

# Η ΠΟΛΗ ΩΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ, ΩΣ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΩΣ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑ: ΜΙΑ ΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

Ευαγγελία Αθανασίου\*

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το άρθρο μελετά τις μεταφορές που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή της πόλης σε κυρίαρχους λόγους (discourses), όπως εμφανίζονται, ρητά ή υπόρρητα, κυρίως στη ρητορική της χωρικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πόλη ως επιχείρηση, η πόλη ως δίκτυο και η πόλη ως οικοσύστημα είναι τέτοιες δημοφιλείς μεταφορές. Το άρθρο επιχειρεί να υποστηρίξει ότι οι τρεις αυτές μεταφορές εστιάζουν σε ένα μακροσκοπικό και αέναο επίπεδο αναφοράς, την παγκόσμια αγορά, τα οικουμενικά δίκτυα και τη βιόσφαιρα, περιθωριοποιώντας ή ακόμη και συσκοτίζοντας έτσι την κοινωνική και περιβαλλοντική διαφοροποίηση μέσα στις πόλεις και ανάμεσα στις πόλεις. Τέτοιες μεταφορές, καταλήγει το άρθρο, παρουσιάζουν ένα ενιαίο και αδιαπραγμάτευστο πλαίσιο μέσα στο οποίο πρέπει να αναπτυχθούν και να λειτουργήσουν οι πόλεις του κόσμου και αποδυναμώνουν τον εν δυνάμει μεταρρυθμιστικό –περιβαλλοντικά και κοινωνικά– ρόλο του πολεοδομικού σχεδιασμού.

## *The City as Business, as Network and as Ecosystem: A Critical Approach*

Evangelia Athanassiou

## ABSTRACT

The paper looks into metaphors employed to describe the city in dominant contemporary urban discourses. The city as business, the city as network and the city as ecosystem are metaphors used in different discourses, influential in E.U. and national urban planning policies. The paper argues that all three metaphors tend to focus on a macroscopic level of reference and, hence, blur social and environmental differentiation within cities and often between cities. Such metaphors, the paper suggests, present a homogenising and disempowering context, in which cities develop and operate, and undermine the potentially transformative –socially and environmentally– role of urban planning.

## 1. Εισαγωγή

Η εποχή μας χαρακτηρίζεται μεν από την ιδεολογία των μεγάλων και επιταχυνόμενων αλλαγών, όμως παράλληλα διαχέεται το συναίσθημα της γενικής εγκατάλειψης, της αποστράτευσης και της πεποίθησης ότι οι αλλαγές επέρχονται από μόνες τους, από την αυθόρμητη φύση των πραγμάτων (Βεργόπουλος 1999: 31).

Οι περισσότερες καταγραφές της γέννησης της πολεοδομίας, ως μοντέρνας επιστήμης και πρακτικής, ανιχνεύουν τις ρίζες της σε συγκεκριμένους κοινωνικούς, τεχνολογικούς και χωρικούς μετασχηματισμούς. Στις ίδιες ιστορικές συνθήκες εντοπίζονται και οι ρίζες του σοσιαλισμού (Benevolo 1967: xii). Οι πρώτες προτάσεις για το μέλλον της πόλης, όπως εκφράστηκαν τον 19ο αιώνα, ακόμη και όταν είχαν τεχνικό και ρυθμιστικό χαρακτήρα, είχαν ως α-

\*Λέκτορας Π.Δ. 407/80, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΑΠΘ, e-mail: evathan@uth.gr.

φετηρία τις συνθήκες ζωής της «εργατικής τάξης», που μόλις είχε αρχίσει να συγκροτείται, και επιχείρησαν να εφεύρουν εναλλακτικές κοινωνικές δομές σε συνδυασμό με εναλλακτικές χωρικές μορφές. Για πολλούς στοχαστές, είχε γίνει αντιληπτό ότι η ανάπτυξη της πόλης σύμφωνα με μια *laissez faire* λειτουργία της αγοράς, δημιουργούσε ανθυγιεινά και άνισα περιβάλλοντα. Εναλλακτικοί αστικοί, ή λιγότερο αστικοί, κόσμοι προτάθηκαν με σκοπό να δείξουν το δρόμο προς μια ευρύτερη και πιο δίκαιη κατανομή των καρπών της βιομηχανοποίησης. Σύμφωνα με τον Benevolo (1967: 32):

Η ιστορική συζήτηση πρέπει [...] να επεκταθεί πέρα από ζητήματα οικιστικών μοντέλων για να αγκαλιάσει τα κοινωνικά προβλήματα της εποχής, αποδεικνύοντας έτσι πως η μοντέρνα πολεοδομία πρέπει να θεωρείται αδιάσπαστο τμήμα της γενικής προσπάθειας να διανεμηθούν τα εν δυνάμει οφέλη της Βιομηχανικής Επανάστασης στα μέλη όλων των τάξεων, και δίνοντας έμφαση στις αναπόφευκτες πολιτικές διασπάσεις αυτού που μπορεί να μοιάζει με ένα καθαρά τεχνικό πεδίο.

Η ιστορία της πολεοδομίας και η ιστορία του σοσιαλισμού είχαν την αφετηρία τους στις ίδιες ιστορικές συνθήκες στους ίδιους γεωγραφικούς τόπους. Συχνά οι ίδιοι στοχαστές –όπως ο Owen, ο Saint-Simon, ο Fourier και άλλοι– αναφέρονται ως οι πρωτοπόροι και των δύο πεδίων. Μικρές κοινότητες με συγκεκριμένη μορφή και μέγεθος, με περιορισμένο πληθυσμό, προτείνονταν όχι μόνο ως περισσότερο υγιεινά ή περισσότερο λειτουργικά περιβάλλοντα, σε πλήρη αντίθεση με την εξαθλίωση των πόλεων, αλλά ως υλοποιήσεις διαφορετικής αστικής διακυβέρνησης, αστικής οικονομίας και αστικής ζωής.

Ο Marx και ο Engels στο *Κομμουνιστικό μανιφέστο* άσκησαν κριτική σε αυτές τις προτάσεις. Πίστευαν ότι δεν ήταν ακόμη ώριμες οι συνθήκες για τέτοιου είδους μεταρρυθμίσεις. Επιπλέον, αμφισβήτησαν το ρόλο τους στην προώθηση του ζητούμενου της κοινωνικής αρμονίας, καθώς οι προτάσεις αυτές δεν αναγνώριζαν την ταξική διάσταση του προβλήματος. Κρινόμενες με βάση τη δυναμική τους για πραγματική αλλαγή πορείας στις πόλεις και την κοινωνία, πολλές από εκείνες τις προτάσεις του 19ου αιώνα για το μέλλον της πόλης ονομάστηκαν ουτοπικές. Αν θεωρηθούν με βάση τις σύγχρονες, πολλαπλές και από διαφορετικές τοποθετήσεις οπτικές της σύγχρονης συζήτησης για την πόλη, πολλές από εκείνες τις ουτοπίες μπορούν εύκολα να χαρακτηριστούν ως καταπιεστικά περιβάλλοντα έντονων αποκλεισμών. Δεν υπήρχαν αναφορές σε διαφορετικές κουλτούρες ή στα φύλα που βιώνουν την πόλη, την πολλαπλότητα των εμπειριών διαφορετικών ατόμων ή την ελευθερία τους να διεκδικήσουν διαφορετικές θέσεις στην πόλη. Παρ' όλα αυτά, παραμένει αδιαμφισβήτητο ότι το σημείο εκκίνησης μιας σειράς προτάσεων του 19ου αιώνα για την πόλη ήταν οι περιβαλλοντικά ανθυγιεινές και κοινωνικά άνισες συνθήκες των πόλεων στη δίνη της Βιομηχανικής Επανάστασης.

Εστιάζοντας στο παρόν, κοινωνικές, τεχνολογικές και χωρικές αλλαγές μεταμορφώνουν και πάλι το αστικό περιβάλλον. Η ισχύς των επιπτώσεων αυτών των αλλαγών μπορεί να συγκριθεί με εκείνη της πρώτης έκρηξης της αστικοποίησης που συνδέθηκε με τη Βιομηχανική Επανάσταση. Η κλίμακα, παρ' όλα αυτά, είναι μεγαλύτερη, καθώς η αστικοποίηση δεν είναι πλέον ένα γεωγραφικά προσδιορισμένο φαινόμενο, αλλά ένα φαινόμενο που, με διαφορετικούς τρόπους και μορφές, καλύπτει τον πλανήτη. Η πολεοδομία, στις ακαδημαϊκές και πολιτικές της εκφάνσεις, αναγνωρίζει την ανάγκη για νέα εργαλεία και «παρα-

δείγματα» για να μελετήσει τις διαδικασίες που επηρεάζουν τη διαμόρφωση των πόλεων. Οι πόλεις εμφανίζονται και σήμερα διαιρεμένες σε περιοχές πλούτου και φτώχειας, υγιεινών συνθηκών και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, ασφάλειας και υψηλού ρίσκου, υψηλής πρόσβασης και αποκλεισμού. Νέα όρια, βασισμένα στην κουλτούρα, το χρώμα, την εθνικότητα, το «lifestyle» ή τη σεξουαλικότητα, επικάθονται και αλληλεπιδρούν διαλεκτικά με αυτά που δημιουργήσαν οι κοινωνικές τάξεις (Zukin 1995, GUST 1999: 68-87, Marcuse 2000).

Παρά τη μακρά πλέον ιστορία της πολεοδομίας, οι συνθήκες ζωής κάποιων –που δεν μπορούν εύκολα να περιγραφούν ως «εργατική τάξη»– παραμένουν σκληρές και συγκρίσιμες με εκείνες των πρώτων βιομηχανικών εργατών των μεγάλων πόλεων της Αγγλίας. Την ίδια στιγμή οι συνθήκες ζωής άλλων –σίγουρα λιγότερων– έχουν γίνει περισσότερο αποστερωμένες, ασφαλείς και μονωμένες από τοπικά και πλανητικά περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα. Όπως γράφει ο David Harvey (1996: 405), σχετικά με τον τρόπο που υλοποιείται η κοινωνική ανισότητα στο χώρο των σύγχρονων πόλεων, το παλιό μοντέλο του φτωχού κεντρικού πυρήνα που περιβάλλεται από πλούσια προάστια –το γνωστό «doughnut»– φαίνεται να μετασχηματίζεται σταδιακά σε μία απρόβλεπτη παράθεση πλούτου και φτώχειας: μια σκακιέρα.

Αυτό που είναι σημαντικά διαφορετικό είναι ότι οι προσπάθειες για διαπραγμάτευση των ορίων της πόλης είναι δυσεύρετες στη σύγχρονη συζήτηση για την πόλη (Harvey 1996: 406). Κυρίαρχοι λόγοι (discourses) για την πόλη, αυτοί που φαίνεται να υπαγορεύουν το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το χωρικό σχεδιασμό και την πολεοδομία, και κατά συνέπεια επιδρούν στις εθνικές πολιτικές για την πόλη στα κράτη-μέλη, υιοθετούν ρητορικές που καθιστούν τους σύγχρονους μετασχηματισμούς της πόλης αέναους και ανεξέλεγκτους και έτσι αρνούνται κάθε ελπίδα για αλλαγή. Ο στόχος της πολεοδομίας γίνεται να διευκολύνει την υλοποίηση των μετασχηματισμών, που φαίνεται να υπαγορεύονται από αόρατες, ντετερμινιστικές δυνάμεις και είναι, πάνω απ' όλα, αναπόφευκτοι. Για λόγους που δεν διερευνώνται στο άρθρο αυτό, η τρέχουσα κυρίαρχη ρητορική της πολεοδομίας φαίνεται να υιοθετεί «το χωρικό σχέδιο της κυρίαρχης τάξης» (Castells 1983: 62). Είναι ρητορική πραγματιστική. Βρίσκει γοητεία και δυναμισμό στην πόλη όπως είναι και αρνείται τη χρησιμότητα της ουτοπίας. Αντίθετα, μπορούμε να πούμε ότι προηγούμενες εκφάνσεις της πολεοδομίας, συμπεριλαμβανομένου και του μοντέρνου κινήματος, ήταν προσπάθειες, επιτυχείς ή όχι, να προσφέρουν ένα «εναλλακτικό μήνυμα».

Το παρόν άρθρο υποστηρίζει ότι οι λεκτικές μεταφορές που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή της πόλης στους σύγχρονους λόγους της αναδεικνύουν αυτό το διαφαινόμενο αδιέξοδο, που μοιάζει να στερεί οποιαδήποτε μεταρρυθμιστική δυναμική από τη σύγχρονη πολεοδομία. Μεταφορές που χρησιμοποιούνται σε τρεις λόγους με μεγάλη επιρροή στη διαμόρφωση πολιτικών μελετώνται με στόχο να φωτίσουν τις υπόρρητες παραδοχές τους, αλλά και τις ομογενοποιητικές και αποδυναμωτικές επιπτώσεις τους. Η πόλη ως επιχείρηση, η πόλη ως δίκτυο και η πόλη ως οικοσύστημα είναι δημοφιλείς μεταφορές στη σύγχρονη συζήτηση για την πόλη, καθώς και στο πλαίσιο που προτείνει η Ε.Ε. για τις πόλεις της Ευρώπης. Μεταφορές που, όπως επιχειρεί να αποδείξει αυτό το άρθρο, παραπέμπουν σε μονόδρομες κατευθύνσεις ή αδιαμφισβήτητα επισημονικά δεδομένα, που τείνουν να θολώνουν τις διαφορές ανάμεσα στις πόλεις καθώς και τα εσωτερικά όρια μέσα στις πόλεις και να παρουσιάζουν ομογενοποιημένες εικόνες αυτού που είναι στην πραγματικότητα ένας κατακερμα-

τισμένος κόσμος. Η ομογενοποίηση είναι ίσως αποτέλεσμα του μακροσκοπικού και άυλου πεδίου αναφοράς των μεταφορών αυτών. Οι παγκόσμιες οικονομικές δυνάμεις, τα πλανητικά περιβαλλοντικά προβλήματα και τα παγκόσμια ψηφιακά δίκτυα είναι αόρατα: κανείς δεν μπορεί να παρακολουθήσει τις αέναες ροές του διεθνούς κεφαλαίου, να νιώσει τη μέση θερμοκρασία του κόσμου να ανεβαίνει ή να δει την πληροφορία να ταξιδεύει στα ψηφιακά δίκτυα. Όμως οι ροές αυτές φαίνεται να διαμορφώνουν το αναπόφευκτο πλαίσιο μέσα στο οποίο πρέπει να λειτουργήσουν και να αναπτυχθούν οι πόλεις. Η έμφαση στις πλανητικές ροές αφήνει τις χειροπιαστές καθημερινές ζωές των ανθρώπων –διαφορετικών ανθρώπων, κοινοτήτων και «άλλων»– τον αέρα που αναπνέουν, τα σπίτια όπου ζουν και τους δρόμους όπου κινούνται, έξω από την εικόνα.

Η παρατήρηση ότι οι σύγχρονοι λόγοι για την πόλη τείνουν να ομογενοποιούν, και όχι να αποκαλύπτουν, διαφορές και διαιρέσεις μέσα στην πόλη και ανάμεσα σε πόλεις του κόσμου ακούγεται μάλλον παράδοξη στη σύγχρονη συνθήκη. Διαφορετικοί λόγοι υπάρχουν και δείχνουν πράγματι το δρόμο προς ένα διαφορετικό μέλλον για τις πόλεις από αυτό που μοιάζει αναπόφευκτο στον άγριο κόσμο της παγκοσμιοποίησης. Διαφορετικές θέσεις διεκδικούν την ύπαρξή τους σε διαφορετικές πόλεις, και μέσα σε κάθε μητρόπολη, και αντανakλώνται σε πολλαπλούς λόγους για την πόλη. Ποτέ πριν η συζήτηση για την πόλη δεν ενσωμάτωσε τόσο πολλούς διαφορετικούς «εαυτούς» και τις διαφορετικές αστικές τους εμπειρίες. Παρόλο που η πόλη ήταν πάντοτε ένα διαφοροποιημένο πεδίο, η συζήτηση για την πόλη δεν ήταν ποτέ τόσο πλουραλιστική και λιγότερο αποκλειστική. Η μεταρρυθμιστική της δυναμική δεν έχει όμως απελευθερωθεί στην επίσημη ρητορική και την πράξη της πολεοδομίας, όπως, παραδείγματός χάριν, αυτή εκφράζεται μέσα από επίσημα έγγραφα της Ε.Ε., και ακόμη λιγότερο στη διαμόρφωση της λειτουργίας και της μορφής των πόλεων. Ο Hargvey (1996: 354-365) υποστηρίζει ότι η πολυδιάσπαση της συζήτησης, η προσεκτική χαρτογράφηση «πολύ στενά κατασκευασμένων οπτικών της τοποθέτησης» θα πρέπει να λάβει υπόψη τις κοινωνικές διαδικασίες που παράγουν τη διαφορά, για να καταφέρει να υπερβεί συγκεκριμένες τοποθετήσεις και να προσφέρει στο γενικό ζητούμενο για ένα καλύτερο και πιο δίκαιο αστικό περιβάλλον.

## 2. Μεταφορές που ομογενοποιούν ή Δημιουργώντας το αδιαπραγμάτευτο πλαίσιο

### 2.1. Οι ροές του κεφαλαίου και η ανταγωνιστική πόλη

Η δομή της πόλης γίνεται μια ανεξέλεγκτη και υπεραγώγιμη τοπογραφία, ικανή να αλλάξει προσανατολισμό ανάλογα με τις μεταλλασσόμενες ροές που πρέπει να συλλάβει (Alejandro Zaera-Polo, στο Gausa et al. 2003: 425).

Η οικονομική αναδιάρθρωση και η δημιουργία της παγκόσμιας αγοράς δεν άλλαξαν μόνο την παραγωγική βάση των πόλεων των βιομηχανικών χωρών του ανεπτυγμένου κόσμου. Είχαν σαρωτικές επιπτώσεις στις πόλεις στον Βορρά και τον Νότο. Οι μετασχηματισμοί εντοπίζονται σε πόλεις όλου του κόσμου, υλοποιούνται όμως σε διαφορετικές μορφές, αντανakλώντας διαφορετικές οικονομικές και κοινωνικές διαδικασίες και τη διαλεκτική τους συνάντηση με διαφορετικά φυσικά περιβάλλοντα. Παρ' όλα αυτά, μπορούμε να πούμε ότι είναι παγκόσμιες.

Η στενή σχέση ανάμεσα στη βιομηχανική παραγωγή και την αστικοποίηση έχει καταρρεύσει. Αντανakλώντας διαλεκτικά στο χώρο τις πλανητικές διαδικασίες της οικονομικής αναδιάρθρωσης, το παραδοσιακό μοντέλο ανάπτυξης της μητροπόλης, που χαρακτηρίζεται από τον αστικό πυρήνα και τη σχετικά ομοιογενή διάχυση των προαστίων γύρω από αυτόν, μετασχηματίζεται. Μετάπολις (Ashcer 1995), *postmetropolis* (Soja 2002), *city a la carte* (Fishman 1995), *ψηφιακή πόλη*, *γενική πόλη* (Koolhaas 1995) είναι μερικοί από τους νεολογισμούς που έχουν χρησιμοποιηθεί σε μια προσπάθεια να εκφραστούν οι χωρικές της νέας αστικότητας, φωτίζοντας ο καθένας διαφορετικές πτυχές του αστικού φαινομένου στη εποχή της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και της ψηφιακής επανάστασης. Στην πολλαπλότητα των σύγχρονων λόγων για την πόλη, ως σημαντικοί παράγοντες διαμόρφωσης του νέου αστικού τοπίου αναδεικνύονται διαφορετικών ειδών δίκτυα και αέναες ροές που υπερβαίνουν κατά πολύ τη γεωγραφική υλικότητα της πόλης, έχοντας ως πεδίο αναφοράς ευρύτερες περιφέρειες και, τελικά, τον πλανήτη. Ο χαρακτήρας της αναδυόμενης πόλης μελετάται όλο και περισσότερο ως ροϊκός και όλο και λιγότερο ως υλικός.

Υπάρχει ένα κοινό «παράδειγμα» –με την έννοια που χρησιμοποίησε τη λέξη ο Thomas Kuhn– στη μελέτη των πόλεων στις αρχές του 21ου αιώνα. Σηματοδοτείται από τη χρήση της μεταφορικής θεώρησης της πόλης ως επιχείρησης και φαίνεται να καθορίζει σχεδόν ντετερμινιστικά την ατζέντα για κάθε πόλη, είτε βρίσκεται στον πυρήνα της παγκόσμιας οικονομίας, είτε στην περιφέρεια, είτε είναι στον «ανεπτυγμένο» είτε στον «αναπτυσσόμενο» κόσμο: κάθε πόλη πρέπει να ανταγωνιστεί στον ενιαίο και άγριο κόσμο της παγκόσμιας αγοράς για να επιβιώσει και να αναπτυχθεί. Η διαφοροποίηση είναι μόνο στην κλίμακα και στο βαθμό της «παγκόσμιας ολοκλήρωσης». Το ζητούμενο είναι το ίδιο: η πόλη πρέπει να γίνει ανταγωνιστική, ελκυστική στις επενδύσεις για να εξασφαλίσει τη συμμετοχή της στην παγκόσμια αγορά, να λειτουργήσει δηλαδή ως επιχείρηση. Οι αύλες, αόρατες ροές του διεθνούς κεφαλαίου, όπως κινούνται σε «πραγματικό χρόνο» και ανεξάρτητα από το γεωγραφικό χώρο, φαίνεται να είναι αυτές που καθορίζουν τη σχετική θέση της κάθε πόλης στον πλανήτη, και όχι η γεωγραφική της θέση ή τα χαρακτηριστικά της φυσικής της ενδοχώρας. Καθώς η πόλη αποκτά παγκόσμια ενδοχώρα, οι δυνάμεις που διαμορφώνουν το νέο αστικό τοπίο εμφανίζονται τόσο πολύπλοκες και αέναες που κανένας δεν μπορεί να προτείνει εναλλακτική προοπτική για το μέλλον της. Οι μετασχηματισμοί φαίνεται να υπαγορεύονται, σχεδόν ντετερμινιστικά, από διαδικασίες που λειτουργούν πέρα από το φυσικό χώρο, σε ένα επίπεδο που κανένας δεν μπορεί να αγγίξει ή να κατανοήσει.

Η απορρύθμιση και η ευελιξία, τα δόγματα της παγκοσμιοποίησης μεταφρασμένα σε αστικές μορφές, σηματοδοτούνται από όλο και περισσότερους δρόμους υψηλής ταχύτητας, που εξυπηρετούν όλο και μεγαλύτερες αστικές περιφέρειες, διάστικτες από μια ποικιλία χρήσεων, πολλές από τις οποίες είναι καινούργιες στην αστική περιφέρεια. Στο νέο αστικό τοπίο τη μονοκαλλιέργεια της κατοικίας των προαστίων αντικαθιστούν κλιμακούμενου μεγέθους και αυξανόμενης πολυπλοκότητας εμπορικά κέντρα, πολυκινηματογράφοι, «τεχνολογικά πάρκα», ξενοδοχεία και αεροδρόμια σε απρόβλεπτες γειτνιάσεις με αγροτική γη και περιοχές κατοικίας. Μέσα σε αυτό το ασυνεχές τοπίο η κατοικία διαχέεται και αυτή σε προάστια και όλο και πιο απομακρυσμένες εξωαστικές περιοχές (*exurbs*) με ικανές συνδέσεις. Το αστικό τοπίο συμπληρώνεται από «εξυγιασμένους» αστικούς πυρήνες, τη συμβολική αστραφτερή αρχιτεκτονική των επιχειρήσεων και διεθνούς εμβέλειας μουσεία τέχνης. Ο αρχιτέκτονας Rem Koolhaas (1994) εγκωμιάζει αυ-

τή τη «γενική πόλη» που δεν έχει καμία τοπική ή ιστορική ταυτότητα, καθώς τα αρχετυπικά της συστατικά υπάρχουν παντού πανομοιότυπα, με φόντο διαφορετικά σκηνικά και διαφορετικές εσωτερικές σχέσεις. Η πράξη της πολεοδομίας, αναπόσπαστο κομμάτι της λειτουργίας της νεοφιλελεύθερης μηχανής, εμφανίζεται ικανή μόνο να διευκολύνει ή ακόμα και να προωθεί την υλοποίηση των παραπάνω.

Ο μύθος της ανταγωνιστικότητας σε μια ακυβέρνητη παγκόσμια αγορά φαίνεται να είναι η πιο ισχυρή κινητήρια δύναμη στη διαμόρφωση των πολεοδομικών πολιτικών διαφορετικών πόλεων στην Ευρώπη. Η μεταφορική θεώρηση της πόλης ως επιχείρησης που λειτουργεί στην παγκόσμια αγορά είναι κυρίαρχη στη ρητορική της ευρωπαϊκής πολιτικής για την πόλη, μιας πολιτικής που δεν είναι δεσμευτική για τα κράτη-μέλη. Είναι όμως ενδεικτική της πραγματιστικής, και όχι μεταρρυθμιστικής, φύσης της ευρωπαϊκής πολιτικής για την πόλη. Ίσως ακόμη πιο εύγλωττα, η ευρωπαϊκή ρητορική για το μέλλον των ευρωπαϊκών πόλεων εκφράζει τον νεοφιλελεύθερο προσανατολισμό της Ε.Ε.

Το Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου (ΣΑΚΧ) είναι μια προσπάθεια να συντονιστούν οι χωρικές πολιτικές των κρατών-μελών της Ε.Ε. προς κοινούς στόχους για τη χωρική ανάπτυξη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1999: 7). Η προστασία του περιβάλλοντος, η διάχυση της καινοτομίας και της γνώσης είναι κατευθύνσεις του Σχεδίου, που προωθούνται inter alia για να αυξήσουν την οικονομική ελκυστικότητα πόλεων και περιοχών μέσα στον άνισο ευρωπαϊκό χώρο. Μια «πιο ισορροπημένη ανταγωνιστικότητα» είναι ένας από τους τρεις στόχους της χωρικής ανάπτυξης, όπως διατυπώνονται στο εισαγωγικό κεφάλαιο. Οι άλλοι δύο είναι η οικονομική και κοινωνική συνοχή και η προστασία του πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Η πόλη ως επιχείρηση είναι η κυρίαρχη μεταφορά. Η ευρωπαϊκή χωρική πολιτική εμφανίζεται ως τρόπος αύξησης των «επενδυτικών κινήτρων» σε κάθε ευρωπαϊκή πόλη, που γίνεται έτσι πιο ανταγωνιστική στην «ελεύθερη» παγκόσμια αγορά.

Η παγκοσμιοποίηση θεωρείται, επομένως, το αναπόφευκτο πλαίσιο μέσα στο οποίο πρέπει να διαμορφώσουν το μέλλον τους οι ευρωπαϊκές πόλεις. Σε αυτή τη ρητορική, το εσωτερικά όρια που διαιρούν την πόλη, κοινωνικά και περιβαλλοντικά, δεν αποτελούν ζήτημα, καθώς τα οφέλη της αυξημένης ανταγωνιστικότητας θεωρείται ότι θα διαχυθούν ομοιογενώς –«trickle-down»– στον φυσικό και κοινωνικό ιστό κάθε πόλης. Το ΣΑΚΧ, ως σημαντικό έγγραφο που αντανακλά τη φύση της ευρωπαϊκής αστικής και χωρικής πολιτικής, παρουσιάζεται έτσι σχεδόν αντιφατικό. Ενώ εμφανίζεται ως μια προσπάθεια να αντιμετωπιστούν οι ανισότητες στο ευρωπαϊκό έδαφος, αποδέχεται την ύπαρξη μιας ανεξέλεγκτης ενιαίας παγκόσμιας αγοράς και, συνεπώς, την αδυναμία της πολεοδομίας ή οποιασδήποτε πολιτικής, χωρικής ή μη, να αντιταχθεί στις δυνάμεις της. Το ΣΑΚΧ δεν προτείνει κάποια μεταρρυθμιστική πολιτική αλλά έναν πραγματιστικό οδηγό για αυξημένη ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών πόλεων και περιφερειών στην παγκόσμια αγορά. Η πολεοδομική πράξη, όπως προωθείται σήμερα στην Ευρώπη, γίνεται αρωγός στη πορεία των πόλεων σε αυτό το μονόδρομο.

Οι ροές του κεφαλαίου, όπως πραγματοποιούνται μέσω των ροών της πληροφορίας, είναι δύσκολο να εντοπιστούν, έχουν όμως συγκεκριμένες επιπτώσεις στη νέα μητρόπολη. Οι πόλεις του κόσμου επηρεάζονται από αυτές τις δυνάμεις, ομογενοποιούνται και γίνονται συνεχώς περισσότερο «γενικές», όμως η κάθε μία από αυτές είναι ασυνεχής και εσωτερικά διαφοροποιημένη. Οι συγκεκριμένες συνθήκες που βιώνουν διαφορετικοί άνθρωποι μέσα στην πόλη διαφέρουν επίσης, και δεν είναι ούτε ροϊκές ούτε άυλες. Η αστική διάχυση χα-

ρακτηρίζεται από κοινωνική και περιβαλλοντική ανισότητα, που υλοποιείται σε συγκεκριμένους φυσικούς τόπους και ορίζεται από αδιαπέραστα όρια στο μεταβαλλόμενο αστικό τοπίο. Αντίθετα, οι κυρίαρχοι λόγοι για την πόλη, αυτοί που καθορίζουν το πλαίσιο για την πολεοδομική πράξη και την ευρωπαϊκή ρητορική για την πόλη, εστιάζουν στο παγκόσμιο, το αφηρημένο και το ροϊκό, αφήνοντας θολό το τοπικό, το συγκεκριμένο και το χειροπιαστό.

Πολλοί στοχαστές υποστηρίζουν ότι η παγκοσμιοποίηση δεν είναι γεγονός αλλά μύθος, ότι δεν είναι πραγματικότητα αλλά μια ρητορική που επιλέγεται για να νομιμοποιήσει συγκεκριμένες πολιτικές. Η αγορά, ακόμη και αν είναι πράγματι παγκόσμια, δεν είναι ελεύθερη, αλλά κινείται και ελέγχεται μέσω εθνικών και διεθνών νόμων και κανόνων. Από το χώρο της κριτικής αστικής γεωγραφίας έρχονται πολλαπλές αναλύσεις του τρόπου με τον οποίο υλοποιείται το νεοφιλελεύθερο δόγμα στις πόλεις, παράγοντας διαφορετικούς και άνισους τόπους σε διαφορετικές πόλεις και μέσα στην κάθε πόλη (Brenner & Theodore 2002). Η αποκωδικοποίηση της πολύπλοκης σχέσης του τοπικού και συγκεκριμένου με το παγκόσμιο και το ροϊκό, του κοινωνικού με το φυσικό, αναδεικνύεται σε κεντρικό ζητούμενο στην προσπάθεια απόδοσης εναλλακτικού νοήματος στο αστικό περιβάλλον (Smith 1996, Harvey 1996). Ένα ζητούμενο που έρχεται σε αντίθεση με τους αφορισμούς, τις ντετερμινιστικές επιδράσεις και τους αναπόφευκτους μονόδρομους που φαίνεται να υιοθετεί –και να εξυπηρετεί– η πολεοδομική και ευρύτερη χωρική ρητορική στην Ε.Ε.

Οι κυρίαρχοι λόγοι για την πόλη φαίνεται να επιλέγουν να υιοθετήσουν «ένα μύθο κατάλληλο για έναν κόσμο χωρίς ψευδαισθήσεις [...] ένα μύθο που μας στερεί την ελπίδα» (Hirst & Thompson 1999: 6).

## 2.2. Οι ροές της πληροφορίας και η πόλη ως δίκτυο

Η επίδραση των νέων τεχνολογιών των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής στην πόλη έχει δικαιολογημένα γίνει αντικείμενο μελέτης και συζήτησης και έχει προκαλέσει τη δημιουργία πολλών σεναρίων για το μέλλον της πόλης και του δημόσιου χώρου, τόσο αισιόδοξων όσο και απαισιόδοξων. Πυκνά δίκτυα υποδομών δημιουργούν τις προϋποθέσεις για αστική διάχυση χωρίς όρια, ενώ ο συνδυασμός των δικτύων της τηλεπικοινωνίας και της πληροφορικής μειώνει την ανάγκη για φυσική εγγύτητα, κάνοντας πραγματικότητα την ουτοπία της δεκαετίας του '60 –ας θυμηθούμε το «non-place-urban realm» του Melvin Webber (1964). Η νέα μητρόπολη καταγράφεται ως μια αλληλεπίθεση δικτύων –δρόμων, σιδηροδρομικών γραμμών, πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών– που συνδέεται με πόλεις σε όλο τον κόσμο μέσω άλλων δικτύων –του κεφαλαίου, των πληροφοριών, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.

Η δράση των παγκόσμιων οικονομικών διαδικασιών στις πόλεις του κόσμου, είτε αυτές είναι του «ανεπτυγμένου» είτε του «αναπτυσσόμενου» κόσμου, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί. Σε συνδυασμό με αυτές, τα δίκτυα της επικοινωνίας και της πληροφορίας δημιουργούν τη δυνατότητα για νέα οργάνωση της παραγωγής και της εργασίας, για διαφοροποιημένη εμπειρία του δημόσιου χώρου, για περισσότερο ευέλικτη –«ελαστική»– αντίληψη του αστικού χώρου (Graham & Marvin 1994).

Πέρα από τη Μητρόπολη, η σύγχρονη Μετάπολη εμφανίζεται ως ένα ελαστικό και δονούμενο σύστημα που ορίζεται από σχέσεις ανάμεσα σε κινήσεις και γε-

γονότα που είναι ταυτόχρονα συνδεδεμένα μεταξύ τους και αυτόνομα, ένα πολυεπίπεδο σύστημα από αρθρωτά δίκτυα και επίπεδα πληροφοριών, από ασαφή ροϊκά και μεταλλασσόμενα περιγράμματα (Gausa et al. 2003: 430).

Η συζήτηση εστιάζει όλο και περισσότερο σε ροές που λειτουργούν πέρα από το γεωγραφικό έδαφος της πόλης, και στη διάλυση της υλικότητάς της. Η ζωή στην πόλη των δικτύων μπορεί δυνητικά να απελευθερώσει τους κατοίκους της από την εξάρτηση από συγκεκριμένους φυσικούς χώρους μέσα στην πόλη και να τους δώσει τη δυνατότητα να βιώσουν τη δική τους προσωπική πόλη, μια πόλη που δεν περιορίζεται σε συγκεκριμένο έδαφος, αλλά επεκτείνεται για να καλύψει τον πλανήτη. Σε μια τέτοια ρητορική, η πόλη γίνεται μια ουδέτερη και κοινωνικά αδιαφοροποίητη υποδομή, πάνω στην οποία οι κάτοικοι έχουν τη δυνατότητα να χαράξουν τις δικές τους διαδρομές. Καθώς η πόλη υιοθετεί τη ροϊκότητα, την ουδετερότητα και την αποδοτικότητα των ψηφιακών δικτύων, η ελευθερία της επιλογής γίνεται η νέα ουτοπία.

Η απόσταση στις σύγχρονες πόλεις μετριέται συνήθως σε χρόνο και όχι σε οικονομικά τετράγωνα ή μίλια. Το σούπερ-μάρκετ απέχει 10 λεπτά. Το πιο κοντινό εμπορικό κέντρο είναι μισή ώρα μακριά, προς διαφορετική κατεύθυνση, και η δουλειά κάποιου μπορεί να είναι 40 λεπτά μακριά σε μια άλλη κατεύθυνση. Το πλέγμα που δημιουργούν αυτές οι διαδρομές αναπαριστά την πόλη της συγκεκριμένης οικογένειας ή του συγκεκριμένου ατόμου, την προσωπική του πόλη. Η καινούργια πόλη είναι πόλη *a la carte* (Fishman 1990: 38).

Οι παραπάνω παρατηρήσεις είναι διαφωτιστικές. Αντιπροσωπεύουν μια έκφραση αυτού που ο Neil Smith (1996: 77-83) ονόμασε διαδικασία της «εξίσωσης» σε διάφορες χωρικές κλίμακες, που είναι εγγενής στη λειτουργία του καπιταλισμού. Η διαδικασία της «εξίσωσης» στην κλίμακα της πόλης, όπως την περιγράφει ο Smith, συνδέεται με την τάση του κεφαλαίου να ξεπερνά τους φυσικούς περιορισμούς με στόχο την αύξηση του κέρδους. Η διόγκωση των δικτύων μεταφοράς, στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας, εξυπηρετεί τη μεταφορά των πρώτων υλών αλλά και την εύκολη πρόσβαση στις αγορές. Οι νέες τεχνολογίες της πληροφορικής και της τηλεπικοινωνίας δίνουν νέες διαστάσεις στην «εξίσωση», κάνοντας πραγματικότητα αυτό που είχε προβλέψει ο Marx (1973) ως «εκμηδενισμό του χώρου από το χρόνο». Η διαδικασία της «εξίσωσης» όμως δρα παράλληλα και ανταγωνιστικά με τη διαδικασία της «διαφοροποίησης», που είναι, σύμφωνα με τον Smith, επίσης εγγενής στη λειτουργία του καπιταλισμού. Η «διαφοροποίηση» βασίστηκε αρχικά σε φυσικούς παράγοντες –π.χ. τη θέση, τη διαθεσιμότητα φυσικών πόρων– στη πορεία όμως καθορίστηκε όλο και περισσότερο από κοινωνικούς παράγοντες, όπως είναι η κατανομή της εργασίας, η τάση του κεφαλαίου για συγκέντρωση σε συγκεκριμένους τόπους εις βάρος άλλων, η χωρική διαφοροποίηση των μισθών, των ενοικίων, οι ταξικές διαφορές. Η «διαφοροποίηση», όπως και η «εξίσωση», λειτουργούν σε διάφορες χωρικές κλίμακες, από την πλανητική μέχρι αυτήν της πόλης.

Οι αναφορές στην άρση της υλικότητας της πόλης και την απελευθέρωση του ανθρώπου από την ανάγκη της φυσικής εγγύτητας αναγνωρίζουν την πραγματική διαδικασία της «εξίσωσης» συσκοτίζοντας εκείνη της «διαφοροποίησης». Αφήνουν στο σκοτάδι το γεγονός ότι τα δίκτυα των υποδομών των μεταφορών και, ακόμη περισσότερο, τα δίκτυα της πληροφορίας δεν είναι ού-

τε οικουμενικά ούτε δημοκρατικά. Το δικαίωμα στην πρόσβαση στα δίκτυα της πόλης είναι ιδιαίτερα εκλεκτικό. Την ίδια στιγμή η έλλειψη πρόσβασης σε αυτά διαμορφώνεται σε ένα από τα συστατικά της νέας αστικής φτώχειας, προσθέτοντας νέες διαχωριστικές γραμμές στους υπάρχοντες αποκλεισμούς.

Η εξάρτηση από το φυσικό χώρο μπορεί πράγματι να έχει σχεδόν καταργηθεί για την τεχνολογική και επιχειρηματική ελίτ που αποτελεί τη μειοψηφία του πληθυσμού, ακόμη και των λεγόμενων παγκόσμιων πόλεων, που έχουν αναδειχθεί σε τόπους διαχείρισης του παγκόσμιου κεφαλαίου. Η ελευθερία επιλογών αυτής της ελίτ κάνει την πόλη ευέλικτη, και το φυσικό της όριο γίνεται ο πλανήτης. Το αεροδρόμιο είναι πράγματι η εμβληματική πύλη της «γενικής» πόλης, όμως μόνο για την αεικίνητη ελίτ των επιχειρήσεων. Συνεχώς επεκτεινόμενα δίκτυα συνδέουν με δρόμους μακρινά σημεία πάνω στο χάρτη, αφήνουν όμως άλλα σημεία ασύνδετα και μερικές φορές αποκλεισμένα από την πόλη εξαιτίας αυτών ακριβώς των δρόμων. Δίπλα στην αεικίνητη ελίτ ζει ένα άλλο, μεγαλύτερο κομμάτι του αστικού πληθυσμού, που αναγκαστικά ταυτίζεται με συγκεκριμένους φυσικούς τόπους, δεν κινείται στα δίκτυα και δεν εξυπηρετείται από αυτά. Η ίδια η φύση των δικτύων των μεταφορών –που οργανώνονται ιεραρχικά σε κέντρα και γραμμές διανομής– ενισχύει τη στατικότητα κάποιων ανθρώπων ενώ –και μερικές φορές επειδή– διευκολύνει την κινητικότητα άλλων.

Σχετικά με την πρόσβαση στα δίκτυα της πληροφορίας, οι ανισότητες είναι τεράστιες ανάμεσα σε διαφορετικές περιοχές του κόσμου, αλλά και ανάμεσα σε διαφορετικές περιοχές της ίδιας πόλης. «Οι ανισότητες στον φυσικό και ηλεκτρονικό χώρο ενισχύουν η μία την άλλη», παρατηρούν οι Graham & Marvin (1996: 191). Η οικουμενική και δημοκρατική φύση του Διαδικτύου ανατρέπεται στην πράξη από τη γεωγραφική, κοινωνική και πολιτισμική ταυτότητα αυτών που το χρησιμοποιούν.

Επιπλέον, όπως παρατηρεί ο Castells:

[...] το μεγαλύτερο κοινωνικό πρόβλημα με την εξάρτηση από την πληροφορία είναι ότι, εξαιτίας των σχέσεων ισχύος και τάξης που κυριαρχούν στο πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύσσεται η πληροφορία, το μονοπώλιο της γίνεται σημαντική πηγή κυριαρχίας και ελέγχου (Castells 1983, στο Cuthbert 2003: 63).

Η άυλη πόλη, η ψηφιακή πόλη, η πόλη των bits, των ροών και των δικτύων αλληλεπιδρά με τη φυσική, τη χειροπιαστή, την καθημερινή πόλη, μερικές φορές παράγοντας περισσότερη διαφορά και μερικές φορές ενισχύοντας τις διαχωριστικές γραμμές, αντί να τις εξαλείφει. Η πόλη *a la carte* –των ανοιχτών επιλογών, της υψηλής κινητικότητας και της οικουμενικής πρόσβασης– επικάθεται και αλληλεπιδρά με την πόλη της αναγκαστικής στατικότητας, των περιορισμένων επιλογών και των αποκλεισμών. Το αποτέλεσμα της αλληλεπίθεσης δεν είναι ούτε ντετερμινιστικό ούτε απελευθερωτικό από μόνο του. Είναι διαλεκτικό.

### 2.3. Ροές ύλης και ενέργειας: η πόλη ως οικοσύστημα

Για κάθε ζήτημα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις, η φύση έχει μία απάντηση (Sorkin 2005: 233).

Η συζήτηση για τις βιώσιμες πόλεις συνδέεται με τον πλανητικό στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης, ένα στόχο που όλες σχεδόν οι κυβερνήσεις του κόσμου έχουν

δεσμευτεί να προωθήσουν ήδη από το 1992 και τη Συνάντηση Κορυφής του Ρίο. Το ακριβές περιεχόμενο του στόχου παραμένει θολό και ανοιχτό σε πολλαπλές ερμηνείες, που αντανακλούν διαφορετικές πολιτικές τοποθετήσεις. Μία από τις πιο χειροπιαστές διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης είναι το ζήτημα της περιβαλλοντικής προστασίας με στόχο της εξασφάλιση του «κοινοῦ μας μέλλοντος» στον πλανήτη. Στη συζήτηση αυτήν προωθείται μια νέα πλανητική ταυτότητα, βασισμένη σε αυτό το «κοινό μέλλον» στη γη και στο κοινό μας συμφέρον και τη μοιρασμένη ευθύνη να το προστατεύσουμε. Οι πλανητικές περιβαλλοντικές απειλές, όπως είναι το φαινόμενο του θερμοκηπίου και η εξάντληση του στρώματος του όζοντος ή η μείωση της βιοποικιλότητας, αποδεικνύονται με σκληρά επιστημονικά δεδομένα και αυξανόμενη ομοφωνία στην επιστημονική κοινότητα. Έτσι, στοιχειοθετούν την αδιαμφισβήτητη και οικουμενική επιταγή για περιβαλλοντική προστασία, μια επιταγή που δεν κάνει διακρίσεις ανάμεσα σε πλούσιους και φτωχούς και δεν αναγνωρίζει ενόχους. Πριν διερευνήσουμε το ρόλο που έχουν αποκτήσει οι πόλεις στην πλανητική αυτή επιταγή, είναι χρήσιμο να μελετήσουμε κάποιες πλευρές της.

Κατ' αρχάς, οι επιπτώσεις των πλανητικών προβλημάτων, όπως π.χ. της συσσώρευσης του διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα, δεν είναι ομοιογενώς κατανομημένες σε όλο τον πλανήτη (Yearley 1996: 78). Οι διαφοροποιήσεις συνδέονται με τη γεωγραφική θέση αλλά και με την οικονομική ευμάρεια. Για παράδειγμα, τόσο η Ολλανδία όσο και το Μπαγκλαντές απειλούνται από την προβλεπόμενη άνοδο της στάθμης της θάλασσας περισσότερο από άλλες χώρες του κόσμου, καθώς τα εδάφη τους βρίσκονται ήδη χαμηλότερα από τη στάθμη της θάλασσας. Η Ολλανδία, βέβαια, έχει τα οικονομικά και τεχνολογικά μέσα να δράσει προληπτικά και, πιθανά, να εξαλείψει τις δυσμενείς επιπτώσεις. Το Μπαγκλαντές και άλλες φτωχές χώρες με παρόμοια γεωγραφικά χαρακτηριστικά δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα. Η εξασθένηση του στρώματος του όζοντος είναι ακόμη ένα πρόβλημα πλανητικής εμβέλειας, του οποίου οι επιπτώσεις διαφοροποιούνται ανάλογα με το γεωγραφικό πλάτος. Συνεπώς, και το συμφέρον για κοινή δράση με στόχο τη βιωσιμότητα δεν είναι παγκοσμίως ομοιογενές.

Επιπλέον, η αντικειμενικότητα των επιστημονικών δεδομένων που στοιχειοθετούν την πλανητική διάσταση των περιβαλλοντικών προβλημάτων δεν πρέπει να θεωρείται απόλυτη. Ο Yearley περιγράφει τη διαφωνία σχετικά με τους υπολογισμούς των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) ανάμεσα σε ένα αμερικανικό και ινδικό ερευνητικό ινστιτούτο. Οι πέντε από τις δέκα χώρες που εξέπεμψαν τις μεγαλύτερες ποσότητες CO<sub>2</sub> στον κόσμο το έτος 1987 ήταν «αναπτυσσόμενες» χώρες, σύμφωνα με τους επιστήμονες του αμερικανικού World Resources Institute (WRI). Το ινδικό Centre for Science and Environment (CSE) όμως αμφισβήτησε την εκτίμηση αυτή, υποστηρίζοντας ότι το αποτέλεσμα θα ήταν δραματικά διαφορετικό αν υπολογιζόνταν για κάθε χώρα τα «κατά κεφαλήν» μερίσματα του πλανητικού αποθέματος σε φυσικούς απορροφητήρες CO<sub>2</sub>, καθώς επίσης και αν γινόταν διαφοροποίηση ανάμεσα σε εκπομπές «πολυτελείας» και εκπομπές «επιβίωσης». Οι διαφορές αυτές θα πρέπει να προστεθούν σε αυτές που θα προέκυπταν αν λαμβάνονταν υπόψη και οι ασυμβατότητες ανάμεσα στις χώρες σχετικά με το πώς μετρήθηκαν οι εκπομπές (Yearley 1996: 102-115).

Τέλος, η επικράτηση συγκεκριμένων προβλημάτων ως σημαντικότερων για το μέλλον της ανθρώπινης ζωής στον πλανήτη δεν είναι αδιαπραγμάτευτη. Η επιλογή των προβλημάτων που θεωρούνται πλανητικής σημασίας εμπεριέχει προτίμηση υπέρ του «ανεπτυγμένου» κόσμου, καθώς τείνει να περιθωριοποιεί

προβλήματα εξίσου πλανητικά σε κλίμακα, που βιώνονται όμως από τον «αναπτυσσόμενο» κόσμο. Όπως γράφει ο Elliott (1994: 99):

[...] οι άμεσες δυσμενείς επιπτώσεις που έχουν στην επιβίωση των φτωχών των πόλεων τέτοιες βασικές διαδικασίες, όπως το μαγείρεμα, το πλύσιμο και η εργασία, είναι αυτές που επιβεβαιώνουν ότι οι περιβαλλοντικές προκλήσεις στο επίπεδο του νοικοκυριού δεν έχουν λιγότερο πλανητικές διαστάσεις από την ίδια την υπερθέρμανση του πλανήτη. Όμως τα ζητήματα των πλανητικών κοινωνιών όπως η κλιματική αλλαγή προσελκύουν τον κύριο όγκο του ενδιαφέροντος τόσο στις αναπτυσσόμενες όσο και στις ανεπτυγμένες χώρες μέχρι σήμερα. Η προτεραιότητα αυτή δεν εκπλήσσει: στις ανεπτυγμένες χώρες τα περισσότερα από τα περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με την αστική περιφέρεια, την πόλη, τη γειτονιά και τη στέγαση έχουν αντιμετωπιστεί. Οι πλανητικές ανησυχίες είναι πιθανότατα αυτές που θα έχουν τις σημαντικότερες επιπτώσεις στις οικονομίες και στους ανθρώπους της Δύσης, και αυτές έχουν κυριαρχήσει στη δυτική σκέψη όσον αφορά στα περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Ο επιστημονικός τρόπος με τον οποίο έχουν γίνει αποδεκτά ως πλανητικά συγκεκριμένα περιβαλλοντικά προβλήματα, προωθώντας την επιταγή για δράση για διασφάλιση του «κοινού μας μέλλοντος», δεν είναι εγγενώς ούτε αντικειμενικός ούτε αδιαμφισβήτητος. Το οικουμενικό σχέδιο της βιώσιμης ανάπτυξης θεμελιώνεται πάνω στην ιδέα της απόλυτης επιστήμης, που αμφισβητείται από τους ίδιους τους επιστήμονες εδώ και καιρό. Αυτή η υποτιθέμενη αντικειμενικότητα βοηθάει στην απόκρυψη κοινωνικοοικονομικών στόχων και προτιμήσεων, κυρίως υπέρ του «ανεπτυγμένου» κόσμου, που χαρακτηρίζουν την επιλογή και τον ορισμό των προβλημάτων, καθώς και τις πολιτικές που στοχεύουν στη λύση τους.

Οι πόλεις στον «μικρό» αυτό πλανήτη αναδεικνύονται σε μέσο για την προώθηση του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης. Η κυρίαρχη μεταφορά εδώ είναι η πόλη ως οικοσύστημα. Αυτή τη φορά ο όρος χρησιμοποιείται μάλλον κυριολεκτικά: η πόλη δέχεται ενέργεια και υλικά, εξαντλώντας τους φυσικούς πόρους και υποβαθμίζοντας οικοσυστήματα, και επιστρέφει στην πλανητική της ενδοχώρα συνεχώς αυξανόμενες ποσότητες ρύπων και αποβλήτων. Ο «μεταβολισμός» της πόλης, δηλαδή οι ροές της ενέργειας και της ύλης, είναι γραμμικός και όχι κυκλικός, όπως αυτός ενός φυσικού οικοσυστήματος που δεν παράγει απόβλητα. Για να γίνει η πόλη βιώσιμη, πρέπει να προσομοιάσει τον κυκλικό «μεταβολισμό» ενός φυσικού οικοσυστήματος και έτσι να μειώσει τις επιπτώσεις της στον πλανήτη (Girardet 1992). Η ιδέα του «οικολογικού ίχνους» κινείται στην ίδια κατεύθυνση: επιχειρεί να μετρήσει τη μη βιωσιμότητα μιας πόλης χρησιμοποιώντας ως δείκτη τη συνολική επιφάνεια γης και υδάτινων οικοσυστημάτων που απαιτούνται για να λειτουργήσει και να αποθέσει τα απόβλητά της (Rees 1992). Οι πόλεις μπορούν έτσι να συγκριθούν με βάση «αντικειμενικούς» αριθμητικούς δείκτες, ανεξαρτήτως κοινωνικών διαφορών και εσωτερικών διαχωρισμών και ανισοτήτων.

Τα εσωτερικά όρια και πάλι θολώνουν. Οι περιβαλλοντικές συνθήκες μέσα σε κάθε πόλη, είτε είναι του «ανεπτυγμένου» είτε του «αναπτυσσόμενου» κόσμου, διαφοροποιούνται δραματικά. Η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ρύπανση των υδάτων, η διάβρωση του εδάφους, η έλλειψη βασικών υποδομών υγιεινής, η αυξημένη επικινδυνότητα (εξαιτίας της γεινιάσης με βιομηχανικές περιοχές, χωματερές, δρόμους υψηλής ταχύτητας κ.λπ.) είναι οι περιβαλλοντικές συνθήκες

των φτωχών των πόλεων. Στις ίδιες πόλεις οι κάτοικοι με τα υψηλότερα εισοδήματα διαβιούν σε υγιεινά και ασφαλή περιβάλλοντα, ενώ μπορούν να συνεισφέρουν περισσότερο στα τοπικά και πλανητικά περιβαλλοντικά προβλήματα, μέσω της αυξημένης τους κινητικότητας και του πιο σπάταλου τρόπου ζωής. Όπως το θέτουν οι Swynghedouw & Heyden (2003: 901), «δεν υπάρχει μια γενικά μη βιώσιμη πόλη. Μάλλον υπάρχουν μια σειρά αστικές και περιβαλλοντικές διαδικασίες που επηρεάζουν αρνητικά κάποιες κοινωνικές ομάδες ενώ ωφελούν άλλες». Οι περιβαλλοντικές διαφοροποιήσεις μέσα στην κάθε πόλη φωτίζουν νέα εσωτερικά όρια και αναδεικνύουν την κοινωνική και πολιτική διάσταση των φυσικών «μεταβολικών» διαδικασιών της πόλης.

Η μεταφορά του οικοσυστήματος χρησιμοποιείται συχνά στα έγγραφα της Ε.Ε. που αφορούν στο μέλλον των ευρωπαϊκών πόλεων. Όπως φαίνεται στο ακόλουθο απόσπασμα, γίνεται προσπάθεια επέκτασης της μεταφοράς στο μη φυσικό περιβάλλον της πόλης για να περιγραφούν και οι κοινωνικές της διαδικασίες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1996, 58-59):

[...] κάθε πόλη είναι κυριολεκτικά ένα φυσικό οικοσύστημα, όπως περίπου ένας υγρότοπος ή ένα δάσος. Οι τεχνικές της εμπειρικής οικολογίας μπορούν να εφαρμοστούν για να αναλύσουν τις πόλεις με όρους ροών ενέργειας, θρεπτικών συστατικών ή φυσικών υλικών [...] Ο δεύτερος κλάδος της προσέγγισης του οικοσυστήματος είναι να εφαρμοστούν οι έννοιες της φυσικής οικολογίας μεταφορικά στις κοινωνικές διατάξεις των πόλεων – σαν να σκεφτόμαστε κάθε πόλη ως κοινωνικό οικοσύστημα. Οικολογικές έννοιες όπως οι οικολογικές κόγχες (για διαφορετικά είδη ανθρώπων, τρόπων ζωής, δραστηριότητες), η ποικιλότητα και τα διαφορετικά είδη εξάρτησης (παρασιτισμός, συμβίωση) μπορούν να φωτίσουν την «ανθρώπινη οικολογία» (μια διαφωτιστική φράση) των πόλεων.

Εδώ γίνεται πράγματι αναφορά στην εσωτερική διαφοροποίηση μέσα στην πόλη. Το έγγραφο φαίνεται να προτείνει ότι η κοινωνική αυτή διαφοροποίηση είναι μια εγγενής φυσική ιδιότητα, κοινή σε όλα τα αστικά οικοσυστήματα. Με αυτή την οπτική, η άνιση ανάπτυξη στο επίπεδο της πόλης αποσυνδέεται από τις συγκεκριμένες τοπικές και πλανητικές χωροχρονικές διαδικασίες που την παράγουν και την αναπαράγουν (Harvey 1996, Smith 1996) και γίνεται κοινό, φυσικό και άρα αδιαπραγμάτευτο χαρακτηριστικό όλων των πόλεων. Ως τέτοια θα πρέπει να τη μελετήσουμε και να την αποδεχούμε.

Κριτική στη μηχανιστική και κατακερματισμένη θεώρηση της πόλης που προώθησε το ορθόδοξο μοντέρνο κίνημα στην πολεοδομία, η μεταφορική θεώρηση της πόλης ως οικοσυστήματος αντικαθιστά τη θεώρηση της πόλης ως μηχανής. Βλέπει την πόλη ως όλον και υπονοεί οργανική ενότητα ανάμεσα σε όλες τις αστικές διαδικασίες και ανάμεσα στην πόλη και το πλανητικό οικοσύστημα, τη βιόσφαιρα. Η χρήση της για την περιγραφή της πόλης υπονοεί την ύπαρξη κοινών προβλημάτων στις πόλεις του κόσμου, συσκοτίζοντας το καλά καταγεγραμμένο γεγονός ότι, ενώ κάποιες πόλεις ρυπαίνουν τον πλανήτη εξαιτίας σπάταλων μεθόδων παραγωγής και τρόπων ζωής, άλλες ρυπαίνουν, πολύ λιγότερο αλλά με αυξανόμενους ρυθμούς, μόνο για να επιβιώσουν (Yearley 1996). Συνακόλουθα, όπως επισήμαναν οι Guha & Martinez-Alier (1997), ενώ για κάποιες πόλεις η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα «μετα-υλιστικό» ζητούμενο με αναφορά στο μακρινό μέλλον του πλανήτη, για άλλες είναι ένα ζητούμενο που σχετίζεται με την επιβίωση των κατοίκων τους. Η μη βιωσιμότητα των

φτωχών πόλεων αφορά περισσότερο στο άμεσο περιβάλλον παρά στις επιπτώσεις της στο πλανητικό οικοσύστημα.

Συνοψίζοντας, η συζήτηση για τη βιώσιμη πόλη, όπως διαμορφώνεται στα επίσημα έγγραφα της Ε.Ε. και άλλων διεθνών οργανισμών και δικτύων, δίνει έμφαση στον επανασχεδιασμό του συνολικού «μεταβολισμού» της πόλης, συσκοτίζοντας την εσωτερική της πολυδιάσπαση και τις κοινωνικές της συνιστώσες. Η απόδοση «βιολογικής βάσης» στα προβλήματα της πόλης και στη νομιμοποίηση των προτεινόμενων λύσεων επιτρέπει, όπως παρατηρεί ο Beck (1992: 25), την «απώλεια της κοινωνικής σκέψης».

### 3. Αντί επιλόγου

Μπορεί η πολεοδομία να αντέξει την πίεση της αστικής ανάπτυξης της ελεύθερης αγοράς και να προτείνει μια εναλλακτική λύση στην αναπόφευκτη επιταγή για ανταγωνιστικότητα στο παγκόσμιο σύστημα; Υπάρχει κοινωνική ατζέντα στον πολεοδομικό σχεδιασμό; Πώς συνδέεται αυτή με την περιβαλλοντική ατζέντα των πόλεων που τους αποδίδει ρόλο στην προστασία του πλανήτη; Μπορούν οι συνθήκες ζωής της –πολυπολιτισμικής, έμφυλης κ.λπ.– εργατικής ή μη τάξης να αποτελέσουν ξανά το εφαλτήριο για μια «μετακίνηση παραδείγματος» στον πολεοδομικό σχεδιασμό;

Το άρθρο αυτό παρατηρεί ότι:

1) κυρίαρχοι λόγοι για την πόλη χρησιμοποιούν για να την περιγράψουν μεταφορές που τείνουν να ομογενοποιούν τις αστικές διαφορές και να συσκοτίζουν εσωτερικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές διαφοροποιήσεις και όρια·

2) κυρίαρχοι λόγοι για την πόλη εναγκαλίζονται δημοφιλείς ρητορικές (της ακυβέρνητης παγκόσμιας αγοράς, των δημοκρατικών οικουμενικών δικτύων, της αντικειμενικής επιστημονικής έρευνας ως βάσης για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής κρίσης), που εκλαμβάνονται ως αδιαμφισβήτητα γεγονότα ή ιδεολογικά ουδέτερα και οικουμενικά δεδομένα, παρόλο που βασικές παραδοχές τέτοιων ρητορικών είναι βαθιά ιδεολογικές –και όχι οικουμενικές– και η εγκυρότητά τους είναι συζητήσιμη·

3) οι παραπάνω προσκολλήσεις δημιουργούν ένα αναπόφευκτο πλαίσιο για τις πόλεις και έτσι φαίνεται να στερούν από τον πολεοδομικό σχεδιασμό την όποια μεταρρυθμιστική του δυναμική, υποβιβάζοντάς τον σε μία ακόμη εγγύηση για την καλή λειτουργία της παγκόσμιας αγοράς.

Οι πόλεις όμως έχουν ακόμη προβλήματα και εσωτερικές κοινωνικές και περιβαλλοντικές διαφοροποιήσεις. Η μεγάλη πλειοψηφία των ανθρώπων που ζουν στις πόλεις –μια πολυπολιτισμική πλειοψηφία που μιλά πολλές γλώσσες, έχει πολλές εθνικότητες, διαφορετικούς τρόπους ζωής κ.λπ.– φαίνεται να βιώνει πολύ διαφορετικούς αστικούς κόσμους από αυτούς που περιγράφουν οι σύγχρονοι πραγματιστικοί λόγοι. Το ζητούμενο για αλλαγή στις πόλεις παραμένει το ίδιο έντονο στις αρχές του 21ου αιώνα. Και ενώ οι πρώτες προσπάθειες για τη ρύθμιση και το σχεδιασμό των πόλεων, ουτοπικές ή μη, είχαν στόχο να ανακόψουν τη *laissez faire* αστική ανάπτυξη με συνολικές ή συγκεκριμένες πολεοδομικές παρεμβάσεις, η σύγχρονη πρακτική, όπως εκφράζεται κυρίως μέσα από τις κατευθύνσεις της Ε.Ε. και υλοποιείται από τις εθνικές πολιτικές, έχει ως κυρίαρχο στόχο να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των πόλεων στην παγκόσμια αγορά.

Το άρθρο αυτό δεν ελπίζει βέβαια να απαντήσει στο ερώτημα πώς θα

ξαναβρεθεί η χαμένη κοινωνική ατζέντα της πολεοδομίας. Σίγουρα δεν φτάνει μια αλλαγή στο επίπεδο αναφοράς, καθώς το τοπικό θραύσμα, pixel, fractal ή οικολογική κόγχη του αστικού οικοσυστήματος είναι πράγματι μέρος ενός ευρύτερου πλαισίου με το οποίο αλληλεπιδρά. Η πολεοδομία πρέπει ίσως να αναθεωρήσει τον «πραγματοισμό» της για να επαναπροσδιορίσει τα όριά της. Μια κριτική επανεξέταση των ρητορικών στις οποίες προσκολλάται, όπως αυτές αναδεικνύονται από τις μεταφορές που χρησιμοποιεί, θα μπορούσε να αποκαλύψει τις ιδεολογικές τους διαστάσεις και να κλονίσει την οικουμενική ή φυσική τους αξία. Η εγκατάλειψη των μεταφορών που ομογενοποιούν μπορεί να είναι ένα βήμα ώστε οι εναλλακτικοί αστικοί κόσμοι να γίνουν ξανά μια δυνατότητα, και όχι ένας αναχρονισμός.

#### BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Benevolo, L. (1967), *The Origins of Modern Town Planning*, London: Routledge (α' έκδ. στα ιταλικά, 1963).  
 Βεργόπουλος, Κ. (1999), *Παγκοσμιοποίηση: η μεγάλη χίμαιρα*, Αθήνα: Νέα Σύνορα.  
 Brenner, N., Theodore, N. (επιμ.) (2002), *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford / Malden, MA: Blackwell Publishers.  
 Bridge, G., Watson, S. (επιμ.) (2000), *A Companion to the City*, Oxford / Malden, MA: Blackwell Publishers.  
 Castells, M. (1983), «The New Historical Relationship Between Space and Society», στο Cuthbert, A. (επιμ.) (2003), *Designing Cities. Critical Readings in Urban Design*, Oxford / Malden, MA: Blackwell Publishers, σ. 59-68.  
 Elliott, J. (1994), *An Introduction to Sustainable Development: The Developing World*, London / New York: Routledge.  
 Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996), *Ευρωπαϊκές βιώσιμες πόλεις*, XI Γενική Διεύθυνση, Βρυξέλλες.  
 Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999), *Σχέδιο για την ανάπτυξη του κοινοτικού χώρου* (ΣΑΚΧ), Λουξεμβούργο.  
 Fishman, R. (1990), «America's New City: Megalopolis Unbound», *Wilson Quarterly*, 14(1): 25-48.  
 Gausa, M., Guallart, V., Müller, W., Soriano, F., Porras, F., Morales, J. (2003), *The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture: City, Technology and Society in the Information Age*, Barcelona: Actar.  
 Girardet, H. (1992), *The Gaia Atlas of Cities: New Directions for Sustainable Urban Living*, London: Gaia Books.  
 Graham, S., Marvin, S. (1996), *Telecommunications and the City*, London: Routledge.  
 Guha, R., Martinez-Alier, J. (1997), *Varieties of Environmentalism*, London: Earthscan Publications.  
 GUST (Ghent Urban Studies Team) (1999), *The Urban Condition: Space, Community and Self in the Contemporary Metropolis*, Rotterdam: 010 Publishers.  
 Harvey, D. (1996), *Justice, Nature and the Geography of Difference*, Cambridge, MA: Blackwell Publishers.  
 Haughton, G., Hunter, C. (1994), *Sustainable Cities*, London: Regional Studies Association.  
 Hirst, P., Thomson, G. (1999), *Globalization in Question: The International Economy and the Possibilities of Governance*, Cambridge / Oxford / Malden, MA: Polity Press (α' έκδ. 1996).  
 Koolhaas, R. (1994), «The Generic City», στο Koolhaas, R., Werleemann, H., Mau, B. (επιμ.), *S, M, L, XL*, New York: The Monacelli Press.  
 Marcuse, P. (2000), «Cities in Quarters», στο Bridge, G., Watson, S. (επιμ.), *A Companion to the City*, Oxford / Malden, MA: Blackwell Publishers, σ. 270-281.  
 Marx, K. (1973), *The Grundrisse: Foundations of the Critique of Political Economy*, London: Penguin Books.  
 Rees, W. E. (1996), «Ecological Footprints and Appropriated Carrying Capacity: What Urban Economics Leaves out», *Environment and Urbanisation*, 4(2): 121-130.  
 Sassen, S. (1994), *Cities in World Economy*, Thousand Oaks: Pine Forge Press.  
 Satterthwaite, D. (1999), *The Earthscan Reader in Sustainable Cities*, London: Earthscan.  
 Smith, N. (1996), *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, London / New York: Routledge.  
 Soja, E. W. (2002), «Six Discourses on the Postmetropolis», στο Bridge, G., Watson, S. (επιμ.), *A Companion to the City*, Oxford / Malden, MA: Blackwell Publishers, σ. 188-196.  
 Sorkin, M. (2006), «From New York to Darwinism: Formulary for a Sustainable Urbanism», στο Charlesworth, E. (επιμ.), *City Edge: Case Study of Contemporary Urbanism*, Burlington: Elsevier, σ. 226-233.  
 Swyngedouw, E., Heyden, N. (2003), «Urban Political Ecology, Justice and the Politics of Scale», *Antipode*, 35(5): 898-918.  
 Webber, M. (1964), *The Urban Place and the Non-Place Urban Realm. Exploration into Urban Structure*, Philadelphia: University of Philadelphia Press.  
 Yearley, S. (1996), *Sociology, Environmentalism, Globalisation*, London: Sage Publications.