

# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΡΑΣΙΝΗ ΠΟΛΗ (του Γιώργου Μαυρουλέα)

✘ Αυτό που κύρια απουσιάζει από τη σύγχρονη πόλη είναι η αμεσότητα στις ανθρώπινες σχέσεις. Επέρχεται σταδιακά απομόνωση των ατόμων. Στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις μάλιστα κυριολεκτικά δε γνωρίζουμε ποιος μένει στο διπλανό διαμέρισμα. Ο άνθρωπος κινείται άγνωστος μεταξύ αγνώστων με την καχυποψία ως το πρώτο πράγμα που αισθάνεται κάποιος για αυτόν που γνωρίζει για πρώτη φορά. Αυτή η καχυποψία διαχέεται μέσα στην κοινωνία της πόλης και διαβρώνει όλες τις σχέσεις αυξάνοντας (ως θερμοκήπιο) την αποξένωση και την απομόνωση.

Η έλλειψη εμπιστοσύνης είναι αυτή που κυρίως αποδομεί την κοινωνικότητα και κατά συνέπεια την κοινωνία. Αλλά ο άνθρωπος είναι από τη φύση του κοινωνικό ον και όταν απομακρύνεται από την κοινωνία (ως ουσία: επικοινωνία, συμμετοχή και μερισμό δηλαδή) αισθάνεται άγχος και στρες-ανασφάλεια. Απομακρύνεται δηλαδή από την ίδια του τη φύση. Ο άλλος (ο συνάνθρωπος δηλαδή) για τον άνθρωπο παίζει έναν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο. Η ίδια του η ζωή και η ύπαρξη γεννά νόημα μόνο σε σχέση με την ύπαρξη του άλλου.

Παλαιότερα ακόμα και σε μεγάλες πληθυσμιακά πόλεις, η κοινωνικότητα παρέμενε ισχυρή μέσα από τις γειτονιές. Σήμερα ο όρος αυτός αποτελεί παρελθόν σχεδόν για το σύνολο της πόλης. Σημαντικός λόγος για την εξαφάνιση της γειτονιάς βρίσκεται στην αλλαγή του τρόπου δόμησης. Παλαιότερα αυτό που ενίσχυε τη γειτονιά, ήταν η ύπαρξη αυλής. Η αυλή ήταν ο χώρος όπου έβλεπαν όλες οι κατοικίες, και βρισκόταν στο κέντρο της “πολυκατοικίας”, η οποία δεν είχε τη φιλοσοφία της καθ’ ύψος ανάπτυξης της αρχιτεκτονικά, που απομόνωνε τους γείτονες, αλλά η κοινωνικότητα ήταν αυτονόητη για τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό.

Ακόμη και η μη ύπαρξη αυλής δεν έκοβε την κοινωνικότητα των

κατοίκων αφού τα στενά σοκάκια, η σύμπλεξη των κατοικιών (η ταράτσα του ενός ήταν αυλή-βεράντα για τον άλλο), η πλατεία με τα καφενεία και τα μαγαζιά όπου συγκεντρώνονταν τα απογεύματα δεν έκοβαν την επικοινωνία αλλά την ενίσχυαν. Τη μεγάλη αλλαγή την έφεραν δύο κυρίως μηχανικές επινοήσεις: το ασανσέρ που επέτρεψε την καθ' ύψος δόμηση, και η εκρηκτική διάδοσή του αυτοκίνητου, που απέκοψε με την κυκλοφορία του στους δρόμους την επικοινωνία των γειτόνων, και έκλεισε τα παράθυρα και τις πόρτες για να μην μπαίνει η σκόνη τους στο σπίτι. Μικρά πράγματα δηλαδή που οδήγησαν σε μεγάλες αλλαγές στην ίδια την κοινωνία. Και αυτό ασφαλώς είναι αποτέλεσμα του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής που στοχεύει στην υπερκατανάλωση για τη μεγιστοποίηση των οικονομικών μεγεθών των επιχειρήσεων. Αποκοπτόμενος ο άνθρωπος από την κοινωνία αισθάνεται ένα ψυχολογικό κενό το οποίο προσπαθεί να γεμίσει με την κατανάλωση. Αλλά η μίμηση της ζωής δεν φέρνει ευτυχία.



**Η επαναφορά της γειτονιάς λοιπόν είναι το ζητούμενο. Όμως μπορεί πλέον να συζητάμε για κάτι τέτοιο μέσα στις πολυκατοικίες και τους γεμάτους από αυτοκίνητα δρόμους; Μπορούμε αλλά με σταδιακά βήματα:**

1) Μια αρχιτεκτονική επανάσταση που θα λαμβάνει υπόψη της αυτή την αναγκαιότητα. Αυτό θα πρέπει να γίνει αίτημα της κοινότητας των αρχιτεκτόνων και πρέπει να ξεκινήσει μέσα από τα Πολυτεχνεία. Όμως κάθε ιδέα περνάει χρόνος για να γίνει κίνημα και μετά να υλοποιηθεί. Ο μόνος τρόπος για να προχωρήσει γρήγορα είναι να υιοθετηθεί από τα κινήματα πόλης που θα το διαδώσουν στην κοινωνία. [Αρχιτεκτονικές ιδέες, δηλαδή συγκεκριμένες προτάσεις δόμησης-διάταξης των κατοικιών στο χώρο που θα συμβάλουν στην αύξηση της κοινωνικότητας και γενικότερα πάνω σ' αυτό το θέμα θα τεθούν σε επόμενο άρθρο]

2) Δραματική αύξηση των πεζόδρομων. Αυτό που είναι δεδομένο είναι ότι το αυτοκίνητο πρέπει να περιοριστεί σημαντικά μέσα στην πόλη. Είτε το θέλουμε είτε όχι. Είτε έχουμε βουλευτεί είτε

όχι, το αυτοκίνητο είναι καταδίκη και καταδικασμένο να ακινητοποιηθεί από την υπερβολική συγκοινωνιακή συμφόρηση.

3) Αλλαγή στις αστικές συγκοινωνίες, που πρέπει να μπορούν να συνδέσουν με νέες διαδρομές απομακρυσμένα σημεία της πόλης. Αυτό βέβαια δεν μπορεί να επιτευχθεί αν δεν υπάρξουν δύο προϋποθέσεις: α) να τοποθετηθούν σε περιφερειακές διαδρομές μικρά βαν, λεωφορειακία των 10-12 ατόμων και β) με υψηλού επιπέδου, γρήγορη και εύκολα προσβάσιμη πληροφόρηση του κοινού για τις επιλογές των λεωφορείων, τη συχνότητα με την οποία περνούν και το μέσο όρο κάλυψης της διαδρομής. Η σύγχρονη τεχνολογία σήμερα επιτρέπει αυτή τη δυνατότητα.

4) Να χωροθετηθούν και να ονομασθούν οι γειτονιές σε κάθε Δήμο. Να τεθεί ως στόχος ένας πολυχώρος για κάθε γειτονιά, που θα αποτελέσει μέρος συγκέντρωσης των κατοίκων και τον οποίο θα διαχειρίζονται εθελοντικά οι ίδιοι. Η έννοια του πολυχώρου δεν είναι η διασκέδαση μόνο αλλά και η δημιουργικότητα και το βήμα διαλόγου και παρουσίασης ιδεών, αλλά και ο πλουραλισμός έκφρασης και επιλογής δράσεων και εκδηλώσεων που ως στόχο θα έχουν την ανάπτυξη μιας ιδιαίτερης ταυτότητας στη γειτονιά. Γι' αυτό και για την αποφυγή φαινομένων αποκλεισμού της ποιότητας θα πρέπει να υπάρχει καταστατικό λειτουργίας τους, που θα πρέπει να είναι ενιαίο για όλη την πόλη και θα πρέπει να είναι αποτέλεσμα της διαβούλευσης μεταξύ των κινημάτων της πόλης και γενικότερα της κοινωνίας των πολιτών.



5) Να υπάρξει μια γενικότερη εστίαση της κοινωνίας της Πολιτείας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην επιλογή λύσεων που προάγουν την κοινωνικότητα σε κάθε επίπεδο: από το σχεδιασμό μέχρι τις αποφάσεις, από την εργασία μέχρι τη διασκέδαση, από το μικρότερο μέχρι το μεγαλύτερο, από το ασήμαντο μέχρι το πολύ σημαντικό κλπ.

6) Μια εξαιρετική ιδέα που ήδη έχει προταθεί, είναι οι διάδρομοι πρασίνου μέσα στην πόλη. Οι πράσινοι διάδρομοι αποτελούν μια ρεαλιστική και σχετικά εύκολη λύση που μπορούν να συμβάλουν στην αισθητική βελτίωση (και όχι μόνο) της πόλης. [προσωπικά βλέπω σ' αυτή την πρόταση και ένα επιπλέον μέσο για το δροσισμό της πόλης καθώς θα λειτουργούσαν και σαν ψήκτρες μέσα σ' αυτήν. Αρκεί βέβαια να ήταν αρκετά πυκνοί ώστε να κατατέμνουν το αστικό τοπίο.] Για παράδειγμα στην Αθήνα γνωρίζουμε ότι έχει προταθεί στο Δήμο οι πράσινες διαδρομές να περνούν από ενδιαφέροντα σημεία της πόλης (μνημεία, μουσεία, πολυχώρους κλπ) και να είναι έτσι κατασκευασμένες ώστε να μπορεί κάποιος να κινείται μόνο με τα πόδια ή με ποδήλατο μέσα σ' αυτές.

Αναφερόμενοι στη γειτονιά και στην ύπαρξη σχέσεων στις παλιές πόλεις δεν εξιδανικεύουμε το παρελθόν. Άλλωστε δεν είχαμε κάποια σημαντικά αποτελέσματα όσον αφορά τις ορθές ανθρώπινες σχέσεις και τότε. Όμως ένας νέος κύκλος από ένα υψηλότερο σημείο της σπείρας, μπορεί και αποτελεί μια ελπίδα για μια πιο ανθρώπινη και ήπια για τους πολίτες της και το περιβάλλον, πόλη.

**06 Ιανουαρίου 2009,**

**Γιώργος Μαυρουλέας,**

**Πρόεδρος του ΠΑΣΕΜ (Πανελληνίου Συνδέσμου Εταιριών Μόνωσης),  
Πολιτικός Επιστήμονας, Μέλος της ΜΚΟ ΣΟΛΩΝ**