



European Union
European Social Fund



OPERATIONAL PROGRAMME
EDUCATION AND LIFELONG LEARNING
investing in knowledge society

MINISTRY OF EDUCATION & RELIGIOUS AFFAIRS
MANAGING AUTHORITY

Co-financed by Greece and the European Union



EUROPEAN SOCIAL FUND

Αλεξία Σοφία Παπαζαφειροπούλου, ΕΜΠ

Κινητικότητα και Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες



Διάρθρωση παρουσίασης

1. Θεωρητικοί άξονες
 - i. Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας (ΣΕΤ)
 - ii. Σπουδές Κινητικότητας
2. Εμπειρικό υλικό
3. Συμπεράσματα

Θεωρητικοί άξονες

1. ΟΙ ΣΕΤ

Κριτική προς κοινωνιολογικό
ντετερμινισμό (τα κοινωνικά
φαινόμενα είναι ανεξάρτητα από
υλικό/τεχνολογικό πλαίσιο)

Κριτική προς τεχνολογικό
ντετερμινισμό (η τεχνολογία
εξελίσσεται ανεξάρτητα από το
κοινωνικό πλαίσιο)

Θεωρητικοί άξονες

1. ΟΙ ΣΕΤ

Τα σύγχρονα κοινωνικά φαινόμενα συγκροτούνται σε συνάφεια με τεχνολογικά δίκτυα →

Μελετώνται αμφότερα ως «τεχνοκοινωνικά» δίκτυα (B. Latour 1987, 1991. W. Bijker – J. Law 1992, W. Bijker – T. Hughes – T. Pinch 1987)

Θεωρητικοί άξονες

2. Οι Σπουδές Κινητικότητας

Κριτική προς κοινωνιολογικές θεωρίες που μελετούν κοινωνία ως στατική δομή

Θεωρητικοί άξονες

2. Οι Σπουδές Κινητικότητας

Ετερογενή τεχνοκοινωνικά δίκτυα
κίνησης ανθρώπων, πληροφοριών,
πολιτισμικών κωδίκων → κεντρικό
μεθοδολογικό εργαλείο (T. Cresswell
1997, M. Sheller, 2002, J. Urry,
2007)

Τα δίκτυα αυτά αναδιατάσσουν τις
χωρικές, γεωπολιτικές, οικονομικές
και κοινωνικές ιεραρχίες

Μεθοδολογικές προϋποθέσεις

Αυτοκίνηση → Ετερογενές τεχνοκοινωνικό δίκτυο. Αποτελείται από:

- ✓ Αυτοκίνητο (τεχνολογία)
- ✓ Οδικό δίκτυο (τεχν. υποδομή)
- ✓ Πολιτικό πλαίσιο
- ✓ Οικονομικό πλαίσιο – αυτοκ/βιομηχανίες – αντιπροσωπείες
- ✓ Διαθέσιμα ενεργειακά αποθέματα
- ✓ Ομάδες χρηστών – καταναλωτικές συμπεριφορές – πολιτισμικές νοοτροπίες
- ✓ Μηχανικοί – τεχνογνωσία

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

Κινητικότητα:

- Εισέρχεται ως εργαλείο στην συζήτηση της κοινότητας των μηχανικών τη δεκαετία του 1960
- Προσπαθούν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα πολεοδομικής οργάνωσης σε σχέση με κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Αθήνα

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

Αυτοκίνητο:

- Κυριαρχεί στο μεταπολεμικό τοπίο, δημιουργεί «μηχανικό χώρο»/ «αυτοκινητοχώρο» (Horvarth 1974, Merriman 2004)
- Αναδιοργανώνει χρόνο

Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες



Κυκλοφοριακή συμφόρηση στους αθηναϊκούς δρόμους,
δεκαετία 1960

Ποσοστά ιδιοκτησίας σε δείγμα χωρών κέντρου κι ημιπεριφέρειας

Χώρες	Αναλογία επιβατικών αυτοκ/των ανά κάτοικο 1960	Αναλογία επιβατικών αυτοκ/των ανά κάτοικο 1970	Αναλογία οχημάτων ανά κάτοικο 1960	Αναλογία οχημάτων ανά κάτοικο 1970
Αλβανία	0,001		0,003	
Ανατ. Γερμανία	0,007		0,018	
Αυστρία	0,048	0,16	0,118	0,22
Βουλγαρία	0,001		0,005	
Γαλλία	0,101	0,24	0,288	0,28
Γιουγκοσλαβία	0,001		0,006	
Δυτ. Γερμανία	0,062	0,22	0,126	0,26
Ελβετία	0,083		0,154	
Ελλάδα	0,004	0,05	0,014	0,07
Ηνωμένο Βασίλειο	0,093	0,21	0,158	0,24
ΗΠΑ	0,329	0,44	0,421	0,53
Ισπανία	0,008	0,07	0,030	0,09
Ιταλία	0,029	0,19	0,109	0,21
Ολλανδία		0,19		0,21
Πολωνία	0,002		0,027	
Πορτογαλία	0,016	0,05	0,026	0,06
Ρουμανία	0,0004		0,002	
Σοβιετική Ένωση	0,002		0,023	
Τουρκία	0,001	0,004	0,005	0,01
Τσεχοσλοβακία	0,011		0,020	

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

- ✓ Έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Αθήνα από τέλη δεκαετίας 1950 παρά τα λίγα αυτοκίνητα.
- ✓ Το ελληνικό κράτος αναθέτει μία κυκλοφοριακή (1963) και μία συγκοινωνιακή μελέτη (1965) στο γραφείο Wilbur Smith & Associates

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

Απόψεις Ελλήνων μηχανικών δεκαετία
'60:

- ✓ Το αυτοκίνητο δαιμονοποιείται αλλά είναι συνώνυμο της αναπόφευκτης πρόοδου
- ✓ Το πολεοδομικό μοντέλο πρέπει να εξυπηρετήσει σύγχρονες κυκλοφοριακές ανάγκες

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

Απόψεις Ελλήνων μηχανικών δεκαετία '60:

- ✓ Μεταφορά πρωτεύουσας (Δοξιάδης Κυδωνιάτης, Σώκος, Δημητρακόπουλος, Κριμπάς, Προβελέγγιος)
- ✓ Συνεργασία πολεοδόμων με μηχανολόγους
- ✓ Αυτοκριτική: η μέχρι τώρα πολεοδομία στηρίχθηκε σε σαθρά θεμέλια

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

Δοξιάδης:

- ✓ Η πολεοδομία χειρίζεται ζητήματα ενός μεγάλου «ρεύματος».
 - ✓ Δεν πρέπει πια να είναι «στατική».
 - ✓ Διαφορετικά, το αυτοκίνητο εξαφανίζει τις χαράξεις των αρχιτεκτόνων
- 
- A stylized, dark teal silhouette of a mountain range is positioned in the bottom right corner of the slide, extending from the right edge towards the center.

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

Κυδωνιάτης

- ✓ Το αυτοκίνητο κατέστη «δικτάτωρ της πολεοδομίας».
- ✓ Η πολεοδομία πρέπει να χειρίζεται την ορθή του κυκλοφορία

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

Ζενέτος

- ✓ Εισάγει την έννοια «μεταβλητής πολεοδομίας»
- ✓ Οι κτηριακές κατασκευές κι οι δρόμοι πρέπει να είναι μέρη ενός κινούμενου – μεταβλητού κυκλώματος
- ✓ Στην πολεοδομία πρέπει να εισάγεται ως 4^η διάσταση ο χρόνος

Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες



Η Λεωφόρος Αθηνών – Σουνίου τη δεκαετία του 1950

Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες



Η Λεωφόρος Αθηνών – Σουνίου συνέχιζε τη διαδρομή της Συγγρού παραλιακά και συνέδεε τα τρία αρχαιολογικά μνημεία της Αττικής: Παρθενώνα, Ναό Ολυμπίου Διός, Ναό Ποσειδώνα στο Σούνιο

*Το παράδειγμα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα
τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες*

Μακρής

- ✓ Το σπουδαιότερο χαρακτηριστικό του τουρισμού: Κινητικότητα (mobility)
- ✓ Για να εξυπηρετηθεί απαιτεί αυτοκίνητο άρα ανάπτυξη οδικού δικτύου

Συμπεράσματα

Οι κινητικότητες συγκροτούν
διεπιστημονικό παράδειγμα. Άπτονται
πολλών πεδίων

Οι κινητικότητες απασχόλησαν την
κοινότητα Ελλήνων μηχανικών
μεταπολεμικά

Θέτουν μεγάλου εύρους ζητήματα για
οργάνωση χώρου, κοινωνίας και
μελλοντικής ανάπτυξης