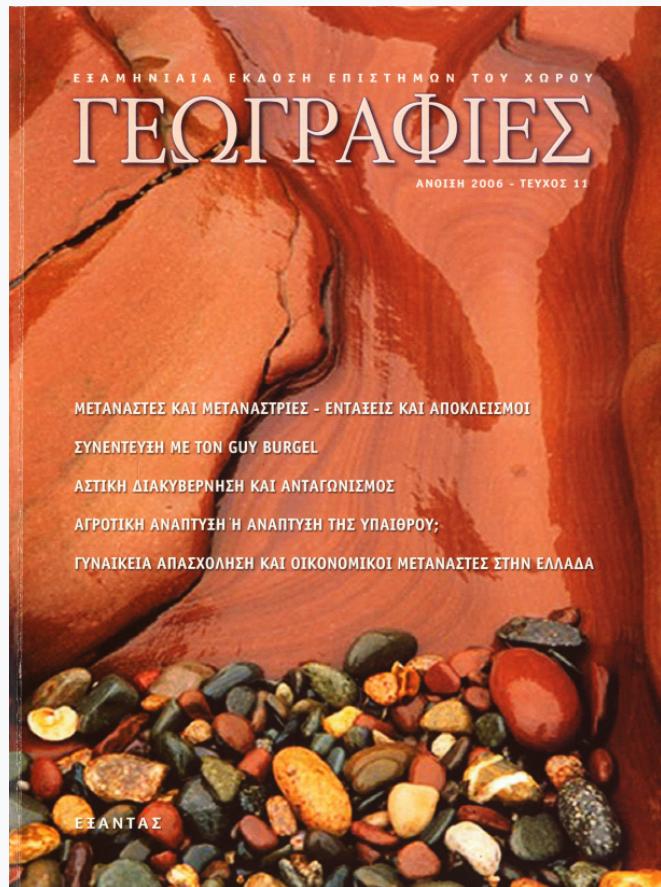


## Γεωγραφίες

Αρ. 11 (2006)

Γεωγραφίες, Τεύχος 11, 2006



### ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΕΣ

## ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΤΙΚΕΣ

### Μαξ Νεττλάου

**Ελιζέ Ρεκλύ.**  
Ένας αναρχικός και λόγιος

Μετάφραση-επιμέλεια:  
Γιάννης Καραπαπάς

Εκδόσεις Τροπή,  
2005, σ. 369

Με το σύντομο αυτό σημείωμα θα ήθελα απλώς να κάνω ευρύτερα γνωστή την ελληνική μετάφραση από τα γερμανικά της βιογραφίας του αναρχικού Γάλλου γεωγράφου Elisée Reclus (1830-1905), γραμμένη το 1928 από τον επίσης αναρχικό Γερμανό ιστορικό Max Nettlau.

Η σημασία αυτού του βιβλίου έγκειται, εκτός των άλλων, στο γεγονός ότι μπορεί να αποτελέσει την απαρχή για βιαθύτερη γνωριμία με το ίδιο το έργο του Reclus στην Ελλάδα, από το οποίο ψήγματα μόνο, απ' όσο ξέρω, έχουν μεταφραστεί (π.χ. «Εξελιξις και εξέγερση», Σοσιαλιστής, 1-3, 1896). Πιο συγκεκριμένα, η επικαιροποίηση του επιστημονικού έργου και της δράσης του Reclus σήμερα, όπως στη δεκαετία του 1980 στη Γαλλία, με την ανατύπωση μεγάλων τμημάτων από το ογκώδες έργο του Ο άνθρωπος και η γη (L'Homme et la Terre, 2 τόμοι, Paris: La Découverte, 1982), μπορεί, νομίζω, να συμβάλει στην ανανέωση της γεωγραφικής προβληματικής, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στη σχέση της με τα κοινωνικά προβλήματα ευρύτατης κλίμακας, τα οποία σήμερα τίθενται δύο και πιο επιτακτικά με την εξάπλωση του καπιταλισμού και του νεοφιλελευθερισμού σε ολόκληρη την υφήλιο.

Από αυτή την άποψη, η παραπάνω βιογραφία δίνει σε όσους ενδιαφέρονται για μια κοινωνική και κριτική γεωγραφία το ένανυμα για άμε-

ση και πληρέστερη γνωριμία με το ίδιο το έργο του Γάλλου γεωγράφου.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ  
Επίκ. Καθηγήτρια, Τμήμα Ιστορίας,  
Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων

\*

### ΕΛΙΣΕΑΙ ΡΕΚΛΥΣ

Ο μέγας γεωγράφος Έλισεας Ρεκλύς, ούτινος ό θάνατος άνηγγέλθη προχές, ήτο συγχρόνως μέγας άναρχικός, όχι άναρχικός της δυναμίτιδος καὶ τῆς καταστροφῆς σπως τὸ ἐννοούμεν εὖδῶ, ἀλλ' ίδεολόγος πιστεύων ότι τότε μόνον θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ γενικὴ εὐτυχία εἰς τὸν κόσμον καὶ θὰ δυνηθῇ τὸ ἀνθρώπινον γένος νὰ βαδίσῃ ἀκαλύτως καὶ χωρὶς περισπασμοὺς πρὸς τὸν προορισμὸν του, ὅταν θὰ λείψουν αἱ συνθῆκαι, αἴτινες ἐδημιουργήθησαν πρὸς ὁφέλειαν, οὐχὶ δῆλης τῆς ἀνθρωπότητος, ἀλλ' ὀλίγου ἀριθμοῦ ἀνθρώπων καὶ τάξεων τινῶν ἀνθρώπων, καὶ ἀντὶ τῶν ἀνθρωπίνων νόμων θὰ διέπουν τὴν ζωὴν καὶ τὰς σχέσεις τῶν ἀνθρώπων μόνον οἱ νόμοι τῆς φύσεως.

Αλλ' ἔαν δὲ ίδιος εἰς πολλὰς περιστάσεις ἐκηρύχθη κατὰ τῶν βιαίων μέσων, αἱ ίδεαι του ἐχρησίμευσαν ώς λάβαρον ἀνθρώπων ἐννοούντων νὰ ἐπιβάλωσι τὰς άναρχικὰς ίδεας διὰ τοῦ τρόμου καὶ τῆς βιαίας ἀνατροπῆς τῶν καθεστώτων.

Ο Ρεκλύς ήτο νιός ιερέως ὅστις ἐγένετο περιώνυμος εἰς τὴν Γιρόνδην διὰ τὴν αὐστηρὰν ἀπλότητα τῶν ήθῶν του καὶ διὰ τὴν φιλανθρωπίαν του. Όλοι οἱ δυστυχεῖς, δόλοι οἱ ἀπέλπιδες οἱ ἀπευθυνόμενοι πρὸς αὐτὸν εὑρίσκον παρηγορίαν καὶ ἀνακούφιστον. Ἐνεκα τῆς ἀποστροφῆς του πρὸς τὴν αἰματοχυσίαν ὑπῆρξε καθ' ὅλον του σχεδὸν τὸν βίον φυτοφάγος.

Τὰς πατρικὰς τούτας παραδόσεις ἡ σοφία καὶ ἡ διάθερμος ψυχὴ τοῦ νιοῦ ἐξάθησαν εἰς ἀκροτάτας οὐτοπίας, μὴ ἀναγνωριζούσας κανένα περιορισμὸν εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν ἀνθρώπων.

Εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ χαρακτῆρος καὶ τῶν ιδεῶν του συνέτεινε καὶ ἡ γερμανικὴ φιλοσοφία, καθότι τὰς

σπουδὰς τον ἔκαμε κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς πρωσικά λύκεια καὶ πανεπιστήμια.

Ἐπανελθώνεις τὴν Γαλλίαν, ἐρρίφθη δόλοψύχως καὶ μὲ δλην τὴν νεανικήν του ζωηρότητα εἰς τὰς δημοκρατικὰς ίδεας τοῦ 1848 ἔπειτα δὲ μετ' οὐχ ἥττονος ζωηρότητος μετέσχεν εἰς τὴν διαμαρτυρίαν κατὰ τῆς ἀναρρήσεως τοῦ Ναπολέοντος Γ', διὸ καὶ ἔξωρισθη. Τὰ ἔτη δὲ τῆς ἔξοριας καὶ τῆς περιπλανήσεως του ὅτε μὲν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ὅτε δὲ εἰς τὴν Ιρλανδίαν, εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ τὴν Νότιον Αμερικήν, ἐχρησιμοποίησεν εἰς τὰς μελέτας ἐξ ὧν προήλθε τὸ τεράστιον ἔργον του, οἱ δέκα ἐννέα τόμοι τῆς «Παγκοσμίου Γεωγραφίας», ἐκτὸς πολυαριθμῶν ἄλλων μικροτέρων πραγματειῶν καὶ ἄρθρων πάσης υλῆς.

Η μεγάλη γενναιοψυχία του, ἡ ἀκλόνητος πλοτὸς εἰς τὴν ἐλευθερίαν, ἡ πεποίθησί του εἰς τὴν ἀποκατάστασιν δικαιοσύνης πληρεστέρας καὶ τελειοτέρας ἐπὶ τῆς γῆς τὸν ὥθουν πρὸς πᾶν κίνημα φιλελύθερον, δοσονδήποτε παράβολον καὶ ἄκρον. Τὸ 1871, ἀφοῦ ὑπηρέτησε τὴν πατρίδα τον ὡς ἐθνοφύλαξ καὶ ὡς ἀεροναύτης, ἔλαβε μέρος εἰς τὴν ἐπανάστασιν τῆς «Κοινότητος» καὶ υπῆρξε συνεργάτης εἰς τὸ άναρχικὸν φύλλον «Κραυγὴ τοῦ λαοῦ». Συλληφθεὶς δὲ ὑπὸ τοῦ στρατοῦ τῶν Βερσαλλιῶν, κατεδικάσθη εἰς ἀειφυγίαν, μετὰ ἐπτάμηνον φυλάκιου.

Αλλ' ἡ καταδίκη του ἐκίνησε τὰς διαμαρτυρίας ὅλων τῶν σοφῶν τῆς Εὐρώπης, ὅπως περίπον συνέβη πρὸ καιροῦ, κατὰ τὴν σύλληψιν τοῦ Μαξίμου Γκόρκη εἰς τὴν Ρωσίαν. Οἱ ἐπιφανέστεροι εἰς τὰς ἐπιστήμας καὶ τὰ γράμματα μὲ τὸν Δάρβιν ἐπὶ κεφαλῆς ἀπηρύθυνον πρὸς τὴν Γαλλικήν κυβέρνησιν ἐκκλησιν ὑπὲρ αὐτοῦ. Συνεπείᾳ τούτου ὁ Τιέρσος περιώρισε τὴν τιμωρίαν τοῦ εἰς βραχεῖαν ὑπερορίαν.

Ο Ρεκλύς ἐγκατεστάθη τότε εἰς τὴν Ιταλίαν, ἔπειτα δὲ εἰς τὴν Ἐλβετίαν καίτοι δὲ μνητευθεὶς τὸ 1879, ἐξηκολούθησε κατὰ προτίμησιν νὰ ζῇ ἔξω τῆς Γαλλίας. Εἰς τὴν Γενεύην συνεδέθη μὲ τοὺς Ρώσους ἐπαναστάτας πρίγκηπα Κροπότκιν καὶ Μπακουνίν ἀνεμίχθη εἰς τὴν καταδίωξιν ἥτις ἐγένετο ἐναντίον τοῦ πρώτου καὶ ὑπεστήριξε τὸ άναρχικὸν κίνημα τοῦ 1889-1892, οὗ-



τίνος συνεμερίζετο τάς τάσεις, ἀλλ' ἀπεδοκίμαξε τὰς βιαιότητας.

Διαμένων ἐν Ἐλβετίᾳ κατώρθωσε ν' ἀπαλλαγῇ τόσον ἀπὸ τὰς κοινωνικὰς συνθήκας τὰς γενικώτερον παραδεδεγμένας καὶ τόσον σεβασμὸν ἔτρεφε πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῆς θελήσεως, ὥστε ὑπάνδρευσε τὰς θυγατέρας του περιορισθεὶς μόνον νὰ δώσῃ τὴν συναινεσίν του ὡς ἀρχηγὸς τῆς οἰκογενείας, ὅπως ὁ Ἰωάννης Φρεμόν εἰς τὸ «Παρίσι» τοῦ Ζολᾶ.

Τὸ 1892 τοῦ προσεφέρθη ἔδρα καθηγητού εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῶν Βρυξελλῶν. Ἀλλὰ δὲν μετέβαλε τὰς περὶ ἐλευθερίας ιδέας του, ὡς φαίνεται ἐκ τοῦ συγγράμματός του, τὸ ὅποιον ἔξεδόθη τὸ 1898 ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ ἔξελιξις, ἡ ἐπανάστασις καὶ τὸ ἀναρχικὸν ιδεῶδες».

Ο Ρεκλὺς ἔξη συμφώνως μὲ τὰς ιδέας του, ἀπλούστατα, μὲ ἀπλότητα βίου σχεδὸν ἀρχέγονον. Τὸ γραφεῖον καὶ δλὴ ἡ κατοικία του περιεῖχον ἐπιπλα μόνον ἐκ λευκοῦ ἔντονος καὶ ράφια κατάφορτα ἀπὸ βιβλία. Ἀποκρούων πᾶσαν ἀτομικὴν περιουσίαν, εἶχε περιορίσει τὰς ἀνάγκας του εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ ἀπαραίτητον καὶ πᾶν ὅ, τι δὲν τοῦ ἦτο ἀμέσως καὶ ἀπαραίτητως ἀναγκαῖον, τὸ ἔδιδεν εἰς τοὺς πτωχούς. Διηγοῦνται δὲν ἔκρατησε ποτὲ πλέον τῆς μίας ἡμέρας τὰ πολυάριθμα χρυσᾶ μετάλλια τὰ ὅποια ἔλαβε κατὰ καιρούς διὰ τὰ ἔργα του.

Πρὶν ἡ τὸν καταλάβῃ ὁ θάνατος ἐπρόθιασε καὶ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον εἰς τὸ ὅποιον συνεκέντρωσε τὰ γενικὰ συμπεράσματα ὄλων τῶν ἐπιστημονικῶν του μελετῶν καὶ παρατηρήσεων. Τὸ ἔργον τούτο φέρει τὸν τίτλον «Ο ἄνθρωπος καὶ ἡ Γῆ».

Τὴν γενικὴν ιδέαν τοῦ ἔργου τούτου μαντεύομεν ἐκ τῆς ἀκολούθου περικοπῆς τοῦ τελευταίου τόμου τῆς γεωγραφίας του: «Πάντοῦ τοῦ κόσμου ἐνόμισα ὅτι εὑρισκόμην εἰς τὴν οἰκογένειάν μου, εἰς τὴν πατρίδα μου, μεταξὺ ἀδελφῶν. Δὲν πιστεύω ποτὲ νὰ παρεσύρθην ἀπὸ αἰσθῆμα διαφορετικόν της συμπαθείας καὶ τοῦ σεβασμοῦ πρὸς τοὺς κατοίκους τῆς μεγάλης πατρίδος. Ἔπι τῆς σφαίρας ταύτης ἡτὶς στρέφεται μὲ τόσην ταχύτητα εἰς τὸ

διάστημα, ὡς κόκκος ἄμμου εἰς τὸ ἀπειρον, ἀξίζει τὸν κόπον νὰ μισοῦμε ἀλλήλους;»

## ΔΙΑΒΑΤΗΣ

[Αναδημοσίευση από το υπ' αριθ. 3120 φύλλο της εφημερίδας *Εμπρός*, 28/6/1905. Ο υπογράφων «Διαβάτης» είναι ο γνωστός πεζογράφος - χρονογράφος Ιωάννης Κονδυλάκης (1862-1920).]

\*

Jilly Traganou

## *The Tokaido Road. Traveling and Representation in Edo and Meiji Japan*

Routledge/Curzon, New York & London, 2004, σ. 270

Τι είναι ο δρόμος; Είναι μόνο μια υπόδομή για τη μεταφορά ανθρώπων και φορτίων από ένα σημείο σε ένα άλλο, ή έχει ο ίδιος ταυτότητα; Είναι μια ουδέτερη κατασκευή ή ενσωματώνει ιδεολογίες; Τον διαμορφώνουν οι ταξιδιωτικές καταστάσεις ή αυτός με τη σειρά του διαμορφώνει τον ταξιδιώτη;

Τέτοιου τύπου ερωτήματα αντιμετωπίζει η Τζίλλ Τραγανού, εξετάζοντας το δρόμο του Τοκάιντο στην Ιαπωνία την περίοδο 1603-1912. Πρόσκειται για ένα δρόμο 500 χλμ. περίπου, κατά μήκος της ακτής του Ειρηνικού, που ενώνει τις κύριες πόλεις της Ιαπωνίας, το Τόκιο, τη Ναγκόρια, το Κιότο και την Οσάκα. Η Τραγανού στο βιβλίο της παρακολουθεῖ την εξέλιξη του δρόμου τόσο ως φυσικής κατασκευής όσο και ως ταξιδιωτικής εμπειρίας, σε δύο διαφορετικές περιόδους της ιστορίας της Ιαπωνίας. Η πρώτη είναι η περίοδος Έντο (1603-1868), όπαν η Ιαπωνία είναι μια κλειστή χώρα, και η δεύτερη η περίοδος Μέιτζι (1868-

1912), όταν η χώρα, μετά από την πάση της Δύσης, ανοίγει τα λιμάνια της και υιοθετεί οικονομικές και πολιτισμικές αξίες του δυτικού πολιτισμού.

Ο δρόμος του Τοκάιντο ήταν ο σημαντικότερος δρόμος της Ιαπωνίας την περίοδο Έντο, μια διαδρομή που γινόταν με τα πόδια και που ήταν εγγεγραμμένη στη συλλογική μνήμη δχι απλά ως μια λειτουργική υποδομή μεταφοράς, αλλά κατεξοχήν ως τόπος περιθωρίου μα και παιχνιδιού, αναψυχής μα και θρησκευτικής αναζήτησης. Ήταν, επίσης, ο τόπος των τοποθεσιών εκείνων που είχαν μεγάλη συμβολική σημασία στην ιαπωνική ιστορία και μυθολογία. Με το πέρασμα στην επόμενη περίοδο Μέιτζι ολλάζει η ταυτότητα της διαδρομής. Αυτή η ιστορική περίοδος σημαδεύεται από την εκβιομηχάνιση της χώρας, τη δημιουργία της νέας πρωτεύουσας της χώρας, του Τόκιο, έδρας της κεντρικής κυβέρνησης και του αυτοκράτορα, όπως και την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής παράλληλα με το δρόμο. Τότε αλλάζει και ο δρόμος του Τοκάιντο. Η διαδρομή μεταμορφώνεται σε εργαλείο της νέας κεντρικής εξουσίας και εγγράφεται στη συλλογική μνήμη ως τόπος του εκσυγχρονισμού, της προόδου και της δυτικοποίησης.

Η προσέγγιση της συγγραφέως βασίζεται στην αναγνώριση της ιδεολογικής χρήσης του δρόμου. Έτσι, ο αναγνώστης δεν έχει μόνο τα ιστορικά στοιχεία για την εξέλιξη του Τοκάιντο, αλλά και μια πολυεπίπεδη περιγραφή της διαδρομής από την πλευρά εκείνων που τη ξωγράφισαν, την ταξιδεψαν, τη θεωρητικοποίησαν, την περιέγραψαν ως ταξιδιωτικό οδηγό ή στα πλαίσια μιας μυθιστορίας. Η συγκριτική μελέτη των αναπαραστάσεων του δρόμου του Τοκάιντο, όπως παρουσιάζονται σε χάρτες, ταξιδιωτικούς οδηγούς, ημερολόγια, ξωγραφίες, μυθιστορήματα και ποιήματα των περιόδων εκείνων, αποτελεί σημαντική μεθοδολογική συμβολή στα ξητήματα ανάλυσης του χώρου.

Βασικό θεωρητικό πλαίσιο του

τινος συνεμερίζετο τάς τάσεις, ἀλλ' ἀπεδοκίμαξε τάς βιαιότητας.

Διαμένων ἐν Ἐλβετίᾳ κατώρθωσε ν' ἀπαλλαγῆ τόσον ἀπὸ τὰς κοινωνικὰς συνθήκας τὰς γενικώτερον παραδεδεγμένας καὶ τόσον σεβασμὸν ἔτρεφε πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῆς θελήσεως, ὥστε ὑπάνδρευσε τάς θυγατέρας του περιορισθεὶς μόνον νὰ δώσῃ τὴν συναίνεσίν του ως ἀρχηγὸς τῆς οἰκογενείας, ὥπως ὁ Ἰωάννης Φρεμόν εἰς τὸ «Πάρισι» τοῦ Ζολᾶ.

Τὸ 1892 τοῦ προσεφέρθη ἔδρα καθηγητού εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῶν Βρυξελλῶν. Ἀλλὰ δὲν μετέβαλε τὰς περὶ ἐλευθερίας ιδέας του, ως φαίνεται ἐκ τοῦ συγγράμματός του, τὸ ὅποιον ἔξεδόθη τὸ 1898 ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ ἐξέλιξις, ἡ ἐπανάστασις καὶ τὸ ἀναρχικὸν ιδεῶδες».

Ο Ρεκλὺς ἔζη συμφώνως μὲ τὰς ιδέας του, ἀπλούστατα, μὲ ἀπλότητα βίου σχεδὸν ἀρχέγονον. Τὸ γραφεῖον καὶ ὅλη ἡ κατοικία του περιεῖχον ἐπιπλα μόνον ἐκ λευκοῦ χύλου καὶ ράφια κατάφορτα ἀπὸ βιβλία. Αποκρούων πᾶσαν ἀτομικὴν περιουσίαν, εἶχε περιορίσει τὰς ἀνάγκας του εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ ἀπαραίτητον καὶ πᾶν ὅ, τι δὲν τοῦ ἦτο ἀμέσως καὶ ἀπαραιτήτως ἀναγκαῖον, τὸ ἔδιδεν εἰς τὸν πτωχούν. Διηγοῦνται ὅτι δὲν ἐκράτησε ποτὲ πλέον τῆς μίας ἡμέρας τὸ πολυάριθμα χρυσᾶ μετάλλια τὰ δόπια ἔλαβε κατὰ καιρούς διὰ τὰ ἔργα του.

Πρὶν ἡ τὸν καταλάβῃ ὁ θάνατος ἐπρόφθασε καὶ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον εἰς τὸ ὅποιον συνεκέντρωσε τὰ γενικὰ συμπεράσματα ὅλων τῶν ἐπιστημονικῶν του μελετῶν καὶ παρατηρήσεων. Τὸ ἔργον τοῦτο φέρει τὸν τίτλον «Ο ἀνθρωπὸς καὶ ἡ Γῆ».

Τὴν γενικὴν ιδέαν τοῦ ἔργου τούτου μαντεύομεν ἐκ τῆς ἀκολούθου περικοπῆς τοῦ τελευταίου τόμου τῆς γεωγραφίας του: «Παντοῦ τοῦ κόσμου ἐνόμισα ὅτι εὑρισκόμην εἰς τὴν οἰκογενείαν μου, εἰς τὴν πατρίδα μου, μεταξὺ ἀδελφῶν. Δὲν πιστεύω ποτὲ νὰ παρεσύρθην ἀπὸ αἴσθημα διαφορετικόν της συμπαθείας καὶ τοῦ σεβασμοῦ πρὸς τοὺς κατοίκους τῆς μεγάλης πατρίδος. Ἐπὶ τῆς σφαίρας ταύτης ἥτις στρέφεται μὲ τόσην ταχύτητα εἰς τὸ

διάστημα, ὡς κόκκος ἄμμου εἰς τὸ ἄπειρον, ἀξίζει τὸν κόπον νὰ μισοῦμε ἀλλήλους;»

## ΔΙΑΒΑΤΗΣ

[Αναδημοσίευση από το υπ' αριθ. 3120 φύλλο της εφημερίδας *Εμπρός*, 28/6/1905. Ο υπογράφων «Διαβάτης» είναι ο γνωστός πεζογράφος - χρονογράφος Ιωάννης Κονδυλάκης (1862-1920).]

\*

## Jilly Traganou

### *The Tokaido Road. Traveling and Representation in Edo and Meiji Japan*

Routledge/Curzon, New York & London, 2004, σ. 270

Τι είναι ο δρόμος; Είναι μόνο μια υποδομή για τη μεταφορά ανθρώπων και φορτίων από ένα σημείο σε ένα άλλο, ή έχει ο ίδιος ταυτότητα; Είναι μια ουδέτερη κατασκευή ή ενσωματώνει ιδεολογίες; Τον διαμορφώνουν οι ταξιδιωτικές καταστάσεις η αυτός με τη σειρά του διαμορφώνει τον ταξιδιώτη;

Τέτοιου τύπου ερωτήματα αντιμετωπίζει η Τζίλι Τραγανού, εξετάζοντας το δρόμο του Τοκάντο στην Ιαπωνία την περίοδο 1603-1912. Πρόκειται για ένα δρόμο 500 χλμ. περίπου, κατά μήκος της ακτής του Ειρηνικού, που ενώνει τις κύριες πόλεις της Ιαπωνίας, το Τόκιο, τη Ναγκόρια, το Κιότο και την Οσάκα. Η Τραγανού στο βιβλίο της παρακολουθεί την εξέλιξη του δρόμου τόσο ως φυσικής κατασκευής όσο και ως ταξιδιωτικής εμπειρίας, σε δύο διαφορετικές περιόδους της ιστορίας της Ιαπωνίας. Η πρώτη είναι η περίοδος Έντο (1603-1868), όταν η Ιαπωνία είναι μια κλειστή χώρα, και η δεύτερη η περίοδος Μεϊτζι (1868-

1912), όταν η χώρα, μετά από την πίεση της Δύσης, ανοίγει τα λιμάνια της και υιοθετεί οικονομικές και πολιτισμικές αξίες του δυτικού πολιτισμού.

Ο δρόμος του Τοκάντο ήταν ο σημαντικότερος δρόμος της Ιαπωνίας την περίοδο Έντο, μια διαδρομή που γινόταν με τα πόδια και που ήταν εγγεγραμμένη στη συλλογική μνήμη όχι απλά ως μια λειτουργική υποδομή μεταφοράς, αλλά κατεξοχήν ως τόπος περιθωρίου μα και παιχνιδιού, αναψυχής μα και θρησκευτικής αναζήτησης. Ήταν, επίσης, ο τόπος των τοποθεσιών εκείνων που είχαν μεγάλη συμβολική σημασία στην ιαπωνική ιστορία και μυθολογία. Με το πέρασμα στην επόμενη περίοδο Μεϊτζι αλλάζει η ταυτότητα της διαδομής. Αυτή η ιστορική περίοδος σημαδεύεται από την εκβιομηχάνιση της χώρας, τη δημιουργία της νέας πρωτεύουσας της χώρας, του Τόκιο, έδρας της κεντρικής κυβέρνησης και του αυτοκράτορα, όπως και την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής παράλληλα με το δρόμο. Τότε αλλάζει και ο δρόμος του Τοκάντο. Η διαδρομή μεταμορφώνεται σε εργαλείο της νέας κεντρικής εξουσίας και εγγράφεται στη συλλογική μνήμη ως τόπος του εκσυγχρονισμού, της προσόδου και της δυτικοποίησης.

Η προσέγγιση της συγγραφέως βασίζεται στην αναγνώσιη της ιδεολογικής χρήσης του δρόμου. Έτσι, ο αναγνώστης δεν έχει μόνο τα ιστορικά στοιχεία για την εξέλιξη του Τοκάντο, αλλά και μια πολυεπίπεδη περιγραφή της διαδομής από την πλευρά εκείνων που τη ζωγράφισαν, την ταξιδεψαν, τη θεωρητικοποίησαν, την περιέγραψαν ως ταξιδιωτικό οδηγό ή στα πλαίσια μιας μυθιστορίας. Η συγκριτική μελέτη των αναπαραστάσεων του δρόμου του Τοκάντο, όπως παρουσιάζονται σε χάρτες, ταξιδιωτικούς οδηγούς, ημερολόγια, ζωγραφίες, μυθιστορήματα και ποιήματα των περιόδων εκείνων, αποτελεί σημαντική μεθοδολογική συμβολή στα ξητήματα ανάλυσης του χώρου.

Βασικό θεωρητικό πλαίσιο του

βιβλίου αποτελούν οι στρουκτουραλιστικές απόψεις ότι ο υλικός πολιτισμός (άρα και τα προϊόντα του) είναι συνεχώς υπό κατασκευή και επηρεάζεται τόσο από κοινωνικά όσο και από ατομικά δεδομένα. Με το σκεπτικό αυτό η αναπαράσταση δεν καθρεφτίζει τον «πραγματικό» κόσμο, αλλά αποτελεί συστατικό στοιχείο της εμπειρίας του «πραγματικού» που διαμορφώνεται από τα εννοιολογικά και φαντασιακά στοιχεία που παίρνουν μορφή μέσα στις αναπαραστάσεις (Hall 1997).

Από το Τόκιο μέχρι την Οσάκα, πενήντα επτά σταθμοί σε απόσταση 8 χλμ. περίπου μεταξύ τους οργανώνουν τελικά τη διαδρομή του Τοκάιντο. Αυτοί οι σταθμοί μέχρι το 19ο αιώνα αναπτύσσονται και μεταμορφώνονται σε ιδιότυπες «πόλεις». Ξενοδοχεία, εστιατόρια, καταστήματα, λουτρά, ενεχυροδανειστήρια και, φυσικά, ο σταθμός εξυπηρέτησης, όπου κανονίζονται οι μεταφορές των τοξιδιωτών και των εμπορευμάτων, συνθέτουν μια ιδιότυπη πόλη εφήμερων κατοίκων. Οι σταθμοί γίνονται οι πόλεις έκθεσης του παραδόξου, από εξωτικά αντικείμενα έως παραμορφωμένους ανθρώπους. Είναι τόποι όπου βρίσκουν καταφύγιο οι πλάνητες, οι τραγουδοποιοί, οι ανώνυμοι, όπου ανθεί η πορνεία και κυκλοφορούν τα νέα και οι φήμες. Η έλευση στο σταθμό ταυτίζεται στη συλλογική συνείδηση με την απελευθέρωση από την κοινότητα, την ομάδα, την οικογένεια. Με την επέκταση της επιφάνειας της οικιστικής περιφέρειας του σταθμού, πολλά γειτονικά χωριά μετατρέπονται σε τμήματά της. Τα μεγέθη αυτών των περιφερειών είναι εντέλει ομοιαντικά. Για παράδειγμα, ο σταθμός Φουταγκάβα έχει το 17ο αιώνα 328 νοικοκυριά και 1.468 μόνιμους κατοίκους.

Ο ριζικός μετασχηματισμός συνέβη μετά το 1868. Η Ιαπωνία πέρασε στην εποχή της υιοθέτησης των δυτικών αξιών και μοντέλων ανάπτυξης. Το 1869 αποφασίστηκε η κατασκευή του σιδηροδρόμου ως μέσου εκσυγχρονισμού, ενίσχυσης της νέας

κεντρικότητας της κυβέρνησης και ενοποίησης της αγοράς. Η σιδηροδρομική γραμμή του Τοκάιντο κατασκευάστηκε σχεδόν παράλληλα με το δρόμο. Οι παλιοί σταθμοί εξυπηρέτησης καταργήθηκαν. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί χτίστηκαν με νέους κανόνες, που υπάκουαν στην αρχή ότι η πολεοδομία και η αρχιτεκτονική πρέπει να γίνουν εργαλεία πολιτισμού. Στόχος ήταν να παραχθεί ένα αστικό τοπίο σύμφωνα με τα δυτικά μοντέλα, το οποίο θα φιλοξενούσε οικονομική ευμάρεια και θα πρωθύνει την υγιεινή και την ηθική τάξη. Από τις πρώτες προτεραιότητες του νέου κράτους ήταν η κατεδάφιση των τρωγλών των αστικών κέντρων, ο περιορισμός των αδιεξόδων και των απροσπέλαστων πίσω αυλών. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αντιμετωπίστηκαν όπως τα δημόσια κτήρια, τα δημαρχεία, οι τράπεζες, ως κτήρια που συμβολίζουν την νέα εποχή της χώρας. Πολλοί σιδηροδρομικοί σταθμοί χτίστηκαν από δυτικούς αρχιτέκτονες με αρχές σχεδιασμού και υλικά που είχαν άμεση αναφορά στα αντίστοιχα κτήρια της Δύσης, και αρκετοί από αυτούς χωροθετήθηκαν στις περιοχές των παλαιότερων σταθμών της περιόδου Έντο.

Την περίοδο 1960-1970 η ανάπτυξη της μεταπολεμικής Ιαπωνίας μετέτρεψε τη ζώνη κατά μήκος του δρόμου του Τοκάιντο σε μια μεγάπολη, σε μια συνεχή σχεδόν αστικοποιημένη ζώνη με εκτεταμένα προάστια και βιομηχανικές και αγροτικές περιοχές. Όμως η ειδική ταυτότητα του δρόμου ως απεικόνισης της εθνικής ανάτασης της χώρας φαίνεται ότι συνέχισε να διαμορφώνεται. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1964 τα εγκαίνια της νέας σιδηροδρομικής γραμμής αντιμετωπίστηκαν ως συμβολικό γεγονός για το τέλος της πολεμικής ήττας και το άλμα της χώρας στην πρωτοπορία της παγκόσμιας βιομηχανικής ανάπτυξης.

Η μεταμόρφωση αυτή αποτελεί τις δύο τελευταίες δεκαετίες αντικείμενο συζητήσεων, λόγω της μεγάλης οικολογικής καταστροφής, της ανάπτυξης

τοπικών ανισοτήτων και της απώλειας της παραδόσης, δηλαδή λόγω του κόστους της τεχνολογικής ανάπτυξης της Ιαπωνίας. Το 1991 ξεκάνησε η «Αναβίωση του Τοκάιντο». Ήταν μια προσπάθεια να αναβιώσουν τα ελάχιστα υπολείμματα του παλιού προβιομηχανικού δρόμου της περιόδου Έντο.

Η Τραγανού υιοθετεί τις απόψεις του χαρογράφου J. B. Harley και υποστηρίζει την ανάγκη διερεύνησης της χαρογραφίας μέσα σε ένα ευρύτερο εικονολογικό πλαίσιο. Εξετάζει συγχρονικά ένα πολλαπλό υλικό, στο οποίο περιλαμβάνονται χάρτες, εικόνες, ταξιδιωτικοί οδηγοί και λογοτεχνικά κείμενα.

Αν οι χάρτες, όπως τους ξέρουμε, είναι κατά κανόνα προϊόντα μετρητών και καταγραφών, οι εικόνες είναι προϊόντα αντιληφής και οι ταξιδιωτικοί οδηγοί προϊόντα γνώσης ή εμπειρίας, οι χάρτες της περιόδου Έντο αναμιγνύουν στοιχεία και από τις τρεις κατηγορίες. Οι χάρτες αυτοί είναι διακριτά αντικείμενα με μεγάλη συμβολική αξία, που παίζουν ισχυρότατο ρόλο στην οργάνωση του φαντασιακού. Αυτό με τη σειρά του συμβάλλει στην κοινωνική κατασκευή του καιρού του. Το ιδιαίτερο χαρογραφικό υλικό της έρευνας αντιμετωπίζεται από τη συγγραφέα ως «βαθύ κείμενο» που απαιτεί μετάφραση και ποποθέτηση σε ένα συγκεκριμένο πολιτισμικό και κοινωνικό πλαίσιο.

Η συγγραφέας περιγράφει αναλυτικά πώς η χαρογραφία εκφράζει διαφορετικές ιδέες σε κάθε περίοδο. Στην περίοδο Έντο οι χάρτες, όπως ειπώθηκε, ήταν κυρίως λαϊκοί, εξέφραζαν τα μυθολογικά χαρακτηριστικά του ιαπωνικού τοπίου και παράγονταν από καλλιτέχνες. Αυτό το είδος της χαρογραφίας αποτελείται μέρος της λαϊκής κουλτούρας εκφράζοντας ιδέες και αντιλήψεις των λαϊκών ανθρώπων. Στην επόμενη περίοδο οι χάρτες παράγονται από θεσμοθετημένα σώματα και ακολουθούν τα μοντέλα της νεότερης χαρογραφικής επιστήμης. Αυτή παρουσιάζεται μεν ως ουδέτερη και αντικειμενική επιστήμη, αλλά συμβάλλει στην ε-

μπέδωση της αντίληψης του νέου κεντρικού κράτους και την κατασκευή της εθνικής ταυτότητας.

Μέσω της χαρτογραφίας η γεωγραφική γνώση μετατρέπεται σε μηχανισμό εθνικής ιδεολογίας. Η γνώση των φυσικών πηγών πλούτου και της γεωλογικής δομής της Ιαπωνίας συνδέεται ιδεολογικά με την αυτάρκεια της βιομηχανίας σε πρώτες ύλες, άρα και με την ανεξαρτησία της χώρας. Ταυτόχρονα, τροφοδοτεί τη φοτορική της εθνικής ιδιαιτερότητας. Η έμφαση στην ακρίβεια της αποτύπωσης των γεωγραφικών ορίων της χώρας και της σχετικής θέσης κάθε περιοχής μέσα σε αυτά εκλαίκευσε την εικόνα του συνόλου και την ιδέα των διαφορετικών τόπων –άρα και κατοίκων– ως τμημάτων ενός ενιαίου χώρου –άρα και λαού.

Όπως διεξοδικά περιγράφεται στο βιβλίο, ο δρόμος του Τοκάντο πάντα έφερε μια ισχυρότατη αναπαραστατικότητα, όπου ενσωματώνονταν πολλαπλές ιδεολογίες και φαντασιώσεις, που με τη σειρά τους διαμόρφωναν τους ταξιδιώτες που τον ακολουθούσαν, τους καλλιτέχνες που τον απεικόνιζαν και όλους όσοι άκουγαν γι' αυτόν. Το Τοκάντο, είτε οντιληπτό ως η πραγματικότητα του περιθώριου στην παραδοσιακή περίοδο της χώρας, πριν το 1868, είτε διαχειρίσιμο από την κεντρική ιδεολογία ως τοπίο εκσυγχρονισμού μετά το 1868, αποτέλεσε έναν τόπο διαμόρφωσης ταυτότητας για την Ιαπωνία εδώ και πολλούς αιώνες.

Είναι φανερό ότι η σημασία της ανάγνωσης αυτού του βιβλίου αφο-

ρά σε πολύ περισσότερα πράγματα από την αποκάλυψη ενός «εξωτικού» πολιτισμού. Η βιομηχανική επανάσταση και η κατασκευή της μοντέρνας συνθήκης στο δυτικό κόσμο έχει χαρακτηριστικά συγκρίσιμα με αυτά που περιγράφονται για την Ιαπωνία. Οι θεματολογίες και οι μεθοδολογίκες προσεγγίσεις που δοκιμάζονται σε αυτή την έρευνα προκαλούν για δοκιμή σε ποι οικείους τόπους και πολιτισμικά πλαίσια. Και με αξιοσημείωτη τη γλαφυρότητα της γραφής, ευχής έργο θα ήταν να δούμε κάποια στιγμή το βιβλίο και στην ελληνική γλώσσα.

ΒΑΣΩ ΤΡΟΒΑ  
Τμήμα Αρχιτεκτόνων,  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας