

ΟΙ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΤΕΣ ΤΗΣ ΝΕΟΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑΣ:  
ΟΙ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΙ ΚΑΙ  
Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ «ΦΙΛΙΚΗΣ ΠΡΟΣ  
ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ» ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΠΟΛΗΣ

Περ Λούντιν

Το Σάββατο 16 Οκτωβρίου 1954, οι αναγνώστες της σουηδικής καθημερινής πρωινής εφημερίδας *Σβένσκα Νταγκμπλάντετ* έμαθαν πώς «η κοινωνία του αυτοκινήτου» έφερε την επανάσταση στη ζωή και στην κουλτούρα των ΗΠΑ. Η επιστροφή των βιβλίων στη βιβλιοθήκη του Μαιάμι γινόταν από το πεζοδρόμιο και ήταν εξίσου εύκολο να αφήσεις τα παπούτσια σου στον τσαγκάρη στο Ντητρόιτ. Απ' άκρου εις άκρον στις Ηνωμένες Πολιτείες υπήρχαν αμέτρητοι κινηματογράφοι και ντράιβ-ιν εστιατόρια. Στο Ντένβερ μπορούσες μέχρι και να παρακολουθήσεις την κυριακάτικη λειτουργία σε ντράιβ-ιν εκκλησία. Η εφημερίδα έγραφε με ενθουσιασμό:<sup>1</sup> «Όλα αυτά αποτελούν χαρακτηριστικά μιας κοινωνίας που έχει αρχίσει να προσαρμόζεται στο αυτοκίνητο».<sup>2</sup>

Θα μπορούσε να υποθέσει κανείς πως ο ξένος ανταποκριτής της εφημερίδας ανέφερε στη χώρα του πώς ήταν η ζωή στην Αμερική της δεκαετίας του 1950, αλλά δεν επρόκειτο για κάτι τέτοιο. Η *Σβένσκα Νταγκμπλάντετ* ουσιαστικά αναφερόταν σε μια διάλεξη που είχε δώσει ο Σουηδός συγκοινωνιολόγος και πολεοδόμος Στιγκ Νόρντχβιστ, ο οποίος, επιστρέφοντας από τις ΗΠΑ ύστερα από έναν χρόνο σπουδών στη συγκοινωνιολογία, ανέλυε την κοινωνική και πολιτισμική σημασία του αυτοκινήτου. Η *Σουηδική Εταιρεία Οδών* χορήγησε στον Νόρντχβιστ μια υποτροφία ειδικής μετεκπαίδευσης στο Γραφείο Κυκλοφορίας Αυτοκινητοδρόμων [Bureau of Highway Traffic] του Πανεπιστημίου Γιέλ. Η υποτροφία είχε ρυθμιστεί μέσω της Διεθνούς Ομο-

σπονδίας Οδών [IRF-International Road Federation], ένα λόμπι που από το 1949 στέλνει στις ΗΠΑ Ευρωπαίους μηχανικούς για να επιμορφώνονται σε θέματα οδικής κυκλοφορίας. Στο Γκέιλ ο Νόρντκβιστ και οι συνάδελφοί του σπούδασαν συγκοινωνιολογία [traffic engineering], που τότε αποτελούσε μια νέα επιστημονική προσέγγιση στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής διαχείρισης. Ο Νόρντκβιστ έμεινε εννέα μήνες στο Γκέιλ και επί τρεις μήνες περιόδευε τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η Σβένσκα Νταγκμπλάντετ επαναλάμβανε την παρατήρηση του Νόρντκβιστ ότι δηλαδή στις ΗΠΑ οι χώροι στάθμευσης και οι εγκαταστάσεις κυκλοφοριακής ρύθμισης καταλαμβάνουν «τρομακτικές εκτάσεις». Εξηγούσε πως ένας αυτοκινητόδρομος πολλαπλών ανισόπεδων κόμβων απαιτεί εύρος 50-60 μέτρων και πως οι αστικές περιοχές χρειάζονταν πολλές τέτοιες φαρδιές λωρίδες. Οι χώροι στάθμευσης καταλάμβαναν τουλάχιστον το 40% του Λος Άντζελες και οι περιοχές στάθμευσης στα μεγάλα καινούργια εμπορικά κέντρα μπορεί να ήταν και πέντε φορές μεγαλύτερες από τα ίδια τα εμπορικά κέντρα. Ο Νόρντκβιστ τόνιζε πως οι ανάγκες της κυκλοφορίας θα κυριαρχούσαν στα εδάφη των μελλοντικών πόλεων κι ότι, εάν δεν δημιουργούνταν ειδικές ζώνες αποκλειστικά για πεζούς, περιστοιχιζόμενες από αρτηρίες κυκλοφορίας οχημάτων, ήταν αδύνατον να συνεχιστεί η αστική δόμηση με τη συνήθη πυκνότητα. Ο Νόρντκβιστ θεωρούσε τα εμπορικά κέντρα αυτού του τύπου ως «νησίδες πεζών μέσα στην κοινωνία του αυτοκινήτου».

Μολονότι οι σπουδές του Νόρντκβιστ αφορούσαν στην προηγμένη τεχνολογία, την προσοχή του δημοσιογράφου προσέλκυαν, κυρίως, οι κοινωνικές και πολιτισμικές παρατηρήσεις του Νόρντκβιστ για την αμερικανική κοινωνία του αυτοκινήτου. Σύμφωνα με την εφημερίδα, ο Νόρντκβιστ σκιαγράφησε μια ελκυστική εικόνα. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου εντασσόταν σε μια κοινωνία άνεσης, που τη χαρακτήριζε μια «νοοτροπία ντράιβ-ιν». Η εξάπλωση του αυτοκινήτου άνοιξε τον δρόμο για νέες οικιστικές περιοχές και διευκόλυνε περισσότερο κόσμο να επιλέξει μια μονοκατοικία. Η πυκνότητα του πληθυσμού σε αυτές τις νέες περιοχές υπήρξε πράγματι τόσο χαμηλή, ώστε δεν ήταν οικονομικά εφικτό να εξυπηρετείται από λεωφορεία ή τραμ. Το αυτοκίνητο, άλλωστε, για πρώτη φορά κατέστησε εφικτή την προσέγγιση

των μεγάλων εθνικών πάρκων της Αμερικής και από έναν μεγαλύτερο πληθυσμό, προσδίδοντας έτσι μιαν εντελώς διαφορετική διάσταση στην έννοια της αναψυχής.

Το άρθρο της Σβένσκα Νταγκμπλάντετ αποτυπώνει τον τρόπο με τον οποίο οι ειδήμονες στα τεχνικά θέματα, όπως οι συγκοινωνιολόγοι, έδρασαν τη δεκαετία του 1950 ως παράγοντες ισχυρών οραμάτων. Τα όνειρα αυτά αφορούσαν στη δυνατότητα της υλικής ευημερίας, ενός υψηλότερου βιοτικού επιπέδου και μιας νέας ζωής που συνδύαζε τα προτερήματα της πόλης και της υπαίθρου. Στο μεγαλύτερο μέρος της Ευρώπης το κοινό ασπαζόταν πρόθυμα αυτό το μήνυμα και ασμένως απέδωσε στους ειδικούς έναν ρόλο σχεδόν προφητικό. Είναι προφανές ότι υπήρχε μια ακόρεστη ζήτηση για τις εικόνες που κόμιζαν οι ειδικοί από τις Ηνωμένες Πολιτείες και για τη γνώση και τις εμπειρίες που αποκτούσαν εκεί. Οι δηλώσεις των ειδημόνων περί κοινωνικής αλλαγής προσλάμβαναν μιαν αξιοπιστία, που εδραζόταν στην τεχνολογική γνώση και στην επιστημονική προσέγγισή τους. Ο Νόρντκβιστ, μάλιστα, θυμάται ότι ο χαρακτηρισμός του «ειδικού οδικής κυκλοφορίας» του αποδόθηκε μόνον αφού επέστρεψε από την Αμερική.<sup>3</sup>

Αυτοί οι «ειδικοί της οδικής κυκλοφορίας» συγκροτούσαν μια ομάδα που είχαν πολλές αξίες κοινές και παρουσίαζαν ένα μορφωτικό υπόβαθρο παρεμφερές. Πάνω απ' όλα όμως, εν γένει συναινούσαν ως προς το ποια ήταν τα προβλήματα της κοινωνίας και πώς αυτά μπορούσαν να αντιμετωπιστούν και να επιλυθούν. Οι ιδέες τους κυκλοφορούσαν σε όλη την Ευρώπη και στην υπόλοιπη υφήλιο. Από την πρώτη κιόλας δεκαετία λειτουργίας του, μόνο το πρόγραμμα υποτροφιών του IRF χρηματοδοτούσε 216 μηχανικούς από 60 διαφορετικές χώρες.<sup>4</sup> Το καλοκαίρι του 1955, συναντήθηκαν στο Βισμπάντεν της Γερμανίας οκτώ παλαιοί υπότροφοι του Πιέλ, ανάμεσά τους και ο Σουηδός Νόρντκβιστ, καθώς και τρεις ακόμη αξιωματούχοι που κατείχαν υψηλές θέσεις στο IRF Ευρώπης.<sup>5</sup>

Το κεφάλαιο διερευνά εδώ την κυκλοφορία των ιδεών και πρακτικών πολεοδομικού σχεδιασμού μεταξύ ειδημόνων σε θέματα πολεοδομίας στη μεταπολεμική Σουηδία, καθώς επίσης ανάμεσα στη Σουηδία και άλλες χώρες. Περιγράφω την κυκλοφορία της γνώσης από

τη σουηδική πλευρά και εξερευνώ την προέλευση αυτής της γνώσης, πόσο ευρέως εξαπλώθηκε, καθώς και πώς και από ποιον διαδόθηκε. Ειδικότερα, αναλύω το περιεχόμενο αυτής της γνώσης σε συνάρτηση με το ρεύμα του μοντερνισμού και καταδεικνύω πώς η γνώση περί συγκοινωνιολογίας και πολεοδομικού σχεδιασμού αποτέλεσε αντικείμενο οικειοποίησης στον σχεδιασμό των πόλεων και κοινοτήτων της Σουηδίας. Μολονότι, λοιπόν, επικεντρώνομαι στη Σουηδία, αντλώ και από συσχετισμούς που κάνω με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ισχυρίζομαι πως η υποδοχή που επιφύλαξε το κοινό στα μηνύματα των ειδικών μπορεί να κατανοηθεί καλύτερα ως ένας πόθος και μια λαχτάρα για τη νεοτερικότητα. Επίσης, οι εμπειρογνώμονες των δεκαετιών 1950 και 1960 κατάφεραν να εκφράσουν αυτή τη λαχτάρα, την οποία απέδωσαν με τις έννοιες της προόδου, της επιστήμης, της αποτελεσματικότητας και του εξορθολογισμού, εκφράσεις από τις οποίες, όλως περιέργως, απουσιάζει κάθε αναφορά στην αρχιτεκτονική, στην ιστορία, στην πολιτική και στην κοινωνία.<sup>6</sup> Άρα, λοιπόν, αυτοί οι ειδικοί πολεοδόμοι είναι οι εμπειρογνώμονες που μεσολάβησαν με την κυκλοφορία των ιδεών τους για την οικειοποίηση της νεοτερικότητας.

### Ο πόθος της Ευρώπης για τη νεοτερικότητα

Οι Ευρωπαίοι των μεταπολεμικών χρόνων ποθούσαν διακαώς τη νεοτερικότητα. Η μακρά περίοδος του πολέμου είχε γεμίσει την Ευρώπη χαλάσματα. Ο άμαχος πληθυσμός είχε πληγεί από την καλά οργανωμένη καταστροφή, «τον ολοκληρωτικό πόλεμο» και τις συστηματικές βομβαρδιστικές επιθέσεις που είχαν δεχτεί οι πόλεις. Το Ρότερνταμ στην Ολλανδία και βρετανικές πόλεις, όπως το Λονδίνο, το Σέφιλντ, το Κόβεντρι και το Πλίμουθ είχαν υποστεί σημαντικά πλήγματα, ενώ οι μισές αστικές περιοχές της Γερμανίας, η Δρέσδη, το Ντούισμπουργκ, το Έσσην και το Μπόχουμ, για να αναφέρουμε μόνο μερικές, είχαν καταστραφεί. Η Βαρσοβία και η Βουδαπέστη είχαν υποστεί μια συστηματική δήμευση και ερήμωση από τη ναζιστική Γερμανία.<sup>7</sup>

Στη διάρκεια των πρώτων μεταπολεμικών χρόνων, οι ρημαγμένες από τον πόλεμο ευρωπαϊκές χώρες εστίασαν στην ανοικοδόμηση των

πόλεων τους και στη δημιουργία υποδομής. Ύστερα από την ανέχεια και τη βαρβαρότητα του πολέμου, η Ευρώπη γύρισε εν πολλοίς την πλάτη της στην παράδοση και στην ιστορία και έστρεψε το βλέμμα της αντίθετα σε ένα λαμπρότερο μέλλον με περισσότερη ευημερία. Στην παρούσα έκδοση, ο Χανς Μπούιτερ περιγράφει το πώς για τους πολεοδόμους το ισοπεδωμένο απ' τους βομβαρδισμούς Ρότερνταμ αποτέλεσε έναν άγραφο πίνακα και ευκαιρία να πραγματώσουν μια μοντερνιστική ουτοπία. Άλλωστε, και για την ανοικοδόμηση του Βερολίνου, της Κολωνίας και του Λονδίνου επίσης καταρτίστηκαν φιλόδοξα μοντερνιστικά σχέδια. Το Κόβεντρι, το Σέφιλντ και το Πλίμουθ στη Βρετανία και το Ντόρτμουντ στη Γερμανία υπήρξαν ουσιαστικά χώροι ελεύθερης δημιουργίας για τον πολεοδομικό σχεδιασμό υπό τις προσταγές της νεοτερικότητας. Τα περισσότερα, ωστόσο, από αυτά τα μεγάλοπνοα σχέδια παρέμειναν ασκήσεις επί χάρτου. Για αρκετά χρόνια, η παντελής έλλειψη οικονομικών πόρων, οικοδομικών υλικών και ειδικευμένου εργατικού δυναμικού παρακώλυσε τη μεγάλη κλίμακα οικοδόμησης. Σε ορισμένες πόλεις, όπου το φυσικό περιβάλλον είχε ισχυρή συμβολική αξία, οι κατεστραμμένες περιοχές ανοικοδομήθηκαν. Η Βαρσοβία, η Βουδαπέστη και η Νυρεμβέργη οικοδομήθηκαν εκ νέου σχεδόν ως αντίγραφο του παλιού εαυτού τους.<sup>8</sup> Κι ενώ κάποιες πόλεις επιχείρησαν να αποκαταστήσουν το χαμένο παρελθόν, άλλες αντιμετώπισαν την ανοικοδόμηση ως μια ευκαιρία να αφήσουν το παρελθόν πίσω τους. Ιδιαίτερα οι πόλεις της Γερμανίας θεώρησαν ελκυστικό να ασπαστούν τον μοντερνισμό. Φαίνεται ότι ο εναγκαλισμός με το μέλλον αποτέλεσε την προτιμότερη στρατηγική επιβίωσης.

Στην πρώτη δεκαετία μετά τον πόλεμο, η Δυτική Ευρώπη γνώρισε έναν άνευ προηγουμένου ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης, που συνοδεύτηκε από ραγδαία ανάπτυξη την οποία εν πολλοίς πυροδότησε η ανοικοδόμηση και η αναμόρφωση των κατεστραμμένων πόλεων. Η κρατική παρέμβαση και σχεδιασμός συνόδευσαν από κοντά τη συγκέντρωση, τον εκμοντερνισμό και την αυτοματοποίηση της βιομηχανίας, τη στιγμή που εκτεινόταν το κοινωνικό δίχτυ ασφαλείας, ώστε να δημιουργηθεί το κράτος πρόνοιας. Στη Σουηδία, η οποία επισήμως παρέμεινε ουδέτερη στη διάρκεια του πολέμου, η οικονομική ανάπτυξη επικεντρώθηκε στην κατασκευή δρόμων και κατοικιών, στη διαχείριση

της υδροηλεκτρικής ενέργειας και στον εξορθολογισμό της γεωργίας. Οι δεκαετίες 1950 και 1960 έμειναν γνωστές στη Σουηδία ως rekordåren, δηλαδή χρόνια ανάπτυξης σε επίπεδο ρεκόρ. Οι Γερμανοί, αναφερόμενοι στην άνοδο της οικονομίας, λένε das Wirtschaftswunder, δηλαδή το οικονομικό θαύμα, και στη Γαλλία αυτή η περίοδος ονομάζεται les trente glorieuses, δηλαδή η ένδοξη τριακονταετία. Ο Έρικ Χόμψμπερτ περιγράφει την περίοδο από το 1947 ως το 1973 ως μια χρυσή εποχή.<sup>9</sup> Ο Τόνι Γιουντ, παρόλο που τοποθετεί χρονικά την απογείωση της οικονομίας λίγο αργότερα, προς τα τέλη της δεκαετίας του 1950, τονίζοντας τις διαφορετικές συνθήκες που επικρατούσαν εντός της Ευρώπης, εντούτοις συμφωνεί σε μεγάλο βαθμό ότι αυτή η περίοδος αποτελούσε μια ασυνήθιστη «εποχή ευμάρειας».<sup>10</sup>

Οι Ηνωμένες Πολιτείες εκπροσωπούσαν όσο ποτέ άλλοτε τη σύγχρονη κοινωνία για τον υπόλοιπο κόσμο. Ο Τόμας Χιούζ έστρεψε την προσοχή μας στη «δεύτερη ανακάλυψη της Αμερικής» τη δεκαετία του 1920, τότε που η χώρα αντιμετωπιζόταν ως ένα ολοκληρωμένο τεχνολογικό τοπίο και ως η πλέον παραγωγική χώρα της υφηλίου.<sup>11</sup> Παρότι όμως οι Ηνωμένες Πολιτείες θεωρούνταν χώρα προηγμένης τεχνολογίας, επενδυτών, επιστημόνων και βιομηχάνων, πολλοί Ευρωπαίοι εξακολουθούσαν να τη θεωρούν πολιτισμικά υπανάπτυκτη. Στους συντηρητικούς κύκλους της Γερμανίας τη δεκαετία του 1920, ο κόσμος μιλούσε υποτιμητικά για τον υλισμό, τον εξορθολογισμό και την εκμηχάνιση της Αμερικής, θεωρώντας ότι αυτά τα χαρακτηριστικά αποτελούσαν ανησυχητική απειλή για τη γερμανική κουλτούρα. Τριάντα χρόνια αργότερα, οι Ηνωμένες Πολιτείες συνιστούσαν θετικό πρότυπο για τη μεταπολεμική Ευρώπη, τόσο σε επίπεδο κουλτούρας όσο και σε επίπεδο κράτους. Οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν απεικόνιζαν απλώς τη νικήτρια χώρα που βγήκε σχεδόν αλώβητη από τον πόλεμο, αλλά αποτελούσαν συνάμα και τον οικονομικό και πολιτισμικό κινητήρα της νέας παγκόσμιας τάξης. Ειδικότερα μάλιστα, η καλά σχεδιασμένη οικονομική στήριξη που προσφέρθηκε μέσω του Σχεδίου Μάρσαλ αποτέλεσε κάρφιο παράγοντα για την οικονομική ανάκαμψη της Δυτικής Ευρώπης. Η Βικτόρια ντε Γκράτσια στο βιβλίο της *Η ακαταμάχητη αυτοκρατορία* τεκμηριώνει πώς ο άλλοτε χαρακτηριστικά ευρωπαϊκός τρόπος ζωής της μεσαίας τάξης σταδιακά υπέκυψε στον

μαζικό καταναλωτισμό της Αμερικής.<sup>12</sup> Για όλους αυτούς τους λόγους, οι Ηνωμένες Πολιτείες μετεξελίχθηκαν στη σύνοψη του μεταπολεμικού μοντερνισμού.

Απτή έκφραση αυτής της περιπόθητης νεοτερικότητας υπήρξε το αυτοκίνητο μαζί με την κουλτούρα και τις αξίες που το συνόδευαν. Το αυτοκίνητο εκπροσωπούσε καθοριστικά χαρακτηριστικά της νεοτερικότητας, δηλαδή την ελευθερία, την κινητικότητα, τη δημοκρατία, την υλική ευημερία, την άνεση και την αρρενωπότητα. Δεν είναι σύμπτωση που ο Γάλλος θεωρητικός Ρολάν Μπαρτ (1915-1980) περιέγραφε το αυτοκίνητο ως «το υπέρτατο δημιούργημα μιας εποχής», ως το νεοτερικό ισοδύναμο των καθεδρικών ναών του Μεσαίωνα. Ο πόθος του αυτοκινήτου μπορεί πράγματι να ερμηνευθεί ως λαχτάρα για τη νεοτερικότητα. Ακόμη και πριν από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Ιταλοί φουτουριστές χαιρέτιζαν το αυτοκίνητο ως σύμβολο ταχύτητας, κάλλους και αρρενωπότητας. Ο Λε Κορμπυζιέ υπήρξε ο αρχιτέκτονας και πολεοδόμος που άσκησε τη μεγαλύτερη επιρροή στον 20<sup>ο</sup> αιώνα μέσα από τα εμπνευσμένα από τις μηχανές μοντερνικά πολεοδομικά οράματά του.<sup>13</sup> Το 1930, ο Λε Κορμπυζιέ επινόησε ένα σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού που το ονόμασε ακτινωτή πόλη (ville radieuse) και αργότερα το δημοσίευσε υπό τον πλήρη τίτλο *Η ακτινωτή πόλη: Στοιχεία ενός δόγματος για μια αστικοποίηση που θα αξιοποιηθεί ως θεμέλιο του πολιτισμού της εποχής της μηχανής*.<sup>14</sup> Στο βιβλίο αυτό ο Λε Κορμπυζιέ παρουσίαζε μια πόλη, διαιρεμένη σε διακριτούς τομείς ανάλογα με τη λειτουργία που επιτελούσε ο καθένας: οικιστικούς, πολιτικούς, επιχειρηματικούς, εργοστασιακούς και τομείς βαριάς βιομηχανίας. Από την υπόλοιπη έκταση, το 85% προοριζόταν για τη δημιουργία πάρκων, γηπέδων και αυτοκινητοδρόμων ταχείας κυκλοφορίας, που συνέδεαν τις διάφορες λειτουργικές περιοχές της πόλης.<sup>15</sup> Επρόκειτο για μια πόλη που δημιουργήθηκε για να εξυπηρετεί την ταχύτητα. Πεζοί και οχήματα υψηλής ταχύτητας λειτουργούσαν σε απόσταση και η κυκλοφορία χαμηλής ταχύτητας διαχωριζόταν από την ταχεία. Δεν είχαν, πάντως, ωριμάσει οι καιροί για ιδέες σαν κι αυτή, επειδή για τους Ευρωπαίους εργάτες το όνειρό τους να αποκτήσουν αυτοκίνητο κατέστη προσιτό κατά τις δεκαετίες του 1950 και 1960.

### Η μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο στην Ευρώπη

Η μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο στην Ευρώπη προέκυψε με την οικονομική, υλική και κοινωνική ανάπτυξη των ετών της χρυσής εποχής. Καθώς η ιδιοκτησία αυτοκινήτου εμπότιζε από πάνω μέχρι κάτω και καθ' ολοκληρίαν τον κοινωνικό ιστό, η μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο συνδέθηκε άρρηκτα με τη νεοτερικότητα. Ο πρόεδρος της IRF Ευρώπης Ζορζ Γιαγιέν το 1950 υποστήριζε πως το αυτοκίνητο αποτελούσε «το προσφορότερο μέσο έκφρασης της ατομικής ελευθερίας και τον σημαντικότερο παράγοντα για την ανάπτυξη της ανθρώπινης προσωπικότητας». Περιέγραφε το αυτοκίνητο, σε πλήρη αντίθεση με τον σιδηρόδρομο, ως έναν εγγενώς προοδευτικό και φιλελεύθερο τρόπο μεταφοράς, «ένα ισχυρό μέσο μεταφοράς, κατασκευασμένο ως αυθύπαρκτη μονάδα στην υπηρεσία του λαού».<sup>16</sup>

Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου από τις μάζες αποτέλεσε εξίσου σύμβολο μιας ελεύθερης και ενωμένης Ευρώπης. Το 1950, η Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ παρουσίασε ένα σχέδιο σύνδεσης όλων των διαθέσιμων τότε εθνικών οδικών δικτύων σε ένα πελώριο πανευρωπαϊκό σύστημα αυτοκινητοδρόμων. Για την επίτευξη αυτού του οράματος, το Σχέδιο Μάρσαλ συνεργάστηκε με τον ενιαίο αμερικανοευρωπαϊκό οδικό φορέα, ο οποίος πρέσβευε πως η μαζική ιδιοκτησία αυτοκινήτων θα κατέρριπτε τους ιδεολογικούς, πολιτισμικούς και πολιτικούς φραγμούς. Μέχρι το 1990, αυτό το ευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων κάλυπτε περισσότερα από 40.000 χλμ. και σήμερα προβάλλει την κοινή ευρωπαϊκή ταυτότητα, που τόσο επιθυμούσαν οι πολιτικοί οραματιστές της μεταπολεμικής περιόδου.<sup>17</sup>

Τη στιγμή που ορισμένοι οραματιστές επιχειρηματολογούσαν υπέρ ενός κοινού, ευρωπαϊκού οδικού δικτύου, η ροή των γεγονότων σε όλη την Ευρώπη διαμορφωνόταν ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούσαν σε κάθε περιοχή. Κάθε χώρα ανέπτυξε τις δικές της δυναμικές αναφορικά με την υιοθέτηση της μαζικής μετακίνησης με αυτοκίνητο. Τουλάχιστον μέχρι το 1930, το αυτοκίνητο συμβόλιζε κατά κύριο λόγο ένα κοινωνικό φαινόμενο συνυφασμένο με τη μεσαία τάξη, οπότε το εργατικό κίνημα συχνά εναντιωνόταν σε αυτό. Αυτοί που οδηγούσαν αυτοκίνητο ήταν χονδρέμποροι, μηχανικοί, γιατροί και εν



γένει μέλη της αστικής μεσαίας τάξης. Οι αξίες τους συνυφαίνονταν με το γεγονός ακριβώς ότι μετακινούνταν με αυτοκίνητο. Ύστερα από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, για πολλούς το αυτοκίνητο συμβόλιζε μιαν αδέσμευτη, φιλελεύθερη και οικονομικά ευημερούσα κοινωνία. Η χώρα που υποδέχτηκε εγκάρδια τη μαζική ιδιοκτησία του ΙΧ αυτοκινήτου υπήρξε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Οι Δυτικογερμανοί, καταξιώνοντας τη μαζική μετακίνηση με ΙΧ και τη νεότερικότητα που αντιπροσώπευε, προσπάθησαν να αποτινάξουν το ταραγμένο παρελθόν τους.<sup>18</sup> Ωστόσο, υπήρξαν και εξαιρέσεις. Στη Μεγάλη Βρετανία, ας πούμε, το αυτοκίνητο εξακολουθούσε να αποτελεί πρόνομο των λίγων και η αμειλικτη στάση του βρετανικού εργατικού κινήματος ενίσχυε αυτή την τάση.<sup>19</sup> Επίσης, στη Νορβηγία, οι επικεφαλής σοσιαλδημοκράτες ηγέτες εξέφραζαν σκεπτικισμό για το αυτοκίνητο σ' όλη τη δεκαετία του 1950, ισχυριζόμενοι πως το αυτοκίνητο αντιπροσώπευε την παλαιά κοινωνία των ανισοτήτων. Η Νορβηγία, μάλιστα, έλαβε μέτρα για να ρυθμίσει την εισαγωγή και πώληση οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, με αποτέλεσμα ο αριθμός αυτοκινήτων να αρχίσει να αυξάνεται γοργά μόλις στις αρχές της δεκαετίας του 1960.<sup>20</sup>

Σε αντίθεση με τη Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο, το αυτοκίνητο υποστηρίχθηκε ευρέως στη Σουηδία. Μεταξύ 1950 και 1960, ο αριθμός αυτοκινήτων σχεδόν πενταπλασιάστηκε και ξεπέρασε το ένα εκατομμύριο. Η Σουηδία μάλιστα απέκτησε τη μεγαλύτερη κατά κεφαλήν αναλογία αυτοκινήτων στην Ευρώπη. Τη δεκαετία του 1950, το αυτοκίνητο αποτελούσε κοινό πάθιο συνηθισμένων ανθρώπων, επιφανών ανδρών από τον χώρο της βιομηχανίας και του εμπορίου, αλλά και των κυβερνώντων πολιτικών. Μαζί με την ατομική ενέργεια, την αυτοματοποίηση, τις κατασκευές στέγασης και διαφόρων θεσμών πρόνοιας, η ιδιοκτησία ενός αυτοκινήτου εξέφραζε μια χαρακτηριστικά σουηδική νεότερικότητα.<sup>21</sup>

Οι σοσιαλδημοκράτες κατείχαν την εξουσία κατά το μεγαλύτερο διάστημα της μεταπολεμικής περιόδου και η στάση τους απέναντι στο αυτοκίνητο καθόρισε τον τρόπο με τον οποίο η Σουηδία υιοθέτησε τη μαζική ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Στη διάρκεια της δεκαετίας του 1940 και στις αρχές της δεκαετίας του 1950, το σουηδικό εργατικό

κίνημα, όπως και το αντίστοιχό του στη Βρετανία, ανησυχούσε για την ιδιοκτησία αυτοκινήτου, καθώς εξίσου θεωρούσε το αυτοκίνητο ως μια πολυτέλεια της ανώτερης τάξης. Εντούτοις, στις αρχές της δεκαετίας του 1950, λόγω της αναπτυσσόμενης οικονομίας κι επειδή οι οικογένειες είχαν περισσότερο από ποτέ άλλοτε τη δυνατότητα να αγοράσουν αυτοκίνητο, η άποψη των σοσιαλδημοκρατών άλλαξε. Σε αυτό το χρονικό σημείο, η άποψη που ήθελε το αυτοκίνητο να αποτελεί αποκλειστικό ταξικό σύμβολο δεν ήταν δυνατόν πλέον να τεκμηριωθεί. Μέχρι το 1956, ο σοσιαλδημοκράτης υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Σβεν Άντερσον, διατύπωσε τη ρητορική ερώτηση κατά πόσο η μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο αποτελούσε «την πλέον οφθαλμοφανή όψη εκδημοκρατισμού της εποχής μας». <sup>22</sup> Οι σοσιαλδημοκράτες έφτασαν στο σημείο να ευθυγραμμίσουν τη μηχανοκίνηση στη Σουηδία με το ευρύτερο σχέδιο εκσυγχρονισμού που ονομαζόταν *σπίτι του λαού* [folkhemmet]. Εφόσον τόσο οι φιλελεύθεροι όσο και οι σοσιαλδημοκράτες είχαν ήδη ρητά υποστηρίξει την παροχή βολάν στους Σουηδούς, η μαζική ιδιοκτησία αυτοκινήτου δεν προκαλούσε πλέον σημαντικές πολιτικές αντιδικίες. <sup>23</sup> Παρόλη την πολιτική συναίνεση στη Σουηδία και σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες, η γοργή άνοδος του αριθμού αυτοκινήτων ΙΧ δεν προέκυψε χωρίς αντιπαραθέσεις. Η πιο βίαιη σύγκρουση σημειώθηκε ανάμεσα στη μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο και στην ευρωπαϊκή πόλη.

### *Η μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο εισέρχεται στην πόλη*

**Τ**ο αυτοκίνητο αποτελεί αναντίρρητα μια από τις σημαντικότερες παραμέτρους που μεταμόρφωσαν το αστικό περιβάλλον του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Όπως αναλύει και ο Ντίτερ Σοτ στο αντίστοιχο κεφάλαιο, η ανάπτυξη του άστεως στην Ευρώπη κατά τα τελευταία 150 χρόνια θα μπορούσε κάλλιστα να διακριθεί σε δύο βασικές φάσεις. Κατά την πρώτη περίοδο, δηλαδή από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> μέχρι τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η δομή και η μορφολογία των άστεων άλλαζε εξαιτίας της τεχνολογίας των μεταφορών (σιδηρόδρομος, τραμ, λεωφορείο και υπόγειος σιδηρόδρομος) και των ποικίλων καινοτομικών τεχνολογιών σε

επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης (αέριο και ηλεκτρισμός, δίκτυο ύδρευσης και αστικών λυμάτων και αστική θέρμανση). Στη διάρκεια της δεύτερης περιόδου, αδρομερώς από τη δεκαετία του 1950 κι έπειτα, το αυτοκίνητο επιτάχυνε θεαματικά το εύρος και τον ρυθμό των αλλαγών, που ήδη επιτελούνταν από την πρώτη φάση.<sup>24</sup> Σε ό,τι αφορούσε τον χώρο, η αύξηση της μαζικής ιδιοκτησίας αυτοκινήτου μείωσε ραγδαία την πυκνότητα των αστικών κτηρίων και εκτόξευσε στα ύψη το επίπεδο της συμφόρησης στο κέντρο.

Οι συνέπειες της μαζικής χρήσης αυτοκινήτου σε επίπεδο χώρου και κοινωνίας διαπιστώθηκαν αρχικά στις Ηνωμένες Πολιτείες, με το Λος Άντζελες να αποτελεί αρχέτυπο. Αυτή η πόλη βίωνε τη μαζική ιδιοκτησία αυτοκινήτου ήδη από τη δεκαετία του 1920, και μάλιστα σε επίπεδα που άλλες αμερικανικές πόλεις δεν γνώρισαν παρά μόνο στη δεκαετία του 1950 ή οι ευρωπαϊκές χώρες στη δεκαετία του 1980. Οι επιπλοκές της μαζικής μετακίνησης με αυτοκίνητο αποτυπώθηκαν εναργέστερα στο Λος Άντζελες, με αποτέλεσμα αυτή η πόλη να αποτελέσει για τον υπόλοιπο κόσμο κάτι σαν εργαστήριο. Αρχιτέκτονες, μηχανικοί, πολεοδόμοι και πολιτικοί απ' όλη την οικουμένη επισκέπτονταν το καλιφορνέζικο αστικό τοπίο, που τους σαγήνευε και συνάμα τους προκαλούσε δέος.

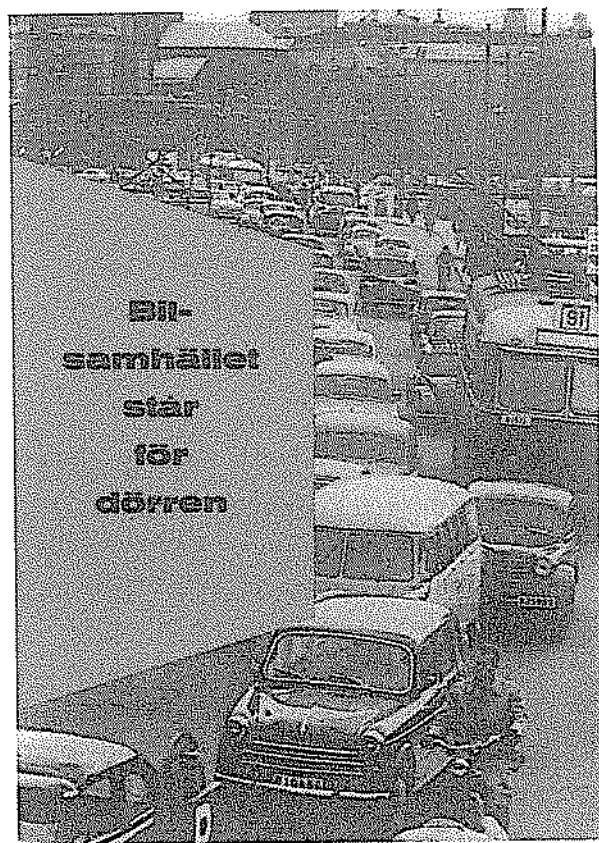
Ο Αρν Σ. Λούντμπεργκ —υφυπουργός Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών της Σουηδίας— υπήρξε ένας από αυτούς τους επισκέπτες. Όταν ο Αρν Σ. Λούντμπεργκ επέστρεψε στη χώρα του παρουσίασε πώς αυτή η αμερικανική πόλη είχε αλλάξει: «Το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης κατέστησε εφικτή την εξάπλωση των αστικών περιοχών, που νωρίτερα φαινόταν αδιανόητη, και φαίνεται ότι μπορεί να μεταβάλει άρδην σύμπασα την οργάνωση της αστικής ανάπτυξης. Επαναλαμβάνω, δε, πως εξέχον χαρακτηριστικό των αμερικανικών πόλεων δεν είναι ο ουρανοξύστης, αλλά η εκτεταμένη, απλόχωρη και χαμηλή δόμηση. Πολλοί θεωρούν ότι το Λος Άντζελες αποτελεί μια ελεεινή πόλη, μήπως, όμως, είναι πιθανό η μελλοντική πόλη αυτοκινήτων να αποτελέσει μια επιλογή προτιμότερη από μια πόλη πεζών και τραμ;».<sup>25</sup>

Η εντυπωσιακή χωροταξική διασπορά της πόλης των αυτοκινήτων είχε ως προφανές άμεσο επακόλουθο τη συμφόρηση της κυκλο-

φορίας στην πόλη. Η ανεπάρκεια χώρου και ο αγώνας για περισσότερους δρόμους ταλάνιζαν από καιρό το αστικό σκηνικό, αλλά το πρόβλημα προέκυψε οξύτερο εξαιτίας της μαζικής μετακίνησης με το ΙΧ. Σύντομα, λοιπόν, το ΙΧ εξελίχθηκε στον χειρότερο εχθρό του εαυτού του. Τα αυτοκίνητα στάθμευαν στους πολυπληθείς δρόμους της πόλης και εμπόδιζαν τη ροή των διερχόμενων οχημάτων. Καθώς τα αστικά κέντρα της Αμερικής έμοιαζαν κυριολεκτικά αποκλεισμένα λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης, πολλοί καταστηματάρχες μεταφέρθηκαν σε καινούργια, προαστιακά εμπορικά κέντρα (malls), γεγονός που μετέτρεψε σε φτωχογειτονιές τεράστιες εκτάσεις των παλαιών συνοικιών της πόλης. Στο Σικάγο, ο Λούντμπεργκ γνώρισε τη χαρακτηριστικά αμερικανική λύση των υπερυψωμένων αυτοκινητοδρόμων ταχείας κυκλοφορίας που έτεμναν στα δύο τις παλιές συνοικίες του κέντρου της πόλης, προκειμένου να συνδέσουν τους οδηγούς αυτοκινήτων με τις διάσπαρτες προαστιακές περιοχές. Ο Σουηδός υφυπουργός βλέποντας τους νέους αυτοκινητοδρόμους να κατασκευάζονται σε όλες τις μεγάλες πόλεις με μυθικές δαπάνες, τους περιέγραφε ως στοιχείο κατάλυσης του αστικού ιστού «με την ισχύ μιας ατομικής βόμβας».<sup>26</sup>

Καθώς η ιδιοκτησία και η χρήση του αυτοκινήτου προσέγγιζε ασύλληπτα επίπεδα, αυτά τα προβλήματα εκδηλώνονταν παράλληλα και στις πόλεις της Ευρώπης. Όταν το αυτοκίνητο εισήλθε τις ευρωπαϊκές πόλεις, με το ιστορικό κέντρο τους και την έντονη στενότητα χώρου, προκλήθηκαν διαφορετικές αντιπαραθέσεις σε σύγκριση με εκείνες στις ΗΠΑ, όπου πολλές πόλεις είχαν σχεδιαστεί και εξαπλωθεί παράλληλα με το αυτοκίνητο. Οι δρόμοι των ευρωπαϊκών πόλεων έπρεπε να διευρυνθούν προκειμένου να εξυπηρετήσουν την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, μια διαδικασία που συχνά επέβαλε την απαλλοτρίωση και την κατεδάφιση. Αφού ο Σουηδός συγκοινωνιολόγος Νιλς φον Μάτερν παρακολούθησε το δεύτερο ευρωπαϊκό συνέδριο συγκοινωνιολογίας στο Μπέργκενστοκ της Ελβετίας, ανέφερε ότι το μεγαλύτερο ζήτημα για τη μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο στην Ευρώπη ήταν πως «το παλαιό πολιτισμικό περιβάλλον [της Ευρώπης] προξενεί [...] δυσκολίες στην εφαρμογή ριζικών, αλλά εξορθολογισμένων παρεμβάσεων».<sup>27</sup>

Περί τα μέσα της δεκαετίας του 1950, ήταν φανερό πως η Σουηδία βρισκόταν σε ένα δίλημμα: να περιορίσει ή να υιοθετήσει τη μετακίνηση με αυτοκίνητο; Τα αυτοκίνητα προξενούσαν συμφόρηση στους παλιούς τομείς των πόλεων και οι γιατροί άρχισαν να αναφέρονται στα μοιραία αυτοκινητικά ατυχήματα σαν τη μοντερνική εκδοχή της φυματίωσης. Έπρεπε κάτι να γίνει. Παρότι όμως οι επιπτώσεις της μαζικής μετακίνησης με αυτοκίνητο αντιμετωπίζονταν ως σοβαρά κοινωνικά προβλήματα, δεν υπήρχε κάποιο καθολικό ή ολοκλη-



Εικόνα 12.1

«Η κοινωνία του αυτοκινήτου βρίσκεται στο κατώφλι μας», ήταν το μήνυμα προς τις σουηδικές πόλεις το 1958. Πηγή: *Rädda Storgatan!* (Σώστε το Στόργαταν!), Handelskamrarnas nämnd (Στοκχόλμη, 1958).

ρωμένο πολιτικό όραμα για το πώς έπρεπε να διαμορφωθεί ένα μέλλον που θα έβριθε αυτοκινήτων. Λίγοι κατάφεραν να διατυπώσουν τα προβλήματα κι ακόμη λιγότεροι μπόρεσαν να τα επιλύσουν. Σε αυτό το σημείο εμφανίζονται οι ειδικοί.

### *Οι αρχιτέκτονες της κοινωνίας του αυτοκινήτου*

Στην αποπολιτικοποιημένη Σουηδία της δεκαετίας του 1950, χώρα με μεγάλη πίστη στη σύγχρονη τεχνολογία και στις επιστήμες, οι ειδικοί σε θέματα τεχνολογίας απολάμβαναν μεγάλης ελευθερίας κινήσεων. Είχαν μπροστά τους τα ευήκοα ώτα πολιτικών και κοινού και είχαν την εντολή να διαμορφώσουν ένα όραμα για το μέλλον. Παρουσιάζοντας την «πρόοδο» ως αναπόδραστη πραγματικότητα, αυτοί οι ειδικοί πάρεκαμψαν αρκετές δύσκολες επιλογές. Το μόνο ζήτημα που έθεσαν ήταν κατά πόσο η Σουηδία έπρεπε να προσαρμόσει τη χρήση του αυτοκινήτου στην «παλιά κοινωνία» ή να δημιουργήσει μια «κοινωνία αυτοκινήτου».<sup>28</sup> Θαρρεί κανείς πως τούτη η νέα κοινωνία αυτοκινήτου αποτελούσε αναπόδραστο προορισμό και πως ο περιορισμός της χρήσης του ουδέποτε αποτέλεσε μιαν εφικτή εναλλακτική επιλογή.

Αυτή η στάση αποτυπώθηκε εναργέστατα στο σουηδικό συνέδριο Μπιλστάντεν [Η πόλη του αυτοκινήτου]. Η συνάντηση, που πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη τον Σεπτέμβριο του 1956, προσέλκυσε τεράστιο ενδιαφέρον. Στην κατάμεστη συνεδριακή αίθουσα συνωστίζονταν αρχιτέκτονες, μηχανικοί, πολεοδόμοι, εκπρόσωποι φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και πολιτικοί από όλη τη χώρα. Εκεί βρίσκονταν και οι πιο επιφανείς ειδικοί σε θέματα τεχνολογίας. Οι ιδέες που παρουσιάστηκαν στις ομιλίες, τους δημόσιους διαλόγους και τις συζητήσεις διαδόθηκαν σε όλη τη χώρα. Το συνέδριο συντόνιζε ο αρχιτέκτονας Ούνο Όριεν,<sup>29</sup> ο οποίος το 1947 υπήρξε ο πρώτος εκλεγμένος καθηγητής Πολεοδομίας. Στα τέλη της δεκαετίας του 1920 και στη δεκαετία του 1930, ο Όριεν, οπαδός του Λε Κορμπυζιέ, έγινε γνωστός ως ο κύριος θεωρητικός του σουηδικού φονξιοναλισμού και ένας από τους πρωτεργάτες για την εφαρμογή του. Ο Όριεν έδωσε το στίγμα του συνεδρίου:

Η τεράστια διόγκωση της μετακίνησης με αυτοκίνητο κατέληξε να αποτελεί το οξύτερο πρόβλημα κοινωνικού σχεδιασμού. Οι προβλέψεις για τον μελλοντικό αριθμό αυτοκινήτων έπρεπε να αναθεωρηθούν με το πέρας του χρόνου [...] Ωστόσο, το αυτοκίνητο δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως στοιχείο που παρακωλύει τον κοινωνικό σχεδιασμό. Οφείλουμε να εστιάσουμε στη μετακίνηση με αυτοκίνητο ως θετικό παράγοντα με ύψιστη σημασία για τον τρόπο ζωής μας. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να διερευνήσουμε κατά πόσο το αυτοκίνητο δεν πρέπει να οδηγήσει σε ένα νέο σκεπτικό αναφορικά με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Ένας εύσχημος τρόπος για να γίνει αυτό είναι να μελετήσουμε πώς να σχεδιάσουμε μια «αυτοκινητούπολη», μια νέα πόλη που θα είναι σχεδιασμένη έχοντας πραγματικά λάβει υπόψη της το αυτοκίνητο.<sup>30</sup>

Το πρώτο πρόσωπο πληθυντικού που μάλλον απροκάλυπτα χρησιμοποιήσε ο Όριεν υπογραμμίζει μια κοινή ταυτότητα με μια σαφή θεώρηση ως προς το ποια ήταν τα προβλήματα της κοινωνίας και πώς αυτά θα επιλύονταν. Όπως περιέργως, οι ειδικοί εντόπισαν ως πρόβλημα την πόλη κι όχι το αυτοκίνητο. Από την οπτική της κοινωνίας του αυτοκινήτου, η παραδοσιακή πόλη με το συμπαγές κέντρο της συνιστούσε «έναν παραλογισμό» και οι ειδικοί στόχευαν στην ανάπλαση των πόλεων, ώστε αυτές να συνάδουν με τα κριτήρια που υποτίθεται πως απαιτούσε το αυτοκίνητο.<sup>31</sup> Η αυτοκινητούπολη αποτελούσε τη ριζοσπαστική και οραματική λύση που θα έλυne όλα τα προβλήματα μονομιάς. Η πόλη ήταν εκείνη που θα υποχωρούσε μπροστά στο αυτοκίνητο κι όχι το αντίστροφο. Κάνοντας μια αναδρομή, αυτό που προκαλεί εντύπωση είναι το καθησυχαστικό ύφος των ειδικών, οι οποίοι, με έναν αέρα εξουσίας και παντοδυναμίας, ανέλαβαν τον ρόλο να επιλύσουν τα προβλήματα της κοινωνίας.

Κατά τη διατύπωση των θέσεών τους, οι ειδικοί ανήγαγαν τον πολεοδομικό σχεδιασμό σε ένα απλό ζήτημα. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός ισοδυναμούσε με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, όπως διατύπωσε με ενάργεια ο Νόρντχβιστ: «Τι είναι πόλη; Ένα σύστημα κυκλοφορίας οχημάτων που πρέπει να σχεδιαστεί εκ νέου».<sup>32</sup> Άρα, ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελούσε ζήτημα ικανοποίησης των συνθηκών, τις οποίες επέβαλλε η αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Από τα εκατό σουηδικά προγράμματα πολεοδομικού σχεδιασμού και έρευνας στον τομέα των μεταφορών, που εκπονήθηκαν μεταξύ 1960 και 1965, τα

ενενήντα τρία αφορούσαν στην κυκλοφορία των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, ενώ μόνον τα επτά ασχολούνταν με τα δημόσια μέσα μεταφοράς.<sup>33</sup>

Το Συνέδριο της Αυτοκινητούπολης παρουσίασε ιδέες και προσεγγίσεις, οι οποίες κυκλοφορούσαν σ' όλη την Ευρώπη. Σε όλη τη Δυτική Ευρώπη, λοιπόν, περί τα τέλη της δεκαετίας του 1950 και στις αρχές της δεκαετίας του 1960 κυκλοφορούσαν επίσης διάφορες παραπλήσιες διακηρύξεις ειδικών και οράματα για την κοινωνία του αυτοκινήτου. Ιδιαίτερη επιρροή άσκησε το βιβλίο του Γερμανού πολεοδόμου Χανς Μπέρναρντ Ραϊχάου που εκδόθηκε το 1959 με τίτλο *Η φιλική προς το αυτοκίνητο πόλη: μια διέξοδος από το χάος*.<sup>34</sup> Το βιβλίο συνόψιζε την προσέγγιση των ειδικών συγκοινωνιολόγων: η συμφόρηση και τα οδικά ατυχήματα αναγνωρίζονταν ως προβλήματα των πόλεων και η λύση ήταν να οικοδομηθούν πόλεις «φιλικές προς το αυτοκίνητο». Σε παρόμοια συμπεράσματα κατέληγε και ο Δανός συγκοινωνιολόγος Π.Χ. Μπέντσεν στο βιβλίο του *Πόλη και κυκλοφορία στην εποχή της αυτοκίνησης*,<sup>35</sup> αλλά και ο Βρετανός αρχιτέκτονας Τζέφρι Τζέλικου στο βιβλίο *Η ουτοπία του αυτοκινήτου: μια μελέτη για την εξέλιξη του αστικού τοπίου*.<sup>36</sup> Μια άλλη σημαντική έκδοση υπήρξε η έκθεση της βρετανικής κυβέρνησης *Η κυκλοφορία στις πόλεις*, γνωστή ως *Έκθεση Μπιουκάναν*, φέροντας το όνομα του κυρίως συντάκτη της, του συγκοινωνιολόγου Κόλιν Μπιουκάναν.<sup>37</sup> Ο Σουηδός συγκοινωνιολόγος Νιλς Ρόζεν σκιαγράφησε τη συλλογιστική του Μπιουκάναν ως εξής: «Δεν είναι καινούργια, αλλά πιο περιγραφική, με ισχυρότερα επιχειρήματα και διατυπωμένη με περισσότερη λεπτομέρεια από τη συνηθισμένη».<sup>38</sup> Η Έκθεση Μπιουκάναν πρέπει να ιδωθεί ως κωδικοποίηση της γνώσης και των ιδεών που ήδη κυκλοφορούσαν στους κόλπους των Ευρωπαίων ειδικών συγκοινωνιολόγων που προσυπέγραφε τα ήδη υπάρχοντα σκεπτικά.

Πώς όμως οι συγκοινωνιολόγοι και πολεοδόμοι επιστράτευσαν το κύρος της επιστήμης; Η ιστορικός των επιστημών Λόρεν Ντάστον διατείνεται πως τον 19<sup>ο</sup> αιώνα εμφανίστηκε αυτό που ήταν αντικειμενικά ιδανικό για τη μεταφορά της γνώσης.<sup>39</sup> Καθώς η επιστημονική κοινότητα μεγάλωνε σε εύρος και σε αριθμό επιστημόνων, εξίσου αυξανόταν και η ανάγκη να γνωστοποιούνται οι μέθοδοι και τα αποτελέσμα-



τά. Κι ενώ οι επιστήμονες επιδίδονταν σε εγχειρήματα πέρα από το δικό τους πλαίσιο δράσης, τη χώρα, την κουλτούρα και τη γλώσσα, αισθάνονταν την ανάγκη να απομονώνουν κάθε αναφορά σε συγκεκριμένους πολιτισμικούς κώδικες, παραδόσεις και τοπικές συνθήκες. Οι συγκοινωνιολόγοι και πολεοδόμοι αξιοποίησαν πολλές απ' αυτές τις ίδιες στρατηγικές. Πάνω απ' όλα όμως, οι πολεοδόμοι τεκμηρίωσαν τον αναπτυσσόμενο επιστημονικό τομέα τους επικαλούμενοι μιαν αφηρημένη επιστημονική γνώση, από την οποία είχαν εξαλειφθεί όλες οι υποκειμενικές ιδιότητες χάριν προφανώς αντικειμενικών γεγονότων. Αυτό προσέδωσε στην επιστήμη τους μιαν οικουμενικότητα που βρισκόταν στον αντίποδα της αναγνώρισης της μοναδικότητας του τοπικού στοιχείου. Αυτοί οι ειδικοί, εκπρόσωποι του οικουμενικού και του μοντέρνου, υποτίθεται πως ενεργούσαν υπεράνω των ιστορικών, πολιτισμικών, πολιτικών και κοινωνικών ιδιαιτεροτήτων του τοπικού σκηνικού. Οι επιστήμες συνέβαλαν ώστε η ιδεολογία, η πολιτική και τα συμφέροντα να αναχθούν σε στοιχεία μετρήσιμα και ουδέτερα, που μπορούσαν εύκολα να επιλοχωρήσουν ανάμεσα σε πρόσωπα, οργανισμούς, περιοχές και χώρες. Με αυτό τον τρόπο, οι ειδικοί ανέλαβαν τον ρόλο του ενορχηστρωτή της «ανάπτυξης» και στις δεκαετίες 1950 και 1960 κυριάρχησε στο ευρύτερο μέρος της Δυτικής Ευρώπης ο τρόπος με τον οποίο διατύπωναν τα θέματα.<sup>40</sup>

Ασχολήθηκαν όμως οι ειδικοί και με άλλα θέματα εκτός από τη γνώση; Είναι αυτοί που έφεραν στ' αλήθεια τη νεοτερικότητα; Η υπόθεση ότι αυτοί οι ειδικοί έδρασαν ως φορείς της νεοτερικότητας μας οδηγεί στο ερώτημα πώς απέκτησαν, αξιοποίησαν και μετέδωσαν αυτή τη νεοτερικότητα. Συνεπώς, το επόμενο βήμα είναι να διερευνηθεί ο τρόπος που εξαπλώθηκε η γνώση τους.

### *Η κυκλοφορία της γνώσης*

**Ε**νας τρόπος για να κατανοήσει κανείς πώς κυκλοφόρησαν στη Σουηδία οι ιδέες περί συγκοινωνιολογίας είναι να μελετήσει την εξειδικευμένη βιβλιογραφία σχετικά με την κατασκευή οδών και τη συγκοινωνιολογία. Εκπόνησα μια βιβλιομετρική μελέτη, καλύπτοντας

την περίοδο 1946-1955, ώστε να διακριβώσω πότε έφτασε η βιβλιογραφία στη Σουηδία, από πού προήλθε και ποιους θεσμούς αφορά.<sup>41</sup> Όταν η βιβλιογραφία που αναφέρεται στη συγκοινωνιολογία είναι ταξινομημένη ανά χώρα, τότε προκύπτει μια οφθαλμοφανής εικόνα: από τα συνολικά 1.063 βιβλία, συνεδριακές εργασίες και περιοδικές εκδόσεις που συγκεντρώθηκαν μεταξύ 1946 και 1955, κατά το 54% προέρχονταν από τις ΗΠΑ, ακολουθούσε το Ηνωμένο Βασίλειο με 19% και η Γερμανία με 6%. Η κατανομή σ' όλη τη δεκαετία παρέμεινε σχετικά αμετάβλητη. Συγκρίνοντας αυτά τα στοιχεία με εκείνα της προηγηθείσας περιόδου, η μετατόπιση της έμφασης από τη Γερμανία προς τις Ηνωμένες Πολιτείες είναι εντυπωσιακή: το 1935, το 39% της εισηγμένης βιβλιογραφίας προερχόταν από τη Γερμανία και μόνο το 17% από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η συντριπτική ήττα της ναζιστικής Γερμανίας στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο εξηγεί τη μεταστροφή από τη Γερμανία προς τον αγγλοσαξονικό κόσμο. Το γνωστικό υπόβαθρο της Γερμανίας καταστράφηκε ή διασπάρθηκε ανά τον κόσμο. Εντούτοις, η μετάβαση της πολιτισμικής ζωής της Σουηδίας από τη Γερμανία στη Βρετανία, ειδικά, διακρίνεται ήδη από την εποχή του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Πάντως οι μεταγενέστερες αλλαγές αποτελούσαν τμήμα μιας ευρύτερης πολιτισμικής μετατόπισης προς τη Δύση.<sup>42</sup>

Έχοντας λάβει υπόψη μεμονωμένους φορείς, εντόπισα πέντε βασικά κέντρα γνώσης στην κατασκευή αυτοκινητοδρόμων και στη συγκοινωνιολογία: το Γραφείο Οδικής Κυκλοφορίας Αυτοκινητοδρόμων του Πανεπιστημίου του Γιέιλ στο Νιου Χέιβεν του Κονέτικατ,<sup>43</sup> το Ίδρυμα Επο στο Σόγκατακ επίσης του Κονέτικατ, το Συμβούλιο Έρευνας Αυτοκινητοδρόμων,<sup>44</sup> που ανήκει στο Γραφείο Δημόσιου Οδικού Δικτύου με έδρα την Ουάσινγκτον (D.C. Περιφέρεια της Κολούμπια),<sup>45</sup> το Ινστιτούτο Συγκοινωνιολόγων,<sup>46</sup> στο Νιου Χέιβεν του Κονέτικατ και το Εργαστήριο Οδικών Έρευνών,<sup>47</sup> του Τμήματος Επιστημονικής και Βιομηχανικής Έρευνας,<sup>48</sup> που εδρεύει στο Λονδίνο. Από αυτούς τους πέντε οργανισμούς, οι τέσσερεις είναι αμερικανικοί, αλλά, πάντως, όλοι τους είναι αγγλοσαξονικοί. Σε αυτό το δείγμα, λοιπόν, αποτυπώνεται η εικόνα ενός διεθνούς δικτύου που εντοπίζεται σε τρία γεωγραφικά κέντρα: στην Ουάσινγκτον (D.C. Περιφέρεια της Κολού-

μπια), στην μικρή πολιτεία του Κονέτικατ στην ανατολική ακτή των ΗΠΑ και στο Λονδίνο.

Οι μηχανολογικές σχολές της Σουηδίας συμμετείχαν σε αυτό το διεθνές δίκτυο μέσω των ερευνητικών βιβλιοθηκών, οι οποίες ενημερώνονταν επιμελώς με την πλέον πρόσφατη εξειδικευμένη βιβλιογραφία. Οι δύο βασικές περιοδικές εκδόσεις στον τομέα της συγκοινωνιολογίας ήταν το *Traffic Engineering* του ΙΤΕ —που άρχισε να δημοσιεύεται το 1933— και το *Traffic Quarterly* του Ιδρύματος Επο, που πρωτοεμφανίστηκε το 1947. Αυτές οι εκδόσεις βρήκαν τον δρόμο τους προς τα ράφια των ερευνητικών βιβλιοθηκών της Σουηδίας μέσα σε ένα-δυο χρόνια, μαζί με τα σημαντικότερα αμερικανικά βιβλία συγκοινωνιολογίας, όπως είναι το *Εγχειρίδιο σπουδών στη συγκοινωνιολογία*,<sup>49</sup> το *Εγχειρίδιο για τους χώρους στάθμευσης*,<sup>50</sup> αλλά και το κλασικό βιβλίο αναφοράς για τις σωστές διαστάσεις των δρόμων [dimensioning of roads], με τίτλο *Εγχειρίδιο για τη χωρητική ικανότητα των αυτοκινητοδρόμων*.<sup>51</sup>

Ωστόσο, το γεγονός ότι η γνώση υπήρχε δεν σημαίνει απαραίτητα πως ήταν και αξιοποιήσιμη. Δεν ήταν εύκολο να τεκμηριώσω έναν διακριτό δεσμό ανάμεσα στη διαθεσιμότητα της βιβλιογραφίας και στην πραγματική επιρροή που ασκούσε, επειδή ακόμη κι όταν η ειδικευμένη γνώση παρέχεται απλόχερα, αξιοποιείται μόνον εφόσον υπάρχει κάποιος που μπορεί να την ανακαλύψει, να την κατανοήσει, να την αξιοποιήσει και να τη μεταλαμπαδεύσει. Για να συμβεί αυτό, κάποιος πρέπει να ενδιαφερθεί για την προκείμενη γνώση και στην περίπτωση μας αυτό το ενδιαφέρον εκδηλώθηκε στη δεκαετία του 1950. Όπως είναι φυσικό, η επισήμως δημοσιευμένη βιβλιογραφία αποτελούσε μια μόνο διάσταση της κυκλοφορίας των ιδεών. Τα ταξίδια μελέτης και τα συνέδρια των ειδικών συγκοινωνιολόγων συνιστούσαν ακόμη ένα είδος κυκλοφορίας ιδεών που μπορεί να μετρηθεί ευκολότερα.

Πριν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η ηπειρωτική Ευρώπη αποτελούσε πρωτεύοντα προορισμό για τους φοιτητές συγκοινωνιολογίας, μεταφορών και πολεοδομικού σχεδιασμού. Όταν η ναζιστική Γερμανία κατασκεύασε ένα εθνικό οδικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων βασισμένο στα αμερικανικά πρότυπα, ακόμη και οι Αμερικανοί μηχαν-

νικοί ταξίδησαν στη Γερμανία για να το μελετήσουν.<sup>52</sup> Οι δεσμοί της Σουηδίας με τη Γερμανία παρέμειναν ισχυροί επί χρόνια. Ο Τόρστεν Όαστραμ, φέρ' ειπείν, διευθυντής των γραμμών του τραμ κι αργότερα κάτοχος της έδρας Συγκοινωνιολογίας και Μεταφορών του Βασιλικού Ινστιτούτου Τεχνολογίας, επισκέφθηκε το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βέλγιο, την Ολλανδία, τη Γερμανία, την Ελβετία και τη βόρεια Ιταλία προκειμένου να μελετήσει «ζητήματα μεταφορών και πολεοδομικού σχεδιασμού». Η επιτροπή του βρετανικού πολεοδομικού σχεδιασμού στη Σουηδία τεκμηριώνεται στην έκθεση «Ανασχεδιάζοντας τη Βρετανία», η οποία έλαβε χώρα στη Στοκχόλμη την άνοιξη του 1946. Οι βρετανικές «νέες πόλεις» προσέλκυσαν ιδιαίτερα την προσοχή των επισκεπτών. Σε ένα επιμορφωτικό ταξίδι που οργάνωσε η Σουηδική Ένωση Δημοτικής Τεχνολογίας το 1949 συμμετείχαν 43 άτομα από 11 σουηδικές πόλεις. Οι Σουηδοί ειδικοί επισκέφθηκαν την κλασική κηπούπολη του Εμπενίτζερ Χάουαρντ στο Γουέλιν της Βρετανίας, καθώς και την προσφάτως σχεδιασμένη πόλη Στίβενιτζ κοντά στο Λονδίνο.<sup>53</sup> Εκπληξη προκαλεί το γεγονός πως ακόμη και στη δεκαετία του 1950, ορισμένοι Σουηδοί επισκέπτες επέκριναν τη «σχετικά οπισθοδρομική» αμερικανική πολεοδομία.<sup>54</sup> Η μεταστροφή της επικέντρωσης, λοιπόν, προς τις Ηνωμένες Πολιτείες στα μέσα της δεκαετίας του 1950 οφείλεται σε έναν παράγοντα: στο αυτοκίνητο.

Καθώς εδραιωνόταν η συνειδητοποίηση πως το αυτοκίνητο έμελλε να αλλάξει συθέμελα τον πολεοδομικό και κοινοτικό σχεδιασμό, μετά από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο παρατηρήθηκε και μια εντυπωσιακή αλλαγή στο ταξιδιωτικό στερεότυπο, ας πούμε, των ειδικών επιστημόνων. Τα σουηδικά επιστημονικά περιοδικά καταγράφουν 45 επιμορφωτικές επισκέψεις ή συνέδρια κατά την περίοδο 1945-1955.<sup>55</sup> Κύριος προορισμός για τα περισσότερα ταξίδια ήταν οι Ηνωμένες Πολιτείες και σε όλη αυτή την περίοδο διπλασιάστηκαν τα ταξίδια που πραγματοποιούνταν ετησίως προς εκεί. Οι μηχανικοί, κατά κύριο λόγο, πήγαιναν στις Ηνωμένες Πολιτείες για να σπουδάσουν συγκοινωνιολογία και στα μέσα της δεκαετίας του 1950 πολλοί Ευρωπαίοι αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι άρχισαν να ενδιαφέρονται για την αμερικανική πολεοδομία.

Σύμφωνα με σημερινούς υπολογισμούς φαίνεται πως στις αρχές

της δεκαετίας του 1950 η Σουηδία διέθετε περίπου 50 συγκοινωνιολόγους. Το 1<sup>ο</sup> Ευρωπαϊκό Συνέδριο Συγκοινωνιολογίας έλαβε χώρα στη Χάγη το καλοκαίρι του 1953, με σχεδόν 150 συμμετέχοντες από 16 χώρες. Εκεί, τη Σουηδία αντιπροσώπευσαν 21 συμμετέχοντες, οι οποίοι ενδεχομένως αποτελούσαν το 40% των συγκοινωνιολόγων της χώρας.<sup>56</sup> Από τους 300 περίπου Δυτικοευρωπαίους συνέδρους που προσέλαυσε το 2<sup>ο</sup> Ευρωπαϊκό Συνέδριο Συγκοινωνιολογίας στο Μπέργκενστοκ το 1954, οι 20 ήταν από τη Σουηδία.<sup>57</sup> Ένα τρίτο συνέδριο συνήλθε στην πόλη Στρέζα της Ιταλίας, το φθινόπωρο του 1956, συγκεντρώνοντας περίπου 450 συμμετέχοντες από 33 χώρες.<sup>58</sup> Ανάμεσα στις επισκέψεις και στις συνεδριακές συμμετοχές τους, πολλοί Σουηδοί ειδικοί πραγματοποίησαν και ταξίδια εκπαιδευτικά.

Αυτά τα συνέδρια συνέβαλαν στη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής κοινότητας ειδικών συγκοινωνιολόγων, οι οποίοι καταγίνονταν με συγκεκριμένα ευρωπαϊκά ζητήματα, που αφορούσαν στην προσαρμογή των πόλεων στη μαζική χρήση του αυτοκινήτου. Εκτός από τις ομάδες των ειδικών υπήρχαν, βεβαίως, και άλλοι φορείς που δραστηριοποιούνταν στην καλλιέργεια γνώσεων συγκοινωνιολογίας. Πρώτες έρευνες τεκμηριώνουν τη σπουδαιότητα των δικτύων του πολιτικού λόμπινγκ σε εθνικό επίπεδο και των οργανωμένων ομάδων πίεσης ειδικών συμφερόντων με διεθνή εμβέλεια, στη Σουηδία, στη Νορβηγία και στη Φινλανδία.<sup>59</sup> Πράγματι, τα ευρωπαϊκά συνέδρια συγκοινωνιολογίας διοργανώνονταν από τρεις διεθνείς οργανισμούς ειδικών συμφερόντων: τον Παγκόσμιο Οργανισμό Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου [OTA], τη Μόνιμη Διεθνή Ένωση Συνεδρίων Οδοποιίας [PIARC] και τη Διεθνή Ομοσπονδία Δρόμων [IRF]. Αυτοί οι φορείς συντόνιζαν τα ειδικά συμφέροντα και συνάμα συνέβαλαν στην εδραίωση μιας κοινότητας Ευρωπαίων ειδικών.

Ο Μπρους Σίλι επισημαίνει πως οι Αμερικανοί συνέβαλαν ενεργά στη διάδοση της κατασκευής αυτοκινητοδρόμων και της συγκοινωνιολογίας σε όλη την υφήλιο και ειδικότερα στη μεταπολεμική Ευρώπη.<sup>60</sup> Οι τρεις κυριότεροι θεσμοί ήταν η Υπηρεσία Δημόσιας Οδοποιίας [BRP], που από το 1916 ευθυνόταν για το ομοσπονδιακό σύστημα αυτοκινητοδρόμων της Αμερικής, το Γραφείο Οδικής Κυκλοφορίας Αυτοκινητοδρόμων [Bureau of Highway Traffic] του Πανεπιστημίου Γιέλ

και ο οργανισμός άσκησης πολιτικής επιρροής IRF. Αυτοί οι οργανισμοί συνέβαλαν στη διάδοση εξειδικευμένης γνώσης, χρηματοδοτώντας, οργανώνοντας και εκπαιδύοντας αλλοδαπούς μηχανικούς-συγκοινωνιολόγους. Ήδη ανέφερα το ενεργό πρόγραμμα ανταλλαγής του IRF, αλλά και οι δραστηριότητες της BRP παρουσίαζαν ακόμη μεγαλύτερο εύρος. Το 1953 μονάχα, η BRP διοργάνωσε επισκέψεις 139 μηχανικών-συγκοινωνιολόγων από 35 χώρες και το 1954 υπήρξαν 170 επιπλέον επισκέπτες. Σε αυτά τα προγράμματα ανταλλαγής συμμετείχαν αρκετοί Σουηδοί μηχανικοί. Η ανταλλαγή ειδημόνων της BRP και του IRF χρηματοδοτούνταν κατά κύριο λόγο στο πλαίσιο του Σχεδίου Μάρσαλ, αν και η συμμετοχή των Σουηδών μηχανικών στο πρόγραμμα της BRP υποστηριζόταν οικονομικά από τη Σουηδία. Εξίσου δραστήριοι αποδείχτηκαν και οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί. Το 1954, ως πούμε, ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης για την Ευρώπη [ΟΟΣΑ] διοργάνωσε για 32 Ευρωπαίους ειδικούς από 11 χώρες μια επίσκεψη στις ΗΠΑ. Ο Σουηδός Νταγκ Μπλόμπεργκ επισκέφθηκε το Μιλγουόκι, στην πολιτεία Γουισκόνσιν, που παρουσίαζε παρόμοιες γεωγραφικές συνθήκες της Σουηδίας.<sup>61</sup>

Είναι δύσκολο να συλλάβει κανείς την κυκλοφορία της γνώσης στην ολόκληρά της, που εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις δεν παρουσιάζει μια διακριτή μορφή κατά την πρώτη μεταπολεμική δεκαετία. Είναι αδύνατο να εντοπιστεί ένας κομβικός παράγοντας και μολονότι τα ταξίδια συχνά αποτελούσαν αξιοσημείωτα γεγονότα, αυτά τα χρόνια πραγματοποιήθηκαν πολλές παρεμφερείς επισκέψεις. Η στατιστική βιβλιογραφική έρευνα που εκπόνησα υποδεικνύει πως η συγκοινωνιολογία «διαπότισε» τη Σουηδία με ποικίλους τρόπους. Αναμφισβήτητα, Σουηδοί μηχανικοί, εταιρείες, οργανισμοί ειδικών συμφερόντων και πολιτικοί επιθυμούσαν διακαώς να αποκτήσουν γνώσεις σχετικές με την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων και με τη συγκοινωνιολογία. Πράγματι, η πλειονότητα των εκπαιδευτικών ταξιδιών των Σουηδών πραγματοποιήθηκε εκτός των επίσημων διεθνών προγραμμάτων ανταλλαγής. Πολλοί και διαφορετικοί κυβερνητικοί φορείς, συνεταιριστικές οργανώσεις, επαγγελματικές οργανώσεις, μεμονωμένες πόλεις, ιδιωτικά κεφάλαια και ιδρύματα συνέβαλαν στην κινητοποίηση αυτής της κυκλοφορίας της γνώσης, χρηματοδοτώντας και οργανώ-

νοντας διάφορα ταξίδια μελέτης. Όπως υπήρχαν πολλοί τρόποι για να φτάνει τη Σουηδία η γνώση σε θέματα συγκοινωνιολογίας, εξίσου ποικίλοι αποδείχτηκαν και οι τρόποι για να μεταβαίνουν οι Σουηδοί στις ΗΠΑ.

Το εκπαιδευτικό ταξίδι ίσως θεωρείται μια ειδική μορφή απόκτησης και μεταφοράς γνώσης. Οι εκθέσεις που συντάχθηκαν με βάση τέτοιες επισκέψεις μαρτυρούν ότι η επιμόρφωση συνυφαινόταν με τον αμιγή τουρισμό, αλλά και μακροχρόνιες διακοπές συχνά συνδυάζονταν με το επιστημονικό ενδιαφέρον. Σημαντική αποδείχτηκε και η δυνατότητα απόκτησης γνώσης μέσω της εργασίας στο εξωτερικό. Οποσδήποτε, όμως, τα ταξίδια προσέφεραν στους ταξιδιώτες πολύτιμες κοινωνικές και πολιτισμικές εμπειρίες. Για να διερευνήσουμε τον ρόλο που διαδραμάτισαν αυτές οι εμπειρίες στη διαμόρφωση της οπτικής την οποία υιοθέτησαν οι ειδικοί συγκοινωνιολόγοι ως προς το «μοντέρνο» θα σηκώσουμε το υποτιθέμενα ουδέτερο πέπλο της επιστήμης. Έτσι θα αποκτήσουμε μιανεικόνα γι' αυτές τις ιδεολογικές και πολιτισμικές αντιλήψεις.

### *Η επαφή με τις Ηνωμένες Πολιτείες*

**Η** ανάλυσή μου υποστηρίζει ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες αποτελούσαν τον προορισμό που επισκέπτονταν συχνότερα οι Σουηδοί αρχιτέκτονες, πολεοδόμοι και πολιτικοί μηχανικοί. Αυτές οι επισκέψεις στις Ηνωμένες Πολιτείες δημιουργούσαν μεγάλο ενδιαφέρον στη Σουηδία. Και όντως η μεταπολεμική ιδεολογία περί πολεοδομικού σχεδιασμού στη Σουηδία διαμορφώθηκε ακριβώς μέσα από τη συνάντησή της με την Αμερική. Ας δούμε, τώρα, καλύτερα, το πώς οι ταξιδιώτες αποτίμησαν τη συνεργασία και τα ταξίδια τους.

Για τη Σουηδία του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι Ηνωμένες Πολιτείες πρέσβευαν το μέλλον ή, έστω, το πιθανό μέλλον. Οι συζητήσεις για την Αμερική διαμόρφωσαν σημαντικά τον τρόπο με τον οποίον οι παράγοντες έβλεπαν τη μελλοντική Σουηδία.<sup>62</sup> Η Αμάντα Λάγκερκβιστ, θεωρητικός και ειδικός σε θέματα των μέσων, αναλύει τις αντιλήψεις για την "Amerika", που δέσποζαν στις περιγραφές των Σουηδών από τα ταξίδια τους τη

δεκαετία του 1950, και τονίζει ότι αυτά τα ταξίδια, που υποστηρίζονταν από τις δημόσιες αρχές, οργανισμούς, εταιρείες, ενορίες, ιδρύματα και τον Τύπο, αποσκοπούσαν στην κατάρτιση ενός σχεδίου δράσης για το μέλλον της Σουηδίας.<sup>63</sup> Αυτή η κατευθυνόμενη επιμόρφωση διαφαίνεται εντυπωσιακά από τις εκθέσεις των συγκοινωνιολόγων με τίτλους όπως «Τι μας διδάσκουν οι ΗΠΑ για τον σχεδιασμό της τροχαίας κίνησης»<sup>64</sup> και «Μαθαίνοντας για την τροχαία κίνηση στις ΗΠΑ».<sup>65</sup> Οι συγκοινωνιολόγοι ήθελαν να μεταλαμπαδεύσουν στην πατρίδα τους τη γνώση που θα εφαρμοζόταν για να συμβάλλει στον εκσυγχρονισμό της Σουηδίας. Την τάση αυτή εξέφραζε το ζευγάρι της σουηδικής διανοήσης, Άλβα και Γκούναρ Μίρνταλ μέσα από τις περιγραφές των ταξιδιών του, και ειδικά με το βιβλίο του *Επαφή με την Αμερική*.<sup>66</sup> Οι Μίρνταλ, στους οποίους αργότερα απονεμήθηκε και το βραβείο Νόμπελ, διαπίστωσε μια σαφή συνάφεια ανάμεσα στις δυο χώρες, δηλαδή στη Σουηδία και στην Αμερική, καθώς αμφότερες αποσκοπούσαν στον εκσυγχρονισμό και στη διατήρηση της ειρήνης. Δεν πρέπει να λησμονούμε πως οι δεσμοί συγγένειας δεν ήταν απλώς ιδεολογικοί. Η Σουηδία απέκτησε εξίσου ισχυρούς δεσμούς αίματος με τις Ηνωμένες Πολιτείες ύστερα από τα μεγάλα μεταναστευτικά κύματα του 19<sup>ου</sup> αιώνα και της δεκαετίας του 1930, τότε δηλαδή που περισσότεροι από ένα εκατομμύριο Σουηδοί διέσχισαν τον Ατλαντικό με προορισμό τις ΗΠΑ.

Ξεφυλλίζοντας τις αναφορές των Σουηδών για τα ταξίδια τους τη δεκαετία του 1950, διαπιστώνεται μια αμφιθυμία απέναντι στο μοντέρνο.<sup>67</sup> Επρόκειτο, άλλωστε, για μια φορτισμένη συνάντηση ανάμεσα σε μια μεσοαστική, ευρωπαϊκή κουλτούρα και στον αμερικανικό τρόπο ζωής. Η σαγήνη που ασκούσαν οι ΗΠΑ στους Σουηδούς δεν ισοδυναμούσε με ανεπιφύλακτη επιδοκιμασία και οι επισκέπτες που επέστρεφαν από την Αμερική, μετέφεραν μιαν εικόνα ανάμικτη. Η αντίληψη που διαμόρφωναν για τις Ηνωμένες Πολιτείες οι αρχιτέκτονες, οι μηχανικοί και οι πολεοδόμοι, αφού επέστρεφαν από εκεί, ταλαντεύονταν ανάμεσα σε μια απλοϊκή αισιοδοξία που εκπορευόταν από την οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη της χώρας και σε μια ριζική απόρριψη, ειδικά όταν αυτοί οι άνθρωποι βρισκόνταν αντιμέτωποι με μια αμιγώς καπιταλιστική και ανταγωνιστική κοινωνία. Στο βιβλίο του, ας πούμε, *Αμερική: Όνειρο και πραγματικότητα*, ο δημο-



σιογράφος Μπγιουρν Άλαντερ συνέθετε μια εικόνα τεχνολογικής νεοτερικότητας, με αυτοκινητόδρομους, κατά μήκος των οποίων ήταν παρατεταγμένα μοτέλ, βενζινάδικα και εστιατόρια, αλλά και την εικόνα μιας αδύναμης μεγαλούπολης.<sup>68</sup> Περιέγραφε τη σύγχρονη κοινωνία της αφθονίας με την ίδια αμφιθυμία που ένωσαν πολλοί Σουηδοί όταν γνώρισαν τις ΗΠΑ. Κι όμως, παρ' όλα αυτά τα αντιφατικά συναισθήματα, οι Σουηδοί επισκέπτες στην Αμερική συχνά δήλωναν πως είχαν την αίσθηση ότι ο τρόπος ζωής αυτής της χώρας αναμφίβολα θα επικρατούσε. Μετά την επίσκεψή του στις Ηνωμένες Πολιτείες, ο πολεοδόμος αρχιτέκτονας Σβεν Τινέλιους έκανε την ακόλουθη δήλωση: «Το αυτοκίνητο δεν αποτελεί πάρεργο των εύπορων, αλλά αναπόδραστη παράμετρο στην κοινωνική πρόοδο. Όλες οι πτυχές του τρόπου ζωής μας ολισθαίνει προς τον εξαμερικανισμό».<sup>69</sup>

Αυτές οι εκθέσεις αναφέρουν μεμονωμένες διαπιστώσεις του κάθε ταξιδιώτη για την Αμερική. Ο Γκούναρ Κούλστρομ, από την Υπηρεσία Πολεοδομικού Σχεδιασμού της Στοκχόλμης, το 1954-1955 συμμετείχε σε ένα πρόγραμμα συγκοινωνιολογίας, που διοργάνωσε το IRF στο Γραφείο Οδικής Κυκλοφορίας Αυτοκινητοδρόμων [BHT] του Γιέλ. Ο Κούλστρομ δεν εντυπωσιάστηκε ιδιαίτερα από το επίπεδο της διδασκαλίας. Αρκετά μαθήματα «διδάσκονταν μάλλον υποτυπωδώς», ειδικά για τους Ευρωπαίους συγκοινωνιολόγους, οι οποίοι συνήθως μετρούσαν πολλά χρόνια δραστηριότητας στον χώρο, και ορισμένοι καθηγητές δεν ήταν «απολύτως κατάλληλοι για να διδάσκουν σε ακαδημαϊκό επίπεδο».<sup>70</sup> Ο Κούλστρομ θεωρούσε πως η εκπαίδευση στις ΗΠΑ απαιτούσε πολύ χρόνο που απέφερε, όμως, πενιχρά αποτελέσματα». Παρότι ο Κούλστρομ δεν απέδειξε μεγάλο ενθουσιασμό για τα ακαδημαϊκά μαθήματα, η προσωπική συνάντησή του με την αμερικανική οδική κουλτούρα υπήρξε πολύ πιο ουσιαστική. Περιέγραψε με γλαφυρότητα την εμπειρία «που μου προσφέρει η δυνατότητα να βιώσω για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα την οδική κυκλοφορία της Αμερικής, γνωρίζοντάς την από πρώτο χέρι, να νιώσω τις εντυπώσεις που μου γεννιούνται οδηγώντας στους δρόμους αυτής της χώρας και να έχω το προνόμιο να δω ό,τι πιο σύγχρονο υπάρχει στο οδικό σύστημα, στους οδικούς κόμβους και στα πρατήρια καυσίμων». Η μεγάλη αξία των εκπαιδευτικών επισκέψεων στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπως τονίζει ο Κούλστρομ, εντο-

πίζεται «στην αποκόμιση μιας προσωπικής αντίληψης των πλέον σύγχρονων οδικών κατασκευών και στην κατανόηση των συνθηκών οδήγησης που μάλλον αναμένονται και στην Ευρώπη στο εγγύς μέλλον». <sup>71</sup>

Σε μια μελέτη αναφορικά με τα ταξίδια επιστημονικού περιεχομένου, ο Σβεν Βίντμαλμ διέκρινε την αμεσότητα που βίωναν οι ταξιδιώτες. <sup>72</sup> Η ίδια αμεσότητα διατυπώθηκε και στην εμπειρία του πολιτικού μηχανικού Χάρυ Μπέρνχαρντ κατά την επίσκεψή του στη Βόρεια Αμερική το 1954-1955, που διήρκεσε 7 μήνες. Όταν ο Μπέρνχαρντ επέστρεψε, παρατήρησε: «Είχα και στο παρελθόν πραγματευτεί ζητήματα σε σχέση με σχεδιασμούς κυκλοφοριακής βελτίωσης (clearance project) κ.τ.λ., και είχα, βεβαίως, δει στατιστικά στοιχεία για την οδική κυκλοφορία στις Ηνωμένες Πολιτείες, είχα ακουστά γι' αυτήν, είχα διαβάσει γι' αυτήν, είχα μια εικόνα της από τον κινηματογράφο κ.τ.λ., αλλά οφείλω να πω πως μόνον η επί-τόπου συνάντησή μου με την Αμερική μου αποκάλυψε πόσο πραγματικά τεράστια είναι η οδική κυκλοφορία σε αυτήν τη χώρα». <sup>73</sup> Οι προσωπικές εμπειρίες των ειδικών αναφορικά με την κυκλοφορία, τη στέγαση και τις πόλεις στις Ηνωμένες Πολιτείες συνέβαλαν στη διαμόρφωση μιας εναργούς εικόνας για τις συνέπειες που θα επέφερε η μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο, όταν αυτή θα άγγιζε το απόγειό της. Πίστευαν ότι κατά κάποιον τρόπο είχαν δει το μέλλον.

### *Η αντίληψη ότι η ιστορία επαναλαμβάνεται*

**Ο**ι Δυτικοευρωπαίοι ειδικοί συγκοινωνιολόγοι θεωρώντας τις Ηνωμένες Πολιτείες ως καθρέπτη του μέλλοντος διατύπωσαν τις πολεοδομικές ιδέες τους με φόντο τις εμπειρίες, τις λύσεις και τα λάθη της Αμερικής. Αυτοί οι ειδικοί θεωρούσαν αυτονόητο ότι η ιστορία ακολουθεί μια καθορισμένη πορεία εξέλιξης: οι Ηνωμένες Πολιτείες είχαν ανεβεί ένα σκαλοπάτι ψηλότερα στην κλίμακα της προόδου και τώρα είχε έρθει η σειρά της Σουηδίας και άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Η ίδια άποψη χαρακτήριζε και τις συναντήσεις της Σουηδίας με τον Τρίτο Κόσμο. Οι ταξιδιώτες, υιοθετώντας μιαν εξελικτική αντίληψη για την ιστορία, ότι δηλαδή η ιστορία εκτυλίσσεται κατά στάδια, θεωρούσαν

πως ο Τρίτος Κόσμος διερχόταν τις ίδιες φάσεις ή την ίδια ιστορία με τη Δύση.<sup>74</sup> Αυτή η αντίληψη κοινωνιακής εξέλιξης χρονολογείται από τις δαρβινικές θεωρίες περί κοινωνίας, που είχε διατυπώσει ο Άγγλος φιλόσοφος και κοινωνιολόγος Χέρμπερτ Σπένσερ (1820-1903), οι οποίες τεκμαίρονταν ότι οι κοινωνίες εξελίσσονταν από το ένα «στάδιο» στο άλλο. Επρόκειτο, δηλαδή, για έναν ιεραρχικό τρόπο σκέψης, που υπονοούσε ότι οι ανεπτυγμένοι πολιτισμοί ήταν ανώτεροι των λιγότερο ανεπτυγμένων.

Στο βιβλίο του *Ανδρών Μέτρον Μηχανή: Επιστήμη, Τεχνολογία και Ιδεολογίες της Δυτικής Κυριαρχίας*,<sup>75</sup> ο Μάικλ Έιντας εκθέτει τον τρόπο που οι αντιλήψεις των Ευρωπαίων για την τεχνολογική και επιστημονική ανωτερότητά τους συνέβαλαν στην εδραίωση της τεχνολογίας και των επιστημών ως μέτρο προόδου τον 18<sup>ο</sup> αιώνα. Αυτές οι αντιλήψεις αναβίωσαν στις εκστρατείες υπέρ του «εκσυγχρονισμού» μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ένας επιφανής θεωρητικός του εκσυγχρονισμού της μεταπολεμικής περιόδου, ο Αμερικανός οικονομολόγος Γουόλτ Γουίτμαν Ρόστοου (1916-2003), διέκρινε πέντε στάδια που οδηγούσαν στην οικονομική πρόοδο. Η θεωρία του συνιστούσε μιαν εξελικτική αντίληψη για την κοινωνιακή ανάπτυξη.<sup>76</sup> Ο Σουηδός μηχανικός Ρολφ Ομ διατύπωσε εξίσου ανεπιφύλακτα την έννοια της εξελικτικής προόδου. Αφού παρακολούθησε το προχωρημένο μάθημα του Όριεν με τίτλο «Τι μπορούν να μας διδάξουν οι ΗΠΑ για τη συγκοινωνιολογία;»,<sup>77</sup> σχολίασε: «η προνομιούχος κατάσταση βάσει της οποίας αποτελούσαμε μέρος του “υπανάπτυκτου” κόσμου ως προς την αυτοκίνηση» προσφέρει στους Ευρωπαίους τη δυνατότητα να διδαχτούν από τις λύσεις και τα λάθη των Ηνωμένων Πολιτειών.<sup>78</sup> Όπως, λοιπόν, ήταν αναμενόμενο ο Τρίτος Κόσμος να μάθει από τη Δύση, εξίσου αναμενόμενη ήταν και η μαθητεία της Ευρώπης από τις ΗΠΑ.

Από αυτή την άποψη, καθόλου δεν εκπλήσσει το γεγονός ότι η σταθερή εισροή γραπτών αναφορών για τις Ηνωμένες Πολιτείες από αρχιτέκτονες, πολεοδόμους και πολιτικούς μηχανικούς κατά την πρώτη μεταπολεμική δεκαετία συγκέντρωνε μεγάλο ενδιαφέρον. Αρκετά σύντομα, αξιωματούχοι της τοπικής αυτοδιοίκησης και πολιτικοί ήθελαν κι αυτοί να διασχίσουν τον Ατλαντικό και να αντικρίσουν «το μέλλον» με τα μάτια τους. Η Στοκχόλμη είχε μόλις αρχίσει την ανάπλαση

της κεντρικής περιοχής του Νέντρε Νόρμαλμ, που σύντομα έγινε γνωστή ως «η μεταμόρφωση του κέντρου της πόλης». Το μεγαλύτερο έργο σχεδιασμού και κατασκευής της Σουηδίας υλοποιούσε τα οράματα που είχε για την πόλη και είχε δυναμικά εισηγηθεί η Επιτροπή Στρατηγικού Σχεδιασμού της Στοκχόλμης. Από το 1951 κι έπειτα, στη Στοκχόλμη τέθηκε το ζήτημα των μελλοντικών τραμ.<sup>79</sup> Οι εξελίξεις στις Ηνωμένες Πολιτείες προκάλεσαν καινούργιες περιέργειες αναφορικά με τη φύση του πολεοδομικού σχεδιασμού και της αστικής δόμησης. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα δημόσια μέσα μεταφοράς, δηλαδή τα τραμ, είχαν υποχωρήσει απέναντι τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, κι αυτό είχε ως αποτέλεσμα μεγάλες απώλειες εσόδων. Οι Σουηδοί πολεοδόμοι αναρωτιόνταν πώς αντέδρασαν οι αμερικανικές πόλεις σε αυτή την ανάπτυξη και ποιες προσπάθειες είχαν καταβάλει, αν είχαν καταβάλει, ώστε να συμφιλώσουν τα δημόσια μέσα μεταφοράς με μια σύγχρονη, δημοκρατική κοινωνία.

Οι αξιωματούχοι της Στοκχόλμης, αποβλέποντας στη μελέτη των δεδομένων της Αμερικής, τον Μάρτιο του 1956 πραγματοποίησαν μια από τις πιο διαφημισμένες εκπαιδευτικές επισκέψεις στις ΗΠΑ. Ο σοσιαλδημοκράτης πολιτικός Χέλγκε Μπέργκλουντ παρατήρησε πως, εφόσον «από ορισμένες απόψεις η Αμερική είναι κατά μερικές δεκαετίες πιο ανεπτυγμένη από τη Σουηδία», θα πρέπει «να ιχνηλατήσουμε την αναπτυξιακή πορεία εκεί, και να διαπιστώσουμε έτσι ανάλογες προοπτικές ανάπτυξης για τη χώρα μας». Η αποστολή από τη Στοκχόλμη ξεκίνησε το ταξίδι της από τη Νέα Υόρκη, συνέχισε περνώντας απ' τη Βοστώνη, το Τορόντο, το Σικάγο, το Κλίβελαντ, το Πίτσμπουργκ, το Χιούστον, τη Νέα Ορλεάνη, την Ουάσινγκτον (Περιοχή της Κολούμπια), το Σαν Φρανσίσκο και κατέληξε στο Λος Άντζελες.<sup>80</sup> Βάσει των εμπειριών τους στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα μέλη της αντιπροσωπείας από τη Στοκχόλμη σκέφτηκαν πως μπορούσαν να συναγάγουν ορισμένα συμπεράσματα για το μέλλον του πολεοδομικού σχεδιασμού στη Σουηδία. Με γνώμονα τη «σαρωτική σημασία του αυτοκινήτου» στις Ηνωμένες Πολιτείες, η ομάδα πίστευε πως το αυτοκίνητο προωθούσε την κοινοτική ανάπτυξη της χώρας. Η αύξηση της μετακίνησης με το αυτοκίνητο είχε σημαντικές επιπτώσεις για την πόλη, τόσο στην κατασκευή των κατοικιών, προξενώντας «απίστευτα»

μακρινές αποστάσεις μεταξύ κατοικίας και εργασίας, όσο και στη διαμόρφωση αφόρητων συνθηκών στις κεντρικές συνοικίες της πόλης. Η εικόνα των κυριαρχούμενων από τα αυτοκίνητα αμερικανικών πόλεων δεν ήταν εντελώς θετική. Οι πόλεις που διέθεταν αποτελεσματικά δίκτυα υπόγειου σιδηρόδρομου διέθεταν καλύτερη οργάνωση και «ευχερέστερο σχεδιασμό» σε σύγκριση με εκείνες που η μεταφορά τους εξαρτιόταν εξ ολοκλήρου από τα αυτοκίνητα και τα λεωφορεία, επειδή σ' αυτές αποτυπωνόταν μια «αποδιοργάνωση και διάσπαση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της πόλης».

Παρ' όλα αυτά τα προφανή προβλήματα, η αντιπροσωπεία της Στοκχόλμης θεώρησε τη μαζική χρήση αυτοκινήτου ως «ακαταμάχητη εξέλιξη», στην οποία οι πόλεις της Σουηδίας έπρεπε να αρχίσουν να προσαρμόζονται. Ο μελλοντικός αστικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός όφειλε να εξυπηρετεί το αυτοκίνητο. Οι λύσεις των δημόσιων μέσων μεταφοράς έπρεπε να λαμβάνουν υπόψη τους και να «ενσωματώνουν» το αυτοκίνητο, συμβάλλοντας έτσι στην προνοητική επίλυση των προβλημάτων που θα προξενούσε η εμφάνισή του, και σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμη και να προλαβαίνουν ή να ρυθμίζουν συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ο πολιτικός Μπέργκλουντ έφτασε στο σημείο να πει ότι αποστολή των δημόσιων μέσων μεταφοράς ήταν να μετακινούν το «χωρίς αυτοκίνητο προλεταριάτο».<sup>81</sup>

Η έννοια της εξελικτικής προόδου οδήγησε στην άποψη της αυτόνομης ανάπτυξης της μετακίνησης με αυτοκίνητο. Άλλα είδη κυκλοφορίας, όπως τα δημόσια μέσα μεταφοράς, θεωρούνταν αντιδραστικά προς το αυτοκίνητο. Ακόμη και οι υποστηρικτές της δημόσιας μεταφοράς, ως επί το πλείστον αποδέχονταν ότι η «πρόοδος» που θα συνόδευε το αυτοκίνητο ήταν αναπόφευκτη και συνεκδοχικά αποδέχονταν στωικά την άποψη ότι δεν είχαν άλλη επιλογή παρά να συμπορευτούν με αυτήν. Ο επικεφαλής του τραμ στη Στοκχόλμη Χανς φον Χέρλαντ έθεσε το ανησυχητικό ερώτημα κατά πόσο τα δημόσια μέσα μεταφοράς στη Σουηδία θα εξαφανίζονταν στο εγγύς μέλλον.<sup>82</sup> Στη δεκαετία του 1950 και στις αρχές της δεκαετίας του 1960, η συναίνεση για το φαινόμενο του αυτοκινήτου στην πόλη ήταν τόσο ισχυρή, ώστε συνένωνε τόσο τους αισιόδοξους οπαδούς όσο κι εκείνους που διατηρούσαν μιαν απαισιόδοξη στάση απέναντι στην ανάπτυξη.

### Η αυτοκινητούπολη: αρυμοτόμητη εξάπλωση και συγκέντρωση

**Α**ρα, λοιπόν, με ποιον τρόπο αυτές οι ισχυρές τάσεις επηρέασαν τον πολεοδομικό σχεδιασμό της μεταπολεμικής Ευρώπης; Για την ανοικοδόμηση των πόλεων της Δυτικής Ευρώπης που είχε ερειπώσει ο πόλεμος, καταρτίστηκαν αρχικά πολλά μοντερνικά πολεοδομικά σχέδια, μόνο λίγα, όμως, εφαρμόστηκαν. Εντούτοις, η κατάσταση άλλαξε σύντομα. Ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης τη δεκαετία του 1950 ήταν εκπληκτικός, κυρίως στους Δυτικογερμανούς, οι οποίοι στα μέσα της δεκαετίας του 1950, αντί για ανοικοδόμηση (Wiederaufbau), άρχισαν να μιλούν για τη νέα δόμηση (Neubau).<sup>83</sup> Η οικονομική ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την εκρηκτική αύξηση του αριθμού αυτοκινήτων, δημιούργησε τις προϋποθέσεις για να εφαρμόσουν οι ειδικοί μοντερνικά πολεοδομικά σχέδια με άξονα το αυτοκίνητο.

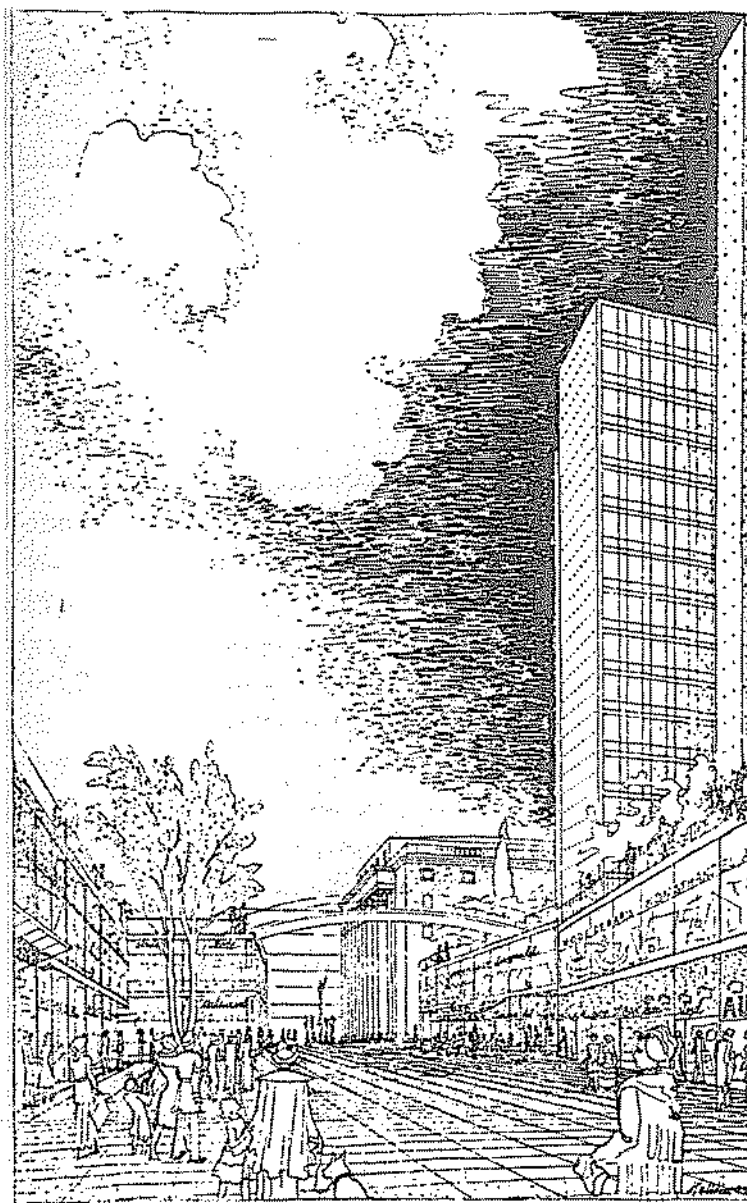
Στη Σουηδία, η οποία είχε γλιτώσει από τον όλεθρο του πολέμου, η οικονομία εκτινάχτηκε στα ύψη και περί το 1960 η χώρα παρουσίασε την υψηλότερη πυκνότητα αυτοκινήτων στην Ευρώπη. Εδώ, η «αυτοκινητούπολη» τέθηκε σε ευρύτερης κλίμακας εφαρμογή από ό,τι σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Όταν το 1954 εγκαινιάστηκε το Βελινγκμπί, πόλη-δορυφόρος της Στοκχόλμης, ο κόσμος τότε νόμιζε πως είχε πραγματωθεί η σοσιαλδημοκρατική ουτοπία και ταξίδειψαν εκεί πολεοδόμοι από όλο τον κόσμο αναζητώντας έμπνευση.<sup>84</sup> Παρ' όλα αυτά, τα σοσιαλδημοκρατικά οράματα για τον πολεοδομικό σχεδιασμό απογυμνώθηκαν σταδιακά από το ιδεολογικοπολιτικό περιεχόμενό τους και υποχώρησαν στις απόλυτες «ανάγκες» της μετακίνησης με αυτοκίνητο και του εμπορίου. Η επιρροή των Ηνωμένων Πολιτειών αυξανόταν συνεχώς και οι πόλεις-δορυφόροι της Στοκχόλμης, Φάρστα (1960-1966) και Τάαμπι (1964-1971), προσαρμόζονταν ακόμη περισσότερο στην προοπτική της μετακίνησης με αυτοκίνητο και στην προοπτική της εμπορικής ανάπτυξης.

Η «αυτοκινητούπολη» ως ιδέα συνδύαζε δύο εντυπωσιακά και εν μέρει παράδοξα πρότυπα της σύγχρονης αστικής δόμησης: την εξάπλωση και διασπορά του δομημένου αστικού χώρου, μα ταυτόχρονα και μια σχετική συγκέντρωση. Ο επιφανής Σουηδός μηχανικός και συ-

γκοινωνιολόγος Στιγκ Νόρντκβιστ περιέγραψε εύστοχα αυτό το νέο είδος πόλης με ένα μεταφορικό σχήμα: «Η φυσική οργάνωση της κοινωνίας του αυτοκινήτου περιλαμβάνει νησίδες χωρίς αυτοκίνητα, οι οποίες παρουσιάζουν έντονη δραστηριότητα και περιστοιχίζονται από αυτοκινητοδρόμους και χώρους πάρκινγκ. Επίσης, αυτές οι νησίδες ενδέχεται να είναι οικιστικές περιοχές, εμπορικά κέντρα, συγκροτήματα γραφείων, σχολεία κλπ.»<sup>85</sup> Ας σημειωθεί πως η κυκλοφορία των αυτοκινήτων υπήρξε ο παράγοντας που καθόρισε τους όρους κυκλοφορίας των πεζών. Η ιδέα των «νησίδων χωρίς αυτοκίνητα» σήμαινε, βεβαίως, πως τα ΙΧ κυριαρχούσαν στον περιβάλλοντα χώρο.

Οι πολεοδόμοι δημιούργησαν τις απελευθερωμένες από αυτοκίνητα νησίδες και μεταμόρφωσαν τόσο τα αστικά κέντρα όσο και τις οικιστικές περιοχές σε δίκτυα πεζοδρόμων. Αρχικά, αυτά τα δίκτυα περιοριζόνταν σε μεμονωμένους δρόμους, όπως ήταν τη δεκαετία του 1950 η διεθνούς φήμης οδός Σέρεγκελγκόταν στο κέντρο της Στοκχόλμης. Επειδή αυτές οι νησίδες έπρεπε να είναι προσπελάσιμες για τους οδηγούς, γύρω τους σχεδιάστηκαν «οδοί εισόδου» [feeder roads], που συχνά σχημάτιζαν δακτύλιο. Στους προορισμούς είχαν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης, οι οποίοι στις μεγαλύτερες πόλεις συχνά βρίσκονταν σε πολυώροφους σταθμούς γκαράζ. Τούτο το μοντέλο ανάπτυξης με άξονα το αυτοκίνητο αποτέλεσε την αφετηρία για την εκπόνηση σχεδίων, όπως εκείνο του 1967 για το κέντρο της Στοκχόλμης, με την επωνυμία Πόλη 67, σύμφωνα με το οποίο όλες οι περιοχές πεζών περιλείονταν από κεντρικούς δρόμους και χώρους πάρκινγκ. Η απόσταση μεταξύ οποιουδήποτε σημείου της πόλης και κάποιου πολυώροφου σταθμού πάρκινγκ δεν έπρεπε να υπερβαίνει τις 280 γιάρδες ή τα 250 μέτρα.

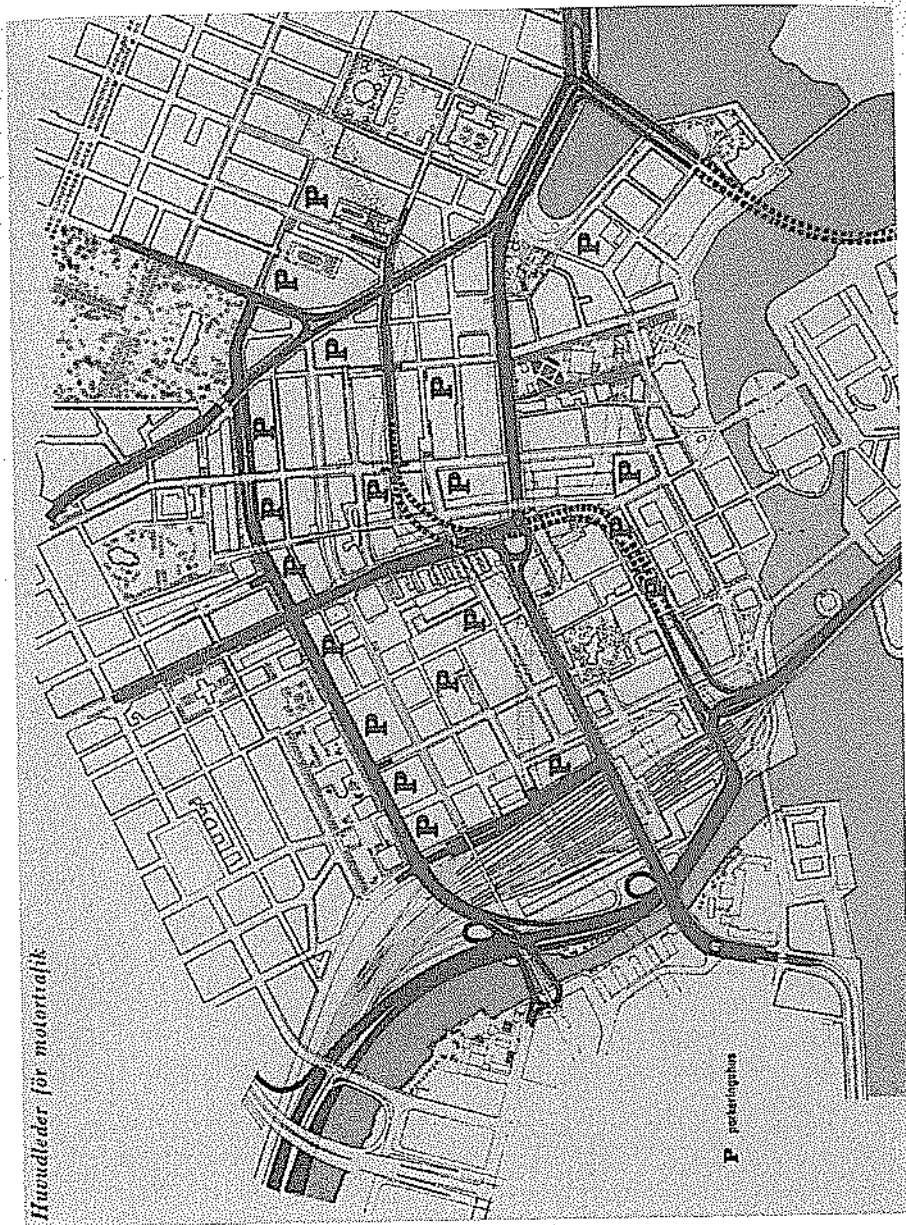
Το μέγεθος της πόλης ήταν άρρηκτα συνδεδεμένο με την ολοκλήρωση της ανάπτυξης μιας αστικής κοινωνίας αυτοκινήτου. Η γνώση μας για την προσαρμογή των πόλεων στο αυτοκίνητο αφορά τις μεγαλύτερες πόλεις, και ειδικότερα στο κέντρο τους. Η εκτεταμένη κατεδάφιση κτηρίων κατά τη μεταπολεμική περίοδο, προκειμένου να δημιουργηθούν κεντρικές οδικές αρτηρίες και χώροι στάθμευσης για τη διευκόλυνση του αυτοκινήτου, προσέλυσε τεράστια προσοχή συνοδευόμενη από μια δικαιολογημένη αγανάκτηση, διότι αφανίστηκαν



Εικόνα 12.2

Τη δεκαετία του 1950, η συνοικία Σέρεγκελγκόταν στο κέντρο της Στοκχόλμης μετατράπηκε σε πεζόδρομο πρότυπο «της νησίδας πεζών στην κοινωνία του αυτοκινήτου». Πηγή: “Storstadens trafikproblem: Föredrag vid Transportforskningskommissionens årsmöte den 11 november 1954” (Κυκλοφοριακά προβλήματα της μεγαλούπολης: Εργασία για την ετήσια συνάντηση της Υπηρεσίας Έρευνας Μεταφορών, 11 Νοεμβρίου 1954), Βασιλική Ακαδημία Μηχανικών, Υπηρεσία Έρευνας Μεταφορών, Meddelande 26 (Στοκχόλμη, 1955).





Εικόνα 12.3

Σύμφωνα με το πρόγραμμα Πόλη 67, το κέντρο της Στοκχόλμης σχεδιάστηκε ως ένα δίκτυο πεζών, περιστοιχιζόμενο από κεντρικούς δρόμους και πολυώροφους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων (όπου P), συνδυάζοντας έτσι «νησίδες χωρίς αυτοκίνητα» με έναν κλοιό γεμάτο από ΙΧ. Πηγή: *City 67: Stockholm: Principplan för den fortsatta citysaneringen framlagd i maj 1967* (Στοκχόλμη: Βασικό σχέδιο για τη συνεχιζόμενη αναμόρφωση της πόλης, που παρουσιάστηκε τον Μάιο του 1967) (Στοκχόλμη, 1967).

περιοχές ανεκτίμητης πολιτισμικής και ιστορικής αξίας. Μεταξύ 1963 και 1973, στη Σουηδία κατεδαφίστηκαν σχεδόν 100.000 οικιστικές μονάδες.<sup>86</sup> Εδώ, λοιπόν, η αναμέτρηση ανάμεσα στη μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο και στην πόλη υπήρξε πολύ πιο αδυσώπητη, διότι η δόμηση ανάμεσα σε δρόμους, η διαπλάτυνση των οδών και η πρόβλεψη χώρων στάθμευσης άφηναν χαίνουσες πληγές στο αστικό τοπίο πόλεων, όπως το Μπέρμινγκχαμ, το Αμβούργο, το Ανόβερο, το Κίελ και το Παρίσι.<sup>87</sup>

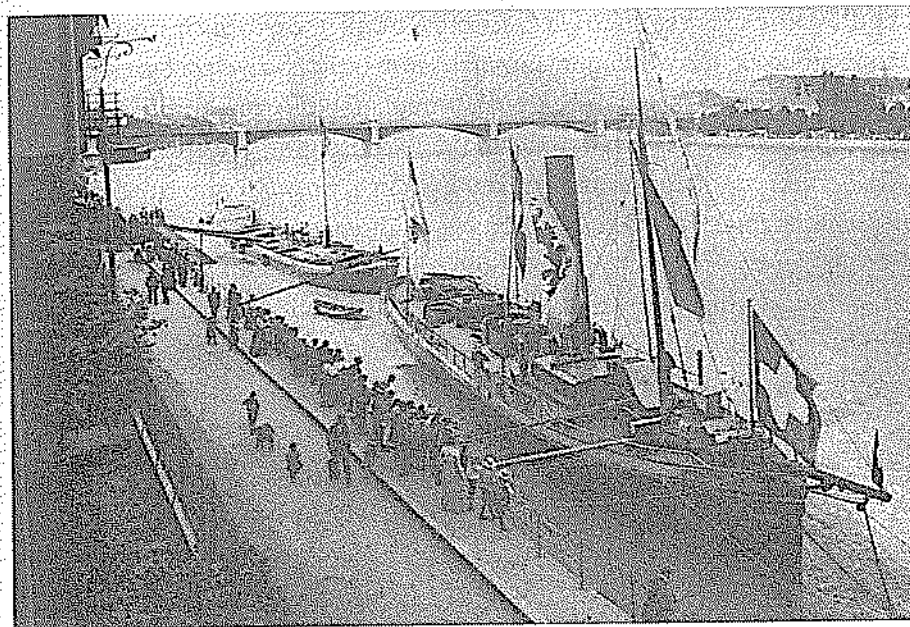
Οι μικρές και μεσαίου μεγέθους κωμοπόλεις είχαν αρκετά διαφορετική τύχη. Γι' αυτές, ο Νόρντκβιστ δεν διέκρινε «καμιά άλλη λογική προοπτική παρά μόνον ότι το αυτοκίνητο, αρκετά σύντομα, θα κυριαρχούσε ολοκληρωτικά στις μεταφορές».<sup>88</sup> Όμως, η «ελεύθερη μετακίνηση με αυτοκίνητο» ούτε και στις παρυφές των μεγάλων πόλεων αντιμετώπιζε κάποιο εμπόδιο. Παρ' όλα αυτά, ο Νόρντκβιστ πίστευε πως τα κεντρικά τμήματα των μεγάλων πόλεων, επειδή στερούνταν χώρου, θα παρέμεναν πάντα εξαρτημένα σε αρκετά μεγάλο βαθμό από τα δημόσια μέσα μεταφοράς.<sup>89</sup> Στο συνέδριο της Αυτοκινητούπολης το 1956, οι συζητήσεις των ομάδων εργασίας εστίασαν σε πόλεις με πληθυσμό 100.000 κατοίκους, θεωρώντας ότι πόλεις με μεγαλύτερο πληθυσμό δεν ήταν δυνατόν να εξαρτώνται εξ ολοκλήρου από το αυτοκίνητο. Σε παρόμοιο συμπέρασμα κατέληξε και ο Κόλιν Μπιουκάναν στο *Η οδική κυκλοφορία στις κωμοπόλεις*.<sup>90</sup> Και πράγματι, η σύγχρονη Στοκχόλμη, λόγου χάρη, διαθέτει ένα επαρκές δίκτυο δημόσιας μεταφοράς παράλληλα με τις πολλές ολοκληρωμένες λύσεις για το κυκλοφοριακό της, καθώς και πολυώροφους χώρους στάθμευσης, που χρονολογούνται από τη δεκαετία του 1960.

Συνεπώς, η πλήρης υλοποίηση της αυτοκινητούπολης δεν εφαρμόστηκε στις περιοχές του κέντρου των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων, αλλά περισσότερο στο αστικό τοπίο, όπως διαμορφωνόταν στις περιφέρειες αυτών των μεγαλουπόλεων που τις χαρακτήριζε η αραιότερη δόμηση. Αρκετά χαρακτηριστικό είναι το στερεότυπο που συναντά κανείς στη Σουηδία. Κατά την περίοδο από το 1954 ως το 1974, κατασκευάστηκαν σχεδόν οι μισές από τις 4 εκατομμύρια κατοικίες της σημερινής Σουηδίας. Αυτές οι οικιστικές περιοχές σχεδιάστηκαν με τις ίδιες αρχές της φιλικής διάθεσης προς το αυτοκίνητο που είχαν

σχεδιάσται και τα αστικά κέντρα. Περιλάμβαναν συνεχόμενα μονοπάτια στο κέντρο των οικιστικών θυλάκων (νησίδες χωρίς αυτοκίνητα), που περιβάλλονταν από δρόμους υψηλής πυκνότητας σε αυτοκίνητα. Η κατασκευή κατοικιών αναπτύχθηκε παράλληλα με τα δίκτυα μεταφορών με επίκεντρο το αυτοκίνητο, διαμορφώνοντας ένα δικτυωμένο αστικό τοπίο. Την αυτοκινητούπολη της Ευρώπης τη συναντάμε εδώ, στα ανώνυμα αστικά τοπία, αποτελούμενα από οργανωμένα σχήματα στέγασης και βιομηχανικά κτήρια (βλ. εικόνα 12.4).

### Συμπέρασμα

Στην περίφημη μελέτη του για τη νεοτερικότητα που τιτλοφορείται *Κάθε Στερεό Μετατρέπεται σε Αέρα Κοπανιστό*, ο Μάρσαλ



Εικόνα 12.4

Στις αρχές του 1970, το προάστιο Στάφανστορπ, κοντά στο Λουντ της νότιας Σουηδίας, αποτέλεσε το σύμβολο μιας απρόσωπης οικιστικής περιοχής με εκτεταμένο πολεοδομικό σχεδιασμό και πλήρη προσαρμογή στο αυτοκίνητο. Φωτογραφία: Lars Mongs, 15 Μαΐου 1973.

Μπέρμαν διερωτάται γιατί είναι τόσο δύσκολο να αντιπαρατεθεί κανείς στον ισχυρό πολεοδόμο της Νέας Υόρκης Ρόμπερτ Μόουζες.<sup>91</sup> Σύμφωνα με την εξήγηση του Μπέρμαν, αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο Μόουζες οικειοποιήθηκε επιτυχώς το όραμα για το μοντέρνο. Η εναντίωση στα σχέδιά του για γέφυρες, σήραγγες, αυτοκινητοδρόμους και κατεδαφίσεις θα ισοδυναμούσε με αντίσταση στην ιστορία, στην πρόοδο και στην ίδια τη νεοτερικότητα.

Με τον ίδιο τρόπο ερμηνεύω και την επιρροή των πολεοδόμων στη μεταπολεμική Δυτική Ευρώπη. Στο παρόν κεφάλαιο κατέδειξα πως οι πολεοδόμοι, με τα οράματά τους για μια αυτοκινητούπολη, έδρασαν ως παράγοντες εκσυγχρονισμού τις δεκαετίες του 1950 και 1960. Η άποψη αυτών των ανθρώπων για το μοντέρνο διαμορφώθηκε από τη γνωριμία τους με την αυτοκινητούπολη της Αμερικής κι έτσι εξαπλώθηκε σε ολόκληρη την Ευρώπη, παίρνοντας σάρκα και οστά στην αφηρημένη και προφανώς αξιακά ουδέτερη ρητορική των επιστημών και της τεχνολογίας. Επειδή αυτή η ρητορική προσέδωσε στους ειδικούς μιαν οικουμενικότητα, που υπερέβαινε τα διαφορετικά τοπικά περιβάλλοντα, παρόμοιες λύσεις, μεταξύ των οποίων ήταν οι οδοί εισόδου (feeder roads) οι πολυώροφοι χώροι στάθμευσης και οι πεζόδρομοι, προέκυψαν σε όλη την Ευρώπη, παρόλο που αυτό συνέβη σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και σε διαφορετικό βαθμό. Οι ειδικοί εξέφραζαν τη νεοτερικότητα σε σχέση με την πρόοδο, τις επιστήμες, την αποτελεσματικότητα και τον εξορθολογισμό, και αυτοανακηρύχθηκαν, για κάποιο διάστημα με τις ευλογίες της κοινωνίας, ως οι μοναδικοί διερμηνευτές του μοντέρνου.

Εντούτοις, όπως είναι γνωστό, προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960, διατύπώθηκαν επικρίσεις κατά της κοινωνίας του αυτοκινήτου. Οργανωμένες διαμαρτυρίες κατήγγειλαν τη «φιλική προς το αυτοκίνητο» κατεδάφιση των αστικών κέντρων. Εκδηλώθηκαν οι ανεπιθύμητες συνέπειες του αυτοκινήτου στο περιβάλλον και στην υγεία, η συμφόρηση παρέμενε και τα οδικά ατυχήματα συνεχίζονταν. Η μετακίνηση καθ'αυτήν με το αυτοκίνητο αποτέλεσε αντικείμενο πολιτικών αντιπαραθέσεων σχετικά με τις διαμαρτυρίες που πραγματοποιούνταν στα τέλη της δεκαετίας του 1960. Η κριτική οξύνθηκε και απέκτησε ισχυρότερο έρεισμα στη δεκαετία του 1970, τότε δηλαδή που

το κοινό σταδιακά συνειδητοποιούσε πως η ραγδαία οικονομική ανάπτυξη των μεταπολεμικών δεκαετιών είχε φτάσει στο τέλος της.

Η αντίληψη ότι η σύγχυση αυτής της περιόδου αποτέλεσε μια αυξανόμενη κριτική στη νεοτερικότητα καθαυτήν θα αποτελούσε μιαν εποικοδομητική ερμηνεία. Εφόσον οι ειδικοί της νεοτερικότητας δέχθηκαν επίσης κριτική στις αρχές της δεκαετίας του 1970 και απώλεσαν την κυρίαρχη θέση που κατείχαν τις προηγούμενες δεκαετίες. Και βέβαια, το γεγονός ότι τα προβλήματα που συνόδευαν τη μαζική μετακίνηση με αυτοκίνητο δεν είχαν ουσιαστικά επιλυθεί, αλλά μάλλον παρουσίαζαν αυξητική τάση, δεν συνέβαλε στις επιδιώξεις της νεοτερικότητας. Η κριτική απευθυνόταν κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι οι ειδικοί θεώρησαν πως είχαν το αποκλειστικό δικαίωμα να διατυπώνουν τα προβλήματα, όπως επίσης να προτείνουν και να εφαρμόζουν τις λύσεις. Η νεοτερικότητα που οι ειδικοί ισχυριζόνταν ότι ενσάρκωναν δεν ήταν πλέον αδιαφιλονίκητη.

#### Υποσημειώσεις

1. Όλες οι μεταφράσεις της αγγλικής έκδοσης από τα σουηδικά και τα γερμανικά έγιναν από τον Bernard Vowles.
2. Εφ. *Svenska Dagbladet*, 16 Οκτωβρίου 1954.
3. Lundin, 2004.
4. Seely, 2004.
5. IRF, *Ετήσια Έκθεση*,... 1995.
6. Rabinow, 1989.
7. Hohenberg και Lees, 1995.
8. Diefendorf, 1990.
9. Hobsbawm, 1994.
10. Judt, 2005.
11. Hughes, 1989.
12. De Grazia, 2005, *Irresistible Empire*.
13. Wollen και Kerr, 2002.
14. Ο Le Corbusier, 1935, *La ville radiieuse* [ΣτΕ].
15. Βλ. Misa, στην παρούσα έκδοση.
16. Στο: Blomkvist 2004: 283.
17. Mom, 2005' Blomkvist, 2006.
18. Sachs, 1992' Wolf, 1996.
19. Plowden, 1971.
20. Østby, 2004.
21. Johansson, 2004.
22. Andersson, 1956: 3.

23. Lundin, 2004.
24. Andersson, 1981.
25. Lundberg, 1953: 42.
26. Lundberg, 1953: 42.
27. Matern, von Nils, 1954: 385.
28. Nordqvist, 1955: 31.
29. Uno Åhrén [ΣτΕ].
30. Bilstaden, 1960: 3.
31. Hasselquist, 1960: 131.
32. Nordqvist, 1965 (από ομιλία του στο σουηδικό ραδιόφωνο).
33. Samhällsplanering, 1969.
34. Reichow, H.B. 1959. *Die autogerechte Stadt: Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos.*
35. Bendtsen, P.H. 1961. *Town and Traffic in the Motor Age.*
36. Jellicoe, G. 1961. *Motopia: A Study in the Evolution of Urban Landscape.*
37. Buchanan, C. 1961. *Traffic in Towns.*
38. Rosén, 1964: 1209.
39. Daston, 1992.
40. Antila, 2003· Blomkvist, 2004· Cherry, 1996· Flonneau, 2002, 2006· Lundin, 2004· Østbý, 2004· Schmucki, 2001.
41. Αξιοποίησα τους καταλόγους ένταξης ξένης βιβλιογραφίας που άρχισε να χρησιμοποιεί η Βασιλική Βιβλιοθήκη της Στοκχόλμης το 1886. Δεν ήταν εφικτό να συνεχίσω αυτή την έρευνα πέρα από το 1955, επειδή εκείνη τη χρονιά η Βασιλική Βιβλιοθήκη άρχισε να συστηματοποιεί τους καταλόγους ένταξης κατ' αλφαβητική σειρά κι όχι κατ' αντικείμενο.
42. Sörlin, 1994.
43. Bureau of Highway Traffic [ΣτΕ].
44. Highway Research Board [ΣτΕ].
45. Bureau of Public Roads [ΣτΕ].
46. ITE-Institute of Traffic Engineers [ΣτΕ].
47. Road Research Laboratory [ΣτΕ].
48. Department of Scientific and Industrial Research [ΣτΕ].
49. *Manual of Traffic Engineering Studies*, 1945 [ΣτΕ].
50. *Parking Manual*, 1946 [ΣτΕ].
51. *The Highway Capacity Manual*, 1950 [ΣτΕ].
52. Seely, 1987.
53. Eriksson, 1949.
54. Lundberg, 1953: 42.
55. Φυλλομέτρησα τις κυριότερες εξειδικευμένες σουηδικές περιοδικές εκδόσεις συγκοινωνιολογίας, πολεοδομίας και αρχιτεκτονικής, όπως: Byggnästaren, Kommunateknisk tidskrift, Plan, Svenska vägföreningens tidskrift, SVR-tidningen/Vägoch vattenbyggaren και Teknisk tidskrift.
56. Kullström, 1953.
57. Matern, 1954.
58. Nordqvist, 1956a.
59. Antila, 2003· Blomkvist, 2004· Østby, 2004.
60. Seely, 2004.
61. Blomberg. 1954. *Traffic Engineering and Control in the USA*, 1955.

62. Alm, 2002.
63. Lagerkvist, 2005.
64. Lundberg, 1954.
65. Lundberg, 1956.
66. Myrdal, Alva και Myrdal, Gunnar. 1941. *Contact with America*.
67. Lagerkvist, 2005.
68. Ahlander, 1960, *Amerika: Dröm och verklighet*.
69. Tynelius, 1956: 3.
70. Kullström, 1955.
71. Kullström, 1955: 161, 164-5.
72. Widmalm, 2001.
73. Bernhard, 1956: 10.
74. Edman, 2004.
75. Adas, Michael. 1989. *Machines as the Measure of the Men* (Ανδρών Μέτρον Μηχανή: Επιστήμη, Τεχνολογία και Ιδεολογίες της Δυτικής Κυριαρχίας, μτφ. Σκαρπέλος Γ., Αθήνα: Νεφέλη, 2003) [ΣτΕ].
76. Runeby, 1998.
77. Vad har USA att lära oss om trafikplaneringen? [ΣτΕ].
78. Oom, 1954: 159.
79. Gullberg, 2001.
80. Berglund, 1956: 213.
81. Berglund, 1956: 213-4, 219.
82. Heriand, 1956.
83. Diefendorf, 1989.
84. Cherry, 1990· Hall, 1998.
85. Nordqvist, 1961: χ.σ.
86. Schönbeck, 1994.
87. Cherry, 1996· Diefendorf, 1989· Flonneau, 2002.
88. Nordqvist, 1956<sup>b</sup>.
89. Nordqvist, 1956<sup>b</sup>: 1132.
90. Buchanan. 1963. *Traffic in Towns*.
91. Berman. 1982. *All That Is Solid Melts Into Thin Air*.