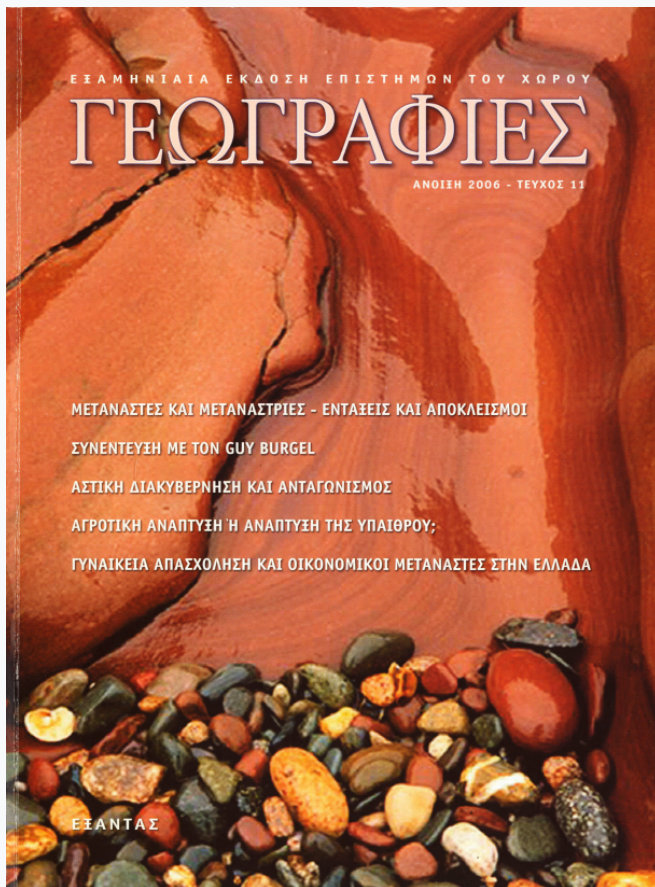


Γεωγραφίες

Αρ. 11 (2006)

Γεωγραφίες, Τεύχος 11, 2006



ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΕΣ

-

ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΤΙΚΕΣ

Μαξ Νετπλάου

Ελιζέ Ρεκλύ.

Ένας αναρχικός και λόγιος

Μετάφραση-επιμέλεια:
Γιάννης ΚαραπαπάςΕκδόσεις 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 βαθύτερη γνωριμία με το ίδιο το έργο του Reclus στην Ελλάδα, από το οποίο ψήγματα μόνο, απ' όσο ξέρω, έχουν μεταφραστεί (π.χ. «Εξέλιξις και εξέγερσις», *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 ευρύτερης κλίμακας, τα οποία σήμερα τίθενται όλο 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 έναυσμα για άμε-

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

ΑΓΓΕΛΙΚΗ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥΕπίμ. Καθηγήτρια, Τμήμα Ιστορίας,
Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων

*

ΕΛΙΣΕΑΙ ΡΕΚΛΥΣ

Ο μέγας γεωγράφος Έλισεαί Ρεκλύς, ούτινος ο θάνατος άνηγγέλη προχθές, ήτο συγχρόνως μέγας άναρχικός, όχι άναρχικός τής δυναμίτιδος και τής καταστροφής όπως τὸ έννοούμεν ἐδώ, ἀλλ' ιδεολόγος πιστεύων ὅτι τότε μόνον θά καταστή δυνατή ἡ γενική εὐτυχία εἰς τὸν κόσμον και θά δυναθῆ τὸ ἀνθρώπινον γένος νά βαδίσῃ ἀκωλύτως και χωρὶς περισπασμῶν πρὸς τὸν προορισμὸν του, ὅταν θά λείψουν αἱ συνθήκαι, αἵτινες ἐδημιουργήθησαν πρὸς ἀφέλειαν, οὐχὶ ὅλης τῆς ἀνθρωπότητος, ἀλλ' ὀλίγου ἀριθμοῦ ἀνθρώπων και τάξεων τινῶν ἀνθρώπων, και ἀντὶ τῶν ἀνθρωπίνων νόμων θά διέπουν τὴν ζωὴν και τὰς σχέσεις τῶν ἀνθρώπων μόνον οἱ νόμοι τῆς φύσεως.

Ἄλλ' ἐὰν ὁ ἴδιος εἰς πολλὰς περιστάσεις ἐκηρύχθη κατὰ τῶν βιαίων μέσων, αἱ ἰδέαι του ἐχρησίμευσαν ὡς λάβρον ἀνθρώπων έννοούντων νά ἐπιβάλλωσι τὰς άναρχικὰς ἰδέαις διὰ τοῦ τρόμου και τῆς βιαίας άνατροπῆς τῶν καθεστώτων.

Ο Ρεκλύς ήτο υἱὸς ἱερέως ὅστις ἐγένετο περιώνυμος εἰς τὴν Πιρόνδην διὰ τὴν αὐστηράν ἀπλότητα τῶν ἠθῶν του και διὰ τὴν φιλανθρωπίαν του. Ὅλοι οἱ δυστυχεῖς, ὅλοι οἱ ἀπέλπιδες οἱ ἀπευθυνόμενοι πρὸς αὐτὸν εὗρισκον παρηγορίαν και άνακούφισιν. Ἐνεκα τῆς ἀποστροφῆς του πρὸς τὴν αἵματοχυσίαν ὑπῆρξε καθ' ὅλον του σχεδὸν τὸν βίον φυτοφάγος.

Τὰς πατρικὰς τούτας παραδόσεις ἡ σοφία και ἡ διάθεσμος ψυχῆ τοῦ υἱοῦ ἐξώθησαν εἰς ἀκροτάτας οὐτοπίας, μὴ άναγνωριζούσας κανένα περιορισμὸν εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν ἀνθρώπων.

Εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ χαρακτῆρος και τῶν ἰδεῶν του συνέτεινε και ἡ γερμανικὴ φιλοσοφία, καθότι τὰς

σπουδὰς του ἔκαμε κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς πρῶσοικὰ λύκεια και πανεπιστήμια.

Ἐπανελθὼν εἰς τὴν Γαλλίαν, ἐρρίφθη ὀλοψύχως και μὲ ὄλην τὴν νεανικήν του ζωηρότητα εἰς τὰς δημοκρατικὰς ἰδέαις τοῦ 1848· ἔπειτα δὲ μετ' οὐχ ἥττονος ζωηρότητος μετέσχεν εἰς τὴν διαμαρτυρίαν κατὰ τῆς άναρρήσεως τοῦ Ναπολέοντος Γ', διὸ και ἐξορίσθη. Τὰ ἔτη δὲ τῆς ἐξορίας και τῆς περιπλανήσεώς του ὅτε μὲν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ὅτε δὲ εἰς τὴν Ἰρλανδίαν, εἰς τὰς Ἦν. Πολιτείας και τὴν Νότιον Ἀμερικὴν, ἐχρησιμοποίησεν εἰς τὰς μελέτας ἐξ ὧν προήλθε τὸ τεράστιον ἔργον του, οἱ δέκα έννέα τόμοι τῆς «Παγκοσμίου Γεωγραφίας», ἐκτὸς πολυαριθμῶν ἄλλων μικροτέρων πραγματειῶν και ἄρθρων πάσης ὕλης.

Ἡ μεγάλη γενναίουςυχία του, ἡ ἀκλόνητος πίστις εἰς τὴν ἐλευθερίαν, ἡ πεποίθησίς του εἰς τὴν ἀποκατάστασιν δικαιοσύνης πληρεστέρας και τελειότερας ἐπὶ τῆς γῆς τὸν ὄψθον πρὸς πᾶν κίνημα φιλελεύθερον, ὁσονδήποτε παράβολον και ἄκρον. Τὸ 1871, ἀφοῦ ὑπηρέτησε τὴν πατρίδα του ὡς ἐθνοφύλαξ και ὡς ἀεροναύτης, ἔλαβε μέρος εἰς τὴν ἐπανάστασιν τῆς «Κοινοῦτος» και ὑπῆρξε συνεργάτης εἰς τὸ άναρχικὸν φύλλον «Κραυγὴ τοῦ λαοῦ». Συλληφθεὶς δὲ ὑπὸ τοῦ στρατοῦ τῶν Βερσαλλίων, κατεδικάσθη εἰς ἀειφυγίαν, μετὰ ἐπτάμηνον φυλάκισιν.

Ἄλλ' ἡ καταδίκη του ἐκίνησε τὰς διαμαρτυρίας ὄλων τῶν σοφῶν της Εὐρώπης, ὅπως περίπου συνέβη πρὸ καιροῦ, κατὰ τὴν σύλληψιν τοῦ Μαξιμου Ἰκόρκη εἰς τὴν Ρωσίαν. Οἱ ἐπιφανέστεροι εἰς τὰς ἐπιστήμας και τὰ γράμματα μὲ τὸν Δάρβιν ἐπὶ κεφαλῆς ἀπηύθυνον πρὸς τὴν Γαλλικὴν κυβέρνησιν ἐκκλησίαν ὑπὲρ αὐτοῦ. Συνεπεία τούτου ὁ Θιέρσος περιώρισε τὴν τιμωρίαν τοῦ εἰς βραχείαν ὑπερορίαν.

Ο Ρεκλύς ἐγκατεστάθη τότε εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἔπειτα δὲ εἰς τὴν Ἑλβετίαν· καίτοι δὲ μνηστευθεὶς τὸ 1879, ἐξηκολούθησε κατὰ προτίμησιν νά ζῆ ἔξω τῆς Γαλλίας. Εἰς τὴν Γενεύην συνεδέθη μὲ τοὺς Ρώσους ἐπαναστάτας πρίγκηπα Κροπότκιν και Μπακουνίν· ἀνείμχθη εἰς τὴν καταδίωξιν ἥτις ἐγένετο ἐναντίον τοῦ πρώτου και ὑπεστήριξε τὸ άναρχικὸν κίνημα τοῦ 1889-1892, οὐ-

τινος συνεμερίζετο τὰς τάσεις, ἀλλ' ἀπεδοκίμαζε τὰς βιαιότητάς.

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

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

Ὁ Ρεκλὺς ἔζη συμφώνως μὲ τὰς ιδέας του, ἀπλούστατα, μὲ ἀπλότητα βίου σχεδὸν ἀρχέγονον. Τὸ γραφεῖον καὶ ὅλη ἡ κατοικία του περιεῖχον ἔπιπλα μόνον ἐκ λευκοῦ ξύλου καὶ ράφια κατὰ-φορτα 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 πτωχοὺς. Δηγοῦνται ὅτι δὲν ἐκράτησε ποτὲ πλεόν τῆς μίας ἡμέρας τὰ πολυάριθμα χρυσᾶ μέταλλα τὰ ὁποῖα ἔλαβε κατὰ καιροὺς διὰ τὰ ἔργα του.

Πρὶν ἢ τὸν καταλάβῃ ὁ θάνατος ἐπρόφθασε καὶ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον εἰς τὸ ὁποῖον συνεκέντρωσε τὰ γενικὰ συμπεράσματα ὄλων τῶν ἐπιστημονικῶν του μελετῶν καὶ παρατηρήσεων. Τὸ ἔργον τοῦτο φέρει τὸν τίτλον «Ὁ ἄνθρωπος 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 εὐρισκόμεν εἰς τὴν οἰκογένειάν μου, εἰς τὴν πατρίδα μου, μεταξὺ ἀδελφῶν. Δὲν πιστεύω ποτὲ νὰ παρεσύρῃην ἀπὸ αἰσθημα διαφορετικῶν τῆς συμπαθείας καὶ τοῦ σεβασμοῦ πρὸς τοὺς κατοίκους τῆς μεγάλης πατρίδος. Ἐπὶ τῆς σφαίρας ταύτης ἦτις στρέφεται μὲ τὴν ταχύτητα εἰς τὸ

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

ΔΙΑΒΑΤΗΣ

[Ἀναδημοσίευση ἀπὸ το ὑπ' αριθ. 3120 φύλλο τῆς εφημερίδας *Εμπρός*, 28/6/1905. Ὁ υπογράφων «Διαβάτης» εἶναι ὁ γνωστὸς πεζογράφος - χρονολογράφος Ἰωάννης 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 εἶναι ὁ δρόμος; Εἶναι μόνον μια υποδομὴ γιὰ τὴ μεταφορὰ ἀνθρώπων καὶ φορτίων ἀπὸ ἓνα σημεῖο σὲ ἓνα ἄλλο, ἢ ἔχει ὁ ἴδιος ταυτότητα; Εἶναι μια ουδέτερη κατασκευὴ ἢ ἐνσωματώνει ιδεολογίες; Τον διαμορφώνουν οἱ ταξιδιωτικὲς καταστάσεις ἢ αὐτὸς με τὴ σειρά του διαμορφώνει τὸν ταξιδιώτη;

Τέτοιου τύπου ερωτήματα ἀντιμετωπίζει ἡ Τζίλλυ Τραγανού, ἐξετάζοντας τὸ δρόμο τοῦ Τοκάιντο στὴν Ἰαπωνία τὴν περίοδο 1603-1912. Πρόκειται γιὰ ἓνα δρόμο 500 χλμ. περίπου, κατὰ μῆκος τῆς ακτῆς τοῦ Εἰρηνικοῦ, που ἐνώνει τὶς κύριες πόλεις τῆς Ἰαπωνίας, τὸ Τόκιο, τὴ Ναγκόγια, τὸ Κιότο καὶ τὴν Οσάκα. Ἡ Τραγανού στο βιβλίο τῆς παρακολουθεῖ τὴν εξέλιξη τοῦ δρόμου τόσο ὡς φυσικῆς κατασκευῆς ὅσο καὶ ὡς ταξιδιωτικῆς ἐμπειρίας, σὲ δύο διαφορετικὲς περιόδους τῆς ἱστορίας τῆς Ἰαπωνίας. Ἡ πρώτη εἶναι ἡ περίοδος Ἐντο (1603-1868), ὅταν ἡ Ἰαπωνία εἶναι μια κλειστὴ χώρα, καὶ ἡ δεύτερη ἡ περίοδος Μείτζι (1868-

1912), ὅταν ἡ χώρα, μετὰ ἀπὸ τὴν πείση τῆς Δύσης, ἀνοίγει τὰ λιμάνια τῆς καὶ υιοθετεῖ οικονομικὲς καὶ πολιτισμικὲς ἀξίες τοῦ δυτικοῦ πολιτισμοῦ.

Ὁ δρόμος τοῦ Τοκάιντο ἦταν ὁ σημαντικότερος δρόμος τῆς Ἰαπωνίας τὴν περίοδο Ἐντο, μια διαδρομὴ που γινόταν με τὰ πόδια καὶ που ἦταν ἐγγεγραμμένη στὴ συλλογικὴ μνήμη ὄχι ἀπλᾶ ὡς μια λειτουργικὴ υποδομὴ μεταφορᾶς, ἀλλὰ κατεξοχὴν ὡς τόπος περιθωρίου καὶ παιχνιδίου, ἀναφυγῆς καὶ θρησκευτικῆς ἀναζήτησης. Ἦταν, ἐπίσης, ὁ τόπος τῶν τοποθεσιῶν ἐκείνων που εἶχαν μεγάλη συμβολικὴ σημασία στὴν ἰαπωνικὴ ἱστορία καὶ μυθολογία. Με τὸ πέρασμα στὴν ἐπόμενη περίοδο Μείτζι ἀλλάζει ἡ ταυτότητα τῆς διαδρομῆς. Αὐτὴ ἡ ἱστορικὴ περίοδος σηματοδοτεῖται ἀπὸ τὴν ἐκβιομηχάνιση τῆς χώρας, τὴ δημιουργία τῆς νέας πρωτεύουσας τῆς χώρας, τοῦ Τόκιο, ἔδρας τῆς κεντρικῆς κυβέρνησης καὶ τοῦ αυτοκράτορα, ὅπως καὶ τὴν κατασκευὴ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς παράλληλα με τὸ δρόμο. Τότε ἀλλάζει καὶ ὁ δρόμος τοῦ Τοκάιντο. Ἡ διαδρομὴ μεταμορφώνεται σὲ ἐργαλεῖο τῆς νέας κεντρικῆς ἐξουσίας καὶ ἐγγράφεται στὴ συλλογικὴ μνήμη ὡς τόπος τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ, τῆς προόδου καὶ τῆς δυτικοποίησης.

Ἡ προσέγγιση τῆς συγγραφέως βασίζεται στὴν ἀναγνώριση τῆς ἰδεολογικῆς χρήσης τοῦ δρόμου. Ἐτσι, ὁ ἀναγνώστης δὲν ἔχει μόνον τὰ ἱστορικὰ στοιχεῖα γιὰ τὴν εξέλιξη τοῦ Τοκάιντο, ἀλλὰ καὶ μια πολυεπίπεδη περιγραφή τῆς διαδρομῆς ἀπὸ τὴν πλευρὰ ἐκείνων που τὴ ζωγράφισαν, τὴν ταξίδεψαν, τὴ θεωρητικοποίησαν, τὴν περιέγραψαν ὡς ταξιδιωτικὸ ὁδηγὸ ἢ στα πλαίσια μιᾶς μυθιστορίας. Ἡ συγκριτικὴ μελέτη τῶν ἀναπαραστάσεων τοῦ δρόμου τοῦ Τοκάιντο, ὅπως παρουσιάζονται σὲ χάρτες, ταξιδιωτικὸς ὁδηγὸς, ἡμερολόγια, ζωγραφιές, μυθιστορήματα καὶ ποιήματα τῶν περιόδων ἐκείνων, ἀποτελεῖ σημαντικὴ μεθοδολογικὴ συμβολὴ στα ζητήματα ἀνάλυσης τοῦ χώρου.

Βασικὸ θεωρητικὸ πλαίσιο τοῦ

τινος συνεμερίζετο τὰς τάσεις, ἀλλ' ἀπεδοκίμαζε τὰς βιαιότητες.

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

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

Ὁ Ρεκλῶς ἐξῆ συμφώνως μὲ τὰς ιδέας του, ἀπλούστατα, μὲ ἀπλότητα βίου σχεδὸν ἀρχέγονον. Τὸ γραφεῖον καὶ ὅλη ἡ κατοικία του περιεῖχον ἐπιπλα μόνον ἐκ λευκοῦ ξύλου καὶ ράφια κατὰ-φορτὰ 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 ἀπαραιτήτως ἀναγκαῖον, τὸ ἔδιδεν εἰς τοὺς πτωχοὺς. Διηγούνται ὅτι δὲν ἐκράτησε ποτὲ πλέον τῆς μίας ἡμέρας τὰ πολυάριθμα χρυσᾶ μετᾶλλια τὰ ὁποῖα ἔλαβε κατὰ καιροὺς διὰ τὰ ἔργα του.

Πρὶν ἢ τὸν καταλάβῃ ὁ θάνατος ἐπρόφθασε καὶ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον εἰς τὸ ὁποῖον συνεκέντρωσε τὰ γενικὰ συμπεράσματα ὄλων τῶν ἐπιστημονικῶν του μελετῶν καὶ παρατηρήσεων. Τὸ ἔργον τοῦτο φέρει τὸν τίτλον «Ὁ ἄνθρωπος καὶ ἡ Γῆ».

Τὴν γενικὴν ιδέαν τοῦ ἔργου τούτου μαντεύομεν ἐκ τῆς ἀκολουθοῦ περικοπῆς τοῦ τελευταίου τόμου τῆς γεωγραφίας του: «Παντοῦ τοῦ κόσμου ἐνόμισα ὅτι εὐρισκόμην εἰς τὴν οἰκογένειάν μου, εἰς τὴν πατρίδα μου, μεταξὺ ἀδελφῶν. Δὲν πιστεύω ποτὲ νὰ παρεσύρθην ἀπὸ αἴσθημα διαφορετικῶν τῆς συμπαθείας καὶ τοῦ σεβασμοῦ πρὸς τοὺς κατοίκους τῆς μεγάλης πατρίδος. Ἐπὶ τῆς σφαιράς ταύτης ἦτις στρέφεται μὲ τὴν ταχύτητα εἰς τὸ

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

ΔΙΑΒΑΤΗΣ

[Αναδημοσίευση ἀπὸ τὸ υπ' αριθ. 3120 φύλλο τῆς εφημερίδας *Εμπρός*, 28/6/1905. Ὁ υπογράφων «Διαβάτης» εἶναι ὁ γνωστὸς πεζογράφος - χρονογράφος Ἰωάννης 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 εἶναι ὁ δρόμος; Εἶναι μόνο μια υποδομὴ γιὰ τὴ μεταφορὰ ἀνθρώπων καὶ φορτίων ἀπὸ ἓνα σημεῖο σὲ ἓνα ἄλλο, ἢ ἔχει ὁ ἴδιος ταυτότητα; Εἶναι μια ουδέτερη κατασκευὴ ἢ ἐνσωματώνει ἰδεολογίες; Τὸν διαμορφώνουν οἱ ταξιδιωτικὲς καταστάσεις ἢ αὐτὸς μὲ τὴ σειρὰ του διαμορφώνει τὸν ταξιδιώτη;

Τέτοιου τύπου ερωτήματα ἀντιμετωπίζει ἡ Τζίλλυ Τραγανού, ἐξετάζοντας τὸ δρόμο τοῦ Τοκάιντο στὴν Ἰαπωνία τὴν περίοδο 1603-1912. Πρόκειται γιὰ ἓνα δρόμο 500 χλμ. περίπου, κατὰ μῆκος τῆς ακτῆς τοῦ Εἰρηνικοῦ, πού ἐνώνει τὶς κύριες πόλεις τῆς Ἰαπωνίας, τὸ Τόκιο, τὴ Ναγκόγια, τὸ Κιότο καὶ τὴν Οσάκα. Ἡ Τραγανού στο βιβλίο τῆς παρακολουθεῖ τὴν ἐξέλιξη τοῦ δρόμου τόσο ὡς φυσικῆς κατασκευῆς ὅσο καὶ ὡς ταξιδιωτικῆς ἐμπειρίας, σὲ δύο διαφορετικὲς περιόδους τῆς ἱστορίας τῆς Ἰαπωνίας. Ἡ πρώτη εἶναι ἡ περίοδος Ἐντο (1603-1868), ὅταν ἡ Ἰαπωνία εἶναι μὴ κλειστὴ χώρα, καὶ ἡ δευτέρη ἡ περίοδος Μείτζι (1868-

1912), ὅταν ἡ χώρα, μετὰ ἀπὸ τὴν πίεση τῆς Δύσης, ἀνοίγει τὰ λιμάνια τῆς καὶ υιοθετεῖ οἰκονομικὲς καὶ πολιτισμικὲς ἀξίες τοῦ δυτικοῦ πολιτισμοῦ.

Ὁ δρόμος τοῦ Τοκάιντο ἦταν ὁ σημαντικότερος δρόμος τῆς Ἰαπωνίας τὴν περίοδο Ἐντο, μὴ διαδρομὴ πού γινόταν μὲ τὰ πόδια καὶ πού ἦταν ἐγγεγραμμένη στὴ συλλογικὴ μνήμη ὄχι ἀπλᾶ ὡς μὴ λειτουργικὴ υποδομὴ μεταφορᾶς, ἀλλὰ κατεξοχὴν ὡς τόπος περιθωρίου καὶ παιχνιδιοῦ, ἀναψυχῆς καὶ κτησκευτικῆς ἀναζητήσεως. Ἦταν, ἐπίσης, ὁ τόπος τῶν τοποθεσιῶν ἐκεῖνων πού εἶχαν μεγάλη συμβολικὴ σημασία στὴν ἰαπωνικὴ ἱστορία καὶ μυθολογία. Μὲ τὸ πέρασμα στὴν ἐπόμενη περίοδο Μείτζι ἀλλάζει ἡ ταυτότητα τῆς διαδρομῆς. Αὐτὴ ἡ ἱστορικὴ περίοδος σημαδεύεται ἀπὸ τὴν ἐκβιομηχάνιση τῆς χώρας, τὴ δημιουργία τῆς νέας πρωτεύουσας τῆς χώρας, τοῦ Τόκιο, ἔδρας τῆς κεντρικῆς κυβέρνησης καὶ τοῦ αυτοκράτορα, ὅπως καὶ τὴν κατασκευὴ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς παράλληλα μὲ τὸ δρόμο. Τότε ἀλλάζει καὶ ὁ δρόμος τοῦ Τοκάιντο. Ἡ διαδρομὴ μεταμορφώνεται σὲ ἐργαλεῖο τῆς νέας κεντρικῆς ἐξουσίας καὶ ἐγγράφεται στὴ συλλογικὴ μνήμη ὡς τόπος τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ, τῆς προόδου καὶ τῆς δυτικοποίησης.

Ἡ προσέγγιση τῆς συγγραφέως βασιζέται στὴν ἀναγνώριση τῆς ἰδεολογικῆς χρήσης τοῦ δρόμου. Ἔτσι, ὁ ἀναγνώστης δὲν ἔχει μόνο τὰ ἱστορικὰ στοιχεῖα γιὰ τὴν ἐξέλιξη τοῦ Τοκάιντο, ἀλλὰ καὶ μὴ πολυεπίπεδη περιγραφή τῆς διαδρομῆς ἀπὸ τὴν πλευρὰ ἐκεῖνων πού τὴ ζωγράφισαν, τὴν ταξίδεψαν, τὴ θεωρητικοποίησαν, τὴν περιέγραψαν ὡς ταξιδιωτικὸ ὁδηγὸ ἢ στα πλαίσια μίας μυθιστορίας. Ἡ συγκριτικὴ μελέτη τῶν ἀναπαραστάσεων τοῦ δρόμου τοῦ Τοκάιντο, ὅπως παρουσιάζονται σὲ χάρτες, ταξιδιωτικὸς ὁδηγὸς, ἡμερολόγια, ζωγραφιές, μυθιστορήματα καὶ ποιήματα τῶν περιόδων ἐκεῖνων, ἀποτελεῖ σημαντικὴ μεθοδολογικὴ συμβολὴ στα ζητήματα ἀνάλυσης τοῦ χώρου.

Βασικὸ θεωρητικὸ πλαίσιο τοῦ

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 ταξιδιωτών και των εμπορευμάτων, συνθέτουν μια ιδιότυπη πόλη εφήμερων κατοίκων. Οι σταθμοί γίνονται οι τόποι έκθεσης του παράδοξου, 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 σημαντικά. 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 προωθούσε 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 μεγάλη, 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 παράδοσης, δηλαδή λόγω του κόστους της τεχνολογικής ανάπτυξης της Ιαπωνίας. Το 1991 ξεκίνησε 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 χαρτογράφου J. B. Harley και υποστηρίζει την ανάγκη διερεύνησης της χαρτογραφίας μέσα σε ένα ευρύτερο εικονολογικό πλαίσιο. Εξετάζει συγκριτικά ένα πολλαπλό υλικό, στο οποίο περιλαμβάνονται χάρτες, εικόνες, ταξιδιωτικοί οδηγοί και λογοτεχνικά κείμενα.

Αν οι χάρτες, όπως τους ξέρουμε, είναι κατά κανόνα προϊόντα μετρήσεων και καταγραφών, οι εικόνες είναι προϊόντα αντίληψης 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 χαρτογραφικό υλικό της έρευνας αντιμετωπίζεται από τη συγγραφέα ως «βαθύ κείμενο» που απαιτεί μετάφραση και τοποθέτηση σε ένα συγκεκριμένο πολιτισμικό και κοινωνικό πλαίσιο.

Η συγγραφέας περιγράφει αναλυτικά πώς η χαρτογραφία 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 χαρτογραφίας αποτέλεσε 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 χαρτογραφικής 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 ανάπτυξη της βιομηχανίας σε πρώτες ύλες, άρα και με την ανεξαρτησία της χώρας. Ταυτόχρονα, τροφοδοτεί τη ρητορική της εθνικής ιδιαιτερότητας. Η έμφαση στην ακρίβεια της αποτύπωσης των γεωγραφικών ορίων της χώρας και της σχετικής θέσης κάθε περιοχής μέσα σε αυτά εκλαΐκευσε 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 Τοκάιντο 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 Τοκάιντο, είτε αντιληπτό ως η πραγματικότητα του περιθωρίου στην παραδοσιακή περίοδο της χώρας, πριν το 1868, είτε διαχείρισιμο 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 μεθοδολογικές προσεγγίσεις που δοκιμάζονται σε αυτή την έρευνα προκαλούν για δοκιμή σε πιο 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