Archetype



Τα διλήμματα της Αθήνας

Ανδρέας Γιακουμακάτος - 12/06/2020

Η ιστορία της Αθήνας, από τις αρχές τουλάχιστον του 20ού αιώνα, είναι μια αφήγηση σχεδίων που ποτέ δεν υλοποιήθηκαν. Άλλα τα υπέγραφαν Έλληνες ειδικοί, άλλα ξένοι. Ενώ η πόλη αναπτυσσόταν ανεξέλεγκτα, παράνομα και εκτός σχεδίου, τα σχέδια αυτά είχαν συχνά ένα κοινό χαρακτηριστικό, τον «εξωραϊσμό». Από τη στιγμή που δεν ήταν δυνατή η επέμβαση στα δομικά προβλήματα της πόλης, οι διακοσμητικές επεμβάσεις έσωζαν τα προσχήματα.

Η τελευταία πρόταση για την Αθήνα (επικοινωνιακά ελαφρώς ρητορική) δεν είναι εν τούτοις ένα νέο σχέδιο για την Αθήνα. Το λέει και ο τίτλος: ο «Μεγάλος Περίπατος» είναι μια προσπάθεια κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων (για τις οποίες υπάρχει πράγματι ανάγκη), πάνω στην οποία «ράβεται» και μια νέα αντίληψη για τη λειτουργία του κέντρου της πόλης, ενώ για χάρη της γίνεται επίκληση, χωρίς να υπάρχει λόγος, ακόμη και των απειλών του COVID-19.

Υπάρχουν στοιχεία ενδιαφέροντα στην πρόταση, όπως η ενοποίηση του Ζαππείου με τον ναό Ολυμπίου Διός (που προβλεπόταν άλλωστε, μαζί με την ενοποίηση και του Παναθηναϊκού Σταδίου και του Αρδηττού εδώ και 80 χρόνια, στις μελέτες του Μεταξικού Υπουργείου Διοικήσεως Πρωτευούσης και στον αντίστοιχο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό εν μέσω κατοχής, το 1944).

Ωστόσο, ένα βασικό πρόβλημα της πρότασης είναι η ταύτιση πεζοδρόμησης και αστικής ποιότητας. Προβλέπεται ένας φιλόδοξος περίπατος σχεδόν επτά χιλιομέτρων, που κινδυνεύει να μετατρέψει το παραγωγικό κέντρο της πόλης σε έρημο τόπο διακοπών. Γιατί ο Αθηναίος ή ο ξένος επισκέπτης να πάει με τα πόδια από την Ακρόπολη στο Αρχαιολογικό Μουσείο, όταν τουλάχιστον η Πατησίων είναι ανοίκεια και ελάχιστα ελκυστική, όπως και να το δει κανείς; Τι θα κάνουν όλοι αυτοί οι περιπατητές σε ένα τόσο μεγάλο τμήμα πόλης; Οι υπερβολικές πεζοδρομήσεις έχουν αποδειχτεί μπούμερανγκ: μικρό παράδειγμα μια ιστορική πόλη, η Φλωρεντία, που λόγω άκριτης πολιτικής πεζοδρομήσεων και εκτόπισης κάθε δραστηριότητας που δεν συνδέεται με τον τουρισμό, έχει εγκαταλειφθεί από τους ντόπιους κατοίκους και έχει μετατραπεί σε άλλη «Βενετία». Σε ό,τι αφορά την Αθήνα, υπάρχει ένα τεράστιο «αστικό κενό» που περικλείεται από τις οδούς Ακαδημίας και Σταδίου, με την Πανεπιστημίου στη μέση: σε αυτή την περιοχή πρέπει να εφαρμοστούν διαδικασίες «αστικής πύκνωσης», με την επιστροφή των κατοίκων και την ενίσχυση των εμπορικών και άλλων τριτογενών δραστηριοτήτων, για να γνωρίσει το κέντρο μια νέα ακμή. Έτσι έχει νόημα και ο «Περίπατος». Η «αστική πύκνωση», εκτός των πολυάριθμων άλλων αρετών, συμβάλλει στην ασφάλεια των κατοίκων, στη διαρκή λειτουργία της πόλης και σε μια ευχάριστη αίσθηση αστικής ποικιλίας.

Παράλληλα, σε όλη την περιοχή εφαρμογής του σχεδίου της δημοτικής αρχής, πρέπει να ενισχυθούν γενναιόδωρα τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το αντίθετο θα οδηγούσε σε αποτυχία. Το πιο κατάλληλο μέσο μεταφοράς σε αυτή την περίπτωση είναι το τραμ-μέσο σταθερής τροχιάς, για το οποίο δεν διαβάσαμε στην πρόταση. Το μέσο αυτό κυριαρχεί πλέον διεθνώς, σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις και στις αμερικανικές που ακολούθησαν ανάλογα σχέδια αστικής ανάπλασης: τη Βοστώνη, το Χιούστον, το Κάνσας Σίτι κ.λπ. Όπως έχει τονίσει και ο Enrique Peñalosa, επανειλημμένα δήμαρχος της Μπογκοτά, μια πολιτισμένη πόλη δεν είναι εκείνη όπου και ο φτωχός έχει αυτοκίνητο, αλλά εκεί όπου οι πλούσιοι χρησιμοποιούν κανονικά τα δημόσια μέσα μεταφοράς.

Ο Michael Bloomberg, δήμαρχος της Νέας Υόρκης από το 2002 ως το 2013, υποστήριξε ότι ο 21ος είναι ο αιώνας των πόλεων. Πολλοί υιοθετούν αυτή την άποψη. Κυρίαρχες μητροπόλεις στην Ευρώπη παραμένουν το Λονδίνο, το Παρίσι, το Βερολίνο, που παράγουν άλλωστε μεγάλο ποσοστό του αντίστοιχου εθνικού πλούτου. Η Αθήνα, λόγω θέσης, μεγέθους, δεδομένων και δυνατοτήτων, είναι η σημαντικότερη ευρωπαϊκή-μεσογειακή μητρόπολη, και από πολλές απόψεις η πιο δυναμική -αρκεί να το πιστέψει. Το αττικό λεκανοπέδιο, μαζί με το καθοριστικής σημασίας λιμάνι του Πειραιά, συνθέτουν μια πολυκεντρική μεγαλούπολη που, με βάση τα γεωπολιτικά δεδομένα, παρουσιάζει εξαιρετικές δυνατότητες στο πεδίο μεταξύ άλλων των επενδύσεων και του τουρισμού. Ποιο είναι σήμερα το σχέδιο του «συστήματος Αθήνα» για το μέλλον;

Η ανάπτυξη των πόλεων απαιτεί συνεχή ανανέωση, έναν συνδυασμό φαντασίας, οράματος, εφευρετικότητας και στρατηγικού σχεδιασμού, έτσι ώστε να επιτυγχάνονται οικονομικοί δείκτες τέτοιοι, που να εγγυώνται ποιότητα ζωής και συλλογική ευημερία. Ποια επιρροή ασκεί σήμερα η Αθήνα στην ευρύτερη περιοχή δράσης της; Πώς ενισχύονται οι υποδομές της και κυρίως τα δίκτυα και οι διάδρομοι επικοινωνίας; Ποιες είναι οι «πράσινες υποδομές» της αττικής μητρόπολης; Ποιοι είναι οι πόλοι έλξης και τα καινοτόμα εκείνα στοιχεία, που είναι σε θέση να προσελκύσουν και να ενθαρρύνουν νέους και νέες -όχι μόνο γηγενείς- με δημιουργικές πρωτοβουλίες; Πώς αντιλαμβάνεται η ελληνική πρωτεύουσα την πολυδυναμική ιδέα τής «smart city», που, συνδεδεμένη με την ψηφιακή τεχνολογία, αναφέρεται στην παραγωγή ή/και βέλτιστη εκμετάλλευση των πόρων ή σε έννοιες όπως ευελιξία, ασφάλεια, βιωσιμότητα που ενδυναμώνονται από τη βελτίωση συλλογικών συμπεριφορών;

Ο βασικός γεωστρατηγικός ανταγωνιστής της Αθήνας, η Κωνσταντινούπολη, στο πεδίο των υποδομών (ενίοτε βέβαια συζητήσιμων) έχει επενδύσει τερατώδη ποσά και ενέργεια· τούτο ωστόσο δείχνει μια δυναμική που η Αθήνα δεν μπορεί να αγνοεί. Η Κωνσταντινούπολη σήμερα δεν κυριαρχεί στο πεδίο μόνο της οικονομίας, αλλά και σε εκείνο του πολιτισμού και των τεχνών, μαζί με την ορατή επένδυση σε σύγχρονη αρχιτεκτονική. Πέρα από ήσσονες επεμβάσεις εξωραϊσμού, μια οραματική πολιτική για την Αθήνα θα ήταν όχι μόνο σκόπιμο αλλά και αναγκαίο να έθετε τέτοια ζητήματα.

* Μια συνεπτυγμένη μορφή του άρθρου με τίτλο «Προς μια νέα αντίληψη για τη λειτουργία του κέντρου της πόλης» δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα «Το Βήμα», 31.5.2020.