



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Δ.Π.Μ.Σ.: "ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ"

Διπλωματική Μεταπτυχιακή Εργασία

Space Syntax και Φύλο: χαρτογραφήσεις έμφυλων καθημερινών μετακινήσεων στην Αθήνα

Φοιτήτρια: Σταυρούλα Κατσιαμπούρα

Επιβλέπουσα: Πέννυ Κουτρολίκου, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Ε.Μ.Π.



Αθήνα, Δεκέμβριος 2023

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου Πέννυ Κουτρολίκου, για την καθοδήγηση, συμβολή και στήριξή της, καθόλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς την Μαρία Πηγάκη, Δρ. Χαρτογραφίας, ΕΔΙΠ ΕΜΠ, για τις καθοριστικές συμβουλές της που με υπομονή και κατανόηση με βοήθησαν σε κρίσιμα στάδια αυτής της εργασίας. Ένα μεγάλο ευχαριστώ στις συνομηθρίες μου, για το χρόνο και τη διάθεση να μου μεταφέρουν τις βιωματικές τους εμπειρίες στην πόλη και που χωρίς αυτές δεν θα είχαν πραγματοποιηθεί οι συνεντεύξεις. Επίσης τις συμφοιτήτριες μου Δανάη και Θεοδώρα για την στήριξή τους στο διάστημα της συγγραφής και τις ωραίες μας συζητήσεις. Τέλος όλους και όλες με στηρίξαν και με στηρίζουν καθημερινά.

Σταυρούλα Κατσιαμπούρα

Δεκέμβριος 2023

Περιεχόμενα

1η ενότητα.....	5
1.1.Εισαγωγή- αφορμή διερεύνησης.....	5
1.2. Η σημασία των κοινωνικών σχέσεων για τη διαμόρφωση του αστικού χώρου	6
1.3. Η έμφυλη καθημερινότητα στην πόλη.....	10
1.4. Αστικός χώρος και φόβος μέσα από την έμφυλη οπτική	13
2 ^η ενότητα.....	20
2.1. Το εργαλείο Space Syntax.....	21
2.1.1. Συντακτική Ανάλυση	21
2.1.2. Συντακτικά μέτρα: Ενσωμάτωση-Επιλογή.....	23
2.2. Το Space Syntax και ο κοινωνικός χώρος.....	26
2.3. Συντακτική δομή της Αθήνας.....	29
3η ενότητα.....	33
3.1. Το Space Syntax και ο έμφυλος χώρος.....	33
3.2. Προφίλ των συνομιλητριών & Οι Καθημερινές τους διαδρομές	35
3.2.1 Χαρτογράφηση διαδρομών	38
3.2.2. "Έμφυλη" συντακτική δομή της Αθήνας.....	43
3.2.3.Φιλικές/ οικείες διαδρομές	52
3.2.4. Μη φιλικές/Ανοίκειες διαδρομές	58
3.2.5 Παράγοντες αποτροπής/ ανασφάλειας	68

3.3. Διαπιστώσεις.....	72
4. Συμπεράσματα	74
Παράρτημα	77
Βιβλιογραφία.....	78

1η ενότητα

1.1.Εισαγωγή- αφορμή διερεύνησης

Οι επιλογές της κίνησης και των καθημερινών μας διαδρομών καθορίζονται από συνειδητές ή μη νοηματοδοτήσεις του χώρου, οι οποίες επηρεάζονται από τις κοινωνικές ταυτότητες των υποκειμένων, μία εκ των οποίων αποτελεί και το φύλο. Η χρήση του δρόμου και της δημόσιας συγκοινωνίας αντανακλούν επίσης εμπεδωμένες αντιλήψεις, συμπεριφορές και πρότυπα που σχετίζονται με το φύλο. Ειδικά το περπάτημα αποτελεί μια βασική χωρική πρακτική που επαναλαμβάνεται καθημερινά και μέσω αυτής χαράσσονται οι έμφυλες γεωγραφίες που δημιουργούνται στην πόλη.

Το θεωρητικό εργαλείο Space Syntax αποτελεί ένα σύνολο τεχνικών για τη διερεύνηση και ανάλυση της μορφής του αστικού χώρου και της συσχέτισής του με την ανθρώπινη κίνηση μέσα σε αυτόν. Κατά τη διαδικασία υπολογισμού των συντακτικών μέτρων, το Space Syntax αναδεικνύει τους πιο επιλέξιμους ή μη άξονες κίνησης, αναλύοντας το χώρο βάσει τοπολογικών -γεωμετρικών χαρακτηριστικών. Μέσα από τη χρήση και την ανάλυση του, και με βάση τις έμφυλες διαστάσεις της καθημερινότητας, γεννώνται τα ακόλουθα ερωτήματα, τα οποία και θα διερευνηθούν μέσω αυτής της εργασίας. Αφενός κατά πόσο είναι δυνατό το εργαλείο του Space Syntax, προκειμένου να χαρακτηρίσει μια πορεία ως φιλική ή μη, να ενσωματώνει άυλες παραμέτρους που επιδρούν στη συμπεριφορά της κίνησής μας, όπως αυτές του φόβου, των βιωμάτων και των εμπειριών και αφετέρου ένας προβληματισμός που αφορά το υποκείμενο για το οποίο γίνεται η ανάλυση μέσω του εργαλείου του Space Syntax, δεδομένου πως ο φόβος είναι επακόλουθο των έμφυλων σχέσεων εξουσίας (Koskela & Pain, 2000) και όχι απόρροια της δομής του αστικού ιστού.

Για την επισταμένη διερεύνηση των ανωτέρω παραμέτρων, επιχειρείται η προσέγγιση των σχετικών ζητημάτων, που τίθενται μέσω βιβλιογραφικής έρευνας των έμφυλων καθημερινών

χωρικών πρακτικών, και ειδικότερα των μετακινήσεων στην πόλη, μέσω εμπάθυνας στο εργαλείο του Space Syntax και μέσω συνεντεύξεων με δέκα γυναίκες και χαρτογράφησης των διαδρομών που εκείνες επιλέγουν. Η χαρτογράφηση των διαδρομών αυτών έγινε με βάση τη συντακτική θεωρία και τη βοήθεια του SpaceSyntaxToolkit παράλληλα με συγκριτική ανάλυση των αφηγήσεων των προσωπικών τους διαδρομών και τη νοηματοδότηση του χώρου από τις ίδιες. Οι καθημερινές μετακινήσεις των υποκειμένων της έρευνας αποτελούν κομμάτι της καθημερινότητάς τους και της συμμετοχής τους στο κοινωνικό σύνολο. Για τον λόγο αυτόν η διερεύνηση των συνειδητών ή και ασυνείδητων επιλογών τους για τη νοητική χάραξη μιας διαδρομής, προκειμένου να διασχίσουν τον αστικό χώρο της πόλης της Αθήνας, καθίσταται εξαιρετικά σημαντική. Εξίσου σημαντική είναι και η αντιστροφή της ανωτέρω σχέσης νοηματικά, κατά πόσο δηλαδή ο ίδιος ο αστικός χώρος επηρεάζει τις επιλογές των υποκειμένων της έρευνας και τις χωρικές πρακτικές τους.

1.2. Η σημασία των κοινωνικών σχέσεων για τη διαμόρφωση του αστικού χώρου

Η ενότητα αυτή εκκινεί με την διαπραγμάτευση του δικαιώματος στην πόλη, ενός δικαιώματος που δεν αποτελεί κομμάτι μόνο μιας καθημερινότητας, αλλά πολλών καθημερινοτήτων, όπως την βιώνουν άτομα που διαφοροποιούνται ως προς την κοινωνική τάξη, το φύλο, την εθνικότητα.

Η πόλη αποτελεί ένα σύστημα κοινωνικών διαδικασιών, όπως της παραγωγής, της κατανάλωσης, της ανταλλαγής και διαχείρισης που συμπλέκονται σε συγκεκριμένο χώρο και χρόνο και αποκρυσταλλώνονται σε ειδικές λειτουργίες, δομές και μορφές. Σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, η δυναμική αυτή που εμπεριέχει ο αστικός χώρος, αναφορικά με την διάδραση των ατόμων στα πλαίσια των κοινωνικών διαδικασιών, αποτελεί πεδίο και προϊόν της ταξικής πάλης και επομένως πεδίο εμπέδωσης της καπιταλιστικής αναδιάρθρωσης και εδραίωσης τόσο σε επίπεδο χώρου όσο

και σε ιδεολογικό επίπεδο. Η σημασία και η κρισιμότητα στον καθορισμό ως παραμέτρων για επισταμένη μελέτη, της συγκέντρωσης στον αστικό ιστό του συνόλου της παραγωγικής διαδικασίας, καθώς και του εργατικού δυναμικού, έγκειται στη συνειδητοποίηση ότι ο αστικός χώρος διαμορφώνεται για να εξυπηρετήσει την κερδοφορία του κεφαλαίου και την αναπαραγωγή της εργατικής δύναμης. Σε αυτό το πλαίσιο, στον αστικό χώρο, στον χώρο της πόλης ως σύστημα, λαμβάνει χώρα η ταξική αντιπαράθεση σε κάθε ιστορική συγκυρία. Την μαρξιστική αυτή προσέγγιση υιοθέτησε και ο Γάλλος στοχαστής Henri Lefebvre υποστηρίζοντας, ότι ο αστικός χώρος θα πρέπει να είναι χώρος κοινωνικής αλληλεπίδρασης και δημιουργικότητας και όχι μόνο χώρος κατανάλωσης και παραγωγής. Τον απασχολεί ο αστικός χώρος από την «κοινωνική» του σκοπιά καθόσον περιλαμβάνει την παραγωγή και την αναπαραγωγή όλων των πτυχών της αστικής ζωής και όχι από την τεχνική και υλική του πλευρά (πολεοδομικός και αρχιτεκτονικός σχεδιασμός κ.α.).

Η τριμερής διαλεκτική του Henri Lefebvre αποτέλεσε έναν τρόπο προσέγγισης μιας κοινωνικής θεωρίας του χώρου, όπως περιγράφεται ανωτέρω, στο πλαίσιο του οποίου οι κοινωνικές σχέσεις δεν καταγράφονται απλά σε μια υφιστάμενη στατική χωρική δομή, αλλά αυτή αποτελεί συστατικό των κοινωνικών σχέσεων και παράγεται ταυτόχρονα από αυτές. Η πόλη έργο κατά τον Lefebvre άλλωστε δεν είναι απλώς ένα αίτημα για προσβασιμότητα στην πόλη, αλλά, αντίθετα, η σκέψη του οδηγεί σε μια διαδικασία χειραφέτησης του ανθρώπου, η οποία καταλήγει σε μια κοινωνία με εντελώς διαφορετική κοινωνικο-ιδεολογική συνθήκη (Lefebvre,2007:11). Ειδικότερα, ο χώρος σύμφωνα με τον Lefebvre είναι σχεσιακός και η κοινωνική παραγωγή του εδράζεται σε τρεις αμοιβαία αλληλοσυμπληρούμενες διεργασίες: α) τις χωρικές πρακτικές (spatial practices), οι οποίες περιλαμβάνουν την παραγωγή και την κοινωνική αναπαραγωγή, β) τις αναπαραστάσεις του χώρου (representations of space), δηλαδή ο χώρος όπως αναπτύσσεται γνωστικά και ορίζεται χώρο των επιστημόνων, των πολεοδόμων, των τεχνοκρατών, όλων εκείνων δηλαδή που ορίζουν τι είναι χώρος γ) τους χώρους αναπαράστασης(representational spaces), δηλαδή τους χώρους εκείνους οι οποίοι

παράγονται από το σώμα στις καθημερινές πρακτικές (Λυκογιάννη, 2012), και παραπέμπουν στον βιωμένο χώρο των κατοίκων και των χρηστών.

Το δικαίωμα στην πόλη περιλαμβάνει δύο βασικές αρχές: Το δικαίωμα στη συμμετοχή, και το δικαίωμα στην οικειοποίηση (Purcell, 2002). Το δικαίωμα στη συμμετοχή επαφίεται στο δικαίωμα των πολιτών στη λήψη των αποφάσεων που παράγουν αστικό χώρο, ενώ το δικαίωμα στην οικειοποίηση περιλαμβάνει όχι απλά το δικαίωμα των κατοίκων να χρησιμοποιούν, να έχουν πρόσβαση στον αστικό χώρο αλλά και να παράγουν χώρο. Η αντιμετώπιση του χώρου ως ιδιωτικής ιδιοκτησίας και εμπορεύματος είναι αυτή που στην ουσία αντιτίθεται στο δικαίωμα στην οικειοποίηση του αστικού χώρου (Purcell, 2002). Επρόκειτο δηλαδή για μια αγωνιστικού χαρακτήρα σύλληψη της πόλης από τον Lefebvre, όπου η πόλη διεκδικείται από ανταγωνιστικές δυνάμεις «κυριάρχησης και ιδιοποίησης». Οι πρώτες κατασκευάζουν μια πόλη εργαλείο της γραφειοκρατίας και προϊόν πολιτικής οικονομίας, ενώ οι δεύτερες την οραματίζονται ως προνομιακό πεδίο συμμετοχικότητας.

Όμως το δικαίωμα στην πόλη δεν υπάρχει από μόνο του, αλλά πραγματώνεται και μέσω της καθημερινής ζωής. Ο Lefebvre προτάσσει τη σημασία της καθημερινής ζωής και του καθημερινού και πως αυτό δε πρέπει να έρχεται σε δευτερεύουσα μοίρα ως κάτι ασήμαντο ή μη αληθές, αλλά αποτελεί την πραγματικότητα, το “εδώ και τώρα” (Lefebvre, 1990 αναφ. στο Λυκογιάννη, 2012). Ο Lefebvre έβλεπε δυνατότητες αντίστασης και αλλαγής μέσα στην καθημερινή ζωή. Πίστευε ότι, εξετάζοντας κριτικά και αμφισβητώντας τις ρουτίνες και τις δομές της καθημερινής ύπαρξης, τα άτομα θα μπορούσαν να συμβάλουν στον ευρύτερο κοινωνικό μετασχηματισμό (Λυκογιάννη, 2018). Αυτή η προοπτική έχει τις ρίζες της στη μαρξιστική ανάλυση της ταξικής πάλης, επεκτείνοντας το πεδίο της σύγκρουσης πέρα από τα παραδοσιακά οικονομικά και πολιτικά πεδία στον πεδίο της καθημερινής ύπαρξης. Επίσης τόνισε τη σημασία της βιωμένης εμπειρίας της καθημερινής ζωής και τάχθηκε κατά της αναγωγής των ατόμων σε απλούς καταναλωτές ή εργαζόμενους και, αντίθετα, τάχθηκε υπέρ μιας προσέγγισης που αναγνωρίζει την αξία των καθημερινών εμπειριών. Αυτή η

εστίαση στη βιωμένη εμπειρία αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση των απάνθρωπων πτυχών των σύγχρονων καπιταλιστικών κοινωνιών. Ο αστικός χώρος λοιπόν διαμορφώνει και διαμορφώνεται στην καθημερινή ζωή, όπου μέσα «στην ανιαρότητα της, προκύπτει το εξαιρετικό μέσα στο συνηθισμένο» (Βαΐου, 2021)

Το περπάτημα αποτελεί μία από τις πιο βασικές χωρικές πρακτικές της καθημερινότητας και συμμετοχής μας στη δημόσια σφαίρα. Είναι η πρακτική που μας επιτρέπει να εξασκήσουμε το δικαίωμα στην πόλη και να αποτελέσουμε κομμάτι της πόλης, ως αποτέλεσμα της οικειοποίησής της μέσω της χρήσης του δημόσιου χώρου (de Certeau, 1984, αναφ. στο Beebejaun, 2016). Ο δρόμος της πόλης συνιστά χώρο λοιπόν, όπου αποτελεί τόπο συνάντησης και κοινωνικοποίησης.

Οι καθημερινές εμπειρίες και πρακτικές οργανώνονται από τις χωροκοινωνικές σχέσεις και τις αναπαράγουν. Μέσα στις καθημερινές δραστηριότητες των θηλυκοτήτων γίνονται ορατές οι έμφυλοι περιορισμοί και τα εμπόδια που αντιμετωπίζουν στην πρόσβαση τους στο αστικό περιβάλλον. Οι έμφυλες διαφοροποιήσεις στην αστική κινητικότητα αποτυπώνονται στις μεταφορικές επιλογές, τις συμπεριφορές κινητικότητας, τις αντιλήψεις και τα βιώματα για τη μετακίνηση. Οι διαφορές αφορούν την πολυπλοκότητα, τη συχνότητα, τον τρόπο μεταφοράς, τη διάρκεια, τον σκοπό, το κόστος, την ασφάλεια και την προστασία κατά τη διάρκεια των μετακινήσεων. Από τη μία το κράτος μέσα από το σχεδιασμό-προγραμματισμό του αστικού χώρου και των μεταφορικών υποδομών συντηρεί και αναπαράγει τα περιοριστικά πρότυπα κινητικότητας (Λυκογιάννη, 2019:192), ενώ από την άλλη αντιλήψεις και συμπεριφορές δημιουργούν ή/και εντείνουν περιορισμούς κινητικότητας.

Ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής υποσκελίζει την αξία που έχει ο ελεύθερος χρόνος για το άτομο, καθώς αντιμετωπίζεται σαν χαμένος χρόνος που καθυστερεί την ανάπτυξη και μειώνει την παραγωγή. Η αντιδραστική αυτή προσέγγιση διαμορφώνει επί της ουσίας ένα σύστημα που πιέζει προς την εξαφάνιση του ελεύθερου χρόνου σε βάρος των ατόμων. «Η ρουτίνα συνδέεται με τη δουλειά ενώ η ρήξη και η ανανέωση συνδέεται με το πεδίο του ελεύθερου χρόνου» (Λυκογιάννη,

2019:192). Η απελευθέρωση του ανθρώπου από την καταναγκαστική εργασία εναρμονίζεται με την ουσία του ανθρώπου πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η κυριαρχία του ελεύθερου χρόνου σηματοδοτεί την χειραφέτηση του ανθρώπου. Υπό το ίδιο πρίσμα, στον ελεύθερο χρόνο «οι γυναίκες έχουν την ευκαιρία να αναπτύξουν εναλλακτικούς αυτοπροσδιορισμούς και ταυτότητες μακριά από τους περιορισμούς της ατομικής ταυτότητας στο σπίτι και στο χώρο της δουλειάς» (Λυκογιάννη, 2019).

1.3. Η έμφυλη καθημερινότητα στην πόλη

Οι κοινωνικές σχέσεις εγγράφονται στη φυσική και κοινωνική οργάνωση του χώρου, επομένως ο αστικός χώρος όχι μόνο αντανακλά αλλά και αναπαράγει τους παραδοσιακούς ρόλους των φύλων. Η δόμηση του χώρου επομένως, ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου, των μεταφορικών συστημάτων μπορεί να επηρεάσει την πρόσβαση, την ασφάλεια και τη συμμετοχή των γυναικών στην αστική ζωή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της δυσκολίας ενσωμάτωσης της έμφυλης οπτικής στο σχεδιασμό αποτέλεσε η δυαδική διάκριση δημόσιας και ιδιωτικής σφαίρας, που εμπεριέχει και το δίπολο άνδρας-γυναίκα.

Η διάκριση αυτή, όπως επεξεργάστηκε από την μαρξιστική θεωρία, αφορά τη θέση της γυναίκας στον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής. Ήδη ο Μάρξ και πιο αναλυτικά ο Ένγκελς (Η καταγωγή της οικογένειας, της ατομικής ιδιοκτησίας και του κράτους) εστίασαν στο ζήτημα και ανέλυσαν ότι η καταπίεση της γυναίκας εντός της πατριαρχικής οικογένειας κληρονομήθηκε από το φεουδαρχικό σύστημα παραγωγής προς στο πέρασμα των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής και άλλαξε σταδιακά μορφή. Η πατριαρχική εξουσία μεταφέρθηκε από τα χέρια του πατέρα της μεγάλης οικογένειας στα χέρια του συζύγου, ενώ η οικογένεια πλέον αποτελεί τη σφαίρα αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης. Στο πλαίσιο αυτό η γυναίκα ανήκει στο περιβάλλον του ιδιωτικού βίου, όπου αναλαμβάνει της εργασία στο σπίτι της φροντίδα του σπιτιού και του συζύγου, εξυπηρετώντας έτσι με αυτόν τον τρόπο την αναπαραγωγή της εργατικής δύναμης. Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι απέδιδαν

στην οικογένεια μόνο οικονομική λειτουργία, αντίθετα ψηλάφισαν και τον ιδεολογικό της ρόλο, επισημαίνοντας, ότι με την τοποθέτηση της οικογένειας στον ιδιωτικό χώρο και συνεπακόλουθα της γυναίκας, επιτελείται απόκρυψη ταξικών σχέσεων. Βέβαια η διπολική οριοθέτηση είναι κάπως εδραιωμένη και έχουν υπάρξει προσπάθειες αποδόμησης της δυαδικής κατηγοριοποίησης στην κοινωνία και στο χώρο, καθώς η κατανόηση της ταυτότητας φύλου έχει εξελιχθεί και αναγνωρίζει ότι πρόκειται για μια σύνθετη και πολύπλευρη πτυχή που επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες. Η διαθεματικότητα, μια έννοια που εισήγαγε η Kimberlé Crenshaw (1991), υπογραμμίζει τη διαπλεκόμενη φύση των κοινωνικών κατηγοριών και ταυτοτήτων. Όταν εφαρμόζεται στο φύλο, αναγνωρίζει ότι οι εμπειρίες των ατόμων διαμορφώνονται από ένα συνδυασμό παραγόντων, όπως η φυλή, η τάξη, η ηλικία, η σωματική ικανότητα, η γεωγραφική θέση, και ο σεξουαλικός προσανατολισμός. Ως εκ τούτου, οι εμπειρίες και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει μια γυναίκα μπορεί να διαφέρουν σημαντικά με βάση αυτές τις διασταυρούμενες ταυτότητες. Η αποδόμηση του παραδοσιακού δυαδικού φύλου περιλαμβάνει την αναγνώριση και κατανόηση αυτών των διασταυρώσεων, την αμφισβήτηση των στερεοτύπων και την προώθηση της συμπεριληπτικότητας και της ισότητας για τα άτομα με διαφορετικές ταυτότητες.

Η πόλη κατασκευάζεται από πολλαπλές αντιθέσεις και αμφισημίες (Koskela, 1997). Δεν υπάρχει μία και μοναδική πρόσληψη της αστικής εμπειρίας (Mc Dowell, 1993). Ο χώρος συγκροτείται από πολλαπλές ταυτότητες, ενώ για την Massey (2008) χαρακτηρίζεται από αλληλεπιδράσεις, πολλαπλότητα και βρίσκεται υπό συνεχή κατασκευή. Το αστικό περιβάλλον έχει κατηγορηθεί ως εχθρικό και επικίνδυνο για τις γυναίκες (και όχι μόνο), αλλά ταυτόχρονα έχει αποτελέσει προϋπόθεση και μέσο για την χειραφέτησή τους. Έτσι οι χωρικές πρακτικές αποτελούν πεδίο διαπραγμάτευσης ανάμεσα στην αναγκαιότητα, την χειραφέτηση, τον κίνδυνο, αλλά και την επιθυμία/χαρά.

Η διαμόρφωση των συνηθειών και χαρακτηριστικών μοτίβων σχετικά με τις χωρικές πρακτικές για την γυναίκα, βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τη θέση της στην κοινωνία. Ενδεικτικό

είναι ότι η διαπαιδαγώγηση στο γυναικείο φύλο σε σχέση με τις χωρικές πρακτικές είναι διακριτή σε σχέση με το ανδρικό, καθότι περιλαμβάνει αποκλειστικές παραμέτρους που έγκεινται στον κίνδυνο και την αυτοπροστασία. Στην πραγματικότητα ο ίδιος αστικός χώρος είναι εντελώς διαφορετικός για μια γυναίκα και έναν άνδρα, για έναν ανίσχυρο και έναν ισχυρό ή για κάποιον που έχει ή δεν έχει την αίσθηση του κινδύνου. Είναι σημαντικό να διατυπωθεί με σαφήνεια, ότι η προοπτική του υποκειμένου είναι αυτή που καθορίζει τις χωρικές του πρακτικές. Συνεπώς, εν προκειμένω, η αξιολόγηση του αστικού χώρου δεν μπορεί να γίνει με τρόπο «αντικειμενικό», καθότι διαφέρει η προοπτική μεταξύ των διπόλων που αναφέρονται ενδεικτικά ανωτέρω. Η προοπτική την οποία η γυναίκα διαπαιδαγωγείται να λαμβάνει υπόψη και να χρησιμοποιεί σαν αξιολογικό apparatus κατά την επιλογή της καταλληλότερης χωρικής πρακτικής έχει τον κίνδυνο σαν μόνιμη Δαμόκλειο σπάθη. Η κινητικότητα των γυναικών επομένως επηρεάζεται από το φόβο, όπου δημιουργεί δυσκολίες στο να κινηθούν και να εκφραστούν ελεύθερα στην ίδια τους την πόλη (Λυκογιάννη, 2019), πολλώ δε μάλλον σε άλλο περιβάλλον για το οποίο θα πρέπει από την αρχή να χαρτογραφήσουν τους κινδύνους και τις δυσκολίες. Επιπροσθέτως, θα πρέπει να αναφερθεί, ότι ένας ακόμη παράγοντας ο οποίος θα μπορούσε να αμβλύνει τα εμπόδια και τους περιορισμούς στην κινητικότητα, ένα μεταφορικό σύστημα σχεδιασμένο για τις ανάγκες εκμηδένισης της ανασφάλειας και των κινδύνων για τις γυναίκες, εκλείπει όχι μόνο σαν προϊόν, αλλά και σε επίπεδο σχεδιασμού. Η δυσκολία των γυναικών στη μετακίνηση δεν είναι απλά ένα ζήτημα μικροκλίμακας και αφανών μικροπραγμάτων. Από τη στιγμή που το αθέατο, το ιδιωτικό και το καθημερινό έχουν σημασία, οι εμπειρίες και τα συναισθήματα δεν είναι ασήμαντα (Harding, 1986; Smith, 1988). Ο τρόπος που οργανώνουν τις ζωές τους, τα καθημερινά τους δρομολόγια μέσα στη μέρα αναδεικνύουν σημαντικές πτυχές της έμφυλης συγκρότησης ενός τόπου.

Δημιουργούνται, συνεπώς, χώροι επιφορτισμένοι με φόβο και χώροι κυριαρχίας διαφορετικών ατόμων ανάλογα με το φύλο και τη σεξουαλικότητα. Οι ταυτότητες συγκεκριμένων τόπων παράγονται και σταθεροποιούνται μέσα από συνεχή επιτέλεση ταυτοτήτων των κυρίαρχων

ομάδων που τους χρησιμοποιούν. Έτσι, οι μη κυρίαρχες ομάδες χρειάζεται να διεκδικούν το δικαίωμα σε αυτούς τους τόπους, διεκδικώντας ταυτόχρονα και τη δυνατότητα να επιτελούν τις δικές τους διαφορετικές ταυτότητες, έστω και στιγμιαία/ συγκυριακά και σε συγκεκριμένους χώρους (Valentine, 2007). Το ζωντανό σώμα λοιπόν παράγει τον εαυτό του στο χώρο και ταυτόχρονα παράγει χώρο (Βαΐου, Χατζημιχάλης, 2012:217). Η αντίδραση σε γεγονότα με στιγμές παρουσίας στην καθημερινή ζωή κατά τον Lefebvre, είναι αυτή που μπορεί να αλλάξει τις κοινωνικές σχέσεις και το χώρο (Βαΐου, Χατζημιχάλης, 2012: 90). Η έμφυλη βία, δεν τροφοδοτείται μόνο από το φύλο, όπως διαφαίνεται και από τις παραπάνω παραδοχές, αλλά πάνω σε αυτό προστίθενται κοινωνικά κριτήρια όπως η τάξη, η φυλή, η ικανότητα που έχει κάθε άτομο στην καθημερινή ζωή.

Τα έμφυλα υποκείμενα που βιώνουν καταπίεση καταλήγουν να ενσωματώσουν τις έμφυλες κυρίαρχες νόρμες σε μικρό ή μεγάλο βαθμό, σε σημείο που κάποιες φορές μπορεί να ενοχοποιούν τους ίδιους ή τις συμπεριφορές τους για τυχόν διαφοροποίηση ή απόκλιση από το “κανονικό”, με αποτέλεσμα τον περαιτέρω περιορισμό τους στην κοινωνική ζωή. Η σκέψη του Γκράμσι είναι διαφωτιστική: «η φιλοσοφία της κυρίαρχης τάξης περνά διαμέσου ενός πλήρους ιστού σύνθετων εκλαϊκεύσεων που εμφανίζεται ως «κοινή λογική»: αυτό είναι η φιλοσοφία των μαζών, που αποδέχονται την ηθική, τα έθιμα, την θεσμοποιημένη συμπεριφορά της κοινωνίας μέσα στην οποία ζούν» (Φιόρι, 1977).

1.4. Αστικός χώρος και φόβος μέσα από την έμφυλη οπτική

Η σχέση πόλης, ασφάλειας και ανασφάλειας έχει ιδιαίτερα μεγάλη ιστορία, που μπορούμε να την δούμε ήδη από τον 19 αιώνα (αν όχι και νωρίτερα) στις συζητήσεις και πολιτικές που λαμβάνουν χώρα στις πόλεις των βιομηχανικών χωρών της περιόδου. Η εγκληματικότητα αποτελεί μόνιμη αναφορά στις ειδήσεις και γενικότερα στα μέσα μαζικής ενημέρωσης ενώ το «θέαμα» της, κατακλύζει τα τηλεοπτικά δελτία ειδήσεων εδώ και δεκαετίες (Kandyliis κ.ά., 2014). Όμως σύμφωνα με τον Hale (1996) ο φόβος για το έγκλημα είναι πλέον πιο διαδεδομένος από το ίδιο το έγκλημα

ενώ σύμφωνα με τους Shirlow and Pain (2003) ο φόβος είναι μια λέξη που επιτρέπεται σε μια ομάδα 'άξιων' πολιτών και ταυτόχρονα απαγορεύεται στους λιγότερο ισχυρούς και στους περιθωριοποιημένους, οι οποίοι τελικά μπορεί να είναι πιο ευάλωτοι απέναντι στο έγκλημα. Ο φόβος του εγκλήματος θεωρείται όλο και περισσότερο αδιαχώριστος όχι μόνο από το έγκλημα και την αταξία στις δυτικές πόλεις, αλλά και από μία σειρά άλλων οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων (Pain, 2001). Σύμφωνα με ορισμένες έρευνες τόσο ο φόβος για το έγκλημα όσο και το ίδιο το έγκλημα εντοπίζονται στις πιο φτωχές γειτονίες (Micha & Koutrolίκου, 2019). Παρόλα αυτά, τα στοιχεία καταδεικνύουν ότι υπάρχει διαφορετική χωρική κατανομή ανάλογα με τον τύπο του αδικήματος. Για παράδειγμα, στις προαστιακές περιοχές εντοπίζονται περισσότερες διαρρήξεις, ενώ στις επιχειρηματικές περισσότερες οικονομικές απάτες (Κνοχ, Pinch, 2009). Βέβαια, τα οικονομικά εγκλήματα όπως π.χ. οι φοροδιαφυγές δεν περιλαμβάνονται συνήθως στις αναπαραστάσεις του «αστικού εγκλήματος» (Hale, 1996). Το ίδιο ισχύει και με άλλους τύπους αδικημάτων όπως οι ρατσιστικές επιθέσεις, αλλά και με το είδος του φόβου που διερευνάται 'δεν εξετάζεται για παράδειγμα, η ανασφάλεια απέναντι σε πιο θεσμικές μορφές καταναγκασμού, όπως η αστυνομική βία ή η οικονομική επισφάλεια (Davies, 2014).

Με τον όρο ασφάλεια εννοείται η δημιουργία ενός κλίματος τάξης, ενάντια στην «αταξία» και τη βία (Πρέπη, 2016), οι οποίες όχι μόνο προβάλλονται ως παθογένειες της ίδιας της πόλης ή τμημάτων της, αλλά και αποδίδονται σε συγκεκριμένες πληθυσμιακές ομάδες. Άκομη και η παραβατικότητα αποκτά μια υποκειμενική διάσταση, καθώς δεν αφορά αποκλειστικά την παραβίαση του νόμου από οποιοδήποτε υποκείμενο, αλλά στοχοποιεί κυρίως ομάδες που αποτελούν μειονότητες, τις συμπεριφορές, τις καθημερινές πρακτικές τους και τις περιοχές που διαμένουν ή εργάζονται.

Καταλυτική πολιτική σε σχέση με την εδραίωση του ζητήματος της ασφάλειας, ως δομικού προβλήματος του κέντρου των μεγάλων πόλεων αποτέλεσε η θεωρία James Q. Wilson και George E. Kelling, όπως παρουσιάστηκε το 1982 στο άρθρο «Broken Windows – The police and neighborhood

safety» (Σπασμένα παράθυρα – αστυνόμευση και ασφάλεια στις γειτονιές). Βασιζόμενοι στα αποτελέσματα πειράματος του Philip Zimbardo (1969), υποστήριξαν ότι εάν η αταξία και η αποκλίνουσα συμπεριφορά δεν καταπολεμηθούν από την αρχή, μπορεί να εξελιχθούν σε σοβαρότερες εγκληματικές συμπεριφορές. Η θεωρία αυτή ισχυρίζεται ότι «εάν ένα παράθυρο ενός κτηρίου σπάσει και αφηθεί μη επισκευασμένο, σύντομα όλα τα υπόλοιπα παράθυρα του κτηρίου αυτού θα βρεθούν σπασμένα, καθότι ένα αφημένο σπασμένο παράθυρο είναι σημάδι ότι κανείς δεν νοιάζεται κι έτσι, το να σπάσουμε κι άλλα παράθυρα δεν κοστίζει τίποτα» Για την καταπολέμηση, λοιπόν, της μικροπαραβατικότητας, θεωρείται απαραίτητη η εντατικοποίηση της αστυνόμευσης των περιοχών που θεωρούνται «επικίνδυνες». Η αστυνόμευση των «σπασμένων παραθύρων» δεν απευθύνεται μόνο σε έναν πραγματικό κίνδυνο, αλλά και στην αντιμετώπιση του φόβου απέναντι στα «απειθαρχα» άτομα. Έτσι, μία γειτονιά μπορεί να είναι «ασφαλέστερη, χωρίς να έχουν στην πραγματικότητα μειωθεί τα ποσοστά εγκληματικότητας σε αυτήν.

Από τη δεκαετία του 1990 και μετά, με την εδραίωση του νεοφιλελευθερισμού, διαφαίνεται έντονα η ανάγκη για τη δημιουργία κλίματος ασφάλειας στα κέντρα των πόλεων. Η ρητορική της «ανασφαλούς» πόλης φαίνεται να αποτελεί, σήμερα, ένα από τα βασικά ιδεολογικά εργαλεία των νεοφιλελεύθερων πολιτικών για την διαχείριση του αστικού χώρου. Η ένταξη της ασφάλειας στον πολιτικό λόγο ξεκινάει ήδη από τη δεκαετία του 1980, με τη μεγάλη συγκέντρωση στις πόλεις και την προσπάθεια απόκρυψης των ταξικών αιτιών που δημιουργούν τις κοινωνικές εκρήξεις και προωθείται έκτοτε η αντίληψη ότι η παραβατικότητα δεν οφείλεται σε αυτές, αλλά γεννάται λόγω συγκεκριμένων συμπεριφορών, που δεν έχουν κατασταλεί. Οι σύγχρονες πολιτικές για την αστική ασφάλεια, αποσκοπούν στην περιστολή των δημοκρατικών δικαιωμάτων αλλά και του δημόσιου κοινωνικού χώρου με σκοπό τη μεγαλύτερη κερδοφορία του κεφαλαίου μέσω της κατασκευαστικής ανάπτυξης, της αύξησης της κατανάλωσης (Brenner & Theodore, 2005) και του τουρισμού με την “αναβάθμιση” και “εξευγενισμό” περιοχών, έτσι “ασφαλής πόλη” τείνει να σημαίνει ασφάλεια του επενδυτικού κεφαλαίου που συγκεντρώνεται στα κέντρα των πόλεων (Κουτρολίκου, Μίχα, 2018).

Σε αντιπαραβολή με το καθεστώς ασφαλείας που μπορεί να προωθείται ως σύγχρονος και αναγκαίος πολιτικός σχεδιασμός στους αστικούς χώρους έρχεται η ουσιαστική εφαρμογή του καθεστώτος φόβου. Ο προσδιορισμός της έννοιας του καθεστώτος φόβου μπορεί να αποδοθεί αφενός με την περιγραφή της συστημικότητας της κατάστασης και αφετέρου με την παραδοχή του νοητικού σχήματος, ότι οι κοινωνικοί καταναγκασμοί θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω της άσκησης φόβου (Koskela, 1997). Η επίτευξη του κοινωνικού καταναγκασμού θωρακίζεται με την αυταρχικοποίηση του κράτους και των θεσμών, την περιστολή δικαιωμάτων καθώς και την ωμή καταστολή, καθότι είναι απαραίτητη η μαζική ιδεολογική τους νομιμοποίηση. Το ρόλο αυτό κατά κύριο λόγο αναλαμβάνουν τα ΜΜΕ (τηλεόραση, social media, κλπ), ώστε σε διευρυμένο επίπεδο να νομιμοποιήσουν την ανάγκη περαιτέρω αστυνόμευσης. Καθημερινά καλλιεργείται η εντύπωση πως το κέντρο της Αθήνας είναι γκέτο, πως η εγκληματικότητα οργιάζει στους δρόμους, πως οποιοσδήποτε κινδυνεύει να κυκλοφορήσει στους δρόμους καλλιεργώντας την εντύπωση πως δεν υπάρχει αρκετή αστυνομία κλπ. Παράλληλα, η συκοφάντηση κινηματικών διαδικασιών, η καταδίκη κάθε μορφής βίας, η τρομοϋστερία, προλειαινούν το έδαφος για την εμπέδωση της καταστολής. Στόχος αυτής της ιδεολογικής προπαγάνδας είναι η τρομοκράτηση των μικροαστικών στρωμάτων, με την ολοένα και πιο δεξιά μετατόπιση ολόκληρου του πολιτικού σκηνικού.

Τα παραπάνω, επισημαίνονται, προκειμένου να αναδειχθεί η πολυπλοκότητα γύρω από τα ζητήματα του φόβου, ο οποίος δεν μπορεί να ιδωθεί ξεχωριστά από τις κοινωνικές ταυτότητες των υποκειμένων όπως η τάξη, η φυλή και το φύλο καθώς και από τις συνεπαγόμενες ταξικές αντιθέσεις· αυτοί οι οποίοι συνήθως παρουσιάζονται ως οι απειλητικοί «άλλοι» είναι εκείνοι οι οποίοι μπορεί να φοβούνται ακόμα και να απειλούνται περισσότερο (Micha & Koutrolίκου, 2019, Shirlow & Pain, 2003).

Όσον αφορά τις γυναίκες, η παράμετρος του φύλου φαίνεται να παίζει σημαντικότερο ρόλο στη γένεση του φόβου και της ανασφάλειας στο δημόσιο χώρο, απ' ό,τι ο σχεδιασμός του αστικού περιβάλλοντος. Εξ άλλου στη γένεση του φόβου και στα περιοριστικά πρότυπα κινητικότητας λίγη

σημασία έχουν το δομημένο περιβάλλον και οι περιβαλλοντικές συνθήκες, καθώς ο φόβος είναι αποτέλεσμα των άνισων έμφυλων σχέσεων εξουσίας (Koskela & Pain, 2000), και αντανακλά ταυτόχρονα τις έμφυλες σχέσεις εξουσίας στην κοινωνία ως προϊόν συστηματικής δομικής βίας (Pain, 1994). Παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να συσχετίζεται η ανασφάλεια με το δομημένο περιβάλλον με στόχο την εργαλειοποίηση του αστικού φόβου και τον στιγματισμό κοινωνικών ομάδων και περιοχών όπου αυτές δραστηριοποιούνται, έχοντας ως αποτέλεσμα τη νομιμοποίηση αυστηρότερων πολιτικών ασφαλείας και επιτήρησης. Οι πολιτικές ασφαλείας που προωθούνται μέσω των ανωτέρω σχεδίων τείνουν να στοχοποιούν εν τέλει τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, όπως τους ανέργους, τους αστέγους, τις θηλυκότητες και γενικότερα τα χαμηλά οικονομικά στρώματα.

Η χρήση και η εμπειρία στο δημόσιο χώρο της πόλης εξαρτώνται από ταξικά, έμφυλα και ηλικιακά χαρακτηριστικά. Συν τοις άλλοις, πρέπει να σημειωθεί ότι οι γυναίκες δεν αποτελούν μια ενιαία κατηγορία και υπάρχουν διαφοροποιήσεις ως προς τα χαρακτηριστικά τους: την τάξη, την εθνοτική προέλευση, τη σεξουαλική ταυτότητα, την ηλικία. Ο φόβος των γυναικών για σεξουαλική παρενόχληση και βία αποτελεί τον μεγαλύτερο φόβο τους (Warr, 1985). Ο βάσιμος αυτός φόβος των γυναικών είναι απόρροια της έμφυλης καταπίεσης και ταυτόχρονα επιζήμιος έλεγχος στις ζωές τους (Pain, 1991 ·Pain, 2000). Επιπλέον, ο φόβος που καλλιεργείται από αρκετά νεαρή ηλικία στα νέα κορίτσια εμπεδώνεται στην συνείδησή τους: αναφορικά αφενός με το χωρικό περιορισμό τους στο δημόσιο χώρο και αφετέρου με το πού μπορούν να εντοπιστούν οι πιθανοί κίνδυνοι για αυτές, πώς μοιάζουν οι δυνητικά επικίνδυνοι χώροι, όπου αυξάνεται η πιθανότητα να πέσουν θύματα κάποιας επίθεσης, αλλά και πως μπορούν να προστατευτούν ·με τις παραινέσεις για την ενδυμασία τους στο δημόσιο χώρο να είναι οι πιο διαδεδομένες. Ταυτόχρονα αντιλήψεις περί φόβου από το κοινωνικό περιβάλλον, πληροφορίες από το οικογενειακό περιβάλλον, από τα μέσα ενημέρωσης αλλά και προσωπικά βιώματα και εμπειρίες, ενσταλάζονται από νεαρή ηλικία στα κορίτσια με συνεπακόλουθη τη δημιουργία νοητικών χαρτών για το πως μοιάζουν τα φοβικά περιβάλλοντα, διαμορφώνοντας τις λεγόμενες γεωγραφίες του φόβου (Valentine, 1989). Κατά την ερευνήτρια

Leslie Kern αυτοί οι νοητοί χάρτες ασφαλείας και φόβου, χαράσσονται από προσωπικές εμπειρίες φόβου, αναπαραστάσεις, φήμες, αστικούς μύθους καθώς και ιστορικά διαμορφωμένες αντιλήψεις με τις οποίες έχουν κατασκευαστεί οι έμφυλες ταυτότητες μας (Kern, 2019). Μια στιγμή ανοίκει, εμπειρία φόβου μπορεί να τροποποιήσει το χάρτη. Για τον Lefebvre, οι 'στιγμές' είναι μια έννοια με την οποία προσδιορίζει και ερμηνεύει την εφήμερη αίσθηση, τα συναισθήματα που αποκαλύπτουν εναλλακτικές- συχνά αποφασιστικές και κάποτε επαναστατικές- ως μέρος της καθημερινής εμπειρίας. Με αυτό τον τρόπο διαπλάθονται ατομικές ή συλλογικές συνειδήσεις καθώς και νοηματοδοτείται εκ νέου ο χώρος, βασισμένος στην πραγματική ζωή (Λυκογιάννη, 2012: 278) . Η αντιμετώπιση των ανοίκειων στιγμών κατά την Valentine (1989) συνίσταται από προληπτικές ενέργειες και ρουτίνες, τις οποίες αποκαλεί «στρατηγικές αντιμετώπισης».

Να σημειωθεί πως παρόλο που πολλές νέες γυναίκες αποφεύγουν επικίνδυνες περιοχές πέφτουν συχνά θύματα παρενόχλησης στο δρόμο, από το να τους ακολουθήσει κάποιος στο δρόμο ή ένα απλό σφύριγμα .Αυτές οι παρενοχλήσεις που σημαίνουν παραβίαση του προσωπικού χώρου της κάθε θηλυκότητας επηρεάζουν βαθιά το αίσθημα της ανασφάλειας (Hanmer and Saunders, 1984), αποτελώντας ταυτόχρονα μία υπενθύμιση της ευαλωτότητάς τους και φόβο για πιο σοβαρές επιθέσεις. Με τον βιασμό να αποτελεί την μεγαλύτερη πηγή φόβου, ως κάτι εξαιρετικά σοβαρό, αλλά όχι όμως απίθανο (Warr, 1985).

Η φεμινίστρια γεωγράφος Gill Valentine (1989), διερεύνησε το φόβο των γυναικών για τη βία στο δημόσιο χώρο και σύμφωνα με αυτή αποτελεί κοινό τόπο για τις γυναίκες να φοβούνται περισσότερο σε δημόσιο χώρο, παρά στον ιδιωτικό, καθότι θεωρούν πως κινδυνεύουν περισσότερο εκεί. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι έχουν αυξηθεί δραματικά τα φαινόμενα βίας και στον ιδιωτικό χώρο καθώς ενδεικτικά το 2020 είχαμε συνολικά 5.456 βεβαιωμένες παραβάσεις της νομοθεσίας περί ενδοοικογενειακής βίας (κακουργήματα-πλημμελήματα), οι οποίες κυμαίνονταν από 342 έως 612 ανά μήνα, δηλαδή είχαμε μία σχετική ισοκατανομή μέσα στο χρόνο, με τους καλοκαιρινούς μήνες να παρουσιάζουν τα υψηλότερα ποσοστά σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της ΕΛΑΣ. Την ίδια

στιγμή, οι νέοι άντρες παρότι είναι πιθανότερο να δεχθούν κάποια επίθεση στο δημόσιο χώρο σε σχέση με τις μεγαλύτερες γυναίκες, φαίνεται να φοβούνται λιγότερο το έγκλημα (Bannister & Fyfe, 2001), με τις γυναίκες να κινδυνεύουν περισσότερο εντός του σπιτιού τους από άτομα που ήδη γνωρίζουν (Knox & Pinch, 2009, Shirlow & Pain, 2003). Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως η συμπεριφορά των αγνώστων προσλαμβάνεται ως ανεξέλεγκτη ή δυνητικά επικίνδυνη (Pain, 2000). Οι χώροι που συνήθως ενοχοποιούνται περισσότερο για κάτι τέτοιο είναι οι ανοιχτοί χώροι που συνήθως είναι ερημικοί, όπως πάρκα, δάση, και συχνά αναπτύσσονται και μυθολογίες σχετικά με τέτοιους τόπους, που τους καθιστούν ακόμη μεγαλύτερη πηγή φόβου, καθώς όμως και οι κλειστοί χώροι με περιορισμένες εξόδους, που βρίσκονται εκτός οπτικής εμβέλειας των άλλων. Ευκαιρίες για τέτοιες επιθέσεις προσφέρουν ο κακός φωτισμός και κακός σχεδιασμός του χώρου και των κτιρίων (Heing & Maxfield 1978).

Όμως ο φόβος των γυναικών βέβαια ως προς την πιθανότητα άσκησης βίας πάνω τους δεν θα αρθεί λόγω αλλαγών στο δομημένο περιβάλλον (Koskela & Pain, 2000). Όπως έχει συχνά αναφερθεί, δημόσιοι χώροι που υπόκεινται σε έναν άτυπο κοινωνικό έλεγχο, ο οποίος υποδηλώνει και την πιθανή παρέμβαση των άλλων παρευρισκόμενων και μειώνει την ευκαιρία για πιθανή παρέμβαση, θεωρούνται περισσότερο ασφαλείς. Σύμφωνα με μία σειρά παλαιότερων ερευνητών, αυτό επιτυγχάνεται περισσότερο στις γειτονιές, όπου οι άνθρωποι έχουν ανεπτυγμένους ισχυρούς δεσμούς και είναι πιο εύκολο, να αναγνωρίσουν ακατάλληλες συμπεριφορές (Seamon, 1979), αλλά ταυτόχρονα έχουν πιο οξυμένα κοινωνικά αντανακλαστικά και νιώθουν και πιο άνετα να παρέμβουν σε περίπτωση που κάποιο άτομο χρειαστεί βοήθεια (Conklin 1975, Riger, Lavrakas 1981, Riger et al. 1981). Όπως σημείωσε και η Jane Jacobs (1961) οι αστικές γειτονιές ήταν ασφαλέστερες όταν υπήρχαν "μάτια στο δρόμο" ·έναν έλεγχο που ασκούσαν τα μάτια των κατοίκων και των καταστηματαρχών της γειτονιάς.

Για το λόγο αυτόν, σε περιοχές αποκλειστικής κατοικίας, λόγω απουσίας κοινωνικών δραστηριοτήτων και μίξης χρήσεων, υπάρχει μεγαλύτερος φόβος και ανασφάλεια για το έγκλημα

(Valentine, 1989). Επομένως η αντίληψή μας για το φόβο και την ανασφάλεια διαμορφώνεται ανάλογα με το πόσο καλά γνωρίζουμε και πόσο οικεία και άνετα νιώθουμε σε έναν χώρο, φυσικό και κοινωνικό, αλλά και από την κοινωνική ζωή που ο ίδιος ο χώρος έχει. Τέλος να σημειωθεί πως η ανασφάλεια και ο φόβος των γυναικών εντείνεται τη νύχτα καθώς ο δημόσιος χώρος δεν είναι τόσο πολυσύχναστος και κυριαρχείται από την ανδρική παρουσία σε αντίθεση με τη μέρα που ο δημόσιος χώρος (πάρκα, δρόμοι, Μέσα Μαζικής Μεταφοράς) κυριαρχείται από τη γυναικεία παρουσία (Pain, 1991·Pain,1994· Valentine, 1989).

Από την άλλη, διαδεδομένοι μηχανισμοί “προστασίας” που εφαρμόζονται σε ότι αφορά την έμφυλη διάσταση της ασφάλειας στο δημόσιο χώρο ή στα δημόσια μέσα μεταφοράς αποτελούν τα κλειστά κυκλώματα παρακολούθησης, τα διαχωρισμένα βαγόνια (μια όχι τόσο διαδεδομένη πρακτική στην Ευρώπη) και η ολοένα εντεινόμενη αστυνόμευση (Σάσσαλου, 2022) η οποία όμως συχνά αποτελεί βασική αιτία ανασφάλειας και εκτοπισμού και όχι προστασίας(όπως θα δούμε και πιο μετά). Οι γυναίκες όμως δεν στέκονται παθητικά στο χώρο που απλά δέχονται περιορισμούς, παρά την καταπίεση που υφίστανται έχουν εξουσία στη ζωή τους (Alcoff, 1996). Χωρίς υποτίμηση στο λογικό φόβο που νιώθουν οι θηλυκότητες, η επίδειξη τόλμης και η διεκδίκηση του χώρου με την ενεργή παραγωγή του, αποτελούν χειραφετικές κινήσεις τόσο για τις ίδιες, όσο και για τις υπόλοιπες(Koskela,1997). Η απόρριψη επίσης περιοριστικών προτύπων στην ενδυμασία στο δημόσιο χώρο ειδικά κατά τις βραδινές ώρες, δείχνει μια συνειδητή μη αναπαραγωγή των έμφυλων στερεοτύπων. Οι γυναίκες έτσι παράγουν ενεργά και διεκδικούν το χώρο της πόλης (Koskela, 1997).

2^η ενότητα

Η χωρική ανάλυση αποτελεί το εργαλείο για την ανάλυση και αξιολόγηση των στοιχείων του περιβάλλοντος (spatial analysis), σχετίζεται με την ανάλυση δεδομένων, μέρος των οποίων αποτελεί η χωρική πληροφορία με τη μορφή της γεωγραφικής θέσης, της γειτνίασης ή της γεωμετρίας των χωρικών οντοτήτων και μελετά χωρικά φαινόμενα (Φώτης, 2010). Η χωρική ανάλυση υλοποιείται

μέσω των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS). Πρόκειται για ένα εργαλείο των οποίων οι βάσεις αποτελούνται από δεδομένα χωρικών χαρακτηριστικών (Κουτσόπουλος, 2005), τα οποία επιτρέπουν την επεξεργασία αυτών και την διεξαγωγή τόσο ποσοτικών όσο και ποιοτικών αναλύσεων. Για να είναι όμως κατανοητές οι σχέσεις μεταξύ των χωρικών στοιχείων που αναλύονται απαιτείται μια γλώσσα χωρικής περιγραφής, δηλαδή το συντακτικό του χώρου.

2.1. Το εργαλείο Space Syntax

2.1.1. Συντακτική Ανάλυση

Η Συντακτική θεωρία του χώρου (Space Syntax) αναπτύχθηκε στο Bartlett στο UCL την δεκαετία του 1970 και περιλαμβάνει ένα σύνολο θεωριών και τεχνικών που αναπτύχθηκαν από τους Bill Hillier και Julienne Hanson και τους συναδέλφους τους στο Πανεπιστήμιο του Λονδίνου για την ανάλυση της γεωμετρίας και της συνδεσιμότητας του αστικού δικτύου και της σχέσης του με την ανθρώπινη κίνηση σε αυτό (Hillier & Hanson, 1984- Hillier, et al., 1993- Hillier, 1996- Hillier, et al., 1998- Hillier, 1999). Οι πρώτες δημοσιεύσεις έρχονται το 1984 σχετικά με τη συντακτική ανάλυση του χώρου όπου ο Hillier και Hanson διατυπώνουν μια θεωρία του χώρου ως μια οπτική της κοινωνικής ζωής, υποστηρίζοντας τη σημαντική επιρροή των κοινωνικοπολιτισμικών προτύπων στη χωρική οργάνωση των κτιρίων (Hillier and Hanson 1984). Σε μια δεύτερη δημοσίευση το 1996 ο Hillier εισήγαγε ένα σύνολο τεχνικών ανάλυσης των χωρικών διαμορφώσεων. Η σύνταξη του χώρου προσφέρει μια εξήγηση του τρόπου με τον οποίο η αρχιτεκτονική δομή της πόλης επηρεάζει τη χρήση γης, την ανθρώπινη δραστηριότητα και αλληλεπίδραση στο χώρο (Hillier et al., 1993- Penn et al., 1998). Στον πυρήνα της, η συντακτική θεωρία προσεγγίζει την πόλη ως ένα χωρικό σύστημα, μια χωρική διαμόρφωση (configuration), προκειμένου να προσδιορίσει τη σχέση μεταξύ χώρου, μέσα από τη γεωμετρία και την τοπολογία (συνδεσιμότητα) του, και ανθρώπινης δραστηριότητας-κοινωνίας (Hillier, 2014). Η συντακτική ανάλυση προσπαθεί να γεφυρώσει το χάσμα ανάμεσα στο

σχεδιασμό και στο πως βιώνεται ο χώρος στην πραγματικότητα. (Westin,2015) και θεωρεί τις πόλεις ως « σχέσεις που λαμβάνουν υπόψιν τους άλλες σχέσεις » (Hillier, 2014).

Η κεντρική ιδέα πίσω από το Space Syntax είναι ότι η διαμόρφωση του χώρου, και όχι ο ίδιος ο χώρος, είναι η κινητήρια δύναμη πίσω από τον τρόπο λειτουργίας των πόλεων (Kostakos, 2009) Ο αρχιτεκτονικός και ο αστικός σχεδιασμός, θεωρούνται ως διαμορφώσεις, καθώς ο τρόπος με τον οποίο τα μέρη συνδυάζονται για να σχηματίσουν το σύνολο είναι πιο σημαντικός από οποιοδήποτε από τα μέρη μεμονωμένα.

Η συντακτική ανάλυση του χώρου δομείται στο γεγονός πως η ανάλυση της πόλης γίνεται υπό το πρίσμα του δικτύου θέασης που διαμορφώνει η δομή της. Μορφολογικά δηλαδή η πόλη μοιάζει με ένα πλέγμα οδικού δικτύου(χωρική διαμόρφωση), το οποίο συγκρατείται από τα οικοδομικά τετράγωνα . Το αστικό δίκτυο δρόμων δηλαδή, είναι αυτό το οποίο διασυνδέει όλη την πόλη (Hillier et al., 1993; Penn et al., 1998).

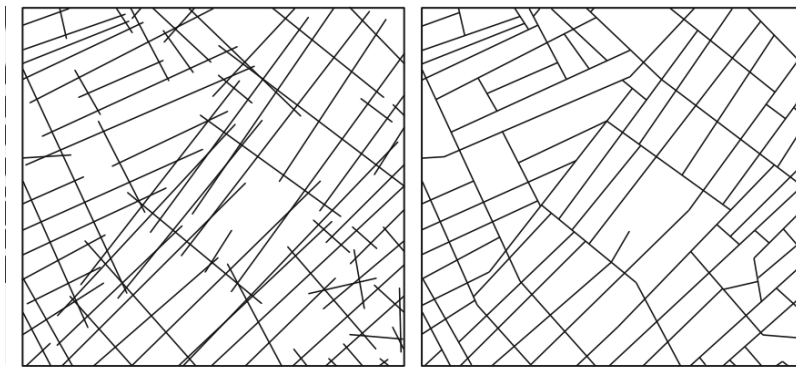
Άξονες θέασης (Axial map)

Η συντακτική ανάλυση (space syntax) εκτός από θεωρητική προσέγγιση του χώρου είναι και ένα σύνολο μεθόδων και τεχνικών για την ανάλυση της γεωμετρίας και τοπολογίας (συνδεσιμότητας) του αστικού δικτύου και της σχέσης του με την ανθρώπινη κίνηση. Στην συντακτική ανάλυση, το αστικό δίκτυο αναπαρίσταται από τις γραμμές θέασης¹ που δημιουργούνται μέσα σε αυτό. Δηλαδή, καθορίζεται από τα εμπόδια που εμποδίζουν την όραση (π.χ. κτίρια) και τελικά περιορίζουν την πρόσβαση. Για αυτό και για να πραγματοποιηθεί η συντακτική ανάλυση πρέπει αρχικά να σχεδιαστούν οι αξονικές γραμμές (axial lines) που προσομοιάζουν τις γραμμές θέασης καθώς αποτελούν την μέγιστη (ανεμπόδιστη) γραμμή θέασης που ένας δρόμος μπορεί να επιτύχει (Μ. Πηγάκη, Γ. Παρασκευόπουλος, 2020). Υπάρχουν δύο μεθοδολογίες για την δημιουργία των αξονικών

¹ Γραμμή/Άξονας Θέασης (visibility line): Η γραμμή θέασης ορίζει τοποθεσίες που είναι αμοιβαίως ορατές

γραμμών και την εφαρμογή της συντακτικής ανάλυσης: 1. Δημιουργία του αξονικού χάρτη (axial map) μέσω των Οικοδομικών Τετραγώνων 2. Δημιουργία του αξονικού χάρτη (axial map) μέσω των Αξόνων του Δρόμου.

Η 1η μέθοδος, μέσω των ΟΤ, είναι σχετικά πιο αξιόπιστη (ειδικά σε ακτίνες μικρότερες των 2000 μέτρων) αλλά και αρκετά πιο χρονοβόρα, ενώ η 2η μέθοδος, μέσω των οδικών αξόνων (road-centre-line maps) είναι πιο γρήγορη και δίνει την δυνατότητα για εφαρμογή της συντακτικής ανάλυσης σε μεγάλες γεωγραφικές περιοχές (μεγάλους δήμους, νομούς, περιφέρειες, χώρες).



Εικόνα 1 Αξονικός και διανυσματικός χάρτης (αριστερά κ δεξιά αντίστοιχα). Πηγή : Van Nes, Yamu, 2021

2.1.2. Συντακτικά μέτρα: Ενσωμάτωση-Επιλογή

Η Επιλογή (Choice) δείχνει πόσο πιθανόν είναι να περάσει μια αξονική γραμμή ή ένα τμήμα δρόμου σε όλες τις συντομότερες διαδρομές από όλους τους χώρους σε όλους τους άλλους χώρους ολόκληρου του συστήματος ή μέσα σε μια προκαθορισμένη απόσταση (ακτίνα) από κάθε τμήμα. Η Ενσωμάτωση (Integration) είναι ένα μέτρο απόστασης από οποιοδήποτε χώρο προέλευσης σε όλους τους άλλους σε ένα σύστημα. Γενικά, υπολογίζει πόσο κοντά είναι ο χώρος προέλευσης σε όλους τους άλλους. Ο βαθμός ενσωμάτωσης αποτελεί την σημαντικότερη συντακτική ιδιότητα ενός χώρου (Γοσπονδίνη, n.d.), αφού μας δείχνει πόσο ισχυρά συνδεδεμένος είναι ένας χώρος με όλους τους χώρους του συστήματος και άρα ευκολότερα προσβάσιμος. Γι αυτό και τα συντακτικά μέτρα που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα διπλωματική, για την ανάλυση της συντακτικής δομής της Αθήνας,

είναι η Ενσωμάτωση και η Επιλογή. Συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκε γωνιακή ανάλυση, επειδή τα πρότυπα κίνησης έχουν δείξει ότι οι άνθρωποι κινούνται στο χώρο "διαβάζοντας" τη γεωμετρία του δικτύου, και επιλέγουν τη διαδρομή αυτή με τις λιγότερες αλλαγές κλίσης, και όχι απλώς τις φυσικές αποστάσεις (Hillier & Vaughan, 2007) και επίσης σύμφωνα με τους Hillier και Iida (2005) η γωνιακή ανάλυση «ανταποκρίνεται σε μεγάλο βαθμό στην πλοήγηση των χρηστών στο χώρο και τον προσανατολισμό, καθώς είναι πιθανό να ελαχιστοποιούν τη αντιληπτή απόσταση όταν κινούνται σε ένα άγνωστο περιβάλλον».

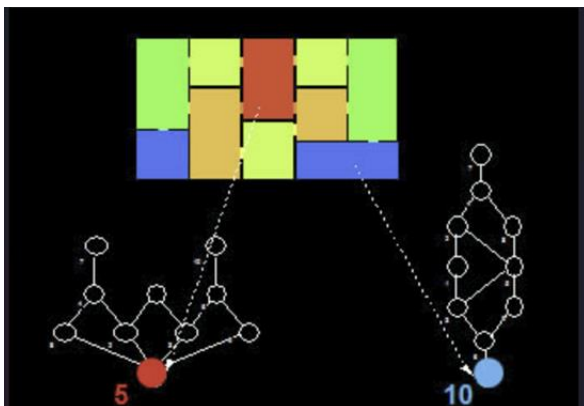
Τα πιο διαδεδομένα μέτρα γωνιακής ανάλυσης είναι η «Επιλογή» (choice) και η «Ενσωμάτωση» (integration) με μετρητική ακτίνα². Συνεπώς η συντακτική ανάλυση έχει πραγματοποιηθεί με το μέτρο της διανυσματικής³ Γωνιακής Ενσωμάτωσης (segment angular integration) και της διανυσματικής Γωνιακής Επιλογής (segment angular choice) με μετρητική ακτίνα, καθώς θεωρούνται τα καλύτερα εργαλεία για τον εντοπισμό δυνητικής κυκλοφορίας και σημαντικών διαδρομών του αστικού δικτύου (Al_Sayed, et al., 2014- Vaughan, 2015- Hillier, 2014). Η διανυσματική γωνιακή Επιλογή εκφράζει δηλαδή πόσο πιθανό είναι ένας άξονας να χρησιμοποιηθεί ως διέλευση και είναι τελικά μια ποσοτικοποίηση της επιλογής χρήσης του δρόμου, δηλαδή πόσο συχνά επιλέγεται από τους χρήστες σε σχέση με το αστικό σύστημα στο οποίο ανήκει. Η επιλογή αναδεικνύει σημαντικούς εμπορικούς άξονες. Οι μικρότερες ακτίνες αναφέρονται σε μικρού μήκους κίνηση (<1500μ.) που έλκουν πεζή κίνηση και σχετίζονται με την τοπική δομή της πόλης. Οι ακτίνες (μεταξύ 1,5 χλμ – 5 χλμ.) σχετίζονται με την ενδιάμεση κλίμακα της πόλης και σε κίνηση που δεν είναι αμιγώς τοπική ή υπερτοπική. Ενώ οι μεγάλες ακτίνες αναφέρονται σε μεγάλου μήκους κίνηση (>5 χλμ.) που σχετίζεται με την κίνηση αποκλειστικά με όχημα και με την υπερτοπική δομή της πόλης (Al_Sayed, et al., 2014).

² Στην συντακτική ανάλυση όλες οι αποστάσεις που αναφέρονται είναι δικτυακές, και όχι ευκλείδειες

³ Διανυσματική ανάλυση είναι η ανάλυση των τμημάτων του δικτύου. Το διάνυσμα ενός δρόμου είναι το τμήμα της «αξονικής γραμμής» ανάμεσα σε δύο διασταυρώσεις, δηλαδή το τμήμα της μέγιστης δυνατής γραμμής θέασης εντός του δρόμου, ανάμεσα σε δύο διασταυρώσεις (Vaughan, 2015).

Η γωνιακή διανυσματική Ενσωμάτωση (segment angular integration) υπολογίζει πόσο κοντά σε όλα τα άλλα είναι κάθε οδικό τμήμα, με βάση τις συνολικές γωνιακές μεταβολές που εισάγονται σε κάθε διαδρομή εντός μιας επιλεγμένης απόστασης (ακτίνας) (Vaughan, 2015). Στην ουσία, η ενσωμάτωση εκφράζει την εγγύτητα ενός χώρου στο σύστημα και τελικά ποσοτικοποιεί την προσβασιμότητα ενός χώρου σε σχέση με το αστικό σύστημα στο οποίο ανήκει. Λειτουργεί ως δείκτης για τον "προορισμό" στο σύνολο της περιοχής, αναδεικνύοντας τους κύριους δρόμους και υποδεικνύοντας ταυτόχρονα τις περιοχές που συνδέει. Οι πεζοί για να φτάσουν σε έναν δρόμο με υψηλή ενσωμάτωση, θα πρέπει να κάνουν λιγότερες αλλαγές κατεύθυνσης (αν θεωρήσουμε πως αλλαγή κατεύθυνσης σημαίνει αλλαγή δρόμου). Από την άλλη πλευρά, οι λιγότερα ενσωματωμένοι δρόμοι είναι σχετικά απομονωμένοι από άλλους δρόμους και απαιτούν περισσότερες αλλαγές κατεύθυνσης για να φτάσουν σε αυτούς. Τυπικά παραδείγματα εξαιρετικά υψηλά ενσωματωμένων δρόμων είναι οι κεντρικοί δρόμοι, ενώ τα αδιέξοδα και τα σοκάκια είναι συνήθως τα λιγότερα ενσωματωμένα στον αστικό ιστό.

Για παράδειγμα στην παρακάτω εικόνα, η μορφή της χωρικής διαμόρφωσης μπορεί να καταστήσει έναν χώρο ρηχό ή ενσωματωμένο, ενώ στην άλλη βαθύ ή απομονωμένο. Κάθε χώρος ανάλογα με το βαθμό της συνδεσιμότητάς του με όλους τους υπόλοιπους χώρους, μπορεί να ταξινομηθεί ανάμεσα στην απομόνωση (μπλε) και την ενσωμάτωση (κόκκινο).



Εικόνα 2 Χωρική διαμόρφωση και ενσωμάτωση. Πηγή: <https://www.spacesyntax.online/>

Η φυσική κίνηση του ανθρώπου

Η θεωρία της φυσικής κίνησης (natural movement theory) που χρησιμοποιείται από την συντακτική ανάλυση αναφέρεται στην ικανότητα του ίδιου του δικτύου να προβλέψει την κίνηση των πεζών (Hillier et al., 1993). Στη βάση της η θεωρία υποστηρίζει πως οι πιο ενσωματωμένοι δρόμοι θα έλξουν και περισσότερους πεζούς. Επίσης υπάρχουν θετικές συσχετίσεις μεταξύ υψηλότερης πυκνότητας ενσωμάτωσης και υψηλών ποσοστών πεζής κίνησης με σκοπό την πρόσβαση σε κάποιο σταθμό Μ.Μ.Μ..

2.2. Το Space Syntax και ο κοινωνικός χώρος

Η συντακτική θεωρία προσπαθεί να ερμηνεύσει τον κοινωνικό χώρο μέσω της μορφολογίας της πόλης και των κτιρίων της. Δίνει έμφαση στην ανθρώπινη κίνηση και διατυπώνει πως αυτή καθορίζεται από τη μορφή του αστικού οδικού δικτύου και της μορφολογίας του, με την κίνηση να θεωρείται μακράν η κυρίαρχη μορφή χρήσης του χώρου, και δη του δημόσιου. Η χωρική διαμόρφωση λοιπόν μέσω της επίδρασης της στην φυσική κίνηση, θεωρείται σύμφωνα με τον B. Hillier (1996) υπεύθυνη στη δόμηση μοτίβων “*συνεύρεσης*” ατόμων στο χώρο, το οποίο αφενός αποτελεί μία κοινωνική διεργασία και αφετέρου προσδίδει την αίσθηση του ανήκειν. Αυτή η “*εικονική*” κοινότητα όπως την αποκαλεί συντίθεται από άτομα διαφορετικών κατηγοριών όπως ο ίδιος διαπιστώνει: κάτοικοι-περαστικοί, άντρες-γυναίκες, ενήλικες και παιδιά. Ως επακόλουθο λοιπόν της σύνδεσης χώρου και συνύπαρξης-κοινότητας, καταλήγει στο συμπέρασμα πως ο πλημμελής σχεδιασμός του χώρου μπορεί να προκαλέσει κοινωνική δυσφορία και πως σε αυτές τις περιπτώσεις η “*εικονική*” κοινότητα είτε απουσιάζει είτε είναι «*διαταραγμένη*» και ο χώρος παραμένει άδειος ή βανδαλισμένος, αποτελώντας πηγή φόβου.

Αρχικά το space syntax αποτέλεσε μια καινοτόμο θεωρία- εργαλείο, η οποία λάμβανε υπόψη την κοινωνική παραγωγή του χώρου, έχοντας ως φιλοδοξία να συνδέσει τα υλικά και άυλα στοιχεία της πόλης (Westin, 2014). Μία από τις πιο εμφανείς προβληματικές πλευρές της συντακτικής θεωρίας όμως είναι πως έρχεται να απαντήσει σε ερωτήματα που συνδέονται με κοινωνικά ζητήματα και να τα συνδέσει αποκλειστικά με τις χωρικές διαμορφώσεις. Οι κοινωνικές σχέσεις εγγράφονται στη φυσική και κοινωνική οργάνωση του χώρου, κατά πόσον όμως μπορούν να ερμηνευθούν κοινωνικά ζητήματα αποκλειστικά με βάση την χωρική διαμόρφωση;

Για το λόγο αυτό δέχθηκε αρκετές κριτικές στη συνέχεια και αμφισβητήσεις για το κατά πόσον μπορεί να ερμηνευθεί και να νοηματοδοτηθεί ο χώρος και η αλληλεπίδρασή του με τους χρήστες από τη μορφολογία και μόνο του αστικού δικτύου. Πολλοί από τους μελετητές αναγνώρισαν τις ευκαιρίες που συνδέονται με το καινοτόμο εργαλείο Space Syntax, αλλά η εφαρμογή του τελικά μπορεί να γίνεται με τρόπους που αναπαράγουν τις πηγές της ανισότητας στην κοινωνία. Ο καθηγητής κοινωνικής ανθρωπολογίας Edmund Leach (1978: 397), για παράδειγμα, υποστηρίζει: «Από τη δική μου άποψη, το συντακτικό εγχείρημα έχει νόημα και ενδιαφέρον, αλλά εγώ δεν πιστεύω ότι μπορεί κανείς να συμπεράνει αμέσως τη γενεσιουργό αιτία της σύνταξης του χώρου, απλώς κοιτάζοντας τη διάταξη των οικιστικών προτύπων στο έδαφος, και ακόμη και αν μπορούσε κανείς να είναι σίγουρος για το ποιοι ήταν οι γενετικοί συντακτικοί κανόνες, δεν μπορεί κανείς να συμπεράνει τίποτα απολύτως για την κοινωνία που χρησιμοποιεί τον προκύπτοντα οικισμό».

Ο ίδιος ο Hillier (2005) υποστήριξε πως το Space Syntax δεν μπορεί να ερμηνεύσει την κοινωνική συμπεριφορά, καθώς δεν έχει να πει κάτι για το τι δομεί τις επιλογές των πεζών. Επιπρόσθετα υποστήριξε ότι υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των μετρικών και τοπολογικών σχέσεων, καθώς λαμβάνοντας υπόψη τη μετρική απόσταση αντί της τοπολογικής θα παρουσιάζει πάντα το γεωμετρικό κέντρο του συστήματος ως το πιο ενσωματωμένο (επειδή είναι μετρικά πιο κοντά σε όλα τα άλλα μέρη του συστήματος) και τα γεωμετρικά άκρα ως τα πιο απομονωμένα. Επιπλέον μπορούμε να σκεφτούμε πως σύμφωνα με τις συντακτικές ερμηνείες του Space Syntax χαμηλές τιμές

ενσωμάτωσης σημαίνουν διαχωρισμό, ιδιωτικότητα, απομόνωση ενώ υψηλή ενσωμάτωση σημαίνει υψηλή συνδεσιμότητα και λιγότερη απομόνωση. Η πλήρης στήριξη σε μια τέτοια ανάλυση επί παραδείγματι θα μπορούσε να σημαίνει πως αυτός ο διαχωρισμός μπορεί να σημαίνει κοινωνική απομόνωση. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να ισχύει φυσικά, όμως δεν είναι δεδομένη η σύνδεση αυτών των δύο. Μάλιστα ο ίδιος ο Hillier (1996) παρατηρεί πως οι “αντικοινωνικές χρήσεις” του χώρου τελικά δεν συμβαίνουν σε απόμερους δρόμους, αλλά συνήθως σε υψηλά ενσωματωμένους οι οποίοι όμως δεν έλκουν φυσική κίνηση.

Παράμετροι για τη συντακτική ανάλυση

Όπως έγινε κατανοητό από την συντακτική θεωρία, η σύνδεση της σύνταξης του χώρου και της ανθρώπινης δραστηριότητας-κοινωνίας προϋποθέτει την κίνηση μέσα στον αστικό ιστό. Δηλαδή για να δημιουργηθεί η έννοια της κοινότητας, όπως την περιγράφει ο Hillier είναι απαραίτητη η ικανότητα του ατόμου να μπορεί να κινηθεί, να περπατήσει. Επιπλέον απαραίτητα εργαλεία για την πλοήγηση στο χώρο όπως τονίζονται στη θεωρία αποτελούν ο προσανατολισμός, η θέαση, η όραση, η αντίληψη του χώρου. Όλα αυτά προϋποθέτουν κάποιες ικανότητες που μπορεί να μην έχουν όλα τα άτομα, γεγονός που αυτόματα σημαίνει πως η συντακτική θεωρία δεν είναι ανοικτή σε όλες τις κοινωνικές ομάδες, αλλά αφορά αποκλειστικά αρτιμελή άτομα και μάλλον συγκεκριμένης ανατομίας ή σωματικών δυνατοτήτων. Να σημειωθεί πως τα ζητήματα της ανισότητας των φύλων συχνά διασταυρώνονται με φυλετικές, αναπηρικές και ηλικιακές διαφορές. Επομένως όχι μόνο η πρόσβαση όλων των ατόμων δεν είναι δεδομένη στον αστικό ιστό, αλλά μάλλον ούτε στην έννοια της κοινότητας που ορίζει ο Hillier (1996) λαμβάνονται υπόψιν άτομα που διαφοροποιούνται από την κυρίαρχη κοινωνική νόρμα. Ίσως βέβαια αυτά να εντάσσονται στην κατηγορία της «διαταραγμένης» κοινότητας όπως προαναφέρθηκε, για την οποία δεν λέει ξεκάθαρα ποια υποκείμενα τη συνθέτουν.

Πιο πρόσφατες έρευνες βέβαια (Penn & Turner, 2001, Ferguson, Friedrich & Karimi, 2007) ενσωματώνουν στο space syntax μοντέλα προσομοίωσης της κίνησης πεζών (agent-based analysis),

όπου μπορούν να διαφοροποιήσουν την αμοιβαία ορατότητα μεταξύ των χώρων, άρα και τους άξονες θέασης. Αυτό απαιτεί εισαγωγή επιπλέον παραμέτρων στην ανάλυση. Στην περίπτωση των ατόμων με κινητικά προβλήματα ή των παιδιών, όπου η θέαση πιθανώς διαφοροποιείται λόγω ύψους, αυτή η μέθοδος θα μπορούσε να είναι αποδοτική.

2.3. Συντακτική δομή της Αθήνας.

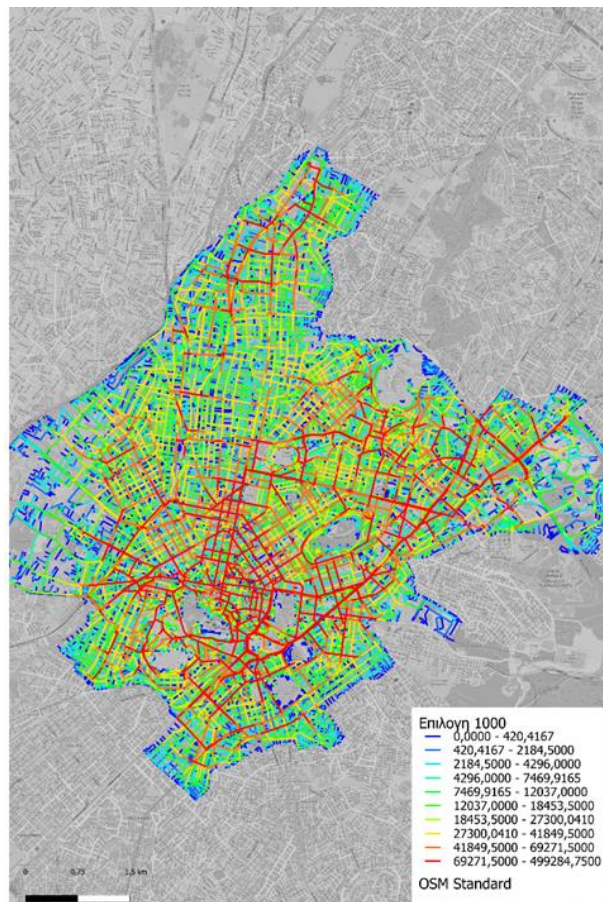
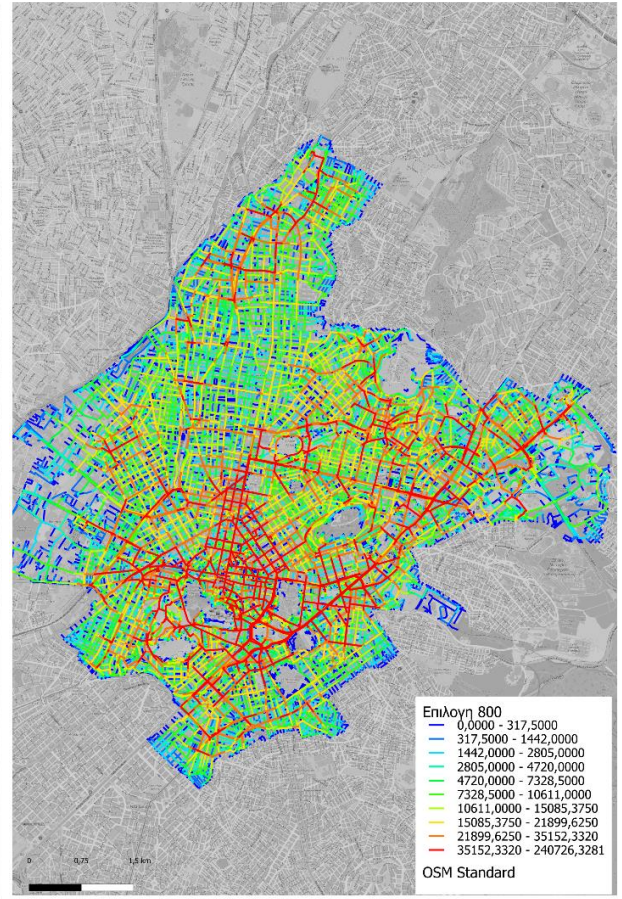
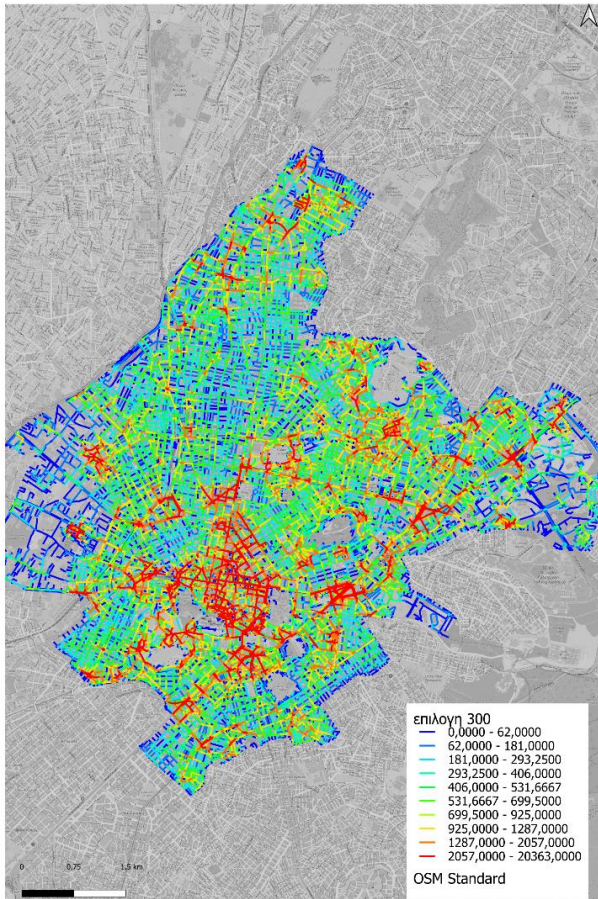
Ως περιοχή μελέτης ορίστηκε η πόλη της Αθήνας. Συγκεκριμένα η περιοχή μελέτης οριοθετείται από τα όρια του δήμου Αθηναίων. Η Αθήνα είναι η πρωτεύουσα της χώρας και η μεγαλύτερη πληθυσμιακά πόλη. Σε αυτήν παρατηρούνται πολλές μικτές χρήσεις, ενά καλό δίκτυο συγκοινωνίας με αρκετά πυκνούς σταθμούς του μητροπολιτικού σιδηρόδρομου, πληθώρα πανεπιστημιακών ιδρυμάτων όμως με ελάχιστους δημόσιους χώρους και χώρους πρασίνου. Η επιλογή έγινε για το λόγο ότι η Αθήνα αποτελεί ένα μεγάλο αστικό κέντρο που σίγουρα θα παρουσιάσει ενδιαφέρον ως προς τα ευρήματά της, αλλά λόγω προσωπικής βιωματικής εμπειρίας θα μπορούσα να ασκήσω ποιοτικό έλεγχο στα αποτελέσματα της έρευνάς μου. Μεθοδολογικά η έρευνα θα συνδυάσει τη συντακτική ανάλυση της Αθήνας, με τις λειτουργίες της πόλης, προκειμένου να αναλυθούν και να αξιολογηθούν οι καθημερινές έμφυλες γεωγραφίες της πόλης που δημιουργούνται από τις δέκα συνομιλήτριες μου.

Τα μέτρα γωνιακής ενσωμάτωσης και επιλογής του τμήματος εφαρμόστηκαν σε διαφορετικές ακτίνες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν διαφορετικές κλίμακες λειτουργίας της πόλης. Αυτό επιτρέπει ανάλυση σε διαφορετικά επίπεδα, αντανακλώντας τις τοπικές και υπερτοπικές σχέσεις που αναδύονται στο αστικό δίκτυο. Οι εφαρμοζόμενες ακτίνες των μέτρων ανάλυσης είναι ένας καθοριστικός παράγοντας στην ανάλυση, καθώς επηρεάζει τα αποτελέσματα της σύνταξης του χώρου Η μετρητική⁴ ακτίνα που εφαρμόστηκε στη γωνιακή ανάλυση είναι η ακτίνα των 300, 800

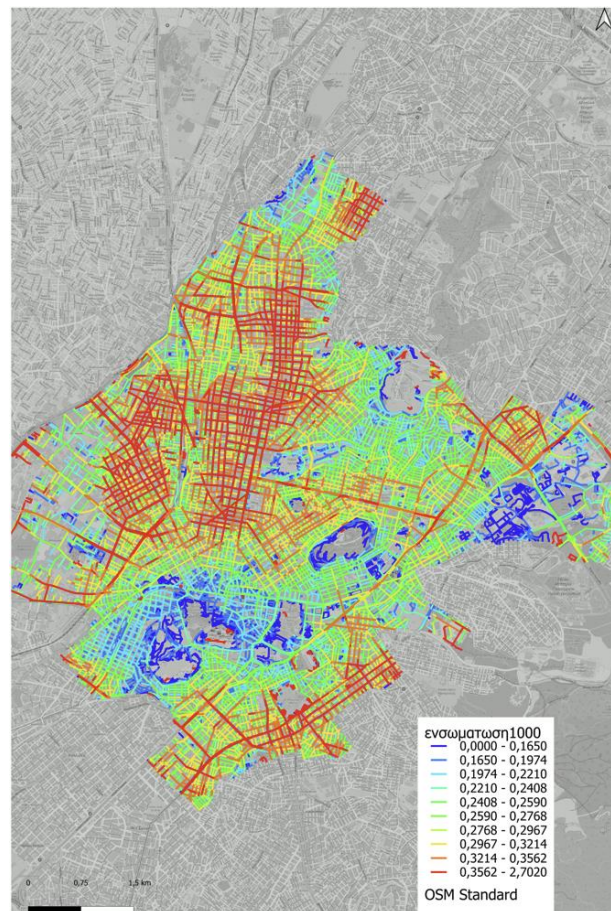
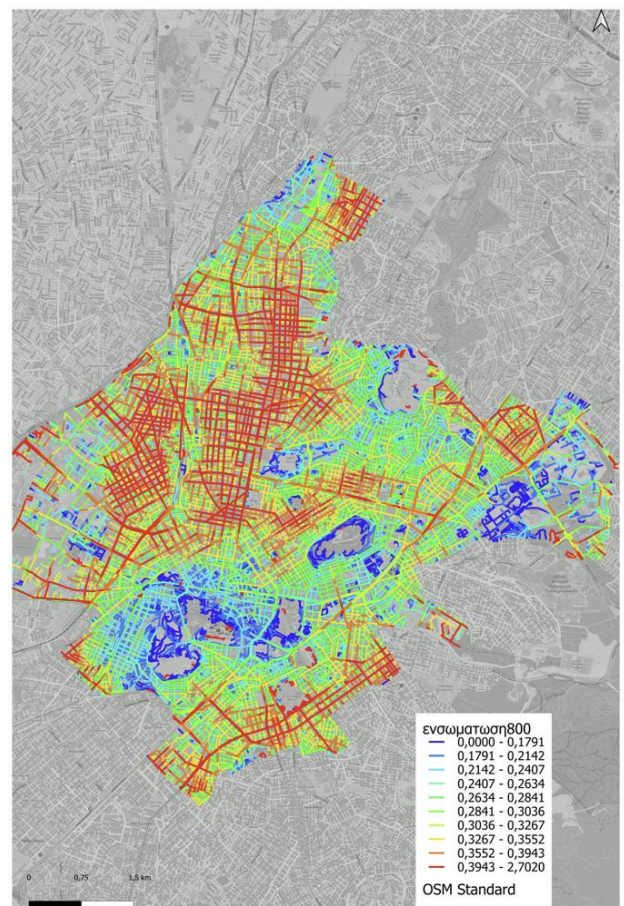
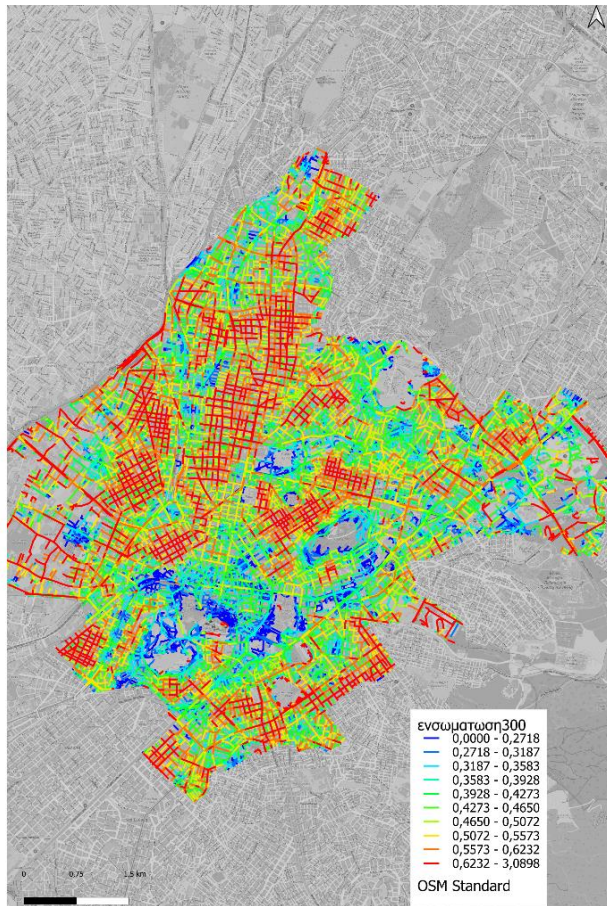
⁴ Η μετρητική ακτίνα είναι η φυσική δικτυακή απόσταση εντός της οποίας υπολογίζεται η γωνιακή απόκλιση για κάθε τμήμα δρόμου

μέτρων και 1000 μέτρων, οι οποίες αντιστοιχούν σε πεζή κίνηση. Η τοπική κλίμακα, που αντιστοιχεί σε μια τοπική δομή γειτονιάς σε μια πόλη, σχετίζεται με την κυκλοφορία αποκλειστικά πεζών και κυμαίνεται μεταξύ 200 και 800 μέτρων, δηλαδή 5 έως 20 λεπτά περπάτημα. Η γωνιακή επιλογή στα 800 μέτρα ανέδειξε τα υποσυστήματα που δημιουργούνται εντός του συστήματος από τους εμπορικούς άξονες, τα τοπικά κέντρα σε όλη την πόλη που ελκύουν την πεζή μετακίνηση. Συγκεκριμένα η γωνιακή διανυσματική επιλογή στα 1000 μέτρα, η οποία περιλαμβάνει κυρίως πεζούς και σπάνια κίνηση οχημάτων, ανέδειξε τις γειτονίες μέσα στην περιοχή μας (clusters υψηλών τιμών -κόκκινο χρώμα) , όπως είναι τα Εξάρχεια, η Κυψέλη, το Παγκράτι ,το Μεταξουργείο ,η Ακαδημία Πλάτωνος, τα Πατήσια, τα Σεπόλια. Η Γωνιακή Επιλογή (Angular Choice) καταδεικνύει τους πολυσύχναστους, κεντρικούς τοπικά άξονες στις γειτονίες, που αποτελούν εμπορικό προορισμό. Το εμπορικό τρίγωνο, η περιοχή δηλαδή που περικλείεται από την Σταδίου-Μητροπόλεως-Αθηνάς αποτελεί το εμπορικότερο σημείο της πόλης καθώς σε όλες τις ακτίνες ανάλυσης(300m, 800m,1000m), εμφανίζει υψηλές τιμές(κόκκινο χρώμα), αποτελώντας έναν σταθερό πόλο τοπικών μετακινήσεων, αλλά και υπερτοπικών .

Η γωνιακή Ενσωμάτωση και στις τρεις ακτίνες (300m, 800m,1000m) αναδεικνύει τους πιο σημαντικούς άξονες της πόλης όπως αυτόν της Πατησίων σε όλο το μήκος του, της Δροσοπούλου, της Αλεξάνδρας, της Πειραιώς, της Αχαρνών αλλά και της Ακαδημίας, όσο και τους πιο ενσωματωμένους άξονες κάθε γειτονιάς, δηλαδή τους δρόμους που θα οδηγήσουν στους εμπορικούς της δρόμους. Οι διαφοροποιήσεις στις ακτίνες των 300 και 800μ. είναι εξίσου μικρές. Χαρακτηριστικές διαφορές είναι πως η Πατησίων εμφανίζει πολύ υψηλή ενσωμάτωση στην ακτίνα των 800μ. και 1000 μ. σε μεγαλύτερο τμήμα της από ότι στην ακτίνα των 300 μ. Η λεωφ. Αλεξάνδρας και η Βασιλίσσης Σοφίας, όσο μεγαλώνει η ακτίνα ανάλυσης παρουσιάζουν και υψηλότερες τιμές Ενσωμάτωσης, κάτι που σημαίνει πως αυτές οι αρτηρίες δεν έλκουν ιδιαίτερα πεζές μετακινήσεις.



Χάρτης 1 Γωνιακή Επιλογή στο δήμο της Αθήνας στα 300m, 800m, 1000m (δεξιόστροφα)



Χάρτης 2 Γωνιακή Ενσωμάτωση στο δήμο της Αθήνας στα 300m, 800m, 1000m (δεξιόστροφα)

3η ενότητα

3.1. Το Space Syntax και ο έμφυλος χώρος

Όπως είδαμε παραπάνω οι άξονες θέασης αναφέρονται σε οπτικές συνδέσεις εντός ενός συγκεκριμένου χώρου. Είναι σημαντικοί στη συντακτική του χώρου, επειδή καθορίζουν τι μπορεί να δει κανείς από μια συγκεκριμένη θέση και πόσο ορατά ή εμφανή είναι τα διάφορα μέρη του περιβάλλοντος. Η σχέση μεταξύ της συντακτικής του χώρου και των αξόνων θέασης έγκειται στο γεγονός ότι η συντακτική ανάλυση του χώρου εξετάζει την ορατότητα και τις οπτικές συνδέσεις μεταξύ των χώρων. Η συνδεσιμότητα θεωρείται καθοριστικός δείκτης στην ανάλυση του χώρου σύμφωνα με τη θεωρία του Hillier. Αυτοί οι άξονες θέασης μπορούν να επηρεάσουν τα μοτίβα κίνησης, τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και την αντιληπτή ελκυστικότητα ή ασφάλεια μιας περιοχής. Επομένως η μορφολογία του αστικού δικτύου είναι καθοριστική στη διαμόρφωση της ανθρώπινης κίνησης και η συντακτική ανάλυση δείχνει το πως συσχετίζεται η χωρική διαμόρφωση με την κίνηση και με τον ρυθμό της πόλης (Hillier et al., 1993; Penn et al., 1998) . Η συντακτική ανάλυση του χώρου όμως επικεντρώνεται κυρίως στα φυσικά χαρακτηριστικά του χώρου(δομή, συνδεσιμότητα, προσβασιμότητα) και μέσω του space syntax(και όχι μόνο) μπορεί να παρέχει πληροφορίες σχετικά με το πως οι χωρικές διαμορφώσεις μπορεί να επηρεάζουν τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις. Όμως σε ότι αφορά τα ζητήματα που σχετίζονται με τις κοινωνικές, πολιτισμικές πτυχές του χώρου, αυτή η μέθοδος της συντακτικής ανάλυσης μπορεί να μην τα αντιμετωπίζει σε βάθος.

Εξετάζοντας την θεωρία του Hillier υπό τους φακούς των κοινωνικών και πολιτισμικών προσεγγίσεων , αναδύεται αφενός το ερώτημα ποιο είναι το υποκείμενο για το οποίο κάνει ανάλυση το Space Syntax και του οποίου μελετάται η κίνησή του και αφετέρου, πως προσδιορίζεται εντός του ερμηνευτικού πλαισίου του space syntax το «κανονικό» και ποιοι συμπεριλαμβάνονται σε αυτό.

Επίσης προβληματισμοί ανακύπτουν σχετικά με το κατά πόσο μπορούν να ενσωματωθούν ποιοτικά δεδομένα όπως βιώματα, εμπειρίες στην συντακτική ανάλυση του χώρου, αλλά και κατά πόσο μπορούν να ποσοτικοποιηθούν άυλες παράμετροι όπως αυτές των συναισθημάτων του φόβου και της ανασφάλειας. που δύναται να αποτελέσουν σημαντικές διαστάσεις της εμπειρίας και χρήσης του χώρου της πόλης. Όπως έχουν γράψει ο Lefebvre (1968) και η Massey (2005) και άλλοι, ο χώρος είναι σχεσιακός και παράγεται κοινωνικά, οπότε και η αντιμετώπισή του δε μπορεί να βασίζεται μόνο σε γεωμετρικά, τοπολογικά χαρακτηριστικά και γενικότερα σε στοιχεία του δομημένου περιβάλλοντος. Μια χαρτογράφηση με τη μέθοδο του space syntax οφείλει να είναι συμπεριληπτική και να αποτελεί ένα ζωντανό και πραγματικό αποτύπωμα της καρδιάς της πόλης. Σε συνάρτηση με τα ανωτέρω σημειώνεται πως «οι βασικές δυνάμεις που διαρθρώνουν τις χωρικές διακρίσεις είναι η τάξη, η φυλή και το φύλο, αλλά τα αποτελέσματά τους δεν είναι απαραίτητως ο χωρικός διαχωρισμός», (Soja, 2009) και ως εκ τούτου αναδύονται και ζητήματα που άπτονται της άρρηκτης σχέσης χώρου και κοινωνίας.

Ξεκινώντας την έρευνα αυτή, θεώρησα αρχικά ότι οι επιλογές για μετακίνηση των υποκειμένων πιο ευάλωτων ή περιθωριοποιημένων κοινωνικά ομάδων θα ήταν αδύνατον να ταυτίζονται με τα μοτίβα της κίνησης που εντοπίζονται από το space syntax . Στη συνέχεια από τις διαφορετικές αυτές κοινωνικές ομάδες εστίασα στις έμφυλες διαφορές που εντοπίζονται στα μοτίβα των καθημερινών μας μετακινήσεων, διότι οι διαφορές φύλου είναι σημαντικές σε κάθε πεδίο του δημόσιου χώρου (Βαΐου, 2021). Επιπρόσθετα έπειτα από μια αρχική πιλοτική διερεύνηση που έκανα σχετικά με το διάλογο ανάμεσα στο space syntax και το φύλο, παρατήρησα πως ο παράγοντας της ώρας της ημέρας , ο οποίος παίζει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση αυτών των διαφοροποιήσεων των μετακινήσεων στο χώρο της πόλης ,δεν είχε ενσωματωθεί στις έρευνες αυτές⁵. Έτσι λοιπόν με

⁵ Khalid, N. S., Nasrudin, N., Abdullah, Y. A., & Che Abdullah, I. (2020). Democratic Street: An application of Space Syntax in testing the spatial justice among women pedestrian. *Environment-Behaviour Proceedings Journal*, 5(13), 405–414. , DOI: 10.21834/e-bpj.v5i13.1967, Shakila Khalid, N., Norashekin Raja Othman, R., Azyyati Marzukhi, M., & Teknologi Mara, U. (2020). PUBLIC SPACES AND GENDER: TESTING THE RELATIONSHIP OF SPATIAL CONFIGURATION OF STREET NETWORKS Centre of Studies for Town and Regional Planning, Faculty of Architecture, Planning and Surveying. In *Journal of the Malaysian Institute of Planners* (Vol. 18).

βάση τα παραπάνω διαμορφώθηκε η συγκεκριμένη ιδέα έρευνας της μεταπτυχιακής διπλωματικής, δηλαδή το να εστιάσω στις διαφοροποιήσεις των έμφυλων καθημερινών διαδρομών των θηλυκοτήτων ως προς την ώρα. Παρατήρησα λοιπόν πως πέραν των ειδικών πρακτικών που ακολουθούν οι περισσότερες για την ασφάλεια τους στο δρόμο αποκλειστικά τις βραδινές ώρες, οι επιλογές των διαδρομών τους διαφοροποιούνται πάντα το βράδυ σε σχέση με την ημέρα, αποφεύγοντας δρόμους που τις θέτουν σε πιθανό κίνδυνο, όπως άλλωστε μου έχει δείξει και η προσωπική μου εμπειρία και όπως έχει πει η G. Valentine(1989) *η αποφυγή των θεωρούμενων επικίνδυνων χώρων σε επικίνδυνες ώρες αποτελεί κυρίαρχη στρατηγική για τις γυναίκες*.

Για το σκοπό αυτό συνομίλησα με δέκα θηλυκότητες που κατοικούν στην Αθήνα (στο δήμο της Αθήνας), προσπαθώντας μέσα από τις συνεντεύξεις και την παράλληλη καταγραφή και χαρτογράφηση των διαδρομών αυτών, να βρεθεί εκτός των άλλων σε ποιο βαθμό συσχετίζονται τα συντακτικά μέτρα αυτών με τις βιωματικές επιλογές μετακίνησής τους, πρωινές και βραδινές. Η πρώτη σκέψη βέβαια ήταν να γίνει αρχικά μία ποσοτική καταγραφή στους συγκεκριμένους αυτούς δρόμους της Αθήνας, πρωινή και βραδινή, των ατόμων που διέρχονται από αυτούς και προσπαθώντας παράλληλα για συνέντευξη από κάποιους/κάποιες διερχόμενους/διερχόμενες. Κάτι τέτοιο βέβαια παρουσίαζε μεγάλη δυσκολία, γιατί πέραν του ότι θα κατέληγε σε μια μη διαχειρίσιμη κλίμακας έρευνα, οι συνεντεύξεις πιθανότατα δε θα είχαν τον απαραίτητο βαθμό εμπιστοσύνης ή/και βάθος που θα μου επέτρεπε πιο ουσιαστικές βιωματικές παρατηρήσεις, αλλά πιθανότατα να έθετε και εμένα την ίδια σε κίνδυνο το να βρίσκομαι μόνη μου νυχτερινές ώρες σε αφιλόξενα σημεία της πόλης.

3.2. Προφίλ των συνομιλητριών & Οι Καθημερινές τους διαδρομές

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα ευρήματα που προέκυψαν από τη διαδικασία των συνεντεύξεων σε συνάρτηση με τις χαρτογραφήσεις των διαδρομών των συνομιλητριών μου. Οι συνεντεύξεις που πραγματοποίησα ήταν ημιδομημένες, έχοντας θέσει κάποια ερωτήματα- άξονες

που ζητούσα να αναπτυχθούν, να διασαφηνιστούν από τις συνομιλήτριες μου, αφήνοντας τες όμως να αναπτύξουν ελεύθερα τις απόψεις τους ή να οδηγηθεί η συζήτηση από ένα βίωμα ή εμπειρία τους σχετικό με το θέμα. Για το θέμα της συνέντευξης είχαν ενημερωθεί από πριν, όπως και σε ποιους άξονες επρόκειτο να επικεντρωθεί η συζήτηση, ώστε να έχουν χρόνο να θυμηθούν περιστατικά, βιώματα και εμπειρίες από τις καθημερινές τους διαδρομές. Χρησιμοποιώντας τη λειτουργία "Οι χάρτες μου" στο Google maps, δημιούργησα έναν νέο χάρτη για κάθε συμμετέχουσα. Κατά τη διάρκεια της συνέντευξης, στο χάρτη η καθεμία μπορούσε να "χαράξει" τις πεζές διαδρομές της καθημερινότητάς της και έπειτα ακολουθούσε συζήτηση σχετικά με το είχαν επισημάνει στο χάρτη. Αυτή η προσέγγιση μπορούσε να διασφαλίσει ότι ο χάρτης θα τροφοδοτήσει ακόμη περισσότερο τις μνήμες τους για τις εμπειρίες και τα βιώματα τους κατά την κίνησή τους στην πόλη. Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα της άνοιξης και του καλοκαιριού. Οι συνομιλήτριες μου ήταν ηλικίας μεταξύ 26-34, λευκές και παρουσιάζουν μια σχετική ομοιομορφία ως προς τα κοινωνικά και εισοδηματικά τους χαρακτηριστικά. Μόνο δύο ήταν εσωτερικές μετανάστριες, αλλά με χρόνια κατοίκησης στην Αθήνα, και δύο εξ αυτών που δεν είχαν κάποια σταθερή εργασία τον τελευταίο χρόνο. Παρόλα αυτά η οικονομική τους κατάσταση δεν παρουσίαζε σημαντικές διαφορές με τις υπόλοιπες συνομιλήτριες. Γενικά σημειώθηκαν διαφοροποιήσεις ως προς τις αντιλήψεις τους σχετικά με την ασφάλεια τους στο δρόμο και την ευαλωτότητά τους (κάτι που απαιτεί άλλου τύπου έρευνα και ερευνητικά εργαλεία για να διερευνηθεί ουσιαστικά), αλλά παρ'όλα αυτά, για όλες αποτελεί κοινός τόπος η έστω και μικρή διαφοροποίηση των πρακτικών κινητικότητας που ακολουθούν στη διάρκεια της ημέρας σε σχέση με αυτές της νύχτας.

Ο βασικός λόγος καθημερινής μετακίνησης για τις συνομιλήτριες μου ήταν η εργασία, η αναψυχή και τα ψώνια. Από τις καθημερινές διαδρομές τους, επιλέχθηκαν για χαρτογράφηση ενδεικτικές διαδρομές που πραγματοποιούν αποκλειστικά ως πεζές ή τμηματικά πεζές ως μίξη πεζής- χρήσης οχήματος/συγκοινωνίας, εξετάζοντας μόνο το τμήμα της διαδρομής που πραγματοποιούν με τα πόδια. Από τους κυριότερους παράγοντες που καθορίζουν τις επιλογές των

διαδρομών τους, ο χρόνος και η εγγύτητα φαίνεται να παίζει το σημαντικότερο ρόλο στον καθορισμό αυτών κατά τη διάρκεια των πρωινών ωρών, ειδικά αν πρόκειται για μετακίνηση προς την εργασία. Εκτός αυτών των παραγόντων, στοιχεία του δομημένου περιβάλλοντος που προσφέρουν άνεση ανάλογα με την εποχή θεωρούνται σημαντικά στις πεζές διελεύσεις. Τις ώρες όμως που σκοτεινιάζει αυτός ο κανόνας φαίνεται να αλλάζει πλήρως και προτεραιότητα στη μετακίνηση έχει η ασφάλεια, το αίσθημα της ασφάλειας δηλαδή, αυξάνοντας σημαντικά το χρόνο της διαδρομής τους. Οι ίδιες αναφέρουν:

“ Συνήθως τη μέρα κριτήριο είναι η πιο κοντινή διαδρομή. Εντάξει αν είναι νύχτα να μην είναι σκοτεινός ο δρόμος, να έχει κόσμος είναι καλύτερο. Τώρα που είναι καλοκαίρι η ζέστη. Θέλω να έχει σκιά. Αλλά το πιο σύνηθες να είναι πιο κοντά, εκτός αν είναι βράδυ.”(Ε.Μ., 31 ετών, κάτοικος Σεπολίων)

“Τη μέρα θα επιλέξω έναν δρόμο λόγω σκίασης τώρα που είναι καλοκαίρι, μικρά στενάκια, που σκιάζονται καλύτερα. Αλλά το βράδυ παίζει ρόλο ο φωτισμός, το να μην έχει καθόλου φως θα με αποτρέψει, ή το να είναι τελείως ερημικά. Θα προτιμήσω να πάω σε ένα δρόμο που βλέπω έχει ένα μαγαζί ανοιχτό, ένα μπαρ κάτι...”(Θ.Λ., 27, κάτοικος Παγκρατίου)

“ Το βράδυ θέλω να έχει φως, να μπορώ να περνάω, να περνάνε αμάξια, να αισθάνομαι ότι υπάρχει μια κινητικότητα...”(Σ.Π. 34ετών, κάτοικος Γκύζη)

“Γενικά όπου υπάρχουν άνθρωποι στο δρόμο το κάνει πιο ενδιαφέρον. Εντάξει το αίσθημα του φόβου νομίζω ότι είναι βραδινό, δεν το αντιμετωπίζω ποτέ τη μέρα στην ενήλικη ζωή μου πλέον.”(Δ.Μ. 30 ετών, κάτοικος Ιλισίων)

“Το πρωί επιλέγω δρόμους που θα πάω πιο γρήγορα στον προορισμό μου, δεν έχω καμία ανασφάλεια. Θέλω απλά να είναι σύντομος, εκτός αν θέλω να κάνω βόλτα και περιπλανηθώ...Το βράδυ θέλω να είναι κυρίως φωτεινοί δρόμοι να περνάνε αυτοκίνητα για να μην αισθάνομαι μόνη και να λειτουργούν ισόγεια καταστήματα.”(Ε.Μ. 33 ετών, κάτοικος Κυψέλης)

“εγώ δε το κάνω γενικά να διαφοροποιώ τις διαδρομές μου πολύ λόγω φόβου. Δηλαδή θέλω να φτάνω γρήγορα σπίτι μου και ας πούμε ρισκάρω. Εντάξει δε θέλω να περπατάω και περισσότερο,

αλλά ντάξει δεν επιλέγω ούτως ή άλλως και στενά στενά που δε χωράς να περπατήσεις ούτε στο πεζοδρόμιο. Εντάξει ναι από στενά δεν περνάω βδραδιάτικο, αλλά μέχρι εκεί. Δεν κάνω τρομερές μανούβρες στις μετακινήσεις μου το πρωί σε σχέση με το βράδυ.”(Λ.Κ. 30 ετών, κάτοικος Παγκρατίου)

“Νιώθω πολύ έντονα το αίσθημα του κινδύνου ειδικά το βράδυ...Φοβάμαι μην βίωσω κάποια παρενόχληση ή επίθεση. Κάτι κακοποιητικό δε μου έχει συμβεί μέχρι στιγμής, αλλά θεωρώ πως είναι θέμα τύχης...(Ι.Ρ. 31 ετών, κάτοικος Κυψέλης)

“Κοίτα εγώ δεν έχω ιδιαίτερο φόβο όταν κινούμαι. Επειδή δεν είμαι από Αθήνα στην αρχή κάτι χρήσεις ναρκωτικών στη μέση του δρόμου και άλλα τέτοια με σόκαραν, αλλά δε φοβόμουν τόσο για τη σωματική μου ακεραιότητα. Βασικά νιώθω περίεργα όπως νιώθω αν δω κάτι παρόμοιο ή μια σκηνή βίας μέσα στον ηλεκτρικό, στο σταθμό που συμβαίνουν και αυτά. Πιο πολύ αγχώνομαι μη μου πάρουν κανένα κινητό, πορτοφόλι... Γενικά δε φοβάμαι πολύ δεν ξέρω γιατί. Ίσως επειδή είμαι πιο μεγαλόσωμη από τη μέση γυναίκα; Τι να σου πω; ...”(Β.Κ. 28 ετών, κάτοικος Κυψέλης).

Από όλα τα παραπάνω εύκολα μπορούμε να συμπεράνουμε ότι, ο φωτισμός του δρόμου τη νύχτα και η παρουσία ή μη κοινωνικών χρήσεων και άλλων ανθρώπων αποτελούν βασικούς παράγοντες αποφυγής ή μη ενός δρόμου και μεταβολής της διαδρομής των συνομιλητριών μου.

3.2.1 Χαρτογράφηση διαδρομών

Κατόπιν χαρτογράφησης των καθημερινών διαδρομών κάθε συνομιλήτριας, συντέθηκε ένας συνολικός χάρτης αυτών, από τη συνένωσή τους (merge). Οι διαδρομές που αποτυπώθηκαν είναι μόνο αυτές που πραγματοποιούνται πεζές. Αρχικά παρατηρείται έντονη πύκνωση των διαδρομών στην περιοχή των Εξαρχείων, από την Ακαδημίας και πάνω και στην Νεάπολη, συγκεκριμένα στους άξονες Ιπποκράτους, Χ. Τρικούπη. Να σημειωθεί πως καμία από τις θηλυκότητες δεν κατοικεί στα

Εξάρχεια, τα οποία όμως αποτελούν κομβικό σημείο για τις μετακινήσεις τους και, κυρίως για αναψυχή όπως θα δούμε παρακάτω.

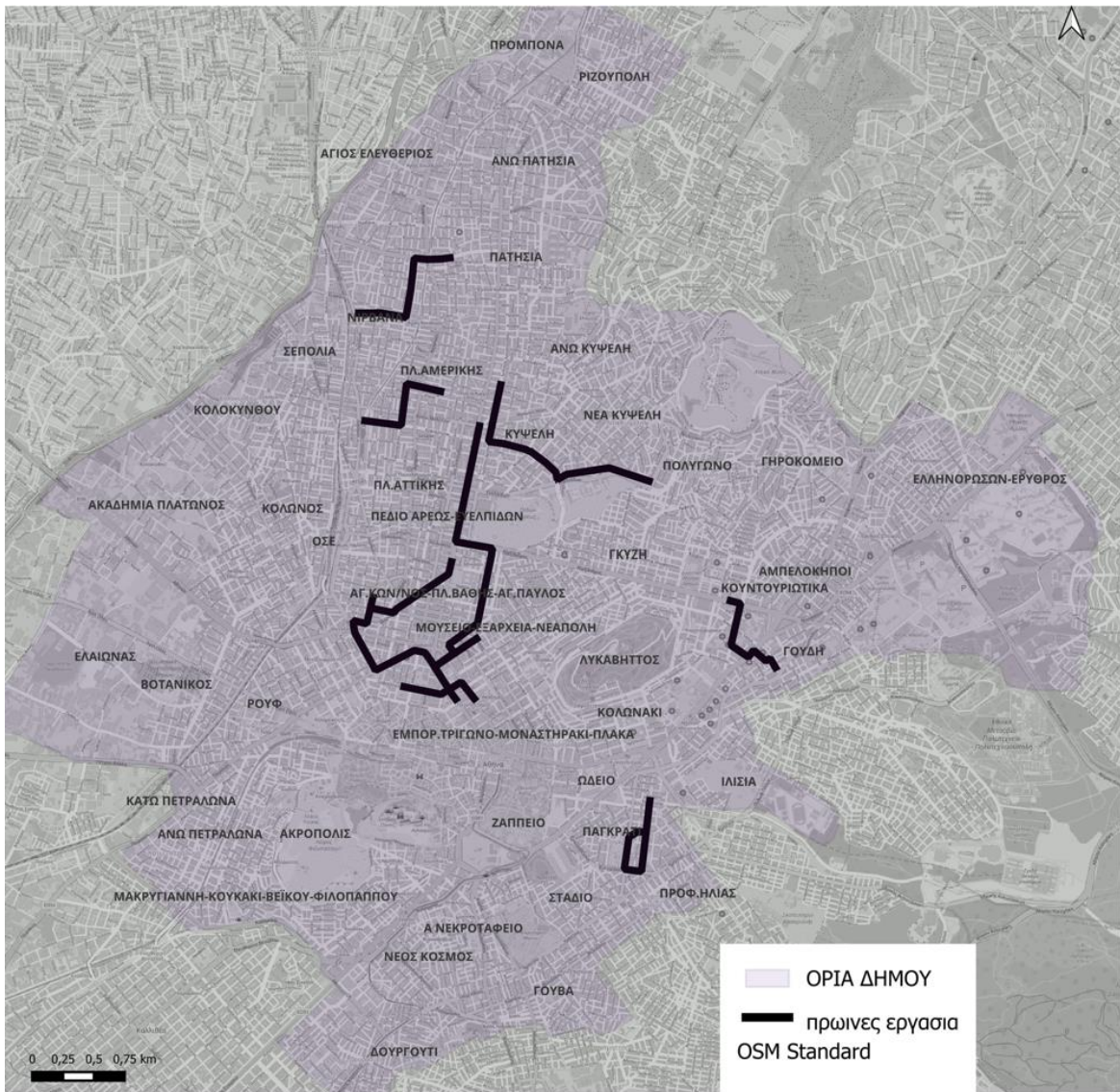


Χάρτης 3: Οι Συνολικές διαδρομές όλων των συνομιλητριών

Ο βασικός άξονας των συνεντεύξεων κινήθηκε στις πεζές μετακινήσεις που πραγματοποιούνται από τις γυναίκες σε καθημερινή βάση. Ιδιαίτερο βάρος δόθηκε στις μετακινήσεις των οποίων οι διαδρομές διαφοροποιούνται τις πρωινές σε σχέση με τις βραδινές ώρες, με εστίαση σε ποιές διαδρομές συνέβαινε αυτό και σε ποιο βαθμό συνέβαινε αυτή η διαφοροποίηση (ολική ή μερική αλλαγή πορείας). Επιπρόσθετα σημαντική ήταν η διερεύνηση της αποφυγής ενός δρόμου και της αλλαγής πορείας. Μέσα από αυτήν την ενότητα εντοπίστηκαν οι

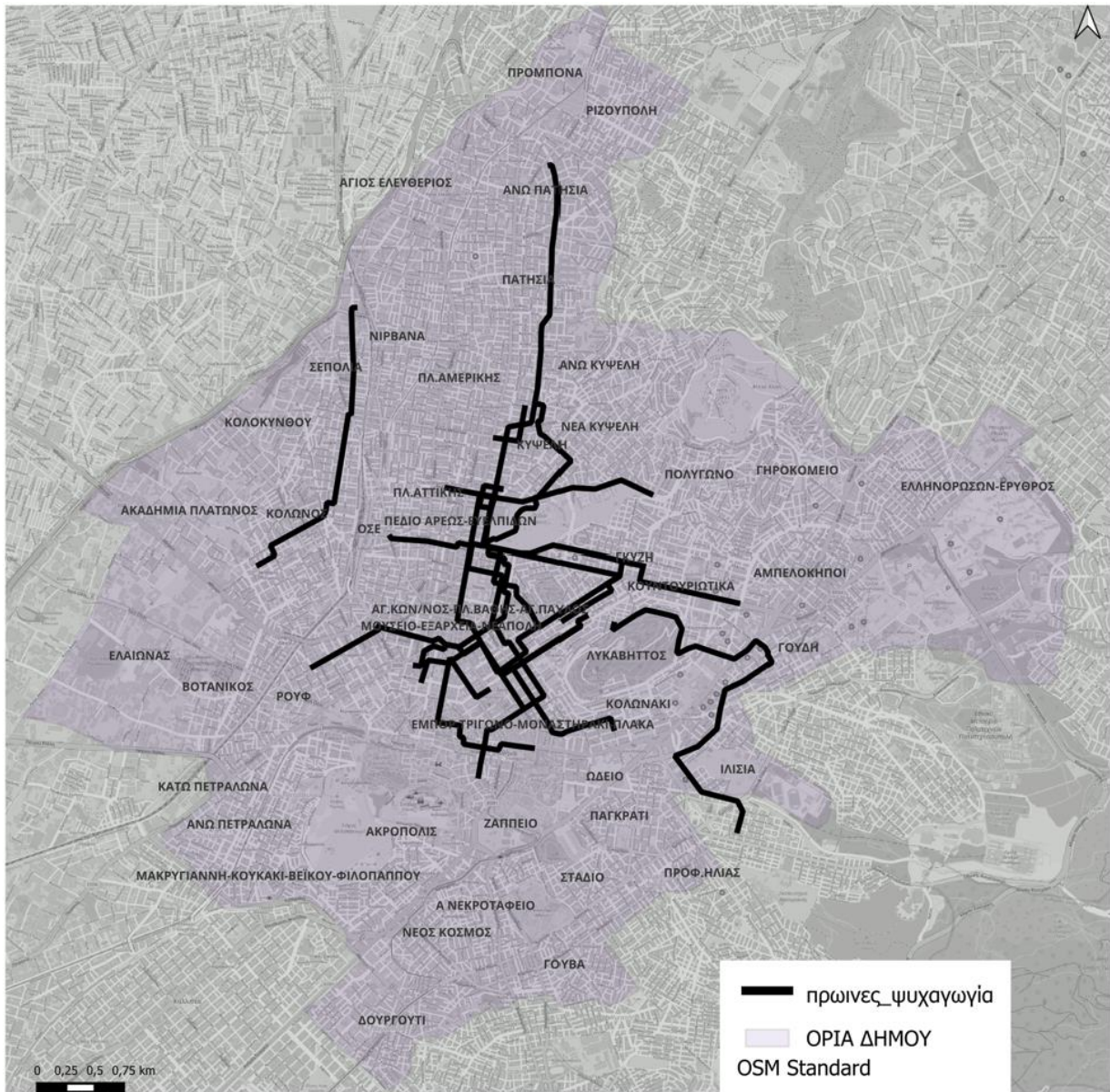
περιοχές/ δρόμοι που τις φοβίζονται ή που τις κάνουν να μη νιώθουν ευχάριστα για διέλευση, αναδεικνύοντας έτσι οικείες ή ανοίκειες διαδρομές για τις γυναίκες στην πόλη.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι καθημερινές μετακινήσεις των γυναικών από και προς την εργασία (χάρτης 2). Οι μετακινήσεις αυτές πραγματοποιούνται ημέρα, παρουσιάζουν σχετική διάχυση στο χώρο και επειδή αποτελούν μη ελαστικές μετακινήσεις, δεν μπορούν να αναδείξουν κάποιο σημαντικό εύρημα για την επιλεξιμότητα της πορείας που ακολουθείται.



Χάρτης 4 Μετακινήσεις από και προς την εργασία

Αντίθετα οι μετακινήσεις για ψυχαγωγικούς σκοπούς (επισκέψεις σε φιλικά σπίτια – αγορές- διασκέδαση σε μαγαζιά) είναι αυτές που ανέδειξαν τους φιλικούς ή μη προορισμούς των συνομιλητριών μου. Οι μετακινήσεις αυτές δεν είναι μη ελαστικές και έτσι είναι περισσότερο ενδεικτικές των επιλογών τους. Εξάλλου οι χώροι του ελεύθερου χρόνου αναδεικνύουν καλύτερα τις επιλογές και τα εμπόδια ή τους έμφυλους περιορισμούς που συναντούν τα υποκείμενα στον αστικό χώρο, διότι όπως αναφέρθηκε και στην 1^η ενότητα μέσα σε αυτούς, τα έμφυλα υποκείμενα μπορούν να συνάπτουν κοινωνικές σχέσεις και μέσα από τη συμμετοχή τους σε δραστηριότητες της αρεσκείας τους έχουν τη δυνατότητα ανάπτυξης και επαναπροσδιορισμού των ταυτοτήτων τους «μακριά από τους περιορισμούς της ατομικής ταυτότητας στο σπίτι και στο χώρο της δουλειάς» (Λυκογιάννη, 2019:213). Όπως φαίνεται στο Χάρτη 5 και Χάρτη 6 οι μετακινήσεις αυτής της κατηγορίας τόσο κατά τις πρωινές ώρες όσο και κατά τις βραδινές πυκνώνουν στο κέντρο της πόλης, και κυρίως γύρω από την περιοχή των Εξαρχείων. Το πρωί φαίνεται μια ελαφριά διάχυση αυτών των μετακινήσεων προς το εμπορικό τρίγωνο, κυρίως προς Ακαδημίας, Πανεπιστημίου και Σταδίου. Το βράδυ (Χάρτης 6) όμως οι πορείες αυτές μετατοπίζονται στην καρδιά των Εξαρχείων και ένα μικρό κομμάτι αυτών φαίνεται να εκτείνεται εκείνες τις ώρες προς το Μεταξουργείο. οι μετακινήσεις αυτής της κατηγορίας τόσο κατά τις πρωινές ώρες όσο και κατά τις βραδινές πυκνώνουν στο κέντρο της πόλης, και κυρίως γύρω από την περιοχή των Εξαρχείων. Το πρωί φαίνεται μια ελαφριά διάχυση αυτών των μετακινήσεων προς το εμπορικό τρίγωνο, κυρίως προς Ακαδημίας, Πανεπιστημίου και Σταδίου. Το βράδυ (Χάρτης 6) όμως οι πορείες αυτές μετατοπίζονται στην καρδιά των Εξαρχείων και ένα μικρό κομμάτι αυτών φαίνεται να εκτείνεται εκείνες τις ώρες προς το Μεταξουργείο.



Χάρτης 5 Μετακινήσεις ψυχαγωγίας κατά τις πρωινές ώρες .

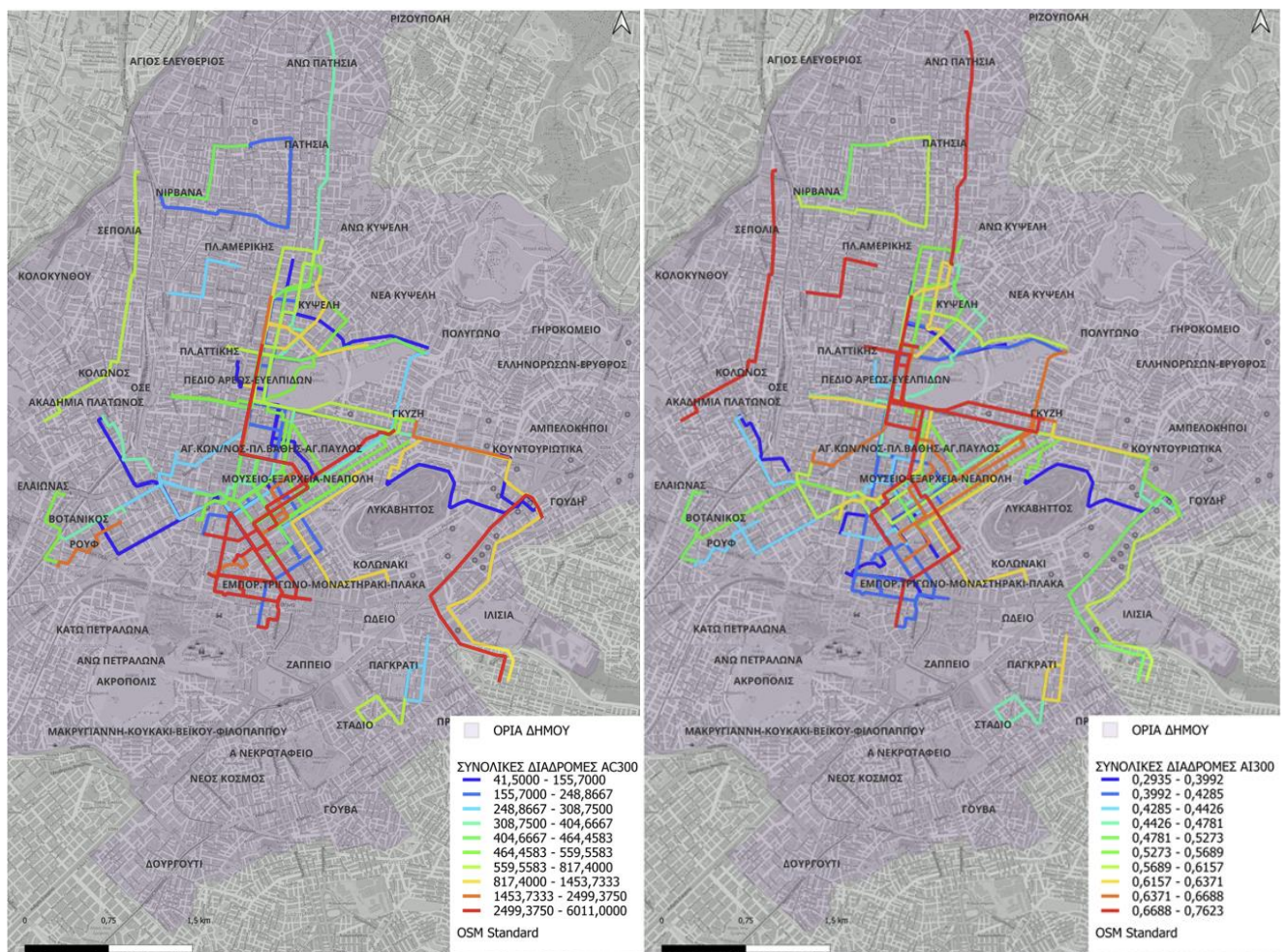


Χάρτης 6 Μετακινήσεις ψυχαγωγίας κατά τις βραδινές ώρες

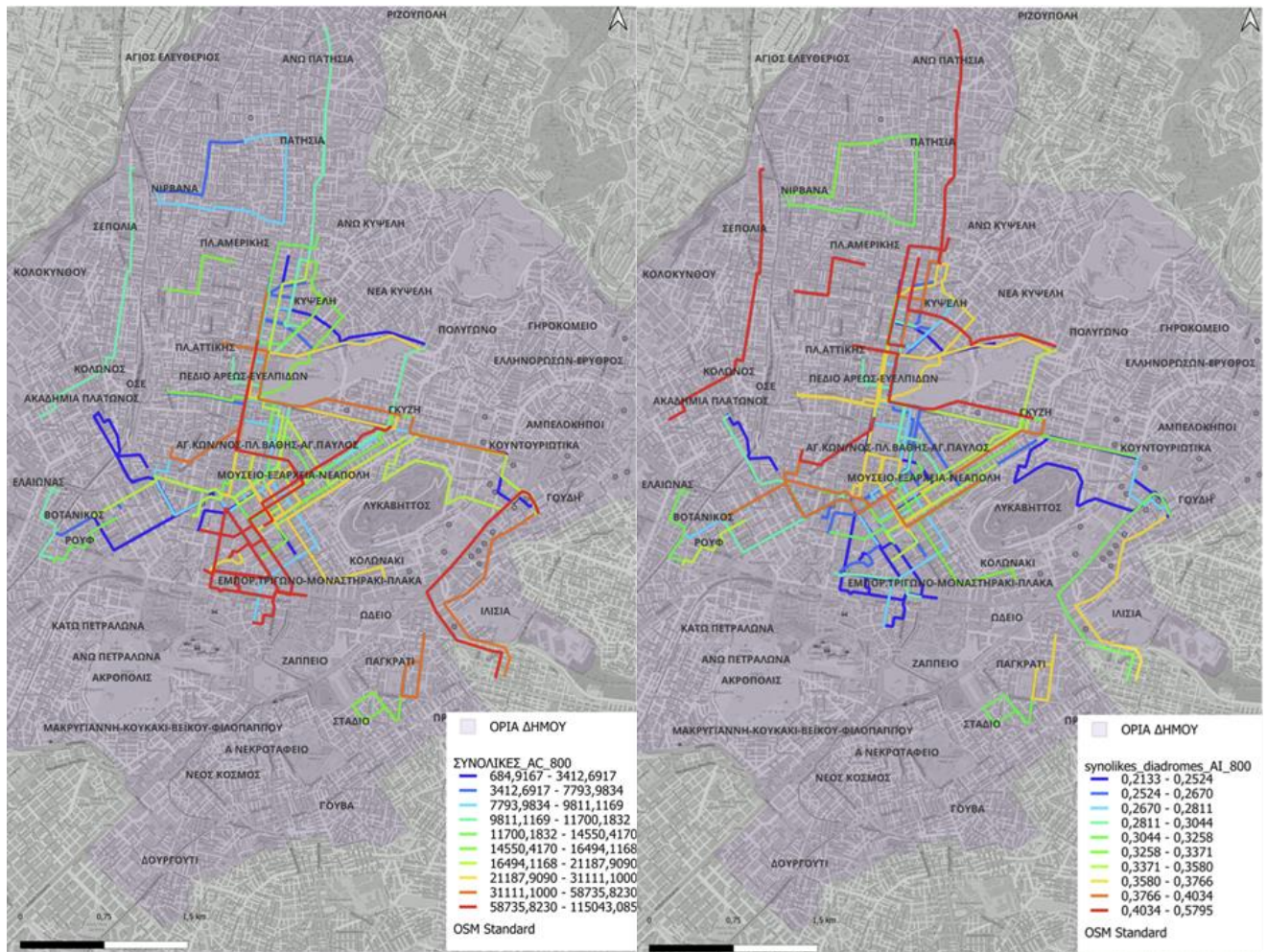
3.2.2. “Εμφυλη” συντακτική δομή της Αθήνας

Η διανυσματική ανάλυση των συνολικών διαδρομών έγινε στις μετρητικές ακτίνες των 300, 800 και 1000 μέτρων, περιπατητικές δηλαδή ακτίνες που αναδεικνύουν τοπικά κέντρα, καθώς εξετάζουμε μόνο τις πεζές μετακινήσεις των δέκα γυναικών. Οι διαφορές στις τρεις ακτίνες στην Ενσωμάτωση είναι πολύ μικρές, με κάποιες χαρακτηριστικές διαφοροποιήσεις στα σημεία της λεωφόρου Αλεξάνδρας, στην Κυψέλη και στα Εξάρχεια. Σε γενικές γραμμές, και στις τρεις ακτίνες τα πιο απομονωμένα σημεία (μπλε χρώμα) εξακολουθούν να βρίσκονται στο εμπορικό τρίγωνο, στην

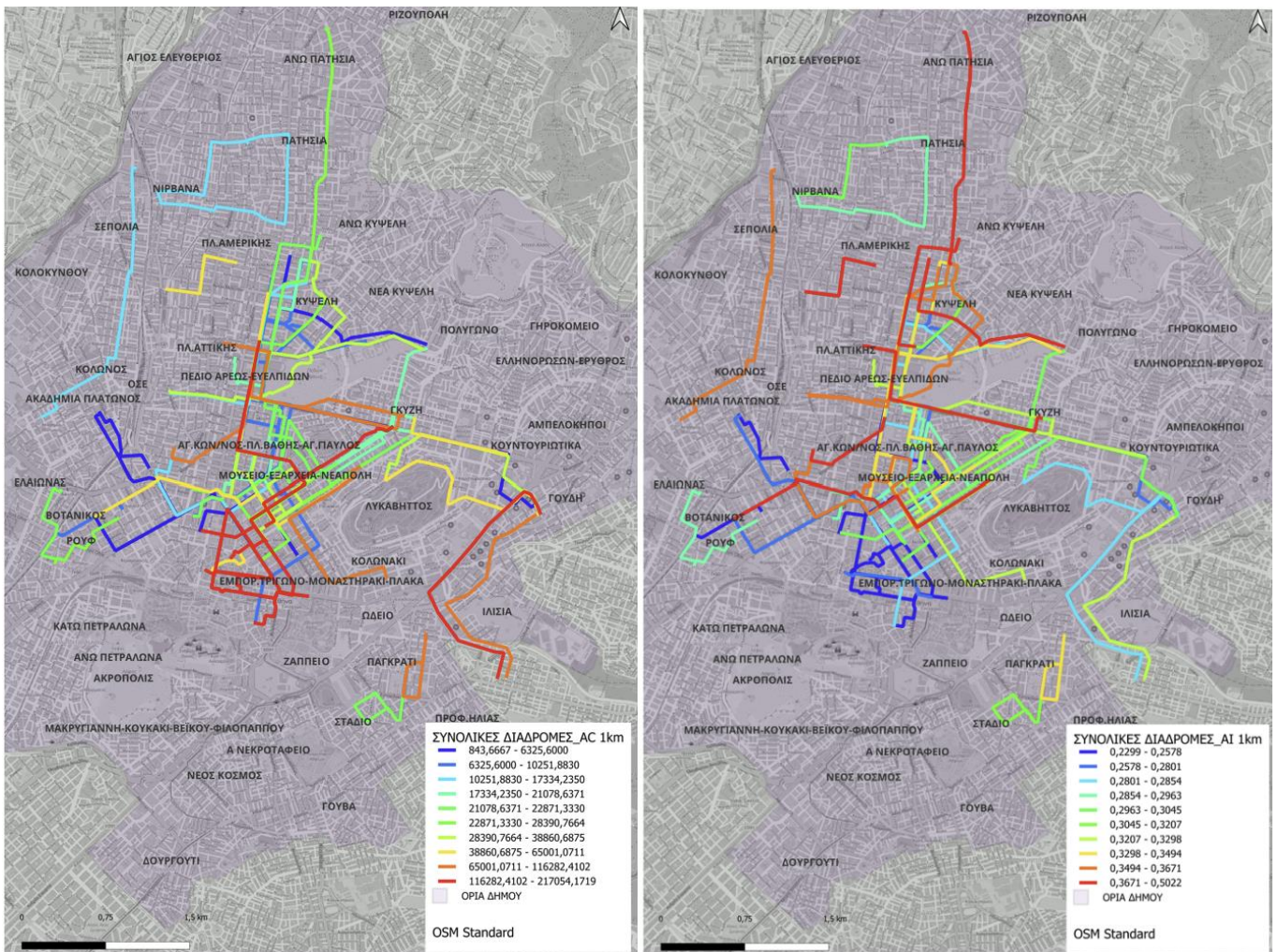
περιοχή του Μεταξουργείου και στις πλαγιές του Λυκαβηττού. Επίσης στην πολύ μικρή ακτίνα των 300 m (χάρτης 7) πεζής μετακίνησης η περιοχή των Εξαρχείων, όπου έχουμε και πύκνωση των διαδρομών, παρουσιάζει υψηλότερες τιμές γωνιακής Ενσωμάτωσης σε σχέση με τις μεγαλύτερες ακτίνες, που σημαίνει πως έλκει περισσότερο τοπικές μετακινήσεις. Τέλος επειδή οι διαφοροποιήσεις μεταξύ των χαρτών 7,8,9 είναι αρκετά μικρές, τόσο στην Γωνιακή Επιλογή, όσο και στην Ενσωμάτωση, στους περαιτέρω συσχετισμούς των διαδρομών με τα συντακτικά μέτρα θα χρησιμοποιείται κατά βάση η ανάλυση στα 800μέτρα.



Χάρτης 7 Γωνιακή Επιλογή και Ενσωμάτωση των συνολικών διαδρομών στα 300m. (αριστερά προς τα δεξιά)



Χάρτης 8 Γωνιακή Επιλογή και Ενσωμάτωση των συνολικών διαδρομών στα 800m.



Χάρτης 9 Γωνιακή Επιλογή και Ενσωμάτωση των συνολικών διαδρομών στα 1000m.(αριστερά προς τα δεξιά)

Όπως παρατηρείται από τους χάρτες(7,8,9) οι δρόμοι στο εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας, αλλά και κοντά σε αυτό, προς την πλευρά του Μεταξουργείου, αν και παρουσιάζουν υψηλή γωνιακή Επιλογή⁶, που δηλώνει πως σημειώνουν σημαντική εμπορική δραστηριότητα τόσο σε επίπεδο γειτονιάς όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο και αποτελούν πολυσύχναστους δρόμους, συχνά αποφεύγονται από τις συνομιλήτριες ακόμη και την ημέρα. Οι συνεντεύξεις ανέδειξαν πως αυτό το κομμάτι είναι από τα χειρότερα για βραδινή διέλευση, κάτι που οφείλεται στις εμπειρίες τους σε αυτούς τους δρόμους, που είτε οφείλονται στη συνάθροιση πολλών αντρών σε κάποια σημεία, είτε

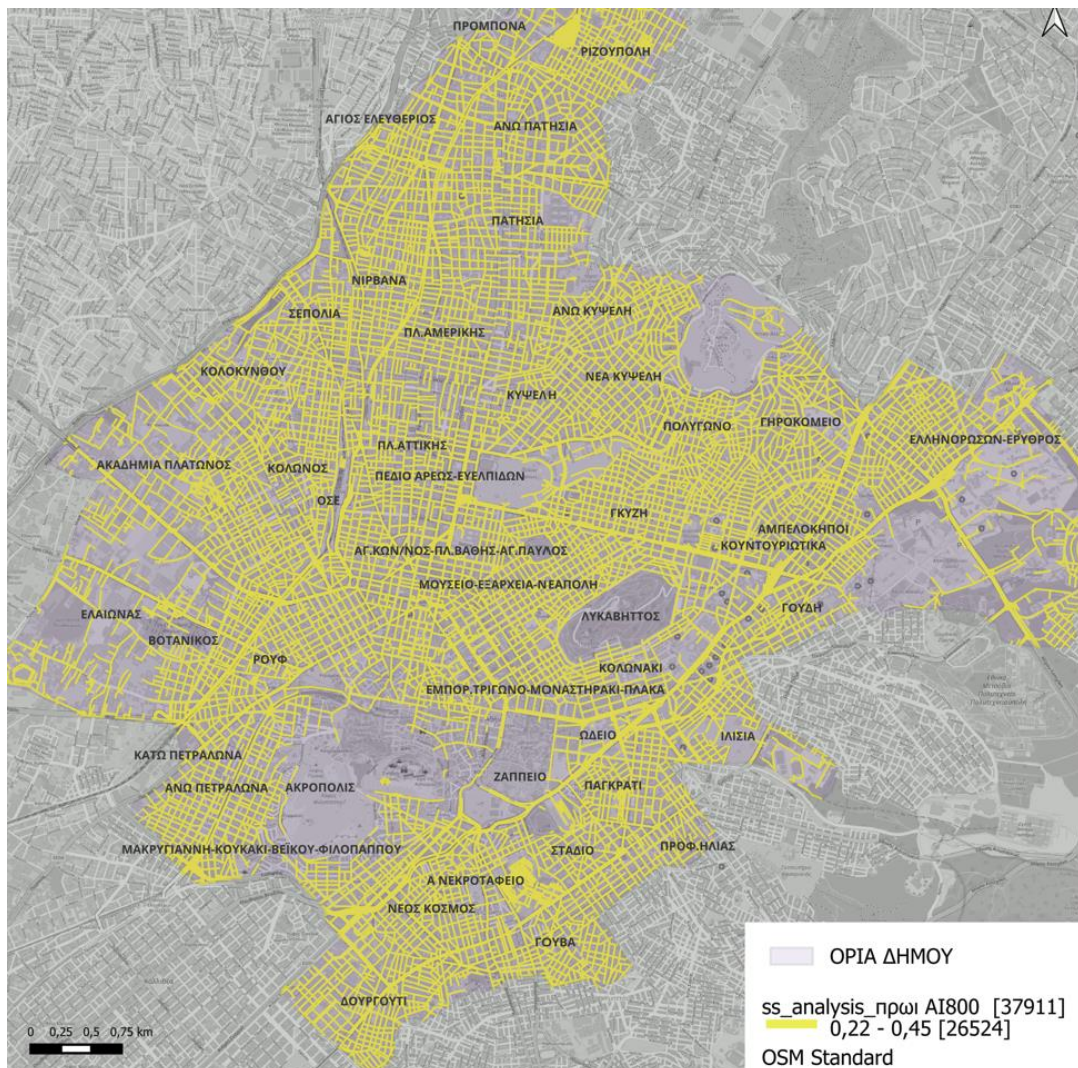
⁶ Η επιλογή εκφράζει το πόσο πιθανό είναι ένας χώρος να χρησιμοποιηθεί ως διέλευση για την πόλη και τελικά είναι ποσοτικοποίηση της προσελασιμότητας ενός χώρου σε σχέση με το αστικό σύστημα στο οποίο ανήκει.

στην ελάχιστη κίνηση το βράδυ, είτε ακόμη και στην κακή φήμη, όπως ανέφεραν επί παραδείγματι για τη Ζήνωνος. Η χαμηλή γωνιακή Ενσωμάτωση ⁷, σε όλες τις ακτίνες ανάλυσης (χάρτης 7, χάρτης 8, χάρτης 9), επιβεβαιώνει τη δυσκολία αυτή, καθώς εξορισμού δηλώνει πως πρόκειται για μια περιοχή απομονωμένη, που δεν έχει καλή διασύνδεση με τις υπόλοιπες περιοχές της Αθήνας και έτσι η προσβασιμότητα σε αυτήν είναι περιορισμένη.

Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε μία αναγωγή όλου του συστήματος (δίκτυο όλης της Αθήνας) στις τιμές που είχαν οι δρόμοι που επέλεγαν οι θηλυκότητες για τις καθημερινές τους μετακινήσεις, τόσο το πρωί όσο και το βράδυ, ώστε να μπορέσουμε να δούμε που εντοπίζονται δρόμοι με παρόμοια συντακτικά χαρακτηριστικά, σε ποιες περιοχές εμφανίζονται και να γίνουν οι ανάλογες νοητικές συσχετίσεις. Στον χάρτη 10 σχεδόν όλο το δίκτυο ανταποκρίνεται στα συντακτικά χαρακτηριστικά των πρωινών τους μετακινήσεων, δηλαδή οι περισσότεροι άξονες της Αθήνας λαμβάνουν τιμές Ενσωμάτωσης από 0,21-0,45, που αντιστοιχεί στο εύρος τιμών των πρωινών διαδρομών που επιλέγουν οι συνομιλήτριες μου για τις μετακινήσεις τους. Αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι η κίνησή τους το πρωί είναι πιο ελεύθερη και πως σχεδόν κάθε δρόμος μπορεί να επιλεγεί για διέλευση. Ελάχιστα πιο αραιό δίκτυο (με κενά) παρουσιάζεται στα Πατήσια, κοντά στην πλατεία Αττικής, και στις πλευρές του Λυκαβηττού, που δηλώνει πως οι δρόμοι που “λείπουν” από το χάρτη δεν παίρνουν τις τιμές που προαναφέρθηκαν. Στον χάρτη 11 όμως, το δίκτυο φαίνεται πολύ περιορισμένο, δηλαδή οι δρόμοι με ανάλογα χαρακτηριστικά στη Ενσωμάτωση (με τιμές Ενσωμάτωσης $0,25 < AI < 0,38$) με αυτούς που επέλεγαν για τις βραδινές τους πορείες οι δέκα γυναίκες, είναι αφενός πολύ λιγότεροι συγκριτικά με τις πρωινές επιλογές και αφετέρου μειωμένοι συγκριτικά με το συνολικό δίκτυο της Αθήνας. Ο χάρτης 9 συγκριτικά με το χάρτη 10 παρουσιάζει διαφορές, καθώς είναι πολύ πιο “πλήρης” σε σχέση με το χάρτη 10. Η διαφοροποίηση δηλαδή του χάρτη 9 με τον χάρτη 10, σημαίνει πως και συντακτικά επαληθεύεται η δυσκολία των γυναικών για

⁷ η ενσωμάτωση εκφράζει την εγγύτητα (closeness) ενός χώρου για το σύστημα, δηλαδή, το πόσο εύκολο είναι να προσεγγιστεί και τελικά είναι η ποσοτικοποίησή της προσβασιμότητας ενός χώρου σε σχέση με το αστικό σύστημα στο οποίο ανήκει

μετακίνηση και πρόσβαση τους στη δημόσια ζωή τις βραδινές ώρες. Με άλλα λόγια οι δρόμοι που θα επέλεγαν για τις βραδινές τους διαδρομές (χάρτης 11) είναι πολύ λιγότεροι αριθμητικά με αυτούς του χάρτη 10. Το σχεδόν ανέπαφο δίκτυο του χάρτη 10 είναι μάλλον ενδεικτικό της ανεμπόδιστης και κυρίαρχης γυναικείας παρουσίας στο δημόσιο χώρο τις πρωινές ώρες. Οι γυναίκες όχι μόνο λόγω της εργασίας τους, αλλά των πολλών δραστηριοτήτων φροντίδας και ανατροφής των παιδιών, αλλά και της μη κατοχής Ι.Χ. συγκριτικά με τους άντρες, αποτελούν την κυρίαρχη παρουσία στο δημόσιο χώρο κατά τις πρωινές εργασίας της ημέρας. Ο χάρτης 10 επαληθεύει πως και συντακτικά πολλοί δρόμοι θα απορριφθούν από τις θηλυκότητες για βραδινή διέλευση, επιβεβαιώνοντας τους περιορισμούς στην κινητικότητα που αντιμετωπίζουν.



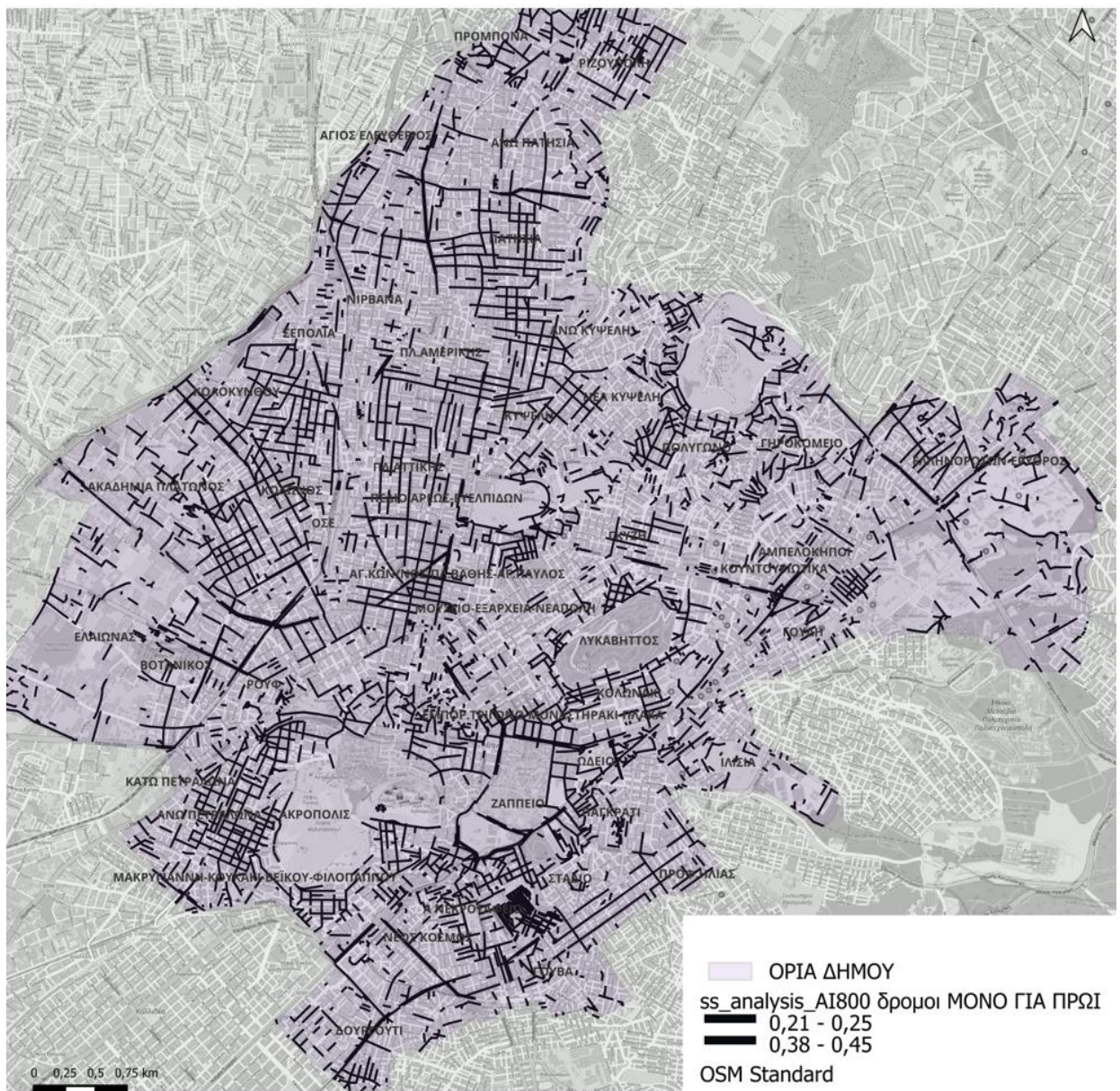
Χάρτης 10 Δρόμοι της Αθήνας με τιμές Ενσωμάτωσης που είχαν και οι δρόμοι που επέλεξαν οι συνομιλήτριες για τις πρωινές τους μετακινήσεις.



Χάρτης 11 Δρόμοι της Αθήνας με τιμές Ενσωμάτωσης που είχαν και οι δρόμοι που επέλεξαν οι συνομιλήτριες για τις βραδινές τους μετακινήσεις.

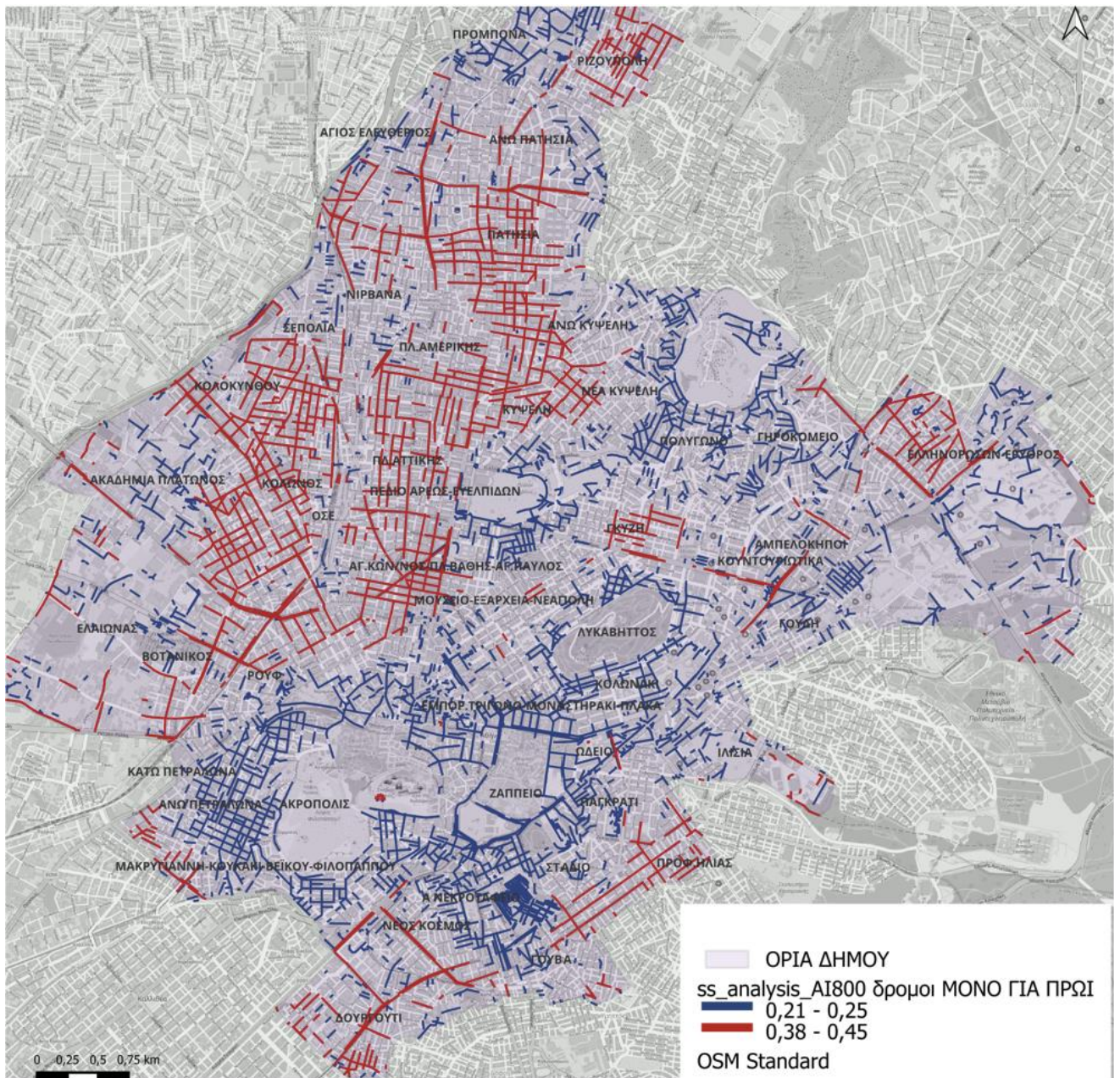
“Αφαιρώντας” τον χάρτη 11 από τον χάρτη 10, προκύπτει ο χάρτης 12. Ο χάρτης 12 δηλαδή περιλαμβάνει τα τμήματα δρόμου που δεν υπάρχουν στον χάρτη 11, και ουσιαστικά παρουσιάζει τους δρόμους, βάσει συντακτικών χαρακτηριστικών, που θα αποφύγουν το βράδυ για διέλευση οι θηλυκότητες. Είναι οι δρόμοι δηλαδή που παίρνουν τιμές Ενσωμάτωσης (σε ακτίνα 800μ), εκτός εύρους τιμών των βραδινών τους μετακινήσεων. Επιπλέον οι δρόμοι στον χάρτη 12, έχουν κατηγοριοποιηθεί σε δύο κατηγορίες (μπλε και κόκκινοι) ανάλογα με τις τιμές της γωνιακής Ενσωμάτωσης που έλαβαν. Οι χαμηλής Ενσωμάτωσης άξονες ($0,21 < AI_{800} < 0,25$) φαίνεται λογικό να

αποφεύγονται για διέλευση τις βραδινές ώρες, καθώς εξ ορισμού συντακτικά αποτελούν τους απομονωμένους δρόμους της πόλης με χαμηλή προσβασιμότητα, οι υψηλής όμως ενσωμάτωσης δρόμοι (κόκκινο χρώμα, με τιμές $0,38 < AI800 < 0,45$) δεν ήταν αναμενόμενο να αποτελούν άξονες προς αποφυγή (Χάρτης 13).



Χάρτης 12 Δρόμοι της Αθήνας που θα απέφευγαν οι θηλυκότητες για βραδινή διέλευση βάσει συντακτικής Ενσωμάτωσης (AI800)

Από τους δρόμους του παραπάνω χάρτη ταξινομούνται οι δρόμοι χρωματικά ανάλογα με το βαθμό Ενσωμάτωσης τους στον χάρτη 13. Οι δρόμοι χαμηλής ενσωμάτωσης(μπλε απόχρωση και τιμές 0,21-0,25) εντοπίζονται κυρίως στην Πλάκα, στον Λυκαβηττό, στο Πεδίο του Άρεως και γενικώς σε σημεία κοντά σε ανοιχτούς χώρους και ελεύθερους χώρους πρασίνου (άλση, πάρκα). Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας επίσης παρουσιάζει χαμηλές τιμές Ενσωμάτωσης, γεγονός που είθισται στα ιστορικά κέντρα των περισσότερων πόλεων, καθώς αυτά δεν έχουν ενσωματωθεί καλά στον αστικό ιστό και η πρόσβαση εκεί δεν είναι εύκολη. Επομένως το να αποφύγει μια θηλυκότητα να διασχίσει έναν δρόμο σε τέτοια μέρη φαίνεται λογικό. Περιοχές όμως με υψηλή Ενσωμάτωση (κόκκινο χρώμα και τιμές 0,38-0,45), όπως φαίνονται παρακάτω, που εντοπίζονται στην Κυψέλη, στα Πατήσια, στα Σεπόλια, στην Ομόνοια δεν εξηγείται συντακτικά γιατί μπορεί να αποτρέπουν τη νυχτερινή διέλευση.



Χάρτης 13 Ταξινόμηση Δρόμων της Αθήνας που θα απέφευγαν οι θηλυκότητες για βραδινή διέλευση βάσει Ενσωμάτωσης (AI800)

3.2.3.Φιλικές/ οικείες διαδρομές

Οι παράγοντες που καθιστούν μια διαδρομή φιλική και οικεία δεν ταυτίζονται για όλες τις συνομιλήτριες. Σαφέστατα η κίνηση στο δρόμο, η ζωτικότητα μιας περιοχής παίζουν ρόλο, αλλά

οικεία διαδρομή δεν σημαίνει πάντα και ασφαλής όπως διαπιστώνουν οι ίδιες. Η οικειότητα, πιθανώς, είναι αυτή που άρει με τον καιρό κάποιες φοβίες για την περιοχή γιατί την έχουν “τεστάρει” και ξέρουν πως να κινηθούν σε αυτήν. Την αίσθηση ασφαλείας και άνεσης να κυκλοφορήσουν μόνες τα βράδια χωρίς φόβο την προσφέρουν γειτονιές/περιοχές που γνωρίζουν καλά . Η γνώση του περιβάλλοντος και το αίσθημα ότι επίσης ανήκουν σε μια κοινότητα, τις ενθαρρύνει αρκετά να κινούνται τη νύχτα στην πόλη με μια άνεση και χωρίς πολλές δεύτερες σκέψεις. Τα Εξάρχεια από όλες τις θηλυκότητες αποτελούν έναν χώρο αρκετά οικείο και φιλικό, αν και καμία από αυτές δεν κατοικεί εκεί. Η γειτονιά των Εξαρχείων παρουσιάζει υψηλή τοπική Ενσωμάτωση (υψηλότερες τιμές στις μικρές ακτίνες π.χ. 300m), που σημαίνει ένα καλά διασυνδεδεμένο δίκτυο σε επίπεδο γειτονιάς και μάλιστα σχετίζεται με τις πεζές διελεύσεις. Επίσης, αναφορικά με την πύκνωση των διαδρομών στην ευρύτερη περιοχή των Εξαρχείων να σημειωθεί ότι υπάρχουν πολλές χρήσεις τοπικού αλλά και υπερτοπικού χαρακτήρα, όπως αυτή των πανεπιστημιακών ιδρυμάτων (Ε.Μ.Π., Παιδαγωγικό, Νομική Σχολή), του Αρχαιολογικού Μουσείου, δημόσιων υπηρεσιών (εφορίες, ασφαλιστικά ταμεία, επιμελητήρια), καθώς και σταθμών του μητροπολιτικού σιδηρόδρομου και πληθώρα τύπων καταστημάτων που αντίστοιχα έλκουν τόσο τοπικές όσο και υπερτοπικές μετακινήσεις. Οι χρήσεις μάλιστα με τη μεγαλύτερη παρουσία στην περιοχή, που της προσδίδουν και ιδιαίτερο χαρακτήρα, είναι αυτές των βιβλιοπωλείων, παλαιοβιβλιοπωλείων και εκδοτικών οίκων, που έλκονται σίγουρα και από τους πόλους της περιοχής που είναι τα πανεπιστημιακά ιδρύματα (Chatzikonstantinou, 2022). Πέραν των τοποσήμων και της εμπορικής δραστηριότητας, η γειτονιά των Εξαρχείων χαρακτηριζόταν πάντα από την έντονη και πολύπλευρη πολιτική και κοινωνική δράση ανθρώπων που ζουν και δρουν σε αυτά, με κύρια χαρακτηριστικά την αυτοοργάνωση, την ενεργό συμμετοχή στους αγώνες που αναπτύσσονται, τη διαρκή επαγρύπνηση και τη δίκαιη αμφισβήτηση των τοπικών αρχών, των εκάστοτε κυβερνήσεων και των σχεδίων τους. Τα αυτοοργανωμένα εγχειρήματα, τα πολιτιστικά δρώμενα, οι λαϊκές συνελεύσεις, οι πολλαπλές εκδηλώσεις συνθέτουν την ταυτότητα των

Εξαρχείων, καθιστώντας την περιοχή έναν διαρκή χώρο συνάντησης ανθρώπων και ιδεών, κάνοντάς τον παράλληλα σημείο αντίστασης απέναντι στην κρατική βαρβαρότητα. Η έντονη δραστηριότητα στην περιοχή (καλλιτεχνική-πανεπιστημιακή, εμπορική κλπ) συνδυαστικά με το πολιτικό της υπόβαθρο αποπνέει την αίσθηση της αλληλεγγύης και της στήριξης σε περίπτωση που κάτι κακό συμβεί. Γι' αυτό το λόγο οι συνομιλήτριες μου επιλέγουν την περιοχή για δραστηριοποίηση στον ελεύθερο χρόνο τους, καθώς όχι μόνο οι επιλογές που προσφέρει η περιοχή είναι πολύ κοντά στην αισθητική τους, αλλά νιώθουν κομμάτι της ευρύτερης κοινότητας της περιοχής. Οι χώροι αλληλεγγύης εξάλλου σε μια περιοχή δημιουργούν εναλλακτικές προσεγγίσεις στη βίωση ενός τόπου.

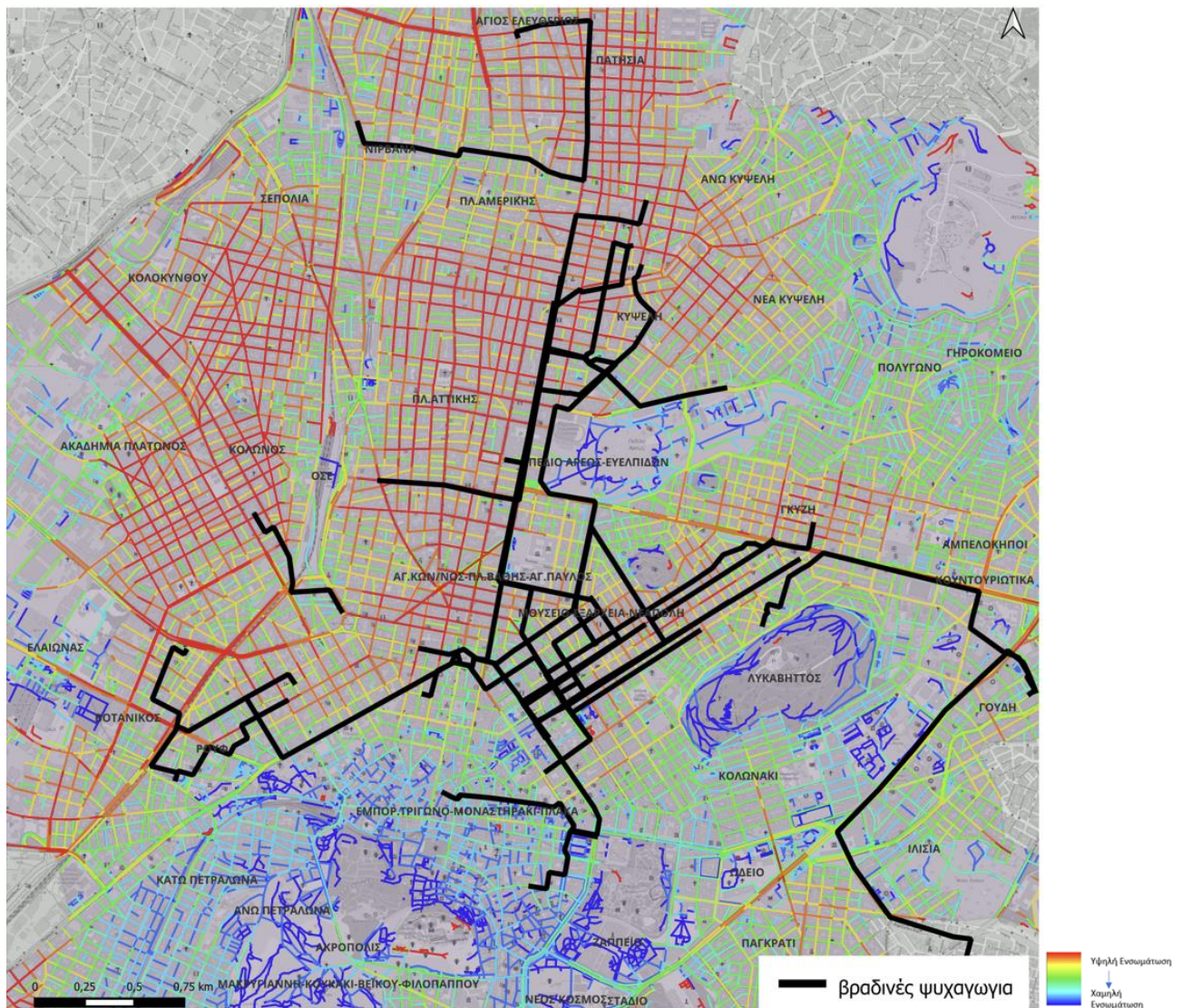
Όπως άλλωστε αναφέρουν και οι συνομιλήτριες:

“Πάντα μου άρεσε να κάνω τις βόλτες μου εκεί... Τα αισθάνομαι σαν γειτονιά μου...”(Ε.Μ.,31 ετών, κάτοικος Σεπολίων)

“Εκεί πάλι δε με φοβίζονται ούτε τα στενάκια, και ας είναι σκοτεινά, κάπως νιώθω ότι ανά πάσα στιγμή κάπου κάποιος θα πεταχτεί...”(Θ.Λ., 27 ετών, κάτοικος Παγκρατίου)

“Τα Εξάρχεια έχουν μια συγκεκριμένη ταυτότητα που σε κάνει να νιώθεις ασφαλής...”(Ε.Μ., 33 ετών, Κάτοικος Κυψέλης)

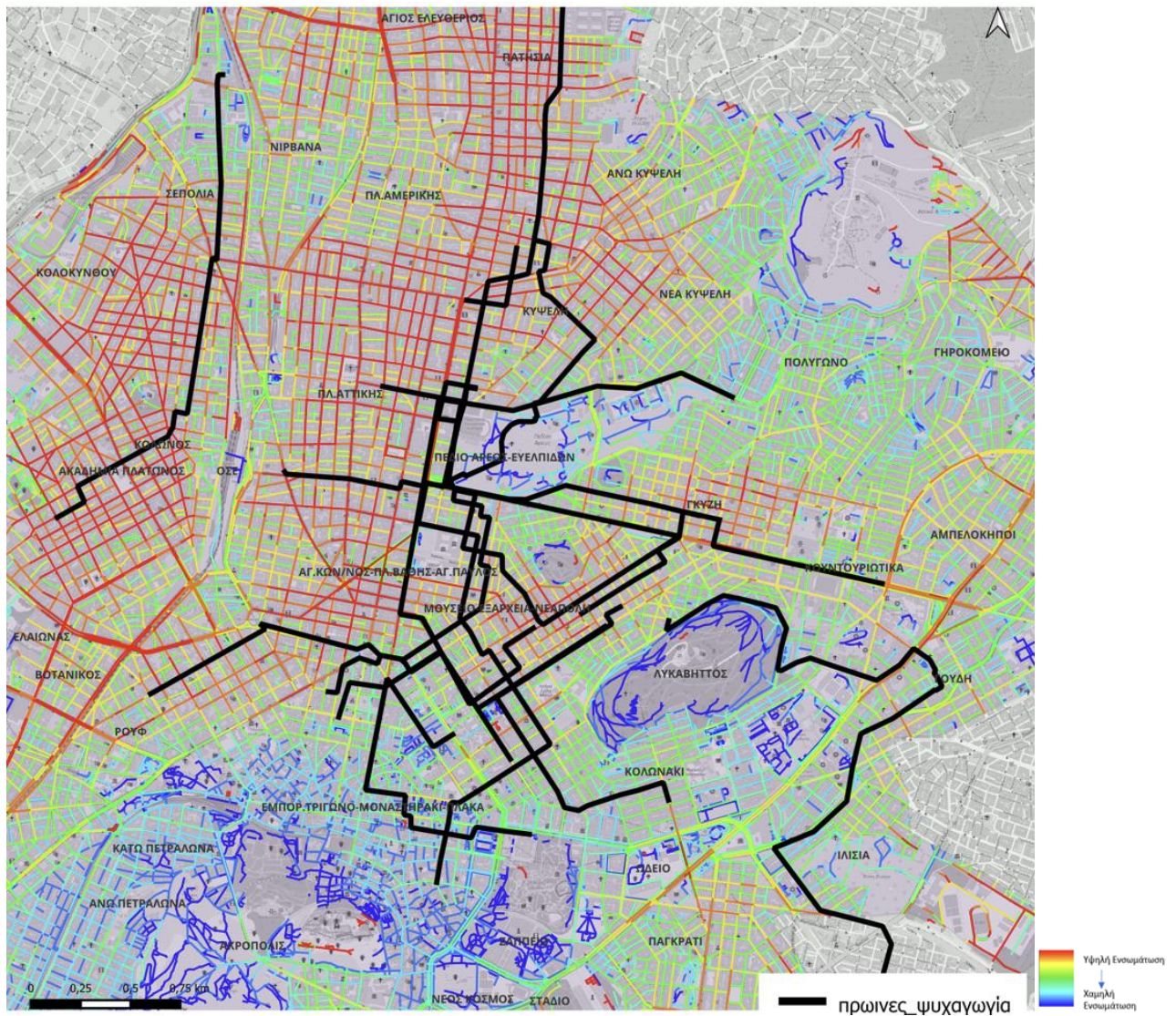
Στον χάρτη 14 παρουσιάζονται οι βραδινές μετακινήσεις των δέκα γυναικών. Στο υπόβαθρο απεικονίζεται η Γωνιακή Ενσωμάτωση. Οι βραδινές, πεζές, πορείες που πραγματοποιούν, φαίνονται να ανταποκρίνονται στα αποτελέσματα της Γωνιακής Ενσωμάτωσης, καθώς οι περισσότερες “πέφτουν” σε άξονες με πορτοκαλί-κόκκινο χρώμα, δηλαδή σε καλά ενσωματωμένους δρόμους για τη γειτονιά αλλά και όλο το σύστημα. Από τον χάρτη αυτό αναδεικνύονται οι φιλικές περιοχές για αυτές, αυτής των Εξαρχείων, της Κυψέλης, αλλά και του Μεταξουργείου, καθώς σε αυτές επιλέγουν περισσότερο να κινηθούν το βράδυ.



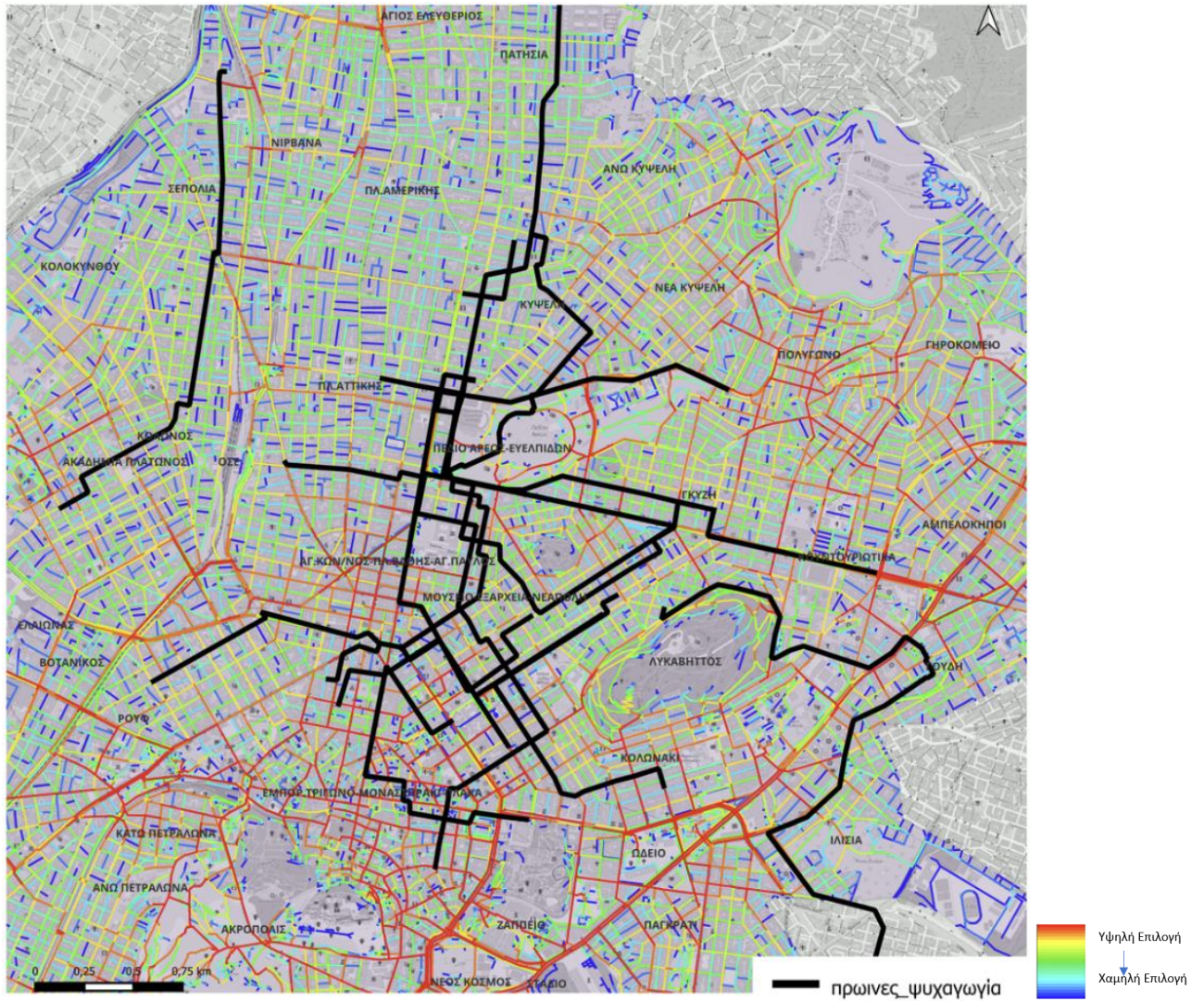
Χάρτης 14 Βραδινές μετακινήσεις με υπολογισμό Γωνιακή Ενσωμάτωση του δικτύου στα 800 m.

Στις πρωινές τους μετακινήσεις όμως δεν παρατηρείται απόλυτη ταύτιση στις επιλογές τους με τους ενσωματωμένους άξονες του δικτύου (χάρτης 15). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διέλευση μέσα από το Πεδίο του Άρεως, από τον περιφερειακό του Λυκαβηττού και την Ερμού (προς Μοναστηράκι), δηλαδή άξονες αρκετά απομονωμένους από την υπόλοιπη πόλη, σε όλες τις ακτίνες ανάλυσης, όπως είδαμε και από τους χάρτες 7,8,9. Η ύπαρξη διαδρομών στο εμπορικό τρίγωνο, αλλά και κοντά σε αυτό (Πανεπιστημίου, Ακαδημίας) σχετίζεται περισσότερο θετικά με την Επιλογή (χάρτης 16), παρά με την Ενσωμάτωση, κάτι το οποίο είναι λογικό καθώς η περιοχή αυτή θεωρείται θύλακας με υψηλή συγκέντρωση λειτουργιών, δραστηριοτήτων εμπορίου, γραφείων παροχής

υπηρεσιών και διοίκησης επιχειρήσεων, οι οποίες αποτελούν προορισμό για τις μετακινούμενες, το πρωί.

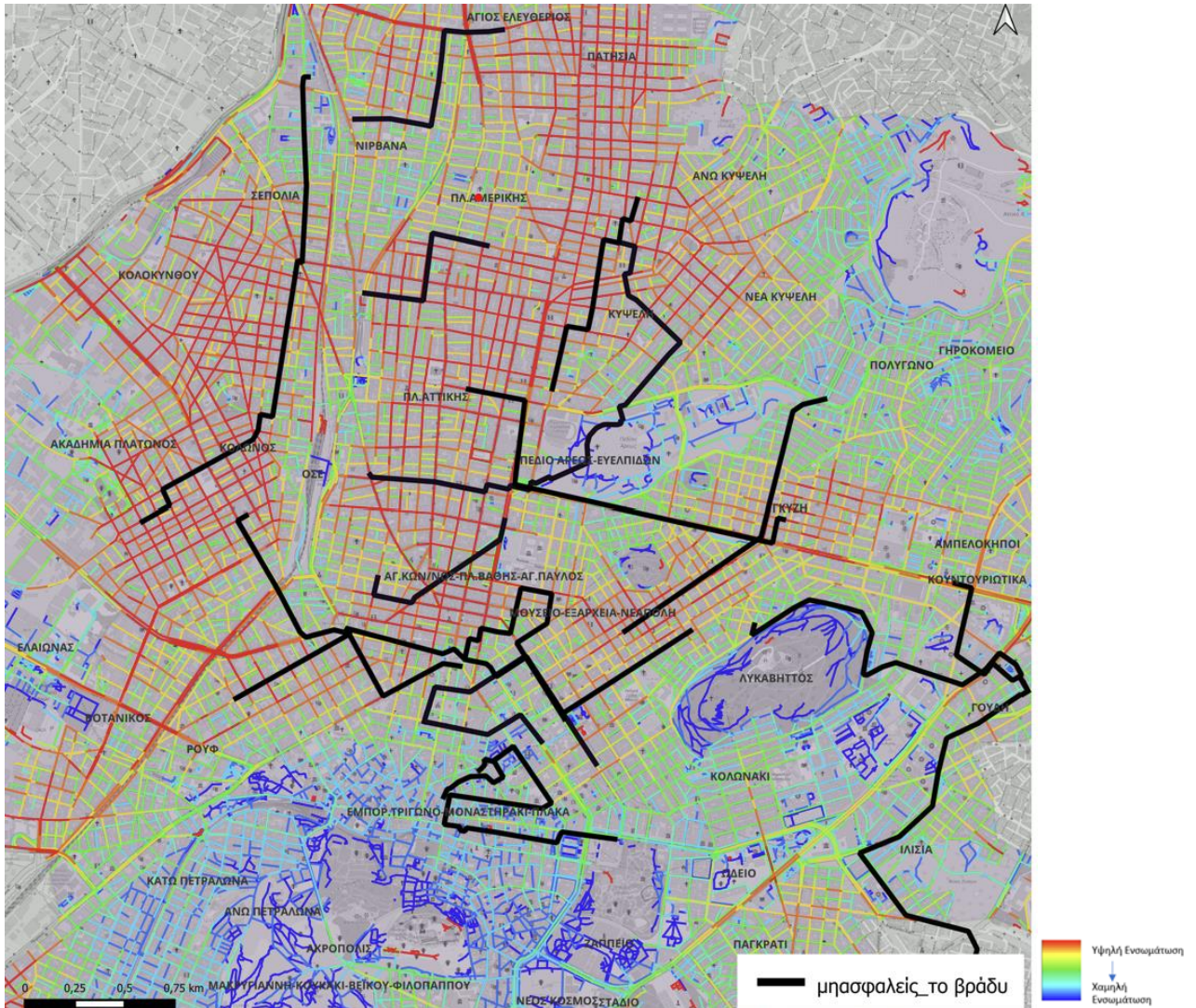


Χάρτης 15 Πρωινές μετακινήσεις με υπολογισμό Γωνιακή Ενοσωμάτωση του δικτύου στα 800 m.



Χάρτης 16 Πρωινές μετακινήσεις με υπολογισμό Γωνιακή Επιλογή του δικτύου στα 800 m.

3.2.4. Μη φιλικές/Ανοίκειες διαδρομές



Χάρτης 17 Μη ασφαλείς διαδρομές για το βράδυ με υπολογισμό Γωνιακή Ενσωμάτωση δικτύου στα 800μ

Όλες οι συνομιλήτριες μου διαφοροποιούν έστω και μία από τις διαδρομές της καθημερινότητάς τους το βράδυ σε σχέση με την ημέρα ·μια επιλογή που οφείλεται στο αίσθημα φόβου που γεννούν κάποια μέρη εκείνη την ώρα, λόγω του σκοταδιού, της κακής ορατότητας, της ερημιάς, της αβεβαιότητας για τον περαστικό που θα τις προσπεράσει, παραβατικών δραστηριοτήτων, καθώς και λόγω αρνητικών εμπειριών παρενόχλησης που έχουν υποστεί. Οι διαδρομές αυτές επισημάνθηκαν στη χαρτογράφηση ως διαδρομές που οπωσδήποτε θα μεταβάλουν ή στη σπάνια περίπτωση που τύχει και διέλθουν από εκεί θα τους προκληθεί μεγάλη αγωνία για την ασφάλειά τους. Στον παραπάνω χάρτη 17 παρουσιάζονται αθροιστικά οι μη ασφαλείς διαδρομές για όλες τις

συνομιλήτριες. Κάθε διαδρομή δε σημαίνει πως είναι στο σύνολό της ανοίκεια για την κάθε μετακινούμενη. Για παράδειγμα στη διαδρομή από Εξάρχεια προς Γκύζη, το σημείο που δυσκολεύει τη Σ.Π. το βράδυ είναι ψηλά, στις ανηφόρες του Γκύζη-στα σκαλάκια και όχι το τμήμα της Χ. Τρικούπη στα Εξάρχεια. Από συντακτικής πλευράς αυτό δικαιολογείται, λόγω των χαμηλών τιμών Ενσωμάτωσης που παρουσιάζονται σε εκείνο το κομμάτι προς το άλσος. Επίσης σε μια άλλη διαδρομή, η Θ.Λ. δυσκολεύεται να περάσει από την πλατεία Κάνιγγος για να πάει στα Εξάρχεια. Το κομμάτι γύρω από την πλατεία σημειώνει λίγο χαμηλότερες τιμές γωνιακής Ενσωμάτωσης, σε σχέση με τους γειτονικούς δρόμους, και η έλλειψη μικτών χρήσεων θα μπορούσε να δικαιολογεί την αποφυγή. Η Δ.Μ. αναφορικά με την ύπαρξη μικτών χρήσεων αναφέρει:

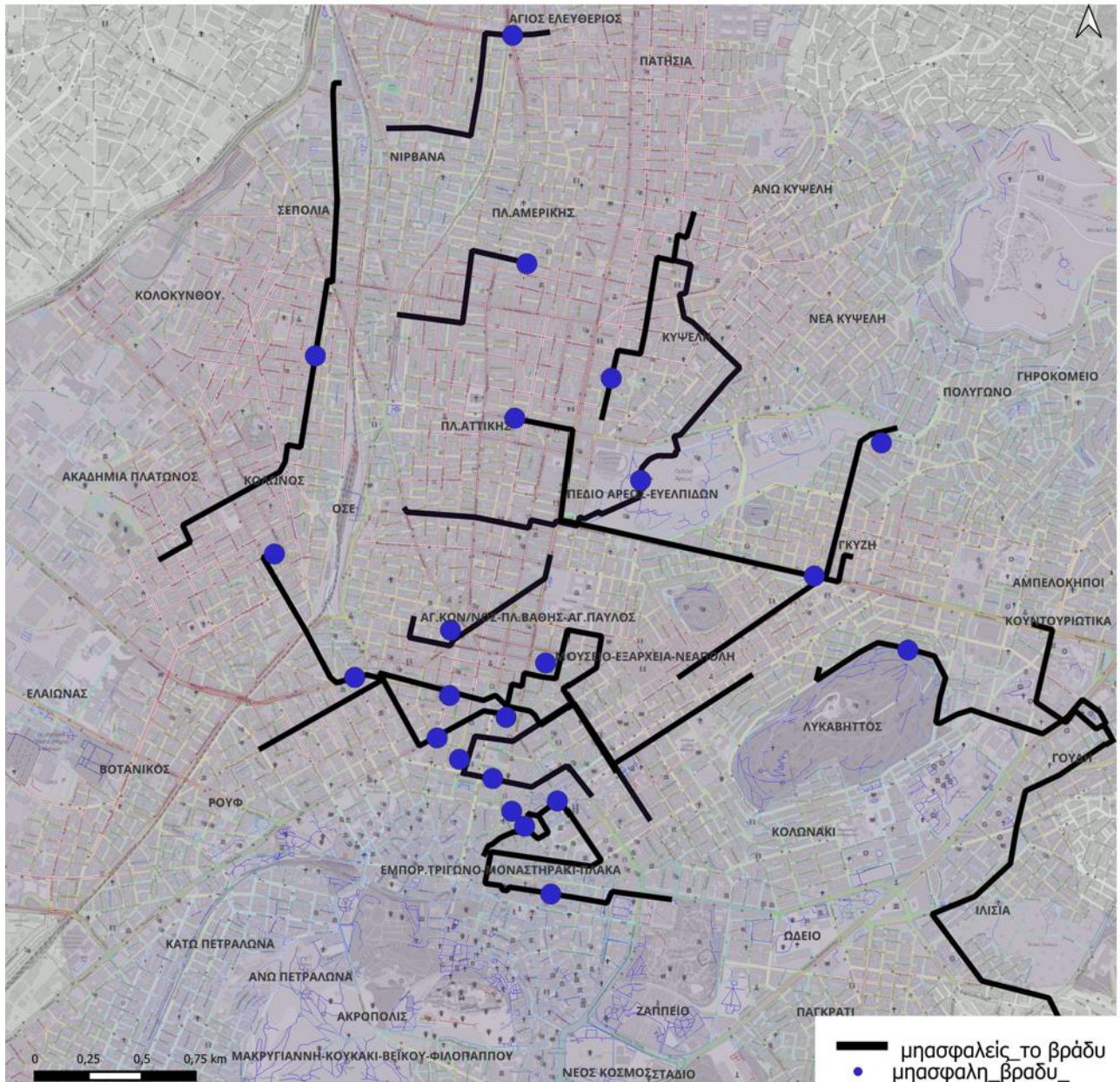
“Ο Λυκαβηττός πάλι είναι ότι έχει χαρακτηριστικά απομόνωσης σε αυτό το σημείο και νομίζω ότι είναι περιοχή αμιγής κατοικίας, δηλαδή από την Ασκληπιού και κάτω συναντάς κάποιες χρήσεις... Και ενώ είναι μια περιοχή λοιπόν που είναι πάρα πολύ κεντρική και είσαι κοντά από παντού, την αποφεύγεις.” (Δ.Μ. 30 ετών, κάτοικος Ιλισίων)

Το τμήμα επίσης της λεωφόρου Αλεξάνδρας στο ύψος του Πεδίου δυσκολεύει την Ο.Χ. (χάρτης 17) και όντως η συντακτική ανάλυση επιβεβαιώνει ότι δεν έλκει σε αυτό το τμήμα της, πεζές μετακινήσεις (πράσινη απόχρωση). Η δυσκολία στο εμπορικό τρίγωνο, δικαιολογείται επίσης απόλυτα από την συντακτική απομόνωση που διακρίνει το κομμάτι αυτό της Αθήνας. Από την άλλη το “κομμάτι” αυτό της Αθήνας, προβληματίζει περισσότερο γιατί ταυτόχρονα η Γωνιακή Επιλογή είναι ιδιαίτερα υψηλή εκεί· η Επιλογή όπως προαναφέρθηκε αποτελεί τον δείκτη για τη “ζωντάνια” μιας περιοχής, λόγω μίξης χρήσεων, που στην προκειμένη περίπτωση τεκμηριώνεται από την ύπαρξη πολλών δραστηριοτήτων, εμπορίου κυρίως και υπηρεσιών, οι οποίες το βράδυ όμως δεν λειτουργούν. Ταυτόχρονα οι χαμηλές πυκνότητες χρήσεων αναψυχής στην περιοχή συγκριτικά με τις άλλες, καθώς και η πολύ χαμηλή οικιστική πυκνότητα, θα μπορούσαν να αποτελούν αιτίες αποφυγής διέλευσης το βράδυ, αφού η απουσία κοινωνικών δραστηριοτήτων και μίξης χρήσεων προκαλεί μεγαλύτερο φόβο και ανασφάλεια για το έγκλημα (Valentine, 1989) και οι αστικές γειτονιές

κατά τη Jane Jacobs είναι πιο ασφαλείς όταν υπάρχει η εποπτεία των κατοίκων. Όπως περιγράφει η Ο.Χ. για την περιοχή:

“Εκεί στο δημαρχείο, στην πλατεία Κοτζιά, το βράδυ μου είχαν κλέψει το κινητό από πίσω ενώ καθόμουν στη στάση. Και παρ’ ολο που έχει πολύ φως το βράδυ, αργά μπορεί να ναι πολλή ερημιά και δε μ αρέσει να περνάω από εκεί...Επίσης πίσω από το Εθνικό θέατρο, που έχει κάτι στενάκια που δεν έχουν καλό φωτισμό όταν περνάω... στην Πειραιώς ψηλά, να περιμένεις για νυχτερινό λεωφορείο, περνάνε όλο κάτι παράξενοι με τα αυτοκίνητά τους αργά το βράδυ ...” (Ο.Χ. 26 ετών κάτοικος Αμπελοκήπων)

Σε άλλες όμως πορείες όπως στους άξονες της Δεληγιώργη στο Μεταξουργείο και της Δροσοπούλου στην Κυψέλη, οι οποίες παρουσιάζουν υψηλή Ενσωμάτωση, δηλαδή μεγάλη ένταξη στο ευρύτερο σύστημα της πόλης και προσβασιμότητα, η συντακτική ανάλυση δε φαίνεται να δίνει ικανοποιητικές απαντήσεις για ποιο λόγο υπάρχει η δυσκολία ή και αποτροπή διέλευσης από εκεί. Από τις διαδρομές αυτές εξήχθησαν τα συγκεκριμένα σημεία(χάρτης 18) που ήταν αποθαρρυντικά για διέλευση κυρίως τη νύχτα.



Χάρτης 18 Μη ασφαλή σημεία στην πόλη για τις συνομιλήτριες το βράδυ

Μέσα από τις απαντήσεις των συνομιλητριών για τις διαδρομές που διαφοροποιούν λόγω φόβου εντοπίστηκαν τα σημεία που τους προκαλούν φόβο και ανασφάλεια (χάρτης 18) και τα οποία αποφεύγουν να περάσουν διαμέσου το βράδυ. Τα σημεία αυτά βρίσκονται στις περιοχές του Κολωνού, στη Βικτώρια, στο Πεδίον του Άρεως, στην πλατεία Μεταξουργείου προς Αχιλλέως, στην πλατεία Ομονοίας, πλατεία Κάνιγγος, στην πλατεία Βάθης, στο Λυκαβηττό, στη Φυλής, και πυκνώνουν αρκετά κοντά στην Ομόνοια, αλλά κυρίως στο τμήμα του εμπορικού τριγώνου της Αθήνας, όπου σημειώνεται και η μεγαλύτερη συγκέντρωση μη ασφαλών διαδρομών. Οι λόγοι για

τους οποίους οι τόποι αυτοί είναι αρνητικά φορτισμένοι σχετίζονται άλλες φορές με το δομημένο περιβάλλον και τις λειτουργίες του και άλλες φορές αποδίδονται σε κοινωνικά χαρακτηριστικά. Η Ε.Λ. για παράδειγμα λόγω μετοίκησης της στην Αθήνα, προερχόμενη από μικρή επαρχιακή πόλη δυσκολεύεται στο κέντρο, καθώς το περιβάλλον της είναι νέο και άγνωστο. Αντίθετα η Β.Κ. επίσης και αυτή εσωτερική μετανάστρια είναι μία από τις δύο συνομιλήτριες μου που δήλωσε πως δε φοβάται να κυκλοφορήσει καθόλου ακόμη και το βράδυ, απλώς βρίσκεται σε μια εγρήγορση.

“ Από την άλλη, η άλλη μου επιλογή μου είναι να γυρίσω σπίτι το βράδυ είναι από Γκύζη μέσα, αλλά και εκεί το αποφεύγω ακόμη περισσότερο. Είναι αυτά τα σκαλάκια τα απόμερα στις ανηφοριές, που και γάτα που πετάγεται τη νύχτα φοβάσαι ...”(Σ.Π. 34 ετών , κάτοικος Γκύζη)

“ Γενικά εγώ το βράδυ πουθενά δεν κυκλοφορώ μόνη μου. Δεν ξέρω είμαι κ από επαρχία, δεν είμαι από εδώ, ακόμη δεν έχω συνηθίσει αυτή την εικόνα του κέντρου. Με φοβίζουν σχεδόν τα πάντα όταν νυχτώνει. Δεν έχω περπατήσει και πολύ την Αθήνα ειδικά βράδυ, αλλά και μόνο τη μέρα με αυτά που βλέπω δεν μπαίνω καν στη διαδικασία να επιχειρήσω να πάω κάπου μόνη...”(Ε.Λ. 29, κάτοικος Αγ. Νικολάου)

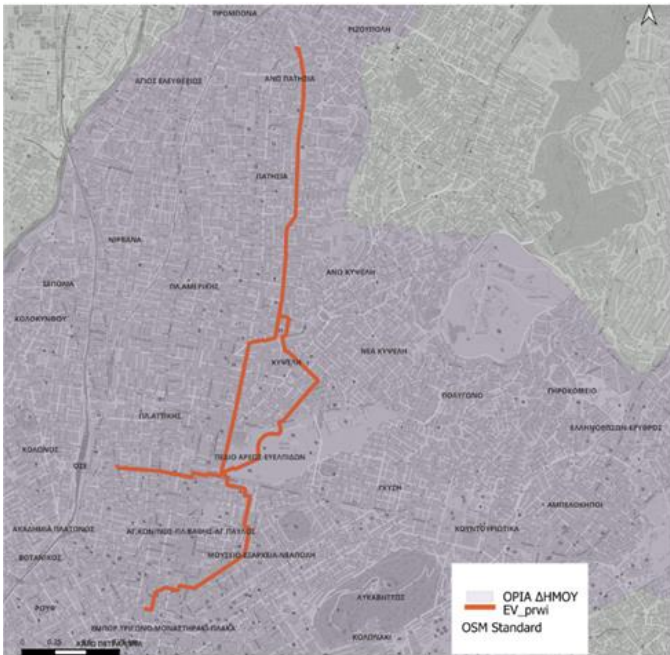
Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι η μεγάλη χρήση του χώρου και η οικειοποίηση του οδηγεί στην κατάρριψη μύθων και εικόνων που κατασκευάζονται και αναπαράγονται μέσω τρίτων (Μ.Μ.Ε., οικογένεια) για τους επικίνδυνους και απειλητικούς χώρους της πόλης. Η απουσία από το δημόσιο χώρο ή το κέντρο της πόλης το βράδυ μπορεί να τροφοδοτήσει και να ενισχύσει ακόμη περισσότερο τις εικόνες αυτές, ενώ αντίθετα· το βίωμα του χώρου και ο χρωματισμός της εικόνας του μέσα από δικές μας εμπειρίες, μπορεί να διαμορφώσει άλλη εικόνα και αίσθηση ασφάλειας και οικειοποίησης (Koskela, 1997). Όπως αναφέρει και ο Ντε Σερτώ (1984) μέσω του περπατήματος, οικειοποιούμε το δημόσιο χώρο μέσω της χρήσης του ·είναι η πρακτική που μας βοηθά να εξασκήσουμε το δικαίωμα στην πόλη και να νιώσουμε ότι αποτελούμε κόμματι της πόλης.

Επιπρόσθετα ο ίδιος δρόμος ή ίδια περιοχή μπορεί να αλλάξει χαρακτήρα το πρωί σε σχέση με το βράδυ και μια οικεία διαδρομή να μετατραπεί σε ανοίκεια και αντίστροφα. Μέσα από τις μαρτυρίες των γυναικών βλέπουμε για παράδειγμα μια οικεία και ευχάριστη διέλευση το πρωί μέσα από τον Πεδίο του Άρεως να αλλάζει, εντελώς, χαρακτήρα το βράδυ και κατά κανόνα να αποφεύγεται. Αντίθετα μια διαδρομή κοντά στα στενά της πλατείας Θεάτρου, που προκαλεί άγχος ακόμη και το πρωί να μετατρέπεται τη νύχτα σε πιο άνετη λόγω ζωντανίας και έντονης κινητικότητας ανθρώπων για ψυχαγωγία. Η κινητικότητα στην εν λόγω περιοχή υπάρχει αδιαμφισβήτητα και το πρωί, αλλά το βράδυ το μέρος αυτό φέροντας μια συγκεκριμένη αισθητική στην ψυχαγωγία που επιλέγεται και από τις συνομιλήτριες, φαίνεται να δημιουργεί ένα αίσθημα ασφάλειας, γιατί δρα ως ελκυστής ατόμων με ποιότητες πιο κοντά στις δικές τους. Όπως περιγράφουν κάποιες από τις συνομιλήτριες:

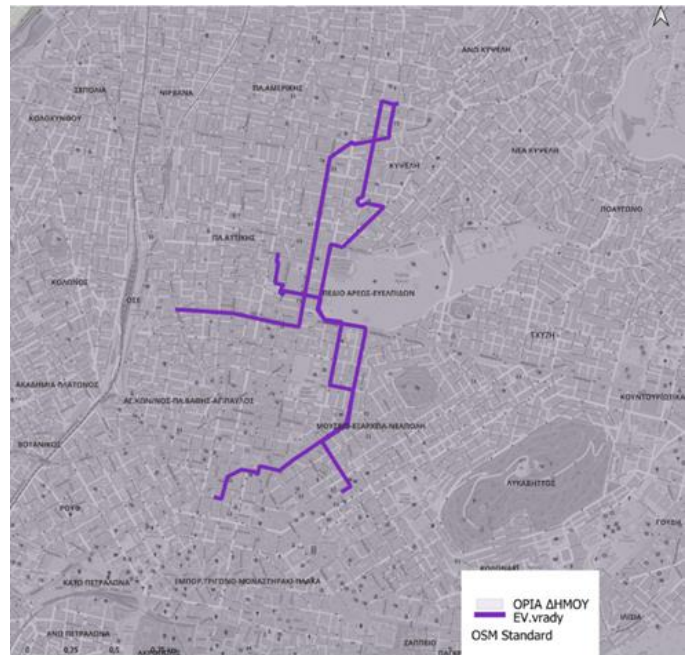
“Επίσης πολύ άσχημο σημείο είναι η Αναξαγόρα, εκεί που είναι το ρομάντζο κ η εφορεία, αλλά νομίζω το πρωί όταν πρέπει να πάω στην εφορεία δηλαδή, είναι χειρότερα εκεί. Υπάρχει πάντα κάποια παρενόχληση. Το βράδυ που μαζεύει κόσμο για διασκέδαση δεν είναι τόσο περίεργα.” (Ε.Μ. 31 ετών, κάτοικος Σεπολίων)

“Στην Κυψέλη η Δροσοπούλου είναι από τους δρόμους που αν αναγκαστώ να περπατήσω βράδυ μόνη μου θα το κάνω πάρα πολύ γρήγορα και θα είμαι φουλ αλέρτ. Στο όχι τόσο σε αυτό εδώ το ύψος που είναι κοντά στην Φωκίωνος αλλά στο σημείο όπου ξεκινάει από το Πεδίο και προς τα εδώ πάλι που είναι πολύ σκοτεινά έχει φουλ πιλοτές, δεν έχει μαγαζιά. Τώρα το καλοκαίρι βέβαια κινείται αρκετά περισσότερος κόσμος έξω...Μετά άλλη διαδρομή που θα τη διαφοροποιήσω είναι στην Πλατεία Πρωτομαγιάς που τώρα το καλοκαίρι θα ανέβω από πάνω γιατί υπάρχει κόσμος στην Πλατεία Πρωτομαγιάς μέχρι αργά γίνονται πάρτι, υπάρχουν παρέες που αράζουν, αλλά αν είμαι μόνη μου μπορεί να προτιμήσω να πάω κάτω από την πλατεία και να μην ανέβω πάνω...Και η Σπετσών με ζορίζει κάποια βράδια, κ αυτή με αρκετές πιλοτές, αρκετά σκοτεινή και έχει και τα δέντρα που κλείνουν από πάνω και

νιώθω ότι δεν έχω ορατότητα στο τι συμβαίνει, στο τι κινείται γύρω μου.”(Ε.Μ. 33 ετών, κάτοικος Κυψέλης)



Χάρτης 19 Πρωινές μετακινήσεις Ε.Μ., κάτοικος Κυψέλης

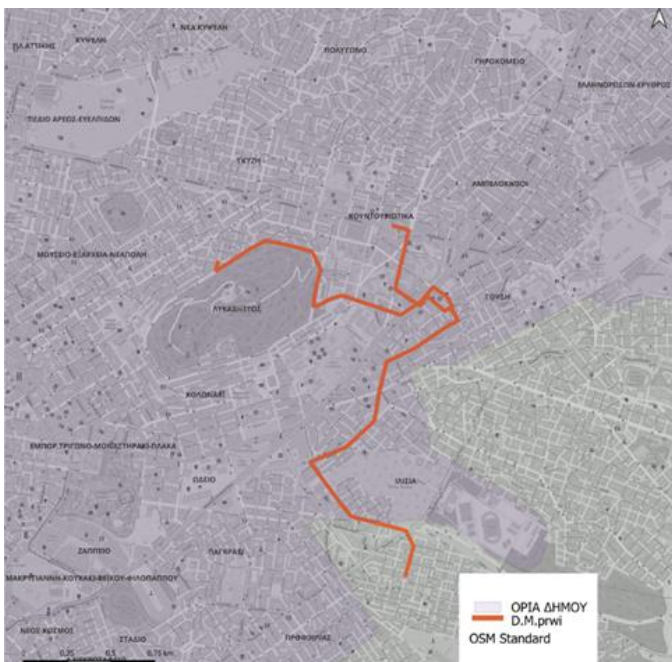


Χάρτης 20 Βραδινές μετακινήσεις Ε.Μ., κάτοικος Κυψέλης

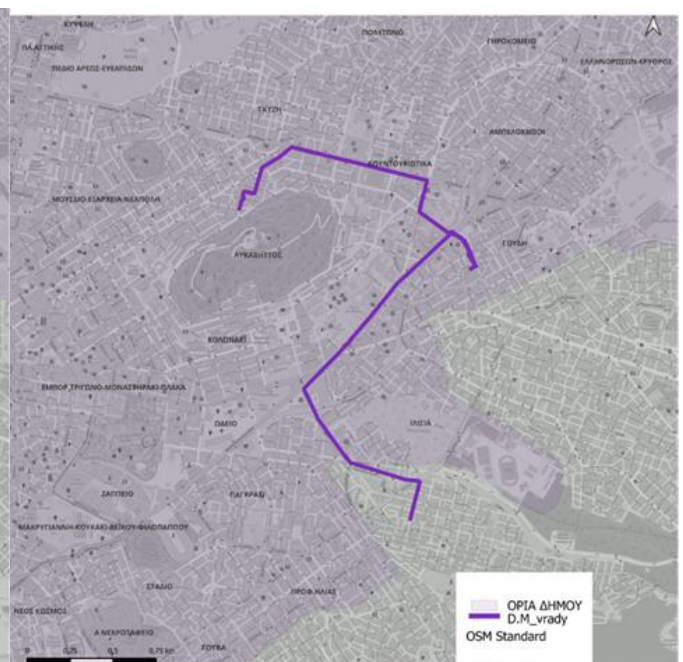
Οι γυναίκες μαθαίνουν εμπειρικά ότι είναι ακατάλληλο να βρίσκονται σε δημόσιο χώρο μόνες τη νύχτα (Valentine, 1989). Η ανασφάλεια που τους δημιουργείται στο να κινηθούν το βράδυ οδηγεί σε περαιτέρω περιορισμένη μετακίνηση, δημιουργώντας έτσι ένα φαύλο κύκλο που διαιωνίζει την ανδρική κυριαρχία στο χώρο αλλά και την αποφυγή συγκεκριμένων περιοχών. Οι χώροι που φοβούνται περισσότερο οι γυναίκες είναι αυτοί που βρίσκονται εκτός οπτικής εμβέλειας των άλλων, καθώς η απουσία παρευρισκόμενων δημιουργεί περισσότερο άγχος και ανασφάλεια σε περίπτωση που συμβεί κάτι και αφετέρου λειτουργεί αποτρεπτικά σε κάποιον που θέλει να επιτεθεί (Conklin 1975, Riger, Lavrakas 1981, Riger et al. 1981). Ακριβώς αυτό το άγχος δημιουργούν οι πιλοτές στις πολυκατοικίες, ένα εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο, ένα πάρκο ή ο περιφερειακός του Λυκαβηττού, τα σκαλάκια στις ανηφόρες ή τα έρημα στενάκια που περιγράφουν οι συνομιλήτριες πιο κάτω.

Για παράδειγμα, σε σχέση με το φωτισμό αλλά και με τους μεγάλους όγκους πρασίνου, η Δ.Μ. αναφέρει για τον περιφερειακό του Λυκαβηττού

“Στο περιφερειακό του Λυκαβηττού επειδή εκεί είναι το πατρικό μου νιώθω φόβο να περάσω τη νύχτα. Συνολικά γύρω από τον περιφερειακό οι δρόμοι που οδηγούν σε αυτόν μου δημιουργούν ένα αίσθημα ανασφάλειας, γιατί είναι αρκετά σκοτεινά... έχω ακούσει και ιστορίες από δικούς μου ανθρώπους που έχουν παρενοχληθεί στο δρόμο αυτόν, αλλά και στη γειτονιά ευρύτερα... Εγώ όταν έβγαινα κάπου κοντά όμως, ενώ μπορούσα να την κάνω με τα πόδια το βράδυ έπαιρνα ταξί, για λόγους φόβου.... Καλά εκεί [Λυκαβηττός]και μέρα παιδάκι με έχουν παρενοχλήσει στο δρόμο.. Αυτό μπορεί να ήταν και μεμονωμένο γεγονός... πλέον τη μέρα δε φοβάμαι καθόλου, αλλά το βράδυ έχω μια περίεργη αίσθηση. Εντάξει είναι ένας όγκος. Όπως αποφεύγει κανείς και τα πάρκα τις βραδινές ώρες, ένα αντίστοιχο συναίσθημα μπορεί να σου βγάζει κ ο Λυκαβηττός. Οπότε αν κάνω μια διαδρομή από εκεί θα προσπαθήσω να τον αποφύγω, θα πάρω τις κατηφόρες για να βγω στην Αλεξάνδρας.”(Δ.Μ. 30 ετών, κάτοικος Ιλισίων).



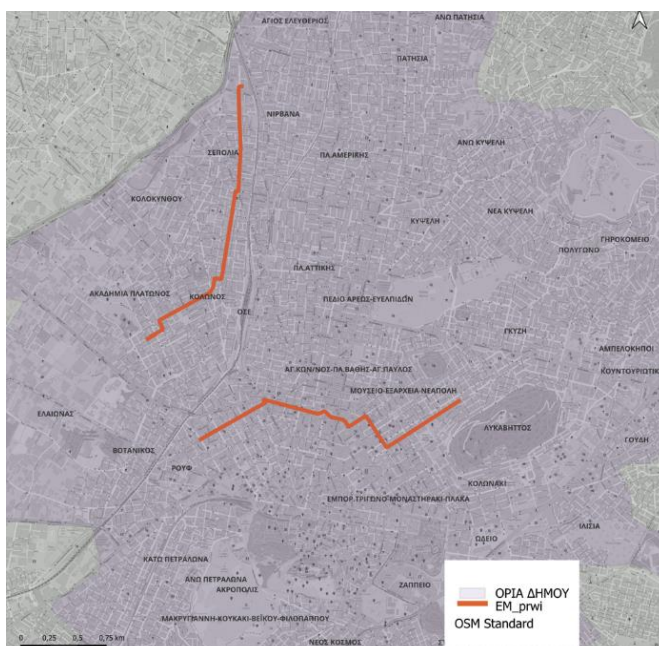
Χάρτης 21 Πρωινές μετακινήσεις της Δ.Μ.



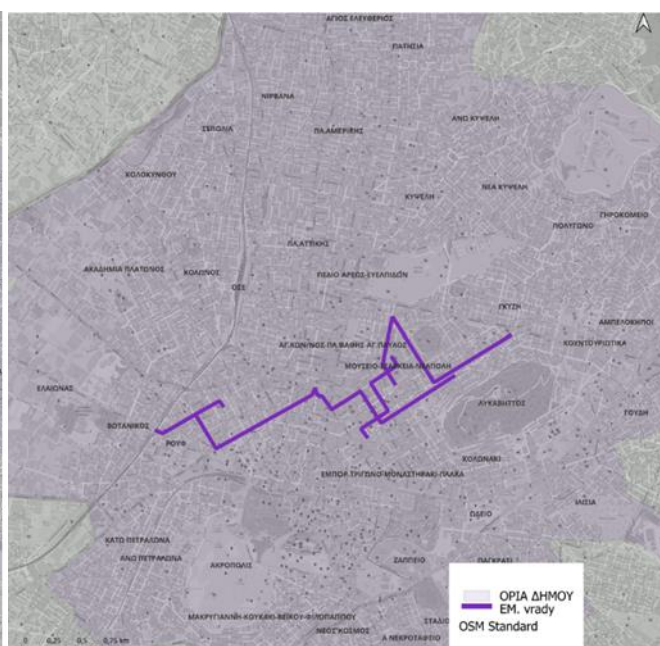
Χάρτης 22 Βραδινές μετακινήσεις της Δ.Μ.

Ενώ η Ε.Μ., κάτοικος Σεπολίων αναφέρει για την έλλειψη φωτισμού και την ερημιά αναφέρει,

“Ας πούμε το βράδυ δε θα περπατήσω την Αθηνάς. Επίσης Σωκράτους, πλατεία Θεάτρου... Εντάξει το πεδίο του Άρεως έχει κάπως φτιάξει. Και εκεί που μένω προς τη Λενορμαν, κοντά στην εκκλησία του αγίου Κωνσταντίνου και εκεί είναι λίγο περίεργα. Αλλά κ πηγαίνοντας προς το σπίτι των γονιών μου, περνάς στην ουσία έξω από ένα εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο το Βότρυς, που είναι κάπως τρομακτικά εκεί. Δεν έχει κόσμο. Είναι ερημιά. Δεν είναι ότι υπάρχει κόσμος που σε φοβίζει, αλλά το βράδυ ας πούμε θα προτιμήσω αυτή τη διαδρομή να την κάνω με το αμάξι, για ψυχολογικούς λόγους δηλαδή. Εγώ κοίτα γενικά πιστεύω πως το βράδυ όπου και να περπατάς πρέπει να έχεις το νου σου... Βέβαια εγώ θεωρώ ότι και η Ερμού το βράδυ είναι ένας πολύ επικίνδυνος δρόμος ...”(Ε.Μ, 31 ετών, κάτοικος Σεπολίων)



Χάρτης 23 Πρωινές μετακινήσεις Ε.Μ.



Χάρτης 24 Βραδινές μετακινήσεις Ε.Μ.

Όλα τα παραπάνω όπως περιγράφονται από την Ε.Μ. και τη Δ.Μ. συνιστούν έναν όγκο ή μια διαμόρφωση στην οποία δεν έχουν ορατότητα για το τι είναι πιθανό να κρύβει. Το γεγονός αυτό συνδυαστικά λοιπόν με την έλλειψη φωτισμού το βράδυ, εντείνει τα συναισθήματα φόβου και αγωνίας. Τα στοιχεία του δομημένου περιβάλλοντος όμως από μόνα τους ή ο κακός σχεδιασμός δε φαίνεται να έχουν σχέση με την αποτροπή για διέλευση. Επομένως μια παρέμβαση στο φυσικό σχεδιασμό ή αλλαγές στα μεταφορικά περιβάλλοντα δε θα επιφέρουν αποτέλεσμα στην εξάλειψη του φόβου. Επίσης να αναφερθεί ότι καμία από τις δέκα γυναίκες δε μου ανέφερε ως λόγο αλλαγής πορείας την κακή συντήρηση του οδοστρώματος, πεζοδρομίου και άλλων τέτοιων στοιχείων που αφορούν αποκλειστικά το φυσικό περιβάλλον.

Η τουριστικοποίηση επίσης αποτελεί έναν παράγοντα αλλοτρίωσης της πόλης, όπου πλέον οι κάτοικοι αρχίζουν και νιώθουν ξένοι στον ίδιο τους τον τόπο. Ο Lefebvre (2007:33), αναλύοντας το πλαίσιο της μορφολογικής δομής και της ανάπτυξης της πόλης στον καπιταλισμό, αναφέρει: «ο αστικός πυρήνας γίνεται προϊόν κατανάλωσης υψηλής ποιότητας για τους ξένους, τους τουρίστες, αυτούς που έρχονται από την περιφέρεια και τους κατοίκους των προαστίων... Ο πυρήνας επιζητεί χάρη στον διπλό του ρόλο: τόπος κατανάλωσης και κατανάλωση τόπου». Επίσης όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 1, οι σύγχρονες πολιτικές για την αστική ασφάλεια αποσκοπούν περισσότερο στην οικονομική ανάπτυξη, αύξηση της κατανάλωσης (Brenner & Theodore, 2002) και του τουρισμού μέσα από την “αναβάθμιση” και “εξευγενισμό” περιοχών, παρά στην προστασία των έμφυλων υποκειμένων. Την άποψη αυτή εκφράζει και η Ε.Μ. 33 ετών, κάτοικος Κυψέλης.

“Στου Ψυρρή γίνεται χαμός. Δεν μπορώ να σου πω ότι αισθάνομαι κάποια ανασφάλεια όταν κινούμαι προς τα κει. Μη σου πω ότι πλέον το αποφεύγω περισσότερο λόγω τουριστών. Γιατί δεν αισθάνομαι κάποιου είδους φόβο ή ανασφάλεια ή οτιδήποτε δηλαδή πλέον αποφεύγω δρόμους λόγω των τουριστών και όχι λόγω της ανασφάλειας που αισθάνομαι. Είναι η αίσθηση ότι είναι ανοίκεια η πόλη... και ειδικά τώρα το καλοκαίρι δηλαδή έχει αρχίσει να γίνεται Ασφυκτική φάση και στα Εξάρχεια και πλέον και στην Κυψέλη...Επίσης όταν βλέπεις

μαζεμένους τουρίστες άντρες μεθυσμένους δε ξέρεις με τι διαθέσεις έχουν έρθει...” (Ε.Μ. 33 ετών, κάτοικος Κυψέλης)

3.2.5 Παράγοντες αποτροπής/ ανασφάλειας

Κεντρικό ζήτημα που τέθηκε προς συζήτηση στις συνομιλήτριες ήταν οι λόγοι που τις ωθούσαν στο να αποφύγουν να περιδιαβούν έναν δρόμο τη νύχτα. Διαπιστώθηκε πως οι λόγοι αποτροπής δεν ήταν πάντα έμφυλης αιτιολογίας. Τα μέρη που τελικά δε θα επιλέξουν για διέλευση τη νύχτα αποτελούν πιθανώς και για τους άντρες, άλλα και για άλλα υποκείμενα επικίνδυνα μέρη. Οι λόγοι ανασφάλειας, όπως είδαμε, δεν είχαν να κάνουν μόνο με στοιχεία δηλαδή του περιβάλλοντος, με την κακή ορατότητα και έλλειψη φωτισμού τη νύχτα, αλλά κυρίως την απουσία κίνησης και χρήσεων, την απομόνωση. Επίσης προσωπικά βιώματα της καθεμίας και εμπειρίες του παρελθόντος έχουν παίξει ρόλο στη σχέση που έχουν με μια περιοχή. Οι πιάτσες ναρκωτικών επιπλέον, διαπιστώθηκε να αποτελούν έναν ακόμη επιπλέον λόγο αποφυγής προσπέλασης μιας περιοχής όχι μόνο τις βραδινές ώρες, αλλά και τις πρωινές. Η κακή φήμη περιοχών άλλωστε ως σημεία εγκληματικής δραστηριότητας παντού και πάντα δημιουργούν φόβο και αποφυγή και όχι μόνο στις έμφυλες υποκειμενικότητες.

“Δε θα περνούσα το βράδυ από Ζήνωνος, Μενάνδρου, αυτές που κόβουν την Αγ. Κωνσταντίνου, και γίνεται εμπόριο ναρκωτικών. Αθηνάς περνάω όμως το πρωί... Κανονικά περνάω από αυτές όλες. Και δεν έχω πάθει τίποτα... Αλλά ξέρεις είναι η αίσθηση ότι κάτι μπορεί να συμβεί...Πχ έχουν φέρει πάλι πιάτσα ναρκωτικών στο παρκάκι που είναι ανάμεσα στα προπύλαια και την Ακαδημία Αθηνών και έτυχε να περνώ από εκεί, ε παρόλο που ήταν πρωί άνοιξα το βήμα μου να πάω πιο γρήγορα γιατί γινόταν χαμός” (Λ.Κ. 30 ετών, κάτοικος Παγκρατίου).

Επιπρόσθετα η κοινωνική αναπαραγωγή του φόβου, μέσω των φημών, των μέσων μαζικής ενημέρωσης, των προειδοποιήσεων γονεϊκών και μη (Valentine,1989·Valentine,1992), των συμβουλών για πρόληψη του εγκλήματος αναπαράγουν την εικόνα του δημόσιου χώρου ως επικίνδυνου και του ιδιωτικού χώρου ως ασφαλούς(Koskela, 1997). Οι νοητοί χάρτες ασφαλείας και φόβου, δημιουργούνται από προσωπικές εμπειρίες φόβου, αναπαραστάσεις, φήμες, αστικούς μύθους καθώς και ιστορικά διαμορφωμένες αντιλήψεις με τις οποίες έχουν κατασκευαστεί οι έμφυλες ταυτότητες μας (Kern, 2019).

“Το πιο σημαντικό στοιχείο είναι η φήμη μάλλον ενός δρόμου, μιας περιοχής. Αν κάπου είναι κακόφημα ε αυτό θα μου δημιουργεί ανασφάλεια. Δηλαδή τα ίδια στοιχεία στο δομημένο περιβάλλον ίσως να μη μου δημιουργούσαν τον ίδιο φόβο αν ήμουν σε μια συνοικία του Χαλανδρίου” (Δ.Μ., 30 ετών, Κάτοικος Ιλισίων)

“Εκεί πιο πολύ με φοβίζει[πλ. Βάθης], γιατί δεν περνάν καθόλου γυναίκες από το σημείο, ειδικά πιο αργά. Επίσης έχει πολλοί τοξικομανείς ή άστεγοι και γενικώς με κάνει να νιώθω άβολα ίσως και αμήχανα να περνάω από εκεί, να περνάω από εκεί και τη μέρα δηλαδή, είμαι σε επιφυλακή πάντα... δεν έχω τόσο την αίσθηση ότι διατρέχω τον ίδιο κίνδυνο που διατρέχω σε στενά της Κυψέλης, είναι άλλου είδους”(Σ.Π., 34 ετών, κάτοικος Γκύζη)

Στο κέντρο της Αθήνας υπάρχουν περιοχές, στις οποίες στοχευμένα συγκεντρώνονται (πλατεία Βάθης, πλατεία Θεάτρου) άνθρωποι που βρίσκονται στο κοινωνικό περιθώριο, όπως άστεγοι τοξικομανείς, για τους οποίους φυσικά η κοινωνία ενώ τους έχει περιθωριοποιήσει(φτωχοποίηση, ανεργία κλπ)(βλ. ενότητα 1) αποκρύπτοντας πάντα τις ταξικές αιτίες αυτής της περιθωριοποίησης, δημιουργεί μέσα από τα ΜΜΕ κλίμα ανασφάλειας για την μετακίνηση σε αυτές. Επισημαίνεται ότι, στις περιοχές αυτές όπου οξύνονται οι ταξικές ανισότητες δημιουργείται αίσθημα ανασφάλειας για το σύνολο του πληθυσμού προκειμένου να μετακινηθεί σε αυτές, το οποίο

(αίσθημα) όσον αφορά τις γυναίκες λαμβάνοντας υπόψιν και όσα έχουμε προαναφέρει γιγαντώνεται.

Οι μόνες περιπτώσεις όπου ο λόγος αλλαγής διαδρομής ήταν καθαρά έμφυλης αιτιολογίας, ήταν σε σημεία όπου είναι πολύ έντονη η ανδρική παρουσία και μηδαμινή η γυναικεία. Κάτι τέτοιο συναντήθηκε κυρίως σε δρόμους κάτω από την πλατεία Ομονοίας, αλλά και σε αυτούς που τέμνουν την Αγίου Κωνσταντίνου. Μαζεμένοι πολλοί άντρες θεωρήθηκαν και οι αστυνομικοί που πέραν από το ιδεολογικό φορτίο που φέρει η ιδιότητά τους γεννάται φόβος για ενδεχόμενη κατάχρηση εξουσίας, προκαλώντας άγχος στις θηλυκότητες να περάσουν από κοντά τους. Άλλωστε ένας από τους μεγαλύτερους φόβους των γυναικών που δεσμεύει τα βράδια την κινητικότητά τους είναι η σεξουαλική παρενόχληση και κακοποίηση (Warr, 1985). Παραθέτουν οι ίδιες:

“ Επίσης μπορεί να περάσω και από σημεία που μπορεί να υπάρχουν μόνο παρέες αντρών και να μου δημιουργήσει και αυτό λίγο στρες. Το ότι περνάς από σημεία ρε παιδί μου που δεν υπάρχει άλλη γυναίκα και είναι λίγο ξέρεις, θες να επιταχύνεις το βήμα σου. Σου δημιουργεί ένα φόβο, ένα άγχος τέλος πάντων... τώρα το καλοκαίρι βέβαια κινείται αρκετά περισσότερος ο κόσμος, οπότε δεν είναι τόσο ξέρεις αγχωτικό ...μου δημιουργεί ανασφάλεια ρε παιδί μου που χρειάζεται να περάσω ανάμεσά τους ... Επίσης δεν θα την πάω ας πούμε βράδυ τη Φυλής· μέρα θα την πάω ,αλλά βράδυ δεν θα την πάω, γιατί δεν μ αρέσουν οι αρρενωπότητες που κινούνται, δηλαδή δεν μ αρέσει, δεν μ αρέσουν οι ποιότητες των αντρών που θα κινηθούν εκεί πέρα. Και δεν μου αρέσει και το μουντ’”(Ε.Μ. 33 ετών, κάτοικος Κυψέλης)

“Ο λόγος που μου συμβαίνει αυτό το αίσθημα του φόβου , αρχικά πιστεύω ότι είναι θέμα φύλου ξεκάθαρα. Δηλαδή και σε ένα ταξί να μπω το βράδυ αν είναι γυναίκα η ταξιτζού νιώθω άνετα.... Δε νομίζω κάποιος άντρας βιώνει κάτι ανάλογο. Σίγουρα αν είναι λευκός, αρρενωπός δε βιώνει σίγουρα κάποια τέτοια κατάσταση. Από ποιον δηλαδή να νιώσει απειλή;” (Ι.Ρ. 31 ετών, κάτοικος Κυψέλης)

Επίσης η έντονη αστυνομική παρουσία δε φαίνεται να εμπνέει καμία εμπιστοσύνη και μάλλον αποτρεπτικά φαίνεται να λειτουργεί για τις περισσότερες θηλυκότητες, παρά να παρέχει κάποιο αίσθημα ασφάλειας.

“εκεί πάλι [Εξάρχεια] κάποια φορά παρουσιάστηκε ξαφνικά μπροστά μου μια διμοιρία, ανάμεσα σε μια συμπλοκή οπότε εγώ αισθάνθηκα φόβο. Εντάξει γενικά η αστυνόμευση στη περιοχή σου προκαλεί ένα αίσθημα ανασφάλειας. Νιώθεις μια απειλή ότι κάτι μπορεί να σου συμβεί από ένα δακρυγόνο ας πούμε, αλλά και ένα αίσθημα ότι κάτι πάει να συμβεί ή συμβαίνει. Ε γενικά εσύ είσαι άοπλος και αυτοί εξοπλισμένοι”(Δ.Μ. 30 ετών, κάτοικος Ιλισίων)

“ στην περιοχή των Εξαρχείων και μετά γενικά ήθελα να αποφεύγω σημεία που αράζουν Αστυνομικοί. Ναι, ας πούμε τώρα που, επειδή έχω αρκετούς φίλους που μένουν αναγκαστικά γύρω από την Πλατεία Εξαρχείων λόγω των χαμηλότερων ενοικίων και μου δημιουργεί ανασφάλεια ρε παιδί μου που χρειάζεται να περάσω ανάμεσά τους. Ή που χρειάζεται να περνάω συνέχεια από κοντά τους ή με ταραζει πάρα πολύ και με τάραζε και όταν πήγαινα προς Παγκράτι από τα Εξάρχεια.....Έχουμε δυο πράγματα που βάζουν, από τη μία τους αστυνομικούς, από την άλλη τους τουρίστες.” (Ε.Μ. 33 ετών, κάτοικος Κυψέλης)

Οι πολιτικές επιτήρησης εξάλλου και η εντατικοποίηση της αστυνόμευσης οδηγούν όχι μόνο σε περαιτέρω εκτοπισμό των πιο αδύναμων στρωμάτων, αλλά και στην βίαιη απομάκρυνση των αγωνιζόμενων και των πολιτικών-κοινωνικών εγχειρημάτων σε περιοχές όπως τα Εξάρχεια, όπου η αστυνόμευση και η επιτήρηση καλείται να αποκαταστήσει το “αίσθημα ασφάλειας” στην πόλη, έτσι ώστε να μετατραπεί και αυτή σε μια ασφαλή περιοχή που ταυτόχρονα θα αποτελεί και χώρο αξιοποιήσιμο για την προσέλκυση επενδύσεων και τουρισμού και άρα κερδοφορίας. Οι πολιτικές διαμαρτυρίες στο δημόσιο διάλογο παρουσιάζονται ως κίνδυνος για την ασφάλεια της πόλης. Αυτές, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, τείνουν να ποινικοποιηθούν, αφαιρώντας από το δημόσιο χώρο το

χαρακτήρα του ως πεδίο κοινωνικών συγκρούσεων. Είναι σχεδόν καθημερινότητα οι επιδρομές των οργάνων της τάξης και οι έλεγχοι στην περιοχή γίνονται και χωρίς να υπάρχει αιτία, απλά η εξουσία δείχνει την δύναμή της. Ειδικά τα Εξάρχεια ως χώρος έντονης πολιτικοideολογικής ζύμωσης με ταυτόχρονη συγκέντρωση νεολαίας και πανεπιστημίων στην περιοχή, αποτέλεσε εδώ και δεκαετίες διαχρονική η προσπάθεια τρομοκράτησης της κοινωνίας και δημιουργίας φόβου για την περιοχή. Τελικά οι πολιτικές ασφάλειας που προωθούνται τείνουν να στοχοποιούν, τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, μετανάστες, ανέργους, αστέγους, γυναίκες παρά να τους παρέχουν κάποια προστασία. Παρ' όλα αυτά οι γυναίκες παράγουν και διεκδικούν το δικό τους χώρο (Koskela, 1997).

Στο σύνολο σχεδόν των γυναικών που συνομίλησα ο φόβος και η ανασφάλεια δεν ήταν δεσμευτικά για τις μετακινήσεις τους και την παρουσία τους στο δημόσιο χώρο, πέραν των μέτρων προστασίας που λάμβαναν. Η επιλογή μιας μεγαλύτερης διαδρομής, αντί για μια συντομότερης, που θεωρείται ασφαλέστερης, η επιλογή ταξί ή αυτοκινήτου ήταν μια από τις πρακτικές που επιλέγουν κάποιες από τις συνομιλήτριές ως μέτρο προστασίας στις βραδινές μετακινήσεις τους. Ο κοινός παρανομαστής όμως ήταν πως όλες σε μεγάλο ή σε μικρό βαθμό είχαν την σκέψη ότι αφού είναι νύχτα πρέπει να αυτοπροστατευτούν.

3.3. Διαπιστώσεις

Σε αυτή τη μικρής κλίμακας έρευνα ο στόχος ήταν να βρεθεί η σύνδεση μεταξύ συντακτικών μέτρων(Ενσωμάτωσης/Επιλογής) και της παρουσίας και εμπειρίας των γυναικών στο δημόσιο χώρο. Αν μπορεί δηλαδή ένας υψηλής ενσωμάτωσης οδικός άξονας να συσχετιστεί θετικά με την παρουσία γυναικών ή αν αντίθετα μπορεί ένας χαμηλής ενσωμάτωσης δρόμος να συσχετιστεί με κοινωνικούς αποκλεισμούς, συγκεκριμένα με έμφυλους αποκλεισμούς. Το μέτρο της Ενσωμάτωσης όπως αναφέρθηκε στη 2^η ενότητα, μας δείχνει πόσο ισχυρά συνδεδεμένος είναι ένας χώρος με όλους τους χώρους του συστήματος και άρα ευκολότερα προσβάσιμος από τους χρήστες, ενώ η Επιλογή εκφράζει πόσο πιθανό είναι ένας άξονας να χρησιμοποιηθεί ως διέλευση και είναι τελικά μια

ποσοτικοποίηση της επιλογής χρήσης του δρόμου, αναδεικνύοντας τους εμπορικούς δρόμους. Αυτό δηλαδή που αναδεικνύεται τώρα, δεν είναι ότι απλά υπάρχουν εμπόδια στην πλήρη χωρική ενσωμάτωση, όπως συμβαίνει με τις εθνοτικές μειονότητες, αλλά ότι τα περιοριστικά πρότυπα κίνησης των γυναικών σχετίζονται περισσότερο με τις γεωγραφίες του φόβου και του εγκλήματος, παρά με τη μορφή του αστικού ιστού. Στην ουσία, σύμφωνα με τη Gill Valentine (1989) η περιορισμένη χρήση του χώρου από τις γυναίκες αποτελεί χωρική έκφραση της πατριαρχίας. Υπάρχουν κάποια σημεία και διαδρομές δηλαδή που δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από το συντακτικό πρότυπο και μόνο γιατί αποφεύγονται καθολικά σχεδόν από τις γυναίκες που συνομίλησα (χάρτης 13 και χάρτης 17). Για την καλύτερη ερμηνεία των αποτελεσμάτων είναι η εξέταση πέραν της σύνταξης και των λειτουργιών της πόλης. Επιπρόσθετα θεωρώ πως πρέπει να λαμβάνεται υπόψη πως οι επιλογές μας σε πολλές χωρικές πρακτικές, όχι μόνο στη μετακίνηση, δεν δεσμεύονται μόνο από τη διαμόρφωση του χώρου, αλλά αποτελούν αντανάκλαση των σχέσεων εξουσίας. Η συντακτική ανάλυση προσεγγίζει περισσότερο τον αντιληπτό χώρο, τις δομές των δικτύων που συνδέουν του χώρους, όμως ο βιωμένος προσεγγίζεται με ποιοτικές μεθόδους.

Τα ευρήματα που προέκυψαν από την παραπάνω έρευνα ήταν αντίστροφα από αυτά που περίμενα πριν την έρευνα. Δηλαδή η μετακίνηση των θηλυκοτήτων το βράδυ έδειξε να ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με το *space syntax*, συγκεκριμένα με το μέτρο της Ενσωμάτωσης, που σημαίνει πως αυτές επιλέγουν να κινηθούν στους κύριους οδικούς άξονες, που παρουσιάζουν μεγάλη διέλευση και που τις κάνει να νιώθουν μεγαλύτερη ασφάλεια. Να σημειωθεί επίσης πως μου προκάλεσε εντύπωση πως όλες διαισθητικά αντιλαμβάνονταν ποιος είναι ο πιο ενσωματωμένος άξονας, με όρους συντακτικής ανάλυσης, του συστήματος και σε αυτόν επέλεξαν να κινηθούν τη νύχτα. Αντίθετα το πρωί οι επιλογές τους έδειξαν να μην ταυτίζονται απόλυτα με τα αποτελέσματα της γωνιακής Ενσωμάτωσης. Μερική θετική συσχέτιση όμως παρουσίασαν με τους άξονες που παρουσιάζουν υψηλή γωνιακή επιλογή, δηλαδή τους πιο εμπορικούς δρόμους της πόλης (χάρτης 15,16). Τελικά δρόμοι λιγότερο ενσωματωμένοι επιλέγονται πιο εύκολα κατά τη διάρκεια της ημέρας, παρά το

βράδυ, κάτι που μπορεί να δικαιολογηθεί από το γεγονός πως οι επιλογές της μετακίνησης τους τις πρωινές ώρες δεν καθορίζονται από το φόβο, αλλά πιο σημαντικό για αυτές φαίνεται να αποτελεί η εξυπηρέτηση, η ηρεμία, η σκίαση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, δηλαδή στοιχεία τα οποία εντοπίζονται στους πιο απομονωμένους δρόμους τους συστήματος.

Τέλος τα Εξάρχεια αποτελούν για όλες τις συνομιλήτριες μου μια αρκετά οικεία και ασφαλή περιοχή, που επιλέγουν να κινηθούν κυρίως κατά τη διάρκεια της νύχτας, ενώ αντίθετα οι δρόμοι στο πολύ εμπορικό τμήμα της Αθήνας (υψηλής γωνιακής Επιλογής σε όλες τις ακτίνες), στο κομμάτι του εμπορικού τριγώνου δηλαδή, αποτελούν σημεία αποφυγής ή δυσκολίας διέλευσης τις περισσότερες φορές κατά τις βραδινές ώρες.

4. Συμπεράσματα

Στόχος της παρούσας διπλωματικής είναι η σύνδεση ποιοτικών μεθόδων και τεχνικών μεθόδων για την ανάδειξη των έμφυλων καθημερινών γεωγραφιών που δημιουργούνται στην πόλη και δευτερευόντως, αν το Space Syntax, και αν ναι με ποιον τρόπο συνδυάζεται με ποιοτικές μεθόδους για την μελέτη και κατανόηση αυτών των ζητημάτων · μια σύνδεση που αναζητήθηκε στις αθέατες έμφυλες καθημερινότητες και συγκεκριμένα στις μετακινήσεις εντός αυτών. Για τη διερεύνηση των έμφυλων καθημερινοτήτων που συγκροτούνται στην πόλη, χρειάζονται μεθοδολογικά εργαλεία, που προσεγγίζουν τον αστικό χώρο ως χώρο που κατοικείται και έχει φύλο, και που δίνουν προτεραιότητα στις εμπειρίες και πρακτικές των θηλυκοτήτων. Η καθημερινότητα μπορεί να αποκαλύψει τις έμφυλες διαστάσεις των πρακτικών που συγκροτούν και συγκροτούνται στην πόλη, γι' αυτό αποτελεί και σημαντικό εργαλείο για την φεμινιστική οπτική στα ζητήματα του χώρου (Λυκογιάννη,2019).

Η πόλη κατασκευάζεται από πολλαπλές ταυτότητες. Δεν υπάρχει μία και μοναδική γυναικεία πρόσληψη της αστικής εμπειρίας (Mc Dowell, 1993). Η κοινωνική δομή και οι διαφορές φύλου, ηλικίας, εθνότητας συνδυαστικά με το φόβο του εγκλήματος επιδρούν στα πρότυπα δραστηριότητας, μετακίνησης και ζωής στην πόλη. Ο φόβος που βιώνουν οι θηλυκότητες, το να διασχίσουν ένα δρόμο το βράδυ, δεν είναι απλά ένα πρακτικό ζήτημα της καθημερινότητας, αλλά συνδέεται με πατριαρχικές δομές εξουσίας, που διαμορφώνουν τον χώρο και την κοινωνική παραγωγή του (Koskela, 1997). Η κινητικότητα των γυναικών και ο φόβος που βιώνουν δεν είναι απλά ένα ζήτημα μικροκλίμακας, από τη στιγμή που το καθημερινό, το αθέατο, το προσωπικό δεν είναι ασήμαντο (Harding, 1986 ·Smith, 1988). Το αστικό περιβάλλον έχει κατηγορηθεί ως εχθρικό, επικίνδυνο και περιοριστικό για τις γυναίκες (και όχι μόνο), αλλά ταυτόχρονα αποτέλεσε και αποτελεί προϋπόθεση και μέσο για την χειραφέτησή τους, όταν διεκδικούν τον χώρο της πόλης.

Οι παραδοσιακές θετικιστικές προσεγγίσεις της χαρτογραφίας θεωρούσαν ότι οι χάρτες παρουσίαζαν κάποια αντικειμενική, αμερόληπτη αλήθεια για τον κόσμο σε σχέση με την αναπαράσταση του χώρου. Η κριτική χαρτογραφία αμφισβητεί ότι η χαρτογράφηση είναι απλώς μια απεικόνιση του χώρου, αντιθέτως υποστηρίζει ότι οι χάρτες όχι μόνο αντανακλούν αλλά και αναπαράγουν σχέσεις εξουσίας.

Η παραδοσιακή χαρτογραφία έχει κατηγορηθεί από φεμινίστριες χαρτογράφους ότι έχει μείνει σε πιο ουδέτερα επίπεδα και δεν έχει συμπεριλάβει βιωματικές εμπειρίες. Οι εμπειρίες και τα συναισθήματα όμως έχουν και αυτά σημασία, αλλά δεν ποσοτικοποιούνται. Η ενσωμάτωση της διάστασης του φύλου στην έρευνα μπορεί να βοηθήσει στο σχεδιασμό πιο συμπεριληπτικών και δίκαιων αστικών χώρων που λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες και την ασφάλεια όλων των φύλων. Η χαρτογράφηση των καθημερινών μετακινήσεων μπορεί να φωτίσει πτυχές της καθημερινής παραγωγής του έμφυλου χώρου μέσω της χωρικής πρακτικής του περπατήματος.

Τέλος, επισημαίνεται ότι η έρευνα πραγματοποιήθηκε από μικρό αριθμό γυναικών, συνεπώς λόγω του μικρού δείγματος, αν και μπορούμε να βγάλουμε συμπεράσματα για την καθημερινή έμφυλη μετακίνηση, στην πόλη της Αθήνας, δεν μπορούμε να έχουμε ασφαλή συμπεράσματα στις συσχετίσεις με το Space Syntax. Απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση με εφαρμογή επιπλέον παραμέτρων στη χρήση του εργαλείου.

Παράρτημα

Χάρτης 1 Γωνιακή Επιλογή στο δήμο της Αθήνας στα 300m, 800m, 1000m (δεξιόστροφα).....	31	
Χάρτης 2 Γωνιακή Ενσωμάτωση στο δήμο της Αθήνας στα 300m, 800m, 1000m (δεξιόστροφα)	32	
Χάρτης 3: Οι Συνολικές διαδρομές όλων των συνομιλητριών	39	
Χάρτης 4 Μετακινήσεις από και προς την εργασία.....	40	
Χάρτης 5 Μετακινήσεις ψυχαγωγίας κατά τις πρωινές ώρες	42	
Χάρτης 6 Μετακινήσεις ψυχαγωγίας κατά τις βραδινές ώρες.....	43	
Χάρτης 7 Γωνιακή Επιλογή και Ενσωμάτωση των συνολικών διαδρομών στα 300m.(αριστερά προς τα δεξιά)	44	
Χάρτης 8 Γωνιακή Επιλογή και Ενσωμάτωση των συνολικών διαδρομών στα 800m.	45	
Χάρτης 9 Γωνιακή Επιλογή και Ενσωμάτωση των συνολικών διαδρομών στα 1000m.(αριστερά προς τα δεξιά)	46	
Χάρτης 10 Δρόμοι της Αθήνας με τιμές Ενσωμάτωσης που είχαν και οι δρόμοι που επέλεξαν οι συνομιλήτριες για τις πρωινές τους μετακινήσεις.	49	
Χάρτης 11 Δρόμοι της Αθήνας με τιμές Ενσωμάτωσης που είχαν και οι δρόμοι που επέλεξαν οι συνομιλήτριες για τις βραδινές τους μετακινήσεις.	49	
Χάρτης 12 Δρόμοι της Αθήνας που θα απέφευγαν οι θηλυκότητες για βραδινή διέλευση βάσει συντακτικής Ενσωμάτωσης (ΑΙ800).....	50	
Χάρτης 13 Ταξινόμηση Δρόμων της Αθήνας που θα απέφευγαν οι θηλυκότητες για βραδινή διέλευση βάσει Ενσωμάτωσης (ΑΙ800).....	52	
Χάρτης 14 Βραδινές μετακινήσεις με υπολογισμό Γωνιακή Ενσωμάτωση του δικτύου στα 800 m.....	55	
Χάρτης 15 Πρωινές μετακινήσεις με υπολογισμό Γωνιακή Ενσωμάτωση του δικτύου στα 800 m.	56	
Χάρτης 16 Πρωινές μετακινήσεις με υπολογισμό Γωνιακή Επιλογή του δικτύου στα 800 m.....	57	
Χάρτης 17 Μη ασφαλείς διαδρομές για το βράδυ με υπολογισμό Γωνιακή Ενσωμάτωση δικτύου στα 800μ	58	
Χάρτης 18 Μη ασφαλή σημεία για τις συνομιλήτριες το βράδυ	61	
Χάρτης 20 Πρωινές μετακινήσεις Ε.Μ., κάτοικος Κυψέλης	Χάρτης 21 Βραδινές μετακινήσεις Ε.Μ., κάτοικος Κυψέλης.....	64
Χάρτης 22 Πρωινές μετακινήσεις της Δ.Μ.	Χάρτης 23 Βραδινές μετακινήσεις της Δ.Μ. ...	65
Χάρτης 24 Πρωινές μετακινήσεις Ε.Μ.	Χάρτης 25 Βραδινές μετακινήσεις Ε.Μ.	66

Βιβλιογραφία

Ξενόγλωσση

- Alcoff, L. M. (1996). Feminist theory and social science: new knowledge, new epistemologies, in NANCY DUNCAN (Ed.) *BodySpace: destabilizing geographies of gender and sexuality*, London: Routledge.
- Bannister, J., & Fyfe, N. (2001). Introduction: Fear and the City. *Urban Studies*, 38(5–6), 807–813.
<https://doi.org/10.1080/00420980123505>
- Beebeejaun, Y. (2017). Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323–334. <https://doi.org/10.1080/07352166.2016.1255526>
- Brenner, N. and Theodore, N. (2005). “Neoliberalism and the urban condition”. *City*, 9 (1), pp.101-107
- Davies, J. (2014). “Coercive cities. Reflections on the dark side of urban power in the 21st century”.
Journal of Urban Affairs
- de Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. Berkeley: University of California Press.
- Fileborn, B. (2023). Digital mapping as feminist method: Critical reflections. *Qualitative Research*, 23(2), 343–361. <https://doi.org/10.1177/14687941211028797>
- Hale, C. (1996). “Fear of crime: a review of the literature”. *International Review of Victimology*, 4, pp. 79–150
- Hanmer, J. and Saunders, S. (1984). *Wellfoundedfear: a community study of violence to women*, London: Hutchinson
- Harding, S. (1986). *The Science Question in Feminism*, Ithaca: Cornell University Press.
- Heing, J. and Maxfield, M., (1978). ' Reducing fear of crime: strategies for intervention ' *Victimology* 3, 279-313
- Hillier, B., (1996). *Space is the Machine: A configurational theory of architecture*. Cambridge: University Press

Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T., & Xu, J. (1993). Natural movement: Or configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20(1),29-66

Hillier, B. (2005). 'Between social physics and phenomenology'. In: van Nes, A. (ed.), *Proceedings of the Fifth International Space Syntax Symposium*, Delft: University of Technology

Hillier, B., & Iida, S. (2005). Network and psychological effects in urban movement. *Proceedings of Spatial*

Hillier, B. (2014). Space syntax as a method and as a theory. In V. Oliveira, P. Pinho, L. Batista, T. Patatas, *Information Theory: International Conference, Lecture Notes in Computer Science*. 3363, σσ. 475-490. Berlin, Germany: Springer-Verlag.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Kelling, G. L., and Wilson, J. Q. (1982) "Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety". *Atlantic Monthly*

Kern, L. (2019). 'Feminist City: A field guide' *Between the Lines*, Toronto

Knox, P. and Pinch, S. (2009). «Κοινωνική Γεωγραφία των πόλεων». Αθήνα εκδ. Σαββάλας

Koskela, H. (1997). 'Bold Walk and Breakings': Women's spatial confidence versus fear of violence, *Gender, Place & Culture*, 4:3, 301-320, DOI: 10.1080/09663699725369

Koskela, H. & Pain, R.(2000). Revisiting fear and place: Women's fear of attack and the built environment. *Geoforum*, 31(2), 269–280. [https://doi.org/10.1016/S0016-7185\(99\)00033-0](https://doi.org/10.1016/S0016-7185(99)00033-0)

Kostakos V. (2010). *Space Syntax and Pervasive Systems*. Springer EBooks, 31–52. https://doi.org/10.1007/978-90-481-8572-6_3

- Leach, E. (1978). Does Space Syntax Really "Constitute the Social"? Social Organization and settlement: Contribution from Anthropology, Archaeology, and Geography (Green, D., Haselgrove, C., & Spriggs, M., Eds.) British Archaeological Reports, International Series, 47, 1978, 385-401
- Lefebvre, H. (2007). Δικαίωμα στην Πόλη. Χώρος και Πολιτική, Αθήνα: ΚΟΥΚΙΔΑ
- Massey, D. (2008). Για το χώρο . Αθήνα:Ελληνικά Γράμματα
- Mcdowell, L. (1993). Space, place and gender relations: part II. Identity, difference, feminist geometries and geographies, *Progress in Human Geography*, 17, pp. 305±318.
- Micha I. and Koutrolikou P., (2019). "Fear and the city". In Orum, A. (ed) *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*. West Sussex, UK: John Willey & Sons
- Osman, K.M., & Suliman, M.M. (2005). *The Space Syntax Methodology: Fits and Misfits*.
- Pain, R.(1991). Space, sexual violence and social control: integrating geographical and feminist analyses of women's fear of crime, *Progress in Human Geography*, 15, pp. 415±431.
- Pain, R. (1994). *Crime, social control and spatial constraint: a study of women's fear of sexual violence* (Unpublished PhD thesis, University of Edinburgh).
- Pain, R. (2001). Gender, race, age and fear in the city. *Urban Studies* 38(5-6): 899-913.
- Penn, A. Hillier, B., Banister, D., & Xu, J. (1998). Configurational modelling of urban movement network. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 25, 59-84
- Penn, A. & Turner, A. (2001). Space syntax based agent simulation. In: (Proceedings) 1st International Conference on Pedestrian and Evacuation Dynamics. : University of Duisburg, Germany,1-16. pp.7.
- Purcell, M., (2002). Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant. *GeoJournal*, 58(2), 99–108. <https://doi.org/10.1023/B:GEJO.0000010829.62237.8f>

- Riger, S. and Lavrakas, P. (1981). 'Community ties: patterns of attachment and social interaction in urban neighbourhoods ' *American Journal of Community Psychology* 9, 653-65
- Riger, S., and Gordon, M. T., (1981). 'The fear of rape a study in social control ' *Journal of Social Issues* 37, 71-92
- Seamon, D. (1979). *A geography of the lifeworld* (Croom Helm, London)
- Sayed, K., Turner, A., Hillier, B., Iida, S., & Penn, A. (2014). *Space Syntax Methodology* (4th ed.). London: Bartlett School of Architecture, UCL & C. Monteiro (Ed.), *Presentation at Our common future in Urban Morphology*. Porto: FEUP.
- Shirlow, P. and Pain, R. (2003). "The geographies and politics of fear". *Capital and Class*, 27 (2), pp. 15–26
- Smith, D. (1988). *Everyday World as Problematic: a feminist sociology*. Buckingham: Open University Press
- Soja, E. W. (2009). The city and spatial justice. *Justice spatiale | Spatial Justice*, 1, 31-39. <https://www.issj.org/wp-content/uploads/2012/12/JSSJ1-1en4.pdf>
- Stanko, E. (1990). *Everyday Violence. How women and men experience sexual and physical danger* (London, Pandora Press).
- Valentine, G. (1989). The Geography of Women's Fear. *Area*, 21(Geography, Social Sciences), 385–390
- Valentine, G. (1992). Images of danger: women's sources of information about the spatial distribution of male violence, *Area*, 24, pp. 22±29
- Valentine, G. (2007). 'Theorizing and Researching Intersectionality: A Challenge for Feminist Geography', *The Professional Geographer*, 59:1, 10-21
- Vaughan, L. (2015). *Suburban Urbanities: Suburbs and the Life of the High Street*. London: UCL Press

Van Nes, A., & Yamu, C. (2021). Introduction to Space Syntax in Urban Studies. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-59140-3>

Warr, M. (1985). Fear of rape among urban women, *Social Problems*, 32, pp. 238± 250

Westin, S. (2014). The Journal of Space Syntax 'To know is to know one's geometry'-Reflections on the problem of inference in space syntax from the viewpoint of a human geographer. <http://joss.bartlett.ucl.ac.uk>

Chatzikonstantinou, I., & Katsiampoura, S. (2022). Spatiotemporal patterns of commercial activities in Exarchia-Neapoli area. *European Journal of Geography*, 13(2), 079–107. <https://doi.org/10.48088/ejg.I.CHA.13.2.079.107>

Ελληνική

Βαΐου, Ντ. (2021). Η αθέατη εργασία των γυναικών στη συγκρότηση της πόλης, Όψεις της Αθήνας μετά την μεταπολίτευση. Αθήνα: Αλεξάνδρεια.

Βαΐου, Ντ., & Χατζημιχάλης, Κ. (2012). Ο Χώρος στην Αριστερή Σκέψη. Αθήνα: Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς, Νήσος.

Γοσπονδίνη, Α. (n.d.). «Η σύνταξη του χώρου ως μηχανισμός διόρθωσης των κεντρικών λειτουργιών της πόλης: Η περίπτωση του χώρου» [DISCUSSION PAPER SERIES]: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ενγκελς, Φ. (2004). « Η καταγωγή της οικογένειας, της ατομικής ιδιοκτησίας και του κράτους». Αθήνα: Θεμέλιο

Kandyliis, G., Sagia, A., & Theodoropoulos, K. (2014). Οπτικές αναπαραστάσεις της ασφάλειας στην Αθήνα: Πολιτικές που γίνονται εικόνες, εικόνες που παράγουν σημασίες. 66–78.

Κουτρολίκου, Π. και Μίχα, Ε. (2018) «Εξουσίες, επιστημονική ουδετερότητα και εγκληματολογικός λόγος: το παράδειγμα του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) για την Αθήνα». Στο Αρτινοπούλου, Β., Βιδάλη, Σ., et al.+ (επιμ.) Εξουσίες, επιστημονική ουδετερότητα και εγκληματολογικός λόγος: 50 χρόνια Howard Becker “Whose side are we on?” Συμβολισμός στο 1ο Συνέδριο της Ελληνικής Εταιρίας Μελέτης του Εγκλήματος και του Κοινωνικού Ελέγχου Ακίνα: Ε.Ε.Μ.Ε.Κ.Ε. σ. 468-485.

Κουτσόπουλος, Κ. (2005). Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών και Ανάλυση Χώρου. Αθήνα: Παπασωτηρίου

Λυκογιάννη, Ρ. (2012). «Η καθημερινή ζωή στο έργο του Ανρί Λεφέβρ», στο Ντίνα Βαίου και Κωστής Χατζημιχάλης, Ο χώρος στην αριστερή σκέψη. Αθήνα: Ινστιτούτο «Πουλαντζάς»/νήσος(σ.275-280).

Λυκογιάννη, Ρ. (2018). «Έμφυλες διαστάσεις της καθημερινότητας στην πόλη». Γεωγραφίες, 31,30-43.

Λυκογιάννη, Ρ. (2019). Έμφυλες καθημερινότητες στις γειτονιές της Αθήνας. Το παράδειγμα της γειτονιάς των Πετραλώνων. Αθήνα: Νήσος.

Μπέμπελ, Α. (1981). Η ΓΥΝΑΙΚΑ ΚΑΙ Ο ΣΟΣΙΑΛΙΣΜΟΣ. Αθήνα: ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Παρασκευόπουλος, Γ. (2021). Αναζητώντας ένα συνδυαστικό μεθοδολογικό πλαίσιο ποσοτικής σκιαγράφησης των τυπολογιών δόμησης, δικτύου και δραστηριοτήτων Εφαρμογή στην πόλη της Αθήνας [Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο]

Πηγάκη Μ., & Παρασκευόπουλος, Γ. (2020). Space Syntax - Συντακτική Ανάλυση Εφαρμογή συντακτικής ανάλυσης με χρήση αξόνων, Διδακτικές Σημειώσεις: mycourses.ntua.gr

Πρέπη, Α. (2018). «Εξουσίες, επιστημονική ουδετερότητα και εγκληματολογικός λόγος: Παρίσι– Αθήνα: η ασφάλεια στην πόλη μέσα από τις πολιτικές των σημερινών δημοτικών αρχών» Στο Αρτινοπούλου, Β., Βιδάλη, (επιμ.) Εξουσίες, επιστημονική ουδετερότητα και εγκληματολογικός

λόγος: 50 χρόνια Howard Becker “Whose side are we on?” Συμβολισμός στο 1ο Συνέδριο της Ελληνικής Εταιρίας Μελέτης του Εγκλήματος και του Κοινωνικού Ελέγχου Ακίνα: Ε.Ε.Μ.Ε.Κ.Ε. σ. 486-514.

Σάσσαλου, Μ. (2022). “έμφυλες γεω-αφηγήσεις στην “καρδιά” της πόλης: χαρτογραφώντας διαδρομές και (αν)οίκειους χώρους στην πόλη της Αθήνας”. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, ΔΠΜΣ Πολεοδομία-Χωροταξία. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Φιόρι, Τ.(1977). Αντόνιο Γκράμσι, η Ζωή Ενός Επαναστάτη, Εκδόσεις Οδυσσέας: Αθήνα , σελ. 271.

Φώτης, Γ. (2010). Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών. Αθήνα: Γκοβόστη.