

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
Βρυσακίου 15 & Κλάδου, 105 55 Αθήνα
τηλ.: 210 3215 146 / fax: 210 3215 147
e-mail: sadas-pea@tee.gr • www.sadas-pea.gr

'ARCHITEKTONES'
JOURNAL OF THE ASSOCIATION OF GREEK ARCHITECTS
Issue 48, Cycle B, November/December 2004
Vrussakiou 15 & Kladou, 105 55 Athens
tel.: +30 210 3215 146 / fax: +30 210 3215 147

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος: Παναγιώτης Γεωργακόπουλος
Αντιπρόεδρος: Παναγιώτης Δεσποτόπουλος
Γεν. Γραμματέας: Θανάσης Παππάς
Ταμίας: Βασίλης Καλλονιάτης
Ειδ. Γραμματέας: Αλέκος Βράκας
Μέλη: Μηνάς Αγγελίδης
Δημήτρης Αναστασιάδης
Δημήτρης Μαραβέας
Κώστας Μπαρδάκης
Κώστας Μπελιμπασάκης
Παντελής Νικολακόπουλος
Ειρήνη Σιγάλα-Μαγιάφα
Αλέκος Χαλικιάς
Βασίλης Χατζηκίδης
Φραγκίσκα Χρυσολούρη

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ-ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ
ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ
Παναγιώτης Γεωργακόπουλος

Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν
τις απόψεις των συντακτών τους.
Οι επίσημες θέσεις του ΣΑΔΑΣ και των άλλων
Συλλόγων Αρχιτεκτόνων δημοσιεύονται στη
σπίλη Δραστηριότητες του συλλόγου.

Τιμή τεύχους 0,003 €

ΕΚΔΟΤΗΣ

Σωτήρης Δημακόπουλος
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΚΔΟΣΗΣ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ
ΕΚΔΟΤΙΚΗ 3D P. Δημακοπούλου & ΣΙΑ ΕΕ
Βουλιαγμένης 49, 116 36 Αθήνα
τηλ.: 210 9235 487-9
fax: 210 9222 743
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
Όλγα Σπαιοφορίδου
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
Γιώργος Καλομνίδης
ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΕΙΜΕΝΩΝ
Κυριάκος Κοσμάς
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΩΝ
Λάμπης Δορλής
ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ
Βάνα Διαμαντοπούλου,
Αρετή Κατή, Μέλω Παπαδοπούλου,
Χρυσούλα Μουσουράκη
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
Νίκη Δανιηλίδου
DTP SERVICE

Sharpen

Φίλωνος 64 Δάφνη, τηλ.: 210 9709 586
ΕΚΤΥΠΩΣΗ-ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ
Αφοι Αθ. Τσακίρη ΑΕ
Κηφισού 18 ΑΘΗΝΑ
τηλ.: 210 5124 578, 210 5126 570
ΑΠΟΣΤΟΛΗ: Ευάγγελος Μοσχόφης

αρχιτέκτονες

Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 48 – περίοδος Β | Νοέμβριος/Δεκέμβριος 2004

Περιεχόμενα

18 «Σημείωμα της σύνταξης»

Ε Π Ι Κ Α Ι Ρ Α

- 20 «Δραστηριότητες Δ.Σ. ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ»
24 **Ε. Φεσσά-Εμμανουήλ**, «Διεθνής διάκριση του αρχ.
Νίκου Βαλασαράκη»
26 **Γ. Μ. Μικαίλ**, «Ο κατακερματισμός της αττικής γης»
28 **Β. Παναγιωτοπούλου**, «Η γοητεία της απώλειας»
30 **Ο. Βενετσάνου**, «Πολιτισμική σύγκλιση και
ψηφιακή τεχνολογία»
32 «Τρεις δεκαετίες ΣΑΘ 1973-2004»

Α Φ Ι Ε Ρ Ω Μ Α

Αρχιτεκτονική της Λωρίδας

[Επιμέλεια: Α. Δημητρακόπουλος]

- 50 **S. Buerger**, «Γραμμικότητες: σύγχρονες συνθήκες
του δομημένου»
53 **Π. Λέφας**, «Από τη σύγχρονη στην παραδοσιακή
πόλη με 80 κλμ. την ώρα»
56 **Ν. Αναστασόπουλος**, «Τοπογραφία Τομογραφία;»
60 **Θ. Δοξιάδης, Σ. Χάσου-Δοξιάδη**, «Ρωγμές στην
Αθηναϊκή Λωρίδα»
62 **Γ. Α. Πανέτσος**, «CARrchitecture: Οι Le Corbusier, R.
Buckminster Fuller και F. Gehry ως σχεδιαστές
αυτοκινήτων [και πόλεων]»
65 **Α. Δημητρακόπουλος**, «Forum»Logum»Τογum»Ογum: η
άσφαλτος αστικότητα»
69 **Μ. Κατσαρός**, «Μοτέλ αρχιτεκτονική»
73 **Τζ. Θεοδωράκη-Πάτση**, «Οικιστική λωρίδα»
76 **Κ. Ντάφλος**, «Αττική Οδός: απόσταση από το
πραγματικό;»
78 **Δ. Κοκκίνη, Δ. Θεοδωρόπουλος**«Indesem 2003:
αφηγήσεις σε κίνηση»

Δ Ι Α Γ Ω Ν Ι Σ Μ Ο Σ

87 **Διοικητικό Κέντρο Δήμου Καλαμαριάς**

96 Ε Ι Δ Η Σ Ε Ι Σ



Εξώφυλλο: Κολοσσιαίες παρόδιες επιγραφές ως εγγενές εξάρτημα της «ά-τοπις» Αττικής Οδού (φωτ. Α. Δημητρακόπουλος)

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Όλγα Βενετσιάνου
Αριάδνη Βοζάνη
Αριστοτέλης Δημητρακόπουλος
Μιχάλης Δωρής
Διονύσης Καννάς
Νεκτάριος Κεφαλογιάννης
Ειρήνη Κουφέλη
Αμαλία Κωτσάκη
Έλενα Λαϊνά
Μιχάλης Λεφαντζής
Άννα Μελανίτου
Νάντια Μωραΐτη
Βασιλική Παναγιωτοπούλου
Αναστασία Πεπέ
Κυριάκος Πιπίνης
Δημήτρης Πολυχρονόπουλος
Γιώργος Μ. Σαρηγιάννης
Νίκος Σιαπκίδης
Χαρίκλεια Χάρη

Υπεύθυνοι από Δ.Σ.:
Παναγιώτης Γεωργακόπουλος,
Θανάσης Παππάς,
Φραγκίσκα Χρυσολούρη

Γραμματεία Σ.Ε.: Στέλλα Ρίζου

Επιθυμία του Συλλόγου είναι, να αξιοποιήσει τις απόψεις όλων των συναδέλφων μέσα από τις σελίδες του περιοδικού. Είναι δυνατόν, όλες οι συνεργασίες που θα αποστέλλονται στο περιοδικό, είτε υπό μορφή παρουσιάσεων έργων, θέσεων και επιστολών να καταχωρούνται στις σελίδες του.

Η Σ.Ε. ενημερώνει όλους τους συναδέλφους που επιθυμούν να αποστείλουν υλικό, να τηρούν τις αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για το περιοδικό.

Κάθε συνάδελφος που εκδηλώνει την πρόθεσή του για αρθρογραφία στα προγραμματισμένα αφιερώματα πρέπει να αποστείλει πρώτα ενημερωτική περιλήψη του άρθρου του.

ΤΑ ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΜΕΝΑ ΣΕ ΔΙΣΚΕΤΑ ΚΑΙ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΝΤΑΙ ΑΠΟ PRINT-OUT ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ. ΓΙΑ ΑΡΘΡΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΩΝ Η ΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΥΜΑΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ 1000-1200 ΛΕΞΕΙΣ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΑΠΟΜΠΩΝ Η ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΣΕΩΝ), ΓΙΑ ΑΡΘΡΑ ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ 700 ΛΕΞΕΙΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ 400 ΛΕΞΕΙΣ. ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΟ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ Σ.Ε. ΤΟ ΥΛΙΚΟ ΝΑ ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΑΙ ΜΟΝΟ ΣΤΗΝ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ. ΤΟ ΙΔΙΟ ΙΣΧΥΕΙ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ ΓΙΑ ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ.

Θα είναι πολύ χρήσιμο για όλους το περιοδικό να ΔΙΑΒΑΖΕΤΑΙ και να ασκείται κριτική για το περιεχόμενο και την εμφάνισή του από όλους τους συναδέλφους.

Αστικός αυτ-οκινητ-ισμός

Το ιδιωτικό όχημα αποτελεί το νέο «κρήστη» της αναπτυξιακής πραγματικότητας και της αρχιτεκτονικής, η οποία επανοργανώνεται ώστε να ανταποκριθεί στα δεδομένα της σινεματικής θέασής της από το οδόστρωμα και μεταλλάσσεται διαστασιολογικά προσαρμοζόμενη στα πολυδιάστατα και υπερτοπικά δίκτυα μεταφοράς. Ο αυτοκινητόδρομος συνδυάζει παραμέτρους προσβασιμότητας και δημόσιας προβολής, αναδεικνύει χαμηλής αξίας ακίνητη περιουσία με συχνά ανεπιτήδευτους κτιριολογικούς περιορισμούς. Ως ικανή επένδυση, κατά μήκος των οδικών αξόνων ανθεί η οικοδομική δραστηριότητα. Η οδική αρτηρία ανέρχεται ως ενδιάμεσος μη-τόπος, ως αυθύπαρκτη οντότητα. Ως χωρική υπερδιόγκωση της μεταβατικής διαδικασίας, γεννά προορισμούς προσβάσιμους κατ' αποκλειστικότητα με ιδιωτικά οχήματα. Το παρόδιο τοπίο σταδιακά διογκούται ως υποπροϊόν εναπόθεσης αλλοτινών παραποτάμιων προσχώσεων, ως έμμεση παροχέτευση και υπερχειλίση ενέργειας.

Η παρουσία ενός προσβάσιμου παράδρομου παράλληλα της κύριας οδού ταχείας κυκλοφορίας αποτελεί καταλυτική προϋπόθεση για μια σειρά διαδικασιών παράπλευρης, γραμμικά εκτεινόμενης και ουσιαστικά παρασιτικής ανάπτυξης. Γεννάται ο αστικισμός της λωρίδας, προϊόν λογιστικών διεργασιών και κυρίως κερδοσκοπικών παραμέτρων σε συνθήκες ελάχιστου εξωγενούς κοινωνικοπολιτικού παρεμβατισμού.

Χωρίς πρόθεση ανάδειξης ενός συνεχούς κτιριακού μετώπου, πανταχόθεν ελεύθερα κτίρια παρατάσσονται ανομοιογενώς, σχεδόν άτακτα, και οι αξονικές σχέσεις με το δρόμο διαφοροποιούνται κατά τη βούληση του εκάστοτε αρχι-οικοδόμου. Κάθε κτίριο αγωνίζεται να αυτοπροβληθεί σε ένα αγώνα αυτόματου εντυπωσιασμού. Οι ωμά περιγραφικές υπερμεγέθειες «ταμπέλες», μη-αρχιτεκτονικά στοιχεία και μόνα εναπομείναντα επικοινωνιακά μέσα, ακυρώνουν κάθε έννοια συμβολισμού, καταρρακώνουν κάθε άλλη νοηματική πλοκή περπλουστεύοντας τη λειτουργική διάρθρωση. Κουτιά με ψευδο-πολυτελή κελύφη, έντονους χρωματισμούς και ευφάνταστο διάκοσμο, πραγματώνουν τα μεγαλόφρονα επιχειρηματικά οράματα ιδιοκτητών και χρηστών.

Η παρόδια λωρίδα, πεδίο ανταλλαγής εμπορικών μνημύτων, μοδών, ειδήσεων και τάσεων, ανάγεται σε αυτόνομη και παρασιτικά συντηρούμενη καταναλωτική παγίδα, διογκούμενο καρκίνωμα –καλόηδες;- που λόγω της απόμερης χωροθέτησης αφήφά παραμέτρους περιβαλλοντικού σχεδιασμού οι οποίοι τυπικά θα επιβάλλονταν σε οιαδήποτε αστική παρέμβαση. Αποσυσχετισμένη από το άμεσο, στατικά ορισμένο πολεοδομικό περιβάλλον στο οποίο χωροθετείται, σχεδόν το αναχαιτίζει και προσανατολίζεται κατ' αποκλειστικότητα προς το οδόστρωμα. Βασισμένη στην ανέπαφη κινητικότητα της οδού, απευθύνεται στο επιβατικό κοινό, εισάγοντας μια απόλυτη ιεραρχία και νομοτέλεια που υποβιβάζει το τοπικό και προάγει το κινητικό.

Η Αθήνα σημαδεύεται από τάφρους και αναχώματα αυτοκινητοδρόμων που σκίζουν τον αστικό ιστό. Στην αύρα του πληθωρικού νέφους η πόλη εξαπλώνεται άναρχα αποικώντας καταληστευτικά εκτάσεις που προσεγγίζονται από τους ασφαλοστρωμένους άξονες. Στις παρειές των νέων αρτηριών, υπερμεγέθειες πολυ-αγορές, κουτιά στέγασης επιχειρηματικών κολοσσών, εμπορικά κτίρια επαγγελματικής χρήσης και σταθμοί ανεφοδιασμού επαναλαμβάνουν γενικευμένες επιχειρηματικές νόρμες, αναγνωρίσιμες ανά την υφήλιο.

Οι νέοι αυτοί τόποι όχι μόνο δε θεωρούνται βαρβαί και άκομψοι, αλλά λατρεύονται επιτακτικά από ποικίλα ηλικιακά και εισοδηματικά στρώματα. Τα ψώνια στον αυτοκινητόδρομο μεταλλάσσονται σε κοινωνικό γεγονός, σε συλλογική ψυχαγωγική δραστηριότητα και συμμετοχή στα νέα τοπία κοινωνικής συναναστροφής: τους ατέρμονες διαδρόμους υπεραγορών, ανάμεσα σε υπερφορτωμένες ραφιέρες αναλώσιμων αγαθών, στη μέση ενός πελάγου σταθμευμένων οχημάτων ιδιωτικής χρήσης. Αντίστοιχα, αναζητώντας νεόδμητους επαγγελματικούς χώρους στην ελληνική επικράτεια, θα κατευθυνθεί κανείς άμεσα στις παρυφές των νέων εθνικών οδών και όχι στον αστικό πυρήνα: με θεαματική ταχύτητα η Αθηνών-Λαμίας μεταλλάσσεται σε αρχιτεκτονική πασαρέλα της ιδιωτικής επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Τα κείμενα του αφιέρωματος επιδιώκουν να προσεγγίσουν τα ανομολόγητα καθεστώτα της εγχώριας, οδικής ή παρόδιας μοντερνικότητας και της γραμμικά αναπτυσσόμενης αστικότητας ώστε να εισάγουν την έννοια του αυτοκινητισμού και τις νεοσύστατες εκδοχές του μητροπολιτικού τοπίου στον αρχιτεκτονικό διάλογο.

Τεύχος 49, αφιέρωμα «Ποιητική του Τοπίου», επιμέλεια: Δημήτρης Πολυχρονόπουλος, Χαρίκλεια Χάρη

Το τοπίο αποτελεί ιστορικά μια νοηματικά φορτισμένη αναπαράσταση του ανθρώπινου περιβάλλοντος και ταυτόχρονα μια οριοθετημένη απόσπαση από τη φύση. Κατά κάποιο τρόπο μέσα από την «ποιητική» του τοπίου αναδύονται κάθε φορά οι συγκεκριμένες σχέσεις που ο άνθρωπος συγκροτεί με το περιβάλλον στα όρια ενός προκαθορισμένου πολιτισμικού πλαισίου. Υπό αυτή την έννοια το τοπίο αποκαλύπτεται ως παράγωγο μιας θεώρησης που δεν αποβλέπει στη χρήση του, αλλά κυρίως στην ερμηνεία των φαινομένων του.

Το αφιέρωμα του τεύχους στοχεύει σε μια κατά το δυνατό πολύπλευρη προσέγγιση σκέψεων και απόψεων για τη θεωρία και το σχεδιασμό του τοπίου. Ενδεικτικά αναφέρονται θέματα όπως:

- *Εννοιολογικές προσεγγίσεις του τοπίου. Μηχανισμοί αναγνώρισης και προσδιορισμού της φυσιογνωμίας ενός τόπου.*
- *Σχεδιασμός του τοπίου. Τάσεις, νέες αντιλήψεις.*
- *Ανθρώπινες παρεμβάσεις και αλλοιώσεις πάνω σε «φυσικά» τοπία, στο όνομα της «ανάπτυξης».*
- *Σύγχρονοι μετασχηματισμοί και ανατροπές του ελληνικού αστικού τοπίου.*
- *Εικαστικές εκδοχές του τοπίου.*
- *Εξέλιξη των εννοιολογικών και αισθητικών προσεγγίσεων του τοπίου. Ζητήματα κριτικής θεωρίας και ιστορίας.*



Πλατεία Κολωνακίου, Δεκέμβριος 2004

Προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ
κ. Γιώργο Σουφλιά

Θέμα: **Σ/Ν «Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής συναφών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις»**

Σε απάντηση του παραπάνω σχετικού, σας στέλνουμε τις απόψεις του ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων προκειμένου να ληφθούν υπόψη για τις τελικές επεξεργασίες του Υπουργείου.

Ωστόσο το Δ.Σ. του Συλλόγου επισημαίνει πως το σ/ν δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό ως κείμενο που προβλέπεται να μετατραπεί σε νόμο, που θα διέπει το πλέγμα των μελετών για την επόμενη ζοετία.

Κοινοποίηση

1. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
2. Περιφερειακοί Σύλλογοι Αρχιτεκτόνων & Τμήματα ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ
3. Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ
4. Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης - Εφημερίδες

Προς το ΥΠΠΟ, Γραφείο Υφυπουργού
κ. Π. Τατούλη

Θέμα: **Συνεργασία ΥΠΠΟ και ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων**

Κύριε Υφυπουργέ,

Σε συνέχεια των παραπάνω σχετικών, σας υποβάλλουμε υπόμνημα, θεμάτων αρμοδιότητας του ΥΠΠΟ και άμεσου ενδιαφέροντος των Ελλήνων αρχιτεκτόνων και σας παρακαλούμε να ορίσετε συνάντηση για την διατύπωση των θέσεων μας και ανταλλαγή απόψεων.

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Οι παρεμβάσεις του ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων για τα μείζονα θέματα της Αττικής και του μητροπολιτικού χώρου της Αθήνας, στοχεύουν στην βιώσιμη ανάπτυξη με εργαλεία τον χωροταξικό-πολεοδομικό σχεδιασμό και τις αστικές αναπλάσεις.

Οι περιπτώσεις του κτήματος Θων και των Προσφυγικών της Λεωφ. Αλεξάνδρας δίνουν το μέτρο για τις πολιτικές που έπρεπε να ακολουθήσει η Πολιτεία, με βάση τις παραπάνω κατευθύνσεις.

Δυστυχώς σοβαρά δείγματα ασύνδετων πολιτικών και αποσπασματικών επιλογών οδηγούν στην καθολική οικοπεδοποίηση και τιμιεντοποίηση και των τελευταίων ελεύθερων χώρων.

• Το μητροπολιτικό πάρκο του Ελληνικού τεμαχίζεται και δίδεται προς εκμετάλλευση στην εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα». Πλέον των 2.200 στρεμμάτων θα οικοδομηθούν καταστρατηγώντας και αυτόν τον Διεθνή Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό.

• Τα στρατόπεδα που αποδεδειγμένα είναι ο νέος στόχος για πλήρη οικοπεδοποίηση και ανέγερση εργατικών κατοικιών (!) επιστρέφοντας στον σχεδιασμό περασμένων δεκαετιών.

• Το Πασαλιμάνι ως σημαντικός ιστορικός τόπος του Πειραιά και του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, επικειρείται να εκκωρηθεί και αυτός για «αξιοποίηση» και αποκαθίλωση του δημόσιου χαρακτήρα του.

• Το Πάρκο στο Γουδί και οι προθέσεις για μεταφορά ποδοσφαιρικών γηπέδων, οι αναπλάσεις στην

Αθήνα, οι πλατείες, οι παρεμβάσεις της ΕΑΧΑ, το πάρκο Ριζάρη, ο Ελαιώνας αλλά και οι καταπατημένες εκτάσεις του δημοσίου συνιστούν ένα εκρηκτικό μείγμα που κάποιος πρέπει να το διαχειριστεί με οριοθέτηση πολιτικών προς όφελος των πολιτών και της βιώσιμης ανάπτυξης.

• Τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα και η απαξίωση των Ξενία –των αξιολογότερων δειγμάτων αρχιτεκτονικής παρέμβασης– στο βωμό της «αξιοποίησης» αποτελούν σαφές δείγμα αναποτελεσματικών και επικίνδυνων πολιτικών.

Όλα τα παραπάνω –στις σύγχρονες πραγματικότητες– συνιστούν δείγματα υποβάθμισης του δημόσιου χώρου.

Αναδεικνύουν το πρόβλημα της διαχείρισης μια αστικής και μητροπολιτικής στρατηγικής. Όλες αυτές οι αναχρονιστικές στρεβλώσεις στο δημόσιο χώρο επιτείνονται με την εξακολουθητική πίεση του ιδιωτικού.

Ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων αποφάσισε την διοργάνωση ενός κύκλου διεπιστημονικών συναντήσεων και δημόσιου διαλόγου για το μέλλον των πόλεων, για την αναζήτηση επιλύσεων για τα μείζονα θέματα της μητροπολιτικής διαχείρισης.

Απευθύνεται δε στη συντεταγμένη Πολιτεία, στους κοινωνικούς φορείς που παρεμβαίνουν καθημερινά για την προστασία και ανάδειξη των δημοσίων χώρων και τους καλεί σε συζήτηση και επαναθεώρηση στρατηγικών με στόχο τη διαφύλαξη της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, των δημοσίων χώρων και την διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος μέσα από ολοκληρωμένες παρεμβάσεις για μια βιώσιμη ανάπτυξη και αναβάθμιση των αστικών τόπων.

Η αποτροπή της οικοπεδοποίησης και της αλόγιστης «ανάπτυξης» αποτελεί σήμερα την μείζονα προτεραιότητα για όλους μας.

Προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ
κ. Γιώργο Σουφλιά

Θέμα: **Διώξεις μηχανικών. Αναφορά συν. Γ. Νταλαγέργρου**

Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων, με αφορμή την νέα αναφορά – υπόμνημα του παραπάνω συναδέλφου συζήτησε το θέμα και αποφάσισε ομόφωνα τα εξής:

1. Οι εξοντωτικές διώξεις υπαλλήλων για θέματα της Υπηρεσίας με αντιπροσωπευτικό παράδειγμα την περίπτωση του συναδέλφου Γ. Νταλαγέργρου, επιβάλλουν τώρα την εξασφάλιση Νομικής Κάλυψης των Μηχανικών του Δημοσίου, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

2. Παρότι ο τότε Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ αναγνώρισε την άδικη δίωξη του συναδέλφου το αποτέλεσμα σήμερα κρίνεται εξοντωτικό απ' όλες τις απόψεις γι' αυτόν.

3. Η συμπαράσταση όλων μας δεν αρκεί για να αντιστρέψει την ηθική βλάβη που υπέστη, όλα αυτά τα χρόνια.

Επιβάλλεται τώρα η λήψη άμεσων μέτρων αποκατάστασης, που θα καταδείξουν την έμπρακτη υποστήριξη και θα σηματοδοτήσουν την άποψη της Πολιτείας για οφειλόμενες ενέργειες.

Γι' αυτό ζητάμε:

3.1. Την πλήρη κάλυψη της οικονομικής και ηθικής βλάβης που υπέστη ο ίδιος ο συνάδελφος και η οικογένειά του.

3.2. Την ικανοποίηση των αιτημάτων των συναδέλφων, όπως αυτά αναλύονται στην από 23.6.2004 αναφορά – αίτηση προς το ΥΠΕΧΩΔΕ.

3.3. Την εκ νέου διερεύνηση του θέματος ώστε να υπάρξουν απαντήσεις στα καταγγελλόμενα από τον συνάδελφο.

Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων σας παρακαλεί θερμά να εξετάσετε το θέμα γιατί παρόμοια περιστατικά αμαυρώνουν την ανθρώπινη αξιοπρέπεια και συνθλίβουν αξίες και αρχές που πρέπει να υπηρετεί το δημόσιο.

Προς τον Πρόεδρο ΤΕΕ
κ. Γ. Αλαβάνο
Θέμα: Δίωξη συναδέλφου AM/Επαγγελματικά δικαιώματα

Αγαπητοί συνάδελφοι,

Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων έλαβε γνώση της παραπάνω επιστολής και συζήτησε εκτενώς το θέμα το οποίο λαμβάνει πολλές διαστάσεις.

Αποφάσισε δε τα παρακάτω ομόφωνα:

1. Πρώτης προτεραιότητας θέμα είναι η υπεράσπιση του συναδέλφου Δ. Ρίζου τόσο στη δικαστική περιπέτεια που έχει εμπλακεί ως μηχανικός μέλος του ΤΕΕ, όσο και στην παραπομπή του στο Πειθαρχικό του ΤΕΕ!

2. Για δική σας –περισσότερη ενημέρωση– σας στέλνουμε τις απόψεις της Σχολής Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ και τις ΕΕΕ Αρχιτεκτόνων σχετικές με τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών ώστε να μην έχει την μοναδικότητα για γνωμοδοτήσεις η εισαγγελική απόφαση και οι απόψεις της ΕΕΕ Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών.

3. Όπως γνωρίζετε το Δ.Σ. έχει συγκεκριμένες απόψεις για τα επαγγελματικά δικαιώματα στην Ελλάδα και την Ε.Ε. τις οποίες άλλωστε σας απέστειλε με τίτλο «Πλατφόρμα του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ για την άσκηση της αρχιτεκτονικής». Στην συνάντησή μας στην έδρα του ΤΕΕ, συμφωνήσατε πλήρως με το πλαίσιο αυτό πλην όμως οι νεώτερες απόψεις που εκφράζονται στο έγγραφό σας για «...πλήρη έλλειψη γνώσεων των πραγματικών περιστατικών...» δημιουργούν εύλογα ερωτήματα και έντονο προβληματισμό.

4. Το θέμα των επαγγελματικών δικαιωμάτων, που μελετά το ΤΕΕ σε συνεργασία με τους επιστημονικούς Συλλόγους των Μηχανικών δεν είναι σαφές στο Δ.Σ. Δεν γνωρίζει δηλαδή το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων ούτε το πλαίσιο του ΤΕΕ ούτε έχει κληθεί να συμβάλλει σε επεξεργασίες.

5. Προκαλεί κατάπληξη στο Δ.Σ. τελικά η άποψη πως οι θέσεις μας, διακρίνονται –εκτός των άλλων– από έντονο «λαϊκισμό».

Αγαπητοί συνάδελφοι,
Επειδή κατ’ αρχήν το θέμα της δίωξης του συναδέλφου πρέπει να αντιμετωπιστεί τώρα και πρέπει να συμβάλλουν τόσο ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων όσο και το ΤΕΕ, και επειδή όλα τα θέματα αυτά πρέπει να διευκρινιστούν, παρακαλούμε θερμά να μας ορίσετε μια συνάντηση εργασίας για ανταλλαγή απόψεων και διακρίβωση των πραγματικών δεδομένων.

Προς τον Πρόεδρο ΤΕΕ
κ. Γ. Αλαβάνο
Θέμα: Συνέντευξη Τύπου Προέδρου για την απασχόληση

Σε απάντηση του παραπάνω σχετικού, σας γνωρίζουμε ότι ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων θεωρεί πως η ύφεση στις κατασκευαστικές

δραστηριότητες του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, η επιβράδυνση και περικοπή του Π.ΔΕ μαζί με τα δομικά προβλήματα του θεσμικού πλαισίου άσκησης επαγγέλματος, θα επιτείνουν το πρόβλημα και της απασχόλησης και των όρων άσκησης επαγγέλματος.

Απαιτούνται παρεμβάσεις σε θέματα ανάπτυξης, αξιοποίησης των κοινοτικών πόρων και διεύρυνσης των δραστηριοτήτων του Αρχιτέκτονα Μηχανικού. Διαφορετικά οι διακπρυκτικές θέσεις ώστε να αναδειχθεί το 2005 έτος απασχόλησης, θα αποτελέσει ανέφικτο στόχο.

Η προσπάθεια διατύπωσης –από όλους μας– ενός εναλλακτικού μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης πρέπει να συνοδευτεί από εξειδικευμένες πολιτικές. Αυτό επιχειρεί και το προγραμματικό πλαίσιο δράσης του Δ.Σ.

Για τους αρχιτέκτονες, ο εμπλουτισμός των πολιτικών για τις κατασκευές με όχημα την αρχιτεκτονική, θα διευρύνει τις δράσεις των αρχιτεκτόνων. Η απαξίωση της αρχιτεκτονικής και η διακοπή σχεδόν των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, σε συνδυασμό με την καθήλωση των αμοιβών τα τελευταία 15 χρόνια για έναν κλάδο που κατά πλειοψηφία απασχολείται στις κατασκευές, δημιουργούν σοβαρότατα προβλήματα.

Για μάς απαιτούνται θεσμικές ρυθμίσεις ώστε να οδηγηθούμε στην αντικατάσταση της πολιτικής των κατασκευών με αυτήν της ποιότητας του σύγχρονου αρχιτεκτονικού έργου. Η στρατηγική αυτή πρέπει να απαντά στα προβλήματα που συναρτώνται:

• με την ελλειμματική ανάπτυξη του αστικού ιστού σε όλα τα επίπεδα και επομένως με την αναβάθμιση της αρχιτεκτονικής παρουσίας.

• με την υποβάθμιση των αστικών χώρων αλλά και της περιφέρειας των πόλεων και επομένως με την ανάπτυξη και ολοκληρωμένο σχεδιασμό των κενών στο εσωτερικό των πόλεων και στην περιφέρεια αυτών.

• με την παρατηρούμενη υποβάθμιση και γήρανση δομών και κτιριακών συνόλων και επομένως με την αξιοποίηση και επανάχρηση εγκαταλειμμένων κελυφών και συνόλων.

Αναζητούμε δηλαδή εναλλακτικούς τρόπους αστικής ανάπτυξης, θέσπιση μηχανισμών και δομών για συνεργίες όπου η αρχιτεκτονική και οι αρχιτέκτονες έχουν την αρμοδιότητα.

Τέλος τα ρυθμιστικά σχέδια, ο πολεοδομικός σχεδιασμός, οι αστικές αναπλάσεις, οι αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την αναβάθμιση της πολιτιστικής υποδομής στις πόλεις και ο αρχιτέκτονας έχει τον κύριο λόγο.

Η διασύνδεση όλων αυτών με τις πολιτικές του κράτους, η εξασφάλιση χρηματοδοτικών προϋποθέσεων και ο αναπροσανατολισμός των επενδύσεων είναι ζητούμενα.

Τέλος απαιτείται η λήψη μέτρων τόσο στα θέματα κατάρτισης και επανακατάρτισης, συνεχιζόμενης εκπαίδευσης όσο και αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του πλαισίου παραγωγής ιδιωτικών έργων.

Προς
την Κοινότητα Οίας Ν.Κυκλάδων
την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ν. Κυκλάδων
τον Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Ν. Κυκλάδων
το ΤΕΕ/Τμήμα Βορειοανατολικού Αιγαίου
Θέμα: Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος

Πληροφορούμαστε πως στο Ε.Δ. του ΤΕΕ δημοσιεύτηκε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την ανάθεση της μελέτης «Αποκατά-

σταση Τοπίου στην καλντέρα της Οίας Ν. Θήρας – Διαχείριση Επισκεπτών».

Η πρόσκληση αυτή παρουσιάζει σοβαρά σφάλματα και πρέπει να ανασυνταχθεί για τους παρακάτω λόγους:

Α. Το κείμενο είναι ασαφές αφού ζητείται «εκπόνηση της οριστικής μελέτης» και αλλού ορίζει τίτλο υποέργου «Μελέτη Εφαρμογής». Καταλήγει δε προσδιορίζοντας το αντικείμενο ως μελέτη για την αποκατάσταση, ανάπλαση του χώρου των παλαιών ορυχείων της Οίας...».

Β. Αν τελικά πρόκειται για αποκατάσταση κλπ δεν ζητείται πτυχίο στην κατηγορία 7.

Γ. Η προκήρυξη προδιαγράφει στα κριτήρια αξιολόγησης και τα εξής: « Η γνώση της περιοχής μελέτης και η τυχόν προηγούμενη συνεργασία με την κοινότητα Οίας αξιολογούμενη αναλόγως...» . Δέχεται όμως ταυτόχρονα ως συμμετέχοντες και αλλοδαπούς μελετητές υπκόους μελών της Ε.Ε.!

Για όλους αυτούς τους λόγους παρακαλούμε θερμά να αποσυρθεί η συγκεκριμένη διακήρυξη, να ανασυνταχθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και να ανταποκρίνεται στους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού χωρίς «παραθυράκια» και αξιολόγηση προηγούμενης συνεργασίας με την κοινότητα!

Μόνο έτσι θα επιτευχθεί ουσιαστική συμμετοχή και θα δοθεί η δυνατότητα για εκπόνηση τεχνικά και αρχιτεκτονικά άρτιας μελέτης.

Διαφορετικά ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση θα αναγκαστεί να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διαφύλαξη των συμφερόντων των μελών του.

Προς
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Γραφείο Υπουργού
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
Γραφείο Υπουργού
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ
Θέμα: Ολοκληρωμένες πολιτικές για βιώσιμη και αποτελεσματική διαχείριση των Ξενία

Όπως είναι γνωστό το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων έχει υποβάλλει πρόταση για άμεση προστασία και ανάδειξη των Ξενία της περιόδου 1950-’67 και ζήτησε τον χαρακτηρισμό τους μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο τους με στόχο οι μονάδες αυτές να συντηρηθούν επί τη βάση των αρχικών σχεδίων και να αποτελέσουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο τουριστικής υποδομής υψηλής αρχιτεκτονικής αξίας.

Είναι γνωστό επίσης πως τα κτίρια αυτά έχουν μεγάλη σημασία για την Ελληνική αρχιτεκτονική καθώς αποτελούν σημαντική στιγμή στην παραγωγή δημόσιων κτιρίων μεταπολεμικά συνιστούν δε σημεία σήμανσης για την ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν επισημάνσεις των Ελλήνων αρχιτεκτόνων, που θεωρούν πως:
• Η υλοποίηση των παραπάνω προτάσεων χαρακτηρισμού και προστασίας.

• Η ενιαία αξιοποίηση, η αισθητική και λειτουργική αναβάθμισή τους η δυναμική επανένταξή τους στον ελληνικό τουριστικό χάρτη ως σύγχρονων και βιώσιμων μονάδων,

συνιστούν υλοποιήσιμες πολιτικές μέσω της δημιουργίας ενιαίας και αναγνωρίσιμης ταυτότητας, διατηρώντας και αναδεικνύοντας το ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό τους ύφος.

Διαφορετικά οι προγραμματισμένοι διαγωνισμοί κατά περίπτωση για την «αξιοποίηση» των Ξενία θα επιφέρουν δυσάρεστα αποτελέσματα καθώς οι μεμονωμένες και ατελέσφορες αντιμετώπισεις θα ακυρώσουν τις παραπάνω αναφερόμενες προοπτικές.

Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ κάνει έκκληση στους αρμόδιους φορείς να σεβαστούν την αρχιτεκτονική κληρονομιά και να επιδείξουν συμπεριφορές αντίξεις αυτών ακριβώς των αρχιτεκτονικών έργων.

Διαφορετικά όλες μας οι επισημάνεις για την κατάσταση όλων των Ξενία στην χώρα, επιβεβαιώνονται προκαλώντας θλίψη και αποστροφή για πράξεις που αντιβαίνουν την ελάχιστη έννοια του δημόσιου συμφέροντος.

Προς το Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Κύπρου
Θέμα: Πρόωθηση συνεργασίας ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ και ΣΑΚ

Αγαπητοί συνάδελφοι,

Εκ μέρους του Δ.Σ του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων και στα πλαίσια του πρωτοκόλλου συνεργασίας, σας προσκαλούμε στην Αθήνα για μια νέα συνάντηση εργασίας στην έδρα του Συλλόγου.

Θεωρούμε πως το σύνολο των βασικών θεμάτων (θεσμικά προβλήματα – κοινοτικές οδηγίες – θέματα CAE – UIA) καθώς και τα θέματα άσκησης και προβολής του αρχιτεκτονικού επαγγέλματος μπορεί και πρέπει να τύχουν ενδελεχούς συζήτησης.

Πιστεύουμε ότι ο Δεκέμβριος προσφέρεται για την συνάντηση καθώς μας δίδεται κι ευχέρεια για ουσιαστική προετοιμασία. Παρακαλούμε για καθορισμό των ημερομηνιών και του αριθμού της Αντιπροσωπείας.

Σε αναμονή της ανταπόκρισής σας.

Προς τον Πρόεδρο
και την Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ
Θέμα: Εκδήλωση μνήμης για τον συν. Γιώργο Σημαιοφορίδη

Αγαπητοί συνάδελφοι,

Το Δ.Σ. με την συμπλήρωση τριών (3) χρόνων από τον χαμό του μέλους του Δ.Σ. και αγαπητού συναδέλφου Γιώργου Σημαιοφορίδη, προτίθεται να διοργανώσει εκδήλωση το Μάρτιο του 2005.

Η εκδήλωση θα περιλαμβάνει παρουσίαση της Έκθεσης «Τοπία εκμοντερνισμού: Ελληνική αρχιτεκτονική ’6ο και ’9ο» και Ημερίδα με συμμετοχή αρχιτεκτόνων και ξένων συναδέλφων του.

Οι δεσμοί του συναδέλφου μας τόσο με τον ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ όσο και με το Επιμελητήριο είναι σε όλους μας γνωστοί.

Θεωρούμε ότι πρέπει να διοργανωθεί η εκδήλωση μαζί με το ΤΕΕ, του οποίου υπήρξε ουσιαστικός συνεργάτης.

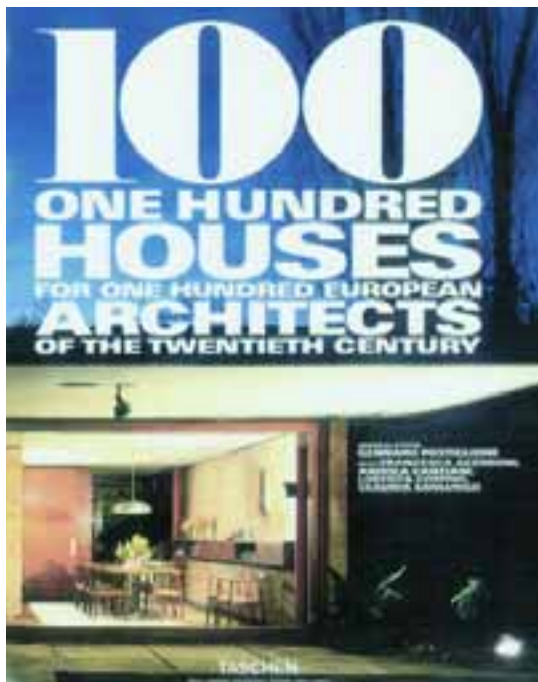
Η πρώτη εκτίμηση κόστους για την εγκατάσταση της έκθεσης, το ενημερωτικό φυλλάδιο, τα έξοδα μετάβασης και διαμονής ανέρχεται στο ποσό των 10 χιλ. €.

Παρακαλούμε θερμά για την αποδοχή της πρότασης και την συνδιοργάνωση της εκδήλωσης για τον Γιώργο.

Διεθνής διάκριση του αρχ. Νίκου Βαλσαμάκη

Ελένη Φεσσά-Εμμανουήλ, αρχιτέκτων, καθηγήτρια Πανεπιστημίου Αθηνών

Εκατό κατοικίες εκατό Ευρωπαίων Αρχιτεκτόνων του 20ού αιώνα είναι ο τίτλος ενός σημαντικού βιβλίου, το οποίο κυκλοφόρησε πρόσφατα από τις εκδόσεις Taschen, με το σπίτι του Νίκου Βαλσαμάκη στο εξώφυλλό του! Η έκδοση είναι μια ανθολογία μονοκατοικιών και διαμερισμάτων που σχεδίασαν για τον εαυτό τους σπουδαίοι αρχιτέκτονες της Ευρώπης του περασμένου αιώνα. Ανάμεσά τους και τα μυθικά ονόματα



των Le Corbusier, Alvar Aalto, Walter Gropius, Erich Mendelsohn, Otto Wagner, κ.ά. Ο ογκώδης αυτός τόμος υπήρξε καρπός έρευνας, η οποία διενεργήθηκε από το Δίκτυο Μουσείων Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής με πρωτοβουλία του Τμήματος Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού του Πολυτεχνείου του Μιλάνου και χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα «Culture 2000» της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Το γεγονός ότι οι Ιταλοί επιμελητές της έκδοσης όχι μόνο περιέλαβαν το σπίτι του Νίκου Βαλσαμάκη στην ανθολογία τους, αλλά το επέλεξαν για την εικονογράφηση του εξωφύλλου και των τριών εσωφύλλων της, είναι μια διεθνής διάκριση που τιμά και την ελληνική αρχιτεκτονική. Στο εισαγωγικό κείμενο του Gennaro Postiglione, επιμελητή του βιβλίου, αναπτύσσονται τα βασικά κριτήρια αυτής της ανθολογίας. Το πρώτο διατυπώνεται επιγραμματικά με τη φράση: «καλό είναι το σπίτι στο οποίο ζει κανείς καλά», δηλαδή άνετα και ευχάριστα. Η «αρμονική σχέση αρχιτεκτονικής φιλοδοξίας και ατομικών αναγκών» των ενοίκων του σπιτιού στάθηκε επίσης καθοριστικό κριτήριο. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στο διεθνή χαρακτήρα του εσωτερικού της κατοικίας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η διαμόρφωση των εσωτερικών χώρων του 20ού αιώνα επέτρεψε ποικίλες επιρροές και διασταυρώσεις, οι οποίες επιβάλλουν τη θεώρηση των κατοικιών σε ένα πλαίσιο ευρύτερο από εκείνο της χώρας όπου πήραν τη συγκεκριμένη τους μορφή.



Η μονοκατοικία Βαλσαμάκη, Νιόβης 22, Φιλοθέη (1961-63)

Το σπίτι που σχεδίασε ο Βαλσαμάκης για τον εαυτό του, ανήκει στα κορυφαία ελληνικά έργα της μινιμαλιστικής αρχιτεκτονικής του '60. Είναι ένα εσωστρεφές κτίριο, το οποίο αποτελείται από ισόγειο 160 μ² και ένα μικρό υπόγειο. Προστατεύεται από τον δρόμο με συμπαγή τοίχο και ανοίγει προς τον κήπο με μεγάλα συρόμενα υαλοστάσια, πράγμα που δημιουργεί την αίσθηση της συνέχειας εσωτερικού και εξωτερικού χώρου.

Η κάτοψη οργανώνεται ελεύθερα μέσα σε αυστηρά ορθογώνιο περίγραμμα, ακολουθώντας έναν κήρυκα 0,93Χ1,00 μ., στον οποίο εντάσσονται όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία αλλά και η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου. Το εσωτερικό της κατοικίας διαρθρώνεται σε τρεις λειτουργικές ζώνες: καθιστικό-τραπέζα, υπνοδωμάτια-λουτρό, κουζίνα. Αυτό γίνεται με ελαχιστα μέσα, δηλαδή με τρεις μόνον τοίχους και ξύλινα κινητά χωρίσματα.

Το δομικό σύστημα διαφοροποιεί τον φέροντα οργανισμό –λεπτή πλάκα από σκυρόδεμα και λεπτά στρογγυλά μεταλλικά υποστυλώματα– από τα στοιχεία πλήρωσης, ενώ οι εγκαταστάσεις έχουν προβλεφθεί και ενσωματωθεί στον ξυλότυπο. Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν είναι το ανεπίχριστο σκυρόδεμα, εμφανή τούβλα, βερνικωμένο ξύλο και γυαλί. Η επίπλωση του σπιτιού σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα και συμπληρώθηκε με κομμάτια μοντέρνων σχεδιαστών, όπως των Charles Eames και Le Corbusier. Η κατοικία Βαλσαμάκη είναι βέβαια ένα μανιφέστο του μοντέρνου –ολικού σχεδιασμού της εποχής της. Αποτελεί, επίσης, έκφραση του πολιτισμένου και απλού τρόπου ζωής των αρχιτεκτόνων ενοίκων του – του Νίκου και της γυναίκας του Μαρίας. Είναι όμως και κάτι περισσότερο. Η ήρεμη ατμόσφαιρα, η διακριτική καλαισθησία και η άνεση κάνουν το σπίτι αυτό φιλικό για τον κάθε άνθρωπο που το επισκέπτεται, ανεξαρτήτως ηλικίας ή εθνικότητας. Σε αυτές ακριβώς τις κλασικές αρετές οφείλεται η διδακτική αξία και η αιθιαλής γοητεία της κατοικίας Βαλσαμάκη.

Ο αρχιτέκτων Νίκος Βαλσαμάκης

Ο Νίκος Βαλσαμάκης (1924-) πέρασε στην ιστορία της ελληνικής αρχιτεκτονικής ως πρωτοπόρος και χαρισματικός μοντερνιστής των δεκαετιών του 1950 και '60. Τη θέση αυτή κατέκτησε χάρη στο εκσυγχρονιστικό και μεγάλης επιρροής έργο του αυτών των χρόνων – τις πολυάριθμες μοντέρνες πολυκατοικίες, τα νεωτεριστικά ξενοδοχεία «Αμαλία» και, κυρίως, τις μινιμαλιστικές μονοκατοικίες του. Παρά την αναγνώρισή του σε πολύ νέα ηλικία, ο Βαλσαμάκης θα παραμείνει στο προσκήνιο πάνω από μισό αιώνα, τόσο ως μαχόμενος αρχιτέκτων όσο και ως τιμώμενος δημιουργός.

Με τη σταθερή του προσήλωση στο ιδανικό της ανανέωσης, ο μοναχικός και ακάματος αυτός μάστορας της ελληνικής αρχιτεκτονικής συνέ-

πραξε όσο λίγοι στην εξέλιξή της, ακόμη και σε καιρούς δύσκολους για τους μαχόμενους αρχιτέκτονες όπως ήταν οι δεκαετίες του 1970, '80 και '90. Τότε ακριβώς δημιούργησε και άλλα σημαντικά αρχιτεκτονήματα, όπως είναι το μεταμοντέρνο κτίριο διοίκησης της Alpha Bank (Σταδίου 44, 1978-90), το νέο μηχανογραφικό κέντρο της Εμπορικής Τράπεζας (Χολαργός, 1990-97, σε συνεργασία με Gibb, Petermuller & Partners O.E., υπεύθυνη αρχιτέκτων Μαρία Βαλσαμάκη) και το Λάτσειο δημοτικό σχολείο του Κολεγίου Αθηνών (Κάντζα Αττικής, 1993-95).

Τα έργα του Βαλσαμάκη, εκτός από την αρχιτεκτονική τους αξία, είχαν και κοινωνική πειθώ. Ανταποκρίθηκαν με γνώση και ευαισθησία στα κυρίαρχα αιτήματα της μεταπολεμικής κοινωνίας, που είναι το «εύ ζην» και το νεωτερίζειν. Έδειξαν όμως και μεγάλη αντοχή στο χρόνο,



γιατί πατούν επάνω σε κλασικές αξίες της ελληνικής αρχιτεκτονικής – τη λιτότητα, την αίσθηση του μέτρου, την αρμόζουσα κλίμακα, την ενότητα στην ποικιλία, την εναρμόνιση των μερών προς το όλον, κ.ά.

Για την ήρεμη δύναμη και την αστείρευτη δημιουργικότητά του ο Βαλσαμάκης τιμήθηκε επανειλημμένα. Η σημαντικότερη διάκρισή του στην Ελλάδα ήταν το Αριστείο Γραμμάτων και Τεχνών που του απένειμε η Ακαδημία Αθηνών το 1999. Επρόκειτο για την πρώτη φορά που το ανώτατο αυτό πνευματικό ίδρυμα τιμούσε έναν αρχιτέκτονα για το συνολικό του έργο. Αξιόλογη είναι και η διεθνής παρουσία του Έλληνα αρχιτέκτονα. Το 1991 ο Βαλσαμάκης συμμετείχε στην Ε' Μπιενάλε Αρχιτεκτονικής της Βενετίας. Ένα χρόνο αργότερα, το ξενοδοχειακό του συγκρότημα Daidalos – Robinson Club της Κω (1988-91) περιλαμβάνεται στους φινάλιστ του βραβείου Mies van der Rohe για την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική. Το 1997 καλείται να εκθέσει έργα του στην 5η Τριενάλε Παγκό-

μέση και δίπλα: Η μονοκατοικία στη Φιλοθέη του αρχ. Ν. Βαλσαμάκη, 1961-63 (από το αρχείο της Έκθεσης «Τοπία εκμοντερνισμού – Ελληνική αρχιτεκτονική '60 και '90»)

σμιας Αρχιτεκτονικής του Βελιγραδίου μαζί με άλλους ένδεκα αστέρες της διεθνούς σκηνής, στους οποίους περιλαμβάνονται οι Sir Norman Foster (Ηνωμένο Βασίλειο), Richard Meier (ΗΠΑ) και Gustav Peichl (Αυστρία). Ακολουθούν οι συμμετοχές του Βαλσαμάκη σε δύο περιοδεύουσες εκθέσεις. Η πρώτη, με τίτλο Landscapes of Modernisation, πραγματοποιήθηκε στο Ολλανδικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής του Ρότερνταμ (1999) και η δεύτερη, με τίτλο 20th Century Greek Architecture, διοργανώθηκε τον ίδιο χρόνο στο Γερμανικό Μουσείο Αρχιτεκτονικής της Φραγκφούρτης. Το 2002 το σπίτι και άλλα έξι έργα του Βαλσαμάκη περιλαμβάνονται στο CD-ROM με τίτλο «Η ανακάλυψη της σύγχρονης αρχιτεκτονικής στο Παρίσι, το Λονδίνο και την Αθήνα». Το CD-ROM πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του Κοινοτικού προγράμματος «Culture 2000», κυκλοφόρησε σε τρεις γλώσσες –στα ελληνικά, τα αγγλικά και τα γαλλικά–, παρουσιάστηκε στις τρεις πρωτεύουσες και ανέβηκε σε ιστοσελίδα του διαδικτύου.

Ο κατακερματισμός της αττικής γης

Γιάννης Μ. Μιχαήλ, αρχιτέκτων-πολεοδόμος

Από τις παθητικές διαμαρτυρίες σε εφαρμόσιμες προτάσεις

Η δράση: η ελληνική γη, ιδιαίτερα δε η αττική γη συνεχώς τεμαχίζεται, καθίσταται με διάφορα τερτίπια δομήσιμη, κτίζεται και παραμορφώνεται. Η αντίδραση: μερικοί διαμαρτύρονται συνεχώς και καυτηριάζουν το αλόγιστο αυτό πλιάτσικο. Τα αποτελέσματα: η δράση αψηφά τα λόγια των αντιδρώντων και παράγει επιζήμια έργα, ενώ η αντίδραση συνεχίζει να παράγει λόγια, αγγίζοντας κάποτε τη μονοτονία ή και τη γραφικότητα. Αναμφισβήτητα, η κάθε αντίδραση στην καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος είναι απολύτως απαραίτητη και ενισχυτέα. Πλην όμως δεν αρκεί και η καταστροφή συνεχίζεται. Χρήσιμη είναι η διαπίστωση των πρόσφατων εξελίξεων στο συγγενές πεδίο της οικολογίας, όπου παρατηρείται μια διαφοροποίηση της νοοτροπίας για την προστασία του περιβάλλοντος. Παλαιότερα, επικρατούσαν ακραίες η έστω μονωμένες θέσεις στους κύκλους των φίλων του περιβάλλοντος. Επικρατούσαν, καλοπροαίρετα βέβαια, η φλογερή προσήλωση στην παράδοση, η καθολική αντίδραση σε οποιοδήποτε νέο έργο, η αταλάντευτη επιμονή σε ένα μόνο σκοπό, κ.τ.λ. Σήμερα αναβλύζει η συνειδητοποίηση των καθημερινών αναγκών, όπως η ποιότητα ζωής, τα μεγάλα ελλείμματα των έργων τεχνικής και κοινωνικής υποδομής, οι εξίσου μεγάλες απαιτήσεις για κατοικία, οι μεταστεγάσεις και οι νέες εγκαταστάσεις χώρων της δευτερογενούς και τριτογενούς παραγωγής, η εξυπηρέτηση του ελεύθερου χρόνου και του τουρισμού, κ.ά. Επομένως οι τάσεις διαμορφώνονται σήμερα πιο συγκλίνουσες, πιο πραγματιστικές, πιο αποτελεσματικές. Δεν αφορίζεται πλέον συλλήβδην η ανάπτυξη αλλά επιδιώκεται μια ελεγχόμενη οικολογική ανάπτυξη.

Προς αυτή την κατεύθυνση θα έπρεπε να στραφεί και η φροντίδα για την προστασία της αδόμητης γης, δηλαδή πέρα από τις λεκτικές διαμαρτυρίες προς διατυπώσεις συγκεκριμένων και ρεαλιστικών προτάσεων, λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη τις επίσης συγκεκριμένες και ρεαλιστικές ανάγκες της εποχής, οι οποίες αν δεν ικανοποιηθούν θα συνεχίσουν να πυροδοτούν την παραμόρφωση του περιβάλλοντος.

Το πλιάτσικο της αττικής γης.

Από τη σύσταση του νεότερου μας κράτους, η δημόσια γη αποτελεί το στόχο του αντιδιανεμητικού πόθου των Νεοελλήνων, ενώ το τεράστιο κεφάλαιο εθνικών γαιών κατασπαταλιέται

αλόγιστα. Συνάμα το κράτος χωρίς κτηματολόγιο, ανήμπορο και ανοργάνωτο, θεάται παθητικά το όργιο των καταπατήσεων. Από καιρού εις καιρόν νομιμοποιεί την παρανομία και θυσιάζει στο βωμό της αδηφάγου ψυφοθηρίας τον πολύτιμο φυσικό του πλούτο. Εξάλλου, η κατακερματισμένη ιδιοκτησία εμποδίζει την πραγμάτωση αναπτυξιακών έργων μείζονος κλίμακας από ιδιώτες ή και από το Δημόσιο. Πρόσφατα, η σαγήνη του πλιάτσικου των λίγων ελευθέρων εκτάσεων του Δημοσίου γίνεται ακόμα πιο επίμονη, ακόμα πιο προκλητική. Έτσι, χωρίς κανέναν ενδοιασμό, εκδηλώνονται απροκάλυπτα ακόρεστες ορέξεις για όποια ελεύθερη έκταση του Δημοσίου έχει απομείνει, όπως το Γουδί, το Φαληρικό Δέλτα, το παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού, τα στρατόπεδα, τα περιαστικά δάση, τα νταμάρια, το Άλσος Συγγρού και ό,τι άλλο έχει ξεφύγει από τη διαρπαγή και την αξιοποίηση, ακόμη και της Θάλασσας του Σαρωνικού, από τον οποίο μπορεί αζημίως να δημιουργηθούν εκτάσεις με επικωματώσεις. Η ασυγχώρητα καθυστερημένη οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 προ-

σέφερε ακόμα ένα άλλοθι «νόμιμης» καταβρόχθισης της γης.

Ούτε οι ιδιώτες υστερούν αλλά επιδίδονται με πάθος στη νόμιμη ή παράνομη δόμηση. Η αττική γη απροστάτευτη αποβάλλει τον προαιώνιο χαρακτήρα της και μεταβάλλεται ανεξέλεγκτα σε ένα απέραντο αστικό τοπίο, ενώ το κράτος παραμένει αμέτοχος θεατής του αλόγιστου κατακερματισμού του χώρου και του φυσικού περιβάλλοντος.

Καθορισμός ζωνών επέμβασης

Σήμερα όμως προβάλλει η ανάγκη της μετάβασης από την αδράνεια και την κανονιστική πολεοδομία στην ενεργό δράση και στην επεμβατική πολεοδομία, με κύριο γνώμονα την προστασία της κατατεμαχίζουσας αστικής γης. Όπως δείχνει η μακροχρόνια πολεοδομική εμπειρία δεν αρκούν οι απαγορεύσεις δόμησης εκτός σχεδίου μέσω ενός αδρανούς σχεδιασμού και μιας πλημμυρικής διοικητικής πρακτικής. Αντίθετα, απαιτείται η χάραξη μιας νέας επέμβασης συνεκτικής πολιτικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας. Συγκεκριμένα, απαιτείται ο καθορισμός ζωνών επέμβασης σωτήριας για το αστικό τοπίο και η απόλυτη απομάκρυνση της ιδιωτικής περιουσίας με τη χρονοποίηση ενός φάσματος εργαλείων (αντισήκωμα, φορολογικές διευκολύνσεις ή και απαλλαγές, περιορισμοί της νομής και της επικαρπίας, κ.τ.λ.), όπως έχει αναλυθεί στη σχετική έρευνα που ανέθεσε πριν 7 χρόνια το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε στο πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Η αποτελεσματική αντιμετώπιση της αναπτυξιακής διαχείρισης του εγγείου παράγοντος και η προστασία του περιβάλλοντος στην Αττική συμποσούνται στο δίπτυχο ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ – ΑΝΑΠΛΑΣΗ, με γνώμονα τη διάσωση μερικών τουλάχιστον νησίδων της αττικής γης μέσα σε ζώνες επέμβασης;

Ο ακρογωνιαίος λίθος του εγχειρήματος είναι η μετάσταση της ιδιοκτησίας, δηλαδή η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας από τους ιδιώτες στο δημόσιο, ώστε να μην μπαίνει κανείς στον πειρασμό της δόμησης όταν δεν έχει έγγειο ιδιοκτησία έστω και αν διατηρήσει για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα τη νομή.

Η σημερινή φορά των πραγμάτων είναι αναπόφευκτη: Η επόμενη γενιά θα έχει απολέσει κάθε ιστορική μνήμη για την εικόνα του αττικού περιβάλλοντος όπως αυτό διασωζόταν έστω αποσπασματικά μέχρι σχεδόν τις ημέρες μας, εφόσον σε μερικά χρόνια θα επαναληφθεί ο συνοικισμός του μυθολογικού Θησέα. Αυτή τη φορά όμως αν δεν συνενωθούν διοικητικά οι κάτοικοι της Αττικής, όλη η Αττική θα μεταβληθεί σε μια χτισμένη Αθήνα, γιατί διατηρηθεί η καταστρεπτική «ελευθερία» του νομίμως και παρανόμως δομείν οπουδήποτε. Πού οδηγεί αυτή η «ελευθερία»; Την απάντηση για την κάθε έννοια της ελευθερίας δίνει ο μεγάλος γερμανός φιλόσοφος Καρλ Γιάσπερς: «ελευθερία είναι ο τόπος, όπου σπεύδουν πολλοί και όπου απελευθερώνονται οριστικά εν ονόματι της ελευθερίας από την ελευθερία τους».



φωτ. Χ. Χάρη

Η γοητεία της απώλειας

Βασιλική Παναγιωτοπούλου, αρχιτέκτων



Είναι άραγε αναμενόμενη ή εντελώς απρόσμενη η εμμονή της κοινής γνώμης με το παλιό, ιδιαίτερα το απωλεσθέν, το οριστικά χαμένο; Ρημαγμένη, βρώμικη και ερημική, η προηγούμενη εκδοχή της πλατείας Κολωνακίου, συζητήθηκε, εκθειάστηκε, αναπαραστάθηκε γλωσσικά, τόσο πολύ και με τόσο πείσμα, όσο δεν της έλαχε, όλα αυτά τα σαράντα και πλέον χρόνια της ζωής της. Τώρα, «μετά θάνατον», αναστήθηκαν όλες οι διαδρομές που γράφτηκαν πάνω στο σώμα της. Όλα τα συμβάντα, σημαντικά και ασήμαντα, ζωντάνεψαν και αναζητούν δικαίωση. Γιαγιάδες με καροτσάκια, παπούδες με εφημερίδες, κυρίες του καλού κόσμου, συγγραφείς, γκαλερίστες, γραμματιζόμενοι κάθε λογής, δημοσιογράφοι και προεστοί, δημογέροντες και πρώην υπουργοί και πρωθυπουργοί και υπηρεσίες, με μανιφέστα και υπογραφές και κινητοποιήσεις πρωτόγνωρες για την περιοχή, αξιώνουν την πλατεία τους.

Η «χαμένη τιμή» της πλατείας Κολωνακίου, όμως είναι πια γεγονός. Και το ακανθώδες ερώτημα είναι, σε τι συνίσταται η απέχθεια όλου αυτού του αξιολογούμενου δείγματος γηγενούς πληθυσμού, στη νέα προσέγγιση που επιχειρήθηκε; Οι δημιουργοί της, αρχιτέκτονες –Δημήτρης και Σουζάνα Αντωνιάκη– με το βήμα που τους δόθηκε στον τύπο, μεταφράζουν τη σκέψη τους, που μετουσιώθηκε πάνω στο σώμα της. Παιχνίδι φαντασίας, μνήμης, δημιουργικότητας, πνοής εγκαλούνται από μέρους τους. Το βιωμένο όμως, διαφαίνεται πιο ισχυρό από αυτό που εξαγγέλεται ως αφηγούμενο «υπαινικτικά και διακριτικά», κι ας περικλείει, αυτό το πρώτο, σκοτεινά σημεία, χρόνιας απαξίωσης και παντελούς εγκατάλειψης.

Η σιωπηλή γλώσσα των συναισθημάτων και του νοήματος έχει δώσει τη θέση της σε μια ακατάσχετη φλυαρία ριάλιτι-κής εκδοχής. Πρόκειται για το δημόσιο χώρο, το σώμα του οποίου έχουν δικαίωμα όλοι να διεκδικούν.

Αντίθετα όταν πρόκειται για τον ιδιωτικό χώρο, που έχει κατακυριεύσει ένα ολάκερο σύμπαν σαν σαρκοβόρο υγρό, δε μιλάει κανείς, απόλυτη σιωπή, τουλάχιστον δημόσια. Παρεπιπτόντως μήπως ακούσατε να γίνεται κάποια κινητοποίηση για τον όροφο φάντασμα στο υπερώο του κτιρίου που βρίσκεται στο κάτω όριο της πλατείας;

Όμως ο γρίφος ίσως εμπεριέχει κάποια απάντηση. Ο κολωνακιώτικος κόσμος έχει δεχθεί όπως διαφαίνεται με ιδιαίτερη δυσφορία τη μετάλλαξη του από γειτονιά της μεσο-μεγαλοαστικής τάξης σε υπερτοπικό στέκι. Η αλλοίωση συντελείται αργά, αλλά ολοκληρωτικά, εδώ και μια εικοσαετία. Έτσι η διαμάχη για την πλατεία,

που άναψε το φυτίλι μιας αντι-μπετόν φιλολογίας, δεν είναι το αποτέλεσμα ελεύθερης βούλησης, αλλά εξαρτάται, στο βάθος της, από τη θέση του ιθαγενούς κριτή-σώματος κατοίκων στο πλαίσιο του εν λόγω ιεραρχημένου κοινωνικού συστήματος. Ο απωλεσθείς παράδεισος της συνεκτικής γειτονιάς που εξαφανίζεται, συμπυκνώνεται και υποστασιοποιείται στην απωλεσθείσα πλατεία και τα σύμβολά της.

Όπως εξηγεί ο Πιερ Μπουρντιέ στο έργο του «η διάκριση», το γούστο συστήνει τη θεμελιώδη έκφραση της κοινωνικής αναγκαιότητας. Αποτελεί εργαλείο και ταυτόχρονα διακύβευμα των ταξινομπτικών αγώνων, μέσω των οποίων οι κοινωνικές ομάδες (επί του προκειμένου «λαός και Κολωνάκι») προσπαθώντας να διατηρήσουν ή να βελτιώσουν τη θέση τους, επιχειρούν να επιβάλουν το βιοτικό τους ύψος ως το μόνο νόμιμο. Η αρχιτεκτονική και οι θεραπευόντες την καλούνται λοιπόν να ικανοποιήσουν τις αντικρουόμενες τάσεις, αυτή της σύγχρονης αναμόρφωσης της πλατείας από τη μια, και των απαιτήσεων της ντόπιας κοινωνίας από την άλλη, σκανάροντάς τες υποχρεωτικά μέσα από την προσωπική τους ματιά για το δημόσιο χώρο. Οι προθέσεις τους, καθώς και οι συμβολισμοί που επιχειρήσαν να ενσωματώσουν, δεν είναι του παρόντος. Βέβαια η ανάπλαση μέσα στην καταστατική της ουσία εμπεριέχει την ανάδειξη ενός τόπου, την επανάκτησή του από τους ενοίκους του, αλλά και τη συμβολική εγχάραξή του στο αποτύπωμα ολόκληρης της πόλης. Η πλατεία ως συγκρότηση δημόσιου χώρου ανασύρεται τόσο από το συνειδητό όσο και από το ασυνείδητο τμήμα του εγκεφάλου ως ενιαίος χώρος συγκέντρωσης και ανεμπόδιστου πέρασματος, όπου οι χρήσεις εφήμερα εγκαθίστανται και σιωπηρά απέρχονται με το πέρασμα του χρόνου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπου ο χώρος οργανώθηκε σε διαφορετικές, αυστηρά καθορισμένες και οριοθετημένες χρήσεις, εγείρονται μια σειρά από ερωτήματα ουσίας. Παιχνίδια της φαντασίας, παιχνίδια της μνήμης, ασυνέχειες. Ο χώρος προκαλεί και προσκαλεί σε εξερεύνηση. Απαραίτητος προς αυτήν την κατεύθυνση είναι ένας προσωπικός χάρτης πλοήγησης, που εισάγει θριαμβευτικά την παράμετρο του χρόνου. Η βιωμένη εμπειρία και η μελλοντική κριτική είναι οι μόνες αρμόδιες να απαντήσουν για την επιτυχία του εγχειρήματος ή όχι. Προς το παρόν αρκούμαι σε υποθέσεις, διαδρομές του σώματος και του μυαλού, εξερευνητικές νοημάτων. Απομακρύνονται διακριτικά από τη δικτατορία της άρνησης. Κάνοντας έτσι μια θαρραλέα προβολή στο μέλλον, έστω κι ας με περιλαμβάνει στην απαιτούμενη υλική μου διάσταση, κινούμενη στο κινηματογραφικό «2046», παρακολουθώ μετά θυμωδίας την κραδαίνουσα μελλοντική παραφιλολογία για το γλυκό κοκκινόκαστανο μπετόν που χάθηκε... Και φυσικά η αγωνία που με κυριεύει δεν αφορά το καθ' αυτού επίδικο αντικείμενο, την πλατεία, αλλά το αν η γοητεία της απώλειας που από παράδοση αντιπαλεύει κάθε

διαφορετική ματιά, θα κυριαρχεί και σ' αυτή τη μελλοντική περίοδο της κοινωνικής ζωής; Γιατί αν όχι, «οι μεταμορφώσεις»* που θα έχουν συντελεστεί θα είναι ανατρεπτικές..., όχι όμως απαραίτητα κατακλυσμαίες.

* «Μεταμορφώσεις», ήταν το θέμα της 9ης Biennale αρχιτεκτονικής στη Βενετία.



«Πολιτισμική σύγκλιση και ψηφιακή τεχνολογία»

Όλγα Βενετσάνου, αρχιτέκτων



αντίληψης και αναπαράστασης του χώρου. Οι ομιλητές αναφέρθηκαν στην εικονική πραγματικότητα, τα γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών, τη διαδικασία ψηφιακής απεικόνισης του χώρου, αλλά και τη θέση της αρχιτεκτονικής στην ψηφιακή εποχή.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον είχε η ομιλία του Nicholas Negroponte, συνιδρυτή και διευθυντή του Media Lab στο MIT. Με λόγο απλό και ξεκάθαρο, έθεσε ορισμένα από τα βασικά ερωτήματα που απασχολούν τον άνθρωπο στην ψηφιακή εποχή. Ξεκινώντας από το ποιες είναι οι ιδανικές συνθήκες ώστε να αναπτυχθούν καινοτόμες ιδέες, επεσήμανε ότι στην Ευρώπη δεν ακούγεται η φωνή των νέων ανθρώπων και γενικά αποθαρρύνεται το ρίσκο. Σχετικά με την αίσθηση που υπάρχει ότι οι ψηφιακές τεχνολογίες απευθύνονται μόνο στον ανεπτυγμένο δυτικό κόσμο, ανέφερε ότι στο παρελθόν η τεχνολογία αντιμετωπιζόταν σαν τα μεταχειρισμένα ρούχα, δηλαδή πρώτα την απολάμβανε η πιο αναπτυγμένη χώρα και σταδιακά έφτανε στις υπόλοιπες. Όμως τώρα τα νέα λογισμικά κυκλοφορούν ταυτόχρονα σε όλο τον κόσμο. Ακόμα πιο ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι τεχνολογίες όπως η ασύρματη τηλεπικοινωνία εφαρμόζονται πρώτα σε χώρες του τρίτου κόσμου, λόγω της ανύπαρκτης προηγούμενης υποδομής. Επίσης, εξέφρασε την πεποίθηση ότι οι δικτυωμένοι φορητοί υπολογιστές θα μπορούσαν να φέρουν την επανάσταση στην εκπαίδευση, αφού με τους υπολογιστές τα παιδιά ενθαρρύνονται να μαθαίνουν μόνα τους. Στο σημείο αυτό υπογράμμισε τη διαφορά μεταξύ των λέξεων “teaching” (που δεν χρησιμοποιείται καθόλου στο Media Lab) και “learning”. Στο τέλος της ομιλίας του ο Nicholas Negroponte δέχθηκε ερωτήσεις σχετικά με την υστέρηση της τεχνολογίας στην Ελλάδα και του ζητήθηκε να προτείνει τρόπους για την αλλαγή αυτής της κατάστασης. Η απάντησή του ήταν αναμενόμενη αλλά πάντα επίκαιρη: να είναι οι Έλληνες πιο συνεργάσιμοι και να μην αναλώνονται στο να υπονομεύουν ο ένας τον άλλο.

Οι υπόλοιπες διαλέξεις έθιξαν πολλά και ενδιαφέροντα θέματα. Ενδεικτικά αναφέρουμε τους Paul Debevec και Χαράλαμπο Πουλή (University of Southern California), που παρουσίασαν μια νέα μέθοδο ψηφιακής αναπαράστασης του Parthenώνα με τη βοήθεια φωτογραφικών και laser scanner. Η μέθοδος αυτή χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη ακρίβεια και πιστότητα. Οι καθηγητές Βασίλης Παππάς

και Νίκος Πολυδωρίδης (Πανεπιστήμιο Πάτρας) αναφέρθηκαν σε ερευνητικό έργο που αφορά τις πολεοδομικές επιπτώσεις από τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Παράλληλα, παρουσίασαν πρόταση ανάπτυξης πολυθεματικού πάρκου με τίτλο «Γέφυρες της Γνώσης και του Πολιτισμού», που αξιοποιεί τον εργοταξιακό χώρο της γέφυρας. Ο Βαγγέλης Χριστοδούλου (ΙΜΕ-

λίαν) έκανε μια ανασκόπηση της θεωρίας, της μεθοδολογίας και των εφαρμογών σε σχέση με τα εικονικά περιβάλλοντα και τα ψηφιακά αστικά μοντέλα, παρουσιάζοντας συγκεκριμένα παραδείγματα από το Λονδίνο, το Bath και την Αθήνα. Ο Δρ. Γιώργος Σιδηρόπουλος (ΙΜΕ-Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας) αναφέρθηκε στην τρισδιάστατη αναπαράσταση πολεοδομικών μοντέλων,



Πανεπιστήμιο Αιγαίου) μίλησε για δύο από τα ψηφιακά εκθέματα του ΙΜΕ. Αναφέρθηκε στη διαδικασία παραγωγής, τη δυσκολία προσαρμογής ανομοιογενούς υλικού σε ενιαίο ύφος και την ενσωμάτωση του τελικού προϊόντος στην έκθεση. Τέλος, η Αγγαία Αρχοντίδου-Αργύρη (Κ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων) παρουσίασε μια ψηφιακή αναπαράσταση του Εμπορίου της Χίου, που έχει ως σκοπό να καταστήσει κατανοητά και αναγνώσιμα στους επισκέπτες τα ευρήματα του αρχαιολογικού χώρου.

Στο πρόγραμμα της τρίτης μέρας του συνεδρίου, υπήρχαν διαλέξεις με αρχιτεκτονικό περιεχόμενο. Ο Ανδρέας Αγγελιδάκης μίλησε για την αυθαίρετη δόμηση και τη συνεχή ανακατασκευή των κτιρίων στην ελληνική πόλη που, όπως χαρακτηριστικά είπε, την κάνει να μοιάζει από μακριά σαν ένα αργό κινούμενο σχέδιο. Αναφέρθηκε στους υπολογιστές και τη δυνατότητα που δίνεται στους αρχιτέκτονες να θέτουν τα σχέδιά τους σε κίνηση, γεγονός που ανοίγει νέους δρόμους στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό. Ο Βασίλης Μπουρδάκης (Πανεπιστήμιο Θεσσα-

σμειώνοντας ότι ενώ παλαιότερα το ζητούμενο ήταν ο απόλυτος ρεαλισμός, με τα νέα μέσα έχουμε υπερβολική συγκέντρωση πληροφορίας με αποτέλεσμα να αναζητούμε μια πιο λιτή τρισδιάστατη απεικόνιση. Ο συνθέτης Κωνσταντίνος Βήτα, τελευταίος ομιλητής, περιέγραψε την προσωπική του καλλιτεχνική πορεία μέσα από τη σχέση του με την τεχνολογία, εκφράζοντας το φόβο ότι η μη ενδεδειγμένη χρήση των υπολογιστών ενδεχομένως να οδηγήσει σε ανακύκλωση των μουσικών προτάσεων που ήδη υπάρχουν.

Το 2ο Διεθνές Συνέδριο «Πολιτισμική Σύγκλιση και Ψηφιακή Τεχνολογία», έδωσε στους συνέδρους την ευκαιρία να ενημερωθούν για τις νέες εφαρμογές των ψηφιακών μέσων σε θέματα που αφορούν την πολιτισμική κληρονομιά, αλλά και να μοιραστούν ενδεχόμενες απορίες και προβληματισμούς. Πληροφορίες σχετικά με το συνέδριο θα δοθούν στη δημοσιότητα από το ΙΜΕ. Η όλη διοργάνωση ήταν μια ιδιαίτερα επιτυχής και αξιόπαινη προσπάθεια του ΙΜΕ, της οποίας αναμένουμε με ενδιαφέρον τη συνέχεια.

πάνω: Το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού

δίπλα: Η τελετή έναρξης στην Ακαδημία Αθηνών

Τρεις δεκαετίες ΣΑΘ 1973-2004

Δελτίο Τύπου

Ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης μέσα από την αδιάλειπτη τριακοναετή παρουσία του στα δρώμενα της πόλης και τις ουσιαστικές παρεμβάσεις του για τα ζητήματα τόσο του κλάδου όσο και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου, κατάφερε να διαφυλάξει το ρόλο του διατηρώντας την ενεργητικότητα και την αξιοπιστία του. Ως ουσιαστικό χαρακτηριστικό στη δράση του Συλλόγου αναδεικνύεται η συνεχής προσπάθεια για την προβολή της αρχιτεκτονικής παραγωγής και την προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου με αφορμή τη συμπλήρωση 30 ετών λειτουργίας

τσιώνης, ο Υφυπουργός Πολιτισμού κ. Γ. Ορφανός, ο βουλευτής και πρ. Υπουργός κ. Γιάννης Μαγκριώτης, ο πρόεδρος του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ κ. Τάκης Γεωργακόπουλος, ο Αντιδήμαρχος Θεσσαλονίκης και μέλος της Δ.Ε. του ΤΕΕ κ. Νικ. Ταχιάος (ως εκπρόσωπος του Προέδρου του ΤΕΕ κ. Ιωαν. Αλαβάνου), ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ κ. Σάκης Τζακόπουλος, η πρόεδρος του Τμήματος Αρχιτεκτόνων της Πολυτεχνικής Σχολής του ΑΠΘ κ. Ζωή Καραμάνου, οι οποίοι απύθηναν χαιρετισμούς, ο πρόεδρος της Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ/ΤΚΜ κ. Σωκράτης Φάμελος καθώς και άλλοι εκπρόσωποι φορέων και συλλόγων και πολλά μέλη του Συλλόγου.

Στην ομιλία του ο πρόεδρος του ΣΑΘ Κώστας Μπελιμπασάκης μεταξύ των άλλων τόνισε:

«Το κύριο μέλημα όλων μας, επικεντρώνεται στην κοινή προσπάθεια για την ανάδειξη της διακεκριμένης επιστημονικής ταυτότητας του κλάδου, αφού είναι προφανές πως το μείζον είναι η διασφάλιση των επαγγελματικών δικαιωμάτων και η άσκηση της αρχιτεκτονικής από τους αρχιτέκτονες. Απαιτείται η αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής ως πολιτιστικής αξίας που εμπεριέχει την έννοια του δημοσίου συμφέροντος. Η προσπάθεια πρέπει να ενισχυθεί, προσανατολισμένη σταθερά, για την Αρχιτεκτονική και τους Αρχιτέκτονες...»

Μέσα σε ένα έντονα συγκινησιακό κλίμα οι διατελέσαντες πρόεδροι αλλά και πολλά στελέχη του συλλόγου με ιστορική συνεισφορά αναφέρθηκαν στη δράση των μελών του συλλόγου, ιδιαίτερα κατά τα πρώτα δύσκολα χρόνια στο γενικότερο κλίμα της δικτατορίας και της μεταπολίτευσης, όπως επίσης και για τα συνεχή βήματα εξέλιξής του μέχρι τις ημέρες μας, καθώς και την προοπτική του στις σημερινές συνθήκες άσκησης της αρχιτεκτονικής στη χώρα μας.

Στην εκδήλωση παρέστησαν και πολλοί ξένοι προσκεκλημένοι εκπρόσωποι Συλλόγων και Ενώσεων Αρχιτεκτόνων της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και του Συμβουλίου των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης.

του διοργάνωσε ένα τριήμερο εκδηλώσεων με θέμα «Τρεις δεκαετίες ΣΑΘ 1973-2004 – Αρχιτεκτονική και Ποιότητα Ζωής» κατά το χρονικό διάστημα 5-7 Νοεμβρίου 2004 κατά το οποίο έλαβαν χώρα:

- Η απονομή τιμητικών διακρίσεων στους Προέδρους και τα μέλη των Δ.Σ. της περιόδου 1973-2004 την Παρασκευή 5 Νοεμβρίου 2004, στο Συνεδριακό Κέντρο της Τράπεζας Πειραιώς. Παρουσιάστηκε επίσης υλικό από εκδηλώσεις και εκδόσεις του Συλλόγου.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους ο Υπουργός Μακεδονίας-Θράκης κ. Νικ. Τσιαρ-

- Η διοργάνωση ημερίδας με τίτλο «Η Αρχιτεκτονική και η ποιότητα ζωής» το Σάββατο 6 Νοεμβρίου 2004, στο αμφιθέατρο του Τελλόγλειου Ιδρύματος.

Στο πρώτο μέρος της ημερίδας παρουσιάστηκαν εισηγήσεις εκ μέρους των εκπροσώπων των Ελληνικών φορέων στη Γενική Συνέλευση του Συμβουλίου των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης.

Ειδικότερα έγιναν οι παρακάτω εισηγήσεις: *Κωνσταντίνος Μπελιμπασάκης*, Πρόεδρος Σ.Α.Θ., «Η Θεσσαλονίκη στις νέες συνθήκες αρχιτεκτονικής παραγωγής – παγκοσμιοποίηση και νέες τεχνολογίες»

Θανάσης Παππάς, Γενικός Γραμματέας Σ.Α.Δ.Α.Σ.-Π.Ε.Α., «Τα επαγγελματικά δικαιώματα των αρχιτεκτόνων στην Ελλάδα. Δομική υστέρηση της ελληνικής πραγματικότητας»

Ράνια Κλουτσινιώτη, επικεφαλής της αντιπροσωπείας του Τ.Ε.Ε. στη Γενική Συνέλευση του Σ.Α.Ε., «Η θέση των Ελλήνων αρχιτεκτόνων στη διαμόρφωση του ευρωπαϊκού τοπίου για την άσκηση της αρχιτεκτονικής»

Εκ μέρους του Συμβουλίου των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης εισηγήσεις παρουσίασαν οι: *Katarina Nilsson* (Σουηδία), πρώην Πρόεδρος του Σ.Α.Ε.

Adrian Joyce (Ιρλανδία), Διευθύνων Σύμβουλος του Σ.Α.Ε.

Jean-Paul Scalabre (Γαλλία), υπεύθυνος της Επιτροπής του Σ.Α.Ε. για την «Εκπαίδευση και την Έρευνα»

Βασικά θέματα των εισηγήσεών τους και των συζητήσεων που επακολούθησαν αποτέλεσαν:

1. Ο ρόλος και οι προτεραιότητες του Σ.Α.Ε. στην υπηρεσία του επαγγέλματος του αρχιτέκτονα
2. Η λειτουργία της Ε.Ε., η νομοθετική διαδικασία και πώς αυτή επηρεάζεται
3. Ο ρόλος των επαγγελματικών ενώσεων και τα θέματα του ανταγωνισμού
4. Η οδηγία των αρχιτεκτόνων η αποτίμηση 19 ετών θεσμοθέτησής της και η αντικατάστασή της από την οδηγία για τα επαγγελματικά πρόσωπα
5. Η προτεινόμενη οδηγία για τις Υπηρεσίες στην Εσωτερική Αγορά και η θεματική στρατηγική της Ε.Ε. για το αστικό περιβάλλον
6. Η ανάγκη για υιοθέτηση νέων πολιτικών για τη συνεχιζόμενη εκπαίδευση και η συνεργασία Σ.Α.Ε. και σχολών αρχιτεκτονικής
7. Η Παρουσίαση της νέας Λευκής Βίβλου του Σ.Α.Ε.

Εκ μέρους των Ενώσεων των Αρχιτεκτόνων της Νοτιοανατολικής Ευρώπης συμμετείχαν με αντίστοιχες εισηγήσεις οι παρακάτω συνάδελφοι:

Milan Raonic, Πρόεδρος της Ένωσης Αρχιτεκτόνων της Σερβίας και του Μαυροβουνίου, «Νέες τάσεις της αρχιτεκτονικής σε Σερβία και Μαυροβούνιο»

Deniz Incedayi, Επιμελητήριο Αρχιτεκτόνων Τουρκίας, «Ο ρόλος των αρχιτεκτονικών πολιτικών στη βελτίωση του περιβάλλοντος»

Κωνσταντίνος Κωνσταντής, Πρόεδρος του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Κύπρου, «Αρχιτεκτονικοί Διαγωνισμοί και Κρατικά Βραβεία Αρχιτεκτονικής στην Κύπρο»

Natasa Vicevska, Σύλλογος αρχιτεκτόνων της Π.Δ.Γ.Μ., «Στρατηγικό πρόγραμμα για την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος – Εθνικό Περιβαλλοντικό πρόγραμμα δράσης»



δίπλα πάνω και μέση: Η απονομή τιμητικών διακρίσεων στους Προέδρους του ΣΑΘ

Alexander Slaev, Ένωση Αρχιτεκτόνων της Βουλγαρίας, «Οι αλλαγές στην άσκηση του αρχιτεκτονικού επαγγέλματος στη Βουλγαρία κατά την εξέλιξη της προσαρμογής και προσαρμογής της στην Ε.Ε.»

Tamas Pintir, Επικεφαλής της Γραμματείας της Ουγγρικής Επιτροπής της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς, «Κλίμακες Αρχιτεκτονικής στα μνημεία Παγκόσμιας Ουγγρικής Πολιτιστικής Κληρονομιάς»

Εξάλλου, εκ μέρους των Ελλήνων Αρχιτεκτόνων μελών του ΣΑΘ συμμετείχαν με εισηγήσεις οι: *Πρόδρομος Νικηφορίδης*, «Η ανάπλαση της νέας παραλίας Θεσσαλονίκης» *Τάσος Κωτσιόπουλος*, «Το ρυθμιστικό σχέδιο του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης» *Μαρία Ζουρνά*, «Ο πολεοδομικός και αρχιτεκτονικός σχεδιασμός ανάπλασης α) της περιοχής Λαχανόκηπων και β) της "νοτιοανατολικής πύλης" της Θεσσαλονίκης»

Από το σύνολο των εισηγήσεων και των συζητήσεων που επακολούθησαν έγινε σαφές ότι το επάγγελμα του αρχιτέκτονα τόσο στη χώρα μας όσο και στο ευρύτερο ευρωπαϊκό περιβάλλον αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις και προοπτικές, καθώς κοινή πλέον γίνεται η πεποίθηση ότι διαμορφώνονται νέες συνθήκες συνεργασίας των τεχνικών επαγγελματιών, οι οποίες με τη σειρά τους απαιτούν την ανάγκη για χάραξη ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών για την αρχιτεκτονική, που θα συγκλίνουν στους στόχους για τη διαμόρφωση ενός περιβάλλοντος ποιοτικά αναβαθμισμένου και στην προσφορά καλύτερων συνθηκών διαβίωσης για τους κατοίκους των ευρωπαϊκών χωρών.



αφιέρωμα



φωτ. Α. Δημητρακόπουλος

Αρχιτεκτονική της λωρίδας

Επιμέλεια: Αριστοτέλης Δημητρακόπουλος

Γραμμικότητες: σύγχρονες συνθήκες του δομημένου

του **Stephan Buerger**, αρχιτέκτονα, εντεταλμένου λέκτορα Πανεπιστημίου Πατρών

Η παραδοσιακή αντίληψη για την πόλη ως ιστορικό και θεσμικά-ορισμένο πυρήνα που περιβάλλεται από μεταπολεμικά προάστια και εν συνεχεία ανοικτή ύπαιθρο, έχει πλέον αντικατασταθεί από μια πολυκεντρική και άτακτα εκτεινόμενη συνθήκη, «την περιφερειακή μητρόπολη». Σήμερα πολλαπλά κέντρα εξυπηρετούνται από αλληλεπικαλυπτόμενα δίκτυα συγκοινωνιών, ηλεκτρονικής επικοινωνίας, παραγωγής και κατανάλωσης. Χρηστικά αλλά και εμπειρικά, οι υποδομές και οι υλικές ροές αποκτούν μεγαλύτερη βαρύτητα και νόημα από τα προηγούμενα στατικά-προσδιορισμένα πολιτικά και χωρικά όρια. Η συρροή ατόμων, οχημάτων, αγαθών και πληροφορίας συνιστά αυτό που οι αστικοί γεωγράφοι αποκαλούν το «καθημερινό αστικό σύστημα», διατυπώνοντας μια δυναμική και συνάμα εφήμερη μορφή αστικότητας. Η έμφαση έτσι μετατίθεται από τις μορφές αστικού χώρου σε διαδικασίες αστικοποίησης, διαδικασίες που αναπτύσσονται ως δίκτυα πάνω σε εκτενές περιφερειακό – αν όχι υπερτοπικό και παγκόσμιο επίπεδο.

Πρώτη επίπτωση αυτής της μετάλλαξης είναι η εμφάνιση νέων τόπων: Πρόκειται για αμφιλεγόμενες ζώνες παρηγμένες έμμεσα από ετερόκλητες χωρικές ενότητες, ακόμα και για ασύνδετες αυτοδύναμες και ουδέτερες ζώνες μεγάλης κλίμακας. Αυτοί οι τόποι έχουν χαρακτηριστεί ως περιφερειακοί και ως «ενδιάμεσα τοπία» (middle landscapes) είναι όμως τόσο διεισδυτικοί και επεκτατικοί που γίνονται κυρίαρχα στοιχεία του σύγχρονου ανθρώπινου περιβάλλοντος. Δεύτερη επίπτωση και αποτέλεσμα της μοντέρνας αστικοποίησης είναι η εντυπωσιακή αύξηση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας. Αυτό αφορά όχι μόνο στην αύξηση των ιδιωτικής χρήσης οχημάτων και των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς

–γενώντας συχνά πλήρη και αυτόνομα πρότυπα διαβίωσης– αλλά και στην συνεχώς αυξανόμενη πληθυσμιακή πυκνότητα, την αστάθεια των κεφαλαίων και των επενδύσεων, και την πληθώρα μέσων πληροφόρησης και επικοινωνίας. Μια τρίτη επίπτωση, συνέπεια των δύο προηγούμενων, είναι η ουσιαστική μεταστροφή από τη φορμαλιστική θεώρηση των πόλεων προς άλλες δυναμικές και ευέλικτες προσεγγίσεις. Έτσι, παραδοσιακές αστικές τυπολογίες όπως η πλατεία, το πάρκο, η συνοικία, κ.λπ., αποκτούν σιγά-σιγά λιγότερη βαρύτητα και σημασία σε σχέση με τις υποδομές, ροές δικτύων, αμφιλεγόμενες χωρικές ζώνες και άλλες πολυμορφικές συνθήκες που συνιστούν τη σύγχρονη μητρόπολη, λειτουργώντας επεκτατικά ως ένα ιδίωμα «διασποράς» συνάμα δημιουργώντας και προσφέροντας πλείστες δυνατότητες.

Ακολουθεί μια προσπάθεια να προσδιοριστούν τα στρατηγικά, γραμμικά εργαλεία για την παραγωγή χωρικών ταυτοτήτων και σχέσεων σε διάφορες κλίμακες σε απάντηση των νέων δεδομένων που αρθρώνουν οι νέες αστικές επιφάνειες και συνθήκες.

Έννοια και περιεχόμενο

«Οι κατοικίες συνθέτουν τα οικιστικά συγκροτήματα συνεπώς, το δωμάτιο ως συστατικό στοιχείο της κατοικίας θα πρέπει να γίνει ο οριστικός συντελεστής της αστικής διαμόρφωσης, η οποία είναι εξάλλου ο βασικός σκοπός της αρχιτεκτονικής».

Ludwig Hilberseimer

Στα τέλη της δεκαετίας του '20, σε απάντηση θεωρητικών υποθέσεων και απαιτήσεων για υψηλότερες πυκνότητες



στην αναπτυσσόμενη μητρόπολη, οι Walter Gropius και Ludwig Hilberseimer ξεχώρισαν για τις ριζοσπαστικές μελέτες τους πάνω σε μορφές οικιστικών συγκροτημάτων. Οι μελέτες του Hilberseimer τοποθετημένες πάνω σε έναν πυκνοδομημένο αστικό ιστό τόσο υλικό όσο και ιδεολογικό, δεν ξεκινούν με έννοιες που αποτελούν μια κριτική θεώρηση του περιβάλλοντος ή μιας κατάστασης, αλλά με ένα αξίωμα τεχνικής κατεύθυνσης μεταφρασμένο σε καινοφανή αρχιτεκτονική πρόταση. Το «τεχνικό» αξίωμα καλείται γραμμική αναπαραγωγή. Βασική υπόθεση του Ludwig Hilberseimer ήταν η πεποίθηση ότι η μοντέρνα κατασκευαστική πρακτική απαιτούσε την κάθε μονάδα κατοίκησης, τον κάθε στατικό και χωρικό πυρήνα, να είναι όμοιος προς κάθε άλλο όχι μόνο σε γραμμική ακολουθία αλλά και ως πολυδιάστατη μήτρα επαναλαμβανόμενων πυρήνων.

Σήμερα επινοήματα οριζόντιων, καθέτων ή και γραμμικών συνθέσεων επαναπροσαρμόζονται στους σύγχρονους κανόνες οργάνωσης του χώρου. Η εμμονή του Koolhaas για μια «μητροπολιτική» αρχιτεκτονική επανέφερε τα γραμμικά συστήματα ως ένα εργαλείο οργάνωσης «μεγάλων» αστικών συνόλων. Η υιοθέτηση αυτής της θεώρησης και πρακτικής οδήγησε στην εκμετάλλευση της φιλοσοφίας της λωρίδας – ή ταινίας [band]. Στα πλαίσια θεωρητικών εγχειρημάτων και μελετών τόσο του ίδιου όσο και συνεχιστών της «σχολής» του, η γραμμή αντιμετωπίζεται ως ένα οργανωτικό εργαλείο εφαρμόσιμο σε μια πλειάδα κλιμάκων και εννοιών. Ενίοτε, η γραμμή γίνεται τροχιά, αποκτά ένταση, πολλαπλασιάζεται και τα ενδιάμεσα της αποκτούν σημασία, αποκτά προγραμματική αξία ή παραμένει άυλη συνθήκη μιας χρονικής ακολουθίας. Όπως κι αν αντιμετωπίζεται, διατηρεί την έννοια της άμεσης μονάδας τοποθετημένης σε σχέση με τον εαυτό της ή με άλλες αντίστοιχες μονάδες.

Τροχιά

Ο σχεδιασμός και η ενσωμάτωση των νέων υποδομών μεταφοράς είναι βασική για τη λειτουργία της αστικής επιφάνειας. Έννοιες όπως η κίνηση και η πρόσβαση αποκτούν νέες ποιότητες και σημασία ως συλλογικοί τόποι της σύγχρονης μητρόπολης. Οι υποδομές μεταφορών και επικοινωνιών δεν είναι πλέον απλές και αυτόνομες υπηρεσίες αλλά απολύτως ορατά και αποτελεσματικά εργαλεία σύνθεσης νέων αστικών δικτύων και σχέσεων.

Στη μητρόπολη του Hilberseimer, η πόλη είναι ήδη μια μοριακή μηχανή η οποία περιλαμβάνει τα μεγάλα κλίμακα κοινωνικά, τεχνικά, και οικονομικά συστήματα που επικοινωνούν με τα αρχιτεκτονικά στοιχεία. Τα αρχιτεκτονικά στοιχεία –πανομοιότυπα ως προς το μέγεθος και τη μορφή, χωρίς a priori καθορισμένα σημεία εστίασης ή απόληξης – αναπαράγονται στο μοριακό επίπεδο μεταφράζοντας και αναμεταδίδοντας πληροφορίες που παραλαμβάνονται από τη γενικευμένη δομή της πόλης, ακόμα κι αν αυτά τα ίδια στοιχεία είναι, στη συνέχεια, οι πρωταρχικές συστατικές μονάδες της δομής. Η κατάρτησή του χάσματος μεταξύ της αστικής οργάνωσης και του μεμονωμένου αστικού κυττάρου αποβάλλει το ενδιαφέρον προς κάθε είδους μορφοπλαστικές διαδικασίες.

Σήμερα, δεδομένου ότι βιώνουμε ιδιαίτερα ριζοσπαστικές ρέουσες καταστάσεις, νέες δυνατότητες ανοίγονται για να εφαρμοστούν οι κληρονομημένες (αλλά και οι νέες) τυπολογίες ως μέσο που «πλέκει» μαζί, σε απτό αλλά και σε αντιληπτικό επίπεδο, τον σύγχρονο πολυεμαχισμένο αστικό ιστό. Αναφερόμενος στο ζήτημα της εξισορροπημένης συρραφής σπαραγμάτων, ο Willem Neutelings γράφει, «η πόλη ως αποδείξιμη οντότητα έχει πάψει να υπάρχει – είναι ένα αποσπασματικό κολάζ, ένα απέραντο αστικό τοπίο, μια μητρόπολη της



δίπλα: **Andreas Gursky, Paris-Montparnasse, 1993**

πάνω: **Massimo Vitali, Riccione diptych, 1997**

συρραφής. Σε αυτή τη διαφοροποιημένη επιφάνεια τα τεμάχια ανήκουν σε ένα σύνθετο, μη-απτό οργανωτικό καθεστώς το οποίο υπόκειται σε ένα πολυδιάστατο σύστημα εξισορρόπησης πολιτικών, οικονομικών, ιστορικών και πολιτιστικών δυναμικών. Από αυτά τα τεμάχια οι κάτοικοι του αστικού «τάπητα» αρθρώνουν την προσωπική τους εικόνα για την πόλη.» Ο τάπητας, προϊόν συρραφής ασύνδετων υπολοίπων, είναι ένα πρότυπο μετασχηματισμού, περιγράφει ένα καθεστώς διαρκούς μετάλλαξης με στόχο τη δημιουργία νέων ισορροπιών οι οποίες βελτιώνουν την ποιότητα του αστικού τοπίου συνολικά. Με στόχο την αναδόμηση τεμαχισμένων



τομέων κατά μήκος δυναμικών συστημάτων και ροών, το νέο αστικό σύστημα καταλήγει να οργανώνεται από αξονικότητες: η τροχιά δηλαδή εμπεριέχει a priori μια νοηματική.

Επιστρέφοντας στο απτό τοπίο της πόλης, ο καθορισμός της κλίμακας του αρχιτεκτονικού προγράμματος και ο αντίκτυπός του, οφείλουν να υποβληθούν σε εκτενή αξιολόγηση με στόχο τη γένεση νέων, μη-κλειστών αστικών συνόλων. Η έλλειψη αρχιτεκτονικού μορφολογικού προσδιορισμού των νέων οργανωτικών συστημάτων έγγειται στην πρόθεση ανάδειξης νέων θεμελιωδών εννοιολογικών σχημάτων. Γεννώνται τακτικές προσδιορισμού σχεδόν εξουδετερωμένων, παραλυμένων και γενικευμένων συστημάτων, τα οποία δεν είναι εξαναγκαστικά κλειστά ή προκαθορισμένα. Μέσω των συνεχειών και των δικτύων, προκύπτουν σύνθετοι σχηματισμοί και χωρικά κενά –όπως ακρότητες των συστημάτων υποδομής, χωρικά όρια, ημιτεκνητά τοπία, ή παγιωμένες αστικές υφές– που εξετάζονται σε αντιδιαστολή με τις παραδοσιακότερες αστικές δομές. Οι αρχιτεκτονικοί κανόνες θεσμοθετούνται και καθίστανται ικανοί να παράγουν λειτουργήσιμες και ώριμες χωρικές ενότητες.

Πολλαπλασιασμοί

«Για να είναι καθαρό το σημάδι, πρέπει να αναπαραχθεί: είναι ο διπλασιασμός του σημαδιού που καταστρέφει το νόημα».

Jean Baudrillard

Η χρήση στοιχειωδών σειριακών μετασχηματισμών επιτρέπει τη διαμόρφωση μιας θεμελιώδους αστικής οργάνωσης. Οι δομές αυτές είναι ανεξάρτητες από τις αρχιτεκτονικές δυνατότητες των γραμμικών συστημάτων και των συνθέσεων όπως αναφέρονται ανωτέρω. Η γραμμή, δεδομένου ότι ως όργανο μπορεί να απαλλαχθεί από το νοηματικό της περιεχόμενο, εμφανίζεται κατάλληλη για τον καθορισμό της ανοικτό-τητας (openness), ένα συνθετικό ιδανικό το οποίο συνεχίζει να εκθειάζεται. Ο Michael Hays περιγράφει την ίδια την έννοια της πολυπλοκότητας σε αντιδιαστολή με τη χρήση της γραμμής. Ο Hilberseimer περιγράφει την έννοια του περιβάλλοντος ως δύο κοντές «γραμμές» που ορίζουν έναν οριζόντιο ή ένα όριο. Το κτίριό του για τον περίφημο διαγωνισμό του κτιρίου γραφείων της εφημερίδας Herald Tribune του Σικάγου, δεν εξετάζεται σε σχέση με το περιβάλλον του ως αρνητική εκδοχή, αλλά απορροφά την ίδια την έννοια του περιβάλλοντος στο σύστημά του ή καλύτερα, το ίδιο το αστικό περιβάλλον καταλήγει να αποτελεί παράγωγο του συστήματος. Το κτίριο αποτελούν δύο τυποποιημένοι πύργοι σε μια βάση που περιμένει φαινομενικά ένα τρίτο και τον τέταρτο όμοιο πύργο, γεννώντας κάτι περισσότερο από ένα πλαστικό χειρισμό του όγκου ως αναπαραγωγή του μορφωματικού συστήματος σε πνεύμα άγνοιας και αδιαφορίας για κάθε άλλο στοιχείο προσδιορισμού. Το σημαίνουν και το σήμα διαλύονται από έναν γενικευμένο κώδικα που δεν αναφέρει πλέον σε κάποια πραγματικότητα αλλά μάλλον την ίδια τη λογική του. Ξεκάθαρα, το σημαίνουν ταυτίζεται με το ίδιο το σήμα του.

Για να χαρτογραφηθεί αυτή η νέα πραγματικότητα-προϊόν κινητικότητας και αλληλοσυνδέσεων, μετανάστευσης και επικοινωνίας, απαιτείται αποφασιστική προσοχή σε στρατηγικούς παράγοντες ικανούς να δημιουργήσουν πιθανές εξελίξεις μέσα στο σύστημα. Αυτό το όραμα δίνει ένα αστικό τομέα, ένα χωρικό κατασκεύασμα που χαρακτηρίζεται από πολλές φυσικές μεταβλητές αλλά και από άυλες διασυνδέσεις. Το μπόλιασμα των νέων ζωνών επάνω σε στρατηγικά οργανωμένες επιφάνειες επιτρέπει το μετασχηματισμό του αστικού «εδάφους» παράγοντας ένα ζωτικό συνδετικό ιστό μεταξύ των όλο και περισσότερο ανόμοιων τεμαχίων και των απρόβλεπτων προγραμματικών δομών τους.

Βιβλιογραφία

- Hilberseimer, Ludwig. *Groszstadtarchitektur*, Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart, 1927
- Baudrillard, Jean. *Simulations*, Semiotext(e), New York, 1983
- Hays, K. Michael. *Modernism and the Posthumanist Subject*, MIT Press 1992
- Rebois, Didier. *At Home in the City*, *European 3*, European, Paris, 1994
- Corner, James. *Recovering Landscape*, Princeton Architectural Press 1999
- De Landa, Manuel. *A Thousand Years of Non-Linear History*, Zone Books 2000
- May, Jon and Thrift, Nigel. *Timespace*, Routledge 2001

Από τη σύγχρονη στην παραδοσιακή πόλη με 80 χλμ. την ώρα

του Παύλου Λέφα, αρχιτέκτονα, αναπληρωτή καθηγητή Πανεπιστημίου Πατρών



Η μοντέρνα αρχιτεκτονική ήταν πάντα ξεκάθαρη στις επιλογές της. Στους μορφολογικούς ακροβατισμούς του ακαδημαϊσμού αντιπαραέτασε την ξεκάθαρη γεωμετρία, στις βαρυφορτωμένες προσόψεις με τους ημίκονους, τα αετώματα, στις περίπλοκες διακοσμήσεις το παιχνίδι απλών όγκων, στην άτεγκτη συμμετρία την ανοικτή κάτοψη, στην ιεράρχηση των επί μέρους στοιχείων τη ζυγισμένη σύνθεση. Αντί να υποτάσσει τα κτίριά της σε οργανωτικά σχήματα που υλοποιούσαν μια αφηρημένη τάξη, αντί να τα στριμώχνει κατά μήκος σαφώς ορισμένων δρόμων, αντί να εξαίρει τις προσόψεις έναντι των άλλων όψεών τους, η αρχιτεκτονική που ήθελε να εκφράσει τη νεωτερικότητα άφησε τα κτίριά της να απλωθούν ελεύθερα στο χώρο, καταργώντας τις «οικοδομικές γραμμές», τα ενθάρρυνε να υπακούσουν το κάθε ένα στη δική του λογική, να απορροφηθούν το κάθε ένα στην ατομική του προσπάθεια να στεγάσει με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις λειτουργίες που του είχαν επιμεριστεί. Αυτό που κατ' εξοχήν ενδιέφερε ήταν η επιβεβαίωση της εσωτερικής συνέπειας στη συγκρότηση των κτιρίων και, κατ' επέκταση, της ίδιας της πόλης.

Η επικράτηση της «επίσημης» μοντέρνας αρχιτεκτονικής σήμανε και την εκλαΐκευσή της, τη μαζική υιοθέτηση των χαρακτηριστικών της εκείνων που μπορούσαν να αναπαραχθούν πιο εύκολα και που συνέφεραν οικονομικά. Αυτό οδήγησε στη δημιουργία κτιρίων πολύ απλοϊκότερων από τα μοντερνίστικα πρότυπά τους και πολύ απλούστερων από τα κτίρια του παρελθόντος, από πλευράς οπτικής εντύπωσης που αυτά προκαλούν. Έχοντας παραιτηθεί από τα στοιχεία διακόσμησης και συμβολισμού που χρησιμοποιούνταν παλιότερα, τα κτίρια της «λαϊκής» μοντέρνας αρχιτεκτονικής (δηλαδή η μεγάλη πλειονότητα αυτών που κτίστηκαν παγκοσμίως μεταπολεμικά) κατόρθωσαν να είναι συνονθυλεύματα επιφανειών μπετόν, αδιάρθρωτων τοίχων και αποικιλτων ανοιγμάτων. Και έτσι, άρχισαν να δημιουργούνται, ακόμη και σε όχι υποβαθμισμένες περιοχές της πόλης, αστικά περιβάλλοντα πιο φτωχά από τα περιβάλλοντα που κληροδότησε η ιστορία. Πιο φτωχά, αν όχι σε ποιότητα και δυνατότητα παραγωγής συγκίνησης, πάντως σε ερεθίσματα, σε εύκολα αντιληπτές εικόνες.

Το αυτοκίνητο αντέστρεψε αυτή την πορεία προς ένα οπτικά φτωχότερο ή, έστω, απλούστερο τεχνητό περιβάλλον.

Το αυτοκίνητο μας επιτρέπει να βλέπουμε σε λιγότερο χρόνο περισσότερα πράγματα. Ανάμεσά τους και κτίρια. Έτσι αυξάνουμε την οπτική πολυπλοκότητα της σφραγισμένης από τις λαϊκές εκδοχές της μοντέρνας αρχιτεκτονικής σύγχρονης πόλης. Περνώντας με μεγάλη ταχύτητα μπροστά από απλά (από πλευράς προσφερόμενων οπτικών ερεθισμάτων) κτίρια, είναι σαν να περνάμε με μικρή



ταχύτητα μπροστά από πολύπλοκα κτίρια. Πάντα μένει κάτι που είναι μπροστά μας αλλά δεν θα το έχουμε δει, κάτι που δεν προλάβουμε να διακρίνουμε – όπως παλιότερα τη σπείρα κάποιου κιονόκρανου, το κυμάτιο κάποιου γείσου, το πλαίσιο κάποιου παραθύρου. Και, αντίθετα, μπορεί να ξεφύγουμε εύκολα, πατώντας γκάζι, από τα απομεινάρια χώρου, από τις τυφλές επιφάνειες, από το απροσδιόριστο τοπίο που αφήνουν πίσω τους κτίρια τα οποία δεν είναι αναγκασμένα να σχηματίσουν το μέτωπο ενός δρόμου, αυτό το σκληρό, αλλά ταυτόχρονα τόσο αποτελεσματικό μέσον ορισμού του χώρου. Και να φτιάξουμε, έτσι, στο μυαλό μας, μια συμπαγή πόλη που αποτελείται από δρόμους με σαφή όρια – γιατί πώς αλλιώς αντιλαμβανόμαστε εκατοντάδες κτίρια και εγκαταστάσεις, τοποθετημένα το ένα μετά το άλλο, όταν κινούμαστε με ταχύτητα 80 χιλιομέτρων την ώρα, αν όχι σαν σχεδόν συνεχή μέτωπα, πλούσια σε εναλλαγές και οπτικά ερεθίσματα; Από την άποψη αυτή η χρήση του αυτοκινήτου αφήνει να διαφανεί μια νοσταλγία. Μια νοσταλγία για την πόλη «όπως ήταν κάποτε», για την «παραδοσιακή» πόλη με τη μεγάλη πυκνότητα και τη μεγάλη οπτική πολυπλοκότητα. Η σύγχρονη πόλη το διαισθάνεται αυτό. Και επιμένει να αναπτύσσεται γραμμικά, και όχι γύρω από ανεξάρτητα «κέντρα πόλεων» ή «κέντρα γειτονιάς», σαν αυτά που σχεδίασαν οι πολεοδόμοι του μοντέρνου κινήματος, εμπνευσμένοι από την οργάνωση και τη μορφή των αρχαιοελληνικών αγορών.

Όμως πρόκειται για γραμμική ανάπτυξη που δίνει ένα περιβάλλον διαφορετικό και από αυτό που περιέγραψε ο R. Venturi στο *Learning from Las Vegas*. Η σύγχρονη γραμμική ανάπτυξη δεν δίνει ένα περιβάλλον που αποτε-

λείται από μια αλληλοδιαδοχή μεγάλων πινακίδων οι οποίες μας μιλάνε για πράγματα που αποκτούν υπόσταση μόνον δια της σήμανσης – αν και είναι και αυτές απαραίτητο συστατικό του σύγχρονου αστικού τοπίου. Ακόμη και το strip του Las Vegas έχει αλλάξει ριζικά με τα χρόνια, όπως έχει πολύ εύστοχα επισημανθεί από πολλούς αναλυτές. Η γραμμική πόλη του αυτοκινήτου είναι μια σχεδόν «κανονική» πόλη. Με κτίρια δεξιά και αριστερά, με πυκνώσεις αστικών εξυπηρετήσεων μικρής κλίμακας – για την περίπτωση που οι αυτοκινητιστές κάνουν στάση.

Η πόλη αυτή είναι μόνον από μια άποψη μια διάχυτη πόλη. Μόνον από την άποψη των αποστάσεων σε μέτρα και χιλιόμετρα μεταξύ των κτιρίων, των βενζινοδίκων, των πινακίδων και των shopping malls που την συνθέτουν – όχι από την άποψη του χρόνου που απαιτείται για να περάσουμε από το ένα κτίριο στο άλλο, από τη μια πινακίδα στην άλλη, από τη μια εικόνα πόλης στην επόμενη. Η πραγματική διάχυτη πόλη είναι οι θάλασσες των εγκαταστάσεων και των κτιρίων που βρίσκονται προστατευμένα σε συστήματα δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, οι χιλιάδες παρατεθειμένοι ο ένας μετά τον άλλο μικρόκοσμοι που είναι διασυνδεδεμένοι μεταξύ τους και με κάποια μη ορατά κέντρα, με ύλα μέσα: με ηλεκτρονικούς υπολογιστές, με τηλέφωνα, με καλωδιακές τηλεοράσεις. Οι κάτοικοι της διάχυτης πόλης αρκούνται, μέσα στη θαλπωρή του καταφυγίου τους –είτε αυτό είναι το νεοπαραδοσιακό σπίτι τους σε απόσταση είκοσι χιλιομέτρων από το κέντρο κάποιας μεσαιώνικης κεντροευρωπαϊκής πόλης, είτε το νεομοντερνιστικό Getty σκαρφαλωμένο σε έναν απομονωμένο λόφο της Καλιφόρνια– αρκούνται λοιπόν στη διαμεσολαβημένη από την ψηφιοποίηση εμπειρία του έξω κόσμου, την οποία

μπορούν να ελέγξουν με το πάτημα ενός κουμπιού.

Η γραμμική πόλη δεν είναι ούτε προσάρτημα, ούτε τέκνο της διάχυτης πόλης. Είναι το alter ego της διάχυτης πόλης που αναπτύσσεται παράλληλα με αυτήν αλλά ανεξάρτητα από αυτήν. Αν οι σύγχρονες κοινωνίες έχουν κάτι αξιολόγου να προσφέρουν, τότε αυτό είναι η δυνατότητα που παρέχουν στον καθένα μας να φτιάξει το δικό του προσωπικό κόσμο, να οικοδομήσει τη δική του προσωπική πόλη. Παρ' όλη τη χειραγώγηση, παρ' όλους τους ποικίλους εξαναγκασμούς, το άτομο μπορεί, σήμερα, να έρθει σε επαφή με πρόσωπα αποκλειστικά της δικής του προτίμησης, να περάσει το μέγιστο μέρος του χρόνου του σε περιβάλλοντα της αρεσκείας του, να ακούσει πράγματα και να δει εικόνες της δικής του μόνον επιλογής και όχι της επιλογής της κεντρικής εξουσίας ή, απλώς, των άλλων κατοίκων της πόλης.

Από τη μια μεριά, λοιπόν, η διάχυτη πόλη η οποία επιτρέπει, με τη βοήθεια της τεχνολογίας, την οικοδόμηση αυτών και των κτιρίων που βρίσκονται προστατευμένα σε συστήματα δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, οι χιλιάδες παρατεθειμένοι ο ένας μετά τον άλλο μικρόκοσμοι που είναι διασυνδεδεμένοι μεταξύ τους και με κάποια μη ορατά κέντρα, με ύλα μέσα: με ηλεκτρονικούς υπολογιστές, με τηλέφωνα, με καλωδιακές τηλεοράσεις. Οι κάτοικοι της διάχυτης πόλης αρκούνται, μέσα στη θαλπωρή του καταφυγίου τους –είτε αυτό είναι το νεοπαραδοσιακό σπίτι τους σε απόσταση είκοσι χιλιομέτρων από το κέντρο κάποιας μεσαιώνικης κεντροευρωπαϊκής πόλης, είτε το νεομοντερνιστικό Getty σκαρφαλωμένο σε έναν απομονωμένο λόφο της Καλιφόρνια– αρκούνται λοιπόν στη διαμεσολαβημένη από την ψηφιοποίηση εμπειρία του έξω κόσμου, την οποία

πόλεις του παρελθόντος. Να παρακολουθούμε τις εξελίξεις και εδώ και εκεί, και έτσι να μετέχουμε κατά κάποιο τρόπο σε αυτές. Να συντέμνουμε το χρόνο που μας είναι αναγκαίος για να πάρουμε, περιδιαβάζοντας την πόλη, πληροφορίες. Η θέαση των εκφρασμένων στην πόλη προτιμήσεων των άλλων, της αναπαράστασης της εξουσίας, των συμπεριφορών στο δημόσιο χώρο, της προβολής ατόμων, οργανισμών, ιδεολογιών και των προσπαθειών οικειοποίησης του χώρου, αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για το σχηματισμό ίδιας άποψης για τα διαδραματιζόμενα στην κοινωνία και της συμμετοχής, εν τέλει, του καθενός, ως αυτόβουλου ατόμου, στα κοινά. Η θέαση αυτή μπορεί να είναι τότε μόνον ελκυστική αλλά και παραγωγική, με την έννοια που σκιαγραφήθηκε παραπάνω, όταν έχει μια στοιχειώδη πυκνότητα.

Μια τέτοια θέαση μπορεί να την προσφέρει η γραμμική πόλη. Ίσως όχι με την ένταση που ήταν εφικτή στην πιο συμπαγή πόλη των προηγούμενων αιώνων, αλλά σε γενικές γραμμές μάλλον ικανοποιητικά, αν αναλογιστεί κανείς την έκταση και την ανομοιογένεια της σύγχρονης πόλης. Η γραμμική πόλη προσπαθεί να παράσχει, όπως κάθε πόλη που σέβεται τον εαυτό της, το μέγιστο: και την οπτική πολυπλοκότητα της «παραδοσιακής», και τις χαρές, τις ανέσεις και την ελευθερία της σύγχρονης πόλης. Και έτσι να αποδείξει ότι είναι, και αυτή, μια πραγματική πόλη.

«Τοπογραφίας Τομογραφία;»

του **Νίκου Αναστασόπουλου**, αρχιτέκτονα, εντεταλμένου επίκουρου καθηγητή Πανεπιστημίου Πατρών

Εξετάζοντας σήμερα την Αθήνα του 2004 –ή σωστότερα τον ευρύτερο μητροπολιτικό οργανισμό της πρωτεύουσας– υπάρχει η δυνατότητα να γίνουν κάποιες πρώτες διαπιστώσεις σχετικές με τις αλλαγές που έχουν προκύψει σαν αποτέλεσμα της υλοποίησης των χωροταξικών και συγκοινωνιακών επιλογών που ολοκληρώθηκαν με χρονικό ορίζοντα κυρίως τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Όσον αφορά τα συγκοινωνιακά έργα στη νέα Αθήνα, είναι γεγονός ότι κυριολεκτικά και εννοιολογικά για πρώτη φορά μετά την εγκαθίδρυση της σαν πρωτεύουσας του ελληνικού κράτους, η πόλη «καράσεται» σε τέτοια έκταση και με τόσο μακροπρόθεσμες προβλέψεις και μη συνέπειες. Οι μετακινήσεις και οι κυκλοφοριακοί άξονες αποκτούν πρωτεύουσα σημασία και κατά παράδοξο τρόπο μοιάζει να φέρουν εις πέρας (εξήντα περίπου χρόνια μετά) ορισμένες αμφιλεγόμενες αρχές-κλειδιά από σημεία-θέσεις της Χάρτας των Αθηνών!

Παρ' όλα αυτά δεν πρέπει να μας διαφεύγει το γεγονός ότι η πρόσφατη άναρχη ανάπτυξη των τελευταίων δεκαετιών στην ελληνική επικράτεια είναι γραμμική και εξελίσσεται κατά μήκος δρόμων, ανεξάρτητα αν αυτοί είναι βασικές αρτηρίες ή δευτερεύοντες άξονες που συνέδεαν περιοχές.

Η διάνοιξη δρόμου όπως η Αττική Οδός, τα παρακλάδια

της και οι λοιπές ανισόπεδες είναι πράξη που δεν είναι μονοσήμαντη. Εδώ εστιάζουμε σχεδόν αποκλειστικά στα μορφολογικά και κοινωνιολογικά χαρακτηριστικά της αρτηρίας σε σχέση με την έννοια της τομής, τις πιθανές σχέσεις της με την αρχιτεκτονική και τις υπό διαμόρφωση σχέσεις με τις περιοχές που έρχεται σε επαφή.

Αναζητώντας αναλογίες και διαφορές στον τρόπο με τον οποίο χειρίζονται την έννοια της τομής και της τομογραφίας αντίστοιχα τα πεδία της αρχιτεκτονικής, της αρχαιολογίας και της ιατρικής, αντιλαμβανόμαστε την τομή σαν εργαλείο ανάλυσης, έρευνας και κατάδειξης δομής:

- Στην αρχιτεκτονική αποκαλύπτει κατασκευαστικές μεθόδους και αποδίδει μεγέθη με ακρίβεια.

- Στην αρχαιολογία αποκαλύπτει ιστορικά δεδομένα και πολιτιστικά και τεχνολογικά χαρακτηριστικά χρονικών περιόδων.

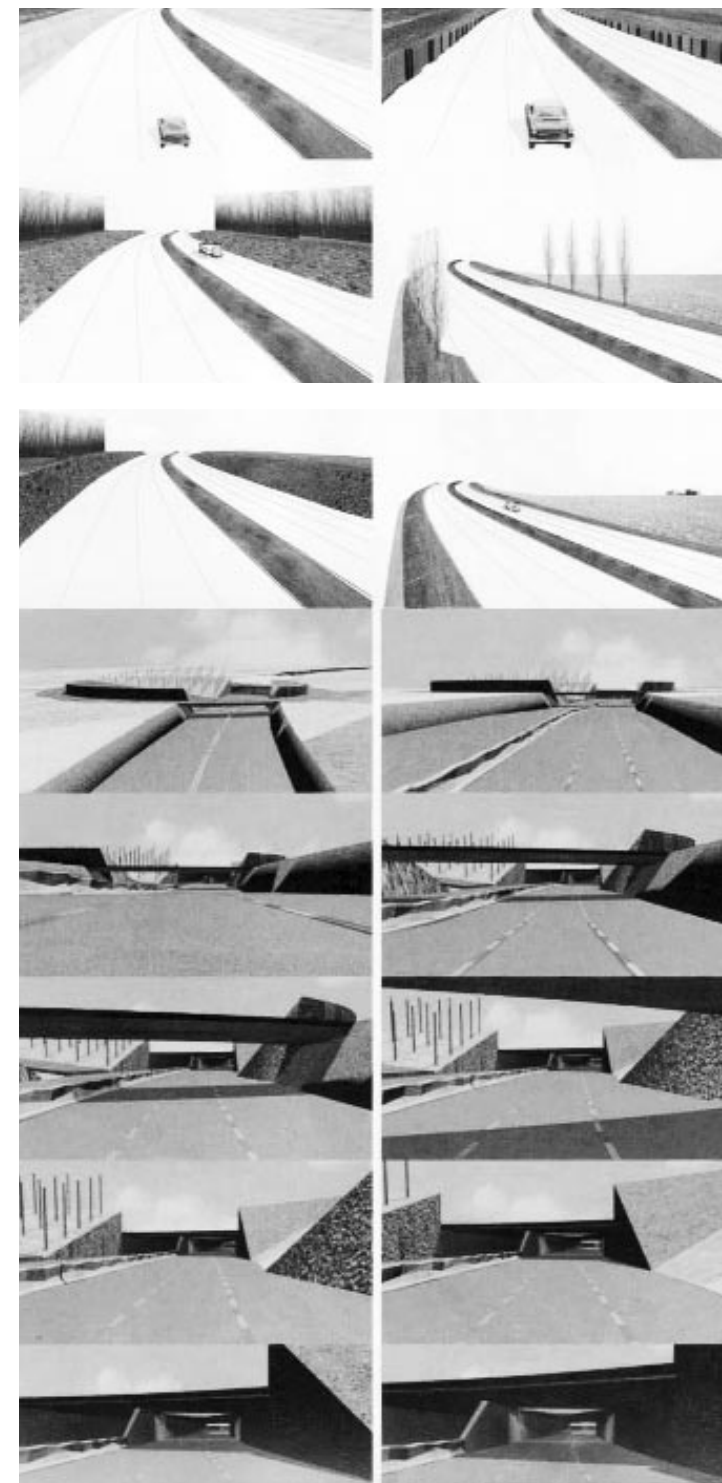
- Στην ιατρική η ακτινογραφία και η τομογραφία (CT Scan) αποτελούν μεθόδους ανάλυσης ανθρώπινων οργάνων με εγκάρσια τομή ή διαδοχικές τομές σε ίσες αποστάσεις.

Το φαινόμενο της υπερτοπικής αρτηρίας χαράσσει ανεξίτηλες διαδρομές στο τοπίο που έχουν ταυτόχρονα χαρακτηριστικά τομής, εγκοπής, ροής και ράμματος.



κάτω: Macro-Landscaping, Ν. Γκόλαντα στον ίδιο κόμβο

δίπλα πάνω: Στιγμιότυπα παραστάσεων από το παρμπρίζ
δίπλα κάτω: Παρουσίαση νέου αυτοκινητοδρόμου Venicelink



Η χάραξη υπερτοπικών αυτοκινητοδρόμων στην πολεοδομία σαν μεταφορά για την πράξη της τομής, δημιουργεί ορισμένες αναλογίες και επισημαίνει διαφορές:

1. Η τομή είναι στατική ενώ η τομογραφία είναι ανάλυση βασισμένη στη διαδοχή των «καρέ».

2. Ο τρόπος πρόσληψης του τοπίου για το μέσο άνθρωπο έχει διαμορφωθεί από την εναλλαγή εικόνων μέσα από το παρμπρίζ που φεύγουν παράλληλα με την πορεία του αυτοκινήτου ανάλογη με τα κινηματογραφικά «καρέ» που είναι υπεύθυνα για την ανασύνθεση της εντύπωσης της κίνησης και συχνά η μελέτη-ανάλυση της οδοποιίας επίσης βασίζεται στα καρέ αν και κατ' ουσία περιγράφει και διαπραγματεύεται την ροή.

Κοινωνιολογία της υπερτοπικής αρτηρίας

Οι τομές στο τοπίο έφεραν στο φως σε ορισμένα σημεία σπώματα ιστορίας (για λίγο βέβαια) εκεί όπου στην ίδια θέση υπήρχαν στη συνέχεια οι μιτογονικές τάφροι με τα νεοφυτεμένα πρανή που ελίσσονται με φιδίσιες καμπύλες διατρυπώντας αστικά, προαστιακά και αγροτικά τοπία.

Τα νέα τοπία της μετακίνησης προτείνουν μία εκδοχή συνύπαρξης ελεγχόμενης φύσης και αυτοκινήτου ως μακρινόι απόγονοι του πρώτου parkway του Olmsted και των Long Island Motor Parkway και Henry Hudson Parkway, αρτηριών που παρέχουν τη δυνατότητα αδιάκοπης μετάβασης από τη Νέα Υόρκη στα προάστια και την εξοχή.²

Οι τομές της Αττικής Οδού επιτρέπουν πλέον την αθέατη και ταχεία μετάβαση διαμέσου των διαφορετικών κοινωνικών στρωμάτων και περιοχών της Αθήνας. Πλέον, γνωστές και άγνωστες περιοχές σε ελάχιστο χρόνο διαδέχονται η μία την άλλη ως «σημάνσεις εξόδων» ισοπεδώνοντας η αποκρύπτοντας σε έναν αδαή ταξιδιώτη τις ταξικές και άλλες διαφορές που τις χωρίζουν. Έτσι, μία ενδιαφέρουσα απόρροια της ύπαρξης ενός δρόμου όπως η Αττική οδός είναι η πρακτική της διά-σχισης διαφορετικών περιοχών της Αττικής σε πολύ μικρό χρόνο, χωρίς επαρκή πρόσληψη εικόνων, όπως συνέβαινε έως τώρα με την επίγεια μετακίνηση με σημαντικές συνέπειες στην αλλαγή του ψυχογεωγραφικού χάρτη της πόλης.

Με την επιλογή της Αττικής Οδού μοιάζει να περνάμε σε μία άλλη διάσταση όπου εκτός από τη κλίμακα, αλλάζει η ροή του χρόνου και μαζί με αυτά και οι δικοί μας ρυθμοί. Η κύρια αίσθηση σε εγρήγορση είναι αυτή της όρασης η οποία εισπράττει, αναλύει και αξιολογεί τις προσλαμβάνουσες πληροφορίες του περιβάλλοντος του αυτοκινητοδρόμου: σήματα, ανισόπεδες, φευγαλέα θραύσματα του απώτερου περιβάλλοντος.



Είναι γνωστό ότι το εύρος και το βάθος της πρόσληψης μνημάτων από το περιβάλλον είναι αντιστρόφως ανάλογο με την ταχύτητα. Για τον αμίητο η Αττική Οδός προσφέρει μόνο φευγαλέες εικόνες από ανοίξεις γωνίες και σημεία του ορίζοντα από όπου η πόλη φαντάζει σαν κορυφογραμμή ή θραύσματα που εμφανίζονται πολύ πάνω ή κάτω από το δικό του σημείο ορίζοντα εφόσον συνήθως κυκλοφορεί κατά μήκος μίας εγκοπής τουλάχιστον 15 μέτρων κάτω από την επιφάνεια του εδάφους η σε εναέρια λωρίδα αντίστοιχα.

Μορφολογία και αισθητική του αυτοκινητόδρομου

Παρά το γεγονός ότι προσωπική πάγια θέση αποτελεί η ανάγκη εστίασης στα Μαζικά Μέσα Μεταφοράς, σε ήπιους τρόπους μετακίνησης και σε ριζική μεταστροφή από τη λαίλαπα της νεοελληνικής αυτοκινητολαγνείας, είναι υποχρεωμένος κανείς να αντιμετωπίσει τα δεδομένα σαν μη αναστρέψιμα και να διερευνήσει με βάση αυτά τους νέους πιθανούς συσχετισμούς.

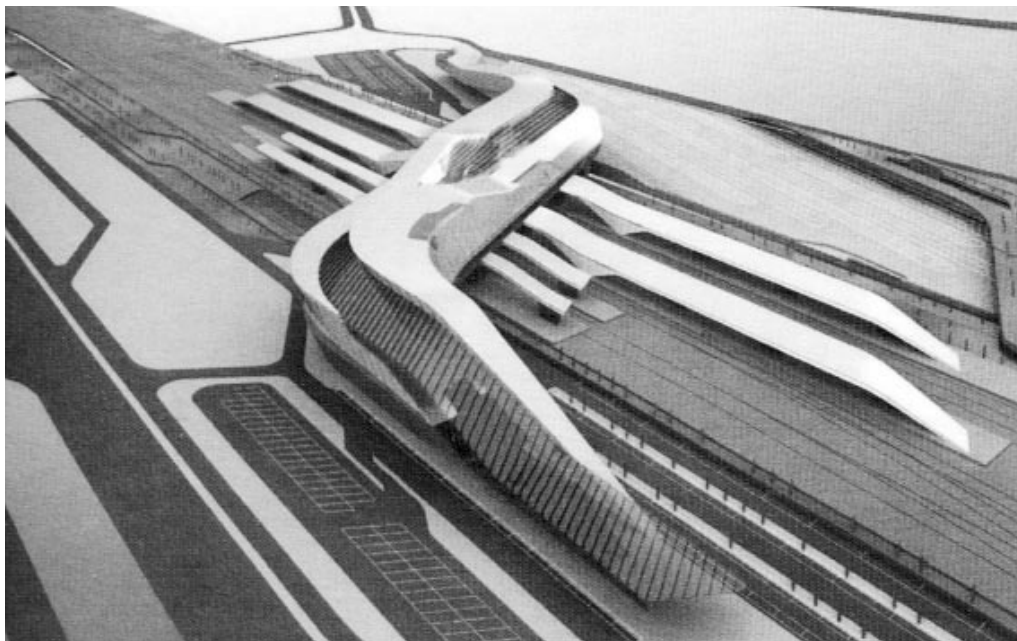
Η διαφορά κλίμακας της Αττικής Οδού με το κτισμένο και άκτιστο τοπίο εγκαθιστά μία εντελώς νέα σχέση που περιλαμβάνει βαθιές τομές κάτω από την επιφάνεια του εδάφους που δημιουργούν τάφρους και τοίχους σε αστικές και προαστιακές περιοχές, σήραγγες σε βουνά και ανισόπεδες εισόδους και εξόδους, δακτυλίους και πεζογέφυρες σε έκταση και μέγεθος τέτοια που δεν έχει υπάρξει ανάλογη έως τώρα. Οι δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας που συνιστούν μία ριζική επέμβαση στο τοπίο δεν είναι διοδίστατες λωρίδες αλλά τρισδιάστατες μορφές στο χώρο όπου (οφείλω να ομολογήσω) υποθάλπουν μία ηδονική εμπειρία, όπως αντίστοιχα εμπνέει δέος η είσοδος στο μισοσκόταδο μιας σήραγγας και στη συνέχεια η έξοδος στο φως.

Παράλληλα με τα προβλήματα που προκύπτουν δεν μπορεί να παραβλέψει κανείς μία αισθητικοποίηση της εμπειρίας της διαδρομής (βλ. Περιφερειακό Υμητού, έξοδοι στα Μεσόγεια, κ.ά.) και ορισμένες ανάλογες παρεμβάσεις στο τοπίο (Νέλλα Γκόλαντα/Κατεχάκη) σε συνδυασμό με φυτεύσεις που τροφοδοτούν τη δημιουργία ενός ολόκληρου νέου τεχνητού τοπίου. π.χ. θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι η νέα τάξη πραγμάτων συνιστά αρχιτεκτονική ή πηγή έμπνευσης για την αρχιτεκτονική;

πάνω: Αρχαιολογικά ευρήματα και ανασκαφή κατά μήκος της «κλασικής» Μαραθώνιας διαδρομής στο ύψος του Σταυρού πριν την ολοκλήρωση του ανισόπεδου κόμβου (4/2004) κάτω: Σταθμός τρένου, Naroli Afragola, Zaha Hadid Architects

δίπλα πάνω: Τομή-συνθετικό εργαλείο: La Ciudad de la Cultura, Santiago de Compostela, Γαλικία, Peter Eisenman

δίπλα κάτω: Χρήση κατασκευασμένης τομής για κατάδειξη αρχαιολογικής διαστρωμάτωσης στον Σταθμό σύνταγμα του Μετρό



Η αλλιώς, ποια είναι η αξία των μορφών που παράγουν οι τάφροι και οι ελικοειδείς ανισόπεδες; Αν κρίνουμε από τον αριθμό και τη συχνότητα δημοσιεύσεων εικόνων κόμβων και ανισόπεδων διαβάσεων φαίνεται πως η αυτοκινητολαγνεία έχει προεκταθεί και σε οδολαγνεία σε ένα πλήρως αυτοενισχυόμενο και αέναα διογκούμενο σύστημα αξιών. Η έννοια της ροής και της ρευστομηχανικής έχει κατακλύσει το αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο και την κατεύθυνση του σχεδιασμού για πολλούς αρχιτέκτονες, ενώ έρχονται στο μυαλό χαρακτηριστικά παραδείγματα αρχιτεκτονικής που στηρίζονται στην επεξεργασία της τομής εδάφους ή του εναέριου δρόμου.

Άνθρωπος/Τοπίο – Αυτοκίνητο/Τοπίο

Το νέο περιβάλλον της πόλης των ανισόπεδων είναι εν πολλοίς αυτό που ψηφίσαμε με την αγορά του δεύτερου αυτοκινήτου και με τη χρήση του εκεί που δεν είναι εντελώς απαραίτητο. Όπως έχει αποδειχθεί σε παγκόσμια κλίμακα, είναι τέτοια η φύση του μέσου του αυτοκινήτου εφόσον δεν ελεγχθεί συνειδητά ατομικά και ομαδικά η συχνότητα και το μέγεθος της παρουσίας του ώστε να «παράγει» αυτοκινητόδρομους και οι αυτοκινητόδρομοι φέρνουν περισσότερα αυτοκίνητα σε ένα αέναα αναπαραγόμενο σύστημα.³

Το περιβάλλον διαμορφώνεται ανάλογα με τον τρόπο που το βλέπουμε, τον τρόπο που το διαβάζουμε:

Ο αναρριχητής θα δει το βουνό σαν ευκαιρία για αναρρίχηση, εκτιμώντας το βαθμό δυσκολίας του, ο περιπατητής από τη σκοπιά του θα το δει σαν περιβάλλον που ίσως δεν είναι τόσο πρόσφορο για περίπατο όσο μία επίπεδη περιοχή ενώ ο φυσιολάτρης θα εστιάσει στον οικολογικό πλούτο και τη μοναδική του ποιότητα.

Η θέα και η θάλασσα ήταν δύο στοιχεία του ελληνικού τοπίου χωρίς αισθητική ή άλλη αξία σε προηγούμενες γενιές, ενώ μόνο τα τελευταία 25 χρόνια έχουν τα πράγματα εντελώς αντιστραφεί.

Ο τρόπος που αντιμετωπίζουμε το τοπίο διαμορφώνει και την ενεργητική μας στάση απέναντί του, τον τρόπο που επεμβαίνουμε σε αυτό.

Ο αυτοκινητόδρομος παρότι βασισμένος πρώτιστα στην τομή, εν τέλει αναιρεί τις βασικές της λειτουργίες: όπως επισημάνθηκε αναιρεί τις ιδιότητες της αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής τομής, ενώ απορρίπτει τις ιδιότητες της τομογραφίας σε κοινωνιολογικό επίπεδο διότι επιβάλλει τους δικούς του όρους «κατασκευής» του τοπίου. Πρόκειται για ένα νέο ισχυρό παίκτη στο αστικό μρφωμα που τέμνοντας τη γη ανατρέπει ιστορία, κέντρα βάρους και εξέλιξη, ενώ ταυτόχρονα μετασχηματίζει επιλεκτικά καλύπτοντας και αποκαλύπτοντας δεδομένα, διαμορφώνοντας έτσι μία νέα πραγματικότητα που θα αποτελέσει την αφετηρία για τις εξελίξεις στην Αττική του 21ου αιώνα.

Σημειώσεις

1. Λαμβάνουμε υπ' όψιν την ημερομηνία της πρώτης έκδοσης της Χάρτας στο Παρίσι το εκδόσεις Plon, 1943.

Le Corbusier, *Η Χάρτα των Αθηνών*, από την ελληνική έκδοση (Ύψιλον/βιβλία) 1987 σε μετάφραση Σταύρου Κουρεμένου και με εισαγωγή του Γ. Σημαιοφορίδη, βλ. εδάφια 60, 61, 62, 64, 81, 85, 86, κλπ.

2. Peter Hall, *Cities of Tomorrow. The City on the Highway*, Blackwell Publishers, 1988, Cambridge, MA.

3. Richard Rogers/Philip Gumuchdjan, *Cities for a Small Planet*, 1997. Faber & Faber, London.

Ρωγμές στην Αθηναϊκή Λωρίδα

των **Θωμά Δοξιάδη, Σοφία Χάσου-Δοξιάδη**, αρχιτεκτόνων



Η Αθήνα φτιάχτηκε.

Και όσο φτιάχνεται αποκρυσταλλώνεται, οριστικοποιείται. Η Αθήνα ήταν γεμάτη πιθανότητες, είχε τον ερωτισμό της έφηβης που κοιτάει το μέλλον και βλέπει ό,τι επιθυμεί. Μας υποσχόταν το αναπάντεχο, το διαφορετικό.

Η Αθήνα όμως άλλαξε ραγδαία, τόσο χωρικά όσο και πολιτισμικά, οικονομικά και κοινωνικά. Η ταυτότητα της πόλης είναι σε διαδικασία μετάλλαξης σε τέτοιο βαθμό που αυτή τη στιγμή είναι δύσκολο να προσδιοριστεί. Η παλιά, γνώριμη ταυτότητα της πόλης έχει χαθεί. Στην πενταετία που πέρασε, η ταυτότητα της πόλης είχε καθοριστεί από την Ολυμπιακή προετοιμασία. Λόγω του ότι ο στόχος της προετοιμασίας αυτής ήταν η διεξαγωγή των Αγώνων και όχι κάποιο ξεκάθαρο όραμα για το μέλλον της Αθήνας, ο χαρακτήρας της πόλης στην μετά τους αγώνες εποχή είναι προς αναζήτηση. Όχι ότι η πόλη δεν έχει προσωπικότητα ή ότι η ταυτότητά της απαιτεί ανακατασκευή, απλώς τα στοιχεία που ιεραρχημένα και σημασιοδοτημένα αποτελούν τη βάση αυτοπροσδιορισμού μιας κοινωνίας, έχουν στην περίπτωση της Αθήνας μπερδευτεί.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, όταν προηγούμενες εικόνες κάποιου εαυτού χάνουν την εγκυρότητά τους, τα προσώπια αποκτούν αξία ανάλογη με την προβολή τους. Αποτελώντας το κατ'εξοχήν αστικό προσκήνιο, οι μεγάλες λεωφόροι-λωρίδες δίνουν στα μηνύματα που προβάλλονται πάνω τους εξαιρετική δύναμη.

Η Αθηναϊκή Λωρίδα είναι μια οφθαλμαπάτη. Όπως στις μαπαρόκ εκκλησίες της δυτικοευρωπαϊκής περιφέρειας οπτικά

τεχνάσματα (trompe l'oeil) έδιναν την εντύπωση μεγέθους και αρχιτεκτονικής μεγαλοπρέπειας τα οποία οι εκκλησίες δεν διέθεταν, έτσι και η όψη της αθηναϊκής λωρίδας ελάχιστα σχέση έχει με την πόλη την οποία κρύβει πίσω της.

Όπως στις γραμμικές πόλεις της αμερικάνικης Δύσης, έτσι και στην Αθηναϊκή Λωρίδα σημασία έχει η δημόσια εικόνα, όπου ως δημόσιο πρόσωπο μετράει μόνο αυτό που είναι ορατό από τη λεωφόρο. Στις πόλεις της Δύσης η πρόσοψη ήταν ουσιαστικά σκηνικό, πολλές φορές ένα έτοιμο συναρμολογούμενο σκηνικό που ερχόταν με τρένο από την ανεπτυγμένη ανατολική ακτή. Το σκηνικό αυτό αναπαρήγαγε τυπολογίες που πουλούσαν, όπως η δωρική πρόσοψη της τράπεζας ή η αστική πρόσοψη του ξενοδοχείου. Στην Αθηναϊκή Λωρίδα το σκηνικό λειτουργεί επίσης με εισαγόμενες πολλές φορές μορφές και τυπολογίες. Η στιλπνή γυάλινη όψη, ο εντυπωσιακός πύργος, το εξωγήινο μούλτιπλεξ, το ντράιβ-ιν εστιατόριο, η αλυσίδα πολυκαταστημάτων, το υπερογκώδες σουπερμάρκετ, όλα αυτά αποτελούν τυπολογίες που όχι μόνο είναι εισαγόμενες, και όχι μόνο το δείχνουν, αλλά και το καυχιούνται. Όλα αυτά είναι κτίρια κράττες, «κτίρια-πάπιες» κατά τον Βεντούρι.

Τα προσώπια είναι αυτά που συμβολίζουν πλέον την Αθήνα, μαζί με μερικά γενικά σύμβολα όπως ο Παρθενώνας. Είναι όμως η ιστορία της Αθήνας αυτή που περιγράφουν οι μεγάλες λεωφόροι; Είναι η Αθήνα η πόλη των μεγάλων εταιριών, της αποξένωσης και του αυτοκινήτου; Εν μέρει ναι. Δεν είναι όμως μόνον αυτό.

Η Αθηναϊκή Λωρίδα λειτουργεί σαν μια γυάλινη επιφάνεια

οπτικής πόλωσης. Η εικόνα που βλέπουμε αλλάζει ανάλογα με τη γωνία υπό την οποία κοιτάμε. Από την οπτική γωνία του αυτοκινήτου, κοιτώντας τις λεωφόρους σαν μια προοπτική ακολουθία, βλέπουμε να ξετυλίγεται η ταινία των προσώπων η οποία διηγείται την κυρίαρχη ιστορία: εταιρική, πολυεθνική, κραυγάζουσα την ευμάρεια και την κατανάλωση. Η ιστορία αυτή μας θυμίζει άλλες μεγαλοπόλεις, τόπους οικονομικής πρόοδου μιας κοινωνίας αυτοκινητιστικής κατανάλωσης. Εκπληρώνει τους πόθους μας να είμαστε και εμείς «ευρωπαίοι», αναπτυγμένοι, αστοί. Μόνον αυτούς τους πόθους εκπληρώνει όμως, Όσον αφορά την ανάγκη μας για ζωντάνια, για ανθρώπινη

επαφή, για το αναπάντεχο, για ερωτισμό, για το νόημα της ζωής και του θανάτου, ως προς αυτές τις βασικές μας ανάγκες υψώνει τείχη αδιαφορίας.

Αν κοιτάξουμε τη γυάλινη επιφάνεια υπό άλλη γωνία όμως, η εικόνα αλλάζει. Αν η ματιά μας ξεφύγει από την πορεία του αυτοκινήτου και πέσει κάθετα στις όψεις, θα ανακαλύψουμε ότι η Αθηναϊκή Λωρίδα διαθέτει ρωγμές. Αρχίζουν να εμφανίζονται χώροι ανάμεσα στα κτίρια οι οποίοι πριν μας ήταν αθέατοι. Διαμέσου αυτών διακρίνουμε πλάγιες όψεις που αποσυνθέτουν το σκηνικό. Όψεις λειτουργικές, χαραγματιές σκοτεινές και καστικές μεταξύ των κτιρίων οδηγούν στην πίσω πλευρά της λεωφόρου. Χώροι αποθήκευσης και απορριμμάτων, βοηθητικά κλιμακοστάσια, μηχανολογικά σύμπαντα, κρυφές γωνιές πολυκατοικιών αρματωμένες με μπουγάδες, αιωνόβιοι αγροί, κοτέτσια, μαθητές που τα λένε καπνίζοντας έξω από τα φροντιστήρια, παράθυρα υπνοδωματίων που έχουν μέσα τους ζωή, η πραγματική στόφα της πόλης εμφανίζεται με μικρές αναλαμπές, αποκαλύπτοντας στα μάτια μας τα πολλαπλά σύμπαντα που αποτελούν την πραγματική μας πόλη.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι αυτή η καθημερινή ζωή της πόλης είναι κρυμμένη και συνθλιβεται από τα κυρίαρχα στοιχεία, θα μπορούσαμε να την αντιληφθούμε ως το αδύναμο συστατικό που καταλαμβάνει τον υπόλοιπο, μειονεκτικό χώρο που του αφήνει η κύρια, εξουσιαστική χρήση της λωρίδας. Υπάρχει όμως μια άλλη άποψη, αυτή που αναδεικνύει ο Γάλλος θεωρητικός Michel de Certeau, αναγνωρίζοντας σε αυτή τη μικρή καθημερινότητα τη δύναμη να εισχωρεί, να καταλαμβάνει και τελικά να καταλύει ολόκληρα συστήματα. Όπως οι μικρές ρωγμές που εμφανίζονται στα μπετονώνια πεζοδρόμια επιτρέπουν την ανάπτυξη προσαρμοστικών φυτών τα οποία με τον καιρό διασπούν τη σκληρή επιφάνεια μετατρέποντάς την σε ζωντανό χώρο, έτσι και οι δραστηριότητες της καθημερινότητας έχουν την τάση να καταλύουν απόλυτες δομές. Στο Arts de faire, ο Michel de Certeau καταπάναται με την κοινωνική και την πολιτιστική αντίσταση. Η ιδιαιτερότητά του έγκειται στο ότι αναπτύσσει ένα θεωρητικό υπόβαθρο για το πώς οι «αδύναμοι» οικειοποιούνται και τελικά υπονομεύουν το «δυνατό», δημιουργώντας μια σφαίρα αυτόνομης δράσης και αυτο-προσδιορισμού στον ενδιάμεσο χώρο, ανάμεσα στους περιορισμούς που τους επιβάλλονται. Για πρώτη φορά αναγνωρίζεται ως δημιουργός με δυνατότητα αντίστασης όχι ο παραγωγός, ή έστω το προϊόν, αλλά ο καταναλωτής – του αστικού χώρου, του γραπτού λόγου κλπ. Όπως ο Benjamin αναδεικνύει τον flaneur, ένα νέο αστικό υποκείμενο το οποίο καταναλώνοντας τον αστικό χώρο σαν μια αλληλουχία εικόνων αλλάζει τη φύση της πόλης, ο de Certeau αποδεικνύει ότι και μόνο με το να ζουν και να λειτουργούν μέσα στον αστικό, τον πολιτιστικό ή τον πολιτικό χώρο τα εκατομμύρια απλών ανθρώπων οικειοποιούνται και αλλάζουν τους χώρους αυτούς.

Ιδωμένες από αυτό το πρίσμα, οι ρωγμές που παρουσιάζει η Αθηναϊκή Λωρίδα παύουν να είναι απλώς υπολειμματικές. Προσφέρουν χώρο οικειοποίησης, και επιτρέπουν την ανάπτυξη πολιτισμού που είναι πραγματικά ζωτικός και δημιουργικός, αφού ξεφεύγει από τα στενά όρια του κυρίαρχου συστήματος. Επιτρέπουν την αυτοφυή ανάπτυξη απρογραμματίστων δράσεων, λειτουργιών, εικόνων, αισθήσεων, τοπίου. Αποτελούν το παρασκήνιο, στο οποίο εκτυλίσσεται το πραγματικό δράμα της πόλης.



CARchitecture:

Οι Le Corbusier, R. Buckminster Fuller και F. Gehry ως σχεδιαστές αυτοκινήτων [και πόλεων]

του **Γεωργίου Α. Πανέτσου**, αρχιτέκτονα, αναπληρωτή καθηγητή Πανεπιστημίου Πατρών

Ας παρουσιάσουμε τον Παρθενώνα και το αυτοκίνητο έτσι, ώστε να καταστεί σαφές ότι πρόκειται για δύο προϊόντα επιλογής σε διαφορετικούς τομείς, εκ των οποίων ο ένας έχει αγγίξει την τελειότητα, ενώ ο άλλος εξακολουθεί να εξελίσσεται. Αυτό εμπλουτίζει το αυτοκίνητο. Και μετά; Μένει να αξιοποιήσουμε το αυτοκίνητο σαν πρόκληση για τα σπίτια και τα πιο σπουδαία κτίριά μας.

Le Corbusier, *Vers une Architecture*, 1928

Νομίζω ότι σήμερα τα αυτοκίνητα είναι το ακριβές ανάλογο των μεγάλων γοθικών καθεδρικών ναών: εννοώ την υπέροχη δημιουργία μιας εποχής, που έχουν συλλάβει με πάθος άγνωστοι καλλιτέχνες, και που καταναλώνει ως εικόνα [...] ένας ολόκληρος πληθυσμός, προσλαμβάνοντάς την σαν εντελώς μαγικά αντικείμενα.

Roland Barthes, *La Nouvelle Citroën*, 1957

Η μεθοδική επανατοποθέτηση του αντικειμένου, δηλαδή η αλλαγή σημείου οράσεως και συντεταγμένων αναφοράς, ανοίγει σχεδόν πάντα νέες ερμηνευτικές και δημιουργικές οδούς.

Μέχρι σήμερα η μελέτη των αυτοκινήτων, που σχεδίασαν αρχιτέκτονες, εξαντλείται στη σύγκριση της μορφής τους με την αρχιτεκτονική μορφή, αντιμετωπίζεται δηλαδή ως



επιμερισμός της μορφοπλαστικής επίδοσης του δημιουργού στην κλίμακα του βιομηχανικού σχεδιασμού ή του σχεδιασμού αντικειμένου. Παρά το γεγονός ότι μεταξύ των αρχιτεκτόνων σχεδιαστών αυτοκινήτων –Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, Walter Gropius, Marcel Breuer, Adolf Loos, Gio Ponti, Carlo Mollino, Norman Foster, Renzo Piano, κ.ά.– συγκαταλέγονται διαπρεπείς συντάκτες πολεοδομικών προτάσεων, οι δύο κατηγορίες σχεδιασμού παρέμειναν εν πολλοίς ασύνδετες.

Το αυτοκίνητο υπήρξε στην Ευρώπη στοιχείο του μοντερνιστικού αρχιτεκτονικού θεωρητικού οπλοστασίου ήδη από το μεσοπόλεμο, δηλαδή αρκετά πριν εξελιχθεί στο κύριο μέσο και σύμβολο της αυτόνομης και μαζικής κινητικότητας του 20ού αιώνα, που θριαμβεύσει στην Αμερική. Από κτιριολογικής πλευράς, οι επιπτώσεις του ήταν σαφώς ελαφρότερες από αυτές της άμαξας, που απαιτούσε μεγάλους και ειδικά διαμορφωμένους και εξοπλισμένους χώρους για άμαξες και υποζύγια. Παρά τις φονξιοναλιστικές διακηρύξεις – «η μορφή ακολουθεί τη λειτουργία»– το αυτοκίνητο υπήρξε ένα αντικείμενο, που έπρεπε να αποθηκευθεί, ή απλώς «δεν ήταν εκεί» και άρα δεν αφορούσε τους αρχιτέκτονες, έστω και αν δημιουργούσε κάποια προβλήματα στους πολεοδόμους. Δεν αναγνωρίστηκε ως παράμετρος της λειτουργίας, άρα και ως γεννήτωρ μορφής. Με λίγες εξαιρέσεις –τα κτίρια στάθμευσης των A. Perret, K. S. Melnikov και πρόσφατα των R. Machado-J. Silveti και Z. Hadid– δεν παρήγαγε διακεκριμένη αρχιτεκτονική, σε αντίθεση με το σιδηρόδρομο κατά τον 19ο αιώνα ή το αεροπλάνο αργότερα.

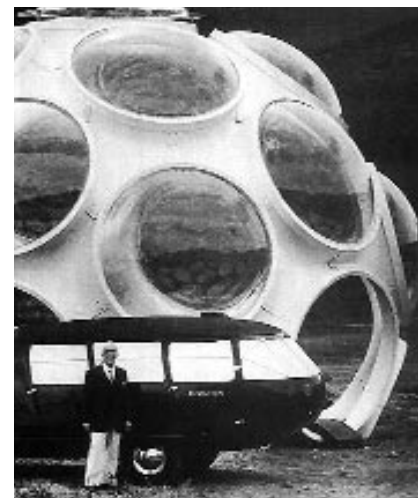
Ο Le Corbusier συνέλαβε τη μοντέρνα κατοικία σαν κάτι τυποποιημένο, μαζικά παραγόμενο και συντηρήσιμο, όπως ακριβώς το αυτοκίνητο. Οι φωτογραφικές απεικονίσεις των σημαντικότερων κατοικιών του της δεκαετίας του 1920 περιλαμβάνουν αυτοκίνητα στο πρώτο πλάνο. Πρόκειται για στοιχεία συμβολικά και εικαστικά συγχρόνως. Το αυτοκίνητο αντιπροσωπεύει τον συνολικό και ακριβή σχεδιασμό, που αφομοιώνει την τεχνολογία. Ωστόσο, η κρίσιμη διαφορά μεταξύ κτιρίου και αυτοκινήτου, που είναι ακριβώς η σχέση με το έδαφος, αποσιωπάται. Το κτίριο αποσπάται από τη γη, αλλά αυτή εν τέλει δεν απελευθερώνεται, καθώς τμήμα του ριλιτίς καταλαμβάνεται από το αυτοκίνητο.

Το 1936, μετά το τέλος της πουριστικής του περιόδου και τη διατύπωση των πολεοδομικών του αρχών, με βάση τις οποίες το αυτοκίνητο περιορίζεται σε δικό του ιεραρχημένο δίκτυο προς όφελος του πράσινου, ο Le Corbusier σχεδιάζει (πρωτότερα;) δύο παραλλαγές αυτού που χαρακτηριστικά αποκαλεί «La Voiture», το [κατ' εξοχήν] αυτοκίνητο. Στα αρχεία της Fondation Le Corbusier

δίπλα: Το πρώτο Dymaxion Car (1933) δίπλα σε μια σύγχρονη του Franklin

μέση: Ο R. Buckminster Fuller με το δεύτερο Dymaxion Car και τον διαμέτρου 26 ποδιών Fly's Eye Dome, κατά την ημέρα των 85ων γενεθλίων του, Windstar Foundation, Snowmass, Colorado, 1981

κάτω αριστερά και δεξιά: Το τρίτο Dymaxion Car (1934) στην Παγκόσμια Έκθεση του Σικάγου



φυλάσσονται όλα κι όλα οκτώ σχέδια και για τις δύο παραλλαγές, πέντε για την πρώτη, τρία για τη δεύτερη. Το αυτοκίνητο δεν προχώρησε καν στο στάδιο της κατασκευής πρωτοτύπων. Μοιάζει με συλλογισμό πάνω στο KdF (Kraft durch Freude, ισχύς δια της χαράς), τον γνωστό «σκαραβαίο» της Volkswagen του F. Porsche. Το πρωτότυπό του, σε σχέδια του Erwin Komenda, είχε εκτεθεί ένα χρόνο πριν, χωρίς την παραμικρή αναφορά στην πόλη, ή την εξοχή, όπου θα κινήθει.

Η περίπτωση του R. Buckminster Fuller² (1895-1983) είναι διαφορετική. Αν ο Le Corbusier, πέραν των διακηρύξεων, παραμένει ο έξοχος *bricoleur*, ο Buckminster Fuller –φιλόσοφος, εφευρέτης, designer (γνωστός κυρίως από τον γεωδαιτικό θόλο), «μελλοντολόγος» και πρωτοπόρος εισηγητής της συνετής διαχείρισης των φυσικών πόρων– προτείνει μια «συνολική προληπτική επιστήμη του σχεδιασμού» («comprehensive anticipatory design science»), που μελετά με αυστηρότητα την επί σκοπώ διάταξη των πραγμάτων και μπορεί να «κάνει τη διαφορά» – η έκφραση δική του. Αυτή η χρονικά και ποιοτικά ιεραρχημένη δράση χαρακτηρίζει τη δημιουργία του Dymaxion Car (από τις λέξεις *Dynamic Maximum Tension*).

Το 1927 διατυπώνει την ιδέα της διασποράς σε απομονωμένα μη κατοικούμενα σημεία προκατασκευασμένων πολυώροφων πολυκατοικιών, εξοπλισμένων με όλες τις ανέσεις, που θα μεταφέρονταν και θα εξυπηρετούνταν με αερόπλοια τύπου Zerpelin (πρόκειται για προδρομική ιδέα του «one-town world», του κόσμου που θα έχει μόνο μια συνεχή πόλη). Προβλέπει δυνατότητα ιδιωτικών μετακινήσεων με ειδικά σχεδιασμένα οχήματα, που θα μπορούν να πετούν, να πλέουν και να κινούνται επίγεια. Το Dymaxion Car αποτελεί υλοποιημένο διάδοχο αυτής της αρχικής σύλληψης, σχεδιασμένο με προγραμματικό στόχο την επίτευξη μέγιστου αποτελέσματος με ελάχιστο υλικό. Το πρώτο από τα τρία που κατασκευάστηκαν, είχε μήκος 5,9μ., ύψος 1,8μ. και βάρος μικρότερο από 450 κιλά (όσο και ο «σκαραβαίος»), αεροδυναμικό σχήμα και τρεις τροχούς. Μπορούσε να μεταφέρει 10 επιβάτες και να αναπτύσσει ταχύτητα 200κμ την ώρα. Πρόκειται για ένα συνειδητά υβριδικό κατασκεύασμα: αυτοκίνητο και αεροπλάνο, υδροπλάνο και σκάφος, πουλί και ψάρι, φτιαγμένο σε σχήμα οργανικής σταγόνας και γεωμετρικού διπλού τετραέδρου συγχρόνως.

Η παρατεταμένη περιοριστική θεώρηση του αυτοκινήτου ως μορφής οφείλεται κυρίως στην έκθεση «Ten Automobiles» στο Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης της Νέας Υόρκης του 1952. Αυτή κατοχύρωσε το αυτοκίνητο ως «twentieth-century artifact». Κάτι ανάλογο είχε συμβεί με τη μοντερνιστική αρχιτεκτονική είκοσι χρόνια πριν. Η έκθεση «Modern Architecture: International Exhibition» των H.-R. Hitchcock και Ph. Johnson στο ίδιο μουσείο την κωδικοποίησε σε ύφος, το International Style, παραμερίζοντας τα άλλα συστατικά της. Σε αντίθεση με την έκθεση του 1952, η έκθεση «Different Roads: Automobiles for the Next Century» (22 Ιουλίου-21 Σεπτεμβρίου 1999), στο ίδιο μουσείο, σε συνδυασμό με το διεπιστημονικό συμπόσιο «What is the Future of the Automobile?», έθεσε το τρέχον πλαίσιο προβληματισμού για το μέλλον του αυτοκινήτου: νέοι υβριδικοί κινητήρες, νέες πηγές ενέργειας, νέα υλικά, νέα chassis, νέοι τύποι αυτοκινήτων, συμπαγών, ελα-

φρών, ασφαλών, προσιτών, γρήγορων... αλλά και νέοι οδηγοί, με νέες συνθήκες, απαιτήσεις και επιθυμίες, στις ρυπαμένες και συμπεφορημένες πόλεις των ανεπτυγμένων και των αναπτυσσόμενων χωρών, με αποδοχή πλέον της κοινωνικής απαίτησης για αυξανόμενη κινητικότητα.

Σε αυτό το πλαίσιο, με πρόσθετη έμφαση στις νεώτερες τεχνολογίες της πληροφορικής, εντάσσεται η έρευνα του Smart Cities Group του M.I.T. Media Laboratory υπό τη διεύθυνση του William Mitchell. Ένα εν εξελίξει ερευνητικό πρόγραμμα παρήγαγε ιδέες για «έξυπνα» αυτοκίνητα πόλης προορισμένα για «κινητικούς πολίτες» (mobile citizens). Αφετηρία αποτελούν η παραδοχή ότι η μείωση της προσωπικής κινητικότητας δεν μπορεί να είναι πλέον αποδεκτή και η παρατήρηση ότι οι σποραδικές βελτιώσεις αποδεικνύονται εν τέλει ανεπαρκείς. Αντί των αυξανόμενων περιορισμών –κυρίως στρατηγική στην Ελλάδα και αλλού– προτείνεται μια νέα φιλελεύθερη προσέγγιση, που θα μεταβάλει τη θεμελιακή σχέση του αυτοκινήτου και της πόλης του 21ου αιώνα, ώστε οι κάτοικοί της να αποκτήσουν τη δυνατότητα να ασκήσουν χρηστά την ιδιότητα του «κινητικού πολίτη». «Οι καλοί κινητικοί πολίτες παίρνουν διαρκώς αποφάσεις που ελαχιστοποιούν τους κινδύνους τραυματισμού, την κατανάλωση πόρων, την παραγωγή απορριμμάτων και τη ρύπανση. Ενεργούν όχι μόνο στη βάση του ατομικού συμφέροντος, αλλά και για το κοινό καλό. Η δημόσια παρουσία τους συμβάλλει στον παλμό της κοινότητας. Προκειμένου να ενθαρρυνθεί μια τέτοια ηθική/δεοντολογική συμπεριφορά, οι κινητικοί πολίτες πρέπει να εφοδιασθούν με αυτοκίνητα, που δεν θα



πάνω: Εσωτερικό του πρώτου Dymaxion Car (1933) μέση και κάτω: Σχέδιο κατοικώσεως της ευρεσιτεχνίας του Dymaxion Car, 1937



είναι ηλίθια μεταφορικά μέσα, αλλά ευφρείς κάτοικοι των πόλεών τους, τροχοφόρα ρομπότ που αντιλαμβάνονται, μαθαίνουν, θυμούνται, διαθέτουν κριτική σκέψη και παρέχουν σύνθετη βοήθεια και συμβουλές ανταποκρινόμενες στο πλαίσιο, μέσα στο οποίο λειτουργούν. Αυτά τα έξυπνα αυτοκίνητα πόλης συνδυάζουν δικτυωμένη, ενσωματωμένη

ευφύια με δυνατότητα καλωδιακής οδήγησης, νέα συστήματα προώθησης, έξυπνο εξωτερικό περιβλήμα και νέα αρχιτεκτονική»³

Το σχεδιαστικό μέρος της έρευνας εποπτεύει ο Frank O. Gehry, που έθεσε ως στόχο την «επανεφεύρεση του αυτοκινήτου από αρχιτεκτονική σκοπιά». Τα πρώτα αποτελέσματα –σε επίπεδο ιδεών– αυτού του εξελισσόμενου έργου παρουσιάστηκαν στο κοινό τον Ιούνιο 2004. Η επεξεργασία θα συνεχισθεί μέχρι τον Ιανουάριο 2005. Στη συνέχεια ο Frank Gehry θα προχωρήσει στον οριστικό σχεδιασμό, προκειμένου μέσα στο 2005 να ολοκληρωθεί η κατασκευή ενός κινούμενου πρωτοτύπου από την General Motors.

Η Maison-Domino του Le Corbusier υπήρξε ο κατ'εξοχήν αρχιτεκτονικός τύπος του 20ού αιώνα. Οι απεριόριστες παραλλαγές της μπορούν να τοποθετηθούν παντού μεμονωμένα ή όχι, συνιστώντας οικισμούς, γειτονιές και προάστια, να καθορίσουν το αστικό, μα και το άλλο –το πρωταρχικό– τοπίο.

Οι διάφορες εκδοχές των Dymaxion (σπίτια, οχήματα, ...) του R. Buckminster Fuller, υλοποιημένα προϊόντα μιας καθολικής ιδεώδους σύλληψης για την παραγωγή και οργάνωση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και τη βιώσιμη διαχείριση του πλανήτη, προορίζονται να ικανοποιήσουν μέσα από τις εξειδικεύσεις τους τις απαιτήσεις της σύγχρονης ζωής με την ανυποχώρητη και ταχεία αποτελεσματικότητα μιας μηχανής.

Το αυτοκίνητο του Frank Gehry και του Smart City Group του M.I.T. [θα] είναι ένα ελάχιστο κέλυφος, μια εκδοχή Existenzminimum, που μετά τον «σκαραβαίο» της VolksWagen, τα αναπεπταμένα mats των Smithsons –και τα ιπτάμενα της Χαλιμάς, μεταφορικά μέσα και αυτά– τα containers, τις capsules, τα inflatables και τα blobs, τελεσίδικα αυτονομημένο από το τοπίο και τον τόπο –σαν κάθε αυτοκίνητο– μπορεί πλέον να φθάσει παντού, μέσα ή έξω από την πόλη, υπερβαίνοντας τις κατηγορίες του δομήσιμου και του πολεοδομήσιμου πεδίου. Μπορεί να παραγάγει μια νέα πυκνότερη πόλη και, εξ ίσου, μια νέα, κυριολεκτική πλέον, αλλά ασνάως και χαστικώς μεταβαλλόμενη, εκδοχή του sprawl. Πόλη και αυτοκίνητο μπορούν πια να αποτελέσουν ενιαίο, και όχι διιστάμενο, σύστημα. Αυτή η εκδοχή του sprawl ίσως συνιστά και την ανάρεσή του.

Σημειώσεις

1. Βλ. ενδεικτικά Ivan Margolius, *Automobiles by Architects*, John Wiley & Sons, Hoboken, NJ, 2000.
2. Για μια συνοπτική εισαγωγή στη σκέψη και το έργο του R. Buckminster Fuller, βλ. <http://www.bfi.org>
Ευχαριστώ το Buckminster Fuller Institute, Νέα Υόρκη, για την παραχώρηση των εικόνων.
3. Από το έντυπο υλικό που συνόδευσε την παρουσίαση του M.I.T. Concept Car with GM and Frank O. Gehry, Walk Gallery, M.I.T., 28 Ιουνίου-15 Οκτωβρίου 2004. Για το M.I.T. Smart Cities Group και το Smart City Car βλ. αντίστοιχα <http://cities.media.mit.edu> και <http://www.archinode.com/mitcar.html>

Forum > Lorum > Torum > Orum: η άσφαλτος' αστικότητα

του **Αριστοτέλη Δημητρακόπουλου**, αρχιτέκτονα, καθηγητή Αρχιτεκτονικής Σχολής Savannah College of Art and Design

Forum: [Λατ.] Φόρον [εκ του φέρω], τόπος/φορέας, αστικό «φορείο». Τόπος κοινωνικής, οικονομικής, πολιτικής δραστηριότητας, ρωμαϊκή αγορά.

Lorum: [Λατ.] Λώρος, λωρίδα, λουρί, ιμάντας, ηγία [τα], κορδόνι, σύνδεσμος, μαστίγιο, λάσο, ζώνη, περιδέραςιο.

Torum: [Λατ.] Κοίλωμα, φούσκωμα, πρήξιμο, προεξοχή, λέκτρον, σπείρα, κυμάτιο.

Orum: [Λατ.] Των προσώπων, των μορφών. Γενική πληθυντικού του Os [μορφή, πρόσωπο].

Στο κατ'εξοχήν αστικό τοπίο, η εμπορική και επιχειρηματική δραστηριότητα, αναζητώντας τόπους με μέγιστη

αυτές αναφέρονται σε άλλη κλίμακα, σε πολυδιάστατα και υπερτοπικά δίκτυα μεταφορών, οδούς ταχείας κυκλοφορίας, αποσυσχετισμένες από την ίδια την πόλη.

I. Forum > Lorum

Ο Robert Venturi² απενοχοποιεί τα σύγχρονα παρόδια αναπτυξιακά φαινόμενα, διαμηνύοντας πως ανά την ιστορία η αρχιτεκτονική ήταν πάντα επικεντρωμένη στη διαφήμιση, την ανακοίνωση, την επεξήγηση. Εξηγεί πως οι τοικογραφίες, τα ιερογλυφικά, τα ανάγλυφα, οι στήλες και οι επιγραφές αποτελούσαν media τα οποία αναμετάδιδαν, σηματοδοτούσαν και μετέφεραν σαφείς πληροφορίες.



οπτική έκθεση στο πιθανά ενδιαφερόμενο κοινό, διαρθρώνονταν περίκεντρα –παισιώνοντας κτίρια με «δημοφιλή» προγράμματα λειτουργίας– ή γραμμικά –κατά μήκος αξόνων περιπάτου– συνδέοντας επιμέρους αστικούς πυρήνες. Η αγορά ως τόπος ακολουθεί όμως το αγοραστικό κοινό, και αν η κινητικότητα αυτού μεγιστοποιείται, ιδανική επιλογή χωροθέτησης συνεχίζουν να αποτελούν οι συνδετήριοι άξονες. Πλέον όμως οι συνδέσεις

ίσως πράγματι μπορεί να θεωρηθεί πως παρόμοια λειτουργούν τα παρόδια τοπία της σύγχρονης ανώνυμης εμπορικής δόμησης, ως νοηματική μετάλλαξη της έννοιας του forum, παρατάσσοντας μη-αρχιτεκτονικό εξοπλισμό όπως γιγαντοθρόνες, πινακίδες, φωτεινές επιγραφές. Η συντριπτική διαφορά συνεπώς οφείλει να εντοπιστεί στο είδος των πληροφοριών, στο γενικότερο πλαίσιο απώλειας της μεταφυσικής βαρύτητας και γιγάντωσης του επουσιώ-

πάνω: Αυτοκινητιστικό Promenade: Η οπτική του επιβαίνοντος

κάτω: Κάτιο Κουτί με εκπαιδευτική ταμπέλα σε πέλαγος ασφάλτου

δίπλα: Πολυκατάστημα Super WalMart με διακόσμηση ψευδο-αποικιοκρατικού ύφους

δους, του τετριμμένου, της υπερδιόγκωσης του υλικού και του αναλώσιμου.

Αν κάποτε στήνονταν νόμοι, αρχές, κανόνες, διατάξεις, θέσεις και εντολές ορίζοντας τόπους συνάντησης με σαφή την ανάμειξη του πραγματιστικού με το μεταφυσικό, τότε στα σύγχρονα οδικά forum ορθώνονται ηδονιστικά υποκατάστατα που υποτάσσονται στη νομοτέλεια του εγωκεντρισμού – τη διαρκή ανακίνηση της επιθυμίας.

Σε μια ιδεαλιστική προσέγγιση, θα ισχυριζόταν κανείς πως αν το ρωμαϊκό forum αποτελούσε προορισμό και απτό, σταθερό τόπο με σαφή, πεπερασμένα όρια, το αυτοκινητιστικό forum αναδεικνύεται ως χωρική απαγωγή, ως ατέρμων μη-τόπος, ως διαδικασία [μετάβασης]. Αν το forum ενίσχυε τη συμμετοχή και την αλληλεπίδραση, το οδικό forum επαναπαύεται στην παθητική θέαση. Η τοπολογική του ταυτότητα δεν εναπόκειται σε γεωγραφικά δεδομένα, προκύπτει αντίστροφα, μέσα από μια διαδικασία συμπίεσης του χωρο-χρόνου και συρραφής έτοιμων προτύπων – προβάλλοντας εταιρικά λογότυπα και τις τεχνητά παρηγμένες μήμες που αυτά ανασύρουν.

Κι όμως, και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται για αρχιτεκτονική της προπαγάνδας, ετοιμοπαράδοτη περιβαλλοντική φόρμουλα. Η τυπική ρωμαϊκή πόλη παραθέτει στο forum τα ηγεμονικά σύμβολα της μητρόπολης [βασιλική, στήλη, οβελίσκος, θέατρο, λουτρό, διοικητήριο, αψίδα, γλυπτά, αναθήματα, κίονες, στήλες, τρόπαια κ.τ.λ.] – ετερόκλητα ανθρωποκεντρικά σύμβολα, μνημεία ψευδο-οικουμενικής βαρύτητας με συχνά ασύμβατες αισθητικές θεωρήσεις. Στο forum προσομοιώνεται αντίστοιχα ένα νεωτερικό αρχέτυπο, η περίφημη γενικευμένη πόλη της ψευδο-οικουμενικής δύσης, αντι-αστικό καθεστώς, υπο-προϊόν των ακροτήτων της ελεύθερης αγοράς, με αμετάκλητα συστατικά τα επιχειρηματικά σύμβολα και τα υπερφύλακα δίκτυα υποδομών. Κατ' αντίστοιχία, αν το forum διηγόταν το

μύθο της αδιαμφισβήτητης αυτοκρατορικής παντοδυναμίας, το forum εξιστορεί την απόλυτη επιβολή και ταυτόχρονα την απενοχοποίηση της νεώτερης κινητήριας δυναμικής και συλλογικού αυτοσκοπού –του ασίγαστου υπερκαταναλωτισμού– και έμμεσα την πρωτοκαθεδρία της επιχειρηματικής ηθικής ως τροπαιοφόρο και προστάτη της παρα-πολιτισμικής ισχύος.

Λόγω της δυναμικής και της ολιστικής τους φύσης, αμφότερες οι χωρικές τυπολογίες δρούν ως απόλυτα και εν τέλει α-πολιτικά τοπία. Η προπαγάνδα, ως εύρωστη επίδειξη του διαθέσιμου και του αναλώσιμου, παρουσιάζει τον κόσμο υπεραπλουστευτικά ως ακίνδυνη περιπέτεια, ως πρόκληση καταναλωτισμού [ή επεκτατισμού αντίστοιχα], ως πεδίο προς ιδιοποίηση και κατάκτηση. Η αμεσότητα και σαφήνεια, η τάξη και η οργανωτική διάρθρωση του οράματος αυτού ταυτίζεται με μια ωμή και σχεδόν βάνουση αποδοχή της καιροσκοπίας και του πιονιερισμού, της απενοχοποιημένης πεποίθησης ότι υφίστανται άπλετα περιθώρια επέκτασης, εξερεύνησης, οικειοποίησης, εκμετάλλευσης, απόκτησης.

II. Lorum > Torum

Ο αυτοκινητόδρομος, διαστρέφοντας την έννοια του δημόσιου, εξασφαλίζει και προωθεί το καθεστώς της απόλυτης ιδιωτικότητας: φέρει ιδιωτικούς χώρους [οχήματα] που συνδιαλέγονται με ιδιωτικούς τόπους [κτίρια] κατά μήκος των παρειών του. Εκμηδενίζοντας την αίσθηση του γεωγραφικού «ανήκειν», θεσμοθετεί την επανάληψη ενός ανένα εκτεινόμενου αναπτυξιακού μοντέλου. Ανάγεται έτσι σε κατ' εξοχήν τοπίο έκφρασης της νέας ταυτότητας του κοινωνικού χώρου, της ολιστικής και μη-αναστρέψιμης κατάληψης αυτού.

Οι οδικές αρτηρίες επανασυστήνονται ως μεταλλαγμένα είδη δημοσίων αξόνων, ως τοπία κατακερματισμένης

συνύπαρξης των πολιτών. Η επικοινωνία υποβιβάζεται απλοϊκά στην ταυτόχρονη χρήση των ίδιων υλικών υποδομών και στην απλή θέαση των ίδιων εικόνων. Έστω και αν η προσπάθεια των παρόδων κτιρίων από το υπερυψωμένο ή καταβυθισμένο οδόστρωμα είναι αδύνατη, η φαινομενική εγγύτητα, συνείπεια της στιγμιαίας γεινιάσης, ανασύρει εικόνες και αισθήσεις αστικής πλοκής, φευγαλέες και υπερδιογκωμένες προσομοιώσεις γειτονιάς χωρίς δυνατότητα στάσης, συνδιαλλαγής ή συναναστροφής.

Ο επιβαίνων, μηχανοκίνητος πολίτης, παραμένει αφάνης και ανώνυμος, ακίνητος σε σχέση με το άμεσό του περιβάλλον, το θάλαμο επιβίβασης. Σε μια διαδικασία αντίστροφη του τηλεοπτικού zapping, εκτίθεται πλήρως σε εναλλασσόμενα εμπορικά μηνύματα, παραμένοντας απλός αποδέκτης κατευθυνόμενου φάσματος πληροφοριών.

Μεταξύ προορισμών και καθ' όλη τη διάρκεια της μετακίνησης, το forum, ως αρωγός της καταναλωτικής θέρμης, εγγυάται την ομοιογένεια των οπτικών παραστάσεων, την αναμετάδοση των καταναλωτικών προτύπων, ώστε να μην απωλεσθεί η φρικτή χίμαιρα της εμπορευματοποίησης και του άμετρου υποκειμενισμού, να μην επανεκτεθεί το επιβατικό κοινό στο ανεπιτήδευτο, στο φυσικό. Η σφαίρα προβολής μιας αλλοτριωμένης αίσθησης του οικείου επεκτείνεται αξονικά, δρώντας ως πεδίο συνειδησιακής ολίσθησης.

Ο ασίγαστος κινητισμός επιτρέπει τη διάχυση των ορίων μεταξύ υλικού και φαντασιακού μέσω εορταστικών, μεθυστικών, συναισθηματικά φορτισμένων μυθευμάτων. Η μυθοπλασία δρά ως άυλο συνειδησιακό καταφύγιο, ανθήσταται κριτικής και αμφισβήτησης και ανάγεται σε ιδεολογία, σε αυτοσκοπό, σε εννοιολογική ταυτότητα.

Η ενδυναμούμενη έμφαση στην εικονογραφία δομεί και προβάλλει το υπερ-πραγματικό, το επίπλαστο, ως αυθεντία. Ανασύροντας την έννοια του simulacrum του Baudrillard, η προσομοίωση σταδιακά γίνεται ισχυρότερη

από το πραγματικό – ανταποκρίνεται στο όραμα πιο επιτυχημένα από το ίδιο το αυθεντικό. Σταδιακά ο μύθος ενσωματώνεται στο χώρο. Μέσω της ταύτισης ο ίδιος ο αυτοκινητόδρομος ανάγεται σε αντικείμενο επιθυμίας.

Η εμπορικότητα εναπόκειται στον ακατάπαυστο εντυπωσιασμό, την πρόκληση, την έκπληξη, την εκθάμβωση και την παρέλκυση, μεθοδεύσεις που καταλήγουν να ταλαιπωρούν τη συνείδηση μονομανώς, προτάσσοντας υπερφύλακα ψευδο-ιδεαλιστικά πρότυπα απόλαυσης, επιτυχίας ή αναγνώρισης. Εγκαθίσταται έτσι η διαρκής αίσθηση του ανικανοποίητου, ανέρχονται τα δίπολα αμφισβήτησης και εφήμερης αυτεπιβεβαίωσης, αθυμίας και επιθυμίας. Το forum ανάγεται σε σύμβολο, σε εικονικό καθεδρικό της αυτοπεποίθησης.

III. Torum > Orum

Ίσως τα μόνα νέα για τις σύγχρονες πόλεις είναι οι νεότευκτες οδικές αρτηρίες, και επί αυτών, ο απώτατος προορισμός του οδικού συστήματος, η ίδρυση μονο-χρηστικών υπερ-καταστημάτων πανίσχυρων εταιρικών κολοσσών οικουμενικού βεληνεκού, ανταποκρινόμενων σε αυστηρά οριοθετημένους ανεξάρτητους τομείς της αγοράς: επίπλωση, οικιακά είδη, γραφείο, κηπουρική, ηλεκτρονικά, τρόφιμα, ρουχισμός, ηλεκτρικά είδη, αυτοκινητισμός, άθληση, αποθήκευση, κ.ά. Ως εκλογικευμένος παραλογισμός, γεννάται ο παρόδιος αστικισμός, ως κοιλώμα, διόγκωση, σιδήμα επί του οδικού δικτύου.

Τιτάνια τυφλά κουτιά στέγασης αναπτύσσονται ως υπερβατικά συνέκδοχα της τετριμμένης τυπολογίας της αποθήκης, ως υπερδιόγκωση του βιομηχανικού χώρου στοίβαξης, προτείνοντας απλά τη διάνοιξη, τη διάθεση αυτού στο καταναλωτικό κοινό, με βασική συνθήκη τις άπλετες επιφάνειες στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων. Απορρίπτοντας κάθε περιβαλλοντική παράμετρο, επιλύονται μονομανώς οι



«Μοτέλ αρχιτεκτονική»

του **Μίλτου Κατσαρού**, αρχιτέκτονα



απόλυτα πρακτικές ανάγκες, η εξυπηρέτηση των τροχοφόρων, η κίνηση και στάθμευση αυτών.

Αδιαφορώντας για την αστική μορφολογία, το κτίριο-οίδημα φαίνεται να μοιράζεται τον ίδιο γενετικό κώδικα με το σύστημα υποδομής, τον αυτοκινητόδρομο. Τετρισμένα ορθολογιστικό, παθολογικά ομοιογενές και απλοϊκά πρακτικό, το παρόδιο κουτί εγκαθιστά μια ιδιόμορφη ανοίκεια τοπολογία. Ο χρήστης του έμμεσα «κατοικεί» την αλλότρια τοπογραφία του αυτοκινητόδρομου, υπηρετώντας μονομανώς τις επιβολές των υπερκαταναλωτικών του εμμονών, παθών και ενστίκτων, θυσιάζοντας κάθε ψυχική προτεραιότητα.

Το *totum* ανάγεται σε τοπίο καταναλωτικής εκπόρευσης, ως άλλη πιάτσα, στην οποία εκλείπει επισήμως κάθε ενδοιασμός και ψυχική αναστολή, όπου το αντικείμενο, το *spot* της συσσώρευσης έκπτωτων αγαθών σε εκπαιωτικές συνθήκες, διαρθρώνεται ωμά και συνειδητά, σε ένα καθεστώς διάρρηξης της σχέσης μεταξύ τόπου και πρακτέου. Ξέρεις τι πας να κάνεις όταν βρεθείς εκεί. Ο τόπος αναδύει τα ένστικτα, την πολεμική, τη βίαιη ψυχολογία, τις φιλήδονες αλλά ανέραστες εμμονές και ψυχώσεις, εκδοχές μιας ανταγωνιστικής και αποπονημένης συλλογικότητας. Συνεκόλουθα, η περιβαλλοντική εκπόρευση είναι προφανής και αναμενόμενη συνέπεια.

Πυροδοτείται έτσι ένας νέος κύκλος αλληλεπιδράσεων. Ο αυτοκινητόδρομος ξεκινά να ορίζει και να πλάθει τον αστικό βίο: Τα καταναλωτικά αγαθά που αποκτώνται στις παρόδιες υπεραγορές εισέρχονται στο περιβάλλον της κατοικίας, το εξοπλίζουν μεταφέροντας την ανοίκεια αύρα τους, το τραύμα της απουσίας οιασδήποτε μη-υλικής ιδιότητας πέρα από το ευκαιριακό και το φθινό της τιμής τους. Ο ίδιος ο οικιακός εξοπλισμός, παρηγμένος σε απόμακρες αναπτυσσόμενες γεωγραφικές περιφέρειες διαμηνύει την απρόσωπη οικουμενικότητά του, την απώλεια της έννοιας του ριζωμένου, του προσωπικού.

Σταδιακά, ο αστικός βίος μεταπλάθεται σε «ευκαιριακό» υπο-προϊόν του αυτοκινητοδρόμου, αποκτάται σε αυτόν, οριοθετείται από αυτόν. Δεν είναι τελικά η προαστιακή περιφέρεια που αναπτύσσεται ως αναφορά στο αστικό κέντρο. Αντίστροφα, το κέντρο βρίσκεται να επιζεί και να

εξαρτάται από την αντι-αστική περιφέρεια. Καθώς η ίδια η πόλη εξελίσσεται σε «πολιτισμικό φάντασμα για τους τουρίστες» όπως δήλωνε ο προφητικός Marshall McLuhan, ο αυτοκινητόδρομος επανασυστήνεται ως ουσιαστικής βαρύτητας αστική γεννήτρια – ώστε να βρει επιτέλους αυτός ο γλυκανάλατος νεο-πολεοδομικός όρος πειστική εφαρμογή.

IV. Orum!

Εθελουφλώντας, ο Venturi παρέβλεψε το γεγονός πως οι περίφημες ρωμαϊκές οδοί περιβάλλονταν από ταφικά μνημεία ως άλλες γραμμικές νεκροπόλεις. Η μετα-μοντερνικότητα ευελπιστεί πως δύναται να παρακάμψει τη μεταφυσική.

Συνολικά, το αστικό περιβάλλον απλουστευτικά και διαγραμματικά καταλήγει να οργανώνεται βάσει απροκάλυπτα υλιστικών προτεραιοτήτων και αναλώνεται σε απνευμάτιστες λειτουργίες, όπως η κυκλοφορία, η στάθμευση και ο ανεφοδιασμός.

Αναλογιζόμενοι τη δυσθυμία που επιφέρουν οι ασίγαστες ανάγκες και οι μέριμνες, ας θυμηθούμε τα λόγια του Νικία στους Αθηναίους στρατιώτες αποικιστές, στην ακτή των Συρακουσών: «...είσαστε οι ίδιοι η πόλη, όπου και αν επιλέξετε να εγκατασταθείτε... είναι οι πολίτες που κάνουν την πόλη, όχι οι τοίχοι ή τα πλοία χωρίς αυτούς».³

Εμείς όμως βαρύνουμε, γίναμε δύσφρονες, βυθιστήκαμε στις επαχθείς μέριμνες, κουβαλούμε τόσα... «υπάρχοντα».

Η πόλις εάλω.

Σημειώσεις

1. Ασφάλτος: [α-σφάλμα], αλάνθαστη.
2. Rem Koolhaas et al., *Harvard Design School Guide to Shopping, Project on the City 2*, Taschen, Koeln 2001. *Relearning from Las Vegas*, Συνέντευξη των Robert Venturi, Denise Scott Brown, pp. 591-617.
3. Θουκυδίδης, 7ο βιβλίο, κεφ. 77, παρ. 7. Λόγος του στρατηγού Νικία στη Σικελική εκστρατεία.

Η εξέλιξη της αρχιτεκτονικής των μοτέλ καταγράφει πιστά τη γέννηση, την εφηβεία και την ενηλικίωση της αυτοκινητο-μενης κοινωνίας και της κουλτούρας που παρήγαγε, από την εμφάνιση της στην Αμερική στις αρχές του 20ού αι. έως την επέλαση αυτού του τρόπου διαβίωσης σε όλο τον κόσμο. Η αυτοκινητούμενη κοινωνία ήταν κάτι περισσότερο από τη μοντέρνα εκδοχή του φαινομένου της νομαδικότητας ομάδων πληθυσμού. Η ομογενοποίηση του χώρου και η «κανονικοποίησή» του ήταν και είναι η βασική επιδίωξη.¹ Η ολοκλήρωση της κατάκτησης της φύσης με την αντικατάσταση του εχθρικού φυσικού ζωτικού χώρου του ανθρώπου από ένα φιλικότερο τεχνητό στον οποίο τα δίκτυα κίνησης και επικοινωνίας ήταν ο βασικός δομικός καμβάς [Εικόνα 2], ήταν το μεγάλο στοίχημα που τέθηκε. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον η τυποποίηση, η σταθερότητα και η προβλεψιμότητα είναι ικανές και αναγκαίες συνθήκες για την καλή του λειτουργία. Η αυτενέργεια που απορρυθμίζει το σύστημα καθίσταται ανεπιθύμητη. Έτσι, κατάλληλοι χώροι και περιοχές εντός του συστήματος όπου κανείς μπορεί να παραστεί ανώνυμα, κρυφά, να «παραβεί» τους κανόνες, να εκδηλώσει τις μύχιες σκέψεις του, να διασκεδάσει χωρίς όρια και προκαταλήψεις, δημιουργήθηκαν. Πόλεις όπως το Λας Βέγκας,² οργανωμένες περιοχές όπως τα θεματικά πάρκα,³ ή μεμονωμένα κτίρια όπως τα

μοτέλ, ήρθαν να λειτουργήσουν ως βαλβίδες ασφαλείας του συστήματος.

Η ομογενοποίηση του χώρου δημιούργησε ένα νέο μοντέλο διαβίωσης –μια κοινωνία σε διαρκή κίνηση– που στην Αμερική τουλάχιστον συνδέθηκε στενά με το «Αμερικανικό Όνειρο», την Ποπ κουλτούρα που το περιτύλιξε, και την «grooggie» αρχιτεκτονική του.⁴

«Μοτέλ αρχιτεκτονική»

Η «μοτέλ αρχιτεκτονική» στην κυριολεξία της έχει δύο βασικές πτυχές. Η πρώτη θεωρεί το είδος των κτιρίων που βρίσκονται σε κατάλληλα σημεία κατά μήκος και σε αλληλεξάρτηση των δικτύων κίνησης και εξυπηρετούν την προσωρινή διαβίωση του κινούμενου πληθυσμού, η δεύτερη αναφέρεται σε τύπους κτιρίων διαβίωσης τα οποία είναι κινητά και μπορούν είτε να μεταφερθούν όπου και όποτε χρειαστεί είτε τα ίδια βρίσκονται σε κίνηση. Κατά μια άλλη οπτική,⁵ είναι η εν κινήσει αρχιτεκτονική (νομαδική αρχιτεκτονική) ορισμένη όχι τόσο ως «κινητότητα» των ιδίων των κατασκευών αλλά κυρίως ως η έξυπνη κατοίκηση ενός ιδιαίτερου περιβάλλοντος σε συγκεκριμένο χρόνο και χώρο με τρόπο που αυτή να ενεργεί καλύτερα στις ολοένα αυξανόμενα συχνές κοινωνικές μετατοπίσεις και αλλαγές.

Παραδείγματα διαβίωσης

Η μοτέλ αρχιτεκτονική, εάν την διαχωρίσουμε προς στιγμήν από το φαινόμενο της κοινωνικής νομαδικότητας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το μοντερνισμό,⁶ ο οποίος αναφέρεται σε μια σειρά από ιδεώδη τα οποία αναδύθηκαν ως ένα βαθμό από την εκρηκτική πρόοδο στη βιομηχανία, τη φιλοσοφική εξύμνηση του ατομικού την ευρύτερη ρητορική για τη σημασία της πρόοδου, αλλά και των παραλειπομένων τους: την εμπορευματοποίηση και την υπερ-αστικοποίηση.

Ιστορικά ιδωμένη ωστόσο, η μοτέλ αρχιτεκτονική σχετίζεται με την αρχιτεκτονική των νομάδων. Οι κινούμενες ομάδες πάντα είχαν κάποιο λόγο για την αλλαγή θέσης: αναζήτηση τροφής, προστασία από τις κλιματολογικές συνθήκες, εμπόριο, διαγωγούς, διατήρηση της ταυτότητάς τους αρνούμενοι την ενσωμάτωσή τους σε έναν εγκατεστημένο τρόπο διαβίωσης, εξερεύνηση. Ήταν όμως πάντα οι κινητές κατασκευές τους για στέγη και προστασία αυτές που υποστήριζαν επιτυχώς τις μετακινήσεις τους,⁷ η εξελικτική μορφή των οποίων αποτελούν πρότυπα διδακτικά τεχνήματα για οικονομικές-ελαφριές-ευέλικτες σχεδιαστικές προσεγγίσεις αντίστοιχων σύγχρονων κτιρίων.

Η αρχιτεκτονική αυτή είναι όμως κάτι περισσότερο από μια εφήμερη λύση σε ένα προσωρινό πρόβλημα. Είναι το είδος κτιρίου το οποίο πάντα υπήρχε, το αρχέγονο καταφύγιο του ανθρώπου με το οποίο δηλώνεται για πρώτη φορά η ανάγκη και επιθυμία του για ένα «άσυλο-σπίτι–

κάτω: KITTEL, Gerd/Route 66



κατοικία-οίκο».⁸ Η Κιβωτός του Νάε είναι το πρώτο καταγεγραμμένο ιστορικά παράδειγμα κινούμενου τύπου κατοίκησης που αφενός συμβολίζει την προσπάθεια του ανθρώπου για τη σωτηρία του από την επερχόμενη φυσική καταστροφή, όχι τυχαία ιδέα θεικής προέλευσης, και αφετέρου υποδηλώνει ένα ολοκληρωμένο αυτόνομο μοντέλο επιβίωσης ικανό να κινείται έως ότου βρει φιλικό μέρος για να σταθεί. Το «Dymaxion House» του S. B. Fuller (1928),⁹ αποτέλεσε την πρώτη σύγχρονη κινητή μονάδα κατοίκησης, ένα μαζικής παραγωγής ελαφρύ σπίτι, το οποίο μπορούσε κανείς να ρυμουλκήσει με το αυτοκίνητό του και να το συναρμολογήσει με ελάχιστο κόστος. Ήταν η νεώτερη



έκδοση της κλασικής αμερικάνικης άμαξας «the Conestoga Wagon» που χρησιμοποιήθηκε από τους πονερούς κατά τον 19ο αι. στην πορεία τους προς τη δύση. Από τις αρχές του 20ού αι. που η αυτοκίνηση γίνεται κοινό αγαθό, ο τύπος του τροχοσπίτου⁹ καθιερώθηκε και συνέβαλλε στη δημιουργία μιας περιηγητικής κουλτούρας που διέσπειρε την κινητικότητα. Τα μοτέλ αναδύθηκαν μέσα από τους χώρους κατασκήνωσης, τα «drive-inn-camps», εγκατεστημένα στις παρυφές της πόλης, όπου κάποιοι μπορούσε να σταθμεύσει και να κατασκηνώσει ή να διανυκτερεύσει στο αυτοκίνητό του, παρέχοντας και κάποιο είδος γεύματος. Τις δεκαετίες 1930-40 εμφανίζονται σε επιλεγμένα σημεία των αυτοκινητοδρόμων τα πρώτα μοτέλ-κτίρια,¹⁰ τα οποία κατά τις δεκαετίες 1950-60 μετατράπηκαν σε γιγάντιες οργανωμένες αλυσίδες εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών.¹² Όσο οι ταξιδιώτες γίνονταν περισσότεροι, πιο απαιτητικοί, πιο εύποροι, η βιομηχανία των μοτέλ συνέχισε να οργανώνεται: στεγασμένοι χώροι στάθμευσης, σταθμοί καυσίμων, καταστήματα, αίθουσες συγκέντρωσης, χώροι ψυχαγωγίας και αθλητισμού. Σύντομα, τα μοτέλ έγιναν προορισμός.

Παράγοντας χρόνος

Παράγοντες που καθορίζουν ένα ταξίδι είναι η απόσταση, η ταχύτητα, ο χρόνος. Από τους τρεις, η απόσταση που πρέπει κάποιος να διανύσει και η ταχύτητα με την οποία μπορεί να κινηθεί, είναι παράμετροι που δεν αλλάζουν. Ο χρόνος προκύπτει ως συνάρτηση των άλλων δύο, και για αυτό στο ταξίδι, ο χρόνος είναι σχετικός γιατί καθορίζεται τελευταίως. Η κίνηση στο δρόμο είναι α-χρονική με την έννοια της σχετικότητας του χρόνου που διαρκεί, και γι αυτό όταν κινούμαστε βρισκόμαστε στην κατάσταση όπου το πριν και το μετά δεν έχουν πολύ σημασία γιατί δεν βρι-

σκονται σε συνέχεια με το παρόν. Έτσι, το ταξίδι καθίσταται μια διακοπή της συνέχειας της καθημερινότητας, ή μία ασυνέχεια της. Είναι ένα διάστημα με δική του αρχή και τέλος, κάθε φορά ένα καινούργιο ταξίδι μια νέα ιστορία. Η ασυνέχεια στην καθημερινότητα, ευχάριστο συνήθως διάλειμμα, είναι πηγή ανησυχίας αφού για πολλούς διακόπτει τη σιγουριά και την προβλεψιμότητα μιας επιλεγμένης επαναλαμβανόμενης κατάστασης. Αυτός είναι ο λόγος που στην αρχιτεκτονική των μοτέλ τουλάχιστον ισχύει το ότι η καλύτερη έκπληξη είναι η μη έκπληξη.

Η εμπειρία της μοτέλ αρχιτεκτονικής είναι λοιπόν α-χρονική, δηλαδή στιγμιαία. Προβάλλει ως ένα ξαφνικό κάλεσμα στη διάρκεια του ταξιδιού, ως σωστική φωτοβολίδα αναγνωρίσιμων μηνυμάτων εν μέσω της ερημιάς του αυτοκινητόδρομου και της μοναχικότητας του ταξιδιώτη και διαρκεί όσο και η αναλαμπή της.

Κρυφή γοητεία

Η μοτέλ αρχιτεκτονική δεν έχει φόρμα. Ανάμεσα στην πόρτα του αυτοκινήτου και την πόρτα του δωματίου η απόσταση είναι ελάχιστη. Ο εξωτερικός κόσμος γίνεται θεατός πάντοτε μέσα από το περίγραμμα του παραθύρου. Είναι μια εμπειρία εσωστρεφής, υποσυνείδητη, μια ιδιωτική στιγμή όπου η πραγματικότητα πλέκεται με το όνειρο. Στο Psycho του A. Hitchcock (1960), η εναρκτήρια σκηνή προβάλλει την κάμερα να βυθίζεται από ψηλά πάνω από το Phoenix, πλησιάζοντας το παράθυρο ενός δωματίου ξενοδοχείου και περνώντας μέσα από αυτό να εστιάζει σε ένα ζευγάρι εραστών τη στιγμή που συνομιλούν με τα μάτια. Το ρίγος που φέρνει η σκηνή αυτή βασίζεται σε αυτή ακριβώς την ιδιότητα των χώρων αυτών να απαλείφουν τα όρια του ιδιωτικού.¹³ Φυσικά, η περίφημη σκηνή στο ντους λαβαίνει χώρα σε ένα μοτέλ όπου μια νέα γυναίκα αποζητά το ξεκίνημα μιας νέας ζωής. Είναι αυτή η πρόκληση της παραβίασης των ηθικά καθιερωμένων ορίων ανάμεσα στο ιδιωτικό και το δημόσιο και η δυνατότητα της απενοχοποιημένης συμπεριφοράς που εξηγούν την κρυφή γοητεία των μοτέλ, που πολλές φορές είναι εθιστική. Το δωμάτιο του μοτέλ είναι ένα καταφύγιο για όλες τις χρήσεις. Ο Ed Horrer στους πίνακές του, αποδίδει τέτοιους χώρους να αντιπροσωπεύουν τη μοναχικότητα, την προσωρινότητα και τη διακοπή ανάμεσα στα άτομα. Οι φιγούρες στέκονται μόνες στα δωμάτιά τους, ανέκφραστες κοιτούν με βλέμμα απλάνες τον εσωτερικό τους κόσμο. Η μοτέλ αρχιτεκτονική είναι ένας προσωρινός σταθμός, μια απροσδόκητη και αναπόφευκτη συναναστροφή. Όπως αναφέρει ο R. Koolhaas, σε τέτοιους χώρους τυχαίες συναντήσεις ανάμεσα σε διαφορετικούς χαρακτήρες με διαφορετικό κοινωνικό και οικονομικό υπόβαθρο, είναι η βάση για αναριθμητες διαπλοκές.¹⁴

Νέα κινητικότητα

Σήμερα που ολόκληρος ο κόσμος βρίσκεται σε μια νέου τύπου, αέναη, ασύμμετρη, κινητικότητα, που περισσότεροι άνθρωποι ταξιδεύουν καθημερινά για δουλειές, εκπαίδευση, ή αναψυχή, τα μοτέλ τείνουν να προσομοιάσουν στα ξενοδοχεία και αντίστροφα. Οι σύγχρονες εγκαταστάσεις καλύπτουν ή και ενθαρρύνουν αυτή την πραγματικότητα, προσφέροντας νέου τύπου ανέσεις και υπηρεσίες και ένα νέο είδος αισθητικής και χωρικής θεατρικότητας και στοχεύοντας να μεταδώσουν στους επισκέπτες τους την απόλυτη εμπειρία της περιπέτειας και της φυγής από την καθημερινότητα. Από τη νέα γενιά ξενοδοχείων του τζόγου όπου ο επισκέπτης τους «διακτινίζεται» σκηνογρα-



φικά στα πέρατα της γης [Εικόνα 10], έως σε αυτά που κατά κανόνα διαδραματίζονται τα μεγάλα οικονομικο-πολιτικά «deals», διαμορφώνεται ένα περιβάλλον παγκοσμιοποίησης που συνδυαζόμενο με δίκτυα και κόμβους επικοινωνίας και μεταφορών υποδέχονται και εξυπηρετούν τη νέου τύπου παγκοσμιοποίηση. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η «μοτέλ» αρχιτεκτονική είναι ουσιαστικά παντού. Βρίσκεται όπου χρειάζεται κανείς να σταθεί, να εργαστεί, να ξεκουραστεί, να αποσπάσει μια στιγμή ιδιωτικότητας, καθώς κινείται από το ένα μέρος στο άλλο, από τη μια μέρα στην επόμενη, από τη μια σκέψη σε μια άλλη. Η «μοτέλ» αρχιτεκτονική καθίσταται ένα χωρο-(και)-χρονο-θέατρο δράσης, πεδίο καταγραφής αναρίθμητων αναλώσιμων ατομικών στιγμιότυπων. Η «μοτέλ» αρχιτεκτονική είναι εμπειρία, είναι προορισμός.

Βιβλιογραφία – Σημειώσεις

1. Jackson, John Brinckerhoff. *Discovering the Vernacular Landscape*, Yale Univ. Press (1984):

«...Το σύστημα των Γαλλικών βασιλικών δρόμων (όπως και αυτά των Ρωμαίων, Περσών και Ίνκας) που αναπτύχθηκε τον 17ο και 18ο αι. είχε αυστηρό περιορισμό χρήσης μόνο για άμαξες, εμπόρους, κυβερνητικούς υπαλλήλους και τη στρατιωτική, θρησκευτική και πολιτική ελίτ. Ήταν ένα χωρικό επιπόνημα χειραγώγησης των τάξεων της χώρας, το οποίο έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη μιας αποτελεσματικής άρχουσας τάξης. Σε αντίθεση, το αμερικανικό σύστημα αυτοκινητοδρόμων σχεδιασμένο σε οριζόντιες και κάθετες αρτηρίες σε κάρναβο του ενός μιλίου, αρχικά τουλάχιστον, είχε σκοπό να προσφέρει σε κάθε πολίτη-διοικητή-γης το μέσο για να βρεθεί στην κοντινότερη πόλη με σκοπό να ψηφίσει, να πληρώσει τους φόρους του, να πάει στην εκκλησία, στο δικαστήριο, να

πάνω: Εικόνα 2: Δρόμος, Γκούτα, ΗΠΑ, φωτ. Μ. Κατσαρός, 1992

δίπλα πάνω: Γουίσκόνσιν, φωτ. Μ. Κατσαρός, 2003

δίπλα μέση: Wichita Dwelling Machine, Fuller, B. [πηγή: Fortune Magazine/Beechcraft] δίπλα κάτω: Τυπική όψη ενός από τα «MOTEL-6», [πηγή: freespace.virgin.net/john.cletheroe/usa_can/pictures/00204



πάνω: HOPPER Ed./WESTERN MOTEL, 1957, Oil on Canvas, Yale University Art Gallery, CT [από το βιβλίο: KRANZFELDER, Ivo/HOPPER, Vision of Reality, Taschen, 1998] μέση: Εικόνα 10: Ντίσνεϋλαντ - Ορλάντο, φωτ. Μ. Καταράς, 1991

παρακολουθήσει πολιτικές ομιλίες. Τελικά αυτό το οδικό σύστημα ερμηνεύθηκε με οικονομικούς όρους: οδηγούσε στην κοντινότερη αγορά, βιομηχανική ζώνη, ή εμπορικό λιμάνι.

2. Matthew, Jaffe. Article, *Sunset*, (Feb, 1994): Κάθε λίγες δεκαετίες το Λας Βέγκας επανα-διατυπώνει τον εαυτό του... ό,τι θέμα θελήσετε Αιγυπτιακό, Ρωμαϊκό, Μεσαιωνικό, άγρια Δύση, όλα σας περιμένουν κατά μήκος της Λωρίδας. Η αμαρτωλή πόλη γίνεται χαρά και διασκέδαση. Όλη η οικογένεια είναι ευπρόσδεκτη. Η πραγματικότητα και η φαντασία βρίσκονται σε σχέση αλληλεξάρτησης.

3. Rykwert, Joseph. *The Seduction of Place*, Pantheon Books, NY (2000): «...Wait Disney, η παικνιδούπολη, αποτελεί μια διαστροφή – καθρέπτη στην πραγματικότητα της αστικής ζωής...»

4. Η «Googie» αρχιτεκτονική σχετίζεται κυρίως με τη λαϊκή αρχιτεκτονική και κουλτούρα στις δεκαετίες του 1950 και '60 στη Ν. Καλιφόρνια. Χαρακτηρίζεται από τολμηρές γωνίες, καμπύλης μορ-

φής προεξέχουσες δοκούς και στέγες, και pop-culture σχεδιασμό. Ήταν ένας τρόπος να αποσπάσουν και να κρατήσουν την προσοχή μιας αναπτυσσόμενης αυτοκινητο-κουλτούρας η οποία οδηγούσε με ταχύτητα στους αυτοκινητόδρομους. Ήταν μια ματιά στο μέλλον...

5. Siegal, Jennifer. *MOBILE, The Art of Portable Architecture, The Age of New Nomadism*, Princeton Architectural Press, NY (2002)

6. Johnson, Paul. *The Birth of the Modern* - Wood, Andrew. *South Bay Deco*

7. Οι σκηνές «tjiri/teree» των Ινδιάνων, τα «yurts» των Μογγόλων, οι μαύρες σκηνές από δέρμα κατσίκας των Βεδουίνων, οι κάπες που φορούσαν οι βοσκοί γύρω από την Μεσόγειο

8. Kronenburg, R. *MOBILE, The Art of Mobile architecture*, Preface, Princeton Architectural Press, NY (2002)

9. Krause, J. - Lichtenstein, Cl. *Your Private Sky*, R. Buckminster Fuller – *The Art Of Design Science*, Lars Muller Publishers

10. Heingartner. *Mobile Homer*. Παραδείγματα όπως το Aerocar σχεδιασμένο από τον G. Curtiss, ή το Airstream του W. Byam του 1936, αποτέλεσαν τα πρώτα φουτουριστικά στην όψη μοντέλα ρυμολκόμενων μονάδων κατοίκησης. Ακολούθησε 25 χρόνια μετά η εμφάνιση του πρώτου αυτοκινούμενου μοντέλου του 'The Clark Cortez Camper', το οποίο παρέεχε όλες τις ανέσεις κατοίκησης που θα μπορούσε να επιθυμήσει κάποιος ταξιδιώτης.

11. *History of the Lodging Industry*, website of the American Hotel and Lodging Association, Information Center (<http://ahma.com>): Με το τέλος της δεκαετίας του 1940 περισσότερο από το 86% των ταξιδιωτών βρίσκονταν πίσω από το τιμόνι των αυτοκινήτων τους, δηλαδή ήταν πιθανοί πελάτες για τα μοτέλ. *History of the Lodging Industry*, website of the American Hotel and Lodging Association, Information Center

12. Roger, Jefferson. *The Motel In America*

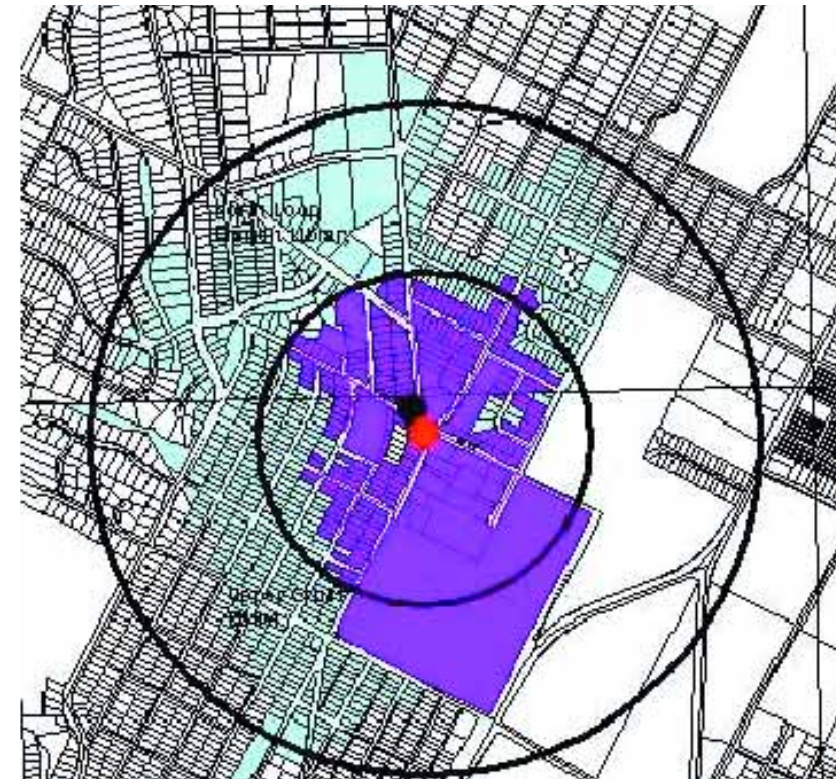
13. Albrecht, Donald. *New Hotels for Global Nomads*, Merrell, Cooper-Hewitt, National Design Museum (2002).

14. Koolhaas, Rem. *Generic City*, lecture transcript, Sikkens Foundation, Sassenheim, (1996).

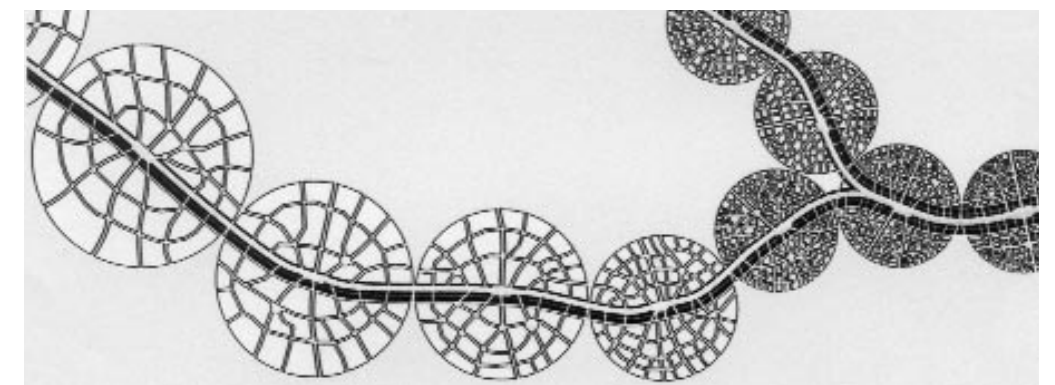
Οικιστική λωρίδα

της Τζούλιας Θεοδωράκη-Πάτση, αρχιτέκτονας

Από τη δεκαετία του '90, αναδύθηκε και έκτοτε εφαρμόζεται μια μεθοδολογία σχεδιασμού, η οποία επαγγέλλεται τη λύση των οικιστικών προβλημάτων, που προέκυψαν κύρια από την οργάνωση του οικιστικού ιστού με βάση τη χρήση του αυτοκινήτου. Σύμφωνα με αυτή τη μεθοδολογία ο οικιστικός ιστός οργανώνεται σε υποσύνολα ακτίνας περίπου 500μ., στα οποία ο άνθρωπος κυκλοφορεί με τα πόδια, ενώ έχει πρόσβαση σε δημόσια μέσα μεταφοράς και με αυτό τον τρόπο κοινωνικοποιείται και ζωντανεύουν οι οικιστικές περιοχές.



πάνω: Σχέδιο 1: Αναδόμηση οικιστικού ιστού σε υποσύνολα ακτίνας πρόσβασης πεζού, κατά μήκος κυκλοφοριακής λωρίδας [πηγή: http://www.cru.utexas.edu/gis/gishydro01/clon/trmproj/leitner/GIS_corridor_presentation.ppt] κάτω: Σχέδιο 2: Σχηματική οργάνωση οικιστικής λωρίδας (ακτίνα περιφέρειας 1/3 μιλίου) [πηγή: J. H. Crawford, *Carfree cities, International books, Utrecht, 2000, σελ. 136*]



Η μεθοδολογία αυτή χρησιμοποιείται σε νέες οικιστικές περιοχές και στην αναδιοργάνωση του υπάρχοντος οικιστικού ιστού (σχ. 1), αναλύοντας και εφαρμόζοντας συγκεκριμένες προδιαγραφές για τα στοιχεία που τον συνθέτουν (τους τύπους οδών, τις συνθήκες κυκλοφορίας, τις συγκοινωνιακές γραμμές, τις χρήσεις γης, το μέγεθος των οικοπέδων, τη διάταξη των ανοικτών χώρων, τους τύπους κτιρίων, το κτιριολογικό πρόγραμμα και τα αρχιτεκτονικά στοιχεία).

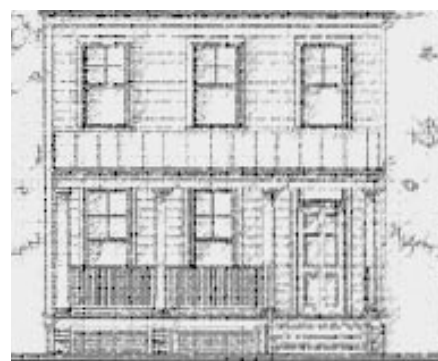
Η προοπτική αυτή είναι αποτέλεσμα βελτίωσης της οικιστικής δομής σε σχέση με την αναπόφευκτη ανάπτυξη σε λωρίδες (strip) των οικιστικών περιοχών, δηλαδή της γραμμικής ανάπτυξης γύρω από τους άξονες κυκλοφορίας. Η γραμμική ανάπτυξη, όταν επεκτείνεται απρογραμμάτιστα δημιουργεί «ενδιάμεσους» χώρους, οι οποίοι λόγω του μεγέθους τους απαιτούν όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση από τη χρήση του αυτοκινήτου. Αντίθετα η σύγχρονη άποψη της οργάνωσης της οικιστικής λωρίδας, η οποία στοιχειοθετείται από το διάδρομο και την γειτονιά, αποκρυσταλλώνεται από πολλούς θεωρητικούς συγγραφείς, οι οποίοι προτείνουν συγκεκριμένες προδιαγραφές και οικοδομικούς κανονισμούς (σχ. 2). Η ιδέα δεν είναι καινούργια, πολλά στοιχεία αναπαράγουν τα οικιστικά πρότυπα των δεκαετιών του 20 και του 30, δηλαδή των αγγλικών Garden cities του Ebenezer Howard (σχ. 3), της American Association of America με ιδρυτές τους Benton McKaye, Lewis Mumford και Clarence Stein και του Radburn idea όπου διαχωρίζονται οι ροές των μετακινήσεων, σε ροές οχημάτων και σε ροές πεζών.

Πρόκειται για τις αρχές μιας εξω-αστικής (exurban) ανάπτυξης, η οποία καθιερώνει τις αρχές οργάνωσης του οικιστικού ιστού του αγροτικού χώρου. Κεντρική ιδέα της αγροτικής οικιστικής οργάνωσης είναι η κατανομή των χρήσεων σύμφωνα με τις αποστάσεις, τις οποίες διανύει ο άνθρωπος με τα πόδια. Στην περίπτωση του προτύπου Radburn, ο άνθρωπος περπατά σε μονοπάτια (εικ. 1), ενώ οι δρόμοι χρησιμοποιούνται από τα αυτοκίνητα.

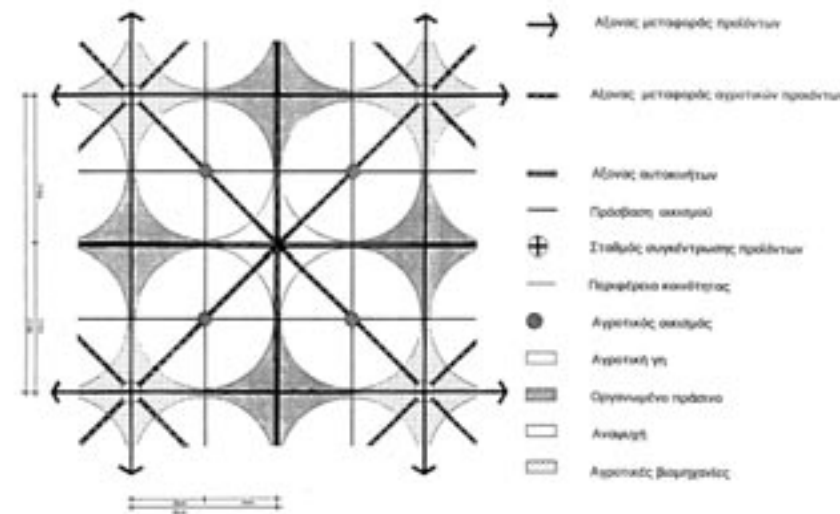
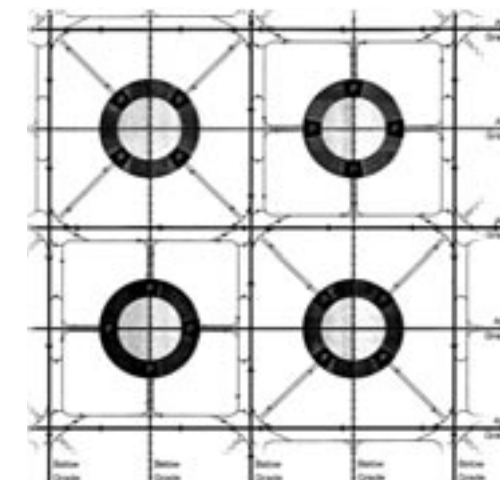


διανομής (cul de sacs, ημικύκλια και ιπποδάμειο) και στο κατά πόσον οι πεζόδρομοι ακολουθούν παράλληλα τους δρόμους ή διακλαδώνονται σε μονοπάτια. Ανεξάρτητα από τη μορφή της διανομής των δρόμων και της οικιστικής διάταξης, γεγονός είναι ότι ο οικισμός οργανώνεται σε ομάδες μικρού μεγέθους (ακτίνας 400-500μ.) κατά μήκος κυκλοφοριακών λωρίδων, οι οποίες συνδέουν τις οικιστικές ομάδες. Οι υπάρχουσες διατάξεις έχουν δοκιμαστεί και κάθε μία προσφέρει τα προτερήματά της στο σύγχρονο σχεδιασμό, με αποτέλεσμα να συνδυάζονται ποικιλόμορφες διατάξεις. Οι αδιέξοδοι δρόμοι προσφέρουν ασφάλεια, ενώ η ορθογώνια γεωμετρία προσφέρει ευκολία προσανατολισμού. Το οδικό δίκτυο λειτουργώντας ως ανοιχτός χώρος αποτελεί στοιχείο εννοποίησης, επικοινωνίας και ευχαρίστησης, ενώ μετατρέπεται σε γενεσιουργό αιτία δραστηριοτήτων κοινωνικοποίησης. Σήμερα επανεξετάζεται το σύστημα κάθετης διασταύρωσης οδών και της αποφυγής αδιεξόδων, το οποίο αποτελεί σύγχρονη θέση και πρακτική του Smart growth, New urbanism (σχ. 5) και Traditional Neighborhood Development. Επαναπροσδιορίζονται επίσης, οι απόψεις περί διαχωρισμού των πεζοδρόμων, επανερχόμενοι στο

Το αμερικάνικο οικιστικό σύστημα Greenbelt (1935-1938), εισήγαγε πολλά στοιχεία σχεδιασμού, τα οποία σήμερα επαναχρησιμοποιούνται, με τον ορισμό «νέο-παραδοσιακός σχεδιασμός». Στο σχέδιο του οικισμού Greendale για παράδειγμα χρησιμοποιήθηκαν από τον αρχιτέκτονα Peet αρχές των Ευρωπαϊκών μεσαιωνικών πόλεων και του τέλους του 19ου αιώνα, όπως διατυπώθηκαν από τον Camillo Sitte (σχ. 4). Στη διάρκεια του 20ού αιώνα, εκατοντάδες οικισμοί οικοδομήθηκαν με αυτά τα πρότυπα, που με τα χρόνια προσαρμόστηκαν και διαφοροποιήθηκαν με παραλλαγές της διάταξης του οδικού δικτύου. Σήμερα η αντιπαράθεση επικεντρώνεται ανάμεσα στις μορφές του οδικού δικτύου



πάνω: Εικόνα 1: Οικιστική οργάνωση με διαχωρισμό των πεζοδρόμων
μέση: Σχέδιο 3: Οργανόγραμμα Garden city [πηγή: S. E. Rasmussen, Towns and buildings, M.I.T. Press, Cambridge, 1949, σελ. 196]
κάτω: Σχέδιο 4: Σύγχρονος Νέος Οικισμός στο St. Charles του Missouri, Η.Π.Α. (αρχιτέκτων Duany Plater-Zyserk, 2004) [πηγή: R. Steuteville, New Town: a high-velocity new urban community, New Urban News, vol. 9, no 6, 2004, σελ. 13]



πάνω αριστερά: Σχέδιο 5: Οικισμός στο Greendale του Wisconsin, Η.Π.Α. (αρχιτέκτων Elbert Peet, 1936) [πηγή: Journal of the American Association, vol. 49, no 1, 1983, σελ. 44]
πάνω δεξιά: Σχέδιο 6: Κάνναβος οικιστικών λωρίδων, στον αστικό χώρο [πηγή: J. H. Crawford, Carfree cities, International books, Utrecht, 2000, σελ. 294]
μέση: Σχέδιο 7: Κάνναβος οικιστικών λωρίδων, στον αγροτικό χώρο [πηγή: Τζ. Θεοδωράκη-Πάτση, Αγροτικοί οικισμοί: Η περίπτωση του Νομού Σερρών, Διδασκ. Διατριβή, Ε.Μ.Π., 1997, σελ. 159]

«παραδοσιακά» πεζοδρόμια και τη στάθμευση κατά μήκος των πεζοδρομίων, με το αιτιολογικό ότι δημιουργείται προστασία μεταξύ της κίνησης πεζών και της λωρίδας κίνησης οχημάτων. Γενικά σε όλες τις κλίμακες, η οικιστική δομή δημιουργεί λωρίδες. Η κατοικίες σε σειρές παράλληλες προς τους δρόμους. Οι ομάδες κατοικιών (γειτονιές) διατάσσονται σε λωρίδες παράλληλα προς τους οδικούς διαδρόμους. Στον αγροτικό χώρο, ο ενδιάμεσος χώρος χρησιμοποιείται για γεωργική εκμετάλλευση (σχ. 6) ενώ στον αστικό χώρο (σχ. 7), για τις υπόλοιπες χρήσεις της πόλης. Η αέναη εγκατάσταση, αναδιανομή και αύξηση του πληθυσμού της γης οδηγεί στο αναπόφευκτο γεγονός του σχεδιασμού και επαναπροσδιορισμού των οικιστικών προτύπων, σύμφωνα με τα δεδομένα κάθε εποχής. Τον περασμένο αιώνα, κατά την περίοδο του οποίου ο πληθυσμός της γης και οι αντίστοιχες μετακινήσεις διπλασιάστηκαν (σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό των προηγούμενων αιώνων), δοκιμάστηκε ποικιλία λύσεων στα στοιχεία δόμησης που συνθέτουν διάφορα οικιστικά πρότυπα, από τα οποία προέκυψαν χρήσιμα συμπεράσματα.

Ανεξάρτητα από την ποικιλία λύσεων στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, η δυναμική των μετακινήσεων και της επικοινωνίας προβάλλει κυρίαρχα, ως γραμμική σύνδεση των οικιστικών ενότητων μεταξύ τους, δημιουργώντας λωρίδες Οικιστικών Καννάβων.

Σημειώσεις

- Εδώ υπεισέρχεται στην πολεοδομική κλίμακα η θεωρία σχεδιασμού των αναγεννησιακών roches στην λειτουργία των κατοίψεων, η οποία εξελισσόμενη μεταμόρφωσε τη λειτουργία τους, με την εφεύρεση των διαδρόμων. Την εξέλιξη των roches πραγματεύεται ο M. Denis, Court and garden, from the french hotel to the city of modern architecture, MIT Press, Cambridge, 1986. Επίσης, ο προβληματισμός για τον «ενδιάμεσο» χώρο ανακαλεί μνήμες για τα «παραλεπόμενα» του Παύλου Κριεζή, όπως τα ερμηνεύονται στο άρθρο του D. Scott Brown, Paraliptomena in Urban design, Urban concepts, Architectural Design, London, 1990, σελ. 6.
- Όπως οι αμερικανοί αρχιτέκτονες του κινήματος New Urbanism, οι άγγλοι του προγράμματος Traditional neighborhood development και πολλοί άλλοι όπως ο J. H. Crawford στο βιβλίο του Carfree cities, σ.σ. 125-195.
- J. Eden, A. Alanen, Looking backward at a New Deal Town, Journal of the American Association, vol. 49, no1, 1983, σελ.4 0-58.
- www.smartgrowth.org
- www.cnu.org
- www.preservenet.com/politics/NewUrb.html
- Τζ. Θεοδωράκη-Πάτση, Αγροτικοί οικισμοί: Η περίπτωση του Νομού Σερρών, Ε.Μ.Π., 1997, σελ. 158.

Αττική Οδός: απόσταση από το πραγματικό;

του **Κώστα Ντάφλου**, αρχιτέκτονα-γλύπτη, εντεταλμένου λέκτορα Πανεπιστημίου Πατρών

Οι νέες οδικές συνέχειες της Αθήνας αποκαλύπτουν τις νέες οπτικές θέασης της πόλης. Η Αττική Οδός, όχι μόνο διαρρηγνύει αλλά και επεκτείνει την πόλη. Τα κτίρια-επιχειρήσεις στα οδικά μέτωπα επιδιώκουν να στρέψουν πάνω τους, έστω και αποσπασματικά, το «εν κινήσει» βλέμμα μας. Αντιπροσωπεύουν κτίρια-επιγραφές που μετατρέπονται σε οπτικά σήματα αντίστοιχα των υπερμεγεθών κατασκευών του οδοστρώματος.

Η αρχιτεκτονική «παρά τη λωρίδα» στο διάλογο της με τους επιβάτες χρησιμοποιεί τα αποφθέγματα της κινητικής αρχιτεκτονικής. Τα νέα στέγαστρα-κτίρια διατυπώνουν ένα συνολικό λεξιλόγιο έκφρασης με τη νέα πραγματικότητα των οδικών έργων υποδομής. Η ανάγνωση των ρευμάτων κίνησης, ως ζωντανών,¹ αφηγηματικών χώρων, διασυνδέει αυτές τις περιοχές με την αρχιτεκτονική των κλιμακούμενων, ρευστών, και διαδραστικών χώρων.

Η αρχιτεκτονική και η κίνηση διαποτίζονται από την επιλεκτική στάση τους απέναντι στη διαφήμιση. Επηρεάζουν την παραγωγή της αστικής ζωής, είτε επαναδιατυπώνοντας τους όρους της διαφήμισης, μέσω των κτιρίων, είτε με τη χειραγώγηση και την ενσωμάτωση της διαφήμισης στην παραγωγή του νοήματος.²

Η κινούμενη «επιβατική» οπτική μας

Η κατανάλωση των προαστιακών αλλά και αστικών εικόνων στη «μετα-ολυμπιακή» Αθήνα υλοποιείται από την αίσθηση μιας «λιγγιώδους» οδικής κίνησης στους νέους αυτοκινητόδρομους.

Η πόλη και τα πρόστα αφομοιώνονται από τους μετακινούμενους οδηγούς και επιβάτες ως συνεχείς και επεκτεινόμενοι χώροι, ως μεταφερόμενοι τόποι και τοπία που συναρμολογούνται και αποσυναρμολογούνται «καθ' οδόν».

Το αυτοκίνητο-κοινόβιο, εξοπλισμένο με συστήματα που ακολουθούν τις τρέχουσες εξελίξεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, μετατρέπεται σε χώρο αλληλεπίδρασης με απόμακρες περιοχές. Η σχέση μας με τα αστικά περιβάλλοντα που διαπερνά και τις εικόνες που αποκαλύπτονται στο πλάι μας και τις οποίες αφήνουμε πίσω μας, είναι παθητική και παρουσιάζει ομοιότητες με τις εικόνες που έχουμε συνηθίσει από τον κινηματογράφο.

Η χρήση των κινούμενων εικόνων για τη σύλληψη του υπόκλιση αστικού περιβάλλοντος, με μέσο το βίντεο, μας επιτρέπει να κατανοήσουμε τη σχέση μεταξύ της αρχιτεκτονικής και της αστικότητας με ένα νέο τρόπο. Το βίντεο καθοδηγεί την οπτική μας.

Η στατική αντίληψη της δομής των κτιρίων στο υλικό τους περιβάλλον ανασκευάζεται περαιτέρω λόγω της οπτικής από το αυτοκίνητο καθώς αυτό διατρέπει τους ανισόπεδους κόμβους, με κεκλιμένα επίπεδα να μεσολαβούν των προσόψεων, οριζώντας και επόμενες συγκριτικές σχέσεις διακοπής, ισορροπίας κλπ.

Τα σώματά μας, στο αυτοκίνητο, αποτελούν «δεμένες», παθητικές ποσότητες, μετακινούνται και είναι διαπερατά, επεκτείνονται στα περιβάλλοντά τους και μέσα από την διαπερατότητα των σωμάτων τα περιβάλλοντα διεισδύουν σε αυτά. Το κυρίαρχο αισθητήριό μας μέσα από το αμάξωμα είναι η όραση.

Η λειτουργία της όρασης ανέρχεται ως το απόλυτο μέσο για την ερμηνεία των ενεργών χώρων, των οδικών ρευμάτων κίνησης, επαφίεται στην καθημερινή επαφή μας με τα εικονικά περιβάλλοντα. «Η πληροφορία είναι ευρέως διαδεδομένη, ο κυβερνοχώρος καθίσταται κατοικήσιμος και οι χώροι του νοήμονες. Αλληλεπιδρούμε με τα εικονικά αναπτυσσόμενα τμήματα της καθημερινής κατοίκησης. Η φυσική μας πραγματικότητα γίνεται αυξανόμενα αισθητήριακή. Συσκευές σαρώσεων, κινούμενες κάμερες σύλληψης εικόνων, ηχητικά καρδιογραφήματα, βάσεις δεδομένων



δίπλα: Στιγμιότυπα από την Αττική Οδό

ενόρασης της αρχιτεκτονικής, πολυδιάστατες γραφικές επιφάνειες διεπαφής, ακουστικά περιβάλλοντα διεπαφής, υπερκειμενικές επιφάνειες διεπαφής, πεδία πολλαπλών χρήσεων, χώροι συνομιλίας σε ανοικτές γραμμές επικοινωνίας στο διαδίκτυο, περιβάλλοντα παιχνιδιών σε υπολογιστές...»³ όλα αυτά μας υποβάλλουν σε μια νέα σχέση αντίληψης της πραγματικότητας που μεταφέρεται στο ενεργό περιβάλλον των αυτοκινητόδρομων.

Η διάδραση στο φυσικό χώρο

Οι φουτουριστικές τροχιές κίνησης των ψηφιακών μοντέλων μελέτης αμαξωμάτων μέσω του ηλεκτρονικού υπολογιστή, έχουν πλέον δώσει τη θέση τους στα διαδραστικά περιβάλλοντα κίνησης.

Οι εμπιώσεις υβριδικών κατασκευών στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές, «...είτε μας παραπέμπουν σε μορφές οχημάτων, είτε σε καρτόσες αεροσκαφών, είτε σε νομαδικά πρότυπα και μορφές από βασιλικές τέντες βεδουίνων...»⁴ Το επόμενο βήμα για να αρχίζουμε να αντιλαμβάνομαστε στο ίδιο το περιβάλλον κίνησης, απαιτεί το διαδραστικό μηχανισμό από αλγόριθμους σχεδίων υπό εξέλιξη για κάθε αρχιτεκτονική πράξη.

Τα προσομοιωμένα αυτά οπτικά και ηχητικά περιβάλλοντα βρίσκουν εφαρμογή σε διαφορετικά πεδία που ενσωματώνουν επίσης την ιδέα της κίνησης. Η αεροναυπηγική, ο αεροδυναμικός σχεδιασμός, ο σχεδιασμός θαλαμηγών, ο σχεδιασμός φασμάτων, οι καλές τέχνες και η μουσική⁵ χρησιμοποιούν λογισμικά δυναμικής προσομοίωσης της κίνησης. Οι μηχανικοί των κυκλοφοριακών υποδομών

εγκαταστάσεων, προσομοίωσαν, ανέλυσαν και ρύθμισαν κυκλοφοριακά σχέδια με διαγράμματα εντάσεων.

Το 1955, οι Claude Parent και Nicolas Schoffer, υλοποίησαν ένα υπερμέγεθες μοντέλο, στο 'construction show', που απεικόνιζε τον τρόπο με τον οποίο οι όψεις των κτιρίων αντί να είναι απλά περιτυλγμένα θα λειτουργούσαν διαδραστικά⁶ ως πραγματικοί αστικοί πομποί που θα επέτρεπαν συναλλαγές σαν μόνιμες πηγές πληροφόρησης και θα δημιουργούσαν έμψυχα (κινούμενα) σχέδια στην πόλη. Μέσα από τη δυναμική του φωτός σκόπευαν να δημιουργήσουν ζωντανές και εκφραστικές όψεις της χωρο-δυναμικής πόλης που θα τη μετέτρεπε σε «αυτόματη» πόλη. Είχαν υλοποιήσει σθόνες στις οποίες προβάλλονταν εικόνες σε εμπορικές πινακίδες διαφημίσεων.⁷

Στο ιδιότυπο περιβάλλον της λωρίδας παρουσιάζονται μορφές διάδρασης οι οποίες δεν επιδιώκουν να μεταβάλουν τις κοινωνικές δομές, όμως μεταβάλουν αισθητά την προγενέστερη σχέση αυτοκινήτου, σώματος και «εν κινήσει» πρόσληψη του νεο-αποκαλυπτόμενου αστικού περιβάλλοντος. Τα διαδραστικά ακρωτικά μηχανήματα των διοδίων, τα διαδραστικά συστήματα ελέγχου καταλληλότητας ύψους των οχημάτων, οι υπερμεγέθεις φωτεινές οδικές πινακίδες οι οδηγίες ρύθμισης της κυκλοφορίας, οι πληροφορίες δελτίου καιρού που κατευθύνονται από κάμερες, υπονοούν την ίδρυση της «αυτόματης πόλης», εκεί.

Σημειώσεις

1. Η σύνδεση των ιδεών "animate" και "inanimate" στην αρχιτεκτονική μπορεί να παρέχει βαθιά φιλοσοφικά και λυρικά, περιγραφικά επιχειρήματα.

Mark Burry, Beyond Animation, Architectural design - Architecture + animation

2. ...μία κατάσταση από παγωμένες κινηματογραφικές εικόνες να συνθέτουν τις αρχιτεκτονικές επιφάνειες, γεννάει νέα διαβάσματα και ερμηνείες που απελευθερώνουν το περιορισμένο αυθεντικό περιεχόμενο της κινηματογραφικής εμπειρίας.

Coop Himmelb(l)au, UFA-cinema centre, Architectural design - Hypersurface architecture, v. 68, no 5/6, May-June 98, p. 95

3. Karen a Franck, p. 9, Christopher Romero, p. 46, Vortex 2000, Bodies as Objects-Bodies as Subjects, Architectural design - Architects in cyberspace II, vol. 68, no 11/12, Nov-Dec 98

4. Marcos Novac, Transmitting Architecture, Architectural design - Architects in cyberspace, v. 65, no 11/12, Nov-Dec 95, p. 43-44

Οι τεχνικές που χρησιμοποιούνται σε κάθε ένα από αυτά τα πεδία εμπλέκουν και τους γενετικούς αλγόριθμους ... αντιμετωπίζονται σαν το ανάλογο της φυσικής επιλογής.

Roy Ascott, Technoetic structures, Architectural design - Architects in cyberspace II, vol. 68, no 11/12, Nov-Dec 98, p. 32

5. Στην αυτοσχεδιαστική μουσική των, Cage, Stockhausen, Bussotti, Ξενάκη, εμφανίζονται προωθημένα λογισμικά κίνησης κινούμενων σχεδίων και εμπύκωσης αντικειμένων.

Michael Rush, New Media in Late 20th - Century Art, Thames & Hudson world of art, p. 24

6. Η αντίληψη που έχουμε για τα υλικά σαν διαδραστικά συστήματα προσφέρθηκε από τους βιολόγους, τους χημικούς, τους μοριακούς και τους μεγαλο-μοριακούς μηχανικούς.

Gillian Hunt, Architecture in the 'cybernetic age', Architectural design - Architects in cyberspace II, vol. 68, no 11/12, Nov-Dec 98, p. 54-55

7. Ο χάρτης των επιφανειών

Studio Asymptote, Architecturing Copenhagen, Architectural design - Hypersurface architecture, vol. 68, no 5/6, May-June 98, p. 63

Θεωρία της υπερειπιφάνειας

Brian Massumi, Hypersurface theory, Architectural design - Hypersurface architecture, vol. 68, no 5/6, May-June 98, p. 16

Indesem 2003: αφηγήσειςσε κίνηση

των Δάφνης Κοκκίνη, Δημήτρη Θεοδωρόπουλου, αρχιτεκτόνων

Αυτοκινητόδρομος: χώρος ταχείας μετακίνησης, μεταφοράς από ένα σημείο σε ένα άλλο, χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις σαν εμπειρία. Η διάρκεια της οδήγησης, ο ενδιάμεσος χρόνος κατά τον οποίο μετακινούμαστε θεωρείται από πολλούς νεκρός ή αλλιώς κενός, όχι τόσο από συμβάντα, διότι πάντα κάτι συμβαίνει, όσο από γεγονότα. Κάποιες φορές δεν γίνεται –ενεργητικά– τίποτα. Περισσότερο γινόμαστε δέκτες πολλαπλών σημάτων τα οποία κιάλας δεν προλαβαίνουμε να αφομοιώσουμε. Ο χρόνος λοιπόν, η διάρκεια της μετακίνησης παραμένει ένα πεδίο κενό, προς διαχείριση.



Το εργαστήριο indesem 2003 με θέμα 'fast forward, a driving perception' ήρθε να ζητήσει από τους φοιτητές να διερευνήσουν την εμπειρία της οδήγησης, παίζοντας με αντιληπτικούς κυρίως όρους, με έμφαση προς μία λαγνεία της ταχύτητας. Οι διαλέξεις κινήθηκαν σε δύο κυρίως κατευθύνσεις, την αντίληψη/εμπειρία και το σχεδιασμό.

Στο άνοιγμα του εργαστηρίου ο Alberto Perez-Gomez γειώνει τους συμμετέχοντες υποστηρίζοντας μία –όχι και τόσο γοητευτική πια, όπως τη χαρακτήρισε ο ίδιος– θεώρηση της αντίληψης. Απέναντι στη διανοητική εκδοχή, που θέλει τον οδηγό παθητικό δέκτη σημάτων καθ' οδόν, κατά τον Perez-Gomez η αυτοκίνητη καμπύνα είναι η προέκταση του ίδιου του σώματος! Η αντίληψη έχει μια δεδομένη σωματική διάσταση. «Το σώμα αναγνωρίζει τη θέση του ανάμεσα στα περιβάλλοντα πράγματα, χωρίς να εστιάζει την προσοχή, διαμέσου μιας μηχανικής εμπρόθεσης» [M. Merleau-Ponty]. Κατά συνέπεια το νέο σώμα, που παράγεται από την επέκταση του σώματος του οδηγού στη μάζα του οχήματος, αντιλαμβάνεται με τους ίδιους όρους σωματικότητας το χώρο στον οποίο κινείται. Οδηγώντας δεν μετράς αν χωράς, το γνωρίζεις σωματικά, διαισθητικά. Στον αντίποδα, αναπτύχθηκε μια προβληματική σχεδιαστικών πρακτικών, συναφών ως προς το όριο του αυτοκινητοδρόμου. Ξεκινώντας από την κοινότυπη αδιαφορία και την αρνητική στάση –the tastelessness of the motorway, Francine Houben– που αποφαίνεται στην κατοποία του αυτοκινητοδρόμου και καταλήγει να αναζητεί εξωτερικά ενδιαφέροντα – τοπόσημα, που προσδίδουν νόημα και ενδιαφέρον στην κίνηση, οι πρακτικές συνεχίζονται ως την

αναζήτηση προγραμματισμών στο γενετικό υλικό του αυτοκινητόδρομου. Στις τελευταίες συγκαταλέγονται και οι προτάσεις των MVRDV που πετυχαίνουν να μεταμορφώσουν τη λωρίδα σε χώρο κατοικήσιμο ακόμα και πέρα από την σκέτη κίνηση/οδήγηση - Flight forum Eindhoven. Ανάμεσα στα δύο στέκεται η προσπάθεια εμπλουτισμού των στοιχείων του αυτοκινητοδρόμου που μπορούν να παράξουν χώρο, όπως η επίλυση των φραγμάτων ηχοπροστασίας ως κτίρια - Kas Oosterhuis.

Η προβληματική του Adriaan Geuze –west– έμοιαζε να κινείται ανάμεσα στις θεωρίες περί αντίληψης και τις σχεδιαστικές πρακτικές, στον υβριδικό χώρο του landscape σήμερα. Περνώντας από μια εμβριθή ανάλυση της ευφορίας του αυτοκινήτου, μία από τις θεμελιώδεις σύγχρονες μαζικές μυθολογίες, οι west διατάσσουν τοπία σε άρρηκτο σύνολο με τον αυτοκινητόδρομο. Οι προτάσεις τους μοιάζουν να αγγίζουν τα όρια του σουρεαλισμού, εκμεταλλεύονται παρ' όλη αυτά πραγματικότητες, αντλώντας υλικό από τον ίδιο τον δρόμο. Στο Arroyo Parkway, Pasadena-Los Angeles, φτάνει έως και τον εορτασμό του δρόμου.

Στα εργαστήρια, οι συμμετοχές προέρχονταν από 18 χώρες, θέτοντας σε κοινό προβληματισμό ιδιόμορφες εμπειρίες, παρέχοντας πολλαπλές αφετηρίες στο ερώτημα πώς σχεδιάζει κανείς 20'' κίνησης με ταχύτητα 120km/h. Οι απαντήσεις κινήθηκαν και αυτές προς τις ίδιες κατευθύνσεις με τον προβληματισμό των διαλέξεων, κάποιες φορές όμως προχώρησαν σε ιδιωτικούς δρόμους.

Η αναζήτηση του χώρου συνάντησης –κατ' εξοχήν δημόσιο στοιχείο– στον αυτοκινητόδρομο, πήρε δύο μορφές. Η ομάδα με επιβλέποντα τον Warren Neidich χρησιμοποιώντας κυρίως χρονικά αφηγηματικά μέσα –video–, χωρίς καμία σχεδιαστική εμμονή, ανέγνωσε τη συνάντηση εντός του κινούμενου σώματος/οχήματος, δίνοντάς του διαστάσεις δημοσίου χώρου. Ανάλογα, χώρος συνάντησης βρίσκεται στα περιθώρια του αυτοκινητοδρόμου μόνο που εκεί, σύμφωνα με την ομάδα του John van de Water, ο κανείς συναντά τον κάποιον... Η πρότασή τους ανοίγεται/ανοίγει (σ) την υπό-κουλτούρα του highway διαμέσου τριβών με τα γύρω.

Στην αντιπαράθεση των διαφορετικών project, που εκτέθηκαν παράλληλα με τις προσκεκλημένες μελέτες στην πρώτη biennale του Rotterdam: mobility, a room with a view, βγαίνει μια (ή πολλαπλές) θετική(ες) θεώρηση(εις) του δρόμου, μια νέα αφήγηση του δρόμου, σε αντιδιαστολή με την εδραιωμένη αποστροφή προς αυτόν ως βιωμένο χώρο. Ο χρόνος κίνησης δεν είναι κενός, αλλά πλήρης νοηματοδοτημένων σχέσεων σωμάτων στο χώρο. Στη στενή κίνηση – εξυπηρέτηση του αυτοκινητοδρόμου υπάρχει ένα περιθώριο λάθους, ατυχήματος, που μας εισάγει σε νέες διηγήσεις. Στο ιδίωμα ενός νέου τόπου συνάντησης, το λάθος αντιστρέφεται.



διαγωνισμός

Διοικητικό Κέντρο
Δήμου Καλαμαριάς

Το διοικητικό κέντρο του δήμου είναι ένας δημόσιος χώρος βαρύνουσας σημασίας και πρόκειται να αποτελέσει ισχυρό τόποσημο για την περιοχή της Καλαμαριάς.

Το νέο κτίριο αποτελεί ένα σαφές όριο στην απόληξη του σημαντικού πεζοδρόμου της οδού Κομνηνών, ενώ διαμορφώνει και ένα τμήμα του μετώπου στη λεωφόρο Πόντου.

Οι βασικές μας αρχιτεκτονικές επιλογές έγιναν με γνώμονα τις αρχές κύρους, εγκυρότητας και αισθητικής αρτιότητας που απαιτεί η λειτουργία ενός δημόσιου κτιρίου, ενώ παράλληλα καλείται να είναι λειτουργικό και φιλικό προς το δημόσιο και τον καθημερινό χρήστη. Επιδίωξη είναι το κτίριο να αποδίδει τη σοβαρότητα που απαιτεί ο χαρακτήρας του, χρησιμοποιώντας τη σύγχρονη τεχνολογία, όχι εκφράζοντας τεχνολογική έπαρση, αλλά το «εξανθρωπισμένο» πρόσωπο αυτής, επικεντρώνοντας στον άνθρωπο και στην αναβάθμιση της καθημερινότητάς του.

Παράλληλα δίνεται έμφαση στη διαμόρφωση του υπαίθριου χώρου, κατάληξη του κεντρικού άξονα του πεζοδρόμου από όπου το κτίριο καθίσταται προσπελάσιμο και «ανοικτό» στην ευρύτερη περιοχή της Καλαμαριάς.

Οι ενότητες που απαρτίζουν το κτιριακό σύνολο προκύπτουν συνθετικά από το συνδυασμό δυο κανάβων. Τον κύριο κνάβο υποβάλλει η οικοδομική γραμμή ενώ το δευτερεύοντα η κατεύθυνση του άξονα του πεζοδρόμου της οδού Κομνηνών

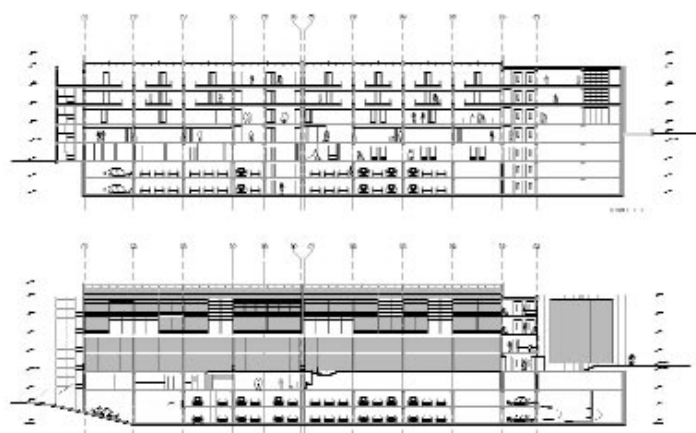
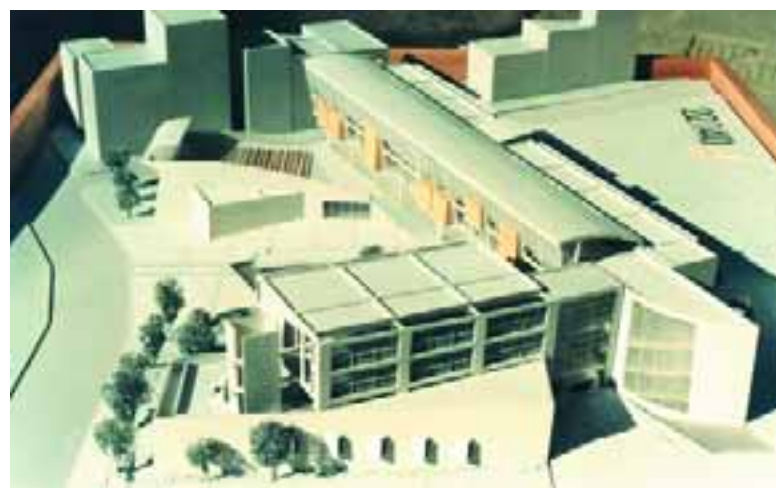
που προεκτείνεται και εισχωρεί κεντρικά και υπό γωνία στη σύνθεση.

Το κτιριακό σύνολο, ακολουθεί τη φυσική κλίση του εδάφους και αναπτύσσεται σε τρεις βασικούς όγκους, διαχωρισμένους λειτουργικά. Ο κάθε ένας εκτείνεται κατά μήκος μιας πλευράς του οικοπέδου στο όριο της οικοδομικής γραμμής, αφήνοντας ελεύθερη τη νότια πλευρά. Κατ' αυτό τον τρόπο ευνοείται η διαμόρφωση ενός κεντρικού υπαίθριου πλατώματος προσανατολισμένου στο Νότο και προδιαγράφεται η σύνδεση της συνθετικής πρότασης με το γειτονικό Ο.Τ. 118 καθώς υπάρχει προοπτική επέκτασης σ' αυτή την κατεύθυνση.

Μερικά από τα στοιχεία της αρχιτεκτονικής σύνθεσης με ιδιαίτερη σημασία είναι:

– «ο διάδρομος» διπλού ύψους του κεντρικού κτιρίου που αποτελεί κατά μία έννοια τη «σπονδυλική στήλη» του κτιρίου είναι ο βασικός άξονας κίνησης και οδηγεί αφ' ενός στις υπηρεσίες εκείνες που αφορούν μεγάλο αριθμό κοινού και αφ' ετέρου στον υπαίθριο χώρο.

– «οι πλατείες», οι διαφορετικών ποιτητών υπαίθριοι χώροι σε διαφορετικές στάθμες μεταξύ τους, όπως το δώμα της αίθουσας του δημοτικού συμβουλίου, το δώμα της αίθουσας πολλαπλών εκδηλώσεων, το πλάτωμα στην απόληξη της οδού Κομνηνών και η φυτεμένη περιοχή στα νοτιοανατολικά του οικοπέδου.



Μελετητές:
 Νίκος Βαλατσός, Αγγαία Σκούρα, Μιχάλης Καραβάς,
 Παναγιώτης Κυριακάκης, αρχιτέκτονες

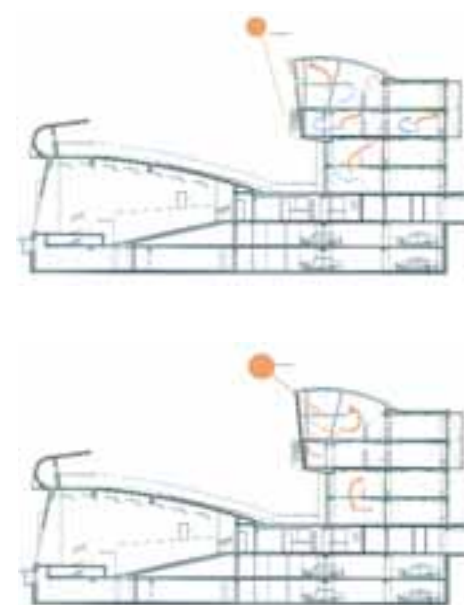
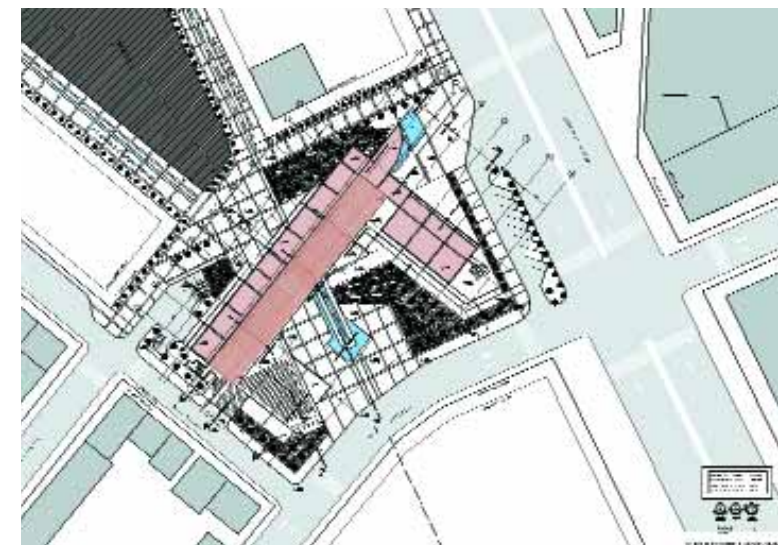
Συνεργάτες:
 Βασίλης Χριστάκης, πολιτικός μηχανικός.
 Σταύρος Καρακάσης, ηλεκτρολόγος μηχανικός.
 Νάντια Παπακωνσταντίνου, σύμβουλος ενεργειακού σχεδιασμού

– «το νερό», το οποίο διαγράφει τη δική του διαδρομή παράλληλα με τις οργανωμένες κινήσεις της σύνθεσης. Τονίζει τις εισόδους καθώς απαντάται αρχικά στην κεντρική είσοδο και ακολουθεί σε όλο το μήκος της την εσωτερική όψη του κτιρίου, καταλήγοντας στην είσοδο από τον πεζοδρόμο.

– «οι όψεις», οι διαφορετικές επιδερμίδες του κτιριακού όγκου, εξωτερικές-εσωτερικές ανάλογα με το ρόλο που καλούνται να παίξουν, της «αυστηρής» δημόσιας αρχής (εξωτερικές) ή του «φιλικού» κέντρου εξυπηρέτησης του δημότη (εσωτερικές).

Τελειώνοντας θα θέλαμε να τονίσουμε ότι η μελέτη για την ανέγερση του Δημαρχείου Καλαμαριάς έγινε με βάση τις αρχές του ενεργειακού σχεδιασμού, με σκοπό:

- την εξοικονόμηση ενέργειας στο κτίριο
- την αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας σε εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους
- την επίτευξη βελτιωμένου μικροκλίματος στον περιβάλλοντα χώρο.



Η πρόσβαση από το σημερινό κέντρο στο χώρο του δημαρχείου θα πραγματοποιείται κυρίως είτε από την προς διάνοιξη οδό Πόντου, είτε μέσω της παράλληλης στην οδό Πόντου πεζοδρομημένης οδού, που είναι επέκταση του βασικού πεζοδρόμου της πόλης, της οδού Κομνηνών.

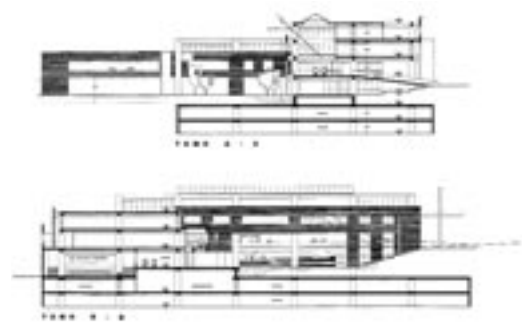
Οι άξονες που χρησιμοποιούνται στο σχεδιασμό του κτιρίου προκύπτουν από τους άξονες της ίδιας της πόλης. Στο σημείο που βρίσκεται το οικοπέδο, συναντώνται υπό γωνία δύο ορθοκανονικά συστήματα, πράγμα που φανερώνεται και από τη μορφή του οικοπέδου. Τα δύο αυτά ορθοκανονικά συστήματα διαμορφώνουν τη σχεδιαστική δομή, πάνω στην οποία βασίζεται η πρόταση.

Οι περισσότεροι χώροι του κέντρου, ακολουθούν το ένα από τα δύο συστήματα για λόγους κατασκευαστικής απλότητας και μορφολογικής σαφήνειας. Συγχρόνως όμως, άξονες του δεύτερου συστήματος εισχωρούν και ανααιρούν το πρώτο σύστημα, με σκοπό να αποτρέψουν τη στατικότητα και να δώσουν ενδιαφέρον στο κτίριο. Εκτός όμως από το μορφολογικό παιχνίδι, ο σχεδιασμός που ακολουθεί τα συστήματα της

πόλης, επιτυγχάνει την προσαρμογή του κτιρίου στο περιβάλλον του.

Το κτίριο διαμορφώνεται με τοιχώματα που βρίσκονται είτε σε απόσταση από το σκελετό είτε τον τέμνουν, δημιουργώντας άλλοτε ενδιάμεσο χώρο και άλλοτε αποτελώντας αυτά τα ίδια, το όριο του εσωτερικού χώρου. Τα τοιχώματα αυτά κατασκευάζονται από εμφανές τούβλο και στοχεύουν στο να δώσουν χαρακτηριστική μορφή στο κτίριο και ιδιαιτερότητα, χωρίς παρ' όλα αυτά να το φορτώνουν με έντονα μορφολογικά στοιχεία. Τα επιφανειακά αναπτυσσόμενα αυτά στοιχεία έχουν, εκτός από μορφολογικό λόγο, και λειτουργικό, περιλαμβάνουν ελεύθερο υπαίθριο χώρο, και τον εντάσσουν λειτουργικά στο κτίριο, δημιουργούν χώρους ενδιάμεσης ποιότητας, ημιυπαίθριους και τέλος, βοηθούν στη ρύθμιση του ηλιακού φωτός.

Η τοποθέτηση των κτιριακών όγκων σε μορφή Π, επί πλέον, δημιουργεί ελεύθερο υπαίθριο χώρο, ικανό για μεγάλες συγκεντρώσεις πολιτών, πολιτιστικές εκδηλώσεις και χώρο εκτόνωσης.



Μελετητές:

Χρήστος Παπλωματάς, Χρυσούλα Γκαλαϊτσιά-Παπλωματά, Κατερίνα Παπλωματά, αρχιτέκτονες

Συνεργάτης:

Νίκος Παπλωματάς, φοιτητής αρχιτεκτονικής



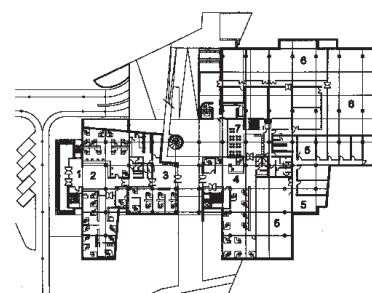
Ο στόχος της μελέτης συνιστάται στην κατά το δυνατόν αρτιότερη ανταπόκριση σε μια σειρά κριτηρίων διαφορετικής χροιάς, τα οποία αξιολογήθηκαν, διερευνήθηκαν και απέδωσαν τα βασικά στοιχεία της αρχιτεκτονικής πρότασης. Το βασικότερο κριτήριο είναι η απόδοση ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού χαρακτήρα στο νέο κτίριο. Κεντρικό στόχο της μελέτης αποτελεί η απόδοση ενός αρχιτεκτονικού ύφους που να ισορροπεί ανάμεσα στο λιτό, σοβαρό, μνημειακό, τεχνολογικά σύγχρονο χαρακτήρα από τη μια και τον οικείο, ζωντανό, εύληπτο, δυναμικό χαρακτήρα από την άλλη. Επιλέχθηκαν δύο βασικοί σχεδιαστικοί άξονες και ένας δευτερευών. Ο ένας διαμορφώνει το μέτωπο προς την οδό Πόντου και ο δεύτερος προς την οδό Καρατάσου που συμπίπτει με τον κυρίαρχο άξονα - σπονδυλική στήλη του οικοπέδου. Ο τρίτος σημειοδοτεί την γωνιακότητα του οικοπέδου που ορίζεται από τη συμβολή των δύο κυριότερων οδών που το περιβάλλουν.

Η κτιριακή οργάνωση έγκειται σε ένα κτίριο σε σχήμα «Γ» από το οποίο προβάλλουν οι κοινόχρηστες λειτουργίες (η Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου και η Αίθουσα Πολλαπλών Χρή-

σεων). Το ένα σκέλος του «Γ» αναπτύσσεται στον πρώτο άξονα και το άλλο στον δεύτερο. Υπαινικτικά λειτουργεί ο τρίτος άξονας ο οποίος διατρέχει τη μάζα του κτιρίου από ΒΑ προς ΝΔ. Υποδέχεται τον επισκέπτη στη κύρια – επίσημη είσοδο από οδό Πόντου, τον κατευθύνει στο εσωτερικό του κτιρίου και τον οδηγεί προς την έξοδο, τονίζοντας τη διαπερατότητα του χώρου υποδοχής-είσοδου του κτιρίου. Στη συμβολή των δύο σκελών του «Γ» όπου βρίσκεται και το κέντρο περιστροφής του τρίτου άξονα, δημιουργείται ημιυπαίθριος χώρος όπου συναντούνται οι βασικοί άξονες κυκλοφορίας και λειτουργεί σαν «καρδιά» του κτιρίου.

Το κτίριο αγκαλιάζει τη συμβολή των πεζοδρομών της Ενότητας των Κεντρικών Λειτουργιών και τους κατευθύνει μέσα από τη μάζα του ανατολικά με υπόγειες η υπέργειες διαβάσεις. Έτσι χάνονται τα σαφή όρια του οικοπέδου και το κτίριο γίνεται τμήμα του συνόλου της Πολεοδομικής Ενότητας.

Για να μείνει ανέπαφο το πευκοδάσος, το πρόσωπο του κτιρίου προς την οδό Πόντου αναπτύσσεται κλιμακωτά και η υψηλή βλάστηση το προφυλάσσει από τον ανατολικό ήλιο.



Μελετητής:

Βασίλης Τριανταφύλλου, αρχιτέκτων

Η κεντρική ιδέα εκφράζεται με ένα λιτό «γράφημα» στο χώρο, δυο παραλλήλων ευθειών (χώροι γραφείων) οι οποίες τέμνονται από την αρχή μιας αποδιπλούμενης σπείρας που καταλήγει στη διαμόρφωση του καμπυλόμορφου κτιρίου (του Δημοτικού Συμβουλίου και της Αίθουσας Συγκεντρώσεων). Η σύνθεση του αυστηρού ευθύγραμμου κτιρίου τεμνομένου από τη μονοκονδυλιά της σπείρας βοηθά στη λειτουργική και μορφοπλαστική κωδικοποίησή του.

Σημαντικό στοιχείο ο κεντρικός πεζόδρομος, που συνδέει το κέντρο πόλης με το προβλεπόμενο να δημιουργεί ανατολικότερα διαδημοτικό κέντρο. Ξεκινώντας από το σημερινό κέντρο διατηρείται το κτίριο των γραφείων, ορίζει την κεντρική πλατεία και αποτελεί την αρχή της σπείρας του Δημοτικού Συμβουλίου. Ο πεζόδρομος δημιουργεί και μια πραγματική τομή στο χώρο, ορίζοντας τις δύο στάθμες εδάφους, της κύριας εισόδου στην οδό Πόντου και της πλατείας.



Μελετητές:

Ισίδωρος Σέμψη, Ελένη Ραΐδου-Σέμψη, αρχιτέκτονες

Συνεργάτες:

Κώστας Τσαβδαρόγλου, Γιώργος Γαντσιδης, Ιωακείμ Παπαδόπουλος, πολιτικοί μπκ. Θανάσης Στεργιάννης, ηλεκτρολόγος μηχανολόγος μπκ. Παναγιώτης Ραΐδης, μηχανολόγος, μπκ. Δημήτρης Ραΐδης, αρχιτέκτων Ελένη Κωτσοπούλου, τοπογράφος μπκ. Ελισσάβετ Παπαστρατή, Ελευθερία Φατίδου, Ασημίνα Χατζημανώλη, φοιτήτριες αρχιτεκτονικής

Με την ογκοπλασία του κτιρίου δηλώνεται μια εξωστρέφεια προς τους πολίτες, ενώ εξασφαλίζεται ο μέγιστος ελεύθερος κοινόχρηστος χώρος, ο άριστος προσανατολισμός, η εύκολη αναγνώριση της λειτουργίας και της σημασίας του (προβολή του Δημοτικού Συμβουλίου) και η λειτουργική σχέση των επί μέρους υπηρεσιών.

Η γραμμική και σε κάρναβο ανάπτυξη των γραφείων και ο τρόπος κατασκευής τους (συμπαγής η βορινή πλευρά, ανοικτή η νότια, τοίχος Tromp, βιοκλιματική αρχιτεκτονική), εξασφαλίζουν ευελιξία στο μετασχηματισμό των χώρων και εξοικονόμηση ενέργειας. Το καμπυλόμορφο κτίριο είναι ικανό να δεχθεί διατάξεις θεάτρου και αίθουσας συνεδριάσεων. Οι εισοδοί του κτιρίου, οι δύο κύριες και η τρίτη βοηθητική, παρέχουν αυτοτέλεια λειτουργίας των επί μέρους δραστηριοτήτων.

Γενικές αρχές

Το κτιριακό συγκρότημα του Διοικητικού Κέντρου θα πρέπει: – Να εκφράσει την κοινωνική και συμβολική σημασία του στο χώρο, ως σύνθετος φορέας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και το Δημόσιό του χαρακτήρα.

– Να αποτελέσει σημείο αναφοράς για την πόλη.

Συνθετική και κτιριολογική ιδέα

Τη συνθετική ιδέα της πρότασης αποτελεί ο τρόπος οργάνωσης των οικοδομικών τετραγώνων των πρώτων προσφυγικών οικισμών της περιοχής, όπου τα κτίσματα ήταν παραταγμένα κατά μήκος του προσώπου των οικοπέδων, ελευθερώνοντας τον κύριο ακάλυπτο χώρο στο οπίσθιο τμήμα τους, δημιουργώντας έτσι μία εσωτερική ενότητα αντιληπτή ακόμη και όταν η κάθε αυλή ήταν αυτόνομα περιφραγμένη.

Στο προτεινόμενο κτιριακό συγκρότημα γύρω από την αυλή-πλατεία αρθρώνονται τα επί μέρους κτίρια με διαφορετικά



ύψη και μεγέθη, που στεγάζουν τις επί μέρους λειτουργίες.

Λειτουργική οργάνωση

Επιδίωξη της μελέτης ήταν η ανάπτυξη των λειτουργιών σε χαμηλά κτίρια για λόγους λειτουργικούς αλλά και εναρμόνισης με τα ύψη της γύρω περιοχής. Η διάταξη των κτιρίων έγινε με γνώμονα τον επιθυμητό προσανατολισμό, τις λειτουργικές ανάγκες και τις μεταξύ τους σχέσεις.

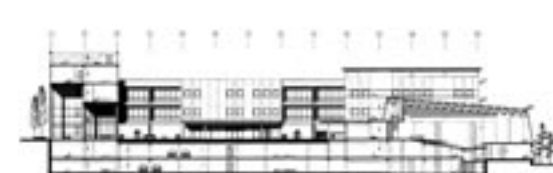
Τρεις λειτουργικές ενότητες είναι διακριτές.

Στην πρώτη ενότητα εντάσσονται οι επιτελικόι χώροι, δηλ. το «στρατηγείο» του Δημαρχείου, το οποίο χωροθετείται στην πιο διακριτή θέση του συγκροτήματος.

Στη δεύτερη ενότητα ανήκουν οι τεχνικές υπηρεσίες και η πολεοδομία και στην τρίτη οι λοιπές Δημοτικές υπηρεσίες.

Μελετητές:

Βασίλης Παπάς, Ελένη Ψάλτου-Κουρκουλή, Μαρία Μπαλά, Δημήτρης Πολυχρονιάδης, αρχιτέκτονες



Το νέο Δημοτικό συγκρότημα της Καλαμαριάς πρόκειται να ανεγερθεί σ' ένα οικιστικό περιβάλλον χωρίς κανένα ιδιαίτερο χαρακτήρα και κυρίως με φανερή την έλλειψη πρασίνου. Όμως μέσα στο συγκεκριμένο οικόπεδο και παράλληλα με τον βασικό οδικό άξονα υπάρχει (ακόμα) ένας ενδιαφέρων πευκώνας με μεγάλα δένδρα και μια χαρακτηριστική δενδροστοιχία κυπαρισσιών. Η σπάνια αυτή συγκυρία απετέλεσε την καθοριστική παράμετρο της πρότασής μας. Η διατήρηση του πρασίνου ήταν άλλωστε στους έμμεσους στόχους της δημοτικής αρχής, αφού είχε ληφθεί υπόψη στην αντίστοιχη κυκλοφοριακή μελέτη, της οποίας τότε ο Δήμος παρέλαβε την τρίτη φάση. Έχοντας αυτά τα δεδομένα προχωρήσαμε και εμείς στις απαιτούμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και τη χωροθέτηση του συγκροτήματος, προβλέποντας ακόμα και την ενδεχόμενη, για κυκλοφοριακούς λόγους, επέκταση της οδού Καρατάσου. Γιατί

πιστεύαμε ότι πέρα από τη λειτουργικότητα (αυτονομία των επί μέρους μονάδων με διαφορετικές χρονικά χρήσεις κ.λπ.) και την απαιτούμενη μορφολογία ενός σύνθετου δημοσίου κτιρίου (αναγνωρισιμότητα διαφόρων υπομονάδων με χρησιμοποίηση των κατάλληλων υλικών κ.λπ.), η πρόταση θα έπρεπε να διαφυλάξει το τόσο σημαντικό για την περιοχή περιβαλλοντικό στοιχείο, που σηματοδοτεί την περιοχή από την εποχή ακόμα της εγκατάστασης των πρώτων προσφύγων. Γνωρίζαμε φυσικά ότι μια τέτια αντιμετώπιση θα δημιουργούσε πρόσθετες δυσκολίες στην ανάπτυξη του συγκροτήματος, σε σχέση τουλάχιστον με τους χειρισμούς στην περίπτωση ενός κέρσου οικοπέδου. Πιστεύουμε ωστόσο ότι το εάν θα δικαιωθεί ή όχι η επιλογή αυτή ή άλλων βραβευμένων προτάσεων, που αγνοούν το αλσύλιο, θα φανεί κατά το στάδιο υλοποίησης του έργου και τις πιθανές αντιδράσεις των περιοίκων.



Μελετητές:
Γιάννης Αικατερινάρης, Στέλλα Αφεντοπούλου,
Φεδώρα Κανελλή, Γιώργος Νάνος, αρχιτέκτονες

Σύμβουλοι:
Θανάσης Μπαρζούκας, αρχιτέκτων
Γκαμπριέλλα Τόπη, ηλεκτρολόγος μηχανικός

Συνεργάτης:
Ευαγγελία Κακλιδάκη, αρχιτέκτων

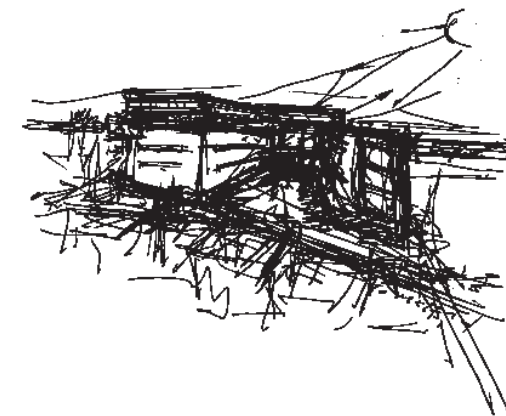
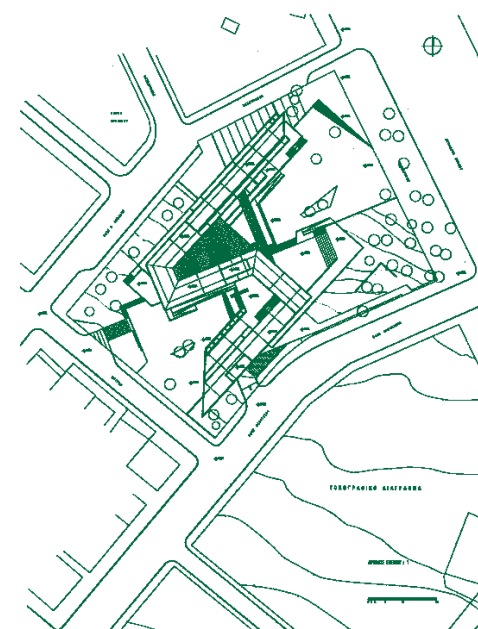


Χωροθετημένο έξω από τα βορειοδυτικά όρια του σημερινού αστικού αναπτύγματος της Καλαμαριάς και βορείως του οικισμού της Αρετσούς, το νέο διοικητικό κέντρο εκτιμάται πως θα αποτελέσει κομβικό πυρήνα στην πολεοδομική αναδιάταξη της περιοχής, αλλά και ανοιχτό πεδίο εκτόνωσης υπαίθριων κοινωνικών δραστηριοτήτων. Η πρόταση εστιάζεται στη συγκρότηση μιας εννιαίας ανοιχτής γεωμετρικής σύνθεσης στην οποία οι εξωτερικοί και οι εσωτερικοί χώροι αποτελούν ένα αδιάσπαστο σύνολο.

Δύο εκτεταμένες πλατφόρμες αναπτύσσονται πλαστικά με βάση τη γεωμετρία των πολεοδομικών χαράξεων και τη μορφολογία του εδάφους. Αναφέρονται, η μεν νοτιοδυτική στη γειτονία της Αρετσούς, η δε βορειοανατολική στο σημαντικό άξονα της Λεωφόρου Πόντου. Καθώς τα δύο αυτά επίπεδα «παραλαμβάνουν» την υψομετρική διαφορά του οικοπέδου, μετασχηματίζονται σε τεχνητά πρανή και συγκροτούν κτιριακά

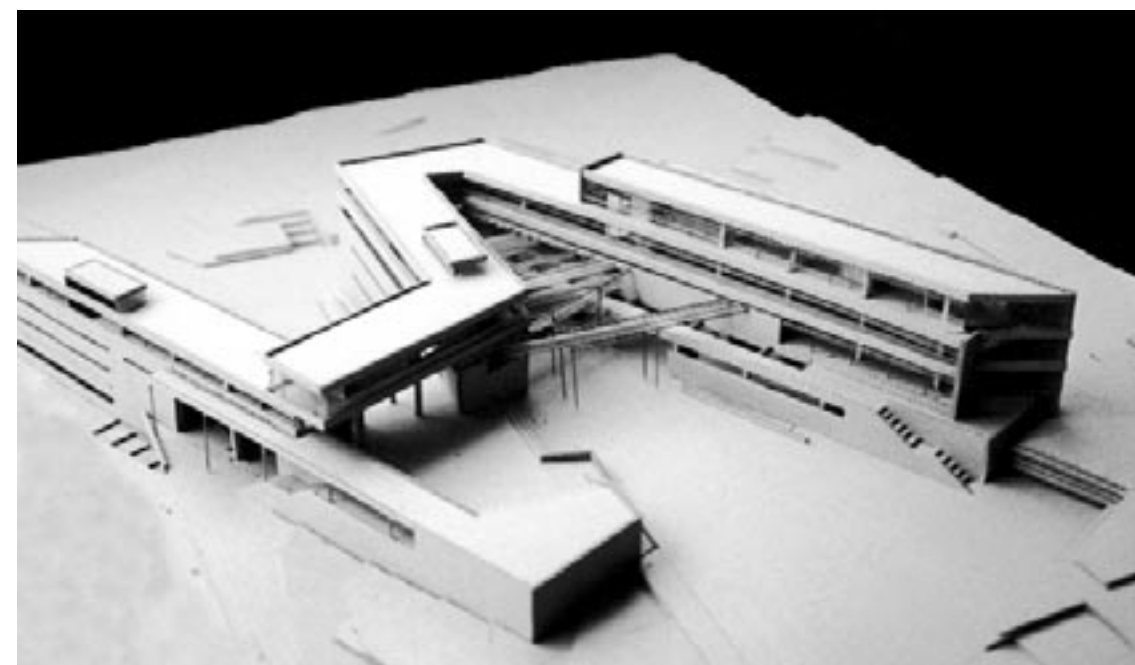
μέλη – τις δύο κύριες αίθουσες του κτιρίου. Με αφετηρία το ίχνος της προβολής του ανάγλυφου συστήματος που παράγεται, εγγράφεται γραμμικός, ραβδινός, βαμίδωτος όγκος. Η ανεπισσώμενη διάταξη του συμβάλλει στην οργάνωση και τον ορθό προσανατολισμό τόσο των υπαίθριων πλατωμάτων όσο και των γραφειακών χώρων που στεγάζει. Καθώς επιτρέπει την ανεξάρτητη συγκρότηση των επιμέρους ενοτήτων που αναπτύσσονται ως πτέρυγες, λειτουργεί στην ευρύτερη αστική κλίμακα ως διάφραγμα. Αποτελεί το διαπερατό όριο μεταξύ της Αρετσούς, του οικιστικού συστήματος της Καλαμαριάς και των περιοχών μελλοντικής ανάπτυξης του προς βορρά και ανατολή.

Στο υπό διαμόρφωση αστικό περιβάλλον η πρόταση επιχειρεί να επιλύσει το θέμα ως μία ανοιχτή κομβική περιοχή που διανοίγεται στη συνολική οπτική αντίληψη του χώρου και οργανώνει τη ρέουσα διάχυση κινήσεων και λειτουργιών.



Μελετητές:
Γιάννης Καρύδης, Μαρία Τζώρα, αρχιτέκτονες

Ειδικοί σύμβουλοι:
Πάνος Κυριακάκης, πολιτικός μπχ.
Ξενοφώντας Κόζαρης, ηλεκτρολόγος μηχανολόγος μπχ.



ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΝΑΤΟ ΤΟΥ ΑΡΧ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΣΦΑΕΛΛΟΥ

Στις αρχές Νοεμβρίου έφυγε από κοντά μας ο αρχιτέκτονας καθηγητής Χαράλαμπος Σφαέλλος. Ο Μπάμπης Σφαέλλος γεννήθηκε στην Αλεξάνδρεια το 1914. Απόφοιτος του Αβερλώφειου Γυμνασίου με άριστα το 1931, έρχεται στην Ελλάδα και εγγράφεται στην Αρχιτεκτονική Σχολή του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου. Στα χρόνια των σπουδών του είχε την τύχη να μαθητεύσει κοντά στους μεγάλους δασκάλους Αναστάσιο Ορλάνδο και Δημήτρη Πικιώνη. Το 1935 αποκτά το πτυχίο του. Για μία δεκαετία παραμένει στην Ελλάδα, όπου και ξεκινά την επαγγελματική του σταδιοδρομία. Με υποτροφία της γαλλικής κυβέρνησης, το 1945 φεύγει για το Παρίσι για να σπουδάσει Ιστορία της Τέχνης και Αισθητικής στο Ινστιτούτο Τέχνης και Πολεοδομίας της Σορβόνης. Το 1948 παίρνει το δίπλωμά του και ένα χρόνο αργότερα ανακηρύσσεται διδάκτορας της Τέχνης και της Επιστήμης του Πανεπιστημίου του Παρισιού. Η διδακτορική του διατριβή *Le Fonctionnalisme dans l'architecture contemporaine* εκδίδεται το 1952 από το Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) στο Παρίσι. Την ίδια περίοδο εργάζεται πλάι στους

σημαντικούς αρχιτέκτονες του 20ού αιώνα Le Corbusier και Marcel Lods. Το Παρίσι θα σημαδέψει τον Σφαέλλο. Στα χρόνια που ακολουθούν διατηρεί τις επαφές του με τη Γαλλία και το εκεί αρχιτεκτονικό γίγνεσθαι. Μετά την επιστροφή του στην Ελλάδα, για το διάστημα 1950 έως 1958, αναλαμβάνει τη διεύθυνση των Τεχνικών Υπηρεσιών του νεοσύστατου Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού. Υπό την καθοδήγησή του οργανώνεται και αρχίζει να υλοποιείται το πρόγραμμα μελέτης και ανέγερσης των Ξενοδοχείων «Ξενία», που θα αποτελέσει ορόσημο στο χώρο της μεταπολεμικής νεοελληνικής αρχιτεκτονικής. Ο ίδιος εκπονεί τότε τη μελέτη πέντε Ξενοδοχείων: Θάσου, Υπάτης Αργοστολίου, Τσαγκαράδας και Κέρκυρας στη θέση Κανόνι. Από το 1958 και ύστερα εργάζεται ως ελεύθερος επαγγελματίας. Το 1967 επιστρέφει στη Γαλλία, όπου εκλέγεται τακτικός καθηγητής της Ανωτάτης Αρχιτεκτονικής Σχολής στο Παρίσι, θέση που διατηρεί έως το 1988. Παράλληλα διατελεί σύμβουλος του ΟΗΕ για την τουριστική ανάπτυξη 15 χωρών της Δυτικής Αφρικής. Οι φωτογραφίες του εκείνης της περιόδου, που εκτός από κτίρια περιλαμβάνουν και σκηνές καθημερινού βίου, συγκροτούν σήμερα μια πολύτιμη συλλογή. Το 1973, επιστρέ-

φοντας μόνιμα στην Ελλάδα, ανέλαβε καθήκοντα Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Οικισμού και Δημοσίων Έργων.

Το πλούσιο αρχιτεκτονικό του έργο περιλαμβάνει αναπτυξιακές μελέτες, από τις οποίες ιδιαίτερα σημαντική είναι αυτή για την τουριστική ανάπτυξη των νησιών του ανατολικού Αιγαίου, μελέτες Ξενοδοχειακών μονάδων, κατοικιών και δημοσίων κτιρίων. Η θεωρητική του τοποθέτηση προβάλεται με σαφήνεια, μέσα από το βιβλίο του *Αρχιτεκτονική, η μορφή της σκέψης στον φυσικό χώρο*, που εκδόθηκε το 1984. Το 2000 ο Χαράλαμπος Σφαέλλος κατέθεσε το σύνολο του αρχιτεκτονικού και φωτογραφικού του αρχείου στα Αρχεία Νεοελληνικής Αρχιτεκτονικής και στο Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη, που 2 χρόνια αργότερα οργάνωσε στους χώρους του αναδρομική έκθεση του έργου του.

Το αρχιτεκτονικό αρχείο του Σφαέλλου, ενός αρχιτέκτονα που, όπως έγραψε ο Άγγελος Δεληβορριάς, υπηρέτησε ισότιμα και ισάξια τόσο την επιστημονική θεωρία όσο και την εφαρμοσμένη πράξη της Αρχιτεκτονικής, θα παραμείνει πολύτιμο τεκμήριο αναγνώρισης της δουλειάς του, πηγή μελέτης και γνώσης για τους νεώτερους αρχιτέκτονες.

Αρχεία Νεοελληνικής Αρχιτεκτονικής

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΝΑΤΟ ΤΟΥ ΑΡΧ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ

Με μεγάλη θλίψη πληροφορηθήκαμε τον ξαφνικό θάνατο του Δημήτρη Παπανικολάου, που από το 1990, με τη γνώση, την πείρα και τον ανατρεπτικό λόγο του εμπλούτιζε τα μαθήματά μας. Οι ελεύθερες διαλέξεις και τα ανοικτά μαθήματα του Δημήτρη Παπανικολάου, προσκεκλημένου στο πλαίσιο των μαθημάτων, έχουν καταγραφεί στις συνεδρήσεις των μελών του διδακτικού προσωπικού, των φοιτητών και των φοιτητριών του Τμήματος ως δημιουργικές και ευχάριστες στιγμές που κινητοποιούν τις διαθέσεις και χρωματίζουν την αναζήτηση της «αρχιτεκτονικής αλήθειας», μέσα από ένα πρίσμα συνολικής θεώρησης του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού και αγάπης για τη δουλειά του/της αρχιτέκτονα/ος.

Από αγαθή τύχη, στις Αίθουσες του Τμήματος, συνήθως αργά το απόγευμα και μέχρι το βράδυ, καταπονημένοι/ες φοιτητές/τριες και διδάσκοντες/ουσες συναντήθηκαν με τη νεανικότητα του πνεύματος, την ταχύτητα της σκέψης, την ευρυμάθεια και την αφηγηματική δεξιότητά του Δημήτρη Παπανικολάου. Με οξυδέρκεια και κιούμορ, με λογική και φαντασία, ανατρέποντας και συνθέτοντας, ο Παπανικολάου ξενάγησε τα ακροατήρια στα μυστήρια της φύσης, στις παρεμβάσεις του ανθρώπου, στις περιπέτειες της λογικής.

Από τη Γερμανία στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, στην Άπω Ανατολή, στη Χιλή, πάλι στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη: σε επικοινωνία με τις πρωτοπορίες, διαρρηγνύοντας τους κώδικες, εστιαζόμενος στο ουσιαστικό, θέτοντας το πρόβλημα. Είχε την ικανότητα να επιμένει στην ακλόνητη τεκμηρίωση της γνώμης του και, επιπλέον, ακόμη και την πιο πρωτοπόρο απόψη του να τη μετασχηματίζει σε αυτονόητη αλήθεια.

Περισσότερο από κάθε τι, στους φοιτητές, τις φοιτήτριες, τους συναδέλφους και τις συναδέλφους που τον ακούσαμε, ως παρακαταθήκη μένει η στερεότητα των υποθέσεών του, η αιρετική σκέψη του, η ασυμβίβαστη στράτευση του επιστήμονα για τον άνθρωπο.

Ο Δημήτρης Παπανικολάου άναψε τα φώτα και έκλεισε το μάθημά του.

Τομέας Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού και Εικαστικών Τεχνών του Τμήματος Αρχιτεκτόνων του ΑΠΘ

