

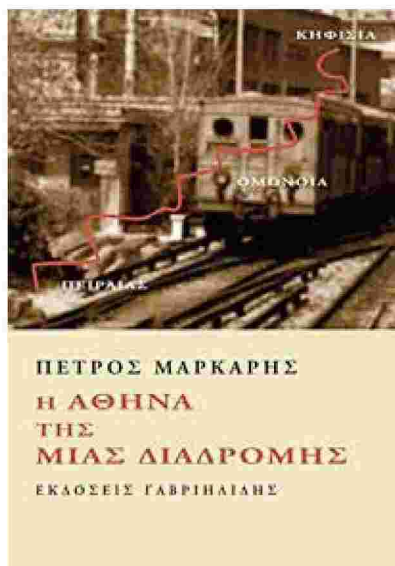


Το Books' Journal διαβάζει και συστήνει βιβλία που αξίζουν μια δεύτερη ευκαιρία.

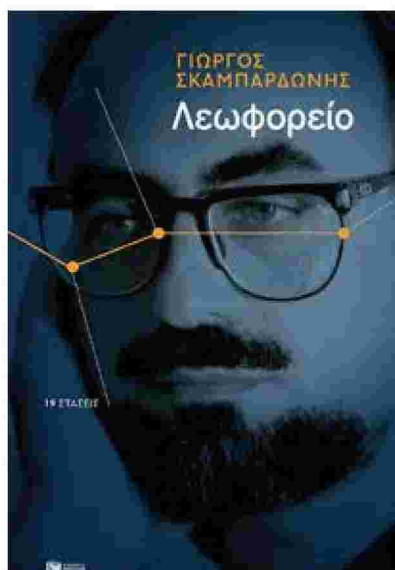
## Η πόλη στα μέσα συγκοινωνίας

Από τον ΔΗΜΗΤΡΗ ΚΟΚΟΡΗ

*Πέτρος Μάρκαρης και Γιώργος Σκαμπαρδώνης: η πόλη ως λογοτεχνική πρωταγωνίστρια με όχημα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.*



Πέτρος Μάρκαρης, *Η Αθήνα της μιας διαδρομής*, Γαβριηλίδης, Αθήνα 2013, 256 σελ.



Γιώργος Σκαμπαρδώνης, *Λεωφορείο*. 19 στάσεις, Πατάκη, Αθήνα 2018, 256 σελ.

Το πλοίο, το τρένο, το λεωφορείο και το αεροπλάνο έχουν αξιοποιηθεί ως μοχλός εκτύλιξης της πλοκής και ως πεδίο υπαρξιακών αναζητήσεων και αναπαλμών, συχνά και με αλληγορική ή και συμβολική δυναμική, σε δεκάδες κείμενα της λογοτεχνίας, τόσο της νεοελληνικής όσο και της παγκόσμιας. Διαχρονική και υπερτοπική η καλλιτεχνική τους αξιοποίηση, ενέχει πολύ υψηλότερο βαθμό δυνάμει συλλογικότητας και ομαδικής ματιάς από το αυτοκίνητο και τη μοτοσυκλέτα, που παραπέμπουν σε on the road καλλιτεχνικές αποτυπώσεις αφετηριακά ατομικής φύσεως. Τόσο ο Πέτρος Μάρκαρης, στον «Πρόλογο» του βιβλίου του *Η Αθήνα της μιας διαδρομής* (Εκδόσεις Γαβριηλίδης, 2013), όσο και ο Γιώργος Σκαμπαρδώνης, πριν λογοτεχνικά ψηλαφίσει την πρώτη από τις δεκαεννέα στάσεις που συγκροτούν κατόπτευση της Θεσσαλονίκης με το *Λεωφορείο* (Εκδόσεις Πατάκη, 2018), έχουν επισημάνει τη διαφορά:

*Η ψυχή της συγκοινωνιακής Αθήνας εκπροσωπείται από τον Ηλεκτρικό. Πιστεύω μάλιστα ότι την αγάπη μου για τον Ηλεκτρικό τη μοιράζομαι με ένα μεγάλο μέρος των Αθηναίων. [...] Από το λιμάνι του Πειραιά στις ναυτικές συνοικίες του Νέου Φαλήρου και τον Μοσχάτο, στη μεσοαστική Καλλιθέα, και στις παλιές, γεμάτες ξεπεσμένη γοητεία, συνοικίες του κέντρου, την Αττική, τον Άγιο Νικόλαο και τα κάτω Πατήσια, ως την προσφυγική Νέα Ιωνία και από εκεί στις μεγαλοαστικές συνοικίες του Αμαρουσίου και της Κηφισιάς, ο επιβάτης του ηλεκτρικού έχει τη δυνατότητα να ταξιδέψει σε όλα τα κοινωνικά στρώματα που κατοικούν στην πρωτεύουσα (Μάρκαρης, σελ. 8).*

*Η διαδρομή αυτή διατρύπα την πόλη πέρα πέρα (διαμπάζ, που λέμε) από την πάνω πλευρά σε σχέση με τη θάλασσα. Οι στάσεις είναι δεκαεννιά. Ήταν τουλάχιστον, ενόσω χρησιμοποιούσα αστικό, από νήπιο μέχρι και*

*περίπου τριάντα χρόνων, οπότε πήρα μια δική μου σακαράκα, ένα μεταχειρισμένο «Φολκς Βάγκεν» - κατασάρδα, μαύρο. [...] Ίσως μερικά γεγονότα που λέω ότι συνέβησαν σε μένα να τα έζησαν άλλοι και ασυναίσθητα (ή όχι) να έχω οικειοποιηθεί τη μνήμη τους ή μέρος της, συν την αλλοιωμένη δική μου (Σκαμπαρδώνης, σελ. 13-14).*

### ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Οι δύο μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις πρωταγωνιστούν, αντιστοίχως, στην *Αθήνα της μιας διαδρομής* και στο *Λεωφορείο*, ενώ το λογοτεχνικό όχημα αναδίφησης των πόλεων είναι Μέσο Μαζικής Μεταφοράς: ο ηλεκτρικός για την Αθήνα του Μάρκαρη, το αστικό λεωφορείο της γραμμής 10 (= Χαριλάου – Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός) για τη Θεσσαλονίκη του Σκαμπαρδώνη. Τα δύο βιβλία, επομένως, λειτουργούν ενταγμένα σε έναν συνδυαστικό άξονα, ο οποίος περιλαμβάνει και την ειδικότερη λειτουργία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ως λογοτεχνικών μοχλών, αλλά και τη γενικότερη δυναμική της πόλης ως παράγοντα λογοτεχνικής δραστηριότητας. Η λογοτεχνική πόλη ως θεωρητικό διακύβευμα, καθώς και οι πόλεις της λογοτεχνίας σε επίπεδο ποιητικής και αφηγηματικής πρακτικής, έχουν, βέβαια, πολλαπλά διερευνηθεί. Η ξενόγλωσση σχετική βιβλιογραφία είναι εκτεταμένη (Williams 1973, Jubinville & Ménarde 1992, Wirth-Nesher 1996, Lehan 1998, κ.π.ά.), ενώ στην αντίστοιχη ελληνόγλωσση, ανιχνεύονται οι μελέτες αναφοράς της Λίζυς Τοιριμώκου (1988 & «Τόποι της πόλης» στο 2000), και αρκετά ακόμη θεωρητικά, φιλολογικά και κριτικά κείμενα (Σαρηγιάννης 1978, Αποστολίδου 1999, Ζήρας 2004, Γκότση 2004, Παπαργυρίου 2010, κ.π.ά.).

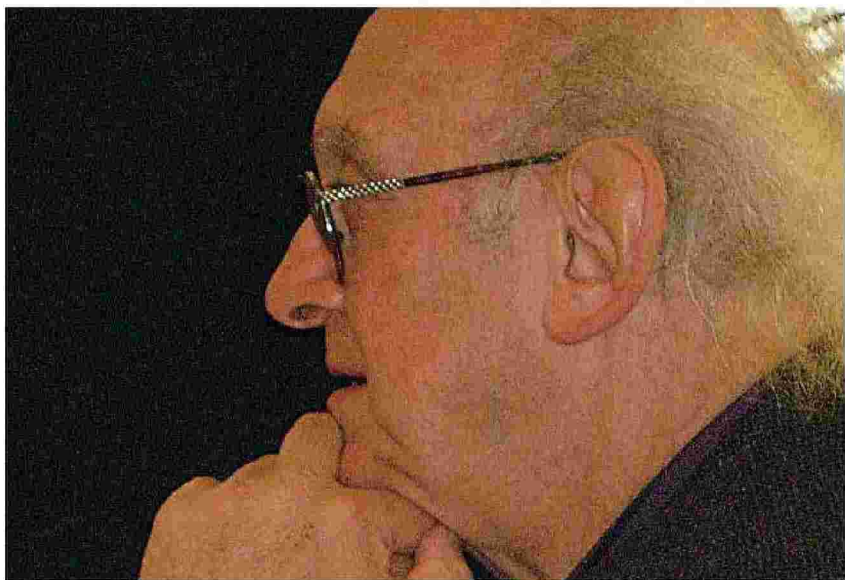
Οι περισσότερες θεωρητικές και φιλολογικές καταθέσεις, που προσεγγίζουν τη σχέση της πόλης με τη λογοτεχνία, συγκλίνουν, μεταξύ άλλων, και στα εξής δύο στοιχεία, τα οποία ανιχνεύονται, λειτουργούν και κωδικοποιούνται και στην

*Αθήνα της μιας διαδρομής* και στο *Λεωφορείο*:

α) Η πόλη αποτυπώνεται στα κείμενα, ορίζοντας προς διερεύνηση τη σχέση της πραγματολογικά διακριβωμένης πόλης με την ενίοτε πλασματικά και μυθολογικά οικοδομημένη πόλη. Το γνώρισμα αυτό είναι σαφώς διακριτό στο βιβλίο του Σκαμπαρδώνη, το οποίο απαρτίζεται από αφηγήματα μικρής φόρμας που γράφτηκαν με σκηνικό εκτύλιξης της πλοκής τις στάσεις της λεωφορειακής γραμμής και ενέχουν και μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό μυθολογίας. Είναι υποδόριο και όχι υψηλόβαθμο στο βιβλίο του Μάρκαρη, του οποίου η κειμενική συνθήκη λειτουργεί στην άλω του στοχαστικού δοκιμίου περιδιάβασης, περιλαμβάνοντας και τη δυναμική της ταξιδιωτικής εντύπωσης, περιβεβλημένης με τη σύγχρονη γεύση, όχι του εξωτικού και απομακρυσμένου, αλλά του καθημερινού και βιωμένου αστικού τοπίου.

β) Σε αρκετά λογοτεχνικά κείμενα διαφαίνεται μία υποχώρηση της δράσης των λογοτεχνικών προσώπων, με αντίστοιχη ενδυνάμωση της πόλης ως πρωταγωνίστριας, κατά την οποία δρόμοι, στέκια, πλατείες, γειτονίες και χαρακτηριστικά αστικά σημεία αποκτούν λειτουργικότερη και συνθετικότερη λογοτεχνική προσωπικότητα από αυτήν με την οποία έχει προικίσει ο συγγραφέας τα λογοτεχνικά του πρόσωπα. Το χαρακτηριστικό αυτό είναι ισχυρότατο στο βιβλίο του Μάρκαρη, μια και ο βασικός στόχος της συγγραφικής ματιάς και φωνής είναι να περιγράψει τους πολεοδομικούς αρμούς που αντιστοιχούν στους σταθμούς του Ηλεκτρικού από τον Πειραιά έως την Κηφισιά, εντρυφώντας και στον ανθρωπολογικό ιστό τους και στην κοινωνική τους διαστρωμάτωση. Οι τοπογραφικές και κοινωνιολογικές αναφορές του Σκαμπαρδώνη είναι οι απαραίτητες απλώς για τη σκιαγράφηση του αστικού σκητικού, στου οποίου τον πυρήνα λογοτεχνι-





Justus Nussbaum

### Ο Πέτρος Μάρκαρης.

κά στοιχειοθετείται η εμφάνιση σε ανθρώπινες ιστορίες.

Με άλλα λόγια και χωρίς να παραβλέπονται οι δομικές και οι με όρους γενίκευσης θεματικές αναλογίες των δύο βιβλίων (= συγγραφική περιδιάβαση στον ιστό της πόλης με όχημα ένα Μέσο Μαζικής Μεταφοράς), γίνονται αισθητές και οι διαφορές τους: στοχαστικό δοκίμιο με αύρα αστικής ταξιδιωτικής εντύπωσης το βιβλίο του Μάρκαρη, εμπλουτισμένο με κοινωνιολογικές παρατηρήσεις και με νηϊδές λογοτεχνικής δραστηριότητας· μυθοπλαστική αφήγηση στον πυρήνα του το βιβλίο του Σκαμπαρδώνη, αποκαλύπτει με άξονες το βίωμα και τη μνήμη την υπαρξιακή περιπέτεια, επιλέγοντας το αστικό τοπίο σαν φόντο, υπό το σκηνικό βάρος του οποίου θα ξετυλιχτεί και λογοτεχνικά θα εκφραστεί η ανθρώπινη περιδίνηση.

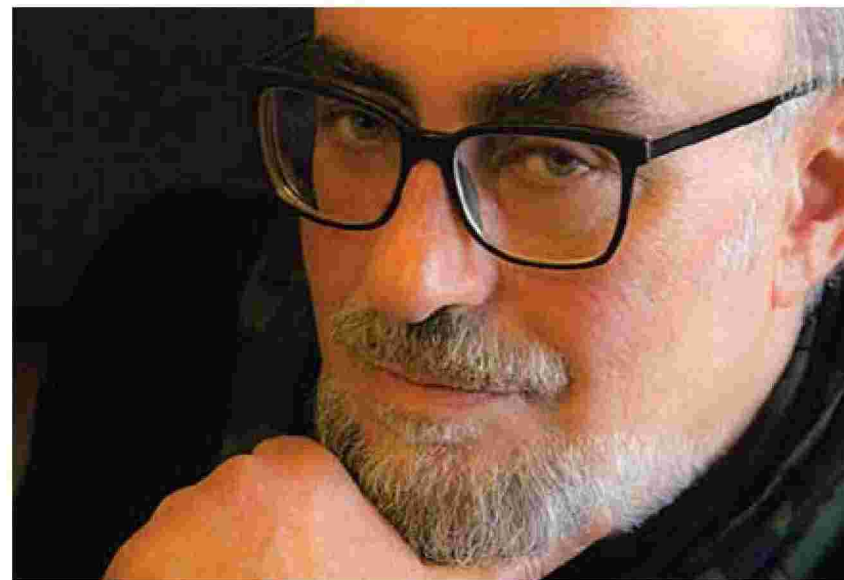
Η πραγματολογική στόχευση του βιβλίου του Μάρκαρη θα επέβαλλε έναν εντελέστερο έλεγχο οριομένων λεπτομερειών, ωστόσο τα σφάλματα πραγματολογικού τύπου που έχουν εμφιλοχωρήσει στο κείμενο είναι ελάσσονος σημασίας (από τον Πειραιά δεν αναχωρούν πλοία για τις Σποράδες, μάλλον τα Δωδεκάνησα εννοούνται στη σελ.22, το Νέο Φάληρο πάνε πια πολλά χρόνια που δεν είναι Δήμος, αλλά ανήκει στον Δήμο Πειραιώς, ενώ δεν συνορεύει ανατολικά με τις Τζιτζιφιές, αφού μεσολαβεί η παραλία του Μοσχάτου – σελ. 35). Ωστόσο, ο υπόγειος σαρκασμός και η οξύμνη κοινωνική ματιά του Μάρκαρη, που θάλλουν στις μυθοπλαστικές του αφηγήσεις, δεν απουσιάζουν και από την *Αθήνα της μιας διαδρομής*.

Ο νομαδικός χαρακτήρας της Αθήνας συνεχίστηκε και συνεχίζεται ακό-

μα. Η δεύτερη και η τρίτη γενιά αυτών των μετοίκων θεωρούν πια τους εαυτούς τους Αθηναίους, με καταγωγή από την ύπαιθρο, κάτι που είναι σωστό, αλλά ταυτόχρονα προσπαθούν να απαλλαγούν με την πρώτη ευκαιρία από τις μίζερες συνθήκες διαβίωσης των γονιών ή των παππούδων τους. Πούλησαν τα διαμερίσματα που είχαν στις πρώην αστικές περιοχές, ενίοτε και κάποιο χωράφι ή αγροτεμάχιο, που κληρονόμησαν από τους γονείς τους, και έφυγαν εκτός κέντρου. Παρόλα αυτά, θα συναντήσετε και σήμερα Αθηναίους σαραντάρηδες με καταγωγή μετοίκου που θα σας πουν: «Το Πάσχα θα πάω στην πατρίδα», και θα εννοούν το χωριό τους, που γι' αυτούς εξακολουθεί να είναι η πατρίδα. «Το αίμα νερό δεν γίνεται», λέει μια σοφή ελληνική παροιμία (σελ. 165-166).

Τα τοπία της Θεσσαλονίκης προσφέρουν το έδαφος, για να ανθίσει η αφηγηματική μυθοπλασία του Σκαμπαρδώνη, στην οποία συσσωματώνεται ως κύριο χαρακτηριστικό της γραφής ο συνδυασμός ρεαλιστικής επίφασης και εξωρεαλιστικής ανάτασης με υπαρξιακή στόφα:

*Ήταν ανάσα αυτή η διαδρομή, στοχασμός, παρατήρηση και άφηση. Έγραφα, εντός μου, έπλαθα ιστορίες, καταλαβαίνοντας πως λογοτεχνία είναι η μη επιείκεια απέναντι στις λέξεις. Μερικές φορές – θυμάμαι αυτό το περίεργο αίσθημα – δεν ήθελα καν να φτάσει στο Τέρμα Χαριλάου το λεωφορείο. Επιθυμούσα να συνεχίσει επ' άπειρον, αυθαίρετο, κρυψίδρομο, χωρίς στάσεις πια, να απογειωθεί, κι εγώ, αυτοσυνδεδεμένος, με βροχερή διάθεση, ως συνταξιδιώτης του εαυτού μου να λαγοκοιμηθώ, έχοντας το μέτωπό μου ακουμπισμένο πλάγια στο τζάμι, μισοβλέποντας έξω και κάτω, χαμένος στο γήπεδο, στην αγκούσα και στη χροιά της ανάβασης,*



Αργύριος The Books' Journal

### Ο Γιώργος Σκαμπαρδώνης.

μέσα σε μια κατάσταση ανυψούμενης ονειρικής αποκάλυψης (σελ. 241-242).

### ΑΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ

Εάν διαβάσουμε ιστορικές μελέτες και εμπριθείς πραγματείες για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, θα εμπλουτιστούμε με πληροφορίες, θα διευρύνουμε τις γνώσεις μας, θα μπορέσουμε να κρίνουμε και να κατανοήσουμε πληρέστερα το παρελθόν των πόλεων, ενδεχομένως και να μπορέσουμε να ερμηνεύσουμε ορθότερα την τωρινή τους κατάσταση ως πολεοδομικών, πολιτισμικών και κοινωνικών αστικών σχηματισμών. Μπορούμε, όμως, να συναισθανθούμε και να νιώσουμε πολύ καλύτερα τη ζωή που βιώθηκε και βιώνεται εντός του αστικού χώρου των δύο πόλεων, διαβάζοντας αφηγήματα σαν την *Αθήνα της μιας διαδρομής* και σαν το *Λεωφορείο*, των οποίων οι συγγραφείς κατορθώνουν να αναπλάσουν, όχι μόνον προσωπικές περιπέτειες, αλλά και κοινωνικές διαστάσεις και εντάσεις του τόπου και της εποχής. ■

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Αποστολίδου, Βενετία (1999). «Ο ρόλος της πεζογραφίας στη μυθοποίηση της πόλης – Το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης». *Επενκτήριο*, 45: 29-40.

Γκότση, Γεωργία (2004). *Η ζωή εν τη πρωτεύουσα: θέματα αστικής πεζογραφίας από το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα*. Αθήνα: Νεφέλη.

Ζήρας, Αλέξης (2004). «Η πόλη-μητέρα, η πόλη-ερωμένη, η πόλη-μοίρα». *Ελευθεροτυπία*, ένθετο: *Βιβλιοθήκη*: 09.01.2004, 23.

Jubenville, Yves & Fabien, Ménarde (1992). *Ville et littérature: une bibliographie commentée*. Montréal: *Département d'études françaises / Université de Montréal*.

Lehan, R. (1998). *The City in Literature: an American and Culture History*. Oakland: University of California Press.

Μάρκαρης, Πέτρος (2013), *Η Αθήνα της μιας διαδρομής*. Αθήνα: Εκδόσεις Γαβριηλίδης.

Παπαργυρίου, Ελένη (2010). «Αστικές περιπλανήσεις και λογοτεχνικές ταυτότητες: όψεις πόλεων σε σύγχρονα ελληνικά φωτογραφικά και λογοτεχνικά λευκώματα», στο Δημάδης, Κ. (επιμ.). *Ταυτότητες στον ελληνικό κόσμο (από το 1204 έως σήμερα)* [= Δ' Ευρωπαϊκό Συνέδριο Νεοελληνικών Σπουδών: Γρανάδα, 2010], 1-19. [http://www.eens.org/EENS\\_congresses/2010/Papargyriou\\_Eleni.pdf](http://www.eens.org/EENS_congresses/2010/Papargyriou_Eleni.pdf).

Σαρηγιάννης, Γ.Μ. (1978). «Η προσέγγιση της αστικοποίησης μέσα απ' τη λογοτεχνική βιβλιογραφία». *Τεχνικά Χρονικά*, 3: 91-112.

Σκαμπαρδώνης, Γιώργος (2018), *Λεωφορείο. 19 στάσεις*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.

Τσιριμώκου, Λίζυ (1988). *Λογοτεχνία της πόλης*. Αθήνα: Λωτός.

Τσιριμώκου, Λίζυ (2000). *Εσωτερική ταχύτητα. Δοκίμια για τη λογοτεχνία*. Αθήνα: Άγρα.

Williams, Raymond (1973). *The Country and the City*. Oxford: Oxford University Press.

Wirth-Nesher, H. (1996). *City Codes: Reading the Modern Urban Novel*. Cambridge: Cambridge University Press.