



*Παντού ο θεός έπλασε τη γη, στην Ολλανδία έπλασε τη θάλασσα. Τη γη εκεί την έπλασαν οι Ολλανδοί ή, για την ακρίβεια, την κέρδισαν από το νερό. Η τεράστια και μεθοδική αυτή προσπάθεια δεν αποτελεί μόνο τη βάση της οικονομίας της χώρας. Διασφαλίζει συνάμα και το ρυθμιστικό έλεγχο του χωροταξικού και πολεοδομικού γίγνεσθαι της Ολλανδίας, εφόσον η πολιτεία διατηρεί την απόλυτη διαχείριση του εγγείου παράγοντος.*

*Η γη στην Ολλανδία παραχωρείται από το κράτος για την όποια εκμετάλλευση για 30 χρόνια. Επομένως, το κράτος καθορίζει την εξέλιξη των πόλεων και, γενικότερα, την αστικοποίηση της χώρας των 16 εκατομμυρίων κατοίκων, δεδομένου ότι η Ολλανδία αποτελεί μια τεράστια πόλη, δηλονότι ένα μεγάλο μωσαϊκό με εναλλασσόμενες οικιστικές και πράσινες εκτάσεις, αλλά και άριστες κυκλοφοριακές διασυνδέσεις.*

## Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

# Η αντεπίθεση του Άμστερνταμ

του ΓΙΑΝΝΗ ΜΙΧΑΗΛ\*

**Τ**ο Άμστερνταμ προσφέρει το καλύτερο παράδειγμα της ολλανδικής πολεοδομικής ανάπτυξης. Ο ιστορικός πυρήνας της πόλης πάνω στα πανέμορφα κανάλια αντικατοπτρίζει την ευμάρεια των Κάτω Χωρών, η οποία άρχισε στην εποχή της Αναγέννησης από τη μετατόπιση του παγκόσμιου εμπορίου από τη Μεσόγειο στον Ατλαντικό και πέραν αυτού σε όλες τις θάλασσες του πλανήτη, προς τις οποίες έπλευσαν οι Ολλανδοί εξερευνητές και έμποροι έως τα πέρατα του κόσμου. Στο Μεσοπόλεμο το Άμστερνταμ ξεχειλίζει. Όμως ξεχειλίζει όχι τυχαία, αλλά οργανωμένα βάσει των σχεδίων του διακεκριμένου αρχιτέκτονα - πολεοδόμου Χέντρικ Μπέρλαγκε. Δημιουργούνται οι νέες γειτονιές γύρω από το ιστορικό κέντρο με τα μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα και με το συνεχές οικοδομικό σύστημα. Τα κτίρια έχουν πια γεράσει. Σήμερα, εκσυγχρονίζονται και είναι περιζήτητα, κυρίως λό-

γω της «ανθρώπινης» κλίμακας και ατμόσφαιράς τους.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο το Άμστερνταμ χρειάζεται, όπως όλες οι πόλεις, νέες επεκτάσεις. Τη σκυτάλη παίρνει τώρα ο Βαν Έστερεν, ο οποίος ανοίγει τα οικοδομικά τετράγωνα και αφήνει το πράσινο να διαχέεται παντού. Στις νέες επεκτάσεις γύρω από τις παλαιότερες του Μπέρλαγκε αποφεύγεται η μονοτονία και η μονομέρεια που χαρακτηρίζει τις στελείωτες νέες πόλεις ή οικιστικές μονάδες ή δορυφόρους πόλεις των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων.

Και φτάνουμε στην εποχή μας. Τώρα δεν προέχουν οι μονοσήμαντες στεγαστικές ανάγκες, αλλά η διασύνδεσή τους με την απασχόληση και, για την ακρίβεια όσον αφορά στο Άμστερνταμ, με την απασχόληση σε πα-

\* Ο Γιάννης Μιχαήλ είναι αρχιτέκτων - πολεοδόμος

γκόσμια διάσταση. Το Άμστερνταμ πρέπει να προβληματιστεί με τις οικονομικές προοπτικές, που διαγράφονται στο άμεσο μέλλον. Η ολλανδική οικονομία δεν μπορεί να αρκестεί στη μικρή εγχώρια αγορά. Άλλωστε αυτό δεν ίσχυε ποτέ, τόσο στα πολύ παλιά χρόνια, όσο και στον καιρό της αποικιοκρατίας αλλά και αργότερα. Η Ολλανδία είναι υποχρεωμένη να αναπνέει σε διεθνείς και σε παγκόσμιες διαστάσεις. Ας πάρουμε ως παράδειγμα την πόλη Αϊντχόβεν, όπου η κοίτιδα του ραδιοφωνικού κολοσσού «Φίλιπς». Στο Αϊντχόβεν όλα ονομάζονται Φίλιπς: Τα τεράστια εργοστάσια, η συμφωνική ορχήστρα, το θέατρο, το στάδιο, τα κτίρια κοινωνικής υποδομής, η ποδοσφαιρική ομάδα. Σήμερα όμως, από το Αϊντχόβεν έχει μετακομίσει η δευτερογενής παραγωγή και έχει εγκατασταθεί στη Σρι Λάνκα ή στην Ταϊβάν, στην Ινδία ή στο Περού. Το προεδρείο, δηλαδή η ανώτατη διοίκηση, δεν μπορεί να παραμείνει στο Αϊντχόβεν, αλλά πρέπει να βρίσκεται δύο βήματα από το αεροδρόμιο του Άμστερνταμ, ώστε τα υψηλόβαθμα στελέχη να μη χάνουν ούτε λεπτό όταν ταξιδεύουν συνεχώς στα πέρατα του κόσμου, όπου τα εργοστάσια παραγωγής.

Και εδώ ακριβώς βρίσκεται το δίλημμα του Άμστερνταμ. Στον καιρό του σκληρού ανταγωνισμού των πόλεων και των πλαισίων της παγκοσμιοποίησης οι διεθνείς δραστηριότητες πηγαίνουν εκεί όπου τους προσφέρονται οι καλύτεροι όροι λειτουργίας. Αν μια πόλη δεν πληροί αυτές τις προδιαγραφές, οι διεθνείς εταιρείες θα πάνε χωρίς ενδοιασμό στη Φρανκφούρτη ή στο Παρίσι ή στο Βέλγιο ή όπου αλλού τις συμφέρει. Η προαναφερθείσα, λοιπόν, πρόκληση του Άμστερνταμ έγκειται σήμερα στην ενεργό παρουσία στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι. Οι λειτουργίες όμως αυτού του είδους επιζητούν ειδικούς ποιοτικούς χώρους. Και οι χώροι αυτοί δεν κατασκευάζονται από τη μια μέρα στην άλλη, αλλά προϋποθέτουν μακροχρόνιο σχεδιασμό. Στο Άμστερνταμ ο σχεδιασμός αυτός έχει αρχίσει πριν από μια δεκαετία και αποβλέπει σε μια πραγμάτωση διάρκειας μιας τριακονταετίας. Η νέα ανάπτυξη προβλέπεται στο νότιο Άμστερνταμ, δηλαδή μια περιοχή, η οποία κείται μεταξύ του κέντρου της πόλης και του αεροδρομίου της, που κατέχει την τέταρτη θέση διακίνησης στην Ευρώπη.

Κύριο προσόν της περιοχής είναι οι εξαιρετικές κυκλοφοριακές της συνθήκες (αυτοκινητόδρομοι, σιδηροδρομικές γραμμές, με-

τρό, τραμ) τόσο προς το εγγύτατο κέντρο της πόλης (4 χλμ.) όσο και προς το αεροδρόμιο (11 χλμ.).

Επομένως, είναι εύκολη η πρόσβαση στο κέντρο της πόλης με τις πλούσιες πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δυνατότητες. Το ιστορικό Ραϊκμουζέουμ με τις μοναδικές δημιουργίες του Ρέμπραντ ή το Μουσείο «Βαν Γκογκ» με τα εξαιρετικά έργα του ή τις εξίσου εξαιρετικές περιοδικές εκθέσεις ή το Μουσείο Στάντελαϊκ με τις εντυπωσιακές δημιουργίες του Ντε Στάιλ ή εξίσου ιστορικό τέμενος της μουσικής Κοντσερτζκεμπάου, όλα αυτά είναι άμεσα προσπελάσιμα, όπως άλλωστε και το διεθνές αεροδρόμιο του Άμστερνταμ.

Η νέα μονάδα, το «Άμστερνταμ - Νότος» (Zuidas Amsterdam) αποτελεί ένα υπερσύγχρονο πρωτεύον διεθνές κέντρο με ορθολογική ανάμειξη κατοικίας και εμπορίου, επι-

**Παντού ο θεός  
έπλασε τη γη,  
στην Ολλανδία έπλασε  
τη θάλασσα.  
Τη γη εκεί την έπλασαν  
οι Ολλανδοί...**

πρόσθετως δε και πολιτισμικών δραστηριοτήτων. Αξιοσημείωτη είναι η πρόνοια για τη δημιουργία ενός ζωντανού συνόλου με ισοδύναμη ανάμειξη κατοικίας, απασχόλησης και αναψυχής. Αυτό θα επιτευχθεί με την αναλογία 50 - 50% κατοικίας και απασχόλησης. Τα προγραμματικά μεγέθη είναι εντυπωσιακά: 8.000 κατοικίες, 700.000 τ.μ. για εμπόριο και γραφεία και 300.000 τ.μ. για πολιτιστικές χρήσεις. Τονίζεται η κοινωνική διάσταση του στεγαστικού προγράμματος: 30% των κατοικιών προορίζεται για οικογένειες με χαμηλό εισόδημα. Στις γύρω περιοχές έχουν ήδη κτισθεί πολύ υψηλά κτίρια έως 205 μ. ύψους. Η ογκοπλαστική έκφραση της νέας ανάπτυξης σκοπεύει στην ταπείνωση του κτιριακού ύψους έως κατά μέγιστον 18μ.

Όπως αναφέρθηκε, η όλη περιοχή διασχίζεται σήμερα από έναν κορμό συγκοινωνιακών αρτηριών. Για το προσεχές μέλλον προτείνεται η υπερκάλυψη αυτής της πολύτιμης ελεύθερης έκτασης και η απόδοσή της στη

δομική εκμετάλλευση.

Αναμφισβήτητα, τα παραπάνω μεγέθη και, γενικότερα, η κλίμακα του όλου εγχειρήματος προκαλούν εντύπωση. Συγκριτικά με τα γνωστά μεγέθη του Βερολίνου, το οποίο και αυτό συμμετέχει δυναμικά στον ανταγωνισμό των μεγάλων πόλεων, αναφέρεται ότι το Άμστερνταμ - Νότος είναι 5 φορές μεγαλύτερο απ' ό,τι το κτιριακό συγκρότημα Πότσανταμ-ερεπλτς. Μερικές γειτονίες ακολουθούν το συνεχές οικοδομικό σύστημα του Μπέρλαγκε από το Μεσοπόλεμο, άλλες τις ανοικτές σειρές του Βαν Έστεερεν μετά τον πόλεμο.

Δε χρειάζεται να τονισθεί ότι δε χωρούν συγκρίσεις με τα ελληνικά ή αθηναϊκά πράγματα. Άλλη στην Ολλανδία η πολεοδομική και αρχιτεκτονική ιστορία, άλλες οι νομοθετικές και διοικητικές πρακτικές, άλλη η οικονομία. Πλην όμως, οι εμπειρίες και οι εντυπώσεις από το Άμστερνταμ - Νότος προσφέρονται για διάφορους προβληματισμούς. Η Αθήνα ή, σε μικρότερο βαθμό, η Θεσσαλονίκη δεν έχουν την πολυτέλεια να μείνουν εκτός του διεθνούς ανταγωνισμού των πόλεων και μάλιστα όταν διαθέτουν πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα, αλλά και δυνατότητες, αφού κατέπληξε παγκοσμίως η εντυπωσιακή διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Στα κείμενα των εθνικών επιλογών ή των γεωπολιτικών προοπτικών ή των χωροταξικών στόχων διαβάζει κανείς κάποτε βαρύγδουπους χαρακτηρισμούς και υπέρμετρες φιλοδοξίες, όπως η Ελλάδα στο σταυροδρόμι των 3 ηπείρων, η γέφυρα της Ευρώπης προς τη Μέση Ανατολή, το εφελτήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη, και άλλα παρόμοια. Η κτιριακή υποδομή γι' αυτές τις ακόμη μικρές αναπτύξεις αφήνεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία, (δε και Λεωφόρο Κηφισίας ή Λεωφόρο Συγγρού, όπου το κράτος παρακολουθεί ως αμέτοχος θεατής τα συμβαίνοντα. Μεταξύ των ποικίλων εθνοσωτήριων σαλπισμάτων συγκαταλέγεται και το αρχαιοπρεπές «θαρσείν χρη». Δε θα έπρεπε η ελληνική πολεοδομία να βρει το θάρρος τουλάχιστον να προβληματιστεί; Δεν θα έπρεπε να αξιοποιηθούν για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής οι σήμερα ακρησιμοποιητές δημόσιες εκτάσεις π.χ. του παλιού αεροδρομίου στο Ελληνικό ή των σιδηροδρομικών γραμμών αφού επικαλυφθούν; Δε θα έπρεπε τα όποια συνεχώς επαναλαμβανόμενα οράματα να περάσουν από τη συνεδριακή απεραντολογία και την εξαγγελτική πολιτική στην πραγμάτωση;