



## **Η Μπιενάλε Βενετίας απονέμει στον Kenneth Frampton τον Χρυσό Λέοντα**

Ανδρέας Γιακουμακάτος - 09/05/2018

**Μετά από πρόταση των διευθυντριών της φετινής 16ης  
διεθνούς Μπιενάλε Αρχιτεκτονικής της Βενετίας Yvonne Farrell  
και Shelley McNamara**

Μετά από πρόταση των διευθυντριών της φετινής 16ης διεθνούς Μπιενάλε Αρχιτεκτονικής της Βενετίας, Yvonne Farrell και Shelley McNamara, το διοικητικό συμβούλιο της Μπιενάλε αποφάσισε να απονεμίσει στον

κορυφαίο ιστορικό και κριτικό της αρχιτεκτονικής Kenneth Frampton του Χρυσό Λέοντα για την καριέρα του. Η απονομή θα γίνει στη Βενετία στις 26 Μαΐου 2018.

Με αφορμή αυτή την τιμητική αναγνώριση της μεγάλης προσφοράς και του έργου του Άγγλου κριτικού και φίλου της Ελλάδας, αναδημοσιεύεται παρακάτω η συνέντευξη που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα «Το Βήμα» πριν τη διάλεξη του Frampton στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών, στις 19 Μαΐου 2008.

## **ΚΕΝΕΘ ΦΡΑΜΠΤΟΝ. «Είμαστε αρχιτεκτονικά ανεύθυνοι» Συνέντευξη στον Ανδρέα Γιακουμακάτο**

Καθηγητής στο Columbia της Νέας Υόρκης, ο Κένεθ Φράμπτον είναι εδώ και πολλά χρόνια ο κορυφαίος διεθνώς κριτικός της αρχιτεκτονικής. Τη δεκαετία του 1960 διευθύνει στο Λονδίνο το ριζοσπαστικό περιοδικό «Architectural Design». Στη Νέα Υόρκη εκδίδει ένα άλλο μυθικό περιοδικό, το «Oppositions», και συνεχίζει την εντυπωσιακή παραγωγή κειμένων και βιβλίων αρχιτεκτονικής, με έμφαση στον 20ό αιώνα. Αυστηρός απέναντι σε φαινόμενα όπως του μεταμοντέρνου, θα γίνει διεθνώς ο απόστολος του κριτικού τοπικισμού.

**- Πώς μπορούμε να προσδιορίσουμε την έννοια της ποιότητας στη σύγχρονη αρχιτεκτονική;** «Δεν μπορεί κανείς να προσδιορίσει ένα παγκόσμιο επίπεδο ποιότητας από τη στιγμή που οι περιορισμοί και οι ευκαιρίες διαφοροποιούνται ανάλογα με τον τόπο, τη φύση, το κλίμα, τους διαθέσιμους πόρους κτλ. Ουσιαστικά, η πίεση να μεγιστοποιήσουμε την αποδοτικότητα διαδεδομένων πρακτικών, όπως για παράδειγμα ο κλιματισμός, τα αντιβιοτικά, τα χημικά λιπάσματα, οι γενετικά τροποποιημένοι σπόροι, η χρήση του αυτοκινήτου, οι γυάλινες κατασκευές και η πολεοδομική αναρχία, τείνει στη διαφοροποίηση της περιβαλλοντικής ανισορροπίας. Στην εποχή της τραυματικής αλλαγής του κλίματος και των αυξανόμενων τιμών του πετρελαίου και των τροφίμων παγκοσμίως, θα πρέπει πιθανώς να τεθεί ένα όριο στην έκρηξη της καταναλωτικής κοινωνίας».

**- Ποιο περιεχόμενο μπορούμε να δώσουμε σήμερα στην έννοια «μοντέρνο»;** «Είναι φανερό ότι το απελευθερωτικό μοντέρνο έργο με την έννοια του Χάμπερμας, παραμένει ανολοκλήρωτο. Βεβαίως, τα μέσα με τα οποία τούτο θα μπορούσε να επικαιροποιηθεί, έχουν υποχρεωτικά αλλάξει από τη δεκαετία του 1960. Η δράση της αρχιτεκτονικής μπορεί σήμερα να ασκήσει μικρή μόνο επιρροή. Από εδώ ξεκινά η σημασία της αειφορίας και η ανάγκη επιτυχίας από αυτή την άποψη, τόσο σε πολιτιστικό όσο και σε τεχνικό επίπεδο, πράγμα που ο Άλβαρ Άαλτο αποκαλεί "αρετή του ορθολογικού". Αυτός είναι και ο λόγος που αναφέρω τον Μάρτιν Ο' Κόννορ στην τελευταία έκδοση του βιβλίου μου, Μοντέρνα αρχιτεκτονική - Ιστορία και κριτική, ιδιαίτερα το σχόλιό του ότι "το κεφάλαιο δεν ελέγχει και δεν μπορεί να ελέγχει την αναπαραγωγή και την τροποποίηση των "φυσικών" παραγωγικών συνθηκών με τον ίδιο τρόπο με τον οποίο εννοεί να ρυθμίζει τη βιομηχανική παραγωγή αγαθών"».

**- Μπορούμε να υποθέσουμε ότι η αρχιτεκτονική θα έχει όλο και μικρότερη σημασία, κάτω από την ανεξέλεγκτη δύναμη με την οποία η μητρόπολη και οι δυνάμεις της καπιταλιστικής συσσώρευσης διαμορφώνουν τον χαρακτήρα του βιώσιμου περιβάλλοντος (π.χ. Τόκιο);** «Ο αστικοποιημένος χώρος της μεγαλόπολης είναι μια παγκόσμια κατάσταση που δεν μπορεί να αντιστραφεί, παρ' ότι είναι δυνατόν, κατά την άποψή μου, να τεθεί υπό έλεγχο με την πυκνοποίηση (την έννοια δηλαδή της συμπαγούς πόλης) ή την ανάπτυξη των δημόσιων μέσων μεταφοράς σε διάφορες κλίμακες. Είναι πλέον γενικά αποδεκτό ότι από την άποψη της ενέργειας, της ρύπανσης, της αειφορίας και του χρόνου μετακίνησης, πόλεις με απόσταση ως 500 χιλιόμετρα πρέπει να συνδέονται μεταξύ τους με ταχύ σιδηροδρομικό μέσο και όχι με αεροπλάνο ή με αυτοκίνητο.

Είναι φανερό ότι δεν μπορούμε πλέον να υλοποιήσουμε σήμερα πόλεις με την κλασική-ιστορική έννοια. Ωστόσο, το Ντουμπάι με τους 160 ορόφους του Burj Tower, δεν είναι επίσης λύση. Σκέφτεται κανείς τον Ταντάο Άντο, που είχε την παρρησία να δηλώσει, ότι πάνω από κάποιο ύψος η αρχιτεκτονική δεν είναι εφικτή. Όλα αυτά μας επαναφέρουν στο σχόλιό σας για το Τόκιο ως κύριο παράδειγμα μεγαλόπολης με 35 εκατομμύρια πληθυσμό. Μια θετική πλευρά στην περίπτωση αυτή είναι ότι το 78% του πληθυσμού πάει καθημερινά στη δουλειά του με δημόσια μέσα μεταφοράς, σε αντίθεση με το Λονδίνο που είναι 50% ή με το Λος Άντζελες που είναι 4%».

**- Η μορφική αυτονομία της σύγχρονης αρχιτεκτονικής και ο «θεαματικός» της χαρακτήρας είναι συνέπεια της αδυναμίας της να αποτελέσει μέρος του σχεδιασμού της πόλης, να συμβάλλει δηλαδή σε μια οργανική και ιεραρχημένη «μορφή της πόλης»;** «Το ότι ζούμε σήμερα σε μια "κοινωνία του θεάματος" δύσκολα μπορεί να αμφισβητηθεί. Η υπερβολικά "θεαματική" συμβολή των αρχιτεκτόνων-σταρ δεν μπορεί βέβαια να εξαιρεθεί από αυτό το πλαίσιο. Τούτο έχει πιθανώς πολλές αιτίες, που πηγάζουν από τον κορεσμό μας με επικοινωνιακές εικόνες ως τη μάλλον παθολογική μας ανάγκη για πολύ περισσότερες δραστικές μορφές διέγερσης. Υπάρχει επίσης το πολύ πιο πεζό γεγονός του επαγγελματικού ανταγωνισμού με όρους επικοινωνιακής εκφραστικότητας και βέβαια ο θεσμικός ανταγωνισμός ακόμη και μεταξύ πόλεων, που οδηγεί στην πιεστική ανάθεση ενός ακόμη κτιρίου στον Φρανκ Γκέρι για την εξασφάλιση, για παράδειγμα, του αποκαλούμενου "εφέ του Μπιλμπάο"».

**- Θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι η «έμφαση στην τεχνολογία» της σύγχρονης αρχιτεκτονικής σήμερα είναι ανάλογη της «έμφασης στην ιστορία» των εκλεκτικισμών του 19ου αιώνα; Αντιλαμβάνομαστε για άλλη μια φορά την αρχιτεκτονική ως στυλ;** «Να υποθέσω ότι αναφέρεστε στη λεγόμενη αρχιτεκτονική της υψηλής τεχνολογίας που εισέβαλε στην ευρωπαϊκή σκηνή το 1972 με το Κέντρο Πομπιντού στο Παρίσι. Το κτίριο αυτό επηρεάστηκε από τις διαστημικές και τεχνολογικές φαντασιώσεις των Archigram. Η κεντρική ιδέα ήταν να διαμορφωθεί ως μια εκθεσιακή μηχανή, ως ένα είδος "κινητήρα" με βάση μια πολύπλοκη σωληνοειδή δομή, άσχετα αν επρόκειτο για εγκαταστάσεις στην όψη ή για μια πρόσβαση πεζών προς την πλευρά της πλατείας, όπου βρίσκουμε και τον σωλήνα που φιλοξενεί τις κυλιόμενες σκάλες. Αυτό το τεχνοκρατικό συντακτικό αντικατέστησε τις ιστορικιστικές αναζητήσεις των μέσων του 19ου αιώνα; Είναι ως ένα βαθμό πιθανό, εν τούτοις η αστική οικοδομή αντιδρά γενικώς στη μεταχείρισή της ως μιας "μηχανής για κατοίκηση". Έρχεται στον νου ο Luis Barragan που έλεγε ότι "περίπου το μισό γυαλί που χρησιμοποιείται σε τόσο πολλά κτίρια (...) θα έπρεπε να έχει αφαιρεθεί, έτσι ώστε να ανακτηθεί η ποιότητα του φωτός που επιτρέπει σε κάποιον να ζει και να δουλεύει πιο συγκεντρωμένα". Η ιδεολογία των γυάλινων κτιρίων αναστέλλει κατά καιρούς την ανάπτυξη μιας πιο λογικής και πολύτροπης αρχιτεκτονικής γλώσσας».

**- Πώς αξιολογείτε την απουσία της κοινωνικής ή συλλογικής διάστασης στην αρχιτεκτονική που σχεδιάζεται σήμερα;** «Η απουσία της συλλογικής διάστασης και η αδυναμία μας να σχεδιάσουμε μια κοινωνικά υπεύθυνη αρχιτεκτονική είναι εμφανής σε πολλά επίπεδα σήμερα περισσότερο παρά ποτέ και οφείλεται ίσως στη γενική μας αποτυχία να αναπτύξουμε και να συντηρήσουμε ένα οικονομικοκοινωνικό πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης οικολογικά συμβατό, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τις αστικές κατασκευές και την προοπτική απεξάρτησης από το αυτοκίνητο μέσω της χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς».

**Το άρθρο δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα «Το Βήμα» (18.5.2008) με αφορμή τη διάλεξη του Kenneth Frampton με θέμα «Η αρχιτεκτονική την εποχή της παγκοσμιοποίησης». Στο πλαίσιο των διαλέξεων του MegaronPlus οργανωμένων από τον Α. Γιακουμακάτο, η ομιλία του Άγγλου κριτικού δόθηκε στις 19 Μαΐου 2008 στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών. Σχετικά με τη διάλεξη βλ. επίσης, Α. Γιακουμακάτος, «Ο Kenneth Frampton στην Αθήνα», Αρχιτεκτονικά Θέματα, 43/2009, σ. 12-13.**





Ο Kenneth Frampton με τον Δημήτρη Φατούρο και τον Αλέξανδρο Τομπάζη στο γραφείο του τελευταίου.  
(Μάϊος 2008, φωτ. Α. Γιακουμακάτος)

Εισαγωγική φωτογραφία: Ο Kenneth Frampton στον Λουμπαρδιάρη (Μάϊος 2008, φωτ. Α. Γιακουμακάτος)