

1

Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ: Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ

Μίκαελ Χαρντ και Τόμας Μίσα

Από την Πορτογαλία ως την Πολωνία, ίσως και πιο ανατολικά, οι κοινωνίες των ευρωπαϊκών εθνών ουδέποτε υπήρξαν ομοιότερες μεταξύ τους απ' όσον είναι σήμερα.¹

Πολεοδόμοι, υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής και απλοί πολίτες βρίσκονται πλέον αντιμέτωποι μ' έναν κόσμο στον οποίο η Πορτογαλία και η Πολωνία, χώρες που άλλοτε παρουσίαζαν έντονες πολιτικές, οικονομικές και πολιτισμικές διαφορές, μοιάζουν σήμερα να κινούνται αμφότερες προς ένα κοινό πεπρωμένο, ωθούμενες από τις ακατανίκητες δυνάμεις του εκσυγχρονισμού και των παγκοσμιοποιημένων αγορών. Για την ακρίβεια, το μεγαλύτερο μέρος του κόσμου φαίνεται να οδεύει προς την ίδια κατεύθυνση, ν' ακολουθεί έναν παρόμοιο δρόμο. Στην προσπάθειά μας να κατανοήσουμε τούτο το φαινόμενο, τείνουμε συχνά να υιοθετούμε την ευρέως αποδεκτή άποψη πως οι κινητήριες δυνάμεις του δεν είναι άλλες από την τεχνολογία και τον καπιταλισμό, με το διαδίκτυο και τις παγκοσμιοποιημένες αγορές που διαμορφώνει να αποτελούν απλώς μια σύγχρονη εκδοχή εκείνων των «μηχανών που αλλάζουν τον κόσμο».² Η εκβιομηχάνιση, ο εκσυγχρονισμός, η παγκοσμιοποίηση και η αστικοποίηση μοιάζουν να επιβάλλουν στις κοινωνίες έναν χαρακτήρα ομοιομορφίας. Τα εστιατόρια Μακντόναλντς, αρχέτυπο ενός αυστηρά τυποποιημένου καταναλωτικού προϊόντος, ανάλογο μάλιστα αυτού που υπήρξε για την εποχή του το Μοντέλο Τ της Αυτοκινητοβιομηχανίας Ford,³ τα συναντάμε πλέον σε αμέτρητες πόλεις ανά την υφήλιο. Στην πάλαι ποτέ κομμου-

νιστική Σαγκάη υψώνονται σήμερα ουρανοξύστες, κατεξοχήν σύμβολο του σύγχρονου χρηματοπιστωτικού καπιταλισμού. Θα δούμε άραγε όχι μονάχα τις λεγόμενες «παγκόσμιες πόλεις», αλλά και κάθε γωνιά του πλανήτη να παρασύρεται αναπόδραστα στη δίνη του παγκόσμιου καπιταλισμού; Έχουμε, αλήθεια, το περιθώριο ως πολίτες να ανακαλύψουμε εναλλακτικές οδούς σε τούτο τον σύγχρονο κόσμο μας; Και αν ναι, σε ποιον βαθμό είναι εφικτό κάτι τέτοιο;

Εικόνα 1.1

Ένα από τα χαρακτηριστικά των σύγχρονων πόλεων είναι η συγκέντρωση διαφορετικών τεχνικών συστημάτων σε περιορισμένο χώρο. Πλοιάριο που ξεναγεί τουρίστες στο Βερολίνο, πλέει στο κανάλι Λάντβερ διασχίζοντας ένα πλέγμα οδικών δικτύων, δικτύων ταχείας μεταφοράς, πεζοδρόμων, εμπορικών και επικοινωνιακών δικτύων – ακόμα και μερικών κλαδιών, μια υπόμνηση της φύσης. Φωτογραφία: Thomas Misa.

Σήμερα η Ευρώπη αποτελεί το πεδίο μιας δοκιμής, ενός πειράματος. Αν τα αποτελέσματά του εξεταστούν προσεκτικά, μπορούν ενδεχομένως να οδηγήσουν σε πολύτιμα συμπεράσματα για το πώς θα αντιμετωπίσουμε άμεσα και αποτελεσματικά την απειλή μιας αναγκαστικής εξομοίωσης. Πολλοί πολίτες στο εσωτερικό της Ευρώπης στέκουν με αίσθημα αγωνίας μπροστά στη φαινομενικά ανεξέλεγκτη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, φοβούμενοι πως οι δυνάμεις τυποποίησης που θα εξαπολύσει θα είναι τόσο ισχυρές, ώστε να αφανίσουν διά παντός τοπικές πρακτικές και παραδοσιακούς τρόπους ζωής. Όταν, πριν από μερικά χρόνια, μέρος του δημόσιου σουηδικού οργανισμού μεταφορών πέρασε στον έλεγχο μιας γαλλικής ιδιωτικής εταιρείας, οι κάτοικοι της σουηδικής πρωτεύουσας έσπευσαν να εκφράσουν τη δυσαρέσκεια και τους φόβους τους. Είναι άλλωστε πολλές οι περιπτώσεις πολυεθνικών οργανισμών κοινής ωφέλειας που απειλούν να αφαιρέσουν τον έλεγχο των αποθεμάτων νερού και ενέργειας από αντίστοιχους δημοτικούς, ή ευρύτερα δημόσιους, οργανισμούς. Μολαταύτα, δεν είναι όλες οι εξελίξεις δυσόιωνες. Ένα ζήτημα που συχνά απασχολεί τους διορατικούς μελετητές του αστικού βίου είναι η χαρακτηριστική, ιστορική μάλιστα, ικανότητα των ευρωπαϊκών πόλεων να διαχειρίζονται αποτελεσματικότερα προβλήματα, που είναι κοινά σε όλες τις μεγάλες πόλεις του κόσμου. Παρά τις κοινωνικές συγκρούσεις που μαστίζουν τα παρισινά προάστια, η ευρωπαϊκή πόλη δείχνει σε γενικές γραμμές να έχει αποφύγει την ασυγκράτητη εξάπλωση, τον αποκρουστικό εκφυλισμό και την υποβάθμιση που συναντά κανείς σε τόσα και τόσα αστικά κέντρα της Αμερικής και σε μεγαλουπόλεις του Τρίτου Κόσμου.

Το βιβλίο αυτό, σε μια προσπάθεια να προσεγγίσει παρόμοια φλέγοντα ζητήματα, εστιάζει εκεί όπου η Ευρώπη συναντά και τέμνεται με την τεχνολογία και την πραγματικότητα του άστεως. Η προσοχή μας επικεντρώνεται στις κοινωνιακές και κοινωνικές δυνάμεις, στις υλικές δομές και στις πολιτισμικές πρακτικές, οι οποίες από κοινού διαμόρφωσαν τις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις σε όλη την έντονη ποικιλομορφία τους. Ελπίζουμε πως το βιβλίο αυτό θα βοηθήσει τους αναγνώστες να σχηματίσουν μια ιδέα για τις προοπτικές της Ευρώπης, τις δυνατότητες των πόλεων αλλά και τα όσα η τεχνολογία υποσχεται για το μέλλον. Στην ιστορία των ευρωπαϊκών πόλεων η εποχή

μας μπορεί να αναζητήσει μύρια όσα παραδείγματα προς μίμηση ή προς αποφυγή.

Οι πόλεις, γνωρίσματα των οποίων αποτελεί η υπερβολική συγκέντρωση πληθυσμού και μια δίχως προηγούμενο συσσωρευση τεχνολογιών, αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της σύγχρονης ιστορίας και των σύγχρονων κοινωνιών. Δεν είναι τυχαίο που η πόλη στάθηκε το πρότυπο βάσει του οποίου οι πατέρες της Κοινωνιολογίας ανέπτυξαν τις θεωρίες τους. Όπως σημείωνε ο Φρίντριχ Ένγκελς (1920-1895) (1845/1987: 31), «στο Λονδίνο, η απομόνωση του ατόμου– (...) η θεμελιώδης αυτή αρχή των απανταχού σύγχρονων κοινωνιών, έχει εξωθηθεί στα άκρα της». Οι Εμίλ Ντιρκέμ (1858-1917), Κάρολος Μαρξ (1818-1883) και Μαξ Βέμπερ (1864-1920) θα παρουσίαζαν εξάλλου την πόλη, καθένας με τον δικό του τρόπο, ως το κατεξοχήν πλαίσιο ενός χαρακτηριστικά σύγχρονου βίου. Στο δοκίμιό του, του 1903, με τίτλο “Die Großstädte und das Geistesleben”,⁴ ο Γκέοργκ Ζίμμελ (1858-1918) περιέγραφε με τρόπο μοναδικό έναν νέο τύπο ανθρώπου, ικανού να αντέξει το υπερβολικό φορτίο αισθητηριακών ερεθισμάτων, που συγκεντρώνει η σύγχρονη πόλη, δίχως να υποκύψει στην αποπροσανατολιστική δράση του. Οι γρήγοροι ρυθμοί της ζωής σε πόλεις όπως το Λονδίνο, η Βουδαπέστη, το Βερολίνο, η Βιέννη, η Αγία Πετρούπολη και η Πράγα ενέπνευσαν δύο γενιές μοντερνιστών και προβληματίσαν πολλούς υπέρμαχους της παράδοσης.⁵ Συγγραφείς και καλλιτέχνες όπως οι Κάρολος Ντίκενς (1812-1870), Λιούις Μάμφορντ (1895-1990) και Φριτς Λανγκ (1890-1976) επιχείρησαν δικαίως να αναδείξουν μέσα από το έργο τους το σκληρό, απάνθρωπο πρόσωπο της πόλης. Σε μια εποχή αχαλίνωτου βιομηχανισμού και ραγδαίας αστικοποίησης, οι πόλεις αποτέλεσαν την αιχμή ενός νέου, σύγχρονου κόσμου, υπήρξαν τόποι όπου ο άνθρωπος ερχόταν για πρώτη φορά σε επαφή με το περιβάλλον που έμελλε να τον μετατρέψει σε ορθολογικό, πειθαρχημένο και αποξενωμένο άτομο. Αυτή η διαδικασία της αποξένωσης συντελέστηκε στα εργοστάσια, στα νοσοκομεία, στα γραφεία, στα πολυκαταστήματα και στις απέραντες οικιστικές περιοχές. Δρόμοι, κάποτε γεμάτοι από φωνές παιδιών που έπαιζαν, μετατράπηκαν σε κυκλοφοριακές αρτηρίες και οι πεζοί εξαναγκάστηκαν στην κυριολεξία να κινούνται στο νεόκοπο «πεζοδρόμιο».⁶ Οι πόλεις αποτελούσαν

εξάλλου τον τόπο συνάθροισης ποικίλων ομάδων ανθρώπων που αναζητούσαν εργασία και αναψυχή. Από την άλλη πάλι, οι ευρωπαϊκές πόλεις υπήρξαν, καθ' όλη τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, φόντο αλλά και σύμβολο μιας συχνά επώδυνης ιστορικής πραγματικότητας. Ένα από τα κεντρικά νήματα που ακολουθεί η αφήγηση αυτής της ιστορίας εκτείνεται από τη φασιστική Πορεία προς τη Ρώμη έως τη διεθνιστική Συνθήκη της Ρώμης, με την αερογέφυρα του Βερολίνου και την πτώση του Τείχους να σηματοδοτούν την αρχή και το τέλος αντίστοιχα του Ψυχρού Πολέμου.⁷ Σήμερα, οι Συνθήκες της Ρώμης, του Μάαστριχτ και της Μπολόνια αναγνωρίζονται ως σημεία-σταθμοί στην πορεία της ευρωπαϊκής ενοποίησης, και οι Βρυξέλλες και το Στρασβούργο αποτελούν τα αμφιλεγόμενα σύμβολα ενός νέου μηχανισμού εξουσίας.

Ας επιστρέψουμε, όμως, στην παρατήρηση του Γιούργκεν Όστερχαμελ, που παρατίθεται στην κεφαλίδα αυτού του άρθρου, σχετικά με τον ομοιογενή ή ομοιόμορφο χαρακτήρα της σύγχρονης Ευρώπης: ίσως να μην είναι τόσο οι «κοινωνίες των ευρωπαϊκών εθνών» γενικά που επιβεβαιώνουν την ύπαρξη μιας τέτοιας ομοιογένειας, όσο οι ευρωπαϊκές πόλεις ειδικότερα. Παντού οι ουρανοξύστες, οι υπόγειοι σιδηρόδρομοι, τα πάρκινγκ, τα πολυκαταστήματα και τα προάστια μοιάζουν λίγο πολύ μεταξύ τους, καθώς οι έντονες άλλοτε διαφορές μεταξύ εθνοτήτων και περιοχών — διαφορές στον τρόπο ζωής, την ενδυμασία, την κουζίνα — δεν είναι πια τόσο ευδιάκριτες. Αρκεί μια βόλτα μπροστά από τα πολυσύχναστα καταστήματα ηλεκτρονικών ειδών, στις βιτρίνες των φαστφουντάδικων και στα κτήρια γραφείων με τις γυάλινες προσόψεις στο κέντρο του Ρότερνταμ, του Παρισιού ή του Τορίνο, για να συνειδητοποιήσει κανείς πως δύσκολα αντιλαμβάνεται πού ακριβώς βρίσκεται. Η παγκοσμιοποίηση ενισχύει τις δυνάμεις που επιβάλλουν την ομοιογένεια. Η διασύνδεση των πόλεων για τους σκοπούς της παγκόσμιας αγοράς, που αναγκαστικά συνεπάγεται τη δημιουργία επιχειρηματικών κέντρων, ξενοδοχείων, αεροπορικών εγκαταστάσεων, συγκοινωνιακών συστημάτων και δικτύων επικοινωνίας, θέτει προφανώς τις βάσεις για ένα κοινό υλικό και θεσμικό δίκτυο. Η «παγκόσμια πόλη» αποτελεί την επιτομή αυτών των εξελίξεων.⁸

Τείνουμε συνήθως να παραβλέπουμε το ότι οι τεχνικές δομές που συγκροτούν το υποστύλωμα αυτών των ενοποιητικών διαδικασιών,

των διαδικασιών που προάγουν την ομοιογένεια, υπάρχουν εδώ και πολλές δεκαετίες και ότι, συνάμα, σε μερικές περιπτώσεις, μάλιστα, μετρούν έως και έναν και πλέον αιώνα παρουσίας. Πολύ πριν από τις πολιτικές συμφωνίες για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) το 1957, οι πόλεις της Ευρώπης συνδέονταν μεταξύ τους με ποταμούς που εκτείνονταν κατά μήκος συνόρων, με σιδηροδρόμους και αυτοκινητοδρόμους, καθώς και με δίκτυα ραδιοτηλεοπτικής μετάδοσης και επικοινωνιών. Η συνεχής ροή ανθρώπων, ιδεών, καταναλωτικών αγαθών, η εξάπλωση των δικτύων, αποτελέσματα όλα αυτής της πραγματικότητας, δημιούργησαν μια συνθήκη λανθάνουσας ενοποίησης, που προετοίμασε το έδαφος για την επίσημη πολιτική ενοποίηση. Οι συνέπειες αυτής της συνθήκης εξακολουθούν να είναι αισθητές. Και μολονότι τα αμιγώς πολιτικά θεμέλια της ενωμένης Ευρώπης είναι, σήμερα πλέον, μάλλον ασταθή, το μέλλον της εξαρτάται κατά πάσα πιθανότητα από τη δυναμική αυτών ακριβώς των τεχνολογικών δικτύων, που απλώνονται απ' άκρου εις άκρον της και τη συνδέουν με τον υπόλοιπο κόσμο.⁹

Παραδοσιακά, οι πόλεις διαδραμάτισαν κρίσιμο ρόλο ως πεδία όπου εκφράστηκε η ιδιότητα του πολίτη (πολιτότητα, citizenship) και καθορίστηκε ο χαρακτήρας και η μορφή της κρατικής εξουσίας.¹⁰ Η επιγραφή στις πύλες των πόλεων-μελών του Χανσεατικού Συνασπισμού, πόλεων όπου άκμαζε το εμπόριο, δήλωνε: “Stadtluft macht frei” (ο αέρας της πόλης μάς απελευθερώνει).¹¹ Το βιβλίο καταγράφει την ανάδυση υλικών, θεσμικών, επαγγελματικών και πολιτικών δικτύων και διεθνικών στρατηγικών διακυβέρνησης που αναπτύχθηκαν από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και εξής μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων και εξαπλώθηκαν σε όλα τα ευρωπαϊκά έθνη-κράτη. Για παράδειγμα, οι πόλεις κατά μήκος του ποταμού Ρήνου ίδρυσαν διεθνείς επιτροπές διαχείρισής του για την επίτευξη ανταγωνιστικών στόχων όπως η διατήρηση της καθαρότητας των υδάτων, οι αποτελεσματικότερες μεταφορές και η αποκομιδή απορριμμάτων με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος.¹² Ομοίως, πρότυπα και πρακτικές που κυριάρχησαν σε κάθε γωνιά της ηπείρου, σε τομείς όπως ο πολεοδομικός σχεδιασμός, ο τουρισμός, η κατανάλωση, ακόμα και η αειφόρος ή βιώσιμη ανάπτυξη, οδήγησαν στη δημιουργία ανεπίσημων δικτύων και επίσημων θεσμών

που στήριξαν και διαμόρφωσαν τον χαρακτήρα της ευρωπαϊκής ενοποίησης κατά τις πρόσφατες δεκαετίες.

Καίριο, ωστόσο, παραμένει το ερώτημα κατά πόσο έχουμε πράγματι «περιθώριο για ελιγμούς», καθώς βρισκόμαστε αντιμέτωποι με τις δυνάμεις που πιεστικά προωθούν την εδραίωση ενός ομοιογενούς, οικουμενικού χαρακτήρα. Πρόκειται, αλήθεια, τα δίκτυα αυτά, που διαπερνούν τον ιστό της Ευρώπης, να εξομοιώσουν παντού τον τρόπο ζωής μας ή μπορούμε άραγε να στηρίξουμε και να διαφυλάξουμε την ποικιλομορφία του μέσα από τον δημιουργικό σχεδιασμό τους – ή, ενδεχομένως, μέσα από μια ανατρεπτική χρήση τους; Και σε αυτή την περίπτωση, τα διδάγματα που μας επιφυλάσσει η ιστορία των ευρωπαϊκών πόλεων είναι πολλά και πολύτιμα. Το φαινόμενο της πολιτισμικής εξομοίωσης, όπως και αν εκδηλώνεται, υπήρξε ανέκαθεν αντικείμενο αντιπαραθέσεων και συγκρούσεων και οι σφοδρές διαμαρτυρίες που παραδοσιακά συνοδεύουν τις προβεβλημένες συνόδους κορυφής των ηγετών της οικονομικής παγκοσμιοποίησης είναι μία μονάχα από τις πολλές μορφές με τις οποίες εκφράζονται τέτοιες αντιθέσεις. Στην Ευρώπη αφθονούν τα παραδείγματα ατόμων — δημοτικών αξιωματούχων, μηχανικών, πολεοδόμων, ακόμη και απλών πολιτών— που κατάφεραν μέσα από τη δράση τους να προσαρμόσουν τις δυνάμεις της εξομοίωσης στα δεδομένα της τοπικής παράδοσης και των τοπικών πρακτικών.¹³ Ποιες στρατηγικές τους στέφθηκαν από επιτυχία και τι μπορούν να μας διδάξουν οι αποτυχίες τους; Στο εσωτερικό της Ευρώπης, εξάλλου, εξακολουθούν να υπάρχουν αναρίθμητες τοπικές ιδιαιτερότητες. Αρκεί να βγει κανείς από τη συνοικία όπου συγκεντρώνονται οι τράπεζες της Φρανκφούρτης ή διακλαδίζονται οι πεζόδρομοι της Στοκχόλμης, για να διαπιστώσει αν βρίσκεται στη Γερμανία ή στη Σουηδία. Είναι σαφές για κάποιον που έχει μόλις κατέβει από το μετρό του Άμστερνταμ και έχει διασχίσει ένα κανάλι του 17^{ου} αιώνα, αναστυλωμένο με φροντίδα, με ατσάλινες δοκούς και μοντέρνους γεραμούς, ότι, φυσικά, δεν βρίσκεται στην Ελλάδα. Αν κάποιος αποφύγει το φαστφουντάδικο ή την πιτσαρία και αναζητήσει, αντίθετως, ένα παραδοσιακό καφέ σε οποιαδήποτε από τις μικρότερες ευρωπαϊκές πόλεις, τότε μπορεί κάλλιστα να απολαύσει ένα μενού γεμάτο από τοπικές σπεσιαλιτέ. Είναι πολλές προφανώς οι πόλεις

που έχουν αντιληφθεί τη δυναμική της ιστορικής και πολιτισμικής ιδιαιτερότητας και ανακάλυψαν σε αυτή ένα εμπορικό προϊόν, το οποίο «πλασάρουν» με κάθε μέσο σε ένα διεθνές κοινό. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις της Κρακοβίας, της Γρανάδας και της Βενετίας. Ίσως, τελικά, οι ευκαιρίες που προσφέρουν οι σύγχρονες κοινωνίες να είναι πολύ περισσότερες από τις συμφορές που προλέγουν τα όποια σενάρια καταστροφής περί παγκοσμιοποίησης και εξάλειψης της πολιτισμικής διαφοράς. Πρόκειται, όμως, για ευκαιρίες τις οποίες πρέπει να ανακαλύψουμε, να τις αναζητήσουμε συστηματικά αν πράγματι επιθυμούμε να τις αδράξουμε προτού χαθούν οριστικά. Ιδανική αφετηρία μιας τέτοιας αναζήτησης, κατά τη γνώμη μας, δεν είναι άλλη από το ίδιο το ιστορικό πανόραμα των τόσο διαφορετικών μεταξύ τους ευρωπαϊκών πόλεων.



Εικόνα 1.2

Η πάλη με το νερό και τη γη έχει ορίσει τον χαρακτήρα του Άμστερνταμ από τον 17^ο αιώνα μέχρι τις μέρες μας. Πολλά κανάλια επιχωματώθηκαν για να δημιουργήσουν χώρο για κατοικίες και δρόμους. Οι δυνατότητες τουριστικής εκμετάλλευσής τους αποδείχτηκαν ακαταμάχητες. Φωτογραφία: Thomas Misa.

Η οικοδόμηση της ευρωπαϊκής πόλης

Σημείο εκκίνησής μας θα είναι η παρατήρηση του Γιούργκεν Όστερχαμελ, σύμφωνα με την οποία ποτέ τα ευρωπαϊκά έθνη δεν έμοιαζαν τόσο μεταξύ τους όσο στις μέρες μας. Ωστόσο, αντί να συντάξουμε μια *histoire totale* (συνολική ιστορία) του ευρωπαϊκού αστικού εκσυγχρονισμού, επιχειρούμε μιαν ιστορική προσέγγιση του φαινομένου υπό το πρίσμα του διπόλου ομοιότητας-διαφοράς. Το βιβλίο, λοιπόν, εξετάζει τις ευρωπαϊκές πόλεις για να αξιολογήσει τόσο την απειλή μιας ολοένα και πιο αισθητής ομοιομορφίας, όσο και τους τρόπους με τους οποίους μπορούμε να ανταποκριθούμε δημιουργικά και να αντιδράσουμε κριτικά στις προκλήσεις της. Παρόλο που, σε πολλά επίπεδα, η πολιτισμική εξομοίωση υπήρξε προϊόν της ελεύθερης κίνησης ειδημόνων, ιδεών, συστημάτων και τεχνουργημάτων παγκοσμίως, οι ευρωπαϊκές πόλεις, όπως θα δείξουμε, έχουν διατηρήσει, ή αναπλάσει έστω, μεγάλο μέρος του ιδιαίτερου ιστορικού χαρακτήρα τους. Το ζήτημα που θέτει η παρούσα έκδοση συνοψίζεται σε αυτό που μπορεί να μας διδάξει αυτή η εμπειρία.¹⁴ Αυτό το επιτυγχάνει εξετάζοντας πεδία, όπως τα αστικά ενεργειακά συστήματα, η αρχιτεκτονική, η πολεοδομία, η συγκοινωνιολογία, η διαχείριση των υδάτινων πόρων, ο τουρισμός και η κατανάλωση. Αποδεικνύει, δε, πως ενώ οι αστικές τεχνολογίες έχουν σαφώς αλλάξει το πρόσωπο των ευρωπαϊκών πόλεων, ο χαρακτήρας των αλλαγών που συντελέστηκαν καθοριζόταν πολλές φορές από μεμονωμένα άτομα, από δημοτικούς αξιωματούχους, ή πολεοδόμους, ή και απλούς πολίτες ακόμη, που ενίοτε έφτασαν και να τις απορρίψουν εξ ολοκλήρου. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ειδικότερα, οι πολίτες της Ευρώπης βρέθηκαν αντιμέτωποι με ένα δίλημμα: θα ανασυγκροτούσαν τις παλιές δομές ή θα μεταμόρφωναν τις πόλεις τους σε γνήσιες ουτοπίες του μοντερνισμού;

Ο σύγχρονος αστικός βίος διαμορφώνεται και εξαρτάται από τεχνολογικά συστήματα, από τον αστικό (πολεοδομικό) σχεδιασμό, καθώς και από μια σειρά τεχνουργημάτων, αρχιτεκτονημάτων, δικτύων και δομών. Σε όλο το μήκος και εύρος του ιστορικού χρόνου οι πόλεις παντού στον κόσμο κατανάλωσαν ανυπολόγιστες ποσότητες ενέργειας, παρήγαγαν πλούτο, στάθηκαν υπεύθυνες για την κατα-

στροφική ρύπανση του περιβάλλοντος και συγκέντρωσαν ανησυχητικά ποσοστά θνησιμότητας. Η διατήρηση της οικονομικής κυριαρχίας τους και του πολιτικού ελέγχου τους επί της περιφέρειας εξαρτιόταν ανέκαθεν από τα δίκτυα των μεταφορών και της επικοινωνίας. Οι ευρωπαϊκές πόλεις δεν έχουν μία, αλλά πολλές ιστορίες, διαφορετικές μεταξύ τους και δη πολυεπίπεδες. Από τους αρχαίους στους μεσαιωνικούς χρόνους και από την εποχή της Αναγέννησης και του Μπαρόκ ως τη νεότερη εποχή άλλες αναπτύχθηκαν και άλλες συρρικνώθηκαν, αλλά σε κάθε ένα από αυτά τα στάδια εκείνο που όριζε το πώς ζούσαν και εργάζονταν οι κάτοικοί τους, το πώς κινούνταν μέσα σε αυτές, το πώς ψυχαγωγούνταν και συμμετείχαν στην αστική κουλτούρα υπήρξε η διάδραση κοινωνικών και πολιτισμικών διαδικασιών και ανθρώπινης υλικής δημιουργίας. Με τη σειρά τους, τα υλικά δημιουργήματα των ανθρώπων, δηλαδή ό,τι σήμερα αντιλαμβανόμαστε με τον όρο «τεχνολογία», υπήρξαν σε μεγάλο βαθμό προϊόν της αστικής συνθήκης, σχεδιασμένα καθώς ήταν με βάση τις ανάγκες των αστικών πληθυσμών και χάριν των εμπορικών συναλλαγών στα αστικά κέντρα. Αυτό ισχύει τόσο για τα πρωτοποριακά βήματα του χτες, όπως τα εργοστάσια παραγωγής φωταερίου, οι εμπορικές στοές, τα πολυκαταστήματα και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όσο και για τις σημερινές προσπάθειες δημιουργίας οικιστικών περιοχών με βάση τις αρχές της οικολογίας και της βιώσιμης ανάπτυξης. Είναι τεράστια η προσπάθεια που έχει καταβληθεί στους νεότερους χρόνους από στελέχη των ευρωπαϊκών δημοτικών αρχών, ώστε να μην παραδοθούν οι πόλεις τους σε μια κατάσταση χάους και αταξίας, ώστε να παραμείνουν βιώσιμες. Σκοπός του βιβλίου είναι να συνυφάνει τις τρεις αυτές παραμέτρους: την ευρωπαϊκή πραγματικότητα, την τεχνολογία και το άστυ.

Οι ευρωπαϊκές πόλεις μάς αποκαλύπτουν πολλές πτυχές του ρόλου που διαδραμάτισε η τεχνολογία στη διαδικασία συγκρότησης της Ευρώπης. Σε σύγκριση με πόλεις άλλων ηπείρων, οι πόλεις της Ευρώπης έχουν αποδειχτεί ανθεκτικότερες όσον αφορά στη διατήρηση της ιδιαιτερότητάς τους. Κανένας προσεκτικός παρατηρητής δεν θα μπορούσε ποτέ να μπερδέψει τη χαρακτηριστικά ευρωπαϊκή εικόνα που παρουσιάζουν πόλεις όπως η Βαρκελώνη, η Βουδαπέστη ή το Βερολίνο, όταν τις πλησιάζει με το αεροπλάνο, με εκείνη που παρου-

σιάζει η Βοστώνη, για παράδειγμα – μια πόλη που συχνά περιγράφεται ως η πλέον ευρωπαϊκή στην όψη απ’ όλες τις πόλεις των ΗΠΑ. Οι εκτάσεις των προαστίων της Μαδρίτης δεν μοιάζουν σε τίποτε με κείνες του Σικάγο. Το ζήτημα αυτής της ιδιαιτερότητας το συναντούμε συχνά σε πολλά πεδία: στον δημόσιο διάλογο σχετικά με την Ευρώπη, στις ιστορικές μελέτες που αφορούν την Ευρώπη και τις πόλεις της, στις συνεχιζόμενες προσπάθειες προσδιορισμού των συνόρων της.

Στο πλαίσιο του σημερινού πολιτικού και πολιτισμικού διαλόγου γύρω από το ευρωπαϊκό ζήτημα είναι πολλές οι αντιμαχόμενες απόψεις σχετικά με το τι συνιστά την ευρωπαϊκή ταυτότητα, ποια είναι τα κοινά χαρακτηριστικά των ευρωπαϊκών χωρών, ποιοι θεσμοί είναι καταλληλότεροι, ώστε να διασφαλίσουν την ευρωπαϊκή ενότητα και να αποτρέψουν την κατάλυση της ευρωπαϊκής συνοχής. Πρόκειται για αντιλήψεις που φέρουν το βάρος του ιστορικού παρελθόντος. Οι θιασώτες της ευρωπαϊκής ενοποίησης, οι ευρωπαϊστές, επινοούν ή αναθεωρούν ιστορικές παραδόσεις για τον σκοπό της δημιουργίας μιας κοινής ευρωπαϊκής ταυτότητας, ενώ οι επικριτές της, οι ευρωσκεπτικιστές, επισημαίνουν πως, παραδόξως, λίγα είναι τα ιστορικά στοιχεία που πράγματι συνέχουν την ήπειρο στο εσωτερικό της.¹⁵ Δεδομένων των όσων διακυβεύονται, είναι εξαιρετικά σημαντικό να εξετάσει κανείς τις ιστορικές αφηγήσεις που χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν αλλά και σήμερα από τους διάφορους παίκτες σε τούτη τη σκακιέρα, όπως και να εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν στο μέλλον.¹⁶

Στους πρόσφατους χρόνους η βιβλιογραφική παραγωγή σχετικά με την «Ευρώπη» ως ιστορικό κατασκεύασμα έχει γνωρίσει πρωτοφανή άνθιση και οι ιστορικοί του άστεως έχουν μελετήσει διεξοδικά την έννοια της «ευρωπαϊκής πόλης».¹⁷ Παρότι, όμως, η τεχνολογία αναγνωρίζεται γενικά ως δύναμη εκσυγχρονισμού και ενοποίησης, οι προσπάθειες κατανόησης του ρόλου της στο έργο της ευρωπαϊκής ενοποίησης μόλις ξεκίνησαν.¹⁸ Ενδιαφέρον, μάλιστα, είναι το ότι πολιτικοί επιστήμονες και γεωγράφοι δείχνουν να έχουν «ανακαλύψει» εκ νέου την πόλη ως ένα στρατηγικής σημασίας, υπο-εθνικό πεδίο έρευνας και ανάλυσης. Ο Νιλ Μπρένερ (2004), καθώς και οι Χούμπερτ Χάινελτ και Ντάνιελ Κύμπλερ (2005) υποστηρίζουν πως οι σύγχρονες

ευρωπαϊκές πόλεις διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο ως πεδία ανασυντονισμού και μετασχηματισμού της κρατικής εξουσίας. Η έκδοση αυτή συνιστά μια συλλογική προσπάθεια ιστορικών που επιθυμούν να συμπληρώσουν τις ήδη υπάρχουσες μελέτες, παρουσιάζοντας σχετικό υλικό που καλύπτει τις εξελίξεις κατά τον τελευταίο ενάμιση αιώνα. Πρόκειται για μία προσπάθεια που επιχειρεί να αποκαλύψει το εσωτερικό των σύγχρονων ευρωπαϊκών πόλεων.

Η άποψη που θέλει τα σύνορα της «Ευρώπης» να βρίσκονται σε μια κατάσταση συνεχούς ρευστότητας έχει για μας την ισχύ ενός αξιώματος. Κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, η Ευρώπη σπαράχθηκε από «θερμές» πολεμικές συγκρούσεις και διχοτομήθηκε βίαια από τον Ψυχρό Πόλεμο που τις ακολούθησε. Τα πολιτικά ρήγματα μεταξύ Δύσης και Ανατολής, προϊόν του Ψυχρού Πολέμου, μπορούν επίσης να γίνουν κατανοητά μέσα από τη μελέτη των δικτύων ενέργειας και μεταφοράς και μοντέλων βιομηχανικής παραγωγής και κατανάλωσης που ακολούθησαν διαφορετικές πορείες ανάπτυξης ή κατατμήθηκαν ως αποτέλεσμα αυτής της διχοτόμησης.¹⁹ Πρόσφατα, η Ευρωπαϊκή Ένωση διευρύνθηκε με την ένταξη όχι μόνον της Πορτογαλίας και της Πολωνίας, αλλά και της Σλοβενίας και της Σλοβακίας και συζητούσε κάποτε να διευρυνθεί τόσο πολύ περισσότερο ώστε να συμπεριλάβει και την Τουρκία. Οπωσδήποτε, δεν υπάρχει ένας παγιωμένος πολιτικός ορισμός της Ευρώπης. Επί αιώνες, εξάλλου, η Ευρώπη είχε σαφείς δεσμούς με τις υπερπόντιες αποικίες της και με τη Βόρειο Αμερική. Για την ακρίβεια, πολιτικοί μηχανικοί, πολεοδόμοι και διοικητικά στελέχη της τοπικής αυτοδιοίκησης ταξίδευαν από την Ευρώπη σε όλο τον κόσμο. Οι πόλεις στις αποικίες αποτέλεσαν εργαστήρια της νεοτερικότητας, εφόσον συχνά οι μηχανικοί και πολεοδόμοι είχαν εκεί πολύ μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων απ' ό,τι στην πατρίδα τους.²⁰ Από την άλλη πάλι, οι ατελείς προσπάθειες αφομοίωσης των αποικιών και των πληθυσμών τους από την ευρωπαϊκή κοινωνία κληροδότησαν συνθήκες αστάθειας σε πόλεις όπως η Μασσαλία, το Λονδίνο και το Ρότερνταμ.

Μολονότι οι πρόσφατες απόπειρες για μια προσέγγιση μεταξύ Τουρκίας και Ευρώπης φαντάζουν καινοφανείς, στην πραγματικότητα έχουν παράδοση ενός και πλέον αιώνα. Όταν στα τέλη του 19^{ου} αιώνα αξιωματούχοι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και επιφανείς πολίτες

έθεσαν σε εφαρμογή ένα εκτεταμένο πρόγραμμα αστικής ανάπλασης και υγειονομικών μεταρρυθμίσεων, ο εκπεφρασμένος στόχος τους ήταν ο εκσυγχρονισμός της Κωνσταντινούπολης κατά τα πρότυπα μητροπόλεων της εποχής, όπως το Βερολίνο, το Λονδίνο και το Παρίσι. Η Γερμανία και η Αγγλία δάνεισαν τεχνολογικές μεθόδους που εξασφάλιζαν καθαρό, τρεχούμενο νερό, ενώ η Γαλλία πρότεινε μέτρα για τη δημόσια υγεία.²¹ Η υπόσχεση των οθωμανικών ελίτ για έναν «μοντέρνο» τρόπο ζωής, που θα διαμόρφωναν οι νέες τεχνολογίες, θα διατυπωνόταν ξανά και ξανά σε πολλούς τόπους και σε άλλες τόσες γλώσσες του κόσμου. Αυτή η δελεαστική, αν και εσφαλμένη, αντίληψη περί νεοτερικότητας οδήγησε πολλές πόλεις στο να εγκαταστήσουν συστήματα ύδρευσης σύμφωνα προς τους κανόνες υγιεινής κατά το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, καθώς και στο να επιβάλουν συγκοινωνιακά σχέδια που είχαν εκπονηθεί με γνώμονα τη χρήση του αυτοκινήτου μετά το 1950.²² Και παρότι μεμονωμένα τεχνολογικά έργα συναντούσαν συχνά αντιδράσεις εξαιτίας του υψηλού κοινωνικού και πολιτισμικού κόστους τους, σπανίως αμφισβητιόταν το συνολικό έργο του εκσυγχρονισμού.²³

Οι πόλεις μάς ανοίγουν επίσης ένα παράθυρο προς τις διαδικασίες συγκρότησης του σύγχρονου κόσμου, επιτρέποντας έτσι τη βαθύτερη κατανόησή τους. Οι μοντερνιστές από τον χώρο της λογοτεχνίας και των εικαστικών τεχνών έδωσαν στις πόλεις πρόσωπο και φωνή. Οι Ιταλοί φουτουριστές απολάμβαναν «τον φρενήρη βίο των μεγάλων πόλεων μας», δημιουργούσαν ζωγραφικούς πίνακες σύμφωνα με τις αρχές της Κινητικής τέχνης, όπως αυτός με τίτλο *Η Πόλη Ξυπνά* και εξυμνούσαν την αστική πραγματικότητα σε έργα όπως το *Τραγουδί της πόλης του Μανχάιμ*.²⁴ Όπως θα το έθετε και ο ζωγράφος και θεωρητικός Πιερ Μοντριάν (1872-1944): «Ο γνήσια Μοντέρνος καλλιτέχνης βλέπει τη μητρόπολη ως Αφηρημένο βίο που έχει πάρει σχήμα και μορφή. Τη νιώθει πολύ πιο κοντά του απ' ό,τι τη φύση και είναι πολύ πιθανότερο εκείνη να ξυπνήσει μέσα του το αίσθημα του ωραίου».²⁵ Στη δεκαετία του 1920 οι στίχοι του ποιητή Βάλτερ Μέρινγκ (1896-1981) θα μιμούσαν τον ήχο ενός μουσικού στακάτο, αναπαριστώντας έτσι τον μηχανικό χαρακτήρα της σύγχρονης αστικής ζωής – μιας όφης αυτού που εμείς αποκαλούμε, χάριν συντομίας, τεχνολογικό

χαρακτήρα της πόλης (urban machinery). Εξάλλου, μοντερνιστές πολεοδόμοι και αρχιτέκτονες θα επηρέαζαν βαθιά με τη σειρά τους την πραγματικότητα των πόλεων.²⁶

Οι πόλεις αποτέλεσαν παντού στον κόσμο επίκεντρο των κάθε λογής εκσυγχρονιστικών οραμάτων. Πράγματι, υπήρξαν πόλεις που επιστράτευαν τις καλύτερες τεχνολογίες, ώστε να εξασφαλίσουν τη φήμη του «μοντέρνου». Το Παρίσι, πόλη ήδη εξοπλισμένη με ένα καλά αναπτυγμένο δίκτυο προαστιακών σιδηροδρόμων και ηλεκτροκίνητου τραμ, δημιούργησε τον υπόγειο Μητροπολιτικό (Métropolitain) σιδηρόδρομο ως το έργο που θα παρουσίαζε στη διεθνή έκθεση του 1900. Γνωστό πλέον απλώς ως μετρό (Métro), το έργο αυτό υπήρξε αρχετυπικά μοντέρνο και χαρακτηριστικά γαλλικό: γρήγορο και καθαρό, ορθολογικό και τεχνικά προηγμένο, με εισόδους σχεδιασμένες από τις ηγετικές μορφές του κινήματος της art nouveau. Όπως και τα κτήρια της ίδιας περιόδου που σχεδίαζε ο Αυστριακός αρχιτέκτονας Γιόζεφ Χόφμαν (1870-1956), το μετρό αντιπροσώπευε ως σύλληψη την ιδέα του συνολικού έργου τέχνης (Gesamtkunstwerk). Το παράδειγμα αυτό ακολούθησαν στη συνέχεια και άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, με προεξάρχουσα τη Μόσχα. Είναι ενδιαφέρον να σημειώσει κανείς πως το λήμμα μετρό στο Λεξικό Webster's (1994) ορίζεται ως ένας «ευρωπαϊκός υπόγειος σιδηρόδρομος».

Όπως ήταν φυσικό, η εμφάνιση των υπόγειων σιδηροδρόμων έφερε αλλαγές στον τρόπο ζωής και εργασίας στις πόλεις: αυτή ακριβώς τη σχέση μεταξύ των διαφόρων αστικών τεχνολογιών και του αστικού βίου επιχειρεί να φωτίσει η παρούσα έκδοση. Η πόλη είναι ένα περιβάλλον δομημένο με βάση συγκεκριμένους σκοπούς και, σ' αυτό το περιβάλλον, οι τεχνολογίες διαμορφώνουν σε κάποιον βαθμό την ανθρώπινη συμπεριφορά και επηρεάζουν την ανθρώπινη ευημερία. Υπάρχουν δρόμοι και ποδηλατόδρομοι, περιοχές κατοικιών και εμπορικά κέντρα (malls), φράκτες και κιγκλιδώματα που δηλώνουν πού μπορεί κανείς να κινηθεί και πού όχι. Όλα αυτά τα αστικά τεχνουργήματα είναι μηχανισμοί, dispositifs κατά τον Μισέλ Φουκώ (1977), που δημιουργούν αυτό που ο ίδιος όρισε ως χωρική τάξη. Η τάξη αυτή διατηρείται επίσης από μια σειρά θεσμών και οργανισμών. Θέση μας είναι πως για να κατανοήσει κανείς την πόλη πρέπει πρώτα να ανα-

γνωρίσει τη βαθιά αλληλεξάρτηση τεχνολογικών συστημάτων και πολλαπλών επιπέδων του αστικού βίου: καθημερινών-πρακτικών, θεσμικών και διαλογικών. Κατά τη διάρκεια του τελευταίου ενάμισι αιώνα οι κάτοικοι των πόλεων εξοικειώθηκαν με τη χρήση του αποχωρητηρίου, της κουζίνας γκαζιού, ή της ηλεκτρικής κουζίνας, των μέσων μαζικής μεταφοράς και των αυτοκινήτων, των λεωφόρων και των πεζοδρομίων. Αυτές οι πρωτόγνωρες κάποτε τεχνολογικές εξελίξεις κατέστησαν κάτι τόσο κοινό, τόσο στενά συνυφασμένο με την καθημερινότητά μας, που έφτασαν πλέον να αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του βαθύτερου συνειδησιακού ορίζοντά μας. Έχουν καταστεί «δεύτερη φύση» μας, μια τεχνητή πραγματικότητα που ωστόσο φαντάζει απολύτως φυσική. Η καθημερινή ζωή στις πόλεις εξαρτάται απόλυτα από τα τεχνολογικά συστήματα, που εξασφαλίζουν νερό και ενέργεια, που απομακρύνουν τα λύματα και τα απορρίμματα, που διακινούν πληροφορίες και μας μεταφέρουν από το σπίτι στον χώρο εργασίας μας και αντίστροφα. Τείνουμε να μην τα προσέχουμε παρά μόνον όταν κάποια βλάβη διακόπτει την ομαλή λειτουργία τους.²⁷

Ωστόσο, οι τεχνολογίες αυτές δεν ήταν ουρανοκατέβατες. Η χρηματοδότηση και συντήρησή τους εξαρτιόταν από θεσμούς, όπως τα τοπικά συμβούλια κοινής ωφέλειας, η τοπική αυτοδιοίκηση, οι περιφερειακοί πάροχοι ενέργειας, και, προσφάτως, οι πολυεθνικές εταιρείες. Τα αστικά τεχνολογικά συστήματα αποτελούν προϊόν του χρηματο-οικονομικού συστήματος, των ρυθμιστικών αρχών και των κυρίαρχων πολιτικών δυνάμεων. Κατά τον 19^ο αιώνα, ιδιωτικές εταιρείες δημιούργησαν ενεργειακά και υδρευτικά δίκτυα, καθώς και δίκτυα δημόσιων συγκοινωνιών με σκοπό το κέρδος. Πολύ σύντομα, ωστόσο, η τοπική αυτοδιοίκηση διεύρυνε το φάσμα των εξουσιών της πέρα από την επιτήρηση και ρύθμιση της ιδιωτικής επιχειρηματικής πρωτοβουλίας. Υπό το λάβαρο του «δημοτικού σοσιαλισμού», οι αρχές των πόλεων ίδρυσαν δημόσιες εταιρείες κοινής ωφέλειας ώστε να εξασφαλισθεί ισότιμη και αξιόπιστη παροχή των σχετικών υπηρεσιών.²⁸ Ο θεσμός της δημοτικής ιδιοκτησίας αξίζει μία θέση πλάι στα προγράμματα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και ασφάλισης ως ένας από τους θεμέλιους λίθους του ευρωπαϊκού κράτους πρόνοιας κατά τον 20^ό αιώνα.²⁹



Εικόνα 1.3

Η «χωρική τάξη» των πόλεων απλοποίησε τις αστικές δραστηριότητες και εξασφάλισε την πειθαρχία των κατοίκων τους. Εδώ, κατά μήκος της περιφημης λεωφόρου Αντράσι, της Βουδαπέστης, υπάρχουν σαφώς καθορισμένοι χώροι για αγορές, για κίνηση με τα πόδια, με ποδήλατο ή με αυτοκίνητο. Φωτογραφία: Thomas Misa.

Το τρίτο, διαλογικό, επίπεδο, που πρέπει κανείς να εξετάσει για να κατανοήσει τη σημασία των αστικών τεχνολογιών, αρχίζει να διαφαίνεται μόλις θυμηθούμε πως στα μέσα του 18^{ου} αιώνα οι τεχνολογίες αυτές δεν ήταν στην πλειοψηφία τους παρά ένα θολό όνειρο και πως ο μέσος πολίτης δεν είχε πρόσβαση σε καμία από αυτές. Και αυτή ακόμη η «ανάγκη» για επαρκή παροχή τρεχούμενου νερού και, αντιστοίχως, επαρκή συστήματα αποχέτευσης — ανέσεις που στις σημερινές ευρωπαϊκές πόλεις θεωρούνται δεδομένες— δεν ήταν σε καμία περίπτωση