

Η αστική βιωσιμότητα ως “Οικουμενικό Σχέδιο”¹

Ευαγγελία ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

1. Εισαγωγή

Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί, θεωρητικά και τυπικά, τον κοινό στόχο των περισσότερων εθνικών κρατών του κόσμου. Το 1992 στο Ρίο, πάνω από 170 εθνικά κράτη δεσμεύθηκαν ηθικά να προωθήσουν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης μέσω των πρακτικών που περιγράφονται στην Agenda 21 (Quarrie, 1992). Η Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν ανάμεσα στους υπογράφοντες της Διακήρυξης του Ρίο, ενώ το 1992 η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο Μάαστριχ, υιοθέτησε την “βιώσιμη και μη-πληθωριστική ανάπτυξη” για το μέλλον όλων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EEK, 1992).

Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μια έννοια-ομπρέλα που ενσωματώνει περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και κοι-

νωνικούς στόχους. Η Brundtland Report (WECD, 1987), χωρίς να είναι το πρώτο διεθνές έγγραφο που προώθησε την βιώσιμη ανάπτυξη², όρισε το θεωρητικό της περιεχόμενο και συνέτέλεσε στην ευρύτατη σήμερα διάδοση και αποδοχή της. Παραμένοντας πιστή στην συμβατική έννοια της οικονομικής ανάπτυξης, η Brundtland Report ευαγγελίζεται τον ποιοτικό της μετασχηματισμό, έτσι ώστε να ενσωματώσει τους οικουμενικούς στόχους της προστασίας του περιβάλλοντος, της κοινωνικής δικαιοσύνης και της προστασίας των δικαιωμάτων των μελλοντικών γενιών. Αμφισβητεί την αυτόματη σύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης, όπως μετρείται με το Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα (Α.Ε.Ε.) μίας χώρας, με την ανθρώπινη ανάπτυξη γενικά. Θεωρεί όμως απαραίτητη την περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη για την κάλυψη των

Ευαγγελία ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ, Αρ. Αρχιτέκτων

'αναγκών' των φτωχών πληθυσμών του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Η Brundtland Report όρισε το θεωρητικό περιεχόμενο της βιώσιμης ανάπτυξης χωρίς να δώσει συγκεκριμένες πρακτικές κατευθύνσεις για την εφαρμογή της. Έτσι, δημιούργησε ευρύτατη θεωρητική συζήτηση, η οποία αποκάλυψε την ποικιλία των συχνά αντιφατικών απόψεων που η έννοια αυτή είναι δυνατό να ενσωματώσει. Παρά την ευρεία αποδοχή της στον πολιτικό όσο και το επιστημονικό χώρο στο τέλος της δεκαετίας του '90, το νόημά της παραμένει ασαφές. Ίσως σ' αυτήν ακριβώς την ασάφεια να οφείλει και την ευρεία αποδοχή της. Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μάλλον σαν την δημοκρατία ή την δικαιοσύνη. Όλοι την υποστηρίζουν, διατηρώντας τους προσωπικούς τους ορισμούς για το νόημα της. Κανείς δεν υποστηρίζει ανοικτά άδικες πρακτικές, όπως δεν υποστηρίζει κανείς και την μη-βιωσιμότητα.' (Reid, 1995, xvi). Ο Beckerman, σκληρός κριτής του περιβαλλοντικού κινήματος από την πρώτη του ακμή στις αρχές της δεκαετίας του '70, θεωρεί ότι αυτό ακριβώς το χαρακτηριστικό της ασάφειας καθιστά την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης μη εφαρμόσιμη ή ακόμη κενή ουσιαστικής μεταρρυθμιστικής πρότασης (Beckerman, 1995, 125-40).

Ένα στοιχείο που φαίνεται να είναι καθοριστικό του νοήματος της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως αυτή προωθείται από διεθνείς οργανισμούς και εθνικές κυβερνήσεις είναι η οικουμενικότητα της. Το έσχατο πεδίο αναφοράς της βιώσιμης ανάπτυξης είναι ο πλανήτης. Η παγκοσμιότητα ή διασυννοριακότητα πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων (η συσσώρευση διοξειδίου του άνθρακα, η 'τρύπα' του όζοντος, κ.λπ.), η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, ο διεθνής καταμε-

ρισμός της εργασίας είναι μερικοί από τους λόγους που κάνουν οποιοδήποτε μικρότερο πεδίο αναφοράς, όπως το εθνικό κράτος ή την πόλη, ανεπαρκές. Παραδείγματος χάριν, ένα κράτος μπορεί να 'εισάγει βιωσιμότητα': να διατηρήσει τους φυσικούς του πόρους και το φυσικό του περιβάλλον για τις μελλοντικές γενιές, την ατμόσφαιρα του καθαρή και λοιπά, αν εισάγει πρώτες ύλες, μεταφέρει τις πιο ρυπογόνες βιομηχανίες του σε άλλες χώρες με χαμηλότερα επίπεδα περιβαλλοντικής προστασίας και λοιπά (Clayton και Radcliffe, 1996, 92). Είναι προφανές, ότι μια τέτοια πολιτική, ενώ παρουσιάζει θετικούς ενδείκτες βιωσιμότητας για το συγκεκριμένο κράτος - πόλη, περιφέρεια κ.λπ. - συγκρούεται με βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης - περιβαλλοντική προστασία, κοινωνική δικαιοσύνη - όταν θεωρηθεί σε πλανητικό επίπεδο.

Η οικουμενικότητα της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης συγκροτείται, κατά κύριο λόγο, στη βάση της παγκοσμιότητας των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Η τελευταία αποδεικνύεται με επιστημονικά δεδομένα και, συνεπώς, θεωρείται απόλυτη και αδιαμφισβήτητη. Η συζήτηση της βιώσιμης ανάπτυξης βασίζεται σε επιστημονική έρευνα για να αποδείξει ότι είναι καθήκον και συμφέρον για όλους τους ανθρώπους του κόσμου, εξ ίσου, να προστατεύσουν τον πλανήτη από την επερχόμενη, μη αναστρέψιμη διατάραξη της οικολογικής ισορροπίας.

Παρ' όλα αυτά, η παγκοσμιότητα ακόμη και των πιο γενήσια πλανητικών προβλημάτων, όπως η συσσώρευση του διοξειδίου του άνθρακα και η 'τρύπα' του όζοντος, είναι συζητήσιμη. Αποδεικνύεται ότι οι επιπτώσεις τέτοιων πλανητικών διαδικασιών δεν είναι ομοιογενείς σε όλες τις χώρες του κόσμου και δεν είναι

ανεξάρτητες από γεωγραφικά και οικονομικά δεδομένα. Παραδείγματος χάριν, η Ολλανδία και το Μπαγκλαντές είναι δύο χώρες που απειλούνται περισσότερο από άλλες από την προβλεπόμενη άνοδο της στάθμης της θάλασσας, εξ αιτίας του φαινομένου του θερμοκηπίου. Από τις δύο, η Ολλανδία διαθέτει τα οικονομικά και τεχνολογικά μέσα για να πάρει προληπτικά μέτρα και πιθανά να αντιμετωπίσει το πρόβλημα. Αντίθετα, το Μπαγκλαντές και άλλες φτωχές χώρες με παρόμοια γεωγραφικά χαρακτηριστικά δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα (Yearley, 1996, 78).

Επιπλέον, ακόμη και η επιλογή των προβλημάτων που έχουν επικρατήσει ως πλανητικά δεν είναι αδιαμφισβήτητη. Η επιλογή τείνει να μεροληπτεί υπέρ του αναπτυσσόμενου κόσμου και να περιθωριοποιεί προβλήματα εξ ίσου παγκόσμια σε κλίμακα, που αφορούν όμως κυρίως στον 'αναπτυσσόμενο' κόσμο. Τέτοια, παγκόσμια κλίμακα, προβλήματα είναι οι άμεσες περιβαλλοντικές συνθήκες καθημερινής διαβίωσης που απειλούν την επιβίωση των φτωχών των πόλεων του 'αναπτυσσόμενου' κόσμου. Η συζήτηση της βιώσιμης ανάπτυξης, όσο και η πολιτική που προωθεί, απαντά περισσότερο σε επιστημονικά αποδεδειγμένες πλανητικές διαδικασίες με πιθανή επίπτωση στο μέλλον του πλανήτη, παρά σε, παγκόσμιων διαστάσεων περιβαλλοντικά προβλήματα με άμεσες επιπτώσεις στη ζωή των ανθρώπων σήμερα.

Οι άμεσες δυσμενείς επιπτώσεις στην επιβίωση των φτωχών των πόλεων διαδικασιών όπως το μαγείρεμα, το πλύσιμο και η εργασία βεβαιώνουν ότι οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι στο επίπεδο του νοικοκυριού δεν έχουν λιγότερο παγκόσμιες διαστάσεις από αυτό το ίδιο το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Όμως, προβλή-

ματα των 'παγκοσμίων κοινών' έχουν τραβήξει το μεγαλύτερο μέρος του ενδιαφέροντος των περιβαλλοντολόγων και στον αναπτυσσόμενο και τον αναπτυσσόμενο κόσμο. Η προτεραιότητα αυτή δεν είναι περίεργη: στον αναπτυσσόμενο κόσμο τα περισσότερα περιβαλλοντικά προβλήματα σε επίπεδο περιφέρειας, πόλης, γειτονίας και κατοικίας έχουν απαντηθεί. Τώρα, οι πλανητικές διαδικασίες είναι πιο πιθανό να επηρεάσουν περισσότερο τις Δυτικές οικονομίες και ανθρώπους... (δική μου μετάφραση, Elliot, 1994, 99).

Η Agenda 21 είναι το πρώτο επίσημο διεθνές έγγραφο που αναγνωρίζει τις μη-βιώσιμες δομές παραγωγής και κατανάλωσης του 'αναπτυσσόμενου κόσμου' ως υπεύθυνες τόσο για την παγκόσμια περιβαλλοντική κρίση όσο και για τις συνεχώς επιδεινούμενες κοινωνικές ανισότητες σε πλανητικό επίπεδο (Κεφάλαιο 4, 1, Agenda 21, στο Grubb, 1993, 106). Παρ' όλα αυτά, το βάρος για την αντιμετώπιση του προβλήματος πέφτει δυσανάλογα στις 'αναπτυσσόμενες' χώρες από τις οποίες ζητείται, στο όνομα του 'κοινού μας μέλλοντος', να εγκαταλείψουν το μοντέλο ανάπτυξης που έκανε τον 'αναπτυσσόμενο κόσμο' να ευημερεί. Το μεγαλύτερο μέρος των πρακτικών που προτείνονται από την Agenda 21 απευθύνονται στις κυβερνήσεις των 'αναπτυσσόμενων' χωρών, ενώ ο 'αναπτυσσόμενος κόσμος' καλείται να παίξει τον ρόλο του διαχειριστή.

Η πόλη εισάγεται στην συζήτηση για βιώσιμη ανάπτυξη ως η κατάλληλη, διοικητικά και χωρικά ορισμένη, κλίμακα για την προώθηση του παγκόσμιου αυτού και ασαφώς ορισμένου. Το παρόν άρθρο εξετάζει τις ρίζες της ιδέας της 'βιώσιμης πόλης' τόσο στην προηγούμενη ακμή του περιβαλλοντικού κινήματος στις αρχές της δεκαετίας του '70, όσο και σε θεωρητικές

εξελιξείς στο χώρο της πολεοδομίας. Στη συνέχεια, παρουσιάζει κριτικά τον τρόπο με τον οποίο συγκροτείται η οικουμενικότητα του σχεδίου της 'βιώσιμης πόλης'. Το άρθρο επικεντρώνει στην παράμετρο της αστικής μορφής, στο συγκεκριμένο, όσο και πολύμορφο, περιβάλλον της Μεσογειακής πόλης, μέσα στο ενιαίο θεσμικό πλαίσιο, ή καλύτερα στις προσπάθειες για ενιαίο θεσμικό πλαίσιο, αστικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Από την Οικοτοπία στη Βιώσιμη Πόλη

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης έχει τις ρίζες της στην προηγούμενη περίοδο ακμής του κινήματος για την προστασία του περιβάλλοντος, στις αρχές της δεκαετίας του '70. Ο κεντρικός άξονας του τότε κινήματος, όπως αναπτύσσεται σε δημοσιεύματα όπως, παραδείγματος χάριν, το *Limits to Growth* (Meadows κ.α., 1972), το *Blueprint for Survival* (Goldsmith κ.α., 1972), *Small is Beautiful* (Schumacher, 1972), ήταν η ανάγκη για πάγωμα ή ακόμη και αντιστροφή των ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης και αύξησης του πληθυσμού της γης. Μαθηματικά μοντέλα προέβλεπαν έλλειψη τροφής, ενέργειας και πρώτων υλών, επίπτεδα μόλυνσης απαγορευτικά για την ανθρώπινη ζωή και άλλα καταστροφολογικά σενάρια για το εγγύς μέλλον. Γενικευμένη κοινωνική αναταραχή και κατάρρευση των θεσμών προβλέπονταν παράλληλα. Το δυτικό πρότυπο ανάπτυξης, η αλαζονική του πίστη στην δυνατότητα συνεχούς γραμμικής προόδου - 'growthmania' όπως την ονομάζει ο Daly (1973) - και απόλυτης κυριαρχίας του ανθρώπου πάνω στη φύση αναγνωρίστηκαν στη ρίζα της κρίσης και έγιναν αντικείμενα σκληρής κριτικής (π.χ. βλέπε Schumacher, 1972 και Bookchin, 1974). Στις αρχές της δεκαετίας του 70, το περιβαλλοντικό κίνημα ήταν συνδεδεμένο

με την ανάγκη για κοινωνική μεταρρύθμιση. Αμφισβητούσε βαθιά ριζωμένες αξίες της δυτικής σκέψης και πρότεινε καινούριες μορφές κοινωνικής οργάνωσης και λειτουργίας της οικονομίας στη θέση του κυρίαρχου καπιταλιστικού μοντέλου.

Δεν θα ήταν ακριβές να υποστηρίξουμε την ύπαρξη μιας γραμμικής πορείας εξέλιξης από τις μεταρρυθμιστικές προτάσεις για κοινωνία μη-ανάπτυξης μέχρι την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξη όπως προωθείται κεντρικά και επίσημα από διεθνείς οργανισμούς και εθνικές κυβερνήσεις. Η πιο σημαντική διαφορά είναι ότι η βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι ασύμβατη με την οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη. Αντίθετα, θεωρεί απαραίτητη την περαιτέρω ανάπτυξη για την κάλυψη των 'αναγκών' των φτωχών του πλανήτη.

Παρά τις διαφορές τους στην αντίληψη του προβλήματος και στη φύση των προτεινόμενων μεταρρυθμιστικών προτάσεων, η αντίληψη του περιβαλλοντικού προβλήματος ως πλανητικού και η σύνδεσή του με οικονομικές και κοινωνικές παραμέτρους αποτελούν σταθερά συστατικά στοιχεία του περιβαλλοντικού κινήματος των αρχών της δεκαετίας του '70 και της δεκαετίας του '90. Τα στοιχεία αυτά διαφοροποιούν τις δύο αυτές εκφράσεις του περιβαλλοντισμού από τις φυσιολατρικές ομάδες του τέλους του 19ου αιώνα στη Βόρεια Αμερική που στόχευαν στην προστασία της άγριας φύσης σε τοπικό επίπεδο για λόγους αισθητικούς και υπερβατικούς και χωρίς μεταρρυθμιστικές προτάσεις για την οργάνωση της κοινωνίας ή τη λειτουργία της οικονομίας (βλ. O'Riordan, 1976, Pepper, 1984). Από τις αρχές της δεκαετίας του '70 και μετά ο πλανήτης γίνεται αντιληπτός ως πεπερασμένος. Τα 'φυσικά όρια' του αποδεικνύονται με αντικειμενικά 'επιστημονικά δεδομένα'. Επομένως, η ανθρώπινη α-

νάπτυξη - οικονομική, τεχνολογική, πληθυσμιακή - οφείλει να εγκαταλείψει την αλαζονική της πορεία και να προσαρμοστεί στις συνθήκες που υπαγορεύουν οι διεργασίες της φύσης, αν θέλει να αποφύγει την καταστροφή. Τη δεκαετία του '70 η καταστροφή προβλεπόταν για το άμεσο μέλλον και η αντικειμενικότητα των επιστημονικών μοντέλων που την προέβλεπαν εθεωρείτο αδιαμφισβήτητη.

Σήμερα, οι προβλέψεις είναι λιγότερο καταστροφολογικές και η 'αβεβαιότητα' της επιστήμης, η αδυναμία της δηλαδή να γνωρίζει τις μελλοντικές επιπτώσεις και αλληλεπιδράσεις του συνόλου των παραμέτρων του περιβαλλοντικού προβλήματος, έχει γίνει αποδεκτή στο περιβαλλοντικό κίνημα. Η έννοια της 'αβεβαιότητας', όμως, δεν εμπεριέχει δυσπιστία προς την 'αντικειμενικότητα' της επιστήμης, η οποία παραμένει η μοναδική αδιαμφισβήτητη πηγή 'νομιμοποίησης' της γνώσης *στο πλαίσιο του λόγου για το περιβάλλον*. Η διεθνής επιστημονική έρευνα, με ετήσιες αναφορές, όπως Η Κατάσταση του Κόσμου του WorldWatch ή οι εκδόσεις όπως το Πέρα από το Όριο της Λέσχης της Ρώμης, παρέχει αδιαμφισβήτητες επιστημονικές μαρτυρίες για τον οικουμενικό χαρακτήρα της κρίσης. Τέλος, ο James Lovelock (1979), με την 'υπόθεση Γαία' προσφέρει μια ευνοϊκή επιστημονική βάση με μεταφυσικές προεκτάσεις στον διεθνιστικό χαρακτήρα της βιώσιμης ανάπτυξης. Ο Lovelock υποστηρίζει ότι η γη είναι ένας ζωντανός οργανισμός με αυτόνομους, σχεδόν βιολογικούς μηχανισμούς, που συντηρούν και ελέγχουν την ζωή σε αυτήν, ανεξάρτητα από σημαντικές μεταβολές στο περιβάλλον της, όπως, παραδείγματος χάριν, μεγάλες αυξομειώσεις στην ηλιακή ακτινοβολία που προσλαμβάνει.

Το πρόβλημα ωστόσο γίνεται αντιληπτό στο τέλος της δεκαετίας του '90, περισσότερο από ποτέ ως πλανητικό. Στο πλαίσιο του λόγου για το περιβάλλον, ο ρόλος της πόλης, τόσο στη δημιουργία του πλανητικού προβλήματος όσο και στη λύση, δεν είναι αμετάβλητος. Η πόλη, για τους εκφραστές του περιβαλλοντικού κινήματος των αρχών του '70 ήταν υπεύθυνη για την παγκόσμια περιβαλλοντική κρίση. Επιπλέον, το αστικό περιβάλλον ήταν μολυσμένο και ανθυγιεινό και η ζωή στη πόλη αποξενωτική και στερημένη από το βασικά χαρακτηριστικά της δημόσιας ζωής και της κοινωνικής αλληλεγγύης. Οι εκφραστές της προηγούμενης ακμής του περιβαλλοντικού κινήματος ήταν σαφώς αντι-αστικοί. Ο Schumacher (1972) υποστήριζε ότι η ανάπτυξη οποιασδήποτε πόλης πέρα από το ανώτατο πληθυσμιακό όριο των 500.000 κατοίκων είναι 'παθολογική'. Ο Bookchin (1974), κύριος εκπρόσωπος της 'κοινωνικής οικολογίας', θεωρούσε ότι η σύγχρονες μεγαλουπόλεις έχουν ήδη ξεπεράσει τα 'όρια της πόλης', αφού έχουν αναιρέσει την πιο σημαντική από όλες τις αστικές λειτουργίες, την κοινωνική ανταλλαγή και τη συμμετοχή στα κοινά.

Η πόλη, σύμφωνα με τους περισσότερους εκφραστές του περιβαλλοντικού κινήματος των αρχών του '70, έπρεπε να εξαλειφθεί. Στη θέση της προτεινόταν απόκεντρωμένες, μικρής κλίμακας αυτο-διαχειριζόμενες κοινότητες, ριζωμένες στην αναρχική και σοσιαλιστική παράδοση του 19ου αιώνα, καθώς και την πολεοδομική παράδοση του Ebenezer Howard και του Patrick Geddes. Οι κοινότητες αυτές θα αποτελούσαν μια μίξη αστικής και αγροτικής ζωής. Οι κάτοικοι θα παρήγαγαν μόνοι τους την τροφή τους σε τοπικές, οικολογικές και βιο-ποικίλες καλλιέργειες και δεν θα ήταν εξαρτημένοι από μακρυνες, βιομηχανικές

και ενεργειοβόρες μονοκαλλιέργειες. Αντίστοιχα η βιομηχανία θα ήταν τοπική, μικρής κλίμακας και ήπιες τεχνολογίας και θα ανταποκρίνονταν στις τοπικές ανάγκες σε εργασία και προϊόντα, και όχι σε αφηρημένα οικονομικά δεδομένα προσφοράς και ζήτησης.

Οι μικρές αυτές 'οικοτοπίες' δεν ήταν μόνο περιβαλλοντικά ήπιες. Επί πλέον, συνιστούσαν και ριζοσπαστική πρόταση κοινωνικής μεταρρύθμισης και ανατροπής του κατεστημένου καπιταλιστικού μοντέλου. Η διοίκηση της κοινότητας θα βασιζονταν σε ευρεία συμμετοχή των πολιτών, αποφεύγοντας έτσι την γραφειοκρατία της κεντρικής διοίκησης και ενθαρρύνοντας την ανθρώπινη επαφή και το αίσθημα της κοινότητας που έχουν εκλείψει στην μεγαλούπολη. Η μεταρρύθμιση έπρεπε να επιτευχθεί 'από κάτω προς τα πάνω' δηλαδή με την αυτενέργεια και οργάνωση των πολιτών.

Στη σημερινή συζήτηση για βιώσιμη ανάπτυξη, η πόλη αναδύεται ως ένα μέσο προς την επίτευξη του 'οικουμενικού στόχου', ως η κατάλληλη κλίμακα για την εφαρμογή πολιτικών και προγραμμάτων για την προώθηση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης. Ο μισός πληθυσμός της γης ζει σε πόλεις, οι οποίες αποτελούν συμπυκνώσεις ενεργειοβόρων δραστηριοτήτων με απόβλητα που μολύνουν και υποβαθμίζουν περιοχές πολύ πέρα από τον τόπο παραγωγής τους. Συνεπώς, επανασχεδιασμός της λειτουργίας της πόλης με στόχο μια 'συμβιωτική' και όχι 'παρασιτική' σχέση της με τη φύση, είναι απαραίτητος και θα έχει σημαντική επίπτωση στην οικολογική ισορροπία της βιόσφαιρας (βλέπε Elkin κ.α., 1990, Quarrie, 1992, Girardet, 1992, ΕΕΚ, 1990, κ.λπ.). Σ' αυτό το πλαίσιο, ο σχεδιασμός και η διαχείριση του συνόλου των φυσικών (ύδρευση, αποχέτευση, παραγωγή ener-

γειας κ.λπ.) και των μη-φυσικών (τοπική αυτοδιοίκηση, οικονομία, κ.λπ.) λειτουργιών της σύγχρονης πόλης επιζητούν επαναπροσδιορισμό. Επίσης, νέες σχέσεις αναγνωρίζονται ανάμεσά τους και ανάμεσα σε αστικές λειτουργίες και πλανητικές διεργασίες, όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου ή η μείωση της βιοποικιλότητας.

Η στροφή από την κοινωνικά ανατρεπτική 'οικοτοπία' στη 'βιώσιμη πόλη' αντιπροσωπεύει την στροφή του περιβαλλοντικού κινήματος από τον ιδεαλισμό στον πραγματισμό, από την ριζοσπαστική κοινωνική μεταρρύθμιση στη διαχειριστική επιδιόρθωση. Η κοινωνική μεταρρύθμιση 'από κάτω προς τα πάνω' (bottom-up) με επιχειρησιακή μονάδα την αποκεντρωμένη κοινότητα και φορέα τον πολίτη, έχει δώσει την θέση της στη κεντρική διαχείριση από 'πάνω προς τα κάτω' (top-down) με επιχειρησιακή μονάδα την υπάρχουσα πόλη και φορείς του ειδικούς. Έτσι, η Agenda 21, παρ' όλο που τονίζει την αναγκαιότητα και αξία της τοπικής δράσης των πολιτών, είναι ένα επίσημο διεθνές έγγραφο, φτιαγμένο από ειδικούς επιστήμονες και υπογεγραμμένο από εθνικές κυβερνήσεις. Οι τελευταίες αναλαμβάνουν την ευθύνη να κινητοποιήσουν και να εκμεταλλευτούν, παραδείγματος χάριν, 'την ολιστική παραδοσιακή, επιστημονική γνώση' που έχουν οι αυτόχθονες λαοί σχετικά με 'τη γη τους, τους φυσικούς του πόρους και το περιβάλλον τους', 'την σίγουρη και ποικίλη εμπειρία, εξειδίκευση και δυναμικότητα' που κατέχουν οι μη-κυβερνητικές οργανώσεις κ.λπ. (Quarrie, 1992, 200). Η διαδικασία, συνεπώς, ξεκινάει και ελέγχεται 'από πάνω προς τα κάτω' και όχι αντίστροφα.

Η ίδια μεταφορά της ευθύνης για δράση από τους πολίτες της τοπικής κοινότητας σε ένα διεθνές σώμα

επαγγελματιών επιστημόνων και ακτιβιστών παρατηρείται και στην πορεία εξέλιξης των πιο διάσημων ομάδων για την προστασία του περιβάλλοντος όπως η Greenpeace και οι Φίλοι της Γης. Ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του '70, σαν τοπικές ομάδες διαμαρτυρίας ενάντια σε τοπικά προβλήματα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και τον Καναδά αντίστοιχα. Σήμερα, οι ομάδες αυτές, ενώ διατηρούν την πίστη τους στους αρχικούς τους στόχους, έχουν αποκτήσει τη δομή πολυεθνικών εταιρειών με κεντρική διοίκηση, ανεξάρτητη επιστημονική έρευνα, επαγγελματίες ακτιβιστές και μέλη σε πολλές χώρες του κόσμου.

Η συζήτηση της βιώσιμης ανάπτυξης έχει αποκαταστήσει τον ρόλο της πόλης στο μέλλον του πλανήτη. Στον νέο αυτό ρόλο της πόλης βασίστηκε και η δημιουργία του οικουμενικού χαρακτήρα της βιώσιμης πόλης, που οφείλει πολλά από τα καθοριστικά της στοιχεία στην ολιστική, δυτικοκεντρική και επιστημονικοφανή φύση του οικουμενικού στόχου που υπηρετεί. Δύο συστατικά της οικουμενικότητας της έννοιας της βιώσιμης πόλης εξετάζονται στις δύο παρακάτω ενότητες.

3. Η Πόλη ως Οικοσύστημα

Η συζήτηση της αστικής βιωσιμότητας αποτελεί ακόμη μια έκφραση της γενικευμένης κριτικής των αρχών και των εφαρμογών του Μοντέρνου Κινήματος στην πολεοδομία. Η Nan Ellin (1996) ομαδοποιεί τις πολλαπλές εκφάνσεις αυτής της κριτικής κάτω από τον τίτλο 'μεταμοντέρνος ουρμπανισμός'. Η συζήτηση για το αν οι εκφάνσεις αυτές, και άλλες στην τέχνη και τη φιλοσοφία, αναιρούν τις αρχές του μοντέρνου, συγκροτώντας τη νέα 'μεταμοντέρνα κατάσταση', ή αν

αποτελούν εκφράσεις αυτής καθ' εαυτής της 'αντικλαστικότητας' (Beck, 1992) του 'μοντέρνου σχεδίου' που δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί (Habermas, 1983), συνεχίζεται και είναι πέρα από το αντικείμενο αυτού του άρθρου. Στα πλαίσια της κριτικής, παράγοντες της διαδικασίας του σχεδιασμού της πόλης που είχαν περιθωριοποιηθεί από το Μοντέρνο κίνημα, όπως η πολιτισμική διαφορετικότητα στην αντίληψη και τη χρήση του χώρου, η σημασία της ιστορίας στη παραγωγή του χώρου, το φύλο, η λαϊκή κουλτούρα κ.λπ. εισάγονται στο λόγο για την πόλη ως σημαντικοί. Η φύση είναι ένας από τους παράγοντες αυτούς που εισήχθησαν και πάλι στην διαδικασία σχεδιασμού της πόλης σαν αποτέλεσμα της κριτικής του Μοντέρνου Κινήματος. Η μηχανιστική αντίληψη της πόλης, ως 'ανθρώπινη επιχείρηση ενάντια στη φύση' (Le Corbusier, 1971, 1), που χαρακτηρίζει τις κυρίαρχες εκφράσεις της ορθόδοξης μοντέρνας πολεοδομίας, αντικαθίσταται από την αντίληψη της πόλης ως αναπόσπαστο μέρος της φύσης και των φυσικών διαδικασιών ως καθοριστικών στοιχείων του σχεδιασμού και της λειτουργίας της.

Η χρήση βιολογικών μεταφορών για την περιγραφή της πόλης δεν είναι κάτι καινούριο. Η Jane Jacobs (1962), σκληρή επικριτής των πρακτικών της πολεοδομίας του μοντέρνου κινήματος στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, αποδίδει την αποτυχία των πολεοδόμων να δημιουργήσουν ανθρώπινα αστικά περιβάλλοντα στην λανθασμένη αντίληψη της ίδιας της φύσης του προβλήματος³. Προτείνει την θεώρηση της πόλης σαν ένα πρόβλημα 'οργανωμένης πολυπλοκότητας' όπως αυτά που αντιμετωπίζει η βιολογία και η ιατρική (Jacobs, 1962, 443-48). Ο Κωνσταντίνος Δοξιάδης (1968, 41-3) εμπνεόμενος

από την δαρβινική θεωρία της εξέλιξης, θεωρεί τις πόλεις 'βιολογικές μονάδες τρίτης τάξης' - τα κύτταρα είναι πρώτης και οι οργανισμοί δεύτερης τάξης. Ο Eugene Odum (1975, 15-21), ταξινομεί τα φυσικά οικοσυστήματα με κριτήριο το είδος και την ποσότητα της ενέργειας που χρειάζονται. Στη ταξινόμηση αυτή, οι πόλεις αποτελούν ξεχωριστή κατηγορία, ως οικοσυστήματα που έχουν αντικαταστήσει την ηλιακή ενέργεια με εισαγόμενα καύσιμα.

Η χρήση βιολογικών μεταφορών για την περιγραφή της πόλης παραπέμπει τόσο στην αναπόσπαστη θέση της μέσα στη φύση, όσο και στις οργανικές σχέσεις που συνδέουν μεταξύ τους όλες τις αστικές διεργασίες, υλικές ή μη. Η χρήση τους, συνεπώς παραπέμπει στην ανάγκη μιας ολιστικής θεώρησης των αστικών ζητημάτων, σε αντίθεση με την κατακερματισμένη θεώρηση τους που υιοθέτησαν οι κυρίαρχες εκφράσεις του Ορθόδοξου Μοντέρνου Κινήματος στην πολεοδομία.

Στη δεκαετία του '90, η μεταφορά που εκφράζει καλύτερα τον νέο ρόλο της πόλης στο μέλλον του πλανήτη είναι αυτή του οικοσυστήματος ή του οργανισμού. Έτσι, στο *Directions towards Sustainable Urban Living*, ο Girardet (1992) προτείνει επανασχεδιασμό του 'μεταβολισμού' της πόλης έτσι ώστε αυτός να μετασχηματιστεί από γραμμικός (που είναι σήμερα) σε κυκλικός (όπως ο μεταβολισμός ενός φυσικού οικοσυστήματος). Η πόλη, υποστηρίζει ο Girardet (1992, 22-27), για να γίνει βιώσιμη πρέπει, αντί να μετατρέπει τα εισερχόμενα υλικά και την εισερχόμενη ενέργεια σε απόβλητα και μόλυνση, όπως συμβαίνει σήμερα, να τα μετατρέπει σε ύλη και ενέργεια που μπορεί να ξαναχρησιμοποιηθεί, δηλαδή να εισέλθει

ξανά στο αστικό οικοσύστημα.

Οι Rees και Wackernagel (1992) εισάγουν την έννοια του 'οικολογικού ίχνους' (ecological footprint) της πόλης, δηλαδή του συνόλου της έκτασης σε επίγεια και υδάτινα οικοσυστήματα που απαιτεί η λειτουργία της πόλης, ως ενδείκτη βιωσιμότητας ή μη-βιωσιμότητας. Αυτό περιλαμβάνει, παραδείγματος χάριν, την γεωργική έκταση που απαιτείται για την παραγωγή της τροφής των κατοίκων της, την δασική έκταση που απαιτείται για ξυλεία για διάφορες χρήσεις, την έκταση σε επίγεια ή υδάτινα οικοσυστήματα που απαιτείται για την απορρόφηση των απόβλητων κ.λπ. Οι ίδιοι συγγραφείς εκτιμούν ότι 'η ανθρώπινη βιο-οικολογία μπορεί σύντομα να γίνει πιο σημαντική για την κατανόηση των κοινωνικο-οικονομικών επιπτώσεων της αστικής ανάπτυξης από την οικονομική επιστήμη' (Rees και Wackernagel, 1992, 121).

Η προώθηση μιας ολιστικής, στη θέση μιας κατακερματισμένης θεώρησης της πόλης μπορεί να θεωρηθεί ως η πιο σημαντική συνεισφορά της συζήτησης για βιώσιμες πόλεις στη μελέτη των πόλεων. Δυστυχώς οι βιολογικές μεταφορές που χρησιμοποιούνται για να προωθήσουν αυτή τη θεώρηση δημιουργούν ταυτόχρονα πρόσφορο έδαφος για την διεθνιστική φύση του σχεδίου να αναπτυχθεί.

Υιοθετώντας την μεταφορά του οικοσυστήματος, η 'πόλη' γίνεται αντιληπτή ως μία οντότητα με συγκεκριμένες οικοσυστημικές λειτουργίες συνδεδεμένες μεταξύ τους με δομικές σχέσεις, ανεξαρτήτα από τον τόπο, την κουλτούρα ή την κοινωνική δομή. Αποδίδοντας στο αστικό οικοσύστημα έναν ζωτικό ρόλο για την ισορροπία του πλανήτη, κάθε πόλη αποκτά το ίδιο εγχείρημα να εκπληρώσει, δηλαδή να κινηθεί

προς την εξομοίωση της λειτουργίας της με αυτή ενός φυσικού οικοσυστήματος και έτσι να μειώσει την επιβάρυνση που προκαλεί στη βιόσφαιρα. Τα συστατικά της μη-βιωσιμότητας της σύγχρονης πόλης έχουν αποκρυσταλλωθεί σε μια λίστα κοινή για όλες τις πόλεις του κόσμου και παρόμοιες σχέσεις αιτίου και αποτελέσματος αναγνωρίζονται μεταξύ τους. Οι Nijkamp κ.α (1996,2) διερευνούν την δημιουργία ενός 'μοναδικού ενδείκτη βιωσιμότητας', ενός αριθμητικού συνδυασμού πολλών ενδεικτών, παγκόσμιας εγκυρότητας που μπορεί να ενημερώνει σχετικά με το αν μια πόλη κινείται προς τη βιωσιμότητα ή όχι. Η συστηματική αυτή αντίληψη της λειτουργίας της πόλης καθιστά δυνατή την εύρεση μιας παγκόσμιας εγκυρότητας λύσης στη τεράστια ποικιλία και πολυπλοκότητα των προβλημάτων των πόλεων του κόσμου. Η συζήτηση της αστικής βιωσιμότητας επαναλαμβάνει έτσι την διεθνιστική φύση των αρχών της πολεοδομίας του ορθόδοξου μοντέρνου κινήματος, οι οποίες συχνά αναφέρονται ανάμεσα στα κύρια αίτια της σύγχρονης κρίσης του αστικού περιβάλλοντος.

Ταυτόχρονα, η συζήτηση για 'βιώσιμες πόλεις', όπως προωθείται από διεθνείς οργανισμούς, εθνικές κυβερνήσεις και τοπικούς φορείς δίνει δυσανάλογη έμφαση στα καθαρά περιβαλλοντικά προβλήματα, παραδείγματος χάριν, ατμοσφαιρική ρύπανση, απόβλητα κ.λπ. τα οποία και υποσυνδέει από τις ανθρώπινες - κοινωνικές, οικονομικές, θεσμικές - διαδικασίες που τα δημιουργούν και τα αναπαράγουν. Η μεταφορά του οικοσυστήματος προσφέρει μια 'βιολογική βάση' στη θεώρηση των αστικών προβλημάτων και έτσι διευκολύνει την περιθωριοποίηση, όχι μόνο των γεωγραφικών, οικονομικών, κοινωνικών δια-

φορών ανάμεσα στις πόλεις του κόσμου αλλά και των κοινωνικών ανισοτήτων και άλλων διαφοροποιήσεων μέσα στην ίδια την πόλη.

Η μείωση του 'οικολογικού ίχνους' της πόλης ή ο επανασχεδιασμός του 'μεταβολισμού' της αναφέρονται σε φυσικές λειτουργίες του αστικού οικοσυστήματος και έχουν στόχο να μειώσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των πλούσιων χωρών του δυτικού καπιταλισμού στην ενδοχώρα τους και στο παγκόσμιο περιβάλλον, την βιόσφαιρα. Η μη-βιωσιμότητα των πόλεων των φτωχών 'αναπτυσσόμενων' χωρών, όμως, συνίσταται κατά κύριο λόγο στην υποβάθμιση του άμεσου αστικού περιβάλλοντος, και όχι στις επιπτώσεις που έχει αυτό στην οικολογική ισορροπία του πλανήτη. Αντίστροφα, η μη-βιωσιμότητα αυτών των πόλεων συνδέεται, αιτιολογικά, περισσότερο με πάγιες τάσεις της διεθνούς πολιτικής, και λιγότερο με τοπικές αποφάσεις αστικής διαχείρισης.

Σε κάθε περίπτωση, οι βιολογικές αυτές μεταφορές δεν καταγράφουν την κοινωνική και την αλληλένδετη περιβαλλοντική διαφοροποίηση, μέσα στην ίδια την πόλη, ούτε αναγνωρίζουν οποιαδήποτε σύνδεση ανάμεσα σε περιβαλλοντικά προβλήματα και κοινωνικο-οικονομικές ή άλλες μη-υλικές διαδικασίες. Οι βιολογικές μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν χρήσιμα εργαλεία για την ανάλυση της φυσικής λειτουργίας της πόλης και των επιπτώσεων που έχει αυτή στο άμεσο και ευρύτερο φυσικό περιβάλλον. Αποτελούν αυθαίρετες απλουστεύσεις όταν προτείνονται ως περιέχουσες λύσεων για την μη-βιωσιμότητα της 'πόλης' του κόσμου.

4. Η Πόλη ως Κοινότητα

Η οικουμενικότητα του σχεδίου της αστικής βιωσιμότητας δεν συγκροτείται μόνο στη βάση των 'οικοσυστημικών' ομοιοτήτων της φυσικής λειτουργίας των πόλεων. Ένα άλλο συστατικό της οικουμενικότητας του 'σχεδίου', που στα τέλη της δεκαετίας του '90 αποτελεί σταθερό στόχο διεθνών οργανισμών και προγραμμάτων συνεργασίας εθνικών κυβερνήσεων και φορέων τοπικής αυτοδιοίκησης, είναι η διεθνιστική αντίληψη της έννοιας της 'κοινότητας'.

Συνεπώς στην πολυδιάστατη φύση του ευρύτερου στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης, η 'βιώσιμη πόλη' εκτός από τους καθαρά περιβαλλοντικούς, έχει και κοινωνικούς στόχους. Σημαντική θέση ανάμεσα σε αυτούς κατέχει η έννοια της 'κοινότητας' ως επιχειρησιακή μονάδα αντιμετώπισης των κοινωνικών προβλημάτων της πόλης (Elkin κ.α., 1990, Quarrie, 1992, 200, Urban Villages Group, 1992, Calthorpe, 1993, κ.λπ.). Η αναζωογόνηση της 'κοινότητας' συνίσταται στην τόνωση της 'κοινωνικής ανταλλαγής', της 'δημόσιας ζωής' της 'τοπικής ταυτότητας και της κοινωνικής αλληλεγγύης στο 'αστικό χωριό'.

Η έννοια της 'κοινότητας' χρησιμοποιείται στη συζήτηση για την αστική βιωσιμότητα σαν μία παγκόσμια σταθερά, αμετάβλητη στο χώρο και στο χρόνο, γίνεται δηλαδή αντιληπτή σαν ένα 'πράγμα'. Επιδιώκεται η αναβίωση ενός υποτιθέμενου κοινού προ-μοντέρνου αστικού παρελθόντος το οποίο η βιομηχανική ανάπτυξη και κυρίως, οι στερούμενες ευαισθησίας αρχές του Μοντέρνου Κινήματος στην αρχιτεκτονική και την πολεοδομία, έχουν πλέον διαβρώσει. Η νοσταλγική αναβίωση ενός τέτοιου παρελθόντος, συχνά μέσω της εξ' ίσου νοσταλγικής αναβίωσης προ-μοντέρνων αρχιτεκτονικών και αστι-

κών μορφών, είναι ανάμεσα στους στόχους πολλών προγραμμάτων για αστική βιωσιμότητα.

Τα συστατικά, το μέγεθος και η δομή μιας κοινότητας, όμως, διαφέρουν σημαντικά σε διαφορετικές κουλτούρες και τόπους και δεν είναι ανεξάρτητα από κοινωνικές και οικονομικές διαδικασίες, δηλαδή δεν είναι αμετάβλητα στο χρόνο. Η έννοια της κοινότητας στη μετα-βιομηχανική Ευρώπη της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και του διεθνούς καταμερισμού της εργασίας δε μπορεί παρά να είναι διαφοροποιημένη από εκείνη των πόλεων της μεσαιωνικής Ευρώπης ή εκείνη της βιομηχανικής επανάστασης. Η νοσταλγική προώθηση μίας προ-βιομηχανικής αντίληψης της κοινότητας δείχνει να μην αντιλαμβάνεται τη σημασία κοινωνικών, οικονομικών και πολιτισμικών διαδικασιών, ισοπεδωτικής ισχύος και τεράστιας κλίμακας όπως η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η αύξηση της ανεργίας, η νέα φτώχεια των πόλεων, η πολυπολιτισμικότητα των μητροπόλεων, κ.λπ. Οι εξελίξεις αυτές δεν καθιστούν αδύνατη τη συγκρότηση κοινοτήτων. Ο χαρακτήρας και ο τρόπος συγκρότησής τους όμως ποικίλει σημαντικά από αντιστάσεις στη παγκοσμιοποίηση βασισμένες σε θρησκευτικές, εθνικιστικές ή βιολογικές ομοιότητες μέχρι κοινωνικές και περιβαλλοντικές διεκδικήσεις (Castells, 1997). Ο Castells (1997, 60-4) δεν αποκλείει την δυνατότητα συγκρότησης κοινότητας βασισμένη στον τόπο (γειτονία, πόλη κ.λπ.). Επισημαίνει, όμως, ότι η συγκρότηση και ενεργοποίηση μίας τέτοιας ταυτότητας προϋποθέτει συνήθως την κινητοποίηση των πολιτών για κάποιο κοινωνικό ή περιβαλλοντικό στόχο. Υποστηρίζει ότι '...αυτή η παραγωγή νοήματος είναι ένα ουσιαστικό συστατικό των πόλεων στην ιστορία, όπως το χτισμένο περιβάλλον και το νόημά του παράγεται μέσα

από την διαδικασία σύγκρουσης ανάμεσα στα συμφέροντα και τις αξίες αντιμαχόμενων κοινωνικών παραγόντων' (Castells, 1999, 60). Αντίθετα οι Αμερικάνοι Νέοι Ουρμπανιστές, και οι αντίστοιχοι Βρετανοί σπαδοί των 'αστικών χωριών', επιχειρούν να παράγουν αυτό το 'νόημα', να δημιουργήσουν δηλαδή το αίσθημα της κοινότητας στις ταξικά ομοιογενείς γειτονιές που σχεδιάζουν, με φιδίσια δρομάκια και νεο-παραδοσιακά σπίτια.

Τέλος, η έννοια της κοινότητας δεν είναι απαραίτητα θετική και μπορεί να συνδεθεί με καταπιεστικές σχέσεις και στεγανά όρια που εξαιρούν συγκεκριμένες κοινωνικές τάξεις, φυλές και λοιπά στο όνομα της ιστορικής συνέχειας και της ομοιογένειας της κοινότητας. Η κοινότητα πάντα σήμαινε διαφορετικά πράγματα για διαφορετικούς ανθρώπους' γράφει ο Harvey (1996, 425). Στην κριτική του των Νέων Ουρμπανιστών ο Harvey επισημαίνει ότι 'από τις πολύ πρώτες φάσεις μαζικής αστικοποίησης μέσω της εκβιομηχάνισης, το πνεύμα της κοινότητας χρησιμοποιήθηκε σαν αντίδοτο σε οποιαδήποτε απειλή κοινωνικής διαταραχής, ταξικού πολέμου και επαναστατικής βίας'.

5. Η Αστική Βιωσιμότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένας από τους χώρους όπου η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων παρουσιάζει έντονη δραστηριότητα εδώ και πολλά χρόνια, παραδείγματος χάριν μέσω Αποφάσεων και Κατευθύνσεων που ορίζουν αποδεκτές και μέγιστες πιές διαφόρων ρύπων της ατμόσφαιρας (π.χ. των οξειδίων του αζώτου και του θείου, του μολύβδου, κ.λπ.) ή αποδεκτούς τρόπους αποκομιδής βιομηχανικών αποβλήτων κ.λπ. Η ενσωμάτωση του στόχου

της βιώσιμης ανάπτυξης στη Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Μάαστριχ, ενός στόχου εξ ορισμού ευρύτερου σε πεδίο αναφοράς και περιεχόμενο, της περιβαλλοντικής προστασίας, έκανε δυνατή και απαραίτητη την συσχέτιση των καθαρά περιβαλλοντικών στόχων της Κοινότητας με κοινωνικούς και οικονομικούς. Επί πλέον, έκανε κατανοητή, αφ' ενός την ανάγκη περαιτέρω ενεργοποίησης της αρχής της επικουρικότητας, αφ' ετέρου την ανάγκη συνεργασίας και ανταλλαγής εμπειρίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο.

Από το 1991, η Κοινότητα παρουσιάζει έντονη δραστηριότητα στο χώρο του χωρικού σχεδιασμού (spatial planning). Η Συνθήκη του Μάαστριχ εισήγαγε τον χωρικό σχεδιασμό σε Ευρωπαϊκό επίπεδο σαν συστατικό της πολιτικής για την προστασία του περιβάλλοντος. Το 1994, ο χωρικός σχεδιασμός αναγνωρίστηκε σαν σημαντικό συστατικό πολλών άλλων στόχων της Ευρωπαϊκής πολιτικής, όπως της κοινωνικής ισότητας και συνοχής, της οικονομικής ανταγωνιστικότητας των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ίδιας της Ένωσης στη παγκόσμια αγορά κ.ο.κ. (ΕΕ, 1994). Με τον όρο χωρικός σχεδιασμός η Κοινότητα αναφέρεται γενικά στην ανάγκη διερεύνησης της χωρικής διάστασης της Ευρωπαϊκής πολιτικής, με κλίμακα αναφοράς που ξεκινά από το σύνολο των εδαφών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις λειτουργικές τους σχέσεις με τις γειτονικές χώρες και τον κόσμο, και φτάνει μέχρι την αστική γειτονιά. Δεδομένου ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ακόμη την πλέον αστικοποιημένη περιοχή του κόσμου, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα της πόλης και στην οργάνωση ενός ισορροπημένου δικτύου αστικών κέντρων σε όλη την

Ευρωπαϊκή Ένωση.

5.1 Βιώσιμες Αστικές Μορφές στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον που δημοσιεύθηκε το 1990, ήταν η πρώτη πρωτοβουλία της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για το περιβάλλον με έμφαση στη πόλη. Αν και καινοτομούσε με την αστική της έμφαση όσο και με την ολιστική θεώρηση των αστικών ζητημάτων που προώθησε, η Πράσινη Βίβλος αποτελεί ένα εύγλωττο παράδειγμα λανθασμένων παραδοχών σχετικά με το είδος και τις γενεσιουργές δυνάμεις των αστικών προβλημάτων. Με βάση τέτοιες παραδοχές, η Βίβλος προχωρά στην πρόταση λύσεων σχετικά με την μελλοντική μορφή της 'Ευρωπαϊκής πόλης'.

Η Πράσινη Βίβλος αναγνωρίζει τα αίτια της υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη στην ιδεολογική προσκόλληση της αστικής πολιτικής των κρατών της Ευρώπης στις αρχές του Μοντέρνου Κινήματος, ιδιαίτερα στην μορφή που αυτές απέκτησαν στη Χάρτα των Αθηνών. Διαβάζουμε στην Πράσινη Βίβλο:

Η πολιτική του αυστηρού zoning των τελευταίων δεκαετιών που οδήγησαν στον διαχωρισμό των χρήσεων γης και την αλληλένδετη ανάπτυξη εκτεταμένων περιοχών κατοικίας στα προάστια, έχουν προκαλέσει καθημερινή κυκλοφορία αυτοκινήτων από τα προάστια προς το κέντρο η οποία αποτελεί κεντρικό πυρήνα πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων των σύγχρονων αστικών περιοχών (ΕΕ, 1990, 40).

Η αστική μορφή που προτείνει η Πράσινη Βίβλος για την Ευρωπαϊκή πόλη του μέλλοντος είναι η συμπα-

γής πόλη (compact city), με ενισχυμένο κέντρο και υψηλή ανάμειξη χρήσεων γης. Η υψηλή πυκνότητα ανάπτυξης και η εγκατάλειψη του μοντέλου του χωρικού διαχωρισμού των χρήσεων γης προτείνονται σαν κατευθύνσεις που στοχεύουν στην αναβίωση του αστικού κέντρου της προ-βιομηχανικής Ευρωπαϊκής πόλης τόσο στη μορφή - ζωντανό κέντρο, με μικρά μαγαζιά κ.λπ. - όσο και στην λειτουργία -έντονη δημόσια ζωή, αίσθημα κοινότητας.

Στη συζήτηση για τις βιώσιμες πόλεις, το μοντέλο της 'συμπαγούς πόλης' αποτελεί μια πρόταση για την αστική μορφή που έχει ήδη αποκτήσει πολύ μεγάλη επιρροή, όχι μόνο στους ακαδημαϊκούς κύκλους αλλά και στους πολιτικούς. Κυβερνήσεις, όπως της Μεγάλης Βρετανίας, της Ολλανδίας και του Καναδά έχουν προωθήσει νομοθεσίες που στοχεύουν στη διατήρηση των υπαρχόντων ορίων της πόλης, την προστασία της αγροτικής γης και την ανάπτυξη μεγαλύτερων πυκνοτήτων μέσα στη πόλη. Η Πράσινη Βίβλος και άλλα δημοσιεύματα της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προωθούν το μοντέλο για την μορφολογική, οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική ανομοιογένεια των πόλεων της ΕΕ, ενώ άλλες επιστημονικές δημοσιεύσεις προωθούν την συμπαγή πόλη ως βιώσιμη αστική μορφή για τις πόλεις του κόσμου⁴. Αν η πόλη είναι ένα οικοσύστημα τότε η λειτουργία της ακολουθεί σταθερούς φυσικούς νόμους και η λύση στα προβλήματα της μπορεί να είναι οικουμενική.

Παρά την ευρεία αποδοχή του, το μοντέλο της συμπαγούς πόλης έχει πολύ συγκεκριμένο γεωγραφικά και ιστορικά πεδίο αναφοράς. Αποτελεί λανθασμένη γενίκευση της Αγγλο-Αμερικανικής κυρίως εμπειρίας στην Ευρώπη και τον κόσμο. Τα προβλήματα στα οποία αναφέρεται η Πράσινη Βίβλος,

αλλά και αυτά στα οποία προσπαθεί να δώσει απάντηση το μοντέλο της συμπαγούς πόλης γενικά, είναι αυτά της απο-βιομηχανοποιημένης Δυτικο-Ευρωπαϊκής πόλης μετά τη δεκαετία του '70 και τον νέο διεθνή καταμερισμό εργασίας: η ανεργία στα υποβαθμισμένα συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας στη περιφέρεια της πόλης, η απουσία της κατοικίας στο κέντρο, ο έντονος χωρικός διαχωρισμός των κοινωνικών τάξεων κ.λπ. Αναφέρεται επίσης στα αραιοκατοικημένα Αγγλο-Αμερικάνικα προάστια που στεγάζουν αποκλειστικά κατοικίες, εξαρτώνται αποκλειστικά από το ιδιωτικό αυτοκίνητο για την εξυπηρέτηση όλων των αναγκών τους καθώς, λόγω των χαμηλών πυκνοτήτων ανάπτυξης, η δημόσια μαζική συγκοινωνία δεν οικονομικά βιώσιμη. Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από την χρήση του αυτοκινήτου προωθείται ως το κεντρικό πλεονέκτημα της συμπαγούς πόλης.

Η αποτελεσματικότητα ενός μοντέλου αστικής μορφής στην ανατροπή περιβαλλοντικών προβλημάτων που έχουν τις ρίζες τους σε κοινωνικές διεργασίες, πολιτισμικά μοντέλα και οικονομικές επιλογές, είναι έντονα αμφισβητήσιμη [βλέπε Breheny (επιμ.), 1992]. Είναι αμφισβητήσιμη για τις πόλεις στον οποίον τις συνθήκες απαντά και των οποίων τα προβλήματα προσπαθεί να λύσει, δηλαδή για τις πόλεις της Βόρειας Αμερικής, της Αυστραλίας της Μεγάλης Βρετανίας και σε μικρότερο βαθμό της Δυτικής Ευρώπης ή αλλιώς για τις πόλεις της μετα-βιομηχανικής περιόδου του Δυτικού καπιταλισμού. Όταν πρόκειται για πόλεις με εντελώς διαφορετικά χωρικά χαρακτηριστικά, συνθήκες αστικοποίησης, κοινωνικές δομές και

πολεοδομικές παραδόσεις η ανεπάρκεια ενός τέτοιου μοντέλου θα έπρεπε να είναι προφανής.

5.2 Αστική ιδιαιτερότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι Ελληνικές πόλεις και γενικότερα οι πόλεις της Μεσογειακής Ευρώπης, αποτελούν παράδειγμα απόκλισης από τα μορφολογικά και αναπτυξιακά χαρακτηριστικά και τις σύγχρονες τάσεις της 'ευρωπαϊκής πόλης', όπως την εννοεί η Πράσινη Βίβλος (βλέπε Wygn, 1984, Hastaoglou-Martinides, κ.α, 1993, κ.λπ.). Γενικά, η εκβιομηχάνιση άρχισε στις πόλεις της Μεσογειακής Ευρώπης αργότερα από την Δυτική και Βόρεια Ευρώπη και δεν αποτέλεσε την μοναδική και κύρια αιτία της αστικοποίησης. Η βιομηχανία ακολούθησε, μάλλον παρά δημιούργησε τα αστικά κέντρα σε έντονη αντίθεση με την περίπτωση της Βόρειας Ευρώπης (Leontidou, 1990, 31). Αν και καπιταλιστικές, δεν ανήκουν ούτε στις 'πλούσιες' ούτε στις 'φτωχές' του Stretton (1978), αντιπροσωπεύοντας, κατά την Leontidou (1990) την 'ημι-περιφέρεια' ανάμεσα στον πυρήνα της Δυτικής Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής και την 'περιφέρεια' του 'αναπτυσσόμενου κόσμου'. Οι χώρες της Μεσογειακής Ευρώπης έχουν συνεισφέρει ελάχιστα στην μοντέρνα πολεοδομική παράδοση της Δυτικής Ευρώπης και παρουσιάζουν μια ποικιλία θεσμικών πλαισίων πολεοδομικής πολιτικής, που κατά κανόνα έχουν αποτύχει να ελέγξουν αποτελεσματικά την ανάπτυξη της πόλης. Οι παράνομοι οικισμοί στην περιφέρεια των πόλεων αυτών είναι ένα κοινό μορφολογικό και κοινωνικό χαρακτηριστικό. Άλλα κοινά μορφολογικά χαρακτηριστικά είναι οι υψηλές πυκνότητες ανάπτυξης και η υψηλή ανάμειξη χρήσεων γης σε όλη τους σχεδόν την έκταση. Τα

αβαιοκατοικημένα προάστια αμιγούς κατοικίας, με έντονη ταξική διαφοροποίηση στο χώρο και πλήρη εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι ένα ιδιαίτερα σπάνιο χαρακτηριστικό στη Μεσογειακή Ευρώπη

Αυτή η πολύ συνοπτική θεώρηση της διαφορετικότητας των πόλεων της Μεσογειακής Ευρώπης στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάνει φανερά την ακαταλληλότητα του μοντέλου της 'συμπαγούς πόλης' για την αντιμετώπιση της μη-βιωσιμότητάς τους. Τα χωρικά χαρακτηριστικά, που προωθούνται ως βιώσιμα, συχνά αποτελούν στις πόλεις αυτές τις πηγές περιβαλλοντικών προβλημάτων. Παραδείγματος χάριν, οι υψηλές πυκνότητες μειώνουν τις δυνατότητες κυκλοφοριακού σχεδιασμού και έχουν σχεδόν εξαλείψει τις δυνατότητες δημιουργίας ζωτικής σημασίας χώρων πράσινου.

Οι προσπάθειες προώθησης ενιαίας πολιτικής 'χωρικού σχεδιασμού' με έμφαση στα προβλήματα της πόλης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, πληθαίνουν. Η ανάγκη οριοθέτησης της διαφορετικότητας των μορφολογικών, αναπτυξιακών και άλλων χαρακτηριστικών των Ευρωπαϊκών πόλεων μέσα στο πλαίσιο αυτών των προσπαθειών είναι χειροπιαστή. Παρ' όλα αυτά, δεν φαίνεται να αντιμετωπίζεται δημιουργικά. Έξι χρόνια μετά τη Πράσινη Βίβλο η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δημοσίευσε την αναφορά Ομάδας Ειδικών για το αστικό περιβάλλον με τίτλο Ευρωπαϊκές Βιώσιμες Πόλεις. Εδώ αναγνωρίζεται η ποικιλία μορφολογικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών των Ευρωπαϊκών πόλεων. Αναζητούνται πιο γενικά κοινά χαρακτηριστικά που να νομιμοποιούν την προσπάθεια ενιαίας αστικής πολιτικής από αυτά που αναγνώρισε η Πράσινη Βίβλος:

Το Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα έχει χαρακτηριστικά που το διαφοροποιούν από άλλα αστικά συστήματα. Στη Βόρεια Αμερική για παράδειγμα, το αστικό σύστημα είναι πιο επεκτατικό και έχει μικρότερη ιστορία, ενώ οι πόλεις στον αναπτυσσόμενο κόσμο αναπτύσσονται ακόμη ραγδαία. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό που διαφοροποιεί τις Ευρωπαϊκές πόλεις από άλλες προκύπτει από τη σταδιακή ενοποίηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αν και είναι σημαντικό να αναγνωρίζουμε ότι οι πόλεις παγκοσμίως επηρεάζονται από την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας' (ΕΕ, 1996, 16, δική μου μετάφραση).

Είναι αμφισβητήσιμη η αξία ενός τέτοιου, εκ του αντιθέτου, ορισμού του 'Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος' στην αναζήτηση λειτουργικών αρχών για μία κοινή αντιμετώπιση των προβλημάτων των Ευρωπαϊκών πόλεων. Εξάλλου, υπάρχουν ακόμη πόλεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση που αντιμετωπίζουν προβλήματα ανάπτυξης της ίδιας φύσης, όχι της ίδιας έντασης, με αυτά των πόλεων στις 'αναπτυσσόμενες' χώρες. Όπως υπάρχουν και πόλεις με πολιτισμικά χαρακτηριστικά και σύγχρονες τάσεις ανάπτυξης που βρίσκονται πλησιέστερα στο Βόρειο Αμερικάνικο πρότυπο παρά στις πόλεις της Κεντρικής ή της Μεσογειακής Ευρώπης. Η εμμονή στην αναζήτηση κοινών χωρικών ή αναπτυξιακών χαρακτηριστικών, κοινής πολιτιστικής κληρονομιάς, ή πολεοδομικής παράδοσης αποδεικνύεται ανεπαρκής βάση για τη στήριξη της ενιαίας Ευρωπαϊκής αστικής πολιτικής.

Στο Ευρώπη 2000+. Συνεργασία για Ευρωπαϊκή Χωροταξική Ανάπτυξη γίνεται μία προσπάθεια καταγραφής της διαφορετικότητας των πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι Μεσογειακές πόλεις ομαδοποιούνται και παρουσιάζονται σαν ξεχωριστή

περίπτωση. Όμως τα ιδιότυπα θεσμικά, χωρικά ή αναπτυξιακά τους χαρακτηριστικά φαίνεται να αντιμετωπίζονται μόνο σαν εμπόδια προς την πορεία αυτών των πόλεων προς το μοντέλο ανάπτυξης των αστικών κέντρων της Δυτικής Ευρώπης στο οποίο αναπόφευκτα όλες οι πόλεις θα συγκλίνουν - όχι σαν χαρακτηριστικά ενός ιστορικά διαφορετικού μοντέλου ανάπτυξης. Η έλλειψη αυτής της ευαισθησίας στη διαφορετικότητα των 'αστικών φαινομένων' της Μεσογειακής Ευρώπης είναι χρόνιο και τυπικό χαρακτηριστικό των ερευνητικών μελετών που αφορούν αυτές τις πόλεις. Οι διαφορές τους από το αναπόφευκτο δυτικό μοντέλο θεωρούνται 'υπολειμματικές, συμπτωματικές της κουλτούρας, ακόμη και παραδοσιακές ή προ-καπιταλιστικές' (Leontidou, 1990, 5). "Έτσι, και στην αναφορά Ευρώπη 2000+, στερεοτυπικές αντιλήψεις ή και προκαταλήψεις προβάλλονται σαν ερμηνείες των ιδιότυπων χαρακτηριστικών των πόλεων της Μεσογειακής Ευρώπης, και όχι αναλύσεις των οικολογικών, κοινωνικο-οικονομικών και πολιτικών διεργασιών που τα παρήγαγαν ιστορικά και τα αναπαράγουν σήμερα. Ανάμεσα στους λόγους ανάπτυξης αυθαίρετων οικισμών στην Ελλάδα που αναφέρει η Ομάδα Ειδικών για το Αστικό Περιβάλλον της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι και ο ακόλουθος:

Η σπουδαιότητα των κτηματικών επενδύσεων και των ακινήτων για τους ιδιώτες, και των πολιτιστικών αξιών που αντιμετωπίζουν εχθρικά την παρέμβαση και την ρύθμιση του κράτους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1994, 151).

6. Επίλογος

Το 'οικουμενικό σχέδιο' της αστικής βιωσιμότητας μετατρέπει την πόλη από τον 'ένοχο' για την επερχόμε-

νη περιβαλλοντική καταστροφή, της δεκαετίας του '70, στο 'μέσο' προώθησης του παγκόσμιου περιβαλλοντικού, κοινωνικού και οικονομικού στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης, της δεκαετίας του 90. Ο νέος αυτός ρόλος της πόλης, η παγκόσμια η διασυνοριακή κλίμακα πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η οργάνωση εθνικών κρατών σε περιοχές οικονομικής συνεργασίας κ.λπ. καθιστούν απαραίτητη μία παγκόσμια θεώρηση των προβλημάτων της πόλης.

Η κριτική της οικουμενικής φύσης της έννοιας της αστικής βιωσιμότητας που αναπτύχθηκε σ' αυτό το άρθρο δεν αρφιοβητεί την αξία της έννοιας ούτε τον εν δυνάμει ρόλο της στην βελτίωση τόσο του αστικού όσο και του παγκόσμιου περιβάλλοντος. Επισημαίνει όμως θεωρητικά προβλήματα στον τρόπο που συγκροτείται η οικουμενικότητα του 'σχεδίου' της αστικής βιωσιμότητας, και τα προβλήματα στη πράξη με τα οποία μπορεί να συνδεθεί.

Η βάση μίας παγκόσμιας θεώρησης των προβλημάτων της πόλης με στόχο τη βιωσιμότητα δεν μπορεί να είναι 'βιολογικές' ή συστημικές ομοιότητες στην αστική λειτουργία και μορφή, την πολιτισμική ταυτότητα ή την κοινωνική δομή ανάμεσα στις πόλεις του κόσμου. Αντίθετα, αφετηρία μίας τέτοιας, αναγκαίας σήμερα, θεώρησης οφείλει να είναι η εγκατάλειψη απλουστευτικών παραδοχών και 'οικουμενικών' μεθοδολογιών και η αναζήτηση του θεωρητικού πλαισίου μίας παραγωγικής συνάντησης του παγκόσμιου στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης με την αστική διαφορετικότητα.

Η ανάγκη διερεύνησης ενός τέτοιου πλαισίου γίνεται ιδιαίτερα οφθαλμοφανής στο θεσμικό περιβάλλον της

Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο περιβάλλον αυτό, η κατανόηση της διαφορετικότητας της κάθε πόλης, ως αλληλεπίδραση συγκεκριμένων χωρο-χρονικών - φυσικών, κοινωνικών, οικονομικών, θεσμικών - διαδικασιών με άλλες παγκόσμιας ή διεθνούς κλίμακας μπορεί να αποτελέσει μια πιο ουσιαστική βάση για την ενιαία θεώρηση της πολυμορφίας των προβλημάτων των Ευρωπαϊκών πόλεων.

Σημειώσεις

1. Με τον όρο 'οικουμενικό σχέδιο' εννοείται ένα πρόγραμμα δράσης για τον κόσμο, 'που προϋποθέτει μια ενιαία αναπαράσταση του κόσμου, ή τον αντιλαμβάνεται ως ένα όλον γεμάτο συνδέσεις και διαφοροποιήσεις και όχι σαν διαρκώς μετακινούμενο αποσπασμάτα' (Harvey, 1989, 52)
2. Η 'Παγκόσμια Στρατηγική Διατήρησης' της Διεθνούς Επιτροπής για τη Διατήρηση της Φύσης και των Φυσικών Πόρων, όρισε πρώτη την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης το 1980. Για μια 'έκθεση ορισμών' που εικονογραφεί την ανοικτή φύση του όρου, βλέπε Pearce κ.α 1989, 173-185.
3. Οι πολεοδόμοι του Μοντέρνου Κινήματος από τον μέχρι αυτούς της δεκαετίας του '60, υποστηρίζει η Jacobs (1962, 443-448) αντιμετωπίζουν τα αστικά ζητήματα ως προβλήματα δύο μεταβλητών, όπως αυτά της κλασικής φυσικής, ή σαν προβλήματα ανοργάνωτης πολυπλοκότητας, που λύνονται μόνο με την στατιστική και την θεωρία των πιθανοτήτων.
4. Οι Αυστραλοί Newman και Kenworthy (1989) έκαναν μετρήσεις της πυκνότητας ανάπτυξης και της κατανάλωσης βενζίνης για μετακινήσεις σε 32 πόλεις του κόσμου. Τα αποτελέσματα δείχνουν μια καθαρή αρνητική σχέση ανάμεσα στην πυκνότητα και την κατανάλωση βενζίνης. Οι πόλεις με υψηλές πυκνότητες ανάπτυξης (π.χ. το Χονγκ Κονγκ, και λιγότερο οι Ευρωπαϊκές πόλεις) καταναλώνουν λιγότερη βενζίνη για μετακινήσεις, ενώ αυτές με χαμηλές πυκνότητες (π.χ. οι πόλεις της Βόρειας Αμερικής) καταναλώνουν περισσότερη. Οι τελευταίες συνεπώς χρησιμοποιούν περισσότερο το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Οι δύο ερευνητές προτείνουν στη συνέχεια τις υψηλές πυκνότητες ως την πλέον βιώσιμη και φιλική στο περιβάλλον κατεύθυνση για το μέλλον των πόλεων του κόσμου. Οι Newman και Kenworthy υποστηρίζουν δύο υλικά

χαρακτηριστικά των πόλεων και τα συνδέουν μεταξύ τους με μια γραμμική σχέση αιτίας και αποτελέσματος, αδιαφορώντας για τις ανθρώπινες διεργασίες που παράγουν και αναπαράγουν αυτά τα χαρακτηριστικά και την διαφορετικότητα με την οποία αυτές υλοποιούνται σε διάφορα αστικά περιβάλλοντα.

Βιβλιογραφία

- ATHANASSIOU, E. (1999): *A Contextual Approach to Urban Sustainability*, Διδακτορική Διατριβή, Αρχιτεκτονική Σχολή, Πανεπιστήμιο Εδμβούργου.
- BECK, U. (1992): *Risk Society Towards a New Modernity* Sage Publications, Λονδίνο.
- BOOKCHIN, M. (1974): *The Limits of the City*, Harper and Row, Νέα Υόρκη.
- BOYDEN, S., MILLAR, SHEELAGH, NEWCOMBE, KEN, O' NEIL, BEVERLEY, (1981): *The Ecology of a City and its People: the Case of Hong Kong*, Australian National University Press, Καμπέρα.
- BREHENY, M. (επιμ.) (1992): *Sustainable Development and Urban Form*, Pion Ltd., Λονδίνο.
- CALTHORPE, P., (1993): *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*, Princeton Architectural Press, Νέα Υόρκη.
- CASTELLS, M., (1997): *The Information Age: Economy, Society and Culture: The Power of Identity*, Τόμος Ι, Blackwell Publications, Οξφόρδη.
- CLAYTON, A.M.H. & RADCLIFFE, N., (1996): *Sustainability: A Systems Approach*, Earthscan, Λονδίνο.
- DALY, H.E. (1973): 'The Steady-State Economy. Toward a Political Economy of Biophysical Equilibrium

- and Moral Growth' in Daly, H.E (επιμ.). (1973): *Towards a Steady-State Economy*, W.H.Freeman and Co., Σαν Φρανσίσκο, σ.149-173
- DOXIADIS, C. (1968): *Ecistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*, Hutchinson of London, Λονδίνο.
- ELKIN, T., MCLAREN, DUNCAN, HILMAN, MAYER, (1990): *Reviving the City: Towards Sustainable Urban Development*, Policy Studies Institute, Λονδίνο.
- ELLIOTT, J., (1994): *An Introduction to Sustainable Development: The Developing World*, Routledge, Λονδίνο, Νέα Υόρκη.
- ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (1990): *Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον*, Βρυξέλλες.
- ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (1994): *Ευρώπη 2000+, Συνεργασία για την Χωροταξία στην Ευρώπη*, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο.
- ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (1996): *Ευρωπαϊκές Βιώσιμες Πόλεις*, Αναφορά της Ομάδας Ειδικών για το Αστικό Περιβάλλον, Βρυξέλλες.
- GOLDSMITH, E., ALLEN, R., ALLABY, M., DAVULL, J., LAWRENCE, S., (1972): *A Blueprint for Survival*, Tom Stacey, Λονδίνο.
- GRUBB, M., KOCH, M., MUSNON, A., SULLIVAN, F., THOMSON, K., (1993): *The Earth Summit Agreements: A Guide and Assessment*, Earthscan Publications, Λονδίνο
- HABERMAS, J., (1983): 'Modernity: An Incomplete Project' στο Foster, H., (ed.) *The Anti-aesthetic. Essays on Postmodern Culture*, Port Townsend, Ουάσινγκτον
- HARVEY, D., (1989). *The Condition of Postmodernity*, Blackwell, Κέιμπριτζ, Μασ. / Οξφόρδη.
- HARVEY, D., (1996): *Justice, Nature and the Geography of Difference*, Blackwell
- HARVEY, D., (1997): 'The New Urbanism and the Communitarian Trap', *Harvard Design Magazine* Winter/Spring.
- HASTAOGLOU-MARTINIDES V., KALOGIROU, N., PAPAMICHOS, N., (1993): 'The Revaluing of Urban Space: The Green Paper for European Cities and the Case of Greece', *Antipode*, 25, 3, 240-52.
- JACOBS, J., (1962): *The Death and Life of Great American Cities*, Jonathon Cape, Λονδίνο.
- LE CORBUSIER, (1971): *The City of Tomorrow*, The Architectural Press, Λονδίνο (πρώτη έκδοση 1924).
- LEONTIDOU, L., (1990): *The Mediterranean City in Transition. Social Change and Urban Development*, Cambridge University Press, Κέιμπριτζ.
- LOVELOCK, J., (1979): *Gaia: A New Look at Life on Earth*, Oxford University Press, Οξφόρδη.
- MEADOWS, D.H., MEADOWS, D.L., RANDERS, JORGEN, BEHRENS, W.W., (1972): *The Limits to Growth*, Potomac Associates, Λονδίνο.
- NEWMAN, PETER, KENWORTHY, JEFFREY, (1989): *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*, Avebury Technical, Aldershot.
- O'RIORDAN, T (1976): *Environmentalism*, Pion Limited, Λονδίνο.
- ODUM, E. P. (1975) *Ecology*, Holt- Saunders

International Editions, Λονδίνο.

PEPPER, D., (1984): *The Roots of Modern Environmentalism*, Croom Helm, Λονδίνο.

QUARRIE, J. (επιμ.) (1992): *Earth Summit '92*, The Regency Press Corporation, Λονδίνο.

REES, WILLIAM E., (1992): 'Ecological Footprints and Appropriated Carrying Capacity', *Environment and Urbanism*, 4.2, 121-130.

STRETTON, H. (1978): *Urban Planning in Rich and Poor Countries*, Oxford University Press, Οξφόρδη.

SCHUMACHER, E.F. (1973): *Small is Beautiful*, Bond and Briggs Ltd., Λονδίνο.

TAFURI, MANFREDO, DAL CO, FRANCESCO, (1986): *Modern Architecture*, Faber and Faber/Electa, Λονδίνο, Μιλάνο.

URBAN VILLAGES GROUP (1992): *Urban Villages*, Urban Villages Group, Λονδίνο.

WYNN, M. (επιμ.), (1984): *Planning and Urban Growth in Southern Europe*, Mansell, Λονδίνο και Νέα Υόρκη.

YEARLEY, S. (1996): *Sociology, Environmentalism, Globalisation*, Sage Publications, Λονδίνο.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ τον κ. Νίκο Παπαμίχο, αναπληρωτή καθηγητή στον Τομέα Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, που ήταν ο επόπτης της έρευνας και το ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών που τη στήριξε οικονομικά.