

τινος συνεμερίζετο τὰς τάσεις, ἀλλ' ἀπεδοκίμαζε τὰς βιαιότητας.

Διαμένων ἐν Ἑλβετίᾳ κατάρθρωσε ν' ἀπαλλαγὴν τὸσον ἀπὸ τὰς κοινωνικὰς συνθήκας τὰς γενικώτερον παραδεδεγμένας καὶ τὸσον σεβασμὸν ἔτρεφε πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῆς θελήσεως, ὥστε ὑπάνδρευσε τὰς θυγατέρας του περιορισθεῖς μόνον νὰ δώσῃ τὴν συναίνεσίν του ὡς ἀρχηγὸς τῆς οἰκογενείας, ὅπως ὁ Ἰωάννης Φρεμόν εἰς τὸ «Παρίσι» τοῦ Ζολᾶ.

Τὸ 1892 τοῦ προσεφέρθη ἔδρα καθηγητοῦ εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῶν Βρυξελλῶν. Ἀλλὰ δὲν μετέβαλε τὰς περὶ ἐλευθερίας ιδέας του, ὡς φαίνεται ἐκ τοῦ συγγράμματός του, τὸ ὁποῖον ἐξεδόθη τὸ 1898 ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ ἐξέλιξις, ἡ ἐπανάστασις καὶ τὸ ἀναρχικὸν ἰδεῶδες».

Ὁ Ρεκλὺς ἔξη συμφώνως μὲ τὰς ιδέας του, ἀπλούστατα, μὲ ἀπλότητα βίου σχεδὸν ἀρχέγονον. Τὸ γραφεῖον καὶ ὅλη ἡ κατοικία του περιείχον ἔπιπλα μόνον ἐκ λευκοῦ ξύλου καὶ ράφια κατὰ-φορτα ἀπὸ βιβλία. Ἀποκρούων πᾶσαν ἀτομικὴν περιουσίαν, εἶχε περιορίσει τὰς ἀνάγκας του εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ ἀπαραίτητον· καὶ πᾶν ὅ, τι δὲν τοῦ ἦτο ἀμέσως καὶ ἀπαραίτητως ἀναγκαῖον, τὸ ἔδιδεν εἰς τοὺς πτωχοὺς. Διηγοῦνται ὅτι δὲν ἐκράτησε ποτὲ πλέον τῆς μίας ἡμέρας τὰ πολυάριθμα χρυσᾶ μετὰλλια τὰ ὁποῖα ἔλαβε κατὰ καιροὺς διὰ τὰ ἔργα του.

Πρὶν ἢ τὸν καταλάβῃ ὁ θάνατος ἐπρόφθασε καὶ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον εἰς τὸ ὁποῖον συνεκέντρωσε τὰ γενικὰ συμπεράσματα ὅλων τῶν ἐπιστημονικῶν του μελετῶν καὶ παρατηρήσεων. Τὸ ἔργον τοῦτο φέρει τὸν τίτλον «Ὁ ἄνθρωπος καὶ ἡ Γῆ».

Τὴν γενικὴν ιδέαν τοῦ ἔργου τοῦτου μαντεύομεν ἐκ τῆς ἀκολουθοῦσης περικοπῆς τοῦ τελευταίου τόμου τῆς γεωγραφίας του: «Παντοῦ τοῦ κόσμου ἐνόμισα ὅτι εὕρισκόν μιν εἰς τὴν οἰκογένειάν μου, εἰς τὴν πατρίδα μου, μεταξὺ ἀδελφῶν. Δὲν πιστεύω ποτὲ νὰ παρυσυρθῇ ἀπὸ αἴσθημα διαφορετικόν τῆς συμπαθείας καὶ τοῦ σεβασμοῦ πρὸς τοὺς κατοίκους τῆς μεγάλης πατρίδος. Ἐπὶ τῆς σφαίρας ταύτης ἦτις στρέφεται μὲ τὴν ταχύτητα εἰς τὸ

διάστημα, ὡς κόκκος ἄμμου εἰς τὸ ἄπειρον, ἀξίζει τὸν κόπον νὰ μισοῦμε ἀλλήλους;»

ΔΙΑΒΑΤΗΣ

[Αναδημοσίευση ἀπὸ το ὑπ' αριθ. 3120 φύλλο τῆς εφημερίδας *Εμπρός*, 28/6/1905. Ὁ υπογράφων «Διαβάτης» εἶναι ὁ γνωστός πεζογράφος - χρονογράφος Ἰωάννης Κονδυλάκης (1862-1920).]

*

Jilly Traganou

The Tokaido Road. Traveling and Representation in Edo and Meiji Japan

Routledge/Curzon, New York & London, 2004, σ. 270

Τι εἶναι ὁ δρόμος; Εἶναι μόνον μια υποδομὴ γιὰ τὴ μεταφορὰ ἀνθρώπων καὶ φορτίων ἀπὸ ἓνα σημεῖο σὲ ἓνα ἄλλο, ἢ ἔχει ὁ ἴδιος ταυτότητα; Εἶναι μια σιδηροδρομικὴ κατασκευὴ ἢ ενσωματώνει ἰδεολογίες; Τον διαμορφώνουν οἱ ταξιδιωτικὲς καταστάσεις ἢ αὐτὸς μὲ τὴ σειρὰ του διαμορφώνει τὸν ταξιδιώτη;

Τέτοιον τύπου ἐρωτήματα ἀντιμετωπίζει ἡ Τζίλλυ Τραγανού, ἐξετάζοντας τὸ δρόμο τοῦ Τοκάιντο σὴν Ἰαπωνία τὴν περίοδο 1603-1912. Πρόκειται γιὰ ἓνα δρόμο 500 χλμ. περίπου, κατὰ μῆκος τῆς ακτῆς τοῦ Εἰρηνικοῦ, ποὺ ἐνώνει τὶς κύριες πόλεις τῆς Ἰαπωνίας, τὸ Τόκιο, τὴ Ναγκόγια, τὸ Κιότο καὶ τὴν Οσάκα. Ἡ Τραγανού στο βιβλίο τῆς παρακολουθεῖ τὴν ἐξέλιξη τοῦ δρόμου τόσο ὡς φυσικῆς κατασκευῆς ὅσο καὶ ὡς ταξιδιωτικῆς ἐμπειρίας, σὲ δύο διαφορετικὲς περιόδους τῆς ἱστορίας τῆς Ἰαπωνίας. Ἡ πρώτη εἶναι ἡ περίοδος Ἐντο (1603-1868), ὅταν ἡ Ἰαπωνία εἶναι μια κλειστὴ χώρα, καὶ ἡ δεύτερη ἡ περίοδος Μείτζι (1868-

1912), ὅταν ἡ χώρα, μετὰ ἀπὸ τὴν πίεση τῆς Δύσης, ἀνοίγει τὰ λιμάνια τῆς καὶ υιοθετεῖ οικονομικὲς καὶ πολιτισμικὲς ἀξίες τοῦ δυτικοῦ πολιτισμοῦ.

Ὁ δρόμος τοῦ Τοκάιντο ἦταν ὁ σημαντικότερος δρόμος τῆς Ἰαπωνίας τὴν περίοδο Ἐντο, μια διαδρομὴ ποὺ γινόταν μὲ τὰ πόδια καὶ ποὺ ἦταν ἐγγεγραμμένη σὴν συλλογικὴ μνήμη ὅχι ἀπλᾶ ὡς μια λειτουργικὴ υποδομὴ μεταφορᾶς, ἀλλὰ κατεξοχὴν ὡς τόπος περιθωρίου μα καὶ παιχνιδίου, ἀναψυχῆς μα καὶ θρησκευτικῆς ἀναζήτησης. Ἦταν, ἐπίσης, ὁ τόπος τῶν τοποθεσιῶν ἐκείνων ποὺ εἶχαν μεγάλῃ συμβολικὴ σημασία σὴν ἰαπωνικὴ ἱστορία καὶ μυθολογία. Με τὸ πέρασμα σὴν ἐπόμενη περίοδο Μείτζι ἀλλάζει ἡ ταυτότητα τῆς διαδρομῆς. Αὐτὴ ἡ ἱστορικὴ περίοδος σηματοδεύεται ἀπὸ τὴν ἐκβιομηχάνιση τῆς χώρας, τὴ δημιουργία τῆς νέας πρωτεύουσας τῆς χώρας, τοῦ Τόκιο, ἐδρας τῆς κεντρικῆς κυβέρνησης καὶ τοῦ αυτοκράτορα, ὅπως καὶ τὴν κατασκευὴ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς παρὰλληλῃ μα τὸ δρόμο. Τότε ἀλλάζει καὶ ὁ δρόμος τοῦ Τοκάιντο. Ἡ διαδρομὴ μεταμορφώνεται σὲ ἐργαλεῖο τῆς νέας κεντρικῆς ἐξουσίας καὶ ἐγγράφεται σὴν συλλογικὴ μνήμη ὡς τόπος τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ, τῆς προόδου καὶ τῆς δυτικοποίησης.

Ἡ προσέγγιση τῆς συγγραφέως βασίζεται σὴν ἀναγνώριση τῆς ἰδεολογικῆς χρήσης τοῦ δρόμου. Ἔτσι, ὁ ἀναγνώστης δὲν ἔχει μόνον τὰ ἱστορικὰ στοιχεῖα γιὰ τὴν ἐξέλιξη τοῦ Τοκάιντο, ἀλλὰ καὶ μια πολυεπίπεδη περιγραφή τῆς διαδρομῆς ἀπὸ τὴν πλευρὰ ἐκείνων ποὺ τὴ ζωγράφισαν, τὴν ταξίδεψαν, τὴ θεωρητικοποίησαν, τὴν περιέγραψαν ὡς ταξιδιωτικὸν ὁδηγὸ ἢ σὴν πλαίσια μιᾶς μυθιστορίας. Ἡ συγκριτικὴ μελέτη τῶν ἀναπαράστασεων τοῦ δρόμου τοῦ Τοκάιντο, ὅπως παρουσιάζονται σὲ χάρτες, ταξιδιωτικoὺς ὁδηγούς, ἡμερολόγια, ζωγραφιές, μυθιστορήματα καὶ ποιήματα τῶν περιόδων ἐκείνων, ἀποτελεῖ σημαντικὴ μεθοδολογικὴ συμβολὴ σὴν ζητήματα ἀνάλυσης τοῦ χώρου.

Βασικὸ θεωρητικὸν πλαίσιο τοῦ

βιβλίου αποτελούν οι στρονκτουραλιστικές απόψεις ότι ο υλικός πολιτισμός (άρα και τα προϊόντα του) είναι συνεχώς υπό κατασκευή και επηρεάζεται τόσο από κοινωνικά όσο και από ατομικά δεδομένα. Με το σκεπτικό αυτό η αναπαράσταση δεν καθρεφτίζει τον «πραγματικό» κόσμο, αλλά αποτελεί συστατικό στοιχείο της εμπειρίας του «πραγματικού» που διαμορφώνεται από τα εννοιολογικά και φαντασιακά στοιχεία που παίρνουν μορφή μέσα στις αναπαραστάσεις (Hall 1997).

Από το Τόκιο μέχρι την Οσάκα, πενήντα επτά σταθμοί σε απόσταση 8 χλμ. περίπου μεταξύ τους οργανώνουν τελικά τη διαδρομή του Τοκάιντο. Αυτοί οι σταθμοί μέχρι το 19ο αιώνα αναπτύσσονται και μεταμορφώνονται σε ιδιότυπες «πόλεις». Ξενοδοχεία, εστιατόρια, καταστήματα, λουτρά, ενεχυροδανειστήρια και, φυσικά, ο σταθμός εξυπηρέτησης, όπου κανονίζονται οι μεταφορές των ταξιδιωτών και των εμπορευμάτων, συνθέτουν μια ιδιότυπη πόλη εφήμερων κατοίκων. Οι σταθμοί γίνονται οι τόποι έκθεσης του παρόδοξου, από εξωτικά αντικείμενα έως παραμορφωμένους ανθρώπους. Είναι τόποι όπου βρίσκουν καταφύγιο οι πλάνητες, οι τραγουδοποιοί, οι ανώνυμοι, όπου ανθεί η πορνεία και κυκλοφορούν τα νέα και οι φήμες. Η έλευση στο σταθμό ταυτίζεται στη συλλογική συνείδηση με την απελευθέρωση από την κοινότητα, την ομάδα, την οικογένεια. Με την επέκταση της επιφάνειας της οικιστικής περιφέρειας του σταθμού, πολλά γειτονικά χωριά μετατρέπονται σε τμήματά της. Τα μεγέθη αυτών των περιφερειών είναι εντέλει σημαντικά. Για παράδειγμα, ο σταθμός Φουνταγκάβα έχει το 17ο αιώνα 328 νοικοκυριά και 1.468 μόνιμους κατοίκους.

Ο ριζικός μετασχηματισμός συνέβη μετά το 1868. Η Ιαπωνία πέρασε στην εποχή της υιοθέτησης των δυτικών αξιών και μοντέλων ανάπτυξης. Το 1869 αποφασίστηκε η κατασκευή του σιδηροδρόμου ως μέσου εκσυγχρονισμού, ενίσχυσης της νέας

κεντρικότητας της κυβέρνησης και ενοποίησης της αγοράς. Η σιδηροδρομική γραμμή του Τοκάιντο κατασκευάστηκε σχεδόν παράλληλα με το δρόμο. Οι παλιοί σταθμοί εξυπηρέτησης καταργήθηκαν. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί χτίστηκαν με νέους κανόνες, που υπάκουαν στην αρχή ότι η πολεοδομία και η αρχιτεκτονική πρέπει να γίνουν εργαλεία πολιτισμού. Στόχος ήταν να παραχθεί ένα αστικό τοπίο σύμφωνα με τα δυτικά μοντέλα, το οποίο θα φιλοξενούσε οικονομική ευμάρεια και θα προωθούσε την υγιεινή και την ηθική τάξη. Από τις πρώτες προτεραιότητες του νέου κράτους ήταν η κατεδάφιση των τρωγλών των αστικών κέντρων, ο περιορισμός των αδιεξόδων και των απροσπέλαστων πίσω αυλών. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αντιμετωπίστηκαν όπως τα δημόσια κτήρια, τα δημαρχεία, οι τράπεζες, ως κτήρια που συμβολίζουν την νέα εποχή της χώρας. Πολλοί σιδηροδρομικοί σταθμοί χτίστηκαν από δυτικούς αρχιτέκτονες με αρχές σχεδιασμού και υλικά που είχαν άμεση αναφορά στα αντίστοιχα κτήρια της Δύσης, και αρκετοί από αυτούς χωροθετήθηκαν στις περιοχές των παλαιότερων σταθμών της περιόδου Έντο.

Την περίοδο 1960-1970 η ανάπτυξη της μεταπολεμικής Ιαπωνίας μετέτρεψε τη ζώνη κατά μήκος του δρόμου του Τοκάιντο σε μια μεγάλη, σε μια συνεχή σχεδόν αστικοποιημένη ζώνη με εκτεταμένα προάστια και βιομηχανικές και αγροτικές περιοχές. Όμως η ειδική ταυτότητα του δρόμου ως απεικόνισης της εθνικής ανάτασης της χώρας φαίνεται ότι συνέχισε να διαμορφώνεται. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1964 τα εγκαίνια της νέας σιδηροδρομικής γραμμής αντιμετωπίστηκαν ως συμβολικό γεγονός για το τέλος της πολεμικής ήττας και το άλμα της χώρας στην πρωτοπορία της παγκόσμιας βιομηχανικής ανάπτυξης.

Η μεταμόρφωση αυτή αποτελεί τις δύο τελευταίες δεκαετίες αντικείμενο συζητήσεων, λόγω της μεγάλης οικολογικής καταστροφής, της ανάπτυξης

τοπικών ανισοτήτων και της απώλειας της παράδοσης, δηλαδή λόγω του κόστους της τεχνολογικής ανάπτυξης της Ιαπωνίας. Το 1991 ξεκίνησε η «Αναβίωση του Τοκάιντο». Ήταν μια προσπάθεια να αναβιώσουν τα ελάχιστα υπολείμματα του παλιού προβιομηχανικού δρόμου της περιόδου Έντο.

Η Τραγανού υιοθετεί τις απόψεις του χαρτογράφου J. B. Harley και υποστηρίζει την ανάγκη διερεύνησης της χαρτογραφίας μέσα σε ένα ευρύτερο εικονολογικό πλαίσιο. Εξετάζει συγκριτικά ένα πολλαπλό υλικό, στο οποίο περιλαμβάνονται χάρτες, εικόνες, ταξιδιωτικοί οδηγοί και λογοτεχνικά κείμενα.

Αν οι χάρτες, όπως τους ξέρουμε, είναι κατά κανόνα προϊόντα μετρήσεων και καταγραφών, οι εικόνες είναι προϊόντα αντίληψης και οι ταξιδιωτικοί οδηγοί προϊόντα γνώσης ή εμπειρίας, οι χάρτες της περιόδου Έντο αναμινγνούν στοιχεία και από τις τρεις κατηγορίες. Οι χάρτες αυτοί είναι διακριτά αντικείμενα με μεγάλη συμβολική αξία, που παίζουν ισχυρότατο ρόλο στην οργάνωση του φαντασιακού. Αυτό με τη σειρά του συμβάλλει στην κοινωνική κατασκευή του καιρού του. Το ιδιαίτερο χαρτογραφικό υλικό της έρευνας αντιμετωπίζεται από τη συγγραφέα ως «βαθύ κείμενο» που απαιτεί μετάφραση και τοποθέτηση σε ένα συγκεκριμένο πολιτισμικό και κοινωνικό πλαίσιο.

Η συγγραφέας περιγράφει αναλυτικά πώς η χαρτογραφία εκφράζει διαφορετικές ιδέες σε κάθε περίοδο. Στην περίοδο Έντο οι χάρτες, όπως ειπώθηκε, ήταν κυρίως λαϊκοί, εξέφραζαν τα μυθολογικά χαρακτηριστικά του ιαπωνικού τοπίου και παράγονταν από καλλιτέχνες. Αυτό το είδος της χαρτογραφίας αποτέλεσε μέρος της λαϊκής κουλτούρας εκφράζοντας ιδέες και αντιλήψεις των λαϊκών ανθρώπων. Στην επόμενη περίοδο οι χάρτες παράγονται από θεσμοθετημένα σώματα και ακολουθούν τα μοντέλα της νεότερης χαρτογραφικής επιστήμης. Αυτή παρουσιάζεται μεν ως ουδέτερη και αντικειμενική επιστήμη, αλλά συμβάλλει στην ε-

μπέδωση της αντίληψης του νέου κε-
ντρικού κράτους και την κατασκευή
της εθνικής ταυτότητας.

Μέσω της χαρτογραφίας η γεω-
γραφική γνώση μετατρέπεται σε μη-
χανισμό εθνικής ιδεολογίας. Η γνώ-
ση των φυσικών πηγών πλούτου και
της γεωλογικής δομής της Ιαπωνίας
συνδέεται ιδεολογικά με την αντάρ-
χεια της βιομηχανίας σε πρώτες ύ-
λες, άρα και με την ανεξαρτησία της
χώρας. Ταυτόχρονα, τροφοδοτεί τη
ρητορική της εθνικής ιδιαιτερότητας.
Η έμφαση στην ακρίβεια της αποτύ-
πωσης των γεωγραφικών ορίων της
χώρας και της σχετικής θέσης κάθε
περιοχής μέσα σε αυτά εκλαΐκευσε
την εικόνα του συνόλου και την ιδέα
των διαφορετικών τόπων –άρα και
κατοίκων– ως τμημάτων ενός ενι-
αίου χώρου – άρα και λαού.

Όπως διεξοδικά περιγράφεται
στο βιβλίο, ο δρόμος του Τοκάιντο
πάντα έφερε μια ισχυρότατη αναπα-
ραστατικότητα, όπου ενσωματώνο-
νταν πολλαπλές ιδεολογίες και φα-
ντασιώσεις, που με τη σειρά τους
διαμόρφωναν τους ταξιδιώτες που
τον ακολουθούσαν, τους καλλιτέ-
χνες που τον απεικόνιζαν και όλους
όσοι άκουγαν γι' αυτόν. Το Τοκάι-
ντο, είτε αντίληπτο ως η πραγματι-
κότητα του περιθωρίου στην παρα-
δοσιακή περίοδο της χώρας, πριν το
1868, είτε διαχειρίσιμο από την κε-
ντρική ιδεολογία ως τοπίο εκσυγ-
χρονισμού μετά το 1868, αποτέλεσε
έναν τόπο διαμόρφωσης ταυτότητας
για την Ιαπωνία εδώ και πολλούς
αιώνες.

Είναι φανερό ότι η σημασία της
ανάγνωσης αυτού του βιβλίου αφο-

ρά σε πολύ περισσότερα πράγματα
από την αποκάλυψη ενός «έξωτικού»
πολιτισμού. Η βιομηχανική επανά-
σταση και η κατασκευή της μοντέρ-
νας συνθήκης στο δυτικό κόσμο έχει
χαρακτηριστικά συγκρίσιμα με αυτά
που περιγράφονται για την Ιαπωνία.
Οι θεματολογίες και οι μεθοδολογι-
κές προσεγγίσεις που δοκιμάζονται
σε αυτή την έρευνα προκαλούν για
δοκιμή σε πιο οικείους τόπους και
πολιτισμικά πλαίσια. Και με αξιοση-
μείωτη τη γλαφυρότητα της γραφής,
ευχής έργο θα ήταν να δούμε κάποια
στιγμή το βιβλίο και στην ελληνική
γλώσσα.

ΒΑΣΩ ΤΡΟΒΑ

Τμήμα Αρχιτεκτόνων,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας