγκροτούν τη διάχυτη πόλη δεν φέρουν τα διακριτά χαρακτηριστικά των προηγούμενων φάσεων εξέλιξης της πόλης αλλά θα μπορούσαν να περιγραφούν ως πεδία δραστηριοτήτων, γεωγραφικά απροσδιόριστα και ασαφή, με πολύμορφα αρχιτεκτονικά δείγματα. Ο δημόσιος χώρος της διάχυτης πόλης παραμένει παραμελημένος και ασχεδίαστος, το φυσικό τοπίο χρησιμοποιείται ή καταστρέφεται ανάλογα με τις εκάστοτε διαθέσεις των κατοίκων, η πολεοδομία είναι ανύπαρκτη σύμφωνα με συμβατικούς όρους, η αρχιτεκτονική της κατοικίας παραμένει αδιάφορη αναπαράγοντας με ακόμη πιο μπανάλ τρόπο τις τυπολογίες του αστικού κέντρου, ενώ το αυτοκίνητο, παρόλο που αποτελεί το κατεξοχήν μέσο κίνησης στη διάχυτη πόλη, δρα ανεξέλεγκτα χωρίς να εντάσσεται στο σχεδιασμό της κατοικίας.

Πολλοί συγγραφείς προσεγγίζουν τις διαφορετικές εκφάνσεις της νέας αστικής δομής ανάλογα με την τοποθεσία στην οποία βρίσκεται, τη σχέση της με το κυρίαρχο οικονομικό σύστημα και τα κύρια πολιτισμικά και οικονομικά χαρακτηριστικά.

Ο Paul Virilio, στο κείμενό του "The Overexposed City",

περιγράφει τη μετάλλαξη της πόλης λόγω της ανάπτυξης των σύγχρονων τεχνολογιών τηλεπικοινωνίας και πληροφόρησης. Παρατηρεί πως οι διαχωρισμοί πόλης-υπαίθρου και κέντρου-περιφέρειας γίνονται δυσδιάκριτοι, σμίγοντας τα διαφορετικά τμήματα της πόλης σε μια εκτεταμένη αστική μάζα. Η διαδικασία αυτή απογυμνώνει την πόλη από την αστικότητά της και το ρόλο της ως κοινωνικού χώρου συλλογικότητας. Όπως γράφει ο Virilio: «Εκεί όπου κάποτε η πόλη εγκαινίαζε ένα πολιτικό θέατρο, με την αγορά και το φόρουμ της, τώρα υπάρχει μόνο μια οθόνη καθοδικής ακτίνας στην οποία οι σκιές και τα φαντάσματα της κοινότητας χορεύουν ανάμεσα στις διαδικασίες εξαφάνισής τους, και ο κινηματογραφισμός εκπέμπει την τελευταία εμφάνιση της πολεοδομίας, την τελευταία εικόνα μιας πολεοδομίας χωρίς αστικότητα» (Virilio 1991).⁶

Σε αυτή την πόλη –που δεν αποτελεί προϊόν συγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδιασμού αλλά πιο πολύ προϊόν εξωγενών παραγόντων (κυρίως οικονομικών) που από κοινού συγκροτούν μια «μετα-πολεοδομία» όπως την ονομάζει ο Anthony Vidler– «το προάστιο, η γραμμική εμπορική ανάπτυξη και το αστικό κέντρο αποτελούν μια σειρά αδιαχώριστων νοητικών κατασκευών [...] ανάμεσα στις οποίες] περιπλανούμαστε [...] έκπληκτοι αλλά όχι σοκαρισμένοι από τη συνεχή επανάληψη του ίδιου, τη συνεχή κίνηση διαμέσου ήδη εξαφανισμένων ορίων που αφήνουν μόνο ίχνη της προηγούμενης κατάστασής τους ως τόπων» (Vidler 1994, σσ. 184-185).⁷

Τη νέα αυτή μορφή πόλης περιγράφει στο βιβλίο του *Edge City*, ο Joel Garreau εισάγοντας τον ομώνυμο όρο για να περιγράψει την αστική ανάπτυξη στην περιφέρεια των μεγάλων αμερικανικών πόλεων –στη Βοστώνη, την Ατλάντα, τη Νότια Καλιφόρνια, το Τέξας, τον Κόλπο του San Francisco ακριβώς λόγω των νέων δυνατοτήτων ταχείας πρόσβασης και επικοινωνίας. Μια Edge City είναι όποιος τόπος: «έχει πεντακάσιες χιλιάδες ή και περισσότερα τετραγωνικά μέτρα ενοικιαζόμενων γραφειακών χώρων – ο εργασιακός χώρος στην Εποχή της Πληροφορίας έχει 60.000 ή περισσότερα τετραγωνικά μέτρα ενοικιαζόμενων εμπορικών χώρων, έχει περισσότερες θέσεις εργασίας από ό,τι δωμάτια, είναι αντιληπτός από τον πληθυσμό ως ένας τόπος, και δεν είχε τίποτα να κάνει με “πόλη” μέχρι και τριάντα χρόνια πριν» (Garreau 1991).⁸

Στοιχεία αυτής της διάχυτης πόλης συναντώνται ήδη υλοποιημένα στην πόλη του Los Angeles όπως τα περιγράφει στο σημαντικό βιβλίο του *City of Quartz* ο Mike Davis (1992). Ο Davis εστιάζει τη μελέτη του στην παρατηρούμενη κατάργηση του δημόσιου χώρου και την αντιστροφή της δομής της πόλης (inside-out) καθώς τόσο η σύσταση της πόλης όσο και κτιριακοί τύποι, όπως τα εμπορικά κέντρα, που χαρακτηρίζουν την περιφέρεια συναντώνται στην περίπτωση αυτή στο κέντρο της πόλης. Ο εκδημοκρατισμός του δημόσιου χώρου (όπου έχουν παρουσία οι κοινωνικά ανεπιθύμητοι) οδηγεί στην εμμονή για ασφάλεια και προστασία. Οι λειτουργίες του δημόσιου χώρου αναπληρώνονται με τη δημιουργία εμπορικών κέντρων (που αναλαμβάνουν το ρόλο των δημόσιων χώρων της πόλης) και με τη μετατροπή των περιοχών κατοικίας των οικονομικά ανώτερων τάξεων σε μικρές προστατευόμενες νησίδες. Καθώς το ζήτημα της ασφάλειας αποκτά πρωτεύουσα σημασία, οι επακόλουθες λειτουργίες της επιτήρησης και της παρακολούθησης με τις εταιρίες security και τα προϊόντα της ηλεκτρονικής τεχνολογίας (κάμερες, κλειστά κυκλώματα) μετατρέπουν την πόλη σε «πόλη-φρούριο». Ουσιαστικά ο Davis περιγράφει μια πολεοδομία με εμμονή στην ασφάλεια η οποία συγκροτεί μια νέα «οικολογία του φόβου».

Και οι δύο συγγραφείς προσεγγίζουν την αστική εξάπλωση όπως αυτή εκδηλώνεται στις ΗΠΑ όπου πολλές πόλεις δεν έχουν ιστορικό βάθος και, κατά συνέπεια, δεν αποτελούν εξέλιξη ενός αρχικού ιστορικού κέντρου. Καθώς όμως οι διαδικασίες που διαμορφώνουν τη νέα αυτή κατάσταση λαμβάνουν χώρα σε παγκόσμια κλίμακα, παρόμοιες διεργασίες συντελούνται και στις εξαπλωνόμενες περιφέρειες των ευρωπαϊκών και ασιατικών πόλεων και ειδικότερα στις κινεζικές πόλεις, ο πληθυσμός και η εξάπλωση των οποίων –λόγω της ραγδαίας οικονομικής ανάπτυξης της χώρας– αυξάνονται με απίστευτες ταχύτητες.

Ο κοινωνιολόγος François Ascher χρησιμοποιεί τον όρο «μετάπολη»⁹ (Ascher 1995, σελ. 34) για να περιγράψει αυτήν τη νέα μορφή χαλαρής αστικής συγκέντρωσης που μπορεί να ειπωθεί ως ένα πεδίο δραστηριοτήτων το οποίο «ξεπερνά και εμπεριέχει» μια μητρόπολη. Κατά τον ίδιο, αντί για τον όρο «μετάπολη» θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ο όρος «μετα-μητρόπολη» καθώς αυτό που

6 Paul Virilio, “The Overexposed City”, στο *The Lost Dimension*, Semiotext(e), New York, 1991 (δική μου μετάφραση).

7 Anthony Vidler, “Post-Urbanism”, στο *The Architectural Uncanny: Essays in the Modern Unhomely*, The MIT Press, Cambridge και London, σσ. 184-185 (δική μου μετάφραση).

8 Joel Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier*,

Doubleday, New York, 1991 (δική μου μετάφραση).

9 François Ascher, *Metapolis ou l’Avenir des Villes*, Odile Jacob, Paris, 1995, σελ. 34.



περιγράφεται είναι «μητροπολιτικοποιημένοι» χώροι των οποίων το άθροισμα ξεπερνά και εμπεριέχει τις μητροπολιτικές ζώνες. Κατά τον Ascher μια μετάπολη: «είναι ένα σύνολο χώρων των οποίων οι κάτοικοι ή τμήμα αυτών, οι οικονομικές δραστηριότητες και τα εδάφη είναι συνολικά ή εν μέρει ενσωματωμένα στην καθημερινή (συνηθισμένη) λειτουργία μιας μητρόπολης. Μια μετάπολη αποτελεί γενικά μία και μοναδική δεξαμενή εργασίας, κατοίκησης και δραστηριοτήτων. Οι χώροι της είναι ιδιαίτερα ετερογενείς και όχι απαραίτητα συνεχόμενοι. Μια μετάπολη περιλαμβάνει τουλάχιστον μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκων» (Ascher 1995, σελ. 34).¹⁰ Γίνεται προφανές πως όλες οι μεγάλες πόλεις δεν γίνονται μεταπόλεις αλλά πως, τουλάχιστον στην Ευρώπη, όλες οι μεταπόλεις κατασκευάζονται πάνω στις παλιές μεγάλες πόλεις.

Αντιμέτωπος με την εξάπλωση του αστικού αλλά και με την αδυναμία της πολεοδομίας να την αντιμετωπίσει με πειστικό τρόπο στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, ο αρχιτέκτων Rem Koolhaas παρατηρεί πως: «Η διαβρωτική αστικοποίηση έχει τροποποιήσει την ίδια την αστική κατάσταση πέρα από κάθε αναγνώριση. “Η” πόλη δεν υπάρχει πια. Καθώς η έννοια της πόλης διαστρεβλώνεται και τεντώνεται πέρα από κάθε προηγούμενο, κάθε επιμονή στην πρωταρχική της κατάσταση – με όρους εικόνων, κανόνων, κατασκευής – οδηγεί ανέκκλητα, μέσω της νοσταλγίας, στην ανυποληψία» (Koolhaas 1997). Ο Koolhaas εστιάζεται ιδιαίτερα στην ομοιογενοποίηση των πόλεων ως συνέπεια της απώλειας των στοιχείων εκείνων που προσδίδουν ταυτότητα και διαφορετικότητα και ονομάζει την πόλη που δεν έχει ταυτότητα «Γενική Πόλη» παρομοιάζοντάς τη με τα αεροδρόμια των διαφορετικών πόλεων του πλανήτη που όλα δίνουν στον επισκέπτη την εντύπωση πως είναι ίδια. Γράφει: «Η σύγχρονη πόλη είναι –όπως το σύγχρονο αεροδρόμιο– “πάντα ίδια”; Είναι δυνατόν να θεωρητικοποιηθεί κανείς αυτήν τη σύγκλιση; Και αν ναι, σε ποια ύστατη διαμόρφωση αυτή αποβλέπει; Η σύγκλιση είναι δυνατή μόνο με τίμημα την εξάλειψη της ταυτότητας. [...] Ποια είναι τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η ταυτότητα και, αντίστροφα, ποια είναι τα πλεονεκτήματα της κενότητας; Τι θα γινόταν αν αυτή η φαινομενικά τυχαία –και, συνήθως, θλιβερή– ομοιογενοποίηση ήταν μια σκόπιμη διαδικασία, μια συνειδητή κίνηση από τη διαφορά στην ομοιότητα; [...] Τι μένει μετά την απογύμνωση της ταυτότητας; “Το Γενικό,” (Koolhaas 2001, σσ. 252-265). Η γενική πόλη δεν αποτελεί αποτέλεσμα πολεοδομίας, το κριτήριο του υλοποιούμενου είναι η λειτουργικότητά του και τίποτε άλλο. Καθώς η πυκνότητα του κτισμένου και των δραστηριοτήτων που συμβαίνουν μέσα σε αυτό δεν υπάρχει πια, η ίδια η αστικότητα –το κύριο χαρακτηρι-

στικό της πόλης– χάνεται. Η αίσθηση που κυριαρχεί είναι αυτή μιας αμήχανης ηρεμίας, καθώς η γενική πόλη δεν είναι παρά «ένας τόπος αδύναμων και διασταλμένων αισθήσεων, λίγων και απομακρυσμένων μεταξύ τους συναισθημάτων, ένας τόπος διακριτικός και μυστηριώδης σαν ένας μεγάλος χώρος φωτισμένος από ένα φωτιστικό κομοδίνου» (Koolhaas 2001, σσ. 252-265). Ο δημόσιος χώρος της Γενικής Πόλης έχει απολέσει τη συλλογική του διάσταση, καθιστάμενος ουσιαστικά ανενεργός, «νεκρός»: «Η γαλήνη της Γενικής Πόλης επιτυγχάνεται με την εκκένωση του δημόσιου χώρου, σαν σε μια άσκηση αντιμετώπισης πυρκαϊάς. Το αστικό επίπεδο εξυπηρετεί πια μόνο την αναγκαία κίνηση, ουσιαστικά το αυτοκίνητο» (Koolhaas 2001, σσ. 252-265). Μην έχοντας άλλη ενασχόληση με κοινωνική διάσταση, οι κάτοικοι ασχολούνται μόνο με την κατανάλωση: «Η μόνη δραστηριότητα είναι τα ψώνια [...] Είναι δικό μας σφάλμα – δεν σκεφτήκαμε κάτι καλύτερο να κάνουμε» (Koolhaas 2001, σσ. 252-265).

5. Η ελληνική (διάχυτη) πόλη

Στην περίπτωση της ελληνικής πόλης ο διάχυτος και απρογραμματίστος χαρακτήρας της υπήρξαν εγγενή χαρακτηριστικά της. Η σύγχρονη ελληνική πόλη είναι η διάχυτη πόλη. Μορφοποιήθηκε μέσα από μια διαδικασία «ιδιωτικής αστικοποίησης» που βασίστηκε στη με διαφοροποιήσεις επανάληψη της αστικής μονάδας της πολυκατοικίας χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο ή πρόγραμμα από μικρομεσαίους ιδιώτες κατασκευαστές. Βασισμένη στην κατασκευαστική λογική της (μπετονένιος σκελετός με υποστυλώματα και επαναλαμβανόμενες πλάκες, κλιμακοστάσιο και φρέαρ ανελκυστήρα), η πολυκατοικία μπορεί να ολοκληρώνεται και να κατοικείται τμηματικά, συχνά παραμένοντας για μεγάλες χρονικές περιόδους ημιτελής. Το πρόγραμμα της πολυκατοικίας προδιαγράφηκε ως κατοικία (πολυ+κατοικία), εύκολα όμως προσαρμόστηκε στον ευέλικτο πολυπρογραμματικό κτιριακό τύπο προσφέροντας άπειρες προγραμματικές εναλλακτικές. Ως άτοπη αστική μονάδα, η πολυκατοικία χρησιμοποιήθηκε σε κάθε τμήμα της πόλης: στο κέντρο, τα προάστια, τις παραθαλάσσιες αστικές «αποικίες» (Εικ. 3, 4).

Η ομοιογενής πόλη της πολυκατοικίας, που μπορεί να παρομοιαστεί με ένα στρώμα τεχνητού που εξαπλώνόμενο καλύπτει με απροσδιόριστο τρόπο το φυσικό τοπίο, παρουσιάζει τα προβλήματα της διάχυτης πόλης: καταστροφή του φυσικού τοπίου, υπολειμματική αντίληψη του δημόσιου χώρου, συστηματική επανάληψη του κτιριακού τύπου της πολυκατοικίας δίχως τυπολογικές επανερμηνείες και πειραματισμούς που η ίδια η λογική του συστήματος επιτρέπει και απουσία οποιασδήποτε ευρηματικής ενσωμάτωσης του αυτοκινήτου

10 Ό.π. (δική μου μετάφραση).





Εικ. 3: Αθήνα, 2000. (Φωτ.: Πάνος Κοκκινιάς)



Εικ. 4: Αθήνα, 2000. (Φωτ.: Πάνος Κοκκινιάς)



Εικ. 5: Αθήνα 2005,
Αττική οδός.
(Φωτ.: Γιάννης Αίσωπος)



(πέρα από τη συμβατική χρήση της πυλωτής ως χώρου στάθμευσης).

Στα τέλη του 20ού αιώνα, η σύγχρονη ελληνική πόλη έχοντας αντικαταστήσει το προϋπάρχον φυσικό τοπίο μπορεί να ειπωθεί ως ένα κατασκευασμένο αστικό τοπίο, ένα πεδίο δραστηριοτήτων που καλύπτει τον ορισμό της «μετάπολης» από τον François Ascher ως «μία και μοναδική δεξαμενή εργασίας, κατοίκησης και δραστηριοτήτων». Η πολιτισμική συνέχεια (με το ιστορικό παρελθόν που είχε βασιστεί στη συνεχή παρουσία της ελληνικής φύσης) έχει πια χαθεί. Αποδεχόμενοι την απουσία συνέχειας αναζητούμε και διατυπώνουμε νέες προσεγγίσεις στο πνεύμα του (νέου) τόπου (η πόλη, ελληνική αλλά και παγκόσμια την ίδια στιγμή), αναζητούμε τους (νέους) μύθους της ελληνικής «μεταπολιτικής» κατάστασης. Η αρχιτεκτονική συμβάλλει σε αυτό εκφράζοντας και αυτήν τη *μετάλλαξη ταυτότητας* που έχει συντελεστεί (με την εγκατάληψη της μορφικής συνέχειας με την ιστορική ελληνική αρχιτεκτονική και την αναζήτηση άλλων χώρων για εννοιολογική πρόσδεση) (Αίσωπος 2001, σσ. 196-201). Όπως είχαμε γράψει παλιότερα σε σχέση με τη σύγχρονη ελληνική πόλη: «το ά-μορφο, α-όριστο και ά-τοπο ελληνικό αστικό τοπίο υποτάσσει κάθε αισθητικό –άρα και μορφικό– λόγο στην αναζήτηση δραστηριοτήτων. Παρόλο που είναι α-σχεδιάστο, παραμένει εξαιρετικά ζωντανό» (Αίσωπος, Σημαιοφορίδης 2001, σελ. 28). Το σύγχρονο ελληνικό αστικό τοπίο μπορεί να ειπωθεί ως ένα τοπίο δραστηριοτήτων όπου, όπως γράφει ο αρχιτέκτων το-

πίου James Corner, «δραστηριότητα και γεγονός αποκτούν εννοιολογική προτεραιότητα σε σχέση με την εμφάνιση και το σημείο. Η έμφαση εδώ μετατίθεται από τις εμφανίσεις των αντικειμένων στις διαδικασίες μορφοποίησης, τις δυναμικές χρήσεις του χώρου και την ποιητική του γίνεσθαι»¹¹ (Corner 1999, σελ. 159). Η λογική και τα χαρακτηριστικά του μεταπολεμικού ελληνικού αστικού τοπίου διατηρήθηκαν ταυτόσημα για μισό αιώνα μέχρι την περίοδο προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

6. Αθήνα 2004: δίκτυα και διάχυση

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες «Αθήνα 2004» έδρασαν ως ξαφνική ρήξη στην αργή μεταπολεμική εξελικτική πορεία της Αθήνας, εμβληματικού παραδείγματος της σύγχρονης ελληνικής πόλης. Η αδιαπραγμάτευτη απαίτηση ταχείας και ανεμπόδιστης άφιξης, αναχώρησης και μετακίνησης των αθλητών, των μελών της Ολυμπιακής Οικογένειας και των εκατοντάδων χιλιάδων θεατών στη διάρκεια των Αγώνων έκανε απαραίτητη την κατασκευή ενός νέου διεθνούς αεροδρομίου χωροθετημένου στα Σπάτα –εκτός του οικοδομικά κορεσμένου λεκανοπεδίου– και ενός εκτεταμένου δικτύου κυκλοφορίας (Εικ. 5), που «περίδεσε» την πόλη με χιλιόμετρα δικτύων αυτοκινητοδρόμων, μετρό, προαστιακού σιδηρόδρομου και τραμ. Τα σημεία συνάντησης των αξόνων

¹¹ James Corner, "Eidetic Operations and New Landscapes", σελ. 159 (δική μου μετάφραση).



του δικτύου αποτελούν τους κόμβους του, τα νέα κέντρα, τα σημεία πυκνώσης των δραστηριοτήτων. Την ίδια στιγμή τα δίκτυα κυκλοφορίας επεξεργάζονται την πόλη πέρα από τα όρια του λεκανοπεδίου εισάγοντας την αστική πυκνότητα στο σχετικά αλώβητο ημιαγροτικό τοπίο των Μεσογείων (αλλά και στο ήδη βεβαρμένο Θριάσιο πεδίο) ισχυροποιώντας περαιτέρω το χαρακτήρα της Αθήνας ως διάχυτης πόλης. Αποτέλεσμα είναι η άναρχη και απρόβλεπτη συνύπαρξη υπερτοπικών δικτύων υψηλής ταχύτητας, κτιρίων αποθήκευσης και βιοτεχνιών, καλλιέργειών και φύσης. Η χάραξη των δικτύων δημιουργεί νέα υπολειμματικά τοπία χωρίς συγκεκριμένη χρήση και δυνατότητα πρόσβασης που κανείς απλά παρατηρεί διερχόμενος με το αυτοκίνητο.

Είναι φανερό πως οι Αγώνες έθεσαν σε εκκίνηση τη δημιουργία ενός νέου αστικού τοπίου στην Αττική το οποίο είναι προϊόν, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, των δύο αντιθετικών καταστάσεων που χαρακτηρίζουν τις σύγχρονες μεταπολεις: δικτυακή υποδομή με κόμβους-σημεία αναφοράς και επαναλαμβανόμενη, χαλαρή, διάχυτη και διαρκώς εξαπλούμενη στρώση του κτισμένου. Το αναπαραγωγικό μοντέλο της πόλης έχει έτσι αλλάξει καθώς δεν βασίζεται πλέον στην προδιαγεγραμμένη διαδικασία αυτοανάπτυξης με τη συνεχή επανάληψη μιας αστικής μονάδας μικρής κλίμακας, αλλά επίσης σε μετατοπίσεις και ριζικές, μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις του γνωστικού τομέα της πολεοδομίας. Η ομοιομορφία της πόλης έχει χαθεί, τα σημεία και τα τμήματά της δεν έχουν πλέον την ίδια σημασία στο σύνολο του αστικού ιστού, νέες ιεραρχήσεις

έχουν εγκατασταθεί. Η πόλη έχει φτάσει σε τέτοιο βαθμό τεχνητότητας που τώρα η απώλεια της φύσης πρέπει σιγά σιγά να αναπληρωθεί με τεχνητά μέσα, να ανακατασκευαστεί μέσω του σχεδιασμού: μητροπολιτικά πάρκα, πάρκα περιβαλλοντικής ευαισθησίας, (θεματικοί) κήποι, πλατείες, ειδικά (εσωτερικά) περιβάλλοντα είναι οι χώροι που θα δημιουργηθούν στα χρόνια που έρχονται. Αν σε αυτά τα χωρικά χαρακτηριστικά προσθέσει κανείς τους κοινωνικούς μετασχηματισμούς που συμβαίνουν τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια με την ενσωμάτωση αλλοεθνών ομάδων μεταναστών με διαφορετικά πολιτισμικά χαρακτηριστικά, γίνεται φανερό πως η «μεταπολιτική» Αθήνα είναι μια πολύμορφη, πολυφυλετική, πολυθρησκευτική κοινωνία. Τα ζητήματα που σχετίζονται με την ταυτότητα και τα (χωρικά) στοιχεία που τη συνιστούν γίνονται πιο σημαντικά αλλά και πιο σύνθετα.

7. Η πρόκληση της διάχυτης πόλης

«Η ίδια η έννοια της πόλης έχει εκραγεί. Η πόλη έγινε κόσμος, νεφέλωμα, με νιοστές εστίες. Πρέπει λοιπόν, να επινοήσουμε τις διαδικασίες της εξέλιξής της. Από αυτό το νεφέλωμα, όπου τα πράγματα βρίσκονται σε διαρκή σύσταση ή διάλυση, πρέπει να αξιολογήσουμε τις κινήσεις, να τις ακολουθήσουμε ή να τους εναντιωθούμε». (Nouveau 1997, σελ. 52)

Η αντιμετώπιση του αποσπασματικού, κατακερματισμένου χαρακτήρα της διάχυτης πόλης αποτελεί πρόκληση για τους πολεοδόμους και τους αρχιτέκτονες μια και συνιστά μια νέα, ακόμα αδιευκρίνιστη, κατάσταση όπου οι ελευθερίες πειραματισμού και ανατροπής των στερεοτύ-

Εικ. 6: Ευρώπη.
[Φωτ.: Jordi Bernado.
Πηγή: R. Koolhaas κ.ά. (επιμ.),
Mutations]



Εικ. 7: Αμερική.
[Φωτ.: Alex McLean. Πηγή:
R. Koolhaas κ.ά. (επιμ.),
Mutations]

Εικ. 8: Αμερική.
[Φωτ.: Alex McLean. Πηγή:
R. Koolhaas κ.ά. (επιμ.),
Mutations]

**Εικ. 9: Pearl River Delta,
Κίνα.** [Πηγή: R. Koolhaas κ.ά.
(επιμ.), Mutations]



πων είναι αμέτρητες. Η πολεοδομία και η αρχιτεκτονική θα πρέπει να αποδεχτούν την κατάσταση της αβεβαιότητας και της διαρκούς μετάλλαξης ως εννοιολογική βάση και να απορρίψουν την απόλυτη τάξη, τις σταθερές σχηματοποιήσεις και τον καθορισμό ορίων. Θα στοχεύσουν στην ενσωμάτωση των μεταβολών και των μετασχηματισμών, στην τροποποίηση των υφιστάμενων δομών και μορφών, στην αναζήτηση υβριδικών μοντέλων που συνδυάζουν διαφορετικές λογικές, στην επέκταση των ορίων.¹²

Τα ζητήματα που τίθενται είναι:

i. Τρόποι διαβίωσης (lifestyles) – Τυπολογία κατοικίας

Η περιφέρεια της διάχυτης πόλης κατοικείται από πολλές ομάδες κατοίκων που συνδέονται με διαφορετικές παραλλαγές οικογενειακών δεσμών, ακολουθούν ποικίλα μοντέλα εργασίας και συχνά ανήκουν σε διαφορετικές πολιτισμικές ομάδες. Υπό αυτή την έννοια, η απλή επανάληψη των γνωστών τύπων κατοικίας αδυνατεί να λάβει υπόψη της τα σύγχρονα πολιτισμικά και κοινωνικά δεδομένα: το μετασχηματισμό της οικογενειακής δομής (δύο εργαζόμενοι γονείς, μονογονεϊκές οικογένειες), την αύξηση της εργασίας στο σπίτι, την εργασιακή κινητικότητα που σχετίζεται με πολλαπλές κατοικίες περιορισμένου χρόνου διαμονής, τους αλλοεθνείς πληθυσμούς που φέρνουν μαζί τους τα δικά τους διαφορετικά έθιμα και τρόπους διαβίωσης. Ζητείται η διερεύνηση νέων τυπολογιών που θα επανεξημεύουν, θα τροποποιούν ή θα συνδυάζουν υπάρχουσες, τόσο από την τοπική εμπειρία όσο και από τη διεθνή: γραμμική κατοικία, εσωστρεφής κατοικία με αίθρια, πολυπρογραμματικές μεζονέτες με σύνθετη

διάρθρωση στην τομή τους, κατοικία τύπου kasbah, κατοικία που ενσωματώνει το περιβάλλον τοπίο στις διαφορετικές εκφάνσεις του (στην ελληνική περίπτωση, ένα από τα ζητούμενα θα ήταν ενδεχομένως η επανεξημερία του κυρίαρχου τύπου της ελληνικής πολυκατοικίας). Ζητείται επίσης ο συνδυασμός του προγράμματος της κατοικίας με άλλα προγράμματα (εμπόριο, πολιτισμός, δημόσιος χώρος) και η χωρική ερμηνεία των σύγχρονων μετασχηματιζόμενων τρόπων διαβίωσης (Εικ. 6).

ii. Κοινωνική ζωή – Τυπολογία δημόσιου χώρου

Ο χαλαρός περιφερειακός ιστός της διάχυτης πόλης δεν προσφέρει κοινωνική πυκνότητα στο επίπεδο της γειτονιάς. Η ολοένα αυξανόμενη χρήση του αυτοκινήτου, η απόσταση ανάμεσα στην κατοικία και το χώρο εργασίας, η δημιουργία μεγάλων πολυκέντρων που συγκεντρώνουν και οργανώνουν όλες τις δραστηριότητες κατανάλωσης –εμπόριο, αναψυχή και διασκέδαση: πάρκα αναψυχής, συγκροτήματα κινηματογράφων– δημιουργούν σημεία πυκνότητας δραστηριοτήτων που αποκόπτουν την κοινωνική ζωή από την περιοχή κατοικίας. Ο δημόσιος χώρος της διάχυτης πόλης πρέπει να διατηρεί στοιχεία συλλογικότητας, να προσφέρει χώρους συνάντησης και παιχνιδιού, να είναι χώρος που θα αποτελεί σημείο αναφοράς μέσα στον ομοιογενή ιστό χωρίς αυτό να προϋποθέτει την ταύτιση των δημόσιων χώρων με τους χώρους κατανάλωσης, ο ελεύθερος χρόνος δεν ταυτίζεται σε καμία περίπτωση με το χρόνο για τα ψώνια. Αναζητούνται λοιπόν προτάσεις σχεδιασμού του δημόσιου χώρου σε επίπεδο γειτονιάς –πλατείες, πεζόδρομοι, διαμόρφωση αστικών δαπέδων– αλλά και μικρής ή μεσαίας κλίμακας χώροι κατανάλωσης και αναψυχής –μικρή αγορά, κινηματογράφος, εστιατόρια ή συνδυασμός τους.

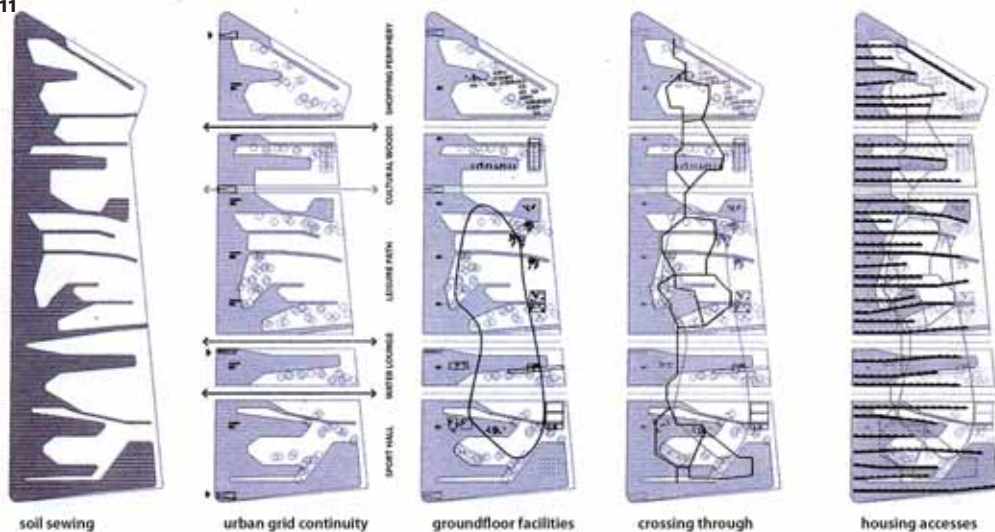
iii. Αναψυχή – Διαμόρφωση φυσικού τοπίου

Δεδομένης της διαρκώς αυξανόμενης ευαισθησίας για

12 Τους προβληματισμούς αυτούς μοιράζονται οι πανευρωπαϊκοί διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού Euroran. Γι' αυτόν το λόγο κάποιες βραβευθείσες προτάσεις του διαγωνισμού Euroran 7 εικονογραφούν το κείμενο αυτό (Σχ. 11-18).



11



Σχ. 10: Pearl River Delta, Κίνα.
[Πηγή: R. Koolhaas κ.ά. (επιμ.),
Mutations]

Σχ. 11: Nestor Montenegro, Ignacio
Borrego, Lina Toro, «Ραφές»,
Maribor, Σλοβενία.
Βραβείο Europan 7, 2004.

Εικ. 12: David Franco, Renata
Sentkiewicz, «Οδηγίες οικοδόμησης
μιας νέας πόλης φωτός και σκιάς»,
Tromso, Νορβηγία. Βραβείο
Europan 7, 2004.

Εικ. 13: Stefan Pfefferle, Wolfgang
Leitgeb, «Εξετάζοντας τα οικιστικά
αποσπάσματα», Rijeka, Κροατία.
Βραβείο Europan 7, 2004.

12



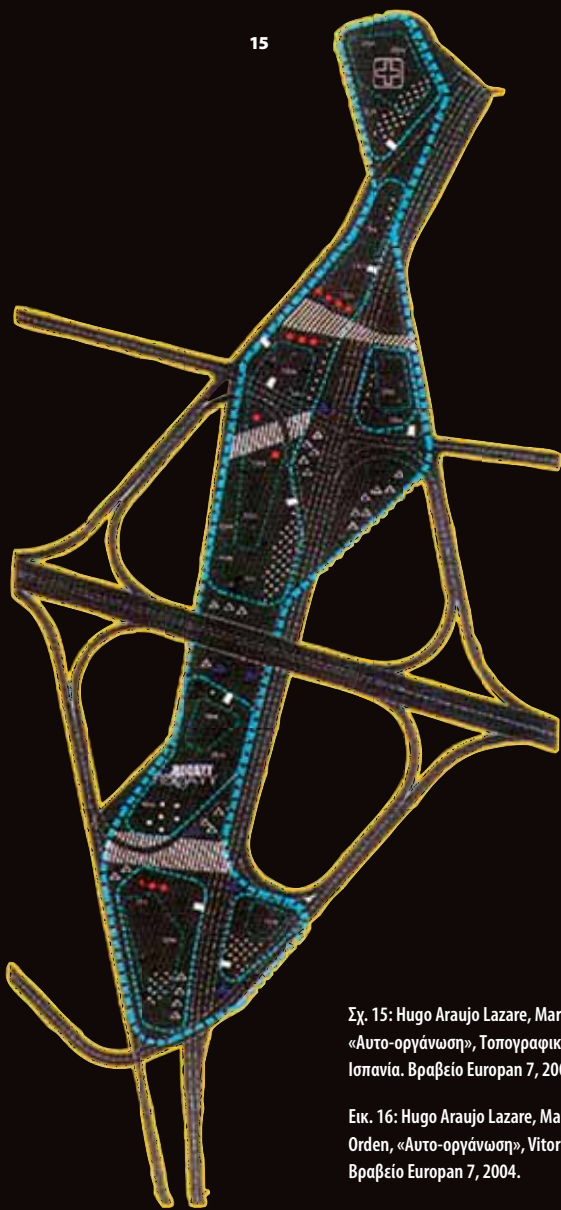
13



14



Εικ. 14: Roland Stutz, Martin
Bruhin, "Upsidetown", Fribourg,
Ελβετία. Βραβείο Europan 7, 2004.



Σχ. 15: Hugo Araujo Lazare, Marien Brieva de la Orden, «Αυτο-οργάνωση», Τοπογραφικό, Vitoria Gasteiz, Ισπανία. Βραβείο European 7, 2004.

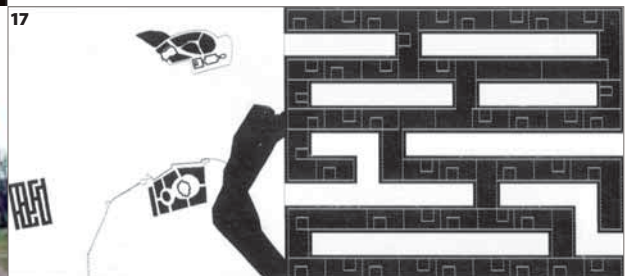
Εικ. 16: Hugo Araujo Lazare, Marien Brieva de la Orden, «Αυτο-οργάνωση», Vitoria Gasteiz, Ισπανία. Βραβείο European 7, 2004.



την ποιότητα του περιβάλλοντος και τα ζητήματα αστικής αειφορίας, η εμπειρία της φύσης και οι δραστηριότητες άθλησης και αναψυχής σε αυτήν (ως πρακτικές συλλογικότητας) μπορούν να αποτελέσουν τη βάση της σχεδιαστικής λογικής των κοινόχρηστων χώρων της διάχυτης πόλης. Καθώς βρισκόμαστε μακριά από το αστικό κέντρο και τη μόλυνση και το θόρυβο που το χαρακτηρίζουν, τίθεται το ζήτημα του συσχετισμού με το φυσικό τοπίο, το οποίο όμως, στις περισσότερες περιπτώσεις, βρίσκεται παραμελημένο, συχνά κακοποιημένο, σε κατάσταση υπολείμματος. Δεν ζητείται λοιπόν η υλοποίηση του ξεκάθολου μοντερνιστικού διαχωρισμού ανθρωπογενούς και φυσικού αλλά μια νέα σχέση της οικιστικής ανάπτυξης με το φυσικό τοπίο. Η φύση δεν αποτελεί το έτερο (που βρίσκεται σε μια σχέση απόστασης-ενατένισης από το κτισμένο) αλλά ουσιαστικό τμήμα του σχεδιασμού της περιφέρειας της διάχυτης πόλης, σε όλες τις κλίμακες από τη μικρή κλίμακα του ιδιωτικού κήπου, στην ενδιάμεση της γειτονιάς και τη μεγάλη κλίμακα που περιβάλλει, ορίζει και χαρακτηρίζει περιοχές/τμήματα της πόλης. Υπολείμματα του φυσικού τοπίου (που θα τα ονομάζαμε «μεταβατικά τοπία» καθώς κανείς συνήθως τα παρατηρεί χωρίς να έχει πρόσβαση σε αυτά και αποτελούν προϊόντα χάραξης μεγάλων οδικών αξόνων) όπως και τμήματα που παλιότερα ήταν στην άκρη της πόλης και τώρα, με την εξάπλωσή της, ενσωματώνονται σε αυτήν (αστικά κενά, “terrain vagues”, αδρανείς περιοχές των οποίων η χρήση εκπίπτει αποτελώντας έτσι εν δυνάμει δημόσιους χώρους) αποτελούν το σύγχρονο αντικείμενο εργασίας για τους αρχιτέκτονες και τους αρχιτέκτονες τοπίου.

iv. Κυκλοφορία – Πρόσβαση αυτοκινήτου

Το αυτοκίνητο αποτελεί την προϋπόθεση ύπαρξης της διάχυτης πόλης καθώς η πρόσβαση στις περι-



Σχ. 17: Roland Stutz, Martin Bruhin, “Upsidetown”, Κάτοψη, Fribourg, Ελβετία. Βραβείο European 7, 2004.

φέρειες των πόλεων γίνεται κύρια μέσω αυτού. Οι χαράξεις των δικτύων των αυτοκινητοδρόμων ορίζουν νέα μεταβατικά τοπία, όπως ανέφερα πιο πάνω (Εικ. 7). Τα σημεία σύμπτωσης περισσότερων δικτύων δημιουργούν τους συγκοινωνιακούς κόμβους που αποτελούν τα νέα κέντρα της σύγχρονης διάχυτης πόλης. Τα δίκτυα, πέρα από πρόσβαση, προσφέρουν και την εικόνα της πόλης που αποθηκεύεται στο συλλογικό υποσυνείδητο των κατοίκων. Το αυτοκίνητο, πέρα από το ρόλο του στο σχεδιασμό των δικτύων, μπορεί να αποτελέσει κύριο παράγοντα του σχεδιασμού της πόλης στη μικρότερη κλίμακα της γειτονιάς ή στην κλίμακα της ίδιας της κατοικίας (συλλογικής ή ατομικής) επαναπροσδιορίζοντας ευρηματικά τη σχέση του χώρου πρόσβασης και του χώρου στάθμευσης του αυτοκινήτου με την κατοικία και, εντέλει, της ίδιας της αρχιτεκτονικής της κατοικίας: ένα ή περισσότερα αυτοκίνητα, στο υπόγειο, στον κήπο, στην πυλωτή, σε εσοχή του κτιρίου, ανάμεσα σε δύο ορόφους του κτιρίου, στο δώμα, πολλαπλές χωρικές εναλλακτικές.

Βρισκόμαστε λοιπόν σε ένα νέο αστικό τοπίο στο οποίο η πόλη στην παραδοσιακή της μορφή δεν υπάρχει πια αλλά έχει διασκορπιστεί σε πολλαπλά αστικά αποσπάσματα (Εικ. 8). Στο «κινητικό» και δι-



αρκώς επεκτεινόμενο αυτό αστικό περιβάλλον των διάχυτων πόλεων οι συσχετισμοί έχουν αλλάξει –οι μεταφορές, οι υπολογιστές και οι τηλεπικοινωνίες εκμηδένισαν τις αποστάσεις, μείωσαν τη σημασία του τοπικού και δημιούργησαν παγκόσμια δίκτυα–, οι κλίμακες έχουν αλλάξει –οικονομικά και πολιτισμικά πρότυπα εφαρμόζονται σε υπερτοπική κλίμακα ομογενοποιώντας περιοχές (Σχ. 9, 10), ήθη και έθιμα– και οι αξίες έχουν αλλάξει – γνώσεις και βεβαιότητες της έως τώρα υπάρχουσας κατάστασης αντικαθίσταται από την ανασφάλεια και τις προοπτικές του νέου. Η πρόκληση βρίσκεται στη θετική αλλά ταυτόχρονα κριτική οικειοποίηση των αρχών του νέου τοπίου.

Σχ. 18: Igor Stipac, Daniela Stankovic, Mladen Stamenic, Mihail Buka, «Μιλάτε πράσινα;» Ίλιον, Αττική. Βραβείο European 7, 2004.

Βιβλιογραφικές αναφορές

- Αίσωπος, Γ., (2001), «Μετάλλαξη ταυτότητας» στο Αίσωπος, Γ. και Σημαιοφορίδης Γ. (επιμ.), *Η σύγχρονη (ελληνική) πόλη. Μετάπολις 2001*, Αθήνα: Metapolis Press.
- Αίσωπος, Γ. και Σημαιοφορίδης, Γ., (2001), «Η σύγχρονη ελληνική πόλη», στο Αίσωπος, Γ. και Σημαιοφορίδης Γ., (επιμ.), *Η σύγχρονη (ελληνική) πόλη. Μετάπολις 2001*, Αθήνα: Metapolis Press.
- Ascher, F., (1995), *Metapolis ou l' Avenir des Villes*, Paris: Odile Jacob.
- Auge, M., (1995), *Non-Places: Introduction to Anthropology of Supermodernity*, London και New York: Verso.
- Castells, M., (2002a), "The Culture of Cities in the Information Age" στο Susser I. (ed.), *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Mas. και Oxford: Blackwell Publishers, Malden.
- Castells, M., (2002b), "The Space of Flows" στο Susser, I. (ed.), *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Mass. and Oxford: Blackwell Publishers, Malden.
- Christaller, W., (1933), *Die zentralen Orte* στο Süddeutschland, Jena: Gustav Fischer, (Μεταφρασμένο (τμήμα), από Charlisle W. Baskin, ως Central Places in Southern Germany, Prentice Hall 1966).
- Corner, J., (1999), "Eidetic Operations and New Landscapes" στο Corner, J. (ed.), *Recovering Landscape Essays in Contemporary Landscape Architecture*, Princeton: Architectural Press, New York, σσ. 153- 169.
- Davis, M., (1992), *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, New York: Vintage Books.
- Garreau, J., (1991), *Edge City: Life on the New Frontier*, New York: Doubleday.
- Hoete, A., (2003), "Editourial", στο *Roam a Reader of the Aesthetics of Mobility*, London και New York: Black Dog Publishing.
- Koolhaas, R., (1997), «Τι απέγινε με την πολεοδομία;» στο Μετάπολις, αρ. 1, 1997.
- Koolhaas, R., κ.ά. (2000), *Mutations*, Βαρκελώνη: Actar.
- Koolhaas, R., (2001), «Η Γενική Πόλη», στο Αίσωπος, Γ. και Σημαιοφορίδης Γ., (επιμ.), *Η σύγχρονη (ελληνική) πόλη. Μετάπολις 2001*, Αθήνα: Metapolis Press.
- Nouvel, J., (1997), «Η εποχή του αστικού», στο Μετάπολις, αρ. 1, Αθήνα, 1997.
- Sassen, S., (2001), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton και Oxford: Princeton University Press.
- Susser, I., (ed.) (2002), *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Mas. και Oxford: Blackwell Publishers, Malden.
- Vidler, A., (1994), "Post-Urbanism", στο *The Architectural Uncanny: Essays in the Modern Unhomely*, Cambridge και London: The MIT Press.
- Virilio, P., (1991), «The Overexposed City», στο *The Lost Dimension*, New York: Semiotext(e).