

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ ■ τεύχος 26 - περίοδος Β ■ Μάρτιος/Απρίλιος 2001

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
Βρυσακίου 15 & Κλάδου, 105 65 Αθήνα
τηλ.: 3215 146/fax: 3215 147
e-mail: sadas-pea@tee.gr

'ARCHITEKTONES'
JOURNAL OF THE ASSOCIATION OF GREEK ARCHITECTS
Issue 26, Cycle B, March/April 2001
Vrysakiou 15 & Kladou, 105 65 Athens
tel.: 3215 146/fax: 3215 147

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος: Παναγιώτης Γεωργακόπουλος
Αντιπρόεδρος: Αλέξανδρος Βράκας
Γεν. Γραμματέας: Θανάσης Παππάς
Ταμίας: Γιώργος Χαλαμπιδής
Ειδ. Γραμματέας: Γιώργος Σημαιοφορίδης
Μέλη: Δημήτρης Αναστασιάδης
Κορίνα Δαγκλή
Παναγιώτης Δεσποτόπουλος
Δημήτρης Μαραβέας
Πετρίνα Μεδίτσκου
Κώστας Μπαρδάκης
Γιώργος Παπαπαύλου
Νίκος Σιαπκίδης
Σήφης Φανουράκης
Πετρούλα Φατούρου

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 στήλη
Δραστηριότητες του συλλόγου.

Τιμή τεύχους Δρχ. 1

ΕΚΔΟΤΗΣ

Σωτήρης Δημακόπουλος
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΚΔΟΣΗΣ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ
ΕΚΔΟΤΙΚΗ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕ
Αθήνα: Βουλιαγμένης 49, 116 36 Αθήνα
τηλ.: 9235 487-9/fax: 9222 743
Θεσ/κη: Βασ. Όλγας 181
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
Όλγα Ερμανουηλίδου
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
Γιώργος Καλομηνίδης
ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΕΙΜΕΝΩΝ
Κυριάκος Κοσμάς
ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ
Αθήνα: Λάμπης Δορλής, Βάνα Διαμαντοπούλου
Αρετή Κατή, Τάσος Σπανούδης, Ντίνος Δογορίτης
Θεσ/κη: Τέτα Μάη, Μαρία Θεοχαροπούλου
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
Νίκη Δανιηλίδου
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ
Γιώργος Βρεττάκος
DTP SERVICE
Extension, Γ. ΒΑΡΔΑΚΗΣ & ΣΙΑ ΟΕ
Φίλωνος 64 Δάφνη, τηλ.: 9735 563
ΕΚΤΥΠΩΣΗ-ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ
Περαντινός-Κανάκης ΟΕ
Φίλωνος 64 Χαραυγή, τηλ.: 9716 847
ΑΠΟΣΤΟΛΗ: Ευάγγελος Μοσχόφης

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

«Σημείωμα της σύνταξης» (σελ. 18)

ΕΠΙΚΑΙΡΑ

«2η Αντιπροσωπεία ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ» (σελ. 20)
Β. Παναγιωτοπούλου, «Ιωάννης-Γιάννης-Γιάν(ν)ης Ξενά-
κης» (σελ. 23)
Α. Κωτσάκη, «Παύλος Μυλωνάς: ο Άτλας του
Αθωνος» (σελ. 27)
Μ. Λεφαντζής, «Τα μνημεία και ο τύπος» (σελ. 30)
Κ. Πιπίνης, «Το γερμανικό design» (σελ. 32)

DOSSIER

Σπάτα: Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» (1ο)
Γ. Μ. Σαρηγιάννης, «Το αεροδρόμιο των Σπάτων και η
Αθήνα» (σελ. 50)
Κ. Δήμα, Ε. Λαϊνά, Γ. Σημαιοφορίδης, «Αναζητώντας την
Αρχιτεκτονική στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων» (σελ. 59)
«Αρχιτεκτονική διεθνών αεροδρομίων» (σελ. 62)
Ζ. Κοπιώνης, «Αεροδρόμια, ούτε του ύψους (HOCH) ούτε
του βάθους (TIEF)» (σελ. 66)
Σ. Κονταράτος, «Για το νέο Διεθνή Αερολιμένα της Αθή-
νας» (σελ. 68)
Τ. Κ. Μπίρης, «Νέο Αεροδρόμιο Σπάτων» (σελ. 70)
Δ. Πολυχρονόπουλου, Κ. Σερράου, «Πολεοδομικοί
μετασχηματισμοί και αλλοιώσεις του φυσικού χώρου από
το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας» (σελ. 72)

ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ (σελ. 76)

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ (σελ. 77-78)
Επιστολές της Σ. Τζάκου και της Μ. Μίχα

Χρ. Σελιανίτης, «Μνήμη Νίκου Τράντη» (σελ. 79)

Σ' αυτήν τη σελίδα: Το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων
«Ελευθέριος Βενιζέλος»

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

ΤΑ ΑΡΘΡΑ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΝΤΑΙ ΣΤΟ
ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ, ΠΡΕΠΕΙ ΩΠΩΣΔΗΠΟΤΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ
ΣΕ ΔΙΣΚΕΤΑ ΚΑΙ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΝΤΑΙ ΜΕ
PRINT-OUT ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ
ΥΛΙΚΟ

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

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Κλαίρη Δήμα
Φάνια Δορκοφύκη
Γιάννης Ζερβός
Διονύσης Καννάς
Ειρήνη Κουφέλη
Αμαλία Κωτσάκη
Έλενα Λαϊνά
Μιχάλης Λεφαντζής
Ευφροσύνη Μαραγκού
Βασιλική Παναγιωτοπούλου
Αναστασία Πεπέ
Κυριάκος Πιπίνης
Γιώργος Σαρηγιάννης
Γιώργος Σημαιοφορίδης
Νίκος Σιαπκίδης

Το περιοδικό ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ σε μια προσπάθεια ανανέωσης περνά στην αναδιοργάνωση της δομής του. Στόχος είναι η διεύρυνση της θεματικής και ο εμπλουτισμός της ύλης του με διερευνήσεις και προσεγγίσεις σημαντικών αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών θεμάτων στην Ελλάδα και το διεθνή χώρο.

Το αφιέρωμα του παρόντος καθώς και του επομένου τεύχους αναφέρεται στο αεροδρόμιο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, δεδομένου ότι η χωροθέτηση ενός σημαντικού αεροπορικού και συγκοινωνιακού κόμβου σε μία από τις τελευταίες αγροτικές περιοχές της πρωτεύουσας είναι ένα πρόβλημα πολυδιάστατο, με περιβαλλοντικές, πολεοδομικές και άλλες επιπτώσεις. Βασικές επιδιώξεις των συναδέλφων που συνεργάστηκαν για τη θεματολογία του υπήρξαν ο σχολιασμός της παραγωγής ενός από τα μεγαλύτερα δημόσια έργα των τελευταίων ετών στην πρωτεύουσα, καθώς και η πρώτη καταγραφή των επιπτώσεών του στο δομημένο και φυσικό περιβάλλον.

Για την ιστορία σημειώνεται ότι οι επίμονες προσπάθειες του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων – ΠΕΑ για επίσημη ενημέρωση αναφορικά με τη μελέτη του αεροδρομίου απέβησαν άκαρπες.

Στα πλαίσια αυτά το αφιέρωμα περιλαμβάνει άρθρα με:

- το ιστορικό της χωροθέτησης του αεροδρομίου και των διαδικασιών υλοποίησής του
- τις συνέπειες στο περιβάλλον και στο υφιστάμενο ιδιοκτησιακό καθεστώς γης
- τα κυκλοφοριακά προβλήματα που προκύπτουν από τα νέα πλέγματα των οδικών και σιδηροδρομικών προσβάσεων προς το αεροδρόμιο, καθώς και τις επερχόμενες αλλαγές στον πολεοδομικό ιστό του λεκανοπεδίου
- τις πρώτες κριτικές αποτιμήσεις του αρχιτεκτονικού «τετελεσμένου» των κτιριακών εγκαταστάσεων ως αποτέλεσμα του συστήματος της μελετοκατασκευής, εμφανές και στην περίπτωση των Σπάτων, που σηματοδοτεί μια επεκτεινόμενη διεθνή πρακτική, στην οποία ο Σύλλογός μας έχει έγκαιρα εκφράσει την αντίθεσή του.

Η συντακτική επιτροπή από τη θέση αυτή θέλει να ευχαριστήσει τους συναδέλφους που συνεργάστηκαν για την υλοποίηση του τεύχους αυτού.

Για τα επόμενα τεύχη του περιοδικού, πέραν της αρχιτεκτονικής επικαιρότητας, προβλέπονται αφιερώματα με θέματα τις νέες χρήσεις του Ελληνικού, τα Ολυμπιακά έργα, τις Αρχιτεκτονικές Σχολές, τις μελετοκατασκευές και το σύγχρονο φαινόμενο της καταστολής στην πόλη.

Κάθε συνεργασία συναδέλφων είναι ευπρόσδεκτη και αναμένεται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η πολυφωνία σίγουρα θα οδηγήσει στην αρτιότερη διερεύνηση και σχολιασμό των θεμάτων που είναι και ο στόχος μας.



φωτ. του εφορέα του «Ο Άγιος του Άθωνος»

επίκαιρα

2η Αντιπροσωπεία ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

Η 2η τακτική συνεδρίαση της Αντιπροσωπείας της Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων, πραγματοποιήθηκε το Σάββατο 17 Μαρτίου 2001 στην Αθήνα.

Το Προεδρείο της Αντιπροσωπείας (πρόεδρος, Γ. Παπαγιαννόπουλος· αντιπρόεδρος Α', Π. Καραμπίνη-Σαββίδου· αντιπρόεδρος Β', Γ. Τσουκάτος) καθόρισε το πλαίσιο της συζήτησης σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που είχε αποσταλεί και τήρησε τη διαδικασία για τα επιμέρους θέματα.

Τα θέματα ημερήσιας διάταξης ήταν:

- Ενημέρωση για τις δραστηριότητες του Δ.Σ. (περίοδος Μαΐου 2000-Φεβρουαρίου 2001)
- Τα θεσμικά προβλήματα του κλάδου
- Πλαίσιο παρεμβάσεων
- Προβολή και αναβάθμιση της αρχιτεκτονικής
- Πανελλαδικό πρόγραμμα δράσεων του κλάδου
- Έκτακτα θέματα επικαιρότητας - ψηφίσματα

Στο πρώτο θέμα ο πρόεδρος Τάκης Γεωργακόπουλος έκανε εκτενή ενημέρωση για τις δράσεις του Συλλόγου για την περίοδο Μαΐου 2000-Μαρτίου 2001. Τόνισε πως γίνεται προσπάθεια συνολικής ανάδρασης του Δ.Σ. και πύκνωσης των δράσεων σε όλα τα επίπεδα.

Παρουσίασε το ειδικό τεύχος που εκδόθηκε ώστε οι Αντιπρόσωποι και οι Σύλλογοι Πανελλαδικά να είναι ενήμεροι για τις δραστηριότητες της Πανελληνίας Ένωσης.

Η συστηματοποίηση της δουλειάς του Δ.Σ. αναφέρεται στα εξής επίπεδα:

Στην αναδιοργάνωση όλων των μόνιμων επιτροπών με έμφαση στην προκήρυξη για συμμετοχή των συναδέλφων.

Στη βελτίωση της Επιτροπής Διεθνών Σχέσεων ώστε συντονισμένα οι εκπρόσωποί μας να παρεμβαίνουν στις διεθνείς οργανώσεις.

Στην ανάγκη ανανέωσης των εκπροσωπήσεων του κλάδου στις ΕΠΑΕ - ΑΠΑΣ και στους αρχιτεκτο-

νικούς διαγωνισμούς. Προς αυτή την κατεύθυνση έγινε δημόσια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Στην προσπάθεια που καταβάλλεται για διατύπωση θέσεων σε βασικά θέματα που αφορούν τον κλάδο και την κοινωνία.

Στην προώθηση επαφών και συναντήσεων με τους βασικούς φορείς της Πολιτείας.

Στη λήψη μέτρων οργανοτεχνικής βελτίωσης των λειτουργιών της Πανελληνίας Ένωσης. (Έκδοση ενημερωτικού δελτίου για τα ΜΜΕ - ανακατασκευή γραφείων - δημιουργία SITE στο Internet κ.λπ.)

Στο δεύτερο θέμα ο Γ. Γραμματέας Θανάσης Παππίας αναφέρθηκε στα μείζονα προβλήματα του κλάδου και διατύπωσε τις θέσεις του Δ.Σ. καθώς και τις δράσεις που έως τώρα έχουν πραγματοποιηθεί.

Με βάση τα παραπάνω η Αντιπροσωπεία μορφοποίησε το πλαίσιο θέσεων που έχει ως εξής:

ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ
Άμεσο στόχο αποτελεί η άσκηση της αρχιτεκτονικής από τους αρχιτέκτονες με βάση την Κ.Ο. 85/384/ΕΟΚ και τα Π.Δ. 107/93 και 272/00. Η εφαρμογή των παραπάνω, η έκδοση εγκυκλίου από το ΥΠΕΧΩΔΕ για απαρέγκλιτη τήρησή τους με την προώθηση νομοθετικής ρύθμισης για απαγόρευση άσκησης της αρχιτεκτονικής από τεχνικά επαγγέλματα που δεν εμπíπτουν στο παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο, αποτελούν την άμεση προτεραιότητα.

Προς αυτή την κατεύθυνση επιδιώκεται συνάντηση με τον αρμόδιο Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και προς υποβοήθηση για την επίτευξη του στόχου, θα πραγματοποιηθεί εντός του Μαΐου συνδιάσκεψη όλων των Αρχιτεκτονικών Ενώσεων των Ευρωπαϊκών χωρών στην Αθήνα, ενώ θα συσταθεί Εθνική Επιτροπή Θεσμικού Πλαισίου από ολόκληρη την αρχιτεκτονική κοινότητα.

ΓΙΑ ΤΗΝ «ΑΝΩΤΑΤΟΠΟΙΗΣΗ» ΤΩΝ ΤΕΙ
Πέραν της προσφυγής της Ένωσης στο ΣτΕ για την ακύρωση του προ-

γράμματος σπουδών του ΤΕΙ Πάτρας, ο κλάδος απαιτεί την κατάργησή του και την ακύρωση της διαδικασίας για έκδοση Π.Δ. για τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων.

Σχετικά με το νομοσχέδιο για την «ανωτατοποίηση» των ΤΕΙ, η Αντιπροσωπεία, σε συνεργασία με ολόκληρο τον τεχνικό κόσμο, αξιώνει την απόσυρση του νομοσχεδίου και την έναρξη ειδικού διαλόγου για διαμόρφωση μιας ποιοτικής τεχνικής πυραμίδας σε όλα τα επίπεδα που θα ανταποκρίνεται στις αναπτυξιακές ανάγκες της χώρας.

Ειδικότερα για τις εξελίξεις σε σχέση με τη διακήρυξη της Μπολόνια, ο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ σε συμφωνία με όλα τα Τμήματα Αρχιτεκτόνων της χώρας, θεωρεί πως οι σπουδές στην αρχιτεκτονική δεν μπορούν να υπόκεινται σε τεχνικές επεξεργασίες του τύπου 3+2. Η εκπαίδευση και η απόκτηση πτυχίων προϋποθέτουν τουλάχιστον 5ετή εκπαίδευση.

Στο τρίτο θέμα ο Ειδικός Γραμματέας Γιώργος Σημαιοφορίδης αναφέρθηκε στα θέματα προβολής και αναβάθμισης της αρχιτεκτονικής και τόνισε πως η αρχιτεκτονική πρέπει να είναι στο επίκεντρο των δραστηριοτήτων του Συμβουλίου αλλά και όλων των αρχιτεκτονικών Συλλόγων. Ανέλυσε τις έως τώρα δράσεις και πρότεινε ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα για το επόμενο διάστημα. Η Αντιπροσωπεία για τα θέματα αυτά αποφάσισε τα εξής:

Η Ένωση θα προωθήσει δράσεις για την προβολή και ανάδειξη του αρχιτεκτονικού έργου στην ελληνική κοινωνία.

Βασική επιδίωξη αποτελεί η άσκηση εθνικής πολιτικής για την αρχιτεκτονική και γι' αυτό ζητείται συνάντηση με το ΥΠΠΟ.

Ταυτόχρονα αποφασίστηκε η πραγματοποίηση του 11ου Πανελληνίου Αρχιτεκτονικού Συνεδρίου με ταυτόχρονη θεσμοθέτηση της Μπιενάλε Αρχιτεκτονικού έργου και καθιέρωση Βραβείων Αρχιτεκτονικής. Εκδηλώσεις αρχιτεκτονικής αποτελούν βασική στόχευση και αποφασίστηκε, μεταξύ άλλων, η πραγματοποίηση:

- ενός φόρουμ ενημέρωσης για τα Ολυμπιακά Έργα σε σχέση με την ένταξη αυτών στις λειτουργίες της πόλης
- διοργάνωση έκθεσης με θέμα «Βερολίνο: Αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές παρεμβάσεις στη 10ετία του '90»
- συμμετοχή στην έκθεση στα πλαίσια του συνεδρίου του CAE που θα γίνει στο Βερολίνο τον Οκτώβριο

του 2001 με θέμα «Αστικές αναπλάσεις στην Ευρώπη»

Αποφασίστηκε επίσης το επόμενο Συντονιστικό να πραγματοποιηθεί στην Καβάλα και ταυτόχρονα να γίνει εκδήλωση σε συνεργασία με τα Τμήματα Αρχιτεκτόνων των Αρχιτεκτονικών Σχολών της χώρας με θέμα «Η συμβολή του κλάδου στα προγράμματα σπουδών της αρχιτεκτονικής».

Για το τέταρτο θέμα, στο Προεδρείο της Αντιπροσωπείας κατατέθηκαν διάφορα ψηφίσματα και μετά από την παρουσίασή τους και τη συζήτηση που ακολούθησε, αποφάσισε την έγκριση ψηφισμάτων για τα παρακάτω θέματα:

Κατά της αναθεώρησης των άρθρων 24, 94, 95 και 100 του Συντάγματος.
Κατά της χωροθέτησης του Ολυμπιακού Κέντρου κωπηλασίας - καγιάκ στην περιοχή Μαραθώνα - Σχοινιά.

Για τη νόμιμη εφαρμογή της απλής αναλογικής στα αποτελέσματα των εκλογών ΤΕΕ της 26.11.2000.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ
Σημειώνεται πως για τα μείζονα θεσμικά και επαγγελματικά θέματα του κλάδου το Δ.Σ. προώθησε τη συνεργασία με τα τμήματα Αρχιτεκτόνων των Πολυτεχνικών Σχολών και πραγματοποιήθηκε συνάντηση στην Πάτρα στις 17.2.2001.

Στη συνάντηση αυτή συμφωνήθηκαν τα παρακάτω:

Α. Η επαφή της Πανελληνίας Ένωσης με τα Τμήματα Αρχιτεκτόνων αποτελεί αναγκαιότητα και γι' αυτό θα επιδιωχθεί η προοπτική λειτουργίας ενός βήματος ενημέρωσης και διαλόγου μεταξύ των φορέων.

Β. Η προετοιμασία επόμενων συναντήσεων εργασίας, στις οποίες θα αναπτυχθεί κοινός προβληματισμός πάνω σε συγκεκριμένα θέματα, όπως:
Η ανταλλαγή απόψεων ως συνδρομή των επαγγελματιών οργανώσεων των αρχιτεκτόνων στη διαμόρφωση των προγραμμάτων σπουδών των Αρχιτεκτονικών Σχολών και της πρακτικής άσκησης των φοιτητών.
Η υλοποίηση κοινών πολιτιστικών δράσεων για την αρχιτεκτονική και την πόλη, με έμφαση στα θέματα των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών και των αστικών αναπλάσεων.
Η επεξεργασία θέσεων για διαδικασίες που θα οδηγήσουν στη διατύπωση κριτηρίων ποιοτικής πιστοποίησης ως προς την άσκηση του



επαγγέλματος στον τομέα της αρχιτεκτονικής.
Η διασαφήνιση ως προς τα επαγγελματικά δικαιώματα των πανεπιστημιακών συναδέλφων αρχιτεκτόνων και το ζήτημα των «ερευνητικών» προγραμμάτων.

Γ. Ειδικότερα για τα μείζονα επαγγελματικά προβλήματα του κλάδου, με θέματα την επιδιωκόμενη «ανωτατοποίηση των ΤΕΙ» και τη λειτουργία του «Τμήματος ανακαίνισης και αποκατάστασης κτιρίων» στο ΤΕΙ Πάτρας, συμφωνήθηκαν τα εξής:

Η επιχειρούμενη «ανωτατοποίηση των ΤΕΙ» δεν λαμβάνει υπόψη τις θέσεις των φορέων των Αρχιτεκτόνων-Μηχανικών ούτε και της Πανεπιστημιακής Κοινότητας – κυρίως δεν απαντάται το ερώτημα διαμόρφωσης μιας ποιοτικής τεχνικής πυραμίδας σε όλα τα επίπεδα που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες της χώρας και στην αναπτυξιακή της προοπτική. Το επίμαχο νομοσχέδιο πρέπει να αποσυρθεί και να πραγματοποιηθεί εθνικός διάλογος για όλα τα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί. Είναι σαφές πως τέτοιου τύπου θεσμικές αλλαγές προϋποθέτουν τη συμμετοχή και διαπραγμάτευση με τους εμπλεκόμενους φορείς προκειμένου να επιτευχθεί μια ελάχιστη συναίνεση.

Οι σπουδές αρχιτεκτονικής δεν μπορεί να υποστούν μηχανιστικές «τεχνικές επεξεργασίες» του τύπου 3+2, όπως καθορίζεται στη διακήρυξη της Μπολόνια. Η απόκτηση του ενιαίου πτυχίου αρχιτεκτονικής και η άσκηση του επαγγέλματος του αρχιτέκτονα προϋποθέτουν δετή εκπαίδευση με έμφαση στην ανάδειξη της σφαιρικότητας των σχεδιαστικών και τεχνικών δεξιοτήτων της αρχιτεκτονικής.

Το Πρόγραμμα Σπουδών του ΤΕΙ Πατρών για την «ανακαίνιση και αποκατάσταση κτιρίων» –για το οποίο έχει γίνει προσφυγή στο ΣτΕ από την Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων– και το σχέδιο ΠΔ για τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων πρέπει άμεσα να αποσυρθούν με πρωτοβουλία του Υπουργείου Παιδείας.

Το δικαίωμα άσκησης της αρχιτεκτονικής –στον εθνικό χώρο– ανήκει στους επαγγελματικούς φορείς. Σε σχέση με αυτό, επιβάλλεται να εφαρμοστούν η ΚΟ 85/384/ΕΟΚ και το ΠΔ 107/93, ενώ ταυτόχρονα, πρέπει να γίνει νομοθετική ρύθμιση με την οποία θα καταργείται η ισχύς των διατάξεων που παρέχουν το ίδιο ή αντίστοιχο δικαίωμα σε άλλες κατηγορίες διπλωματούχων μηχανικών, πτυχιούχων ΤΕΙ, ΑΕΙ.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΟΧΩΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΑΤΡΑΣ

Τέλος σημειώνεται πως στη συνεδρίαση του Συντονιστικού του Δ.Σ. με τους Συλλόγους της χώρας (Πάτρα 18.2.2001) συμφωνήθηκε ένα πλαίσιο δράσεων και πρωτοβουλιών που συνιστά οδηγό για τις δραστηριότητες του Δ.Σ. Στη συνεδρίαση αυτή αποφασίστηκαν τα εξής:

ΘΕΜΑΤΑ ΤΕΙ - ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Επιβεβαίωσε και συγκεκριμενοποίησε το πλαίσιο θέσεων και ενεργειών για την επιχειρούμενη «ανωτατοποίηση» των ΤΕΙ, θεωρώντας πως πρέπει να αποσυρθεί το νομοσχέδιο, να πραγματοποιηθεί εθνικός διάλογος με τον τεχνικό κόσμο, για όλα τα θέματα εκπαίδευσης και επαγγελματικών δικαιωμάτων ολόκληρης της τεχνικής πυραμίδας. Επίσης αποφασίστηκε πως πρέπει να καταργηθεί το ήδη προσβληθέν στο Σ.τ.Ε. πρόγραμμα του ΤΕΙ Πάτρας και να «αποσυρθεί» το προκλητικό και απαράδεκτο σχέδιο Π.Δ. τα για επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων του.

Το Συντονιστικό Όργανο αποφάσισε πως ο κλάδος πρέπει να κινητοποιηθεί και να εντείνει τις ενέργειές του. Προς αυτή την κατεύθυνση θα καθοριστεί ένα πλαίσιο διεκδίκησης και κινητοποίησης με αιχμή:

ΘΕΜΑΤΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ

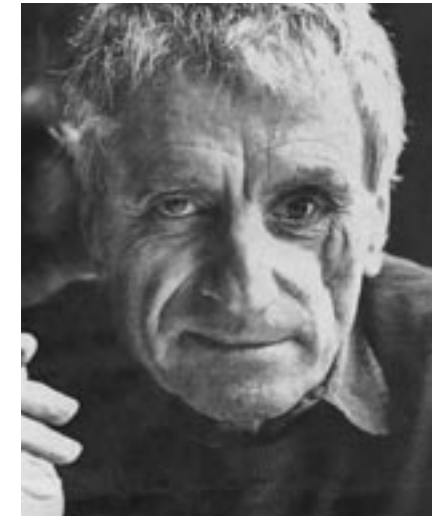
Το Συντονιστικό Όργανο αποφάσισε ένα πλαίσιο δράσεων - παρεμβάσεων και εκδηλώσεων για την ανάδειξη και προβολή της αρχιτεκτονικής. Προγραμματίστηκε το 11ο Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο για το 2002, καθώς και η πραγματοποίηση Πανελληνιας Έκθεσης Αρχιτεκτονικού Έργου σε συνδυασμό με την καθιέρωση Βραβείων Αρχιτεκτονικής.

Σε συνεργασία με το Τμήμα Αρχιτεκτόνων Θράκης και τους Συλλόγους που στην έδρα τους υπάρχουν Αρχιτεκτονικές Σχολές, θα προετοιμαστεί ειδική Ημερίδα με θέματα ανταλλαγή απόψεων και τη συνδρομή των επαγγελματικών οργανώσεων των αρχιτεκτόνων στη διαμόρφωση των προγραμμάτων σπουδών των Αρχιτεκτονικών Σχολών.

Για όλα τα παραπάνω θέματα και έχοντας υπόψη τις επεξεργασίες της Ένωσης, όλοι οι Σύλλογοι της χώρας θα δραστηριοποιηθούν στην κατεύθυνση της ενημέρωσης συναδέλφων, φορέων και πολιτών, με στόχο την ανάδειξη της αναγκαιότητας της αρχιτεκτονικής και την προβολή των δικαιωμάτων των Αρχιτεκτόνων.

Ιωάννης – Γιάννης – Ιάν(ν)ης Ξενάκης

• Βασιλική Παναγιωτοπούλου • αρχιτέκτων



Αποχαιρετιστήριο

«Εκείνος που μας έμαθε να ακούμε αλλιώς», Νέα, 5 Φεβρουαρίου 2001, Πάυλος Ηλ. Αγιαννίδης
«Το τέλος του μουσικού στοχασμού», όπ. π.
«Xenakis, Fin d' equation», Liberation, 5 Φεβρουαρίου 2001, Eric Dahan
«L'étoile Iannis Xenakis a rejoint sa galaxie», Le Monde, 6 Φεβρουαρίου 2001, Gerard Condé
«Ιάννης Ξενάκης. Η αδύνατη αποστολή», Δίφωνο, Τεύχος 66, Μάρτιος 2001, Ιωσήφ Παπαδάτος.
«Τελευταίο ταξίδι στα ηχητικά σύμπαντα», Ελευθεροτυπία, 5 Φεβρουαρίου 2001, Αφιέρωμα.
«Θάνατος ενός Τιτάνα», όπ. π., Ήρα Φελουκατζή.
«Στήν αγκαλιά του σύμπαντος», Ελευθεροτυπία, 9 Φεβρουαρίου 2001.

Μικρό χρονολόγιο

Ο Γιάννης Ξενάκης γεννήθηκε στις 29 Μαΐου του 1921 στη Βράιλα της Ρουμανίας. Πατέρας του ήταν ο Κλέαρχος Ξενάκης, έμπορος με μακρινή καταγωγή από την Κρήτη, μητέρα του η Φωτεινή Παύλου που πέθανε όταν ο Γιάννης ήταν μόλις 5 ετών. Ήταν ο μεγαλύτερος από τους άλλους δύο αδελφούς του, Κοσμά εξάιρετο εικαστικό καλλιτέχνη και Ιάσωνα καθηγητή φιλοσοφίας.
Φοίτησε στην Αναργύρειο και Κοργιαλένιο Σχολή Σπετσών και ύστερα γράφτηκε στη Σχολή Πολιτικών Μηχανικών του Ε.Μ.Π. Ταυτόχρονα παρακολούθησε μαθήματα μουσικής με δάσκαλο τον Αριστοτέλη Κουντούνη. Εκείνη την περίοδο, άρχισε να μελετά αρχαίους συγγραφείς.

Το 1942 εισέρχεται στην Εθνική Αντίσταση και το Δεκέμβρη του 1944 τραυματίζεται χάνοντας ένα τμήμα του προσώπου του (μάγουλο και αριστερό μάτι). Καταφεύγει στο Παρίσι (1947) και ζει σε ένα ξενοδοχείο όπου διασταυρώνονται λιποτάκτες Βιετκόνγκ και διερχόμενοι αξιωματικοί.
Το δίπλωμα του ως Πολιτικού Μηχανικού του επιτρέπει να βρει δουλειά δίπλα στον Le Corbusier, αποκτώντας ένα όλο και πιο δυναμικό ρόλο στα έργα του τελευταίου μέχρι το 1959. Από τη συμμετοχή του στο σχεδιασμό του μοναστηριού της La Tourette και μετά, δεν θα σταματήσει ποτέ να αναζητά το δρόμο στον οποίο συνεταιρίζεται τόσο η αρχιτεκτονική όσο και η μουσική.

Παράλληλα συνεχίζει τις μουσικές σπουδές του. Σημαντικός σταθμός για τη μουσική του εξέλιξη ήταν η συνάντησή του με τον Ολιβιέ Μεσιάν ο οποίος τον παρακίνησε: «Να ακούει μουσική, όσο γίνεται περισσότερο και να γράφει μουσική».

Γνωστός στο ευρύ κοινό έγινε με το έργο του *Μεταστάσεις για 61 όργανα*. Το 1965 απέκτησε τη γαλλική υπηκοότητα. Έχει γράψει πάνω από 100 έργα. Στην Ελλάδα επέστρεψε το 1974 μετά από ειδική νομοθετική ρύθμιση η οποία ακύρωσε τη σε θάνατο ερήμην καταδίκη του λόγω λιποταξίας το 1947.

Το 1952 παντρεύτηκε μια ηρωίδα της γαλλικής αντίστασης την Françoise Gargouil-Ξενάκη, μετέπειτα συγγραφέα.

Ο Γιάννης Ξενάκης πέρασε τα σύνορα της μάχιμης ζωής του στις 4 Φεβρουαρίου 2001.

Γιάννης Ξενάκης: «Η αδύνατη αποστολή»

Ο Γιάννης Ξενάκης ένας κατ' εσοχήν «θεράπων των τεχνών» θέτει ως όριο της ανθρώπινης δημιουργικότητας τον ίδιο τον άνθρωπο και τη στάση του απέναντι στην αναζήτηση του νέου.

Την εναρκτήρια αγωνία του «πολύτοπου» έργου του καταλαμβάνει η θέση του για την «αδύνατη αποστολή»¹ της ζωής κάθε ανθρώπου η οποία δεν είναι πάντοτε αδύνατη και γι αυτό ο καθένας από εμάς οφείλει να την επιχειρεί βυθιζόμενος στις απροσδιοριστίες της.

Θα χρειαστούν πολλές δεκαετίες ακόμα για να αποσαφηνιστεί η πραγματική σημασία της συμβολής του στην ανανέωση των ιδεών, τόσο γύρω από



πάνω: La Tourette. Η εκκλησία εσωτερικά
φωτ. Β. Παναγιωτοπούλου

τη μουσική όσο και τον στοχασμό γενικότερα.

Το περίγραμμα που ορίζει τα στοιχεία της μορφής της μουσικής του, ο τόπος εν τέλει ανάδυσής τους, είναι τα μαθηματικά. Με την αφομοιωτική δύναμη της σκεψής του ακολούθησε έναν προς έναν τους διάφορους κλάδους των νεότερων μαθηματικών και απόσταξε την εφαρμογή τους για τη μουσική σύνθεση. Για τον Ξενάκη τα μαθηματικά υπάγονται σε ένα ευρύτερο πεδίο, αυτό της προσωκρατικής φιλοσοφίας.

Εν αρχή λοιπόν η φιλοσοφία η οποία εμφανίζεται ευθύς εξ αρχής στο έργο του, τόσο της πρώτης περιόδου (1955-75) όσο και το μεταγενέστερο ιδιαίτερα μετά το 1980.

Το σύμπαν του Ξενάκη, παρότι συγκροτείται από μια ξεκάθαρα «ελεγχόμενη λογική αντίληψη, αλλά με βαθειές φιλοσοφικές προεκτάσεις»² εμπεριέχει ταυτόχρονα ευρήματα των ιστορικών επιστημών όπως της προϊστορίας, της ανθρωπολογίας, της γλωσσολογίας κ.ά.

Η λατρεία του προς το αρχαίο ελληνικό πνεύμα εξωτερικεύεται με τη χρήση ως επί το πλείστον αρχαίων ελληνικών τίτλων για τα έργα του. Εξερευνά τη θεωρία της αρχαίας ελληνικής μουσικής πιστεύοντας ακράδαντα πως οι αρχαίοι δεν αγνοούσαν την πολυφωνία και συνθέτει πια τη δική του μουσική με βάση τους κανόνες τους.

Πέρα όμως από την κατ' αυτόν τον τρόπο αναφορά του στο παρελθόν τη χρήση και τη στήριξη του, προσβλέπει στο μέλλον βαδίζοντας και συνειδητοποιώντας το σήμα μέσα από το περιβάλλον με τους πολυσύνθετους ήχους του, ένα σύνολο ανθρωπογενών ήχων από τους οποίους αποστά-

ζει τον «ηρωισμό του πλήθους»,³ ως ένα είδος πολύτιμης βιωμένης εμπειρίας η οποία και συντίθεται στο έργο του, όχι ως ξένο σώμα αλλά αντίθετα ως δομική αφετηρία συνθετικής διεργασίας. Παρόλα αυτά η εισαγωγή ποικίλων στοιχείων δεν τον οδηγεί όπως θα περίμενε κανείς σε μια περιπτή πολυπλοκότητα, αντίθετα και επειδή ο Ξενάκης ξέρει να μην ξεφεύγει, κρατιέται γερά στην περιοχική της ελεγχόμενης πολυπλοκότητας.

Η «ηχητική μάζα» που παράγει τότε δεν είναι μια αφηρημένη έννοια, αλλά μια έννοια συυφασμένη με τα φυσικά φαινόμενα, είναι η ηχητική μάζα ως βιώμενη εμπειρία και για να εστιάσουμε καλύτερα, είναι η υποστασιοποίηση της προσωπικής του πολιτικής και κοινωνικής περιπέτειας .

Ας τον ακούσουμε:

«Αν πάτε στο Νότο, έχετε τους εκατοντάδες ήχους των πουλιών, τών εντόμων, των τζίτζικιών που σας πολιορκούν από κάθε πλευρά. Αυτοί οι ήχοι διαφέρουν βεβαίως ως προς την ένταση, την πυκνότητα και την τοποθέτηση στον χώρο.Αλλά εκείνο που μετράει είναι η ηχητική μάζα. Αυτή δημιουργεί την ομορφιά του ήχου των τζίτζικιών, των γρύλων κ.λπ. Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει με μια διαδήλωση που δονείται από συνθήματα. Θυμάμαι τα χρόνια της Αντίστασης στην Αθήνα. Υπήρχαν δεκάδες, εκατοντάδες χιλιάδες άνθρωποι που προχωρούσαν προς το κέντρο της πόλης φωνάζοντας συνθήματα. Οι Γερμανοί τους περίμεναν με τεθωρακισμένα άρματα και πολυβόλα. Όταν η διαδήλωση έφθανε μπροστά στους Γερμανούς, οι άνθρωποι διαλύονταν. Και ακολουθούσε ένας ήχος θαυμάσιος, χαστικός, αφάνταστος, με τις οίμωγές των πληγωμένων και τους πυροβολισμούς. Αυτός ο ήχος των γεγονότων έχει τους δικούς του εσωτερικούς νόμους. Αυτή η ηχητική μάζα, ακόμη και αν την ηχογραφήσεις και την εντάξεις σε μια συγκεκριμένη μουσική, δέν μπορεί να αναλυθεί με τους κλασικούς νόμους της αρμονίας και της αντίστιξης».⁴

Ο χρόνος ως διπλή κατηγορία (εντός και εκτός) στηρίζει τη σκέψη του ως δημιουργική «ποιητική» πράξη.⁵ Με στόχο τη χρονική αποκάθαρση της μουσικής, την αντιμετώπιζε ως κατασκευή αποκαλύπτοντας τη διπλή της δόμηση: η πρώτη της δομική συγκρότηση «είναι εντός χρόνου» υπακούει δηλαδή στους νόμους της χρονικής τάξης. Η δεύτερη δομική της συγκρότηση είναι «ανεξάρτητη του γίνεσθαι ή εκτός χρόνου».

«Η εντός χρόνου», αρχιτεκτονική της μουσικής στηρίζει ως επι το πλείστον την ιστορία της δυτικής μουσικής μετά το Μοντεβέρντι, με μόνη εξαίρεση

αυτού του αιώνα τον Debussy (με την επινόηση της κλίμακας τόνων) και τον Olivier Messiaen ο οποίος πέρα από την υλική χρονικότητα του έργου, επιχειρεί να προσεγγίσει μια εσωτερική αχρονικότητα: «εκτός χρόνου».

Ο Ξενάκης προσεγγίζει τη διαπιστωμένη δυαδικότητα της μουσικής κατασκευής ακολουθώντας ένα διαφορετικό δρόμο, απομακρύνεται από το υπόβαθρο πίστης στο οποίο στηρίζεται ο Messiaen. Όπως υποστηρίζουν οι Jean-Yves και Dominique Bosseur:

«Ο Ξενάκης αγωνίζεται να αποσπάσει τη δημιουργία από κάθε μεταφυσική αίγλη, προκειμένου να επανατοποθετήσει τη δημιουργική πράξη σε μια μαθηματολογική ζώνη στην οποία βρίσκονταν ήδη ο Θαλής, ο Αναξίμανδρος και οι Πυθαγόρειοι που δεν είναι άλλη από τη ζώνη όλων των δυναμιτοτήτων».⁶

Αυτή του η εμμονή, της υπαγωγής δηλαδή στο μύθο του αριθμού μέσω της καταγωγής μας εκ των Πυθαγορείων, παραπέμπει σε μια «χρονικότητα έστω και συμβολική».

Στόχος του είναι να προσεγγίσει πια τις αρχές της καθολικότητας, μέσω μιας αχρονικότητας ίσως προσπελάσιμης μέσα από την εγκαθίδρυση της διπλής κατηγορίας «εντός χρόνου, εκτός χρόνου» και της ταυτόχρονης απομάκρυνσης από το μυθικό στοιχείο.

Θέλει έτσι να ενσωματώσει τη συνθετική πράξη στη φιλοσοφική στάση, να επιστρέψει στην πηγή μιας δομής που θα περιέχει στο εσωτερικό της όλο το δυναμικό των πιθανών. Και ακριβώς σε αυτό το σημείο εδράζεται η εισαγωγή της μαθηματικής λογικής ως απαραίτητο εργαλείο για τη μουσική του σύνθεση. Ο δρόμος που ακολουθεί δηλαδή το πέρασμα από το σύμπαν των παγκόσμιων νόμων στη μουσική αυτή καθαυτή, μας παρακινεί να αναρωτηθούμε για τη μουσική εμπειρία και να την προσεγγίσουμε ως μια διακριτή περίπτωση μιας καθολικής νομοθεσίας.

Τι συμβαίνει όμως με την αρχιτεκτονική του πράξη; Οι κατασκευές του, τα «Πολύτοπα», ως συμβάντα περικλείουν στο σύμπαν τους μια φυσική και διανοητική εμπειρία του χώρου προσβλέπουσα στη νομοτελειακή καθολικότητα.

Στο μοναστήρι της La Tourette εργάστηκε στο σχεδιασμό των αναλογιών των ανοιγμάτων. Χρησιμοποίησε τις δύο σειρές αναλογιών του αρμονικού εμβάτη που είχε προτείνει ο Le Corbusier στο Modulor, αλλά εμπνεύστηκε από τη δική του διερεύνηση της γεωμετρίας με τη μουσική. Οι αναλογίες των γυάλινων επιφανειών συνδέονται με τις Μεταστάσεις έργο για 61 όργανα τα οποία και χρησιμοποιεί στο ακρότατο όριο του ανθρωπίνως επιφύτου. Κινούμενος πάνω στον άξονα

της βιωμένης εμπειρίας, παράγει συνολικά ηχητικά φαινόμενα που διέπονται από μαθηματικές η γεωμετρικές αρχές, οι οποίες εδώ αποτυπώνονται σε χωρικό ανάλογο.

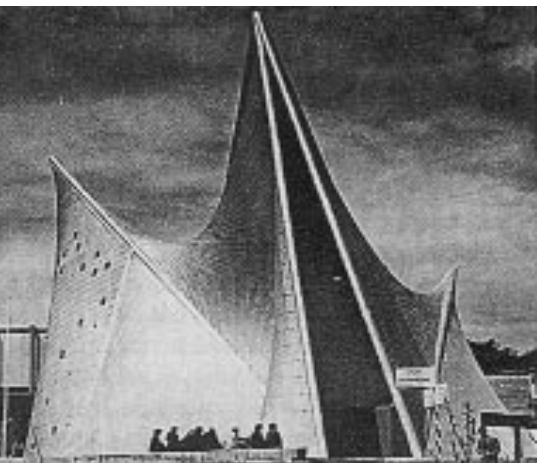
Όπως υποστηρίζει ο Γ.Πεπονής:
«Μπορούμε να φανταστούμε το μουσικό χαρακτήρα των αναλογιών της La Tourette ως ενδιάμεσο βαθύτερο νόμο μεταξύ της συμβατικής στίξης της καμπάνας και της κανονικής μελωδίας της λειτουργίας, ή ως διαμεσολάβηση των ήχων της φύσης και της έντεχνης μουσικής».⁷

Κατά τον Γ. Εξάρχου⁸ στο σχεδιασμό των υαλοστασίων της La Tourette, ο Ξενάκης καταθέτει ένα διπλό προβληματισμό. Επεξεργάζεται από τη μια πλευρά τις αισθητηριακές αντιλήψεις (αναφορά στη βιωμένη εμπειρία) και από την άλλη την ερμηνεία σύνθετων φυσικών φαινομένων. Και είναι ακριβώς με αυτόν τον τρόπο που μεταθέτει την έννοια του σκοπού στο σχεδιασμό, από την αναγκαιότητα και τη λειτουργία –αφήνοντας ακάλυπτο το μοντερνισμό–, και προσεγγίζει το ζήτημα της κανονικότητας σαν αντιληπτικό γεγονός που απέχει από τη στενή σημασία του «τελικού αιτίου» και την τεολογική έννοια της αιτίας, με την οποία ερμηνεύονται τα φαινόμενα του έμβιου κόσμου. Αντίθετα αναζητεί την αιτία μέσα από τους μηχανισμούς που την παράγουν: «Η παραγωγή της μορφής των υαλοπινάκων ως περιγραφή και αναφορά των μηχανισμών που απαντώνται στη Φύση».

Στο περίπτερο της Philips χρησιμοποιούνται οι μαθηματικές του γνώσεις σαν ένα λογικό σύστημα ταυτόχρονα «οργανικό και ρευστό». Αντιλαμβάνεται το χώρο ως γεωμετρικό τόπο μουσικής και αρχιτεκτονικής: έναν «πολυ-



κάτω: La Tourette. Τα ανοίγματα του διαδρόμου
φωτ. Β. Παναγιωτοπούλου



Iannis XENAKIS

est mort le 4 février 2001.

Françoise Xenakis,
Mákhi Xenakis Klatzmann,
David Klatzmann,
leurs enfants, Ulysse, Gaia et Maia,
seront au crématorium du Père-Lachaise
dans le grand salon, le jeudi
8 février 2001, à 9 heures, si vous voulez
les rejoindre.

— L'Association des amis de Xenakis
tient à témoigner de son soutien à sa
famille.

Françoise, Mákhi, David
et leurs enfants,
et se joint à la pensée de tous ceux qui
l'ont connu, aimé et admiré.

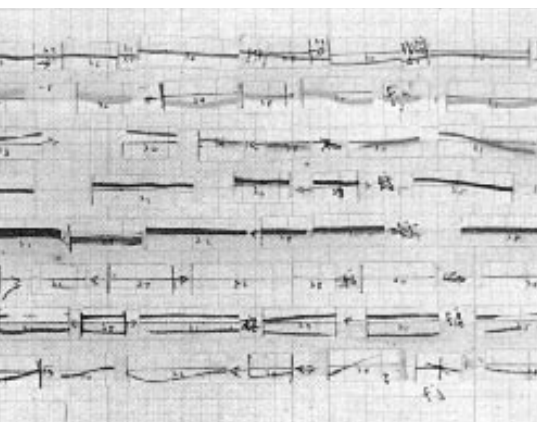
24, rue de Montpensier,
75001 Paris.
amisianisxenakis@club.internet.fr

(Le Monde du 6 février.)

πάνω: Περίπτερο της Philips στην Παγκόσμια Έκθεση
των Βρυξελλών (1958)

μέση: Αγγελτήριο οριστικής αναχώρησης του Γιάννη Ξε-
νάκη στην εφημερίδα Le Monde της 6ης Φεβρουαρίου
του 2001

κάτω: Διάγραμμα του Ιάννη Ξενάκη για τα οκτώ κανάλια
μουσικής στο Πολύτοπο της Περαεπόλης (1971). Κάθε
δείκτης που συνοδεύει το γράμμα λ αντιστοιχεί σε μια
άλλη μουσική ενότητα



τόπο». Μήπως έτσι εισάγει μιαν αντί-
ληψη για την αρχιτεκτονική οργανικά
συνδεδεμένη με το περιβάλλον; Όχι
μια αυθύπαρκτη κατασκευή, αλλά μια
φυσική και διανοητική εμπειρία χώ-
ρου, ένα χωρικό συμβάν που περι-
κλείει στο διανοητικό και φυσικό του
σώμα πολλαπλές εμπειρίες.

Ας ακούσουμε πώς προσεγγίζει ένα
τέτοιο χωρικό συμβάν: το περίφημο
«Πολύτοπο των Μυκηνών», ο Robert
Fajond, φιλόλογος και μουσικολόγος,
που συμμετείχε ο ίδιος ως χορωδός:

“Είναι πολύ δύσκολο και δεν αρμόζει
εδώ να ορίσουμε με λίγα λόγια το τι
ήταν το «Πολύτοπο των Μυκηνών»:
απόπειρα αναζωογόνησης ενός πολύ-
τιμου χώρου, έρημου εδώ και τρείς
χιλιετίες, μεγάλη αναδρομή στα πιο
χαρακτηριστικά έργα του Ξενάκη,
οπτικοακουστική συρραφή που ανα-
καλεί στη μνήμη τις μεγάλες στιγμές
της ιστορίας των Μυκηνών, αλλά επί-
σης (και κυρίως) μια μεγάλη λαϊκή και
μουσική εορτή, τιμητική εκδήλωση
που με (αλλά και μέσα από) τη μουσι-
κή του Ξενάκη γιόρταζε την αποκατά-
σταση της δημοκρατίας σε μια χώρα
που την είχε δει να γεννιέται, καθώς
και η επίσημη επιστροφή στον τόπο
γέννησης, ενός συνθέτη που ήταν
εξόριστος για τόσο μακρύ διάστημα.
Σε ένα τέτοιο σύμπαν δεν εισέρχεται
κανείς ακίνδυνα. Όσο με αφορά, μό-
λις είχα πατήσει στην εξέδρα που είχε
φτιαχτεί στον πρόποδα του κάστρου
της αρχαίας πόλης και οι μνήμες μου
ως ελληνιστή έπεσαν επάνω μου και
με κυρίευσαν. Εισέβαλε μέσα μου αυ-
τός ο ιερός αρχαίος τρόμος που πα-
ρέλυε τους ήρωες του Ομήρου, όταν
βρίσκονταν ξαφνικά αντιμέτωποι με
κάτι που τους ξεπερνούσε και τους
φαινόταν ότι ήταν στοιχείο αδιάσειστο
για την παρουσία του θεού...Ο τρό-
μος αυτός εξαφανίστηκε μόνον όταν,
με σβησμένα όλα τα φώτα, μπροστά
μου είδα αποκλειστικά και μόνον το
καθησυχαστικό ίχνος της παρτιτού-
ρας μου. Όποιος αντιμετώπιζει κάτι
τέτοιο σαν πρόληψη η μύθο, δεν έχει
πάει ποτέ στις Μυκήνες. [...] Ζούμε,
όπως είναι γνωστό, σε έναν κόσμο
αποστειρωμένο και υπερ-εμπορευμα-
τοποιημένο, όπου η μουσική που που-
λιέται σε κασέτες η με εισητήρια έχει
γίνει ένα απλό καταναλωτικό προϊόν.
Άρα, αυτό που ο Ξενάκης επιχείρησε
να μας αποδώσει σε αυτές τις τέσσε-
ρις συνεχόμενες εκδηλώσεις, ήταν η
μουσική όπως ποτέ δε θα έπρεπε να
είχε σταματήσει να είναι: ούτε διασκέ-
δαση, ούτε ηχητικό υπόβαθρο, ούτε
άλλοθι, ούτε ναρκωτικό, ούτε τέχνα-
σμα, ούτε κάτι άλλο. Ήταν η μουσική
σαν συλλογική πανηγυρική εκδήλωση
μιας λαϊκής και ιερής εορτής, βαθιά
ενταγμένη στο γεωγραφικό και αν-
θρώπινο πλαίσιο στο οποίο λαμβάνει
χώρα”.

Για τον Ξενάκη η μουσική είναι ένας

«πανισχύρος συμπυκνωτής πιθανών
πιο ισχυρός από τις άλλες τέχνες».¹⁰
Με τους «τόπους» που συνθέτει εξε-
τάζει την περίπτωση μιας νέας σχέ-
σης μεταξύ τέχνης και επιστήμης και
ιδιαίτερα μεταξύ τέχνης και μαθηματι-
κών, μιας σχέσης στην οποία η τέχνη
θα θέτει τα ζητήματα τα οποία τα μα-
θηματικά θα όφειλαν να επιλύσουν
επινοώντας νέες θεωρίες. Μια «νέα
επιστήμη» λοιπόν, στη βάση αυθεντι-
κών συμπυκνώσεων της διάνοιας
απαλλαγμένης από τις περιγραφικές
μικρές ιστορίες με τις οποίες είναι
φορτισμένες οι αισθήσεις και οι συνή-
θειές μας. Ταυτόχρονα σκιαγραφεί το
τοπίο μιας «νέας τέχνης» που με την
άμεση και ακαριαία αποκάλυψη του
ωραίου αγγίζει τον καθένα μας και εί-
ναι ακριβώς αυτή η διάσταση η πιο
μυστηριώδης που συνιστά τη δύναμη
της την υπεροχή της έναντι της επι-
στήμης.

Ίσως η ανάγνωση του Ξενάκη σε ένα
μελλοντικό χρόνο πέρα από την ανα-
κάλυψη νέων ανατροπών για τη μου-
σική, ανοίγει δρόμους για μια καθολι-
κή εμπειρία του χώρου.

Όπως λέει ο Artaud:

«Το αναγνωρίσιμο έχει με τη σειρά
του ένα νόημα που όλος ο κόσμος
δεν μπορεί να φτάσει, ούτε καν ν’
αναγνωρίσει».

Το να αγγίζεις αυτό που είναι αρχετυ-
πικά γνωστό και γι αυτό υπό όρους
αναγνωρίσιμο, είναι το πιο δύσκολο.
Γιατί η αναγνώριση ισοδυναμεί με έκ-
θεση, με τον κίνδυνο που αυτή κατα-
στατικά εμπεριέχει. Είναι η «αδύνατη
αποστολή», που για τον Ξενάκη έγινε
ήδη δυνατή.

Σημειώσεις

1. Συλλογικό, «Μιά συζήτηση με τον Ιάννη
Ξενάκη στους Δελφούς», Ιάννης Ξενάκης,
Σύγχρονη εποχή, Αθήνα 1944, σελ. 120
2. όπ. π., Γιάννης Γ. Παπαιωάνου, σελ. 16
3. όπ. π.
4. Ν. Μπακουνάκης: «Ναι στον Ξενάκη, όχι
στον Γκουνό», Το Άλλο βήμα, Κυριακή 11
Φεβρουαρίου 2001, σελ. 5
5. Συλλογικό, όπ. π., Jean-Yves και Domini-
que Bosseur, «Εντός χρόνου και Εκτός
χρόνου» σελ. 37
6. όπ. π., σελ. 38
7. Γ. Πεπονής, Χωρογραφίες, Αλεξάνδρεια,
Αθήνα, Ιανουάριος 1997: «Ο αρχιτεκτονικός
σηματισμός του λυρικού στη La Tourette»,
σελ. 89
8. Γ. Εξάρχου, «Η αιγιματική δομή των υα-
λοστασίων της La Tourette. Η κατασκευή
του προβλήματος και η πιθανή επίλυσή
του» Διπλωματική εργασία του Μεταπτυχια-
κού Προγράμματος του τμήματος Αρχιτε-
κτόνων Ε.Μ.Π.: Σχεδιασμός-Χώρος-Πολιτι-
σμός Αθήνα, Νοέμβριος 2000
9. Συλλογικό, όπ. π, Robert Fajond, «Η
Ορέστεια στις Μυκήνες», σελ. 72-73
10. όπ. π., Ιάννης Ξενάκης, «Οι δρόμοι της
μουσικής σύνθεσης», σελ. 84

Ε Κ Δ Ο Σ Η

Παύλος Μυλωνάς: ο Άτλας του Άθωνος

• Αμαλία Κωτσάκη • αρχιτέκτων

Ένα από τα σημαντικότερα γεγονότα
της πνευματικής ζωής των τελευταίων
χρόνων είναι και η έκδοση ΑΤΛΑΣ
ΤΟΥ ΑΘΩΝΟΣ του αρχιτέκτονα – ακα-
δημαϊκού Παύλου Μυλωνά. Το θαυμά-
σια εικονογραφημένο αυτό σύγγραμμα
αποτελεί την πρώτη ολοκληρωμένη
τεκμηρίωση, σχολιασμένη με σοφία
και ευστοχία, του μνημειακού πλού-
του, των καλλιτεχνικών θησαυρών και
του φυσικού κάλλους της αθωνικής
χερσονήσου.

Καρπός ακάματης ερευνητικής εργα-
σίας σαρανταεπτά χρόνων, ο ΑΤΛΑΣ
ΤΟΥ ΑΘΩΝΟΣ είναι έργο διεθνούς
ακτινοβολίας, χάρη στην οικουμενικό-
τητα του θέματός του, τον τρόπο που
προσεγγίστηκε και τις υψηλές του
προδιαγραφές. Εκτός από τη διαχρο-
νική του αξία, ως έκδοση είναι και
εξαιρετικά επίκαιρη. Αποτελεί την
αξιολογότερη τεκμηρίωση της Μονα-
στικής Πολιτείας, οι τύχες της οποίας
τα τελευταία χρόνια διακυβεύονται

από τις προσπάθειες αξιοποίησης.
Δεν πρόκειται όμως μόνο για μια νέα
μνημειώδη έκδοση. Πρόκειται για ένα
έργο ζωής, για προσφορά ενός εμπνευ-
σμένου ιδεολόγου της επιστήμης,
αφοσιωμένου με πάθος στη μελέτη
και διαφύλαξη της πολιτιστικής κλη-
ρονομιάς. Το έργο που επιτελεί έρχε-
ται να καλύψει το ανεκπλήρωτο χρέος
της πολιτείας απέναντι σε αυτό το
μείζον ζήτημα .

Στο σημείο αυτό ίσως αξίζει να σημει-
ωθεί ότι ο καθηγητής Μυλωνάς για να
οργανώσει και φέρει εις πέρας την
«εκστρατεία» του Αγίου Όρους, ελάτ-
τωσε κατά πολύ τη δραστηριότητα
του αρχιτεκτονικού του γραφείου, το
οποίο είχε ήδη στο ενεργητικό του
σημαντικά έργα, όπως τη Στρατιωτική
Λέσχη Θεσσαλονίκης (Α' Βραβείο Αρχι-
τεκτονικού διαγωνισμού, 1951) και το
Ξενοδοχείο της Πάρνηθας (1958-
61), αναγεγραμμένο στον κατάλογο
εξεχόντων έργων της Architecture d'
aujourd'hui, την Εθνική Πινακοθήκη σε
συνεργασία με Δ.Φατούρο, (Α' Βρα-
βείο Αρχιτεκτονικού διαγωνι-
σμού, 1957-81), ή την έπαυλη-εργα-
στήριο της γλύπτριας Αλεξ Μυλωνά
στο Ψυχικό (1961).

Τα τρία εκδοθέντα τεύχη αποτελούν
το πρώτο δήμευσιμα ενός ευρύτε-
ρου έργου για τον Άθω και δεν είναι
παρά ένα μικρό δείγμα του τεράστιου
ερευνητικού υλικού, των ενδεδειγμένων
μελετών και των εκατόν ογδόντα επιτά
ερευνητικών αποστολών του καθηγη-
τή Μυλωνά, που προέκειψαν στο διά-
στημα των τελευταίων σαράντα επιτά
ετών (1954-2001).

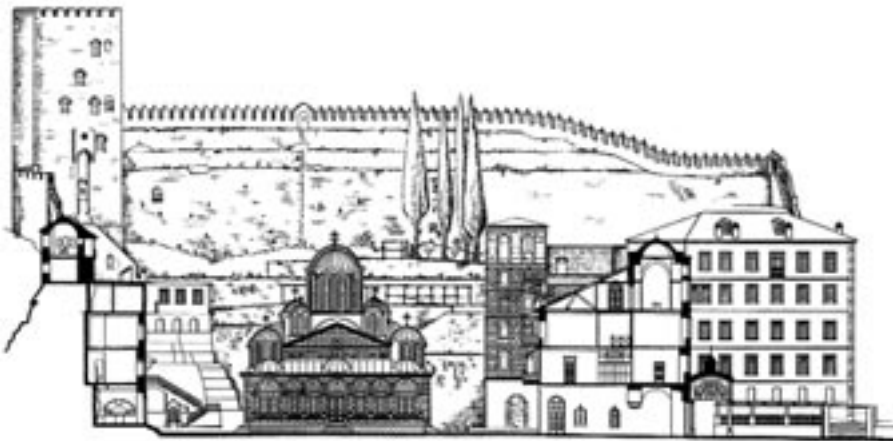
Το ΜΗΤΡΩΟ ΣΚΙΤΣΩΝ ΑΠΟΤΥΠΩΣΕΩΝ
που συγκροτήθηκε απαριθμεί μερικές
χιλιάδες σκίτσων, διαστάσεων 35x50
εκ., τα οποία αφού ελέγχθησαν εξονυ-
χιστικά, μεταφράστηκαν σε πίνακες
σχεδιασμένους με μελάνι, σε κλίμα-
κες κυρίως 1:50 και μικρότερες, οι
οποίοι παρά τη σχολαστική τους ακρί-
βεια και την επιστημονική τους πιστό-
τητα, δε στερούνται εικαστικού ενδια-
φέροντος και καλλιτεχνικής αξίας .
Το ίδιο συμβαίνει και με τη ΦΩΤΟ-
ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ μνημείων και
τοπίων, η οποία βασίζεται σε μια σει-
ρά πολλών χιλιάδων ασπρόμαυρων
και εγχρωμών φωτογραφιών. Μια σο-
βαρή από άερος τεκμηρίωση, αποτέ-
λεσμα τριανταπέντε πηύσεων με ελι-
κόπτερο, εμπλουτίζει το φωτογραφικό
αυτό αρχείο, το οποίο πέραν της ανυ-
πολόγιστης αρχειακής του αξίας, εκ-
φράζει και την ευαίσθητη ματιά ενός
δεινού φωτογράφου. Η εκφραστική
δύναμη των φωτογραφιών, που εικο-

κάτω: Σχηματικό σκαρίφημα των Καρυών, σχεδιασμένο
από τον Π. Μυλωνά το 1956





πάνω: Η Μονή Αγίου Παύλου, νοτιοδυτική άποψη το 1835. Ιχνογράφημα του αρχ. Ελίτον
μέση: Μονή Αγίου Παύλου. Όψη και Τομή
κάτω: Ο Αρσανάς της Μονής Ζωγράφου. Αρχιτεκτονική αποτύπωση της νότιας όψης



ρία σε τόσο πολλούς νέους αρχιτέκτονες και καλλιτέχνες να εξοικειωθούν με το Ιερό Όρος και καθοδηγημένοι σοφά, να αποκρυπτογραφήσουν τα μυστικά του.

Η ενδελεχής μελέτη του μνημειακού πλούτου και η λεπτομερής αποτύπωσή του, σε συνδυασμό με τη βαθειά ιστορική γνώση, απέδωσε και θεωρητικούς καρπούς. Η ρυθμολογική έρευνα διευκολύνθηκε, πολλά προβλήματα μορφολογικής προελεύσεως επιλύθηκαν και ο καθηγητής Μυλωνάς οδηγήθηκε στη διατύπωση μιάς θεωρίας σχετικής με τη διαμόρφωση των αρχιτεκτονικών τύπων που απαντώνται στο Άγιο Όρος.

Η έρευνα όμως δεν περιορίζεται στην πολεοδομική και αρχιτεκτονική τεκμηρίωση των μνημείων, αλλά συνδυάζεται με εξαίρετη πληροφόρηση η οποία αναφέρεται στην ιστορία τους. Περιλαμβάνει άφθονα στοιχεία για την κοινότητα που αποφάσισε την ανέγερση των μνημείων, τα μετέτρεψε σε σχέση με τις ανάγκες της και τα διατήρησε διά μέσου των αιώνων, στοιχεία απαραίτητα για την κατανόηση και τη μελέτη του αθωνικού μοναχισμού σε όλες του τις εκφάνσεις.

Το έργο αφιερώνεται στη μνήμη του Βασιλείου Γρηγόροβιτς Βάρσκη (1701-1747), του Γερασίμου Σμυρνάκη (1862-1935), και Gabriel Millet (1866-1953), Franz Dögler (1891-1968) και ιδίως του Paul Lemerle (1903-1989),

σε αυτούς δηλαδή που πρώτοι ασχολήθηκαν με το Ιερό Όρος και έθεσαν τις βάσεις για την μελέτη του. (1) Ο καθηγητής Μυλωνάς, με αυτόν τον συγκινητικό τρόπο, τους αποδίδει φόρο τιμής και δίνει συγχρόνως έμφαση στην απαραίτητη μελέτη των πηγών. Η σύντομη αυτή αναφορά στο μνημειώδες έργο του ακαδημαϊκού Παύλου Μυλωνά δεν φιλοδοξεί, αλλά ούτε έχει την δυνατότητα να το παρουσιάσει με τρόπο αντάξιό του. Θα προτιμήσει να περιοριστεί στη διαπίστωση, ότι εργασία κλίμακος ολοκλήρου ερευνητικού κέντρου είναι δυνατόν να επιτευχθεί από μία και μόνο αφοσιω-

μένη προσωπικότητα, όταν γίνει σκοπός και έργο ζωής.

Σημειώσεις

(1) ΑΦΙΕΡΩΝΕΤΑΙ ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ – του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΓΡΗΓΟΡΟΒΙΤΣ ΒΑΡΣΚΗ (1701-1747), που όργωσε πεζή το Άγιο Όρος όσο κανείς άλλος πριν ή μετά από αυτόν και μας άφησε ένα υποδειγματικό οδοιπορικό, με ακριβόλογες πληροφορίες και με λεπτομερή, παραστατικά και χαριτωμένα σχέδια, εγχείρημα εξαιρετικό για την εποχή του.

– του ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΣΜΥΡΝΑΚΗ (1862-1935), που μελέτησε και έζησε το Άγιον Όρος εις βάθος και πλάτος και συνέθεσε μόνος και νέος σε ηλικία, το σπουδαίο βιβλίο του (δημοσιεύτηκε το 1903, όταν ο συγγραφέας ήταν 41 ετών), ένα πλήρες για την εποχή του ιστορικό δοκίμιο, χρήσιμο ακόμη και σήμερα, αλλά και αύριο.

– των GABRIEL MILLET (1866-1953), FRANZ DÖGLER (1891-1968) και ιδίως του PAUL LEMERLE (1903-1989), που έθεσαν τις σωστές επιστημονικές βάσεις για τη διπλωματική έκδοση των γραπτών πηγών από τις πλούσιες βιβλιοθήκες των μονών του Αγίου Όρους, τοποθετώντας έτσι τη σύγχρονη έρευνα στη σωστή της αφετηρία.

Ο ΑΤΛΑΣ ΤΟΥ ΑΘΩΝΟΣ

Το εικονογραφημένο Λεξικό του Αγίου Όρους του Άθωνος Bildlexikon des Heiligen Berges Athos, από τις Γερμανικές εκδόσεις WASMUTH, εντάσσεται στη σπουδαία σειρά των Bildlexika του Γερμανικού Αρχαιολογικού Ινστιτούτου και αποσκοπεί στην ενεργή και συστηματοποιημένη επισήμανση της Τοπογραφίας, της Αρχιτεκτονικής και της Τέχνης του Αγίου Όρους.

1. Τόμος Α', Μέρος 1ο

Άτλας των είκοσι κυρίαρχων Μονών
Τεύχος πρώτο: Τοπογραφία και Ιστορική Αρχιτεκτονική (κείμενο)
Τεύχος δεύτερο: Φωτογραφική τεκμηρίωση του τοπίου και μονών.
Τεύχος τρίτο: Ο Άτλας (πίνακες)

2. Τόμος Β', Μέρος 2ο

Εικονογραφημένο Λεξικό (Bildlexikon) των είκοσι κυρίαρχων Μονών

3. Τόμος Γ', Μέρος 1ο
Άτλας των δώδεκα Σκητών και των άλλων εξαρτηματικών μοναστικών Ιδρυμάτων, Τοπογραφία και Ιστορική Αρχιτεκτονική.

4. Τόμος Γ', Μέρος 2ο

Εικονογραφημένο Λεξικό δώδεκα Σκητών και των άλλων εξαρτηματικών μοναστικών Ιδρυμάτων.

Το έργο δημοσιεύεται σε τέσσερις γλώσσες: ελληνικά, γερμανικά, αγγλικά και ρωσικά.

Ο ΑΤΛΑΣ ΤΩΝ ΜΟΝΩΝ σε τρία τεύχη αποτελεί το πρώτο δημοσίευμα του ευρύτερου αυτού έργου.

Η έκδοση παρουσιάστηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2001, σε λαμπρή τελετή, παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Κωστή Στεφανόπουλου στην Αίθουσα Συνεδριάσεων της Ακαδημίας Αθηνών. Τον πρόλογο του Προέδρου της Ακαδημίας κ. Νικολάου Κονομή ακολούθησε η σύντομη αλλά πολύ κολακευτική ομιλία του Διευθυντή του Γερμανικού Αρχαιολογικού Ινστιτούτου κ. Helmut Kyrielleis, ο οποίος ως αντεπιστέλλον μέλος της Ακαδημίας Αθηνών δικαιούτο να μιλήσει από το βήμα της. Την αναλυτικότερη παρουσίαση της εκδόσεως ανέλαβε στη συνέχεια ο βυζαντινολόγος-ακαδημαϊκός κ. Παναγιώτης Βοκοτόπουλος. Ο ακαδημαϊκός κ. Παύλος Μυλωνάς, με έκδηλη τη συγκίνησή του, αφού ευχαρίστησε όλους τους συντελεστές της εκδόσεως, ολοκλήρωσε την παρουσίαση και εγκαινίασε την έκθεση των σχεδίων στην παρακείμενη Ανατολική Αίθουσα της Ακαδημίας Αθηνών.

Η έκθεση που διήρκεσε από 14 Φεβρουαρίου έως 8 Μαρτίου 2001, περιλάμβανε επιλογή σχεδίων και φωτογραφιών του Άτλαντος. Ο ανεπιτήδευτος τρόπος παρουσίασης των εκθεμάτων διόλου δεν μείωσε την υψηλή επιστημονική και καλλιτεχνική τους αξία.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

– ΠΑΥΛΟΣ Μ. ΜΥΛΩΝΑΣ, Αρχιτέκτων, Ακαδημαϊκός.

– Ομότιμος καθηγητής της Ανωτάτης Σχολής Καλών Τεχνών (1956-1982).

– Απόφοιτος του Ε.Μ.Π. (1941) και του Πανεπιστημίου Columbia της Ν.Υόρκης (1947), όπου και edίδαξε (1976).

– Από φοιτητής, επέλεξε τον διπλό δρόμο του συνθέτη αρχιτέκτονα και του θεωρητικού ερευνητή. Ως συνθέτης αρχιτέκτων, έχει ασχοληθεί με όλα τα κεφάλαια της κτηριολογίας και σχεδίασε σημαντικά κτήρια πέντε πρώτα βραβεία αρχιτεκτονικών διαγωνισμών και κτήρια που έχουν αναγραφεί σε διεθνείς καταλόγους εξόχων έργων – Στρατιωτική Λέσχη Θεσσαλονίκης, Εθνική Πινακοθήκη (συνεργασία με Δ. Φατούρο), Ξενοδοχείο Πολυτελείας Πάρνηθος.

– Η ειδικότητά του τόσο ως θεωρητικού, (Ιδρυτικό Μέλος του ICOMOS, 1972) όσο και ως συνθέτη, του επέτρεψαν να συμμετέχει στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, όσο και σε άλλα αρχαιολογικά συμβούλια. Υπ' αυτήν την ιδιότητα υπήρξε ο πρώτος να προτείνει (1958) και να επιτύχει (1962) την ανακήρυξη της Νήσου Ύδρας ως προστατευόμενου μνημειακού συνόλου (ας σημειωθεί ότι η Χάρτα της Βενετίας δημοσιεύθηκε μόλις το 1964). Με παρόμοια εφόδια επελέγη για την αναστήλωση του Ναού της Αναστάσεως και του Παναγίου Τάφου, στα Ιεροσόλυμα (1976-1984).

– Δύο θέματα έρευνας αναφέρονται: α. Η ρυθμολογική ανάπτυξη της Νεοκλασικής Αρχιτεκτονικής του 19ου αι., στην Αθήνα, για την οποία αποτύπωσε και σχεδίασε τα κτίρια που εξετέθησαν σε έκθεση του Μουσείου Μπενάκη και β. Η καταμέτρηση και αποτύπωση των μνημείων του Αγίου Όρους, για τα οποία διέτυπωσε ρυθμολογικές θεωρίες. Ο Π. Μυλωνάς θεωρείται διεθνώς ως ένας από τους ειδικούς εις αυτό το θέμα. Ας σημειωθεί ότι το εκδιδόμενο από το Γερμανικό Αρχαιολογικό Ινστιτούτο του Βερολίνου, τετράγλωσσο και τρίτομο σύγγραμμά του «ΑΤΛΑΣ ΤΟΥ ΑΘΩΝΟΣ», παρουσιάζεται στην παρούσα έκθεση της Ακαδημίας Αθηνών.

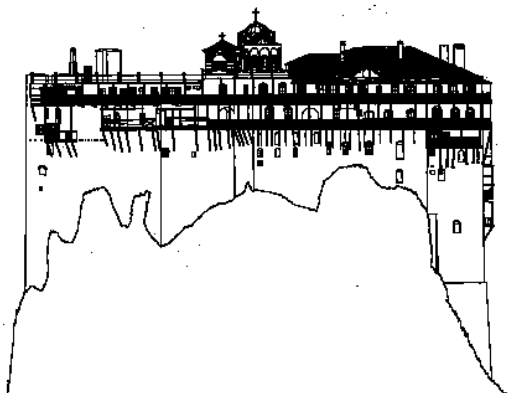
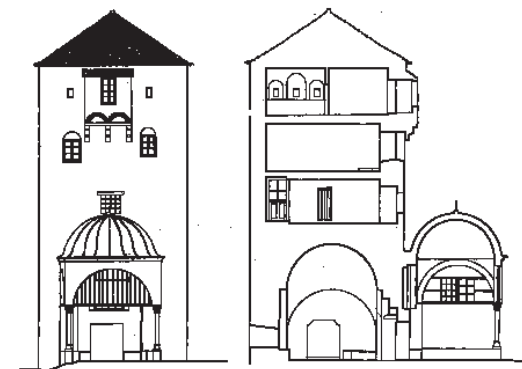
– Το 1987 του απενεμήθη το ΑΡΙΣΤΕΙΟΝ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ και ΤΕΧΝΩΝ της Ακαδημίας Αθηνών, που λογίζεται ως η υψίστη επιβράβευση πνευματικού έργου στην Ελλάδα.

– Το 1996 εξελέγη τακτικό μέλος της Ακαδημίας Αθηνών, στην έδρα της Αρχιτεκτονικής.

– Το 1999 του απενεμήθη, μαζί με άλλες εννέα διεθνείς προσωπικότητες, ο τίτλος του Επίτιμου Μέλους του ICOMOS.

μέση: Πύργος και Κουβούκλιο Εισόδου της Μονής Πατοκράτορος. Όψη και Τομή

κάτω: Δυτική όψη της Μονής Σίμωνος Πέτρος



τα μνημεία και ο τύπος

• Μιχάλης Λεφαντζής • αρχιτέκτων

ΤΥΠΟΣ και μνημεία

εκθεση

19 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ - 22 ΜΑΡΤΙΟΥ, ICOMOS, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 73 ΑΘΗΝΑ

Σκέψεις και παραλείπόμενα για την έκθεση του ICOMOS

«Το κοινό, ενδιαφέρεται για τη ζωγραφική και τη μουσική, για τη γλυπτική και τη λογοτεχνία, αλλά όχι για την αρχιτεκτονική»¹. Σε μια εποχή που τα ένθετα και οι στήλες τέχνης και πολιτισμού συμπληρώνουν απλώς, το θεματικό πυρήνα των έντυπων μέσων μεγάλης κυκλοφορίας, διακόπτοντας τον ορμητικό «ρου» της σοβαρής ειδησεογραφίας με μερικά διαλείμματα ξέγνοιαστης καθημερινότητας, η αρχιτεκτονική ή πόσο μάλλον η διαμαρτυρία για την διάσωση ενός σημαντικού μνημείου, ακόμη και με τη μορφή της κοσμογονικής είδησης, τις περισσότερες φορές δεν καλύπτει τις προδιαγραφές της θεαματικότητας που ζητούν οι μηχανισμοί της σύγχρονης ενημέρωσης. Στις μεγάλες αθηναϊκές εφημερίδες, εκτός από την περίπτωση της «Καθημερινής» που έχει εβδομαδιαία στήλη και του «Βήματος», οι υπόλοιπες εφημερίδες και τα περιοδικά ποικίλης ύλης δεν ασχολούνται συστηματικά με το θέμα. Από την άλλη, τα εξειδικευμένα περιοδικά αρχιτεκτονικής σήμερα, απευθύνονται σε ένα μικρό κοινό το οποίο απαρτίζεται κυρίως από τους επαγγελματίες του χώρου. Η αρχιτεκτονική σε γενικές γραμμές, αφήνει εντελώς αδιάφορα τα μέσα ενημέρωσης και ελάχιστη πληροφορία που να την αφορά επί της ουσίας, καταλήγει στο ευρύ κοινό. Και όμως «ενώ ο καθένας μας είναι ελεύθερος να κλείσει το ραδιόφωνο ή την τηλεόραση, είναι ελεύθερος να μην πάει στον κινηματογράφο και το

θέατρο, κανείς δεν μπορεί να κλείσει τα μάτια του στα κτίρια που διαμορφώνουν την εικόνα της ζωής του μέσα στην πόλη...»². Μία πόλη στην οποία ο δημόσιος λόγος για το κτισμένο περιβάλλον είναι από μόνος του ένα media res. Είναι ο «δημοσιογραφικός» λόγος γύρω από την αρχιτεκτονική κληρονομιά ενός τόπου, που αυτονομείται από την αρχιτεκτονική θεωρία και πράξη και εντάσσεται στη «βιομηχανία της κουλτούρας» (Culture Industry), στην οποία τα μαζικά μέσα ενημέρωσης «ενσάρκωνουν τις αξίες και τους μύθους της κοινωνίας και δεν είναι απλά τα οχήματα μιας ιδεολογίας, είναι αυτά καθαυτά μια ιδεολογία» όπως σημειώνουν οι Adorno και Horkheimer.³ Ο λόγος αυτός ως αυτόνομη ιδεολογία, στοιχειοθετεί την εξέλιξη μιας «χάρτινης» αρχιτεκτονικής, που έχει ως βασικό της στόχο την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης. Βασισμένο στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού στα θέματα που αφορούν την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς, το ICOMOS έχοντας χρησιμοποιήσει με επιτυχία και αποτελεσματικότητα πολλές φορές την έντυπη δημοσιότητα προς όφελος της διάσωσης μνημείων και αρχαιολογικών χώρων, διατηρεί δυναμική την παρουσία του εδώ και χρόνια στα Μ.Μ.Ε και ειδικότερα στις στήλες των εφημερίδων. Το ελληνικό τμήμα του ICOMOS, θέλοντας από τη μια να παρουσιάσει ένα χρονικό αυτής της δυναμικής παρουσίας και από την άλλη να επισημάνει τη μεγάλη σημασία του Τύπου

στο θέμα της διάσωσης της πλούσιας αρχιτεκτονικής κληρονομιάς αυτού του τόπου, διοργάνωσε την έκθεση «Τα Μνημεία και ο Τύπος».

Το περιεχόμενο της έκθεσης, αναπτυσσόμενο σε 30 εποπτικούς πίνακες, αποτελείται από επιλεγμένα άρθρα δημοσιευμένα στον ημερήσιο τύπο τα τελευταία χρόνια, τα οποία άλλοτε αναφέρονται σε μνημεία που κινδυνεύουν από την αδιαφορία, την εγκατάλειψη ή τις «αναπτυξιακές επεμβάσεις» και άλλοτε προβάλλουν βαθύτερες αξίες της πολιτιστικής κληρονομιάς. Τα άρθρα αυτά, ως γραπτά ίχνη ζωντανού λόγου, είναι βέβαια το υβρίδιο μιας νέας ιστοριογραφικής προσέγγισης, αναξιοποίητης μέχρι σήμερα, όμως πάνω από όλα είναι το εφαλτήριο προς μια καινούργια επικοινωνιακή πολιτική για την προστασία της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

Η έκθεση του ICOMOS, πραγματοποιημένη πάνω σε μια ιδέα της Βούλας Μποζινέκη-Διδώνη, εκτός του ότι καταφέρνει να αποδώσει το χρονικό της έντυπης δράσης του δημοσιογραφικού κόσμου της χώρας για τη διάσωση και προβολή του μνημειακού πλούτου, μορφοποιεί το συντακτικό ενός καινούργιου επικοινωνιακού κώδικα, ο οποίος μπορεί με πιστότητα να ερμηνεύσει τη σχέση της νεοελληνικής αρχιτεκτονικής σκέψης και πρακτικής με τον αθηναϊκό τύπο και ενδεχομένως με την κοινή γνώμη. Σημαντική επίσης για την έκθεση, είναι και η συνεισφορά της Λουκίας Μάρθα της οποίας η καλλιτεχνική επιμέλεια διακρίνεται από αισθητική αρτιότητα.

Σε μια εποχή που η αρθρογραφία περί τέχνης και αρχιτεκτονικής στις μόλιμες στήλες των εφημερίδων έχει καταλήξει –τις περισσότερες φορές– να είναι ένα πλήθος στερίων μονολόγων που δεν επιζητούν την επικοινωνία, ο ζωντανός και ουσιαστικός λόγος των άρθρων που παρουσιάζονται στην έκθεση αυτή, ανοίγει μια ευρύτερη συζήτηση και για τα ζητήματα της νεοελληνικής αρχιτεκτονικής που αν μη τι άλλο απουσιάζουν από τον αθηναϊκό τύπο, ηλεκτρονικό και μη.

Σημειώσεις

1. Zevi B. «Saper vedere l' architettura», Einaudi, Torino 1948.
2. ibid 1
3. Adorno Th. και Horkheimer M., «Dialectic of Enlightenment», Continuum, New York, 1972 από το κεφάλαιο «Culture Industry»

ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΗΣ ΓΕΝ. ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ICOMOS ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΤΗΣ ΑΚΡΟΠΟΛΗΣ

Το Ελληνικό Τμήμα του ICOMOS στην ετήσια Γενική του Συνέλευση (29.01.2001) αποφάσισε να καταγγείλει τη διαδικασία που ακολουθεί το Ελληνικό Δημόσιο, για την ανέγερση του Νέου Μουσείου Ακρόπολης, γιατί εκτιμά ότι:

1. Ο χώρος Μακρυγιάννη όπου η πρόσφατη ανασκαφική έρευνα αποκάλυψε σημαντικότερα ευρήματα σε όλη του την έκταση, ενώ η αρχαιολογική έρευνα δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπίζεται από την Πολιτεία ως κοινό αστικό οικόπεδο.

2. Για τη θέση του Νέου Μουσείου Ακρόπολης δεν υπάρχουν ακόμη μέχρι σήμερα ολοκληρωμένες μελέτες χωροθέτησης, πολεοδομικής ένταξης, κυκλοφοριακής φόρτισης, περιβαλλοντικών και λειτουργικών επιπτώσεων.

3. Δεν είναι επιτρεπτό σημαντικά Δημόσια κτίρια και ιδιαίτερα αυτό το Μουσείο με το παγκόσμιας αξίας περιεχόμενό του, αντί να αναδεικνύεται και να αποτελεί σημείο αναφοράς της πόλης, να «καταχώνεται» στους εσωτερικούς υποβαθμισμένους ακάλυπτους χώρους των αθηναϊκών πολυκατοικιών.

4. Ότι είναι αντιεπισημονικός και για το λόγο αυτό επικίνδυνος και απαράδεκτος ο από τα πριν καθορισμός της θέσης των στοιχείων του φέροντος οργανισμού του κτιρίου στον αρχαιολογικό χώρο.

Το Ελληνικό Τμήμα του ICOMOS καλεί το ΥΠΠΟ και τον Οργανισμό Μουσείου Ακρόπολης:

- Να εγκαταλείψει την αδιέξοδη και σπάταλη μέχρι σήμερα διαδικασία ανέγερσης του Νέου Μουσείου Ακρόπολης μέσα στον αρχαιολογικό χώρο Μακρυγιάννη.
- Να ολοκληρωθεί απρόσκοπα η αρχαιολογική έρευνα στον αρχαιολογικό χώρο Μακρυγιάννη, να κηρυχθεί, να προστατευτεί και να αναδειχθεί ως αρχαιολογικός χώρος.
- Να αναζητήσει νέο χώρο για την ανέγερση του Νέου Μουσείου Ακρόπολης, όπου η ένταξή του στην πόλη θα είναι αποτελεσματικά σοβαρών και αξιόπιστων μελετών που θα εξασφαλίζουν την υλοποίησή του κυρίως, αλλά και την εύρυθμη λειτουργία του.

το γερμανικό design

• Κυριάκος Πιπίνης • αρχιτέκτων

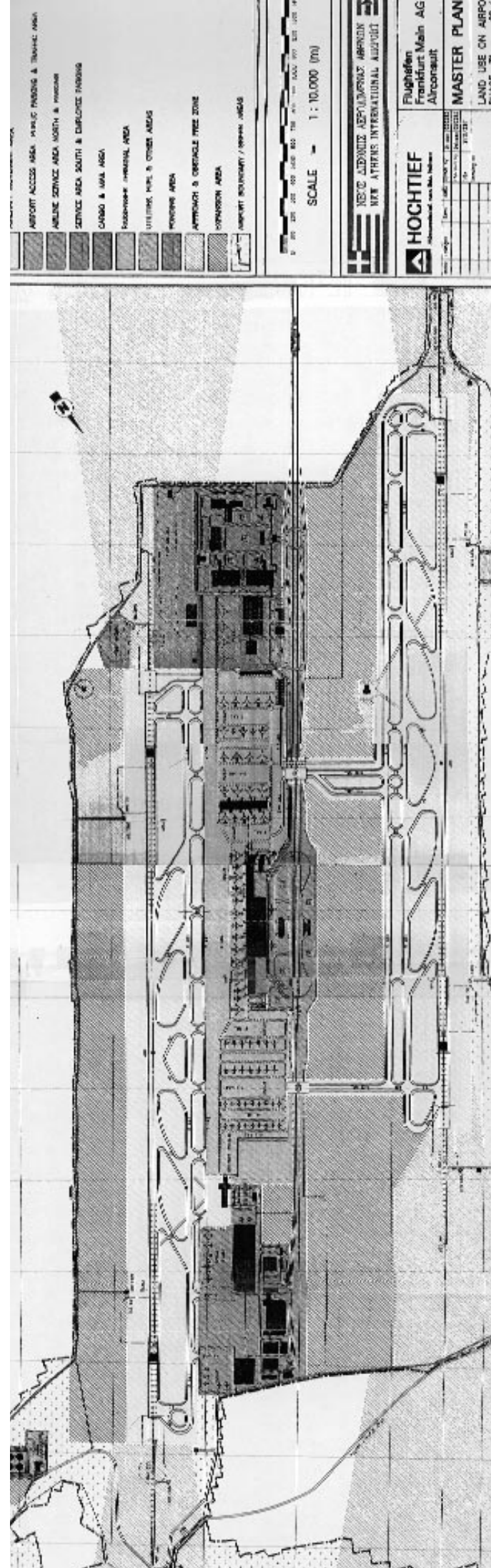
«Αόρατος όταν δεν είναι απαραίτητος, αλλά παράλληλα έτοιμος να λειτουργήσει αποτελεσματικά όταν χρειαστεί». Έτσι περιέγραψε κάποτε το ιδανικό οικιακό χρηστικό αντικείμενο ο γερμανός ντιζάινερ Dieter Rams, διευθυντής του τμήματος σχεδιασμού της εταιρείας Braun για 30 χρόνια.

Μ'ένα «best of» τέτοιων βραβευμένων γερμανικών βιομηχανικών ντιζάιν, καθώς και με κομμάτια της μόνιμης συλλογής του Μουσείου Design Θεσσαλονίκης, πραγματοποιήθηκε στο Κέντρο Αρχιτεκτονικής του Δήμου Θεσσαλονίκης, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Goethe, από την 1η ως τις 19 Φεβρουαρίου του 2001, έκθεση, αφιερωμένη στο γερμανικό βιομηχανικό σχεδιασμό. Ο τίτλος της έκθεσης «Έμπνευση και Λογική» παραπέμπει άμεσα στο ενδιαφέρον της Γερμανίας για το ντιζάιν και την εθνική δέσμευση στην ιδέα ότι η βιομηχανία δεν είναι ξεχωριστή από τον πολιτισμό. Και ήταν στη Γερμανία, στις αρχές του αιώνα, που ένας αρχιτέκτονας, ο Peter Behrens, για πρώτη φορά απέκτησε τον πλήρη έλεγχο της εμφάνισης μιας βιομηχανικής εταιρείας, της γνωστής AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft). Για την AEG ο Behrens σχεδίασε τα πάντα, από αφίσες και ηλεκτρικά σκεύη, έως κτίρια. Και αυτή η φιλόδοξη κατάκτηση αναφέρεται σαν το πρώτο ολοκληρωμένο πρόγραμμα εταιρικής ταυτότητας, που έγινε ποτέ. Σύμφωνα με τον υπεύθυνο του Μουσείου Design Θεσσαλονίκης, κο Στέργιο Δελιαλή, η Γερμανία έμαθε στον κόσμο τη σημασία του υψηλού στάνταρντ, όχι μόνο από λειτουργική άποψη, αλλά και από αισθητική, στο σχεδιασμό των προϊόντων. Οι Γερμανοί σχεδιαστές προϊόντων (designers) πολύ περισσότερο από άλλους, απέκτησαν τη φήμη ότι εργάζονται σ'ένα πλαίσιο ανελαστικών κανόνων λειτουργίας. Κληρονομώντας μέρος της παράδοσης του Bauhaus και μεγαλύτερο της πρακτικής της σχολής του Ulm, ο Γερμανός ντιζάινερ είναι μέρος ενός συνόλου: της εταιρείας. Τα προϊόντα έχουν την εταιρεία τους. Και η εταιρεία έχει ιστορία, παράδοση, συνέχεια και αξιοπιστία, τεχνολογία και ποιότητα «Made in Germany»!



ΣΠΑΤΑ

Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»



Το αεροδρόμιο των Σπάτων και η Αθήνα

του Γεωργίου Μ. Σαρηγιάννη, αρχιτέκτονα

Ιστορική Εισαγωγή

Το προπολεμικό αεροδρόμιο της Αθήνας. Το αεροδρόμιο του Ελληνικού, κατασκευάστηκε το 1937 και λειτούργησε τον επόμενο χρόνο, ως τότε υπήρχε εν χρήση ο Αερολιμένας Φαλήρου για υδροπλάνα κυρίως. Σ' αυτό, έγιναν μέσα στον πόλεμο από τους γερμανούς αλλά και μετά, διαδοχικές επεκτάσεις και εκσυγχρονισμοί, αλλά ήδη από το 1946 άρχισε να συζητείται η θέση των Σπάτων και θα πρέπει να γνωρίζουμε γιατί πρότειναν τα Σπάτα τότε και τι άλλαξε στις προϋποθέσεις επιλογής το 1990.

Οι προϋποθέσεις της δεκαετίας του '50. Το 1954 που διατυπώνεται καθαρά πλέον η προτίμηση στα Σπάτα, είναι τα πρώτα χρόνια μετά τη λήξη του τρίχρονου Εμφύλιου, αλλά χωρίς να αισθάνεται η αστική τάξη ασφαλής ακόμη (παρόλη την τρομοκρατία του μετεμφυλιοπολεμικού κράτους, το 1951 ιδρύεται η ΕΔΑ η οποία παίρνει 10% στις εκλογές του '52 και 25% το 1958). Έτσι, θεωρούσε την Ελλάδα ακόμη ως επικίνδυνο σημείο αναταραχής. Στα πλαίσια αυτά, η αστική τάξη και κυρίως ο ξένος παράγοντας στήριξης της επιθυμούν να έχουν εξασφαλισμένο το χώρο από όπου ασκείται η εξουσία στην Αθήνα, ο απρόσκοπτος έλεγχος αυτού του χώρου, εξασφαλίζει τον έλεγχο της Αθήνας και κατ' επέκταση της Ελλάδας. Ο χώρος αυτός, είναι εκεί όπου συγκεντρώνονται οι νευραλγικοί πολιτικοί και στρατιωτικοί μηχανισμοί του κράτους, και πρέπει να είναι ενιαίος, να μπορεί σε περίπτωση αναταραχής να αποτελέσει ασφαλή «πόλη μέσα στην πόλη» –όπως ήταν στα Δεκεμβριανά το Κολωνάκι, η επιλεγόμενη χαρακτηριστικά «Σκομπία»– αλλά και να έχει διέξοδο ανεφοδιασμού ή και διαφυγής. Ο χώρος αυτός στην δεκαετία του '50 ήταν για την Αθήνα ο άξονας Πλατείας Συντάγματος-Βασιλίσσης Σοφίας-Μεσογείων, άρχιζε με το Κοινοβούλιο και τελείωνε στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Αμύνης, περιλαμβάνοντας Ανάκτορα, βασικά Υπουργεία, Ραδιοφωνικούς Σταθμούς, στρατόπεδα και στρατιωτικές εγκαταστάσεις, τις πρεσβείες των ΗΠΑ και της Μεγάλης Βρετανίας κ.ά. Το μόνο κενό ήταν ο εξωτερικός ανεφοδιασμός, δεδομένου ότι το Ελληνικό, το Τατόι και η Ελευσίνα ήταν μακριά και απομονωμένα από τον «άξονα εξουσίας» μέσω λαϊκών συνοικιών ή κακού οδικού δικτύου. Μην ξεχνάμε ότι η επικράτηση του Σκόμπου το 1944 έγινε δυνατή χάρη στη Λ. Συγγρού που συνέδεε το Φάληρο με το Κολωνάκι, ο αρχικός χώρος αποβίβασης βρετανικών στρατευμάτων στο Κερατσίνι γρήγορα αχρηστεύτηκε, ενώ η Συγγρού λόγω του πλάτους της και της ευθείας χάραξης της ήταν δύσκολο να καταληφθεί από τις μονάδες του ΕΛΑΣ με ελαφρύ οπλισμό, όχι όμως από τα

μηχανοκίνητα του Σκόμπου. Έτσι, στον άξονα Βασιλίσσης Σοφίας-Μεσογείων που αναφέραμε, η κατασκευή του αεροδρομίου στα Σπάτα ήταν απαραίτητος στρατιωτικός στόχος.¹

Έτσι, υπάρχουν μια σειρά ενεργειών και γνωμοδοτήσεων πριν ακόμη από το 1950, έως και το 1957 όπου οι ειδικοί, ICAO (Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας), επιτροπές υπουργείων, Ένωση Ιπταμένων της Ολυμπιακής, κ.ά. επισημαίνουν ότι αφ' ενός τα Σπάτα είναι γεωγραφικά ακατάλληλα διότι περιβάλλονται από βουνά και έχουν δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες και αφ' ετέρου ότι το Ελληνικό είναι κατάλληλο και έχει και δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης.² Παράλληλα, το 1956, συνεργεία τοπογράφων της Αμερικανικής Στρατιωτικής Αποστολής, τοπογραφούν την περιοχή, και όπως προκύπτει από απάντηση του Υπουργείου Εξωτερικών τα συνεργεία «έκαναν μετρήσεις για λογαριασμό του ΝΑΤΟ».³ Έτσι, το 1958 ξαναρχίζουν τα έργα επέκτασης του Ελληνικού, αλλά γρήγορα ξαναρχίζουν οι αναθέσεις μελετών σε ξένες εταιρείες και σε επιτροπές, το 1969, παράλληλα με τη λειτουργία των νέων διαδρόμων και κτιριακών εγκαταστάσεων. Τον Ιούλιο του 1968 η Κυβέρνηση θέτει για πρώτη φορά σαφώς το θέμα προσωρινής βελτίωσης του Ελληνικού και διερεύνηση της μεταφοράς του και αναθέτει το θέμα στις εταιρείες Airways Engineering Corp. και Burns and Roe Inc. οι οποίες προτείνουν τα Σπάτα για μετά το 2000.⁴ Ταυτόχρονα, υπηρεσιακοί παράγοντες –επί Χούντας– της ΥΠΑ σε σύντομη Έκθεσή τους βρίσκουν –επιτέλους!– κατάλληλα τα Σπάτα, και το 1971 η Airways Engineering υποβάλλει την οριστική της μελέτη. Προφανώς δεν είναι τυχαίο ότι τα Σπάτα προωθήθηκαν εσπευσμένα σε περίοδο δικτατορίας και είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ πραγματοποιούνται οι απαλλοτριώσεις, αρχικά για 42.000 στρέμματα,⁵ τελικά 16.760 στρέμματα⁶ συνεχίζονται οι συζητήσεις και οι εκθέσεις ειδικών και μη μέχρι και το 1975.⁷

Στην περίοδο αυτή, η βασική κινούσα δύναμη ήταν η στρατιωτική χρήση του αεροδρομίου για λόγους εσωτερικής και εξωτερικής ασφάλειας και γι' αυτό φαίνεται ότι προτείνονται τα Σπάτα αντίθετα από το σύνολο σχεδόν των εκθέσεων των ειδικών.

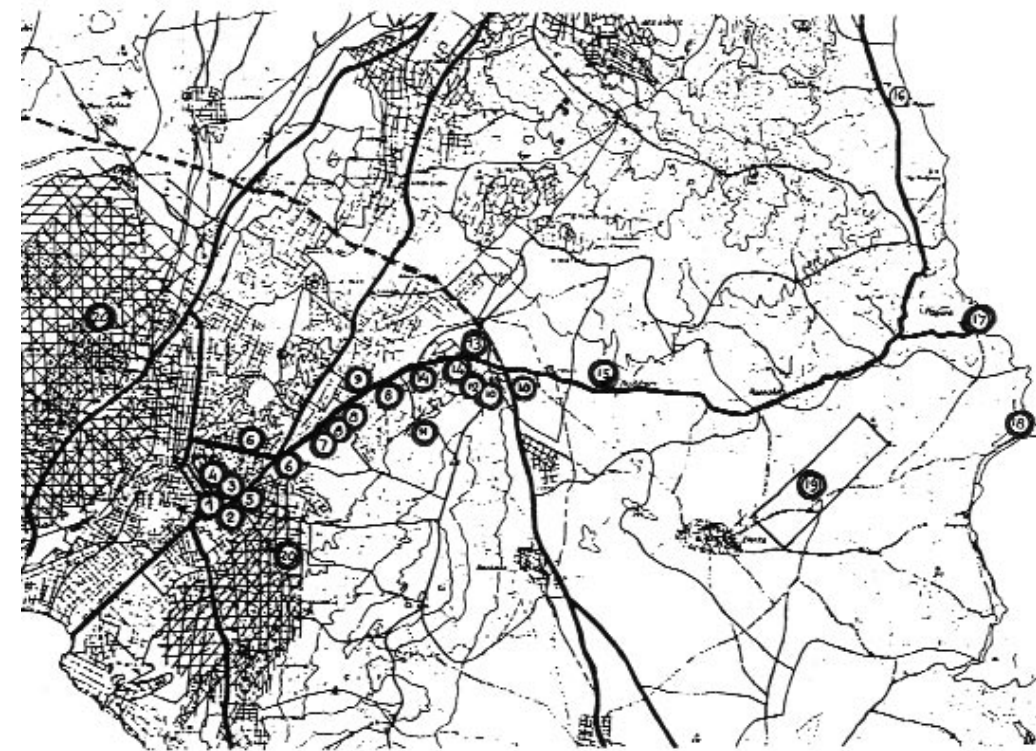
Οι νέες συνθήκες μετά τη μεταπολίτευση. Στη μεταπολίτευση, το θέμα προχωρά με βήματα, κλείνουν οι απαλλοτριώσεις, ενώ συνεχίζονται οι εκθέσεις ειδικών⁸ και αρχίζουν και οι αντιδράσεις των κατοίκων που θίγονται από τις απαλλοτριώσεις. Οι αντιδράσεις όμως γρήγορα μηδενίζονται, όταν πληρώθηκαν οι πρώτες απο-

ζημιώσεις⁹ και φάνηκε η «ανάπτυξη» που θα είχαν τα υπόλοιπα κτήματα από το νέο αεροδρόμιο – πιθανόν να άρχισαν και οι αγορές μεγάλων οικοπέδων από προνοητικές μεγάλες εταιρείες ή κατασκευαστές. Οι αντιδράσεις αναζωπυρώθηκαν τις παραμονές της υπογραφής της Σύμβασης, (Άνοιξη-Καλοκαίρι του 1995, αλλά σε άλλο επίπεδο, συγκεντρώσεων σε κλειστό χώρο κ.λπ.¹⁰) Χαρακτηριστικά σημειώνεται ότι το μονομελές πρωτοδικείο Αθηνών όρισε στις 23.12.76 τιμή μονάδας 600-2500 δρχ. το στρέμμα, που το Υπουργείο Οικονομικών (13.1.1977) τις έκρινε εκτός πραγματικότητας και πρότεινε 80.000-100.000 δρχ. το στρέμμα, τελικά το Εφετείο Αθηνών όρισε στις 4 Μαΐου 1977 τιμές 370.000-500.000 δρχ. το στρέμμα.¹¹

Το ΤΕΕ αναλαμβάνει αυτοβούλως το ρόλο του ως «τεχνικού συμβούλου του ελληνικού δημοσίου», οργανώνει μια δημόσια συζήτηση στις

τει το Γενικό Σχέδιο του αεροδρομίου σε ομάδα Γάλλων και Γερμανών σε συνεργασία με ελληνικό τεχνικό γραφείο (Aeroport de Paris, Flughafen Frankfurt am Main A.G. και Aronis-Drettas-Karlaftis).¹⁴

Την Άνοιξη του 1981 αρχίζουν τα χωματουργικά έργα, πάντως το θέμα ξανάρχεται επί τάπητος με την ανάληψη της εξουσίας από το ΠΑΣΟΚ, (Νοέμβριος 1981) και τότε φάνηκε ότι το αεροδρόμιο δεν ήταν στις προθέσεις τουλάχιστον του τότε Υπουργού Αντ. Τρίτση, ο οποίος το αφαίρεσε από το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985¹⁵ και πρότεινε στον ήδη απαλλοτριωμένο χώρο την εγκατάσταση υπουργείων, του Αττικού Πανεπιστημίου κ.ά.¹⁶ Το 1987 όμως η ίδια κυβέρνηση εντάσσει το αεροδρόμιο στο πακέτο των μεγάλων έργων (Σπάτα, Αχελώος, Μετρό, Γέφυρα Ρίου, Αυτοκινητόδρομοι)¹⁷ και προχωρεί με διάφορες πλάγιες μεθοδεύσεις το έργο,¹⁸



Σχ. 16. Το Αεκανοπέδιο Αθηνών σήμερα.
1.Κοινοβούλιο. 2.Προεδρ.Μέγαρο 3.Πρεσβεία ΗΠΑ 4.Κολωνάκι 5.Ήλιτσα 6. Γεν.Ασφάλεια 7.Γουδί 8.Στρατ. Νοσοκομεία 9.Πεντόγυνο 10.Στρ.εγκατ. 12.Αμερ.Κολλέγιο Θηλέων 13.Σχολείο Αμερ. Κοινοτήτας 14.Τηλεόραση 15. Ασύρματος Χαρβατίου 11. Παπάγους 16.Αμερ.Βάση Ν.Μάρκης 17.Λιμάνι Ραφήνας 18.Βελανιδέζο 19.Αεροδρ.Σπάτων 20.Εργατικές Συνοικίες 21.Κέντρο Αθήνας

5.11.75 και συγκροτεί μια 30μελή «Επιτροπή για έρευνα του θέματος Αεροδρομίου Αθήνας» η μελέτη της οποίας υποβάλλεται στην Κυβέρνηση και δημοσιεύεται το 1977.¹² Δυστυχώς, το ΤΕΕ, δεν στάθηκε στο ύψος του, η πολυσέλιδη Έκθεση παρόλα τα μεγάλα ονόματα που περιλαμβάνονται σ' αυτήν είναι άνευρη και χωρίς κατεύθυνση και αν και είχε πλήθος στοιχείων για να λάβει θέση, εν τούτοις καταλήγει «στο πουθενά» διατυπώνοντας ένα αυτονόητο «γενικό θεωρητικό πλαίσιο «χωροθέτησης αεροδρομίων» και αφήνει την Κυβέρνηση να αποφασίσει.¹³

Στις 6 Ιουλίου 1976 η Κυβέρνηση της ΝΔ, ανακοίνωσε την απόφασή της να γίνει το αεροδρόμιο στα Σπάτα, και τέσσερις μέρες μετά αναθέ-

παρόλες τις αντίθετες εισηγήσεις που διατυπώνονταν ακόμη και εκείνη την εποχή.¹⁹ Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ το ΤΕΕ στη διημερίδα του τασσόταν κατά των Σπάτων,²⁰ σε δηλώσεις του ένα χρόνο μετά, ο Πρόεδρος του κ.Λιάσκας τάχθηκε υπέρ των Σπάτων με το αιτιολογικό ότι οι αντιδρώντες ήθελαν για οικόπεδα την απαλλοτριωθείσα έκταση!²¹

Η ολοκλήρωση του έργου, ξεκινά με την Κυβέρνηση της ΝΔ η οποία το 1993 αρχίζει τις διαπραγματεύσεις με τη γερμανική εταιρεία Hochtief, η νέα κυβερνητική αλλαγή δεν αλλάζει γραμμή αλλά επαναδιαπραγματεύεται την Σύμβαση η οποία τελικά υπογράφεται στις 31 Ιουλίου 1995.

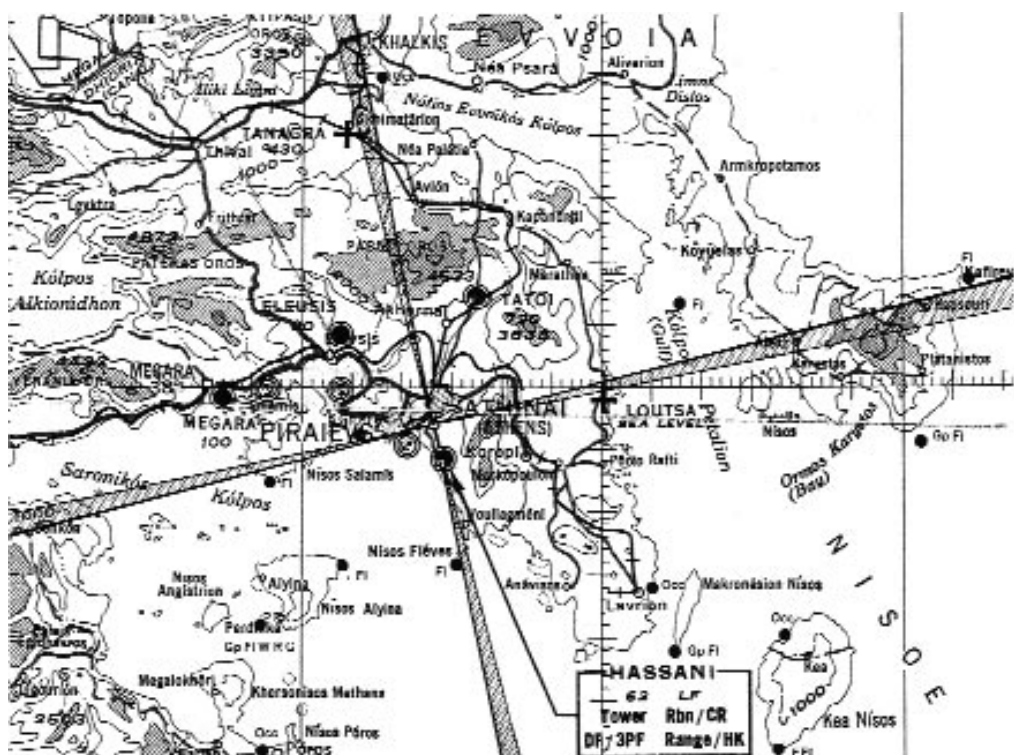
πάνω: Η πολιτική επιλογή των Σπάτων στην δεκαετία του '50 (πηγή: Γ. Σαρηγιάννης, Ν. Τριάντης: πολεοδομία και άμυνα στην πόλη. Τεχνικά Χρονικά, Επισημονική Έκδοση, τ.8, τεύχος 3, Ιούλ.-Σεπτ. 1988)

δίπλα: Κολάζ από τον ημερήσιο τύπο της Φ. Δορκοφύκη

Τώρα όμως, η κινούσα δύναμη για τα Σπάτα ήταν διαφορετική, ιδίως μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης το 1991. Ήταν η διαμορφωμένη κατάσταση στο χώρο των κατασκευαστικών εταιρειών, στο χώρο των ιδιοκτητών γης,²² παλαιών μεσογειτών αλλά και νέων επενδυτών, αλλά και στο διεθνή τομέα των κατασκευαστών αεροδρομίων και είναι γνωστό ότι ο ανταγωνισμός για την ανάληψη ήταν μεγάλος ανάμεσα στη γερμανική και τη γαλλική κοινοπραξία, η οποία έφτασε μέχρι και τις επιτροπές της Ευρωπαϊκής Ένωσης²³ και που ο συμβιβασμός επήλθε διά της διανομής – οι γερμανοί τον έλεγχο στα Σπάτα, οι γάλλοι στο Αττικό Μετρό και παρέμειναν και μερικά για συμπλήρωμα όπως η γέφυρα του Ρίου ή της Πρέβεζας-Ακτίου,²⁴ ενώ στις ελληνικές τεχνικές κατασκευαστικές εταιρείες άφησαν τον έλεγχο στον προσφιλή, γνωστό και αποδοτικότατο χώρο τους, των μεγάλων οδικών έργων (Εγνατία, Ατ-

–πόλης θα πρέπει να δούμε τη θέση, τη δυναμικότητα και κατά συνέπεια και το μέγεθος του αεροδρομίου και σ' αυτό έχει τεθεί ένα βασικό ερώτημα από πολύ παλιά: «Πόσο μεγάλο αεροδρόμιο χρειάζεται η Αθήνα;». Από την απάντηση, εξαρτάται το αν ήταν απαραίτητη η κατασκευή του Ελληνικού και η κατασκευή του στα Σπάτα, ο χώρος που χρειάστηκε για τη λειτουργία του αλλά και ο χώρος που αρχικά δεσμεύτηκε και εκείνος που τελικά απαλλοτριώθηκε και τέλος οι πολεοδομικές επιπτώσεις του στην πόλη που βεβαίως είναι ανάλογες με το μέγεθός του. Στο ερώτημα αυτό υπάρχουν μερικά σημεία, όπως:

Συγκέντρωση των πτήσεων στην Αθήνα ή κατανομή τους στην Ελλάδα; Το ερώτημα είναι βασικό και απασχολούσε πάντοτε τις «επιτροπές ειδικών», αν και η ίδια η πράξη είχε δώσει από μόνη της απάντηση, δημιουργώντας δε



τική Οδός κ.ά.). Γράφτηκε ακόμη στον τύπο χωρίς να διαψευσθεί ότι μια ποινική υπόθεση φοροδιαφυγής της Εθνικής Κτηματικής Τράπεζας της Ελλάδας στη Γερμανία, χρησιμοποιήθηκε για να... πεισθεί η ελληνική κυβέρνηση να οριστικοποιήσει την ανάθεση στην Hochtief.²⁵ Ακόμη ο από τότε επίτιμος Πρόεδρος της ΝΔ κ. Κ. Μητσοτάκης κατήγγειλε ευθέως διάφορες μεθοδεύσεις και κατονόμασε τον επιχειρηματία Μπόμπολα (ελέγχει εκτός από ομάδα ΜΜΕ και την εταιρεία ΑΚΤΩΡ) και τον Π. Κόκκαλη²⁶ οι οποίοι θα λάβουν από τα Σπάτα έργα ο μὲν πρώτος άγνωστου ύψους ο δε δεύτερος 135 δις.²⁷ Αντίστοιχα, ένα χρόνο μετά είχε γίνει και Εισαγγελική παραγγελία για έρευνα για το θέμα²⁸ –με άγνωστο αποτέλεσμα– με βάση καταγγελίες του βουλευτή του ΠΑΣΟΚ Θ. Πάγκαλου (ο οποίος όμως είχε ψηφίσει τη Σύμβαση)²⁹

1. Οικονομικά και χωροταξικά στοιχεία

Για να ερευνήσουμε τη σχέση αεροδρομίου

facto αποκέντρωση των διεθνών πτήσεων σε περιφερειακά αεροδρόμια (Κέρκυρας, Ρόδου, Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης), με αποτέλεσμα το αεροδρόμιο του Ελληνικού να μειώνει τη συμμετοχή του από 72% το 1970 στο 66% μόλις τέσσερα χρόνια μετά, το 1974.³⁰

Είναι κατάλληλα τα Σπάτα για αεροδρόμιο; Είδαμε στα προηγούμενα τις αντιδράσεις της ICAO από το 1957, το 1988 επαναλαμβάνονται οι ανησυχίες ως προς τους ορεινούς όγκους που περιβάλλουν το αεροδρόμιο,³¹ ενώ το 1995 αναφέρονται συγκεντρωτικά στοιχεία από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ανακοινώθηκαν από τον επιμελητή αεροπλοΐας της Ολυμπιακής Αεροπορίας κ. Α. Παπαγεωργίου και τον καθηγητή κ. Κ. Χέλμη), όπως η ύπαρξη ανώμαλου αναγλύφου στην πεδιάδα, η γειννίαση με υψηλά όρη και η δημιουργία ισχυρών στροβιλισμών, αστάθειας ανέμων και ισχυρών αναταράξεων, ακόμη και ταχύτατες κατακόρυφες μεταφορές αερίων μαζών σε χαμηλά ήψη

(50-100 μέτρων) καθώς και οι πρωινές και βραδυνές ομίχλες στην κλειστή πεδιάδα των Σπάτων, φαινόμενα στα οποία αποδίδουν οι πιλότοι και την πτώση του DC-70 στην δεκαετία του '70.³² Παρόμοιες καταγγελίες έκαναν επίσης οι ελεγκτές εναερίου κυκλοφορίας, τονίζοντας ότι λόγω του Υμηττού, δεν θα μπορεί να ξεπεράσει τη δυναμικότητα του Ελληνικού, δηλαδή των 30 εξυπηρετήσεων ανά ώρα.³³ Τελευταία, στο «κλίμα των εγκαινίων» γίνονται προσπάθειες διάψευσης πολλών μελανών σημείων, όπως το ότι το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Τανάγρας αποκλείει τη χρήση από τα Σπάτα μιας γωνίας 30 μοιρών, περίπου αλλά αναφέρονται νέα προβλήματα ασφάλειας των πτήσεων, όπως των κεραιών των ραδιοηλεκτρονικών σταθμών.³⁴

Ποιές είναι οι ατμοσφαιρικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις για το Λεκανοπέδιο; Με βάση τις μελέτες που αναφέρθηκαν επισημαίνουν οι ειδικοί ότι τα καυσαέρια από την κίνηση των αεροσκαφών που εκβάλλονται σε χαμηλά ή μεσαία ύψη διοχετεύονται όχι μόνο μέσω Σταυρού ή Βάρης στο Λεκανοπέδιο, αλλά και επάνω από τον Υμηττό.³⁵ Φυσικά δεν υπολογίζεται η αύξηση της ρύπανσης από τη γενική αστικοποίηση και την αύξηση της κυκλοφορίας. Η οκτάτομη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που εγκρίθηκε από τους τότε αρμόδιους υπουργούς, δεν περιλαμβάνει την έρευνα διασποράς και μεταφοράς αερίων ρύπων προς το Λεκανοπέδιο και αν και οι συντάκτες της μελέτης αυτής το είχαν επισημάνει, δεν έγινε ποτέ τέτοια μελέτη.³⁶

Πόση είναι η προβλεπόμενη τελικά δυναμικότητα του αεροδρομίου; Ακόμη σημειώνεται ότι οι ρυθμοί ανόδου της συνολικής επιβατικής κίνησης μειώνονται σταθερά από το +30% στο +13% (1970-1973) εξαιρώντας τη μεγάλη μείωση λόγω της κρίσης πετρελαίου του 1973 που έπεσε στο -17%.³⁷ Στο σημείο αυτό, ήδη το 1976 υπήρχαν διυστάμενες απόψεις, έτσι η Airways Engineering πρόβλεπε για το 1990 25,34 εκ. επιβάτες ετησίως, το Γραφείο Δοξιάδη 28,74 και η Airport de Paris 14,86-28,01.³⁸ Με βάση αυτά τα νούμερα, έγιναν οι δεσμεύσεις γης για 40.000 στρέμματα (για το διάστημα Ιούνιος του 1992-Μάιος 1993 είχαμε μόλις 8,98 εκ. επιβάτες³⁹), αλλά όταν έγινε η Σύμβαση της Hochtief ο αριθμός... προσγειώθηκε στην τάξη των 16 εκ. επιβατών ετησίως.⁴⁰ Έχει ακόμη γραφεί στον τύπο χωρίς να διαψευσθεί, ότι στη Σύμβαση η Hochtief έχει «χρησιμοποιήσει αναξίοπιστα στοιχεία» σε όφελός της,⁴¹ ανάμεσα στα οποία και το μέγιστο αριθμό εξυπηρετούμενων επιβατών.

Σε πόση απόσταση από την Αθήνα μπορεί να είναι. Έχει αμφισβητηθεί το επιχειρήμα ότι τα Σπάτα έχουν το βασικό πλεονέκτημα ότι είναι κοντά στην πόλη, μια και σε πολλές πρωτεύουσες το αεροδρόμιο τους είναι σε πολύ μακρύτερες (χρονικά ή σε διάστημα) αποστάσεις, όπως π.χ. το Heathrow 35 λεπτά, το Gatwick 60 λεπτά, το Le Bourget 20-45 λεπτά, το Orly 28-80 λεπτά, το Fiumicino 30-60 λεπτά.⁴² Είναι φανερό ότι οι χρόνοι αυτοί επιμηκύνονται διαρκώς όσο αυξάνει ο φόρτος στις μεγαλουπόλεις, εκτός από την περίπτωση όπου χρησιμοποιούνται μέσα σταθερής τροχιάς και μάλιστα αποκλειστικής, έτσι με προαστιακό σιδηρόδρομο ταχύτητας 120-150 χιλιομέτρων την ώρα, η Τα-

νάγρα θα απέχει μόνο 30 λεπτά από το κέντρο της Αθήνας. Σε περιπτώσεις όπου υπάρχει και μέσο σταθερής τροχιάς, τα νούμερα είναι συντριπτικά: Στο Όσλο, η απόσταση των 48 χιλιομέτρων διανύεται σε 19 λεπτά με τρέινο και 40 με αυτοκίνητο, στην Ταϊπέχ 46 χιλιόμετρα σε 27-35 λεπτά με τρέινο, στη Στοκχόλμη 40 χιλιόμετρα σε 20 λεπτά με τρέινο.⁴³ Στην Τανάγρα συγκλίνει και ο καθηγητής Α. Οδοπί του MIT και σύμβουλος στα αεροδρόμια Μιλάνου, Άμστερνταμ, Βοστώνης, Μονάχου και Νέας Υόρκης, ο οποίος θεωρεί ότι το ελληνικό μπορεί με τεχνικές και οργανωτικές βελτιώσεις να παραλάβει μέχρι και 50 κινήσεις την ώρα (το Gatwick και το Manchester έχουν δυναμικότητα 45-48 και το San Diego 50-60, όλα έχουν έναν διάδρομο)⁴⁴ ο ίδιος θεωρεί κάκιστη θέση τα Σπάτα χωροταξικά.

Ποιά είναι τα οικονομικά στοιχεία της Σύμβασης με την Hochtief. Τόσο το αρχικό σχέδιο Σύμβασης όσο και η τελική που υπογράφηκε, σήκωσε θύελλα αντιδράσεων για επαχθείς όρους. Στο πρώτο σχέδιο Σύμβασης, (επί Ν.Δ.), το κόστος υπολογιζόταν γύρω στα 500 δις, η Hochtief θα έβαζε τα 54 δις και θα είχε την εκμετάλλευση για 50 χρόνια με ποσοστό στα κέρδη-ζημίες 60%.⁴⁵ Στην οριστική Σύμβαση (επί ΠΑΣΟΚ), η Hochtief θα βάλει 53 δις, σε ένα κόστος 555 δις και θα έχει την εκμετάλλευση για 30 χρόνια, το 45% των κερδών-ζημιών, ενώ λεγόταν ότι απαλειφθηκε ο όρος για παραχώρηση της αποκλειστικής εκμετάλλευσης του περιβάλλοντα χώρου των 23.000 στρεμμάτων από την Hochtief.⁴⁶ Και στις δύο περιπτώσεις, το έργο εκτελείται με τη μέθοδο της «αυτοχρηματοδότησης», όπου η Εταιρεία-Ανάδοχος συμβάλλει στην κατασκευή του έργου και αποσβένει τα έξοδά της από τη συμμετοχή της στα έσοδα λειτουργίας, όμως τελικά η εταιρεία δεν βάζει ούτε δραχμή, για παράδειγμα, τα χωροταξικά έχουν προϋπολογιστεί για 60 δις, αλλά η εταιρεία τα ανέθεσε σε υπεργολάβους με 20 δις, έβγαλε δηλαδή μόνο από αυτά και πρίν καλά καλά ξεκινήσει το έργο 40 από τα 56 δις που υποχρεούται να δώσει ως συμβολή της.⁴⁷ Για το θέμα των υπεργολάβων, των ουσιαστικών κατασκευαστών δηλαδή, είχε γίνει αρκετή συζήτηση, στον άξονα ότι οι υπεργολαβίες δινόταν εκβιαστικά με επαχθείς όρους που δεν συνέφεραν στους υπεργολάβους που επέλεξε η ίδια η Hochtief⁴⁸ και οι οποίοι ήταν σε 8 κοινοπραξίες από τις 16 που είχαν υποβάλλει προσφορές σ' αυτήν (Ακτωρ-Προδομή-Ελληνική Τεχνοδομική, Αβαξ-Αρχιτεχ-Αττικατ-Γνώμων, ΓΕΚ-Θεμελειοδομή, ΓΕΝΕΡ-ΔΙΕΚΑΤ-ΕΚΤΕΡ-Streif, Σαραντόπουλος-Άλεξίου, Τεχνοδομή-ΑΛΤΕ-Οικοδομική-Προοδευτική, ΤΕΡΝΑ-ΕΤΚΑ-Τεχνική Ολυμπιακή-Τέκτων, και τέλος, Ιωάννου-Παρασκευαΐδης-Ζεύς)⁴⁹ οι οποίοι μάλιστα ήταν και από εκείνους που στήριξαν την ανάθεση στην Hochtief.⁵⁰ Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εταιρεία αρνήθηκε στο Σύλλογο Πολιτικών Μηχανικών να χορηγήσει αντίγραφο της Σύμβασης με το αιτιολογικό ότι η εταιρεία Αερολιμήν Αθηνών ΑΕ είναι Ιδιωτικό Δικαίον.⁵¹ Ακόμη, θα πρέπει να αναφερθούν τα στοιχεία σύμφωνα με τα οποία τα τέλη αεροδρομίου για ένα μέσο αεροσκάφος των 170 θέσεων από 85.581 δρχ. στο Ελληνικό, αυξάνονται σε 1.039.913 δρχ. στα Σπάτα,⁵² πέρα από το γνωστό «σπατόσημο».

2. Πόλη και αεροδρόμιο

Είθισται να λέγεται ότι το αεροδρόμιο έλκει αστικές λειτουργίες και μεταβάλλει δραματικά το χώρο όπου αυτό κατασκευάζεται, αλλά αυτό δεν είναι μονοσήμαντο. Έχουμε σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις αεροδρόμια, κοντά ή μακριά από αυτές, τα οποία καμμία «αναπτυξιακή» επίδραση δεν άσκησαν στο γύρω χώρο τους και η σχέση τους με την πόλη περιορίζεται στην πιθανή ρύπανση από τα καυσαέρια των αεροπλάνων και στα προβλήματα της σύνδεσής τους με την πόλη, γι' αυτό και οι μελέτες χωροθέτησης σε τέτοιες περιπτώσεις κυρίως αφορούν πρώτα την ασφάλεια των πτήσεων, δεύτερο την προσελασιμότητα από την πόλη και τρίτον την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση και όχληση. Στην Ελλάδα όμως, που ο έλεγχος χρήσεων γής είναι ανύπαρκτος έως ανέφικτος για πολλούς γνωστούς και συγκεκριμένους λόγους, η ύπαρξη ενός αεροδρομίου έχει άλλου είδους επιδράσεις οι οποίες εντάσσονται όλες στο πλαίσιο «αξιοποίησης» της κάθε γης σε αστική, όπου ανεξέλεγκτα αναπτύσσονται όποιες χρήσεις επιθυμεί η στυγνή και ανεξέλεγκτη κερδοσκοπία στο αστικό έδαφος. Έχουμε για παράδειγμα σε όλη την Ευρώπη, περιστατικούς δρόμους μέσα από δάση, τα οποία και μετά τη διέλευση του δρόμου παραμένουν ως δάση, έχουμε γεωργική γη στην περιφέρεια των πόλεων η οποία παραμένει γεωργική γη και δεν οικοπεδοποιείται, έχουμε δάση γύρω στις πόλεις τα οποία παραμένουν δάση. Αντίθετα στην Ελλάδα, όπου η εκμετάλλευση του εδάφους έχει αναχθεί σε πρώτιστο άξονα οικονομικής δραστηριότητας, δεν υπάρχει δάσος γύρω από τις πόλεις που να μην οικοπεδοποιείται, δεν υπάρχει δρόμος ο οποίος να μην έλκει ένα πλήθος αστικών λειτουργιών,⁵³ δεν υπάρχει γεωργική καλλιέργεια που να μην μετατράπηκε σε σχέδιο πόλης.

Στα πλαίσια αυτά λοιπόν, το Κεφάλαιο που επενδύεται στην Ελλάδα σε αστικές λειτουργίες (οδικά έργα, αεροδρόμια, λιμάνια κ.λπ.) θεωρεί δεδομένο και το εντάσσει στον ισολογισμό του το να αναπτυχθούν αστικές λειτουργίες από τις οποίες θα έχει και αυτό μερίδιο.

Ποιές θα ήταν –λογικά– οι χρήσεις που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι «έλκονται» λειτουργικά (άσχετο αν για λόγους πολεοδομικούς δεν επιτρέπονται) από ένα αεροδρόμιο; Αντί να ανοίξουμε ένα οποιοδήποτε εγχειρίδιο πολεοδομίας ας δούμε τι περιλαμβάνεται σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες στη Σύμβαση:⁵⁴ Μια σειρά εμπορικών χρήσεων σαν αυτές που ξέρουμε ότι είναι στα κτίρια των αεροδρομίων, γραφεία τραπεζών και μερικά ακόμη που λογικά είναι απαραίτητα μέσα στο αεροδρόμιο. Σύμφωνα και φυσικά αυτό συμβαίνει σε όλο τον κόσμο. Όταν όμως αυτά αναπτυχθούν με αφορμή το αεροδρόμιο και εκτός αυτού και μάλιστα σε μεγέθη αυτοδύναμα, τότε έχουμε μια ολόκληρη πόλη γύρω από το αεροδρόμιο, με απλά λόγια την «αναβάθμιση» σε τιμές γης όλης της περιοχής του αεροδρομίου σε ανεξέλεγκτα πλέον μεγέθη – οι μελέτες μιλάν για μια νέα πόλη 500.000 κατοίκων στα Μεσόγεια.⁵⁵

Ακόμη, δεδομένης της συνεχούς και διαρκώς αυξανόμενης ροής επενδύσεων σε αστικό χώρο (γη ή κτίρια) είναι πλέον αναμενόμενη η επέκταση της πόλης στα Μεσόγεια, όχι επειδή

έγινε εκεί το αεροδρόμιο αλλά επειδή θα αναπτυχθούν εκεί ανεξέλεγκτα ένα σωρό αστικές χρήσεις εμπορικών και συνδριακών κέντρων, ξενοδοχείων, γραφείων πολυεθνικών κ.ά., και φυσικά οι πιέσεις για ένταξη στο σχέδιο των γεωργικών ως τώρα εκτάσεων των Μεσογείων αυξάνονται ανάλογα, άλλωστε αυτός ήταν και ο λόγος που κόπηκαν με το μαχαίρι οι αντιδράσεις των μεσογειτών, μόλις έπεσε το πρώτο χρήμα με τις απαλλοτριώσεις σε ύψη που δεν μπορούσαν να το φανταστούν. Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι οι νότιες πλαγιές της Πεντέλης, είναι γεμάτες από συνεταιρισμούς, οι οποίοι περιμένουν δεκαετίες τώρα την «αξιοποίηση», ακόμη και αν οι πλαγιές αυτές τώρα είναι φαλακρό βουνό από τις πυρκαγιές των τελευταίων τριών χρόνων. Στο κάτω-κάτω, η αναθεώρηση του Συντάγματος και από την πίεση των «επενδυτών» αυτών ξεκίνησε (μαζί με ορισμένους μεγαλοκεφαλαιούχους που ετοιμάζονται για «αξιοποίηση» ολόκληρων ορεινών όγκων, όπως το Μαίναλο κ.ά). Και ήδη οι πιέσεις από τους δήμους της περιοχής είναι ορατές, οι πληροφορίες μιλάν για πάνω από 30.000 στρέμματα για ένταξη στο σχέδιο πόλης γύρω από το αεροδρόμιο.⁵⁶

Στο σημείο αυτό, η κυβέρνηση πανηγύριζε ότι η Σύμβαση που τελικά υπογράφηκε, εκτός των άλλων βελτιώσεων αφαιρούσε από την εταιρεία την αποκλειστική χρήση των 22.000 στρεμμάτων που ήταν γύρω από το αεροδρόμιο,⁵⁷ όμως με το Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύτηκε στη συνέχεια, ανάμεσα σε ένα σωρό οικονομικές διευκολύνσεις και παροχές, υπάρχει στο πρώτο κίολας άρθρο η ρήτρα ότι αν η εταιρεία αποδείξει ότι κάποια εγκατάσταση δεν μπορεί να ανεγερθεί στον κυρίως χώρο του αεροδρομίου, τότε θα μπορεί να κατασκευαστεί στο τμήμα αυτό της «περιορισμένης ανάπτυξης».⁵⁸ Άλλωστε οι προθέσεις φαινόταν από νωρίς και οι κατάλογοι χρήσεων που δημοσιεύονταν στον τύπο είναι χαρακτηριστικοί και αφορούν πλήρη εμπορικά και διοικητικά κέντρα και κέντρα επιχειρήσεων, ξενοδοχεία και κέντρα διασκέδασης πολυτελείας, εκθεσιακούς χώρους, ακόμη και βιομηχανικές μονάδες κ.ά. Για τις τελευταίες, χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι υπολογίζει ο μελετητής 5.000 στρέμματα και συνολικό αριθμό νέων κατοίκων περί τις 300.000.⁵⁹ Ακόμη πρέπει να σημειωθούν και οι επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή, όπως στην ανατολική ακτή της Αττικής όπου π.χ. κατασκευάζεται τεράστιο για τα μέτρα της περιοχής λιμάνι στην Ραφήνα για εξυπηρέτηση του αεροδρομίου (σύνδεση με τουριστικά νησιά κ.λπ.⁶⁰

Και για να μην έχουμε αυταπάτες, ότι τάχα αυτά όλα είναι φαντασιώσεις των πολεοδόμων και των δημοσιογράφων, σημειώνεται ότι ο «Διευθύντης Αερολιμένας Αθηνών ΑΕ» ανέθεσε στις «εταιρείες συμβούλων» DZT Mihalos και DZT International μελέτη για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας της Hochtief, ο όρος που χρησιμοποιείται είναι λίαν εύγλωττος: Master Real Estate Plan. Και για να μην έχουμε απορίες τι είδους συμβουλές θέλει η Hochtief για τα κτίρια του αεροδρομίου, επισημαίνεται η παράγραφος ότι οι σύμβουλοι, εκτός των άλλων θα συμβουλευθούν την Αερολιμνή Αθηνών ΑΕ και «σχετικά με την εκτός αεροδρομίου ανάπτυξη».⁶¹



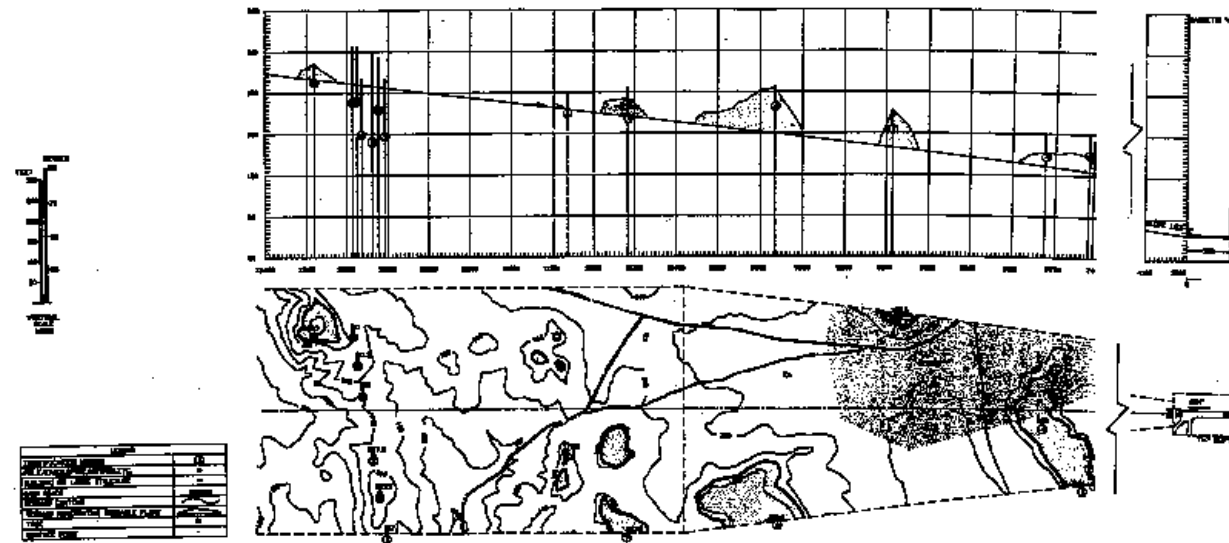
3. Η Αθήνα και το αεροδρόμιο

Από το 1994 είχα διατυπώσει τη θέση ότι το αεροδρόμιο των Σπάτων αποτελεί περιβαλλοντική καταστροφή για την Αθήνα⁶² και ο χρόνος δικαίωσε το άρθρο εκείνο με όλα τα στοιχεία που προέκυψαν μετά. Σήμερα λοιπόν, έχουμε ως πρώτη δυσσίωση πρόβλεψη, την επέκταση της Αθήνας σε περιοχή πολυτελούς πρώτης κατοικίας, με έντονο υπερτοπικό κέντρο τύπου «Λεωφόρου Κηφισίας» στα Μεσόγεια, δεύτερη τη νομιμοποίηση των οικοδομικών συνεταιρισμών στις πλαγιές της Πεντέλης, ενοποίηση δηλαδή του Λεκανοπεδίου μέσω των Μεσογείων έως τη Ραφήνα και τις ανατολικές ακτές της Αττικής αναβαθμισμένες στο στυλ της νυν παραλιακής περιοχής του Σαρωνικού.

Ήδη εμφανίζονται οι πρώτες αρπακτικές διαθέσεις των μεγάλων επενδυτών, μια από τις οποίες είναι η ένταξη στο σχέδιο του κτήματος Καμπά, το οποίο μετατρέπεται από αμπελώνας υψηλής παραγωγικότητας σε οικοδομημένο όγκο, εμπορικό κέντρο εν προκειμένω.⁶³

Από κεί και πέρα, όλα τα παρεπόμενα του «ελληνικού τύπου» ανάπτυξης, όπως οι οδικές αρτηρίες, ήδη έχουν προγραμματιστεί και σιγά-σιγά κατασκευάζονται πλήθος αρτηριών και κόμβων⁶⁴ – παρά τις ομολογίες των ιδίων των συγκοινωνιολόγων ότι τα οδικά έργα έχουν ημερομηνία λήξης και δεν επιλύουν το μεταφορικό πρόβλημα.⁶⁵ Στο εμφανιζόμενο σήμερα πρόβλημα σύνδεσης αεροδρομίου-Αθήνας δεν

θα πρέπει να δώσει κανείς ιδιαίτερη σημασία, κάποια στιγμή θα πραγματοποιηθεί έτσι κι αλλιώς εξ ανάγκης, το θέμα είναι αν θα κατασκευαστεί επιτέλους η σύνδεση με μέσα σταθερής τροχιάς ή θα παραμείνουμε στο αμερικανικό μοντέλο των οδικών συνδέσεων με ΙΧ. Θα πρέπει να σημειώσουμε όμως ότι στη Σύμβαση, περιλαμβάνεται ρήτρα σε βάρος του ελληνικού δημοσίου ότι αν δεν παραδοθεί ταυτόχρονα με τη λειτουργία του η Αττική Οδός, το ελληνικό δημόσιο πληρώνει 35.000 ευρώ (γύρω στα 12 εκατομμύρια) για κάθε μέρα καθυστέρησης.⁶⁶ Θα πρέπει να σημειωθεί ακόμη, ότι πέρα από τις τεχνητές καθυστερήσεις με τις οποίες εκβίαζε η κατασκευάστρια εταιρεία το δημόσιο, το θέμα του προαστιακού σιδηροδρόμου έχει περάσει από διάφορα στάδια. Στη Σύμβαση Παραχώρησης του Δημοσίου με τις κατασκευαστικές εταιρείες υπάρχει όρος⁶⁷ σύμφωνα με τον οποίο αν τύχει και κατασκευαστεί, το δημόσιο θα πληρώνει βάσει ενός αλγόριθμου αποζημίωσης στην εταιρεία (άλλη συνέπεια της «αυτοχρηματοδότησης»!) για διαφυγόντα κέρδη από όσους χρησιμοποιούν το τρένο και όχι το ΙΧ τους. Φαίνεται όμως ότι –όπως ψιθυρίζεται– είχαν υπερεκτιμηθεί τα διόδια και τώρα βλέπουν ότι συμφέρει την εταιρεία να κατασκευαστεί ο προαστιακός ώστε να εισπράττει την αποζημίωση!! Όταν προ ετών είχα αναφέρει σε άρθρο μου⁶⁸ ότι την πολεοδομία της ασκούν οι κατασκευαστές και όχι οι πολεοδόμοι, την επομένη ο υπουργός χωροταξίας έκανε ένα σωρό δηλώσεις στα κανάλια ότι «η πολεοδομία γίνεται για το καλό όλων μας»!!!

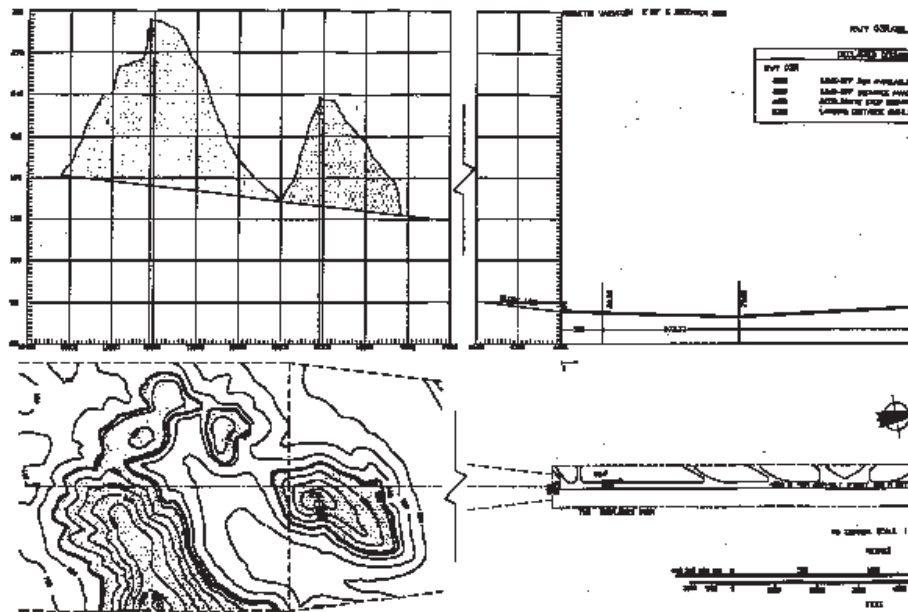


1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

δίπλα πάνω: Εμπόδια διαδρόμων και λειτουργικά όρια της ICAO για τα Σπάτα. Νότια κατεύθυνση του διαδρόμου 03L-21R (πηγή: Υ.Π.Α.)
δίπλα μέση: Εμπόδια διαδρόμων και λειτουργικά όρια της ICAO για τα Σπάτα. Νότια κατεύθυνση διαδρόμου 03R-21L (πηγή: Υ.Π.Α.)



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Στο σημείο αυτό νομίζω ότι θα πρέπει να σημειωθεί ο όρος που υπάρχει στην Σύμβαση Παραχώρησης⁶⁹ σύμφωνα με τον οποίο το δημόσιο υποχρεούται να παραχωρήσει στην εταιρεία χώρους παρά την οδό, όπου η εταιρεία θα κατασκευάσει και θα εκμεταλλεύεται τους Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ), οι οποίοι δεν περιλαμβάνουν μόνο πρατήρια βενζίνης αλλά και τελικά κάθε είδους δραστηριότητα, Ξενοδοχεία, κέντρα διασκέδασης, εμπορικά κέντρα κ.ά. και μάλιστα σε προνομιακές περιοχές π.χ. στις πλαγιές του Υμηττού, μέσα στην προστατευόμενη δασική ζώνη. Έχοντας αυτό υπ' όψιν, είναι προφανές γιατί δεν έγινε υπόγεια η λεωφόρος Υμηττού στην Αγία Παρασκευή.⁷⁰ Και ήδη στον Υμηττό έχουν αρχίσει οι παράνομες καταπατήσεις αλλά και «αγοραπωλησίες» επίσης αμφισβητούμενης νομιμότητας⁷¹ μέσα στη ζώνη προστασίας «Β», παρά την κατασκευαζόμενη λεωφόρο.

Μια ακόμη επίπτωση του αεροδρομίου των Σπάτων στο Λεκανοπέδιο, είναι και η μελετώμενη σύνδεσή του με τις ανατολικές συνοικίες και την παραλία Σαρωνικού μέσω του νότιου κλάδου της περιφερειακής Υμηττού, και της σχεδιαζόμενης σήραγγας Υμηττού. Έχω υποστηρίξει ότι τα έργα αυτά αφορούν την εξυπηρέτηση μόνο ορισμένων κοινωνικών τάξεων της παραλίας (μεγαλοκεφαλαιούχων, Ελλήνων και ξένων, και πολλών από αυτούς με ύποπτες δραστηριότητες⁷²) οι οποίοι και χρειάζονται συνεχώς το αεροδρόμιο και μάλιστα σε απόσταση αναπνοής από τα οχυρωμένα παραλιακά μεγάρά τους.⁷³

Το πρόβλημα της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος, αναλύεται σε άλλο άρθρο στο τεύχος αυτό και ήδη μερικά στοιχεία αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους, όμως θα πρέπει να τονιστεί ότι πέρα από τα καυσαέρια των αε-

ροπλάνων, υπάρχει και η δυσμενής επίδραση στο περιβάλλον από τη μεταβολή της γεωργικής γής των Μεσογείων σε αστικοποιημένη ζώνη. Εδώ τα πράγματα ίσως είναι και χειρότερα, δεδομένου ότι η αφαίρεση από την περιφέρεια μιας πόλης γεωργικών και δασικών ζωνών προσίνου και η αντικατάστασή τους από οικοδομημένες επιφάνειες επιδρά γενικότερα στο κλίμα της πόλης, καθιστώντας την ατμόσφαιρά του χωρίς διαφορές θερμοκρασίας, επομένως και χωρίς κίνηση στην οποία μένει στάσιμη η μόλυνση και ταυτόχρονα χωρίς δημιουργία βροχοπτώσεων το χειμώνα και χωρίς δροσερούς ανέμους το καλοκαίρι.⁷⁴

Αυτή είναι σε γενικές γραμμές η όλη ιστορία του αεροδρομίου των Σπάτων, ενός τριτοκοσμικού τελικά πολεοδομικού γεγονότος σε μια χώρα της οποίας η οικονομία εδράζεται στις επενδύσεις στην αστική γη και όπου την πολεοδομία –όπως και εν πολλοίς και σε κάθε καπιταλιστική χώρα– την ασκούν οι επενδυτές και όχι οι πολεοδόμοι. Ή με άλλα λόγια, η πολεοδομία δεν είναι «για το καλό του κοινωνικού συνόλου» αλλά για το συμφέρον της κυρίαρχης τάξης.

Σημειώσεις:

1. Γ. Σαρηγιάννη, Ν. Τριάντη: «Πολεοδομία και άμυνα στην πόλη», Τεχνικά Χρονικά, Επιστημονική Έκδοση, τ.8, τεύχος 3, Ιουλ.-Σεπτ. 1988
2. ΤΕΕ, «Μελέτη για το νέο αεροδρόμιο», Τεχνικά Χρονικά 4-5/1976
3. Έγγραφο Υπουργείου Εξωτερικών 25.2.1957, αναφορά στον Ν. Πατέλου, «Το αεροδρόμιο στην περιοχή Μεσογείων, αμερικανική επιλογή», Ριζοσπάστης, 12.5.1979, βλέπε ακόμη, Πίκιας Γαλάτη, «Αμερικάνικος "δάκτυλος" στα Σπάτα», Ριζοσπάστης, 1 Απριλίου 1988
4. Χ. Παπαγεωργίου, Προέδρου ΔΣ της ΟΑ: Έκθεση Σκοπιμότητας για ανάπτυξη του Αερολιμένα Ελληνικού, Αύγουστος 1985
5. Ν. Πατέλου, οπ. παρ.
6. Άρη Δικαίου, Χαράς Τζαναβάρα: «Ο λαός αντίθετος στην ΝΑΤΟική απαίτηση για αεροδρόμιο στα Σπάτα», Ριζοσπάστης, 20.11.1981
7. ΤΕΕ, «Μελέτη για το νέο αεροδρόμιο», Τεχνικά Χρονικά 4-5/1976
8. Χ. Παπαγεωργίου, οπ. παρ.
9. Δικαίου, Τζαναβάρα, οπ. παρ.
10. βλ. σχετικά ρεπορτάζ στον τύπο της εποχής, όπως στον Ριζοσπάστη, 24 Ιανουαρίου 1995, 21 Μαρτίου 1995, 6 Ιούνη 1995, κ.ά., Ελευθεροτυπία, 30 Μαρτίου 1995 κ.λπ.
11. Δικαίου-Τζαναβάρα, οπ. παρ.
12. ΤΕΕ, «Μελέτη για το αεροδρόμιο», οπ. παρ.
13. ΤΕΕ, οπ. παρ.
14. Δικαίου-Τζαναβάρα, οπ. παρ. και τα τεύχη των ως άνω εταιρειών που κατατέθηκαν το Μάρτιο και το Σεπτέμβριο του 1977
15. Νόμος 1515/1985
16. Το Βήμα, 25.4.1982 κ.α.λ.
17. Κυβερνητική ανακοίνωση και ρεπορτάζ σε όλες τις εφημερίδες της 30ης Σεπτ. 1987
18. Δημ. Φυρογένη, «Ξεσηκώνονται πάλι στα Σπάτα», Η Πρώτη, 7 Δεκ.1987
19. Έκθεση του Προέδρου του Δ.Σ. της ΕΑΒ Π.Βελισσαρόπουλου (αρ.πρ. 01-94-02-20/7 Φεβρ.1994), Δημοσίευση στο ΤΕΕ 9-10 Ιουνίου 1993 Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, αρ. 1766 της 28ης Ιουνίου 1993 κ.ά. «Κινητοποιήσεις Δήμων περιοχής» (Ριζοσπάστης, 2 Απριλίου 1994) κ.ά.
20. οπ. παρ.

21. Χαρά Τζαναβάρα, «Απόφαση τα Σπάτα», Ελευθεροτυπία, 9 Σεπτεμβρίου 1994
22. Πίκια Γαλάτη, «Αμερικάνικος δάκτυλος στα Σπάτα», Ριζοσπάστης, 1.4.1988, της ίδιας, «Ανοχύρωτα στην αυθαιρεσία τα Μεσόγεια», Καθημερινή, 4 Μαρτίου 2001, και της ίδιας, «Παροξυσμός διαπλοκής για επέκταση σχεδίων», οπ. παρ.
23. «Υπέρ των γερμανών η Κομισιόν», ανταπόκριση του Β. Γκήλια από τις Βρυξέλλες, Ριζοσπάστης, 30 Μαρτίου 1995
24. Ν. Μπογιόπουλου, «Το "φαγοπότι" αρχίζει», Ριζοσπάστης 16 Σεπτεμβρίου 1994, Χ. Τζαναβάρα, «Μοιρασιά για ξεμπλοκάρωμα στο αεροδρόμιο», Ελευθεροτυπία, 22 Αυγούστου 1994
25. Ρεπορτάζ με τίτλο «πάτισσε με τα ...Σπάτα», στον Ριζοσπάστη της 21 Οκτωβρίου 1994
26. Α. Πίκουλα, «Φλέρτ ελληνικών εταιρειών με την Hochtiel για το έργο των Σπάτων», Καθημερινή, 28 Μαΐου 1995
27. Ρεπορτάζ από την ψήφιση της Σύμβασης στην Βουλή, Ριζοσπάστης, 31 Αυγούστου 1995
28. Ρεπορτάζ στην Ελευθεροτυπία «Έρευνα για τα Σπάτα», 29 Ιουνίου 1996
29. Ριζοσπάστης, 31 Αυγούστου 1995, οπ. παρ.
30. ΤΕΕ, οπ. παρ. σελ. 98
31. Β. Τελειώνη, «Το αεροδρόμιο εφιάλτης για την Ανατολική Αττική», Η Πρώτη, 1 Απριλίου 1988
32. Χαρά Τζαναβάρα, «Τα Σπάτα περιμένουν εννέα απαντήσεις», με στοιχεία από έρευνες του Εργαστηρίου Μετεωρολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, τον Δημόκριτο και το Εθνικό Αστεροσκοπείο, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 7 Αυγούστου 1994, Χ. Τζαναβάρα-Άρη Χατζηγεωργίου «Κόλπα με την περιβαλλοντική μελέτη», Ελευθεροτυπία, 18 Αυγούστου 1993, Μαρίας Δεληθανάση, «Διάδρομος ευάλωτος στους ανέμους», Καθημερινή, 23 Ιουλίου 1995.
33. «Τυφλό δυτικά λόγω Υμηττού», Ριζοσπάστης, 29 Αυγούστου 1995
34. Άρη Χατζηγεωργίου, «Σπάτα όπως μετρό», Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 24-25 Μαρτίου 2001
35. Χρήστου Προυκάκη, «Ερχεται νέφος από τα Σπάτα», με αναφορά σε στοιχεία που ανακοινώθηκαν στο Συνέδριο της 3-5 Μαΐου 1993 στην Αθήνα, και Χαράς Τζαναβάρα κ.λπ. βλ. αμέσως προηγούμενες υποσημειώσεις
36. οπ. παρ.
37. ΤΕΕ, οπ. παρ. σελ. 98
38. ΤΕΕ, οπ. παρ. σελ. 49
39. Χ. Τζαναβάρα, Α. Χατζηγεωργίου, «Ορατότης μηδέν για 1 τρις δραχμές», Ελευθεροτυπία, 17 Αυγούστου 1993
40. Επίσημα στοιχεία από την Εταιρεία στο Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ αρ. 1913 της 8 Ιουλίου 1996, βλέπε ακόμη, Α. Χατζηγεωργίου, «Ιταλικά φώτα στο αεροδρόμιο» (παρουσίαση της μελέτης Α. Οσονί) Ελευθεροτυπία, 1 Σεπτ. 1994
41. Μαρίας Δεληθανάση, «Τι αεροδρόμιο θα παραλάβουμε;», Καθημερινή, 23 Ιουλίου 1995
42. ΤΕΕ, οπ.παρ. σελ.103
43. Γ. Νάθενα, Fly & Rail...σιδηροδρομικές συνδέσεις αεροδρομίων. Σιδηροτροχιά, τ.20 σελ.37
44. Α. Χατζηγεωργίου, «Ιταλικά φώτα...» οπ. παρ.
45. Χ. Τζαναβάρα-Α. Χατζηγεωργίου οπ. παρ.
46. «Σκανδαλώδης αποικιοκρατικού τύπου συμφωνία με τους γερμανούς», Ριζοσπάστης, 20 Οκτωβρίου 1994
47. «Η Χόχτιφ δε θα βάλει ούτε δραχμή!», Ριζοσπάστης, 7 Σεπτέμβρη 1996
48. «Η Χόχτιφ ...» οπ. παρ.
49. Α. Πίκουλα, «Οκτώ μνηστήρες για τα Σπάτα», Καθημερινή, 15 Σεπτεμβρίου 1996
50. «Η Χόχτιφ ...» οπ. παρ.
51. Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ, αρ. 1994, 3 Μαρτίου 1997

μέση: Ο Αθηναϊκός τύπος για τα Σπάτα στην Μεταπολίτευση (πηγή: Γ. Σαρηγιάννης, Ν. Τριάντης: πολεοδομία και άμυνα στην πόλη. Τεχνικά Χρονικά, Επιστημονική Έκδοση, τ.8, τεύχος 3, Ιούλ.-Σεπτ. 1988)

52. Π. Υφαντή, «Κόβουν πτήσεις οι ξένες εταιρείες», Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 24-25 Μαρτίου 2001
 53. Παρόδιες αστικές χρήσεις στο κύριο οδικό δίκτυο (επιστ. υπεύθυνος Α. Αραβαντινός) έρευνα Σπουδασπρίου Πολεοδομικών Ερευνών, Αθήνα 1997
 54. Χ. Τζαναβάρα-Α. Χατζηγεωργίου, «Πιο καπιταλιστές από τους Αμερικανούς;», Ελευθεροτυπία, 18 Αυγούστου 1993
 55. Ερευνητικό πρόγραμμα που εκπονήθηκε με ανάθεση από τον Οργανισμό Αθήνας σε ερευνητική ομάδα του Παντείου Πανεπιστημίου με επικεφαλής τον Π. Λουκάκη, η μελέτη παρουσιάζεται και από την Πίικια Γαλάτη στο άρθρο της με τίτλο «Ανοχύρωτα στην αυ-

Ελευθεροτυπία, 13 Μαρτίου 2001
 64. Χάρτες της Αττικό Μετρό ΑΕ με τα σχεδιαζόμενα συγκοινωνιακά έργα
 65. Πρακτικά Ημερίδας του ΤΕΕ (7.10.97) για τα Ολυμπιακά Έργα, Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ τεύχος 1976 /27.10.97 σελ.38. Γ. Σαρηγιάννη, «Μεταφορές και Ολυμπιάδα 2004», Ριζοσπάστης, 11 Ιουλίου 2000, του ίδιου, εισήγηση στην Ημερίδα στη μνήμη του Λέοντα Αυδή, Αθήνα 17 Οκτώβρη 2000 (Πρακτικά υπό έκδοση)
 66. Χ. Τζαναβάρα, «Δρόμος - Αεροδρόμιο», Ελευθεροτυπία, 19 Μαρτίου 2001 η οποία αναφέρεται στην σχετική Σύμβαση



θαιρεσία τα Μεσόγεια», Καθημερινή, 4 Μαρτίου 2001
 56. Π. Γαλάτη, οπ.παρ.
 57. «Σκανδαλώδης αποικιοκρατικού τύπου συμφωνία με τους Γερμανούς», Ριζοσπάστης, 20 Οκτώβρη 1994, Α. Καραμήτσου, «Σε τι διαφέρουν οι Συμβάσεις ΠΑΣΟΚ και ΝΔ για τα Σπάτα», Καθημερινή, 13 Αυγούστου 1995, Χαρά Τζαναβάρα, «Πρωτοχρονιά του 2000 η πρώτη απογοήωση», Ελευθεροτυπία, 29 Ιουλίου 1995
 58. ΠΔ267 ΦΕΚ 192 τ.Α 21 Αυγούστου 1996, βλ. και Ριζοσπάστης, 20 Σεπτέμβρη 1996
 59. Ερευνητικό πρόγραμμα Λουκάκη, που αναφέρθηκε, και Χ. Τζαναβάρα-Α. Χατζηγεωργίου, «Πιο ...καπιταλιστές από τους Αμερικανούς», Ελευθεροτυπία, 18 Αυγούστου 1993
 60. Γ. Ανδρούτσου, «Ένα λιμάνι για την Χόχιφ», Ριζοσπάστης, 14 Σεπτεμβρίου 1995
 61. Ρεπορτάζ με τίτλο «Στην ΔΖΤ Μihalos το σχέδιο αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας αεροδρομίου Σπάτων», Καθημερινή, 6 Σεπτεμβρίου 1997
 62. Γ. Σαρηγιάννη, «Τα Σπάτα και η περιβαλλοντική καταστροφή της Αθήνας», Ριζοσπάστης, 18 Σεπτεμβρίου 1994
 63. Φ. Συρίγου, «Κλείνει το ΣΕΦ μέχρι το 2004»,

67. ΦΕΚ 274 τεύχος πρώτο, 16 Δεκεμβρίου 1996, Νόμος 2445, άρθρο 10.5
 68. Ριζοσπάστης, 24 Σεπτεμβρίου 1995
 69. Νόμος 2445, ΦΕΚ 274 τεύχος πρώτο 16 Δεκεμβρίου 1996, άρθρο 10.1.4.1. παρ. 3
 70. Γ. Μ. Σαρηγιάννη, «Ο Υμηττός, η σήραγγα και τι ελέχθη στην κρίσιμη σύσκεψη», Οικονομικός Ταχυδρόμος, 14 Ιανουαρίου 1999
 71. Α. Καρκαγιάννη, «Οικοπεδοφάγοι του Υμηττού», Καθημερινή, 20 Δεκεμβρίου 1998
 72. Μια σταχυολόγηση από τον τύπο σε γεγονότα δολοφονιών, απαγωγών κ.ά. ελλήνων, ρώσων, αμερικανών, αράβων κ.ά. μεγαλοκεφαλαιούχων, είναι πολύ διδακτική για το ποιόν ορισμένου μέρους του πληθυσμού της παραλίας...
 73. Γ. Σαρηγιάννη, «Σύνδεση Παραλίας και Σπάτων», Εισήγηση στην Ημερίδα των Δήμων Αργυρούπολης και Ελληνικού, 17 Φεβρουαρίου 2001
 74. Αττικό Τοπίο. Κατάλογος ομώνυμης Έκθεσης Υπουργείου Πολιτισμού, άρθρο Γ. Καρρά, Γ. Μαυρομάτη κ.ά. «Το κλίμα της Αττικής», Αθήνα 1989 Γ. Σαρηγιάννη, Αστική μόλυνση. Εκδόσεις Έδρα Πολεοδομίας Αθήνα 1977, όπου και σχετική ειδική βιβλιογραφία

Αναζητώντας την Αρχιτεκτονική στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων

των Κλαίρης Δήμα, Έλενας Λαϊνά, Γιώργου Σημαιοφορίδη



Το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων συζητήθηκε πολύ και σωστά σε σχέση με τη χωροθέτηση, τις συνδέσεις του –ελλειπίς ή μη– με την πόλη, και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στα Μεσόγεια. Ωστόσο, μια άλλη βασική παράμετρος αξιολόγησης του είναι η πολεοδομική (master plan) και η αρχιτεκτονική οργάνωση, δύο σημεία που παραμένουν θολά στην αναζήτηση των συντελεστών που συνέβαλαν στην υλοποίησή τους.

Master Plan και Αρχιτεκτονική

Αναζητώντας την απάντηση στα επίμαχα ερωτήματα ποιός/ποιοί σχεδίασαν το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων, πώς και γιατί απέκτησε την τελική του μορφή, χαθήκαμε σε έναν κυκεώνα πληροφοριών για εταιρείες και αρχιτέκτονες που ασχολήθηκαν με προμελέτες, οριστικές μελέτες και μελέτες εφαρμογής των διάφορων κτιρίων που απαρτίζουν το συγκρότημα. Από ό,τι φαίνεται το τελικό «προϊόν» είναι αποτέλεσμα της διαδικασίας που ακολουθήθηκε... Αυτό που είναι σίγουρο όσον αφορά στην πολε-

οδομική και αρχιτεκτονική οργάνωση είναι η ύπαρξη ενός καταλόγου με τις βασικές «αρχές» σχεδιασμού που αφορούν στην εξωτερική εμφάνιση των κτιρίων, με σκοπό την αποφυγή ετερογενών και μεμονωμένων επιλύσεων. Ο κατάλογος αυτός, AIA Corporate Design Principles, συντάχτηκε από δύο Γερμανούς αρχιτέκτονες (W. Kluska+J. Bottger) και φέρει ημερομηνία 21.12.1998. Οι «αρχές» αυτές εμφανίζονται στη φάση ολοκλήρωσης του έργου, ως προσπάθεια «αισθητικής» ενοποίησης του ήδη υφιστάμενου master plan και των επιμέρους τμημάτων του, όπως αυτά προκύπτουν από τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν σε όλες τις φάσεις της μελέτης και κατασκευής του έργου. Το master plan θα πρέπει μάλλον να αποδοθεί στις τεχνικές υπηρεσίες της εταιρείας Hochtief, Flughafen Frankfurt Main AG Airconsult, ενώ οι «αρχές» αποτελούν τον οδηγό των σχεδιαστικών ενεργειών προκειμένου να επιτευχθεί ένα ενιαίο αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο που θα διασφαλίζει την εμπορική επιτυχία του εγχειρήματος.

πάνω: Η περιοχή του κεντρικού αεροσταθμού του νέου αεροδρομίου Σπάτων



χηση των περιοχών του master plan. Τα στοιχεία αυτά εκφράζονται στο σύνολο των φάσεων της κατασκευής, από τον αστικό σχεδιασμό και την αρχιτεκτονική μέχρι τις λεπτομέρειες και τα χρώματα, τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τις διαφημίσεις. Χαρακτηριστικά, όσον αφορά στον χαρακτήρα των κτιρίων, αναφέρεται: «Τυπικό για τα ελληνικά μεσογειακά κτίρια είναι η κυβιστική μορφή τους και η ορθογωνική τους εμφάνιση... Άρα έχουμε διάσπαση του μεγέθους των κτιρίων κατασκευάζοντας τις επιφάνειες με έμφαση σε κυβιστικά στοιχεία και αποφυγή χρήσης μεταμοντέρνων αρχιτεκτονικών στοιχείων, όπως ασίδες...»

Όσον αφορά στις λεπτομέρειες, οι ζώνες των παραθύρων, οι τοίχοι πανέλα και οι περσίδες εξαερισμού σχεδιάζονται έτσι ώστε να τονίζουν την οριζόντια διάσταση των κτιρίων. Γίνεται προσπάθεια για δημιουργία βάθους στην όψη με την κατασκευή μιας δεύτερης επιδερμίδας μπροστά από την εξωτερική επιφάνεια. Τα σκίαστρα, παράλληλα με την ηλιοπροστασία, καλύπτουν μια «χαμηλού κόστους» κατασκευή. Σε σχέση με την κατασκευή, η γενική σύνθεση βασίζεται στη χρήση ενός ενιαίου κανάβου στοχεύοντας στο ενοποιημένο σύνολο κτιριακών όγκων και περιβάλλοντος χώρου (ο κατασκευαστικός κανάβος του κτιρίου του κεντρικού αεροσταθμού είναι 12,0 X 12,0μ. και επεκτείνεται στο υπόλοιπο της έκτασης).

Από τα προηγούμενα προκύπτει ότι ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στην ευκολία της κατασκευής (τυποποίηση, χρήση προκατασκευασμένων στοιχείων, επαναληπτικότητα στη μορφή), λαμβάνοντας επίσης υπόψη ορισμένα υλικά βιοκλιματικού σχεδιασμού και εξοικονόμησης ενέργειας. Η ίδια λογική χαρακτηρίζει και την επιλογή των υλικών, με την προϋπόθεση να είναι εναρμονισμένα με την τοπική βιομηχανία και τις κατασκευαστικές τεχνικές, έτσι ώστε να χρειάζονται την ελάχιστη δυνατή συντήρηση.

Σε σχέση με τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό τονίζεται ότι το συγκρότημα δεν θα πρέπει να «κραυγάζει» μέσα στο εκτεινόμενο αγροτικό περιβάλλον. Μορφές του ευρύτερου τοπίου θα πρέπει να υιοθετηθούν στις πράσινες ζώνες του αεροδρομίου συμβάλλοντας στην ένταξή του, ενώ η φύτευση γίνεται γεωμετρικά και σε στρατηγικά σημεία, ενοποιώντας τα κτίρια και ορίζοντας σημεία ιδιαίτερης σημασίας, όπως οι εισόδοι. Η γραμμική διάταξη των κτιρίων και η πειθαρχημένη φύτευση δένων τα κτίρια μεταξύ τους σε ένα ενιαίο αποτέλεσμα.

Ειδικές αρχιτεκτονικές μελέτες

Ανεξάρτητα από την επιτυχή ή μη εφαρμογή των «αρχών» (που δεν είναι και τόσο εμφανείς στο κτίριο του κεντρικού αεροσταθμού), για τα επιμέρους κτίρια του αεροδρομίου έχουν γίνει προμελέτες και μελέτες εφαρμογής, σύμφωνα με εκδηλώσεις ενδιαφέροντος και το σύστημα «μελέτη-κατασκευή», στις διαδικασίες των οποίων έχουν εμπλακεί γνωστά ελληνικά αρχιτεκτονικά γραφεία.

Σε σχέση με αυτά, ο Δημήτρης Ποτηρόπουλος αναφέρει: «Οι μελέτες των δύο υπό κατασκευή κτιρίων που εκπόνησε το γραφείο μας, αφορούσαν στα στάδια της οριστικής μελέτης και της μελέτης εφαρμογής. Και στις δύο περιπτώσεις (Εγκαταστάσεις της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και Κτίριο Γραφείων των Διαμεταφορέων) η διαδικασία ανάθεσης ακολουθήθηκε μέσα από διαγωνισμούς με το σύστημα “μελέτη-κατα-

μέση: Η μελέτη για το Κτίριο Εμπορευματικού Αεροσταθμού της Ο.Α., αρχ. γρ. ΔΟΜΟΡΙΝΘΟΣ
κάτω: Κάτοψη στάθμης αναχωρήσεων νέου αεροδρομίου Σπάτων

σκευή” και με βάση τις προμελέτες της διακήρυξης. Οι περιορισμοί που ίσχυσαν εξαρχής προέκυψαν τόσο από το γεγονός μιας δεδομένης προμελέτης και από τις γενικές κατευθύνσεις σχεδιασμού (AIA Corporate Design Principles), όσο και από το γνωστό πρόβλημα του διαθέσιμου χρόνου σε παρόμοιες διαδικασίες... Το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων, αν αποτολμήσει κανείς μια διαφορετική προσέγγιση από εκείνη των “αριθμών”, των “μεγεθών”, της “οργανωμένης λειτουργίας”, της “σύγχρονης τεχνολογίας”, κατά την άποψή μου δεν ανταποκρίνεται στο ρόλο του και στην εποχή του... οι χρησιμότητες που ίσως εξασφάλιζε ένας διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός έχουν και στην περίπτωση αυτή χαθεί...»

Στο ίδιο μήκος κύματος κινούνται και οι παρατηρήσεις του γραφείου ΔΟΜΟΡΙΝΘΟΣ που εκπόνησε τη μελέτη του υπό κατασκευή κτιρίου του Εμπορευματικού Αεροσταθμού της Ο.Α., στο στάδιο της οριστικής μελέτης και της μελέτης εφαρμογής, στα ίδια πάντα πλαίσια. Όπως αναφέρουν οι αρχιτέκτονες Γιώργος Αραχωβίτης και Χρήστος Κούτελης: «Ο σχεδιασμός του κτιρίου έπρεπε να λύνει τα ειδικά και πολύπλοκα λειτουργικά προβλήματα, να εκφράζει το δυναμισμό και την ιδιαιτερότητά του, αλλά και να συμφωνεί με τους περιορισμούς που προέρχο-



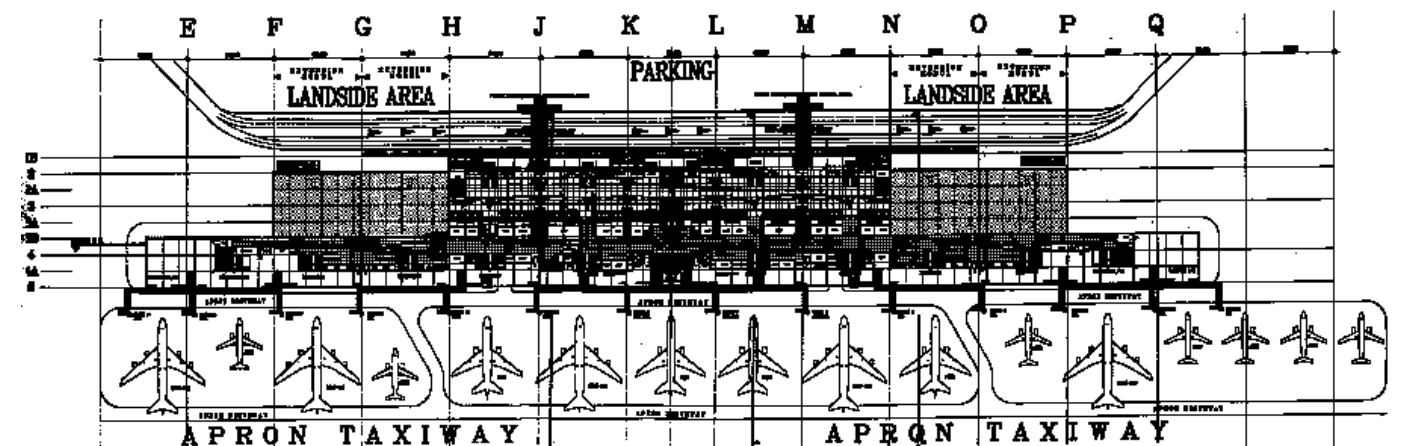
νται από τις γενικές κατευθύνσεις σχεδιασμού (AIA Corporate Design Principles)... Ο φέρων οργανισμός διαφοροποιήθηκε από την προμελέτη και αποτελείται από τη μεταλλική κατασκευή της στέγης που στηρίζεται επί οπλιστωμένων, από οπλισμένο σκυρόδεμα, τοποθετημένων σε κάναβο 24 X 24 μ., δημιουργώντας ένα κλειστό χώρο διατάσεων 100 X 140 μ. Η παραπάνω διαδικασία σχεδιασμού έπρεπε να ολοκληρωθεί μέσα σ' ένα ιδιαίτερα περιορισμένο χρόνο, γεγονός που αποτελεί δυστυχώς συνηθισμένο πλέον πρόβλημα όχι μόνο για το συγκεκριμένο κτίριο αλλά και για όλες τις αντίστοιχες μελέτες. Είναι δύσκολο, αλλά φαίνεται αναπόφευκτο, να παραδεχθούμε ότι στη “σύγχρονη Ελλάδα” σημαντικά αρχιτεκτονικά έργα, που θα καθορίσουν και θα διαμορφώσουν την διεθνή εικόνα της χώρας, στερούνται τα χρονικά περιθώρια μελέτης που τους αρμόζουν, στο όνομα της επίτευξης “αριθμητικών μεγεθών” και (υπέρμετρα περιορισμένων) “χρονικών προθεσμιών”, ως ένδειξη προόδου...»

Και από τις δύο τοποθετήσεις προκύπτει το ίδιο συμπέρασμα: ότι χάθηκε μια μοναδική ευκαιρία να αποκτήσει η Αθήνα και η χώρα αξιόλογα αρχιτεκτονικά δείγματα –ανεξάρτητα από τη χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου–, με σαφή αρχιτεκτονική παρουσία που να ανταποκρίνονται στις χωρικές ιδιαιτερότητες και τα τεχνολογικά δεδομένα του προγράμματος.

Όπωςδήποτε, στα θέματα αυτά –αρχιτεκτονική ποιότητα των επιμέρους τμημάτων και κτιρίων, περιβαλλοντική ποιότητα του master plan– σφειλούμε να επανέλθουμε στη συνέχεια, εκτιμώντας τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου ως προς την καθημερινή του πλέον χρήση, κυρίως σε ό,τι αφορά στη διευκόλυνση των εγκάρσιων κινήσεων που αποτελούν κοινή συνισταμένη των σύγχρονων αεροδρομίων.

Ωστόσο, το συμπέρασμα που προκύπτει από αυτή την πρώτη αναζήτηση είναι σαφές: η αρχιτεκτονική ποιότητα παραμένει ακόμα στα αζήτητα: άλλωστε η διαδικασία «μελέτη-κατασκευή» δεν φαίνεται να οδηγεί προς μια τέτοια κατεύθυνση. Ίσως, η ιδιαιτερότητα ενός τέτοιου έργου να είναι στο να μην έχει ακριβώς χαρακτήρα, στην υποτιθέμενη «ουδετερότητα» του: όμως, δεν παύει να αποτελεί το σημαντικότερο κατώφλι εισόδου-εξόδου της χώρας και με την ιδιότητα αυτή να αντικατοπτρίζει τη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα.

πάνω και μέση: Οι μελέτες για το Κτίριο των Εγκαταστάσεων της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και το Κτίριο Γραφείων των Διαμεταφορέων, αρχ. γρ. Δ. Ποτηρόπουλος και Ν. Ποτηρόπουλου



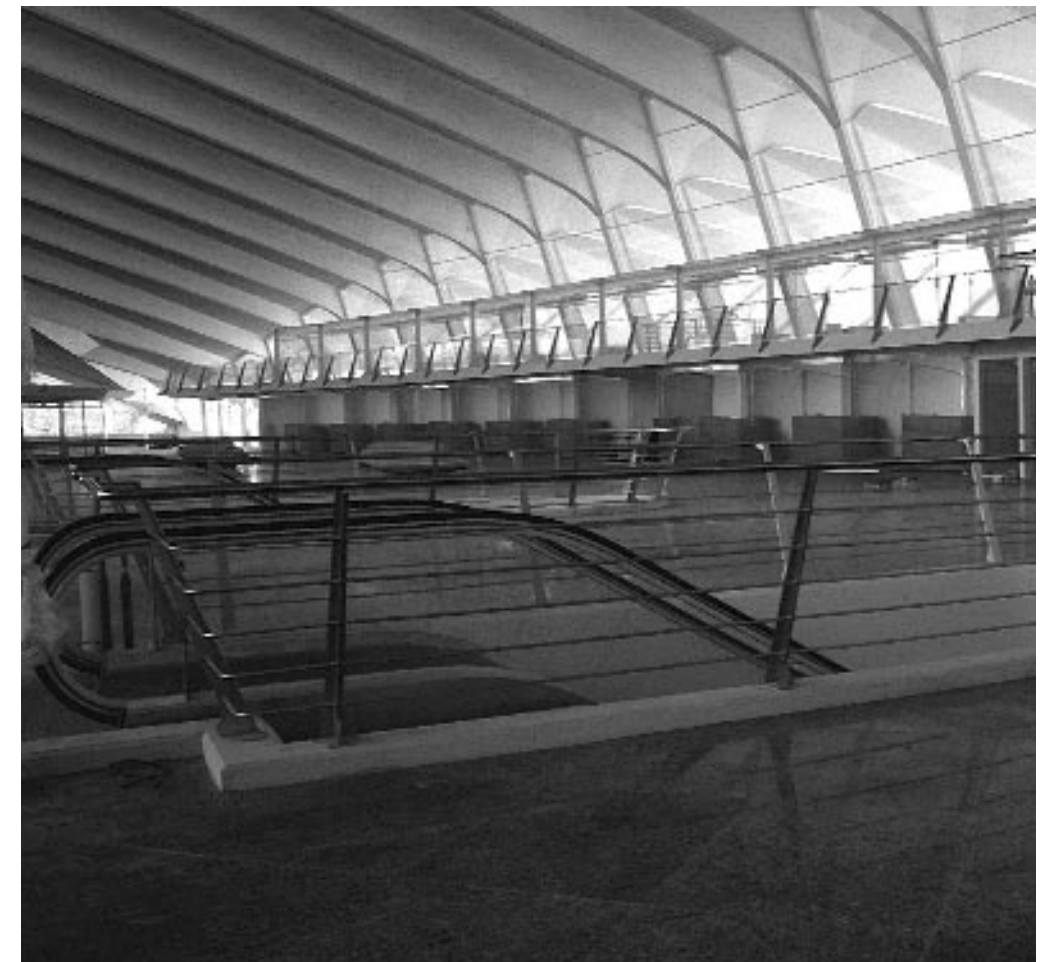
Αρχιτεκτονική διεθνών αεροδρομίων



62



63



δίπλα πάνω: Αεροδρόμιο Kansai, Οζάκα,
αρχ. Renzo Piano, 1994
δίπλα κάτω: Αεροδρόμιο O'Hare, Σικάγο,
αρχ. Helmut Jahn, 1985-89

πάνω: Αεροδρόμιο Stansted, Λονδίνο,
αρχ. Norman Foster, 1991
κάτω: Αεροδρόμιο Sondica, Μπιλμπάο,
αρχ. Santiago Calatrava, 1990-99
(φωτ. Β. Παναγιωτοπούλου)



πάνω: Hong Kong International Airport,
Κίνα, αρχ. Norman Foster, 1998
κάτω: Αεροδρόμιο Marseilles

δίπλα: Αεροδρόμιο Abdul Aziz Terminal
Ηα, Τζέντα, αρχ. Skidmore, Owings and
Merrill (SOM), 1972

Αεροδρόμια, ούτε του ύψους (HOCH) ούτε του βάθους (TIEF)

του Ζήση Κοτιώνη, αρχιτέκτονα



Μιλώντας κάποτε για τα αεροδρόμια όταν ακόμη αυτά δεν είχαν προφτάσει να έχουν ιστορία, ο Le Corbusier έλεγε ότι « Η ομορφιά του αεροδρομίου είναι η μεγαλοπρέπεια του χώρου». Ο μεγαλοπρεπής αυτός χώρος του αεροδρομίου δεν είναι ο εσωτερικός χώρος του κτιρίου αλλά ο ευρύτερος χώρος των συνεχών αφίξεων και αναχωρήσεων. Ο ευρύς περίγυρος του αεροπορικού διαμετακομιστικού κόμβου στα σύγχρονα μητροπολιτικά αεροδρόμια, όπως αυτό των Αθηνών έχει εκταθεί σε μέγιστο βαθμό. Χώρος του αεροδρομίου των Σπάτων, εκτός από τους διαδρόμους και τα κτίρια μετεπιβιβάσεων είναι ο εναέριος χώρος των Μεσογείων και όλη η εγκατάσταση πάνω στη γη που περιλαμβάνει τους δρόμους, τους κόμβους, τα κτίρια υποστηρίξεως, τα πάρκινγκ αλλά και τη συναφή οικιστική ανάπτυξη, δηλαδή το σύνολο του κάμπου των Μεσογείων.

Μέσα σε αυτό το μηχανισμό κυκλοφορίας αυτοκινήτων, τρένων και αεροπλάνων όπου καταλαμβάνει και δημιουργεί χώρο σε κλίμακα γεωγραφική, οι κτιριακές εγκαταστάσεις τις οποίες υποτίθεται ότι σχεδιάζει και ελέγχει κάποιου είδους αρχιτεκτονική, δεν είναι παρά ένα ελάχιστο υποσύνολο. Το υποσύνολο δε αυτό υπόκειται στις απαιτήσεις της καθολικής αυτής κυκλοφορίας που ουσιαστικά υποβάλλουν το χώρο της αρχιτεκτονικής σε μια εργαλειακή υποτέλεια, σαν να πρόκειται ακριβώς ο κτιριακός χώρος να είναι ένα επιμέρους μηχανολογικό εξάρτημα της καθολικής κυκλοφοριακής εγκατάστασης, στον ευρύ χώρο που είναι ένα σύγχρονο μητροπολιτικό αεροδρόμιο.

Για την αρχιτεκτονική διαχείριση, τη διευθέτηση αυτού του χώρου, δεν ισχύει πια η μοντερνική επιταγή «η μορφή να ακολουθεί τη λειτουργία». Αυτό που συμβαίνει είναι ότι η κυκλοφοριακή λειτουργία επικυριαρχεί απόλυτα στη μορφή, με τον τρόπο που ο εσωτερικός χώρος μιας μηχανολογικής συσκευής υπηρετεί τη λειτουργία της. Αρκεί να σκεφτεί κανείς τους κυλιόμενους διαδρόμους, ή τις φισούνες προσεγγίσεως στα αεροπλάνα, γιατί δε όχι και τον ίδιο τον εσωτερικό χώρο των αεροπλάνων, σαν προέκταση του αεροδρομίου που δεν είναι παρά ένας κυλινδρικός χώρος, ένας σωλήνας υποκειμένος σε αυστηρότατες εργονομικές προδιαγραφές.

Υπό την συνθήκη της απόλυτης αυτής κυριαρχίας της λειτουργίας επάνω στη μορφή είναι ουσιαστικά αμφισβητήσιμος ο ρόλος της αρχιτεκτονικής, ως δυνατότητα επέμβασης στο χωρικό μοντέλο ενός σύγχρονου αεροδρομίου και η δυνατότητα της αρχιτεκτονικής να επηρεάζει και να διαμορφώνει με τους δικούς της όρους την ψυχολογική συνθήκη του χώρου, πέρα από τις προγραμματικές του προϋποθέσεις. Γι' αυτό μπορούμε ίσως να παρηγορούμεθα για το

μέση: Κατόψεις στάθμης αφίξεων και υπογείου νέου αεροδρομίου Σπάτων

δίπλα πάνω: Ανατολικός διάδρομος νέου αεροδρομίου Σπάτων

δίπλα κάτω: Κτίρια κεντρικού αεροσταθμού και δορυφορικού σταθμού

γεγονός ότι στην περίπτωση του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» η διαδικασία σχεδιασμού κρατήθηκε πιστή στην αναλογία του σχεδιασμού ενός μηχανολογικού εξαρτήματος χωρίς αρχιτέκτονα και με μια αρχιτεκτονική την οποία επιβάλλει ο λειτουργικός μηχανισμός. Την κακορίζικη αυτή παρηγοριά μπορεί να ενισχύσει μια προσεκτικότερη ματιά σε νέα αεροδρόμια όπως αυτό του Norman Foster στο Hong Kong. Η εργαλειακή αντιμετώπιση της μορφής ως στέγαστρο που επιστεγάζει μια διαμετακομιστική και διαμοιρασική λειτουργία των ανθρώπινων μαζών έχει ένα αποτέλεσμα μέτριο και ασήμαντο, μια αρχιτεκτονική banalite: Αν το περισσότερο που μπορεί να προσφέρει η σύγχρονη αρχιτεκτονική που υπηρετεί την οικονομικότητα και υπηρετείται από την τεχνολογία είναι αυτό, τότε και οι αμιγώς μηχανολογικές επιλύσεις, όπως αυτή της Hochtief δεν έχουν να προσφέρουν τίποτα λιγότερο υψηλό (Hoch) ή λιγότερο βαθύ (Tief) από την προβαλλόμενη διεθνώς «έγκυρη» εφαρμοσμένη αρχιτεκτονική, τύπου Foster.

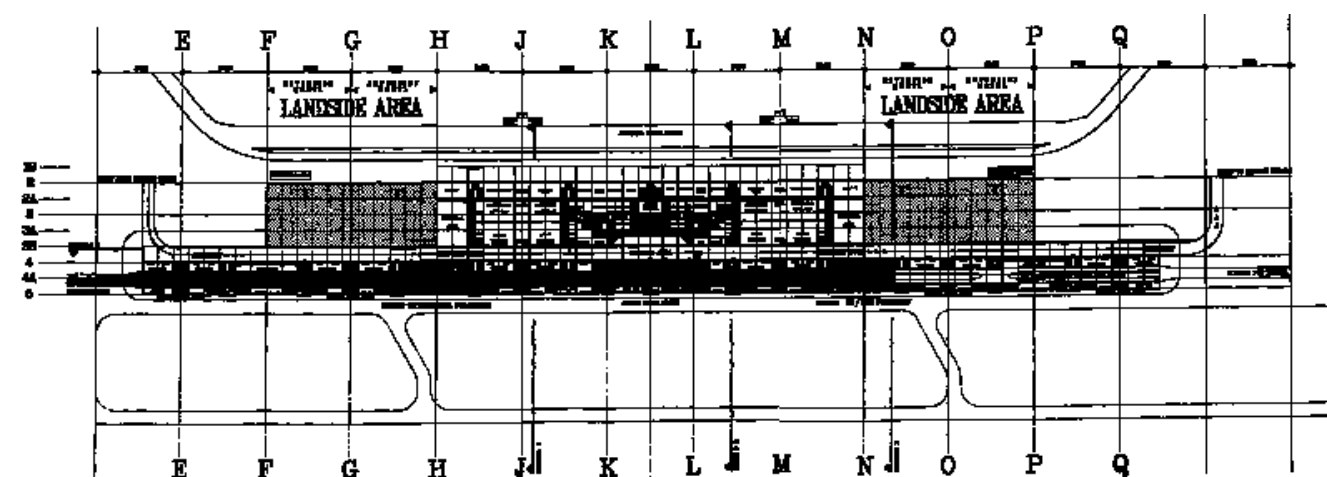
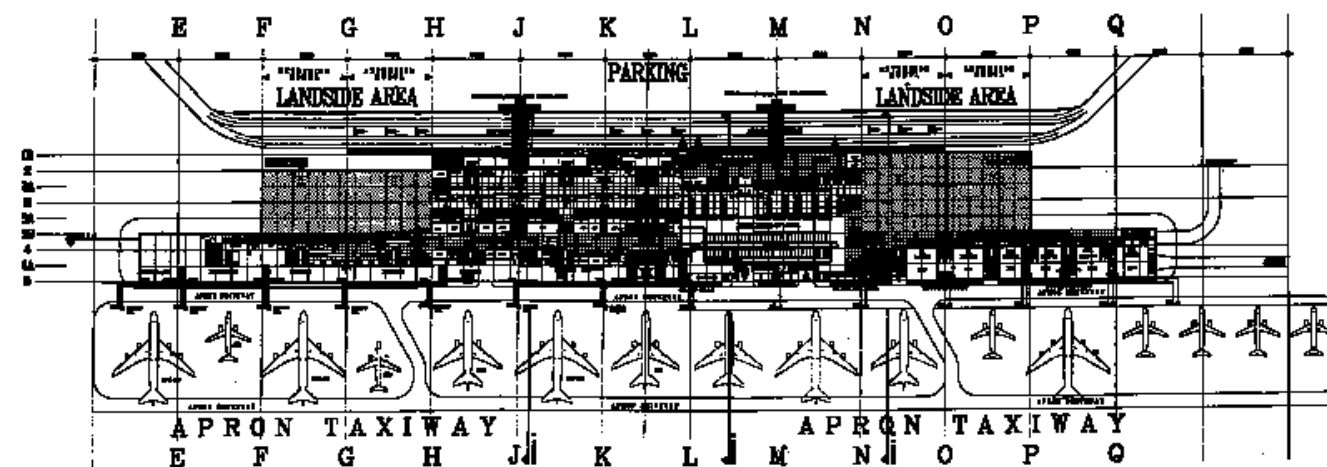
Το ερώτημα για το σχεδιασμό ενός σύγχρονου αεροδρομίου δεν είναι επομένως πρόβλημα μορφοποίησης αλλά είναι ένα ερώτημα σε επίπεδο προγραμματικό, που θα έθετε καταρχήν το θέμα της σχέσης ανάμεσα στην ανθρώπινη υπόσταση και την οικουμένη συνθήκη του συ-

νεχούς διαμετακομισμού που δημιουργεί και μια ανάλογη ψυχολογική συνθήκη που διαπερνά τη λειτουργία κάθε σύγχρονου αεροδρομίου. Ο A. Vidler στο Warped Spaces σημειώνει ότι: «στο σύγχρονο (μοντέρνο) αεροδρόμιο όλοι οι ταξιδιώτες για κάποιο σύντομο διάστημα υπόκεινται στην ουσιαστική αδυναμία ενός άνεργου (που περιμένει σε ένα δημόσιο κατάστημα ευρέσεως εργασίας) και αυτός ο αείποτε διεγερμένος θρύλος της χωρικής περιπέτειας, έχει κανονικοποιηθεί μέσα σε έναν ελεγχόμενο μηχανισμό επακριβώς υπολογισμένων ροών και κάποιων δυσχερών, ανεπιθύμητων καθυστερήσεων (στις πτήσεις)».¹

Αν μέσα σε μια νεο-μοντέρνα παραφορά τραβούσαμε μέσα από το σεντούκι της ιστορίας το φετίχ της γοητείας των πολύβουων και απρόσωπων μητροπολιτικών χώρων και επικαλούμασταν ένα «άλλο» «αρχιτεκτονημένο» και «εκσυγχρονισμένο» μητροπολιτικό αεροδρόμιο, σίγουρα θα προσυπογράφαμε μια ακόμη ελληνική επαρχιωτική, ανεπιθύμητη καθυστέρηση (στις πτήσεις προς το μέλλον μας). Γι αυτό, το καθόλου υψιβαθές κτίριο του «Ελ. Βενιζέλος» είναι πέραν κάθε κριτικής επαρκές για να φτάνουμε στους προορισμούς της μητροπολιτικής μας καθυστέρησης.

Σημείωση

1. A. Vidler, Warped Spaces, (MIT 2000) σ.185



Για το νέο Διεθνή Αερολιμένα της Αθήνας

του Σάββα Κονταράτου, αρχιτέκτονα

Γράφω το σημείωμα τούτο στις αρχές του Μάρτη και όλα δείχνουν πως ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Κ. Λαλιώτης θα κερδίσει το στοίχημα: ότι δηλαδή στις 28 του μηνός θα αρχίσει να λειτουργεί ο νέος Διεθνής Αερολιμένας της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Στα τηλεοπτικά παράθυρα εμφανίζονται βέβαια διάφοροι αρμόδιοι και αναρμόδιοι που προβλέπουν ότι θα υπάρξουν σοβαρά προβλήματα προσπέλασης, λειτουργίας και ασφάλειας ή ότι το όλο έργο σύντομα θα αποδειχθεί οικονομικά άστοχο. Δεν είμαι ειδικός για να κρίνω τη βασικότητα των προβαλλόμενων επιχειρημάτων. Εύχομαι πάντως, για το καλό του επιβατικού κοινού, ο νέος αερολιμένας να λειτουργήσει ομαλά και για το καλό της εθνικής μας οικονομίας, να αποβεί από κάθε πλευρά αποδοτικός. Δυστυχώς όμως δεν μου μένει κανένα περιθώριο αισιοδοξίας και ευχών για διάψευση και εκείνων των δυσοίωνων προβλέψεων που αφορούσαν της χωροταξικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου.

Γράφω το σημείωμα τούτο στο σπίτι μου, κάπου μεταξύ Παιανίας και Σπάτων. Το έχτισα όταν ο αείμνηστος Αντώνης Τρίτσης, έχοντας επίγνωση των καταστροφών που θα επέφερε η εγκατάσταση του νέου αερολιμένα στα Σπάτα, είχε βρει το θάρρος ως Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ να δηλώσει ξεκάθαρα την αντίθεσή του. Εξάλλου και στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας που είχε κα-

ταρτιστεί με πρωτοβουλία του και κυρωθεί με νόμο το 1985, ο νέος αερολιμένας δεν εμφανιζόταν. Σήμερα από το παράθυρό μου βλέπω τους κτιριακούς όγκους του να διαγράφονται ξεκάθαρα στον ορίζοντα και την Αττική Οδό να διασχίζει αγέρωχη τον ελαιώνα των Μεσογείων. Θύμα της τελευταίας και ο μικρός λόφος απέναντί μου, κομμένος σαν χαλβάς στη μία πλευρά και με την κορυφή του ισοπεδωμένη από τις επιχώσεις που πραγματοποιεί ο ιδιοκτήτης της για να την αξιοποιήσει, άκουσα να λέγεται, ως δοκιμαστήριο μοτοσικλετών.

Ας μην παρεξηγηθώ. Δεν εξεγείρομαι επειδή τα έργα μου χάλασαν τη θέα. Εξεγείρομαι επειδή οι αλλαγές που βλέπω από το παράθυρό μου δεν αποτελούν παρά ένα ελάχιστο δείγμα από εκείνες που έχουν συντελεστεί τόσο στην καρδιά της πεδιάδας των Μεσογείων, στην τεράστια έκταση που καταλαμβάνει ο νέος αερολιμένας, όσο και στην ευρύτερη περιοχή. Το θελκτικό αγροτικό τοπίο, που είχε παραμείνει σχετικά αλώβητο μέχρι πριν από μερικά χρόνια, είναι πλέον αγνώριστο, τεμαχισμένο από ελεύθερες λεωφόρους, ολοκληρωμένες ή υπό κατασκευή, και διάστικτο από τεράστιους ανισόπεδους κόμβους. Σημαντικότερα αρχαιολογικά ευρήματα έχουν θυσιαστεί στο βωμό αυτών των «μεγάλων έργων». Και νέες κατασκευές, δημόσιες και ιδιωτικές, κατά κανόνα απροσάρμοστες στο χαρακτήρα του τόπου, ξεφυτρώνουν παντού.

Και πάλι όμως, οι αλλαγές που έχουν ήδη επι συμβεί δεν είναι τίποτα μπροστά σε εκείνες που θα ακολουθήσουν. Με τον αερολιμένα ως πόλο έλξης διαφόρων δραστηριοτήτων και με τους αυτοκινητοδρόμους να επαυξάνουν την προσπελασιμότητα της περιοχής, είναι πλέον ή βέβαιο πως τα Μεσόγεια θα γνωρίσουν τα αμέσως επόμενα χρόνια μια ραγδαία αστικοποίηση. Η οικιστική εξάπλωση, νόμιμη και αυθαίρετη, και η δημιουργία νέων βιομηχανικών, εμπορικών και άλλων εγκαταστάσεων θα μεταβάλουν άρδην το χαρακτήρα τους και θα οδηγήσουν σε συνθήκες ανάλογες με αυτές του λεκανοπεδίου: τσιμεντοποίηση, κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση και άλλα συμπαρομαρτούμενα του καθ' ημάς εκσυγχρονισμού. Ήδη οι παραδοσιακές καλλιέργειες της περιοχής (ελιές, αμπέλια) έχουν εγκαταλειφθεί και οι τιμές της γης έχουν εκτοξευθεί στα ύψη. Οι πιέσεις για «ανάπτυξη» είναι τόσο μεγάλες που καμία κυβέρνηση και καμία δημόσια αρχή δεν θα μπορέσει να ελέγξει την κατάσταση. Όποιες ρυθμίσεις και αν επιβάλει ο Οργανισμός Αθήνας με τα σχέδια που, καθυστερημένα έστω, εκπονεί, θα αποδειχθούν ατελέσφορες.

Οι δυσμενείς συνέπειες που θα έχει η λειτουργία του νέου αερολιμένα δεν περιορίζονται μόνο στα Μεσόγεια. Οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου θα χάσουν τον μόνο σε κοντινή απόσταση χώρο εκτόνωσης και επαφής με τη φύση που διαθέτουν. Αλλά και ολόκληρη η χώρα θα βιώσει με νέα ένταση το φαινόμενο της χωροταξικής ανισορροπίας. Γιατί είναι ολοφάνερο πως οι τεράστιου ύψους επενδύσεις που απαιτήσαν μέχρι τώρα και που θα προσελκύσουν στο άμεσο μέλλον τα «μεγάλα έργα» στην Αττική, θα ενισχύσουν υπέρμετρα τον αθηναϊκό συγκεντρωτισμό και θα ακυρώσουν σε μεγάλο βαθμό την αποτελεσματικότητα των όποιων μέτρων έχουν ληφθεί για την ανάπτυξη της περιφέρειας. Αν τώρα σε αυτές τις επενδύσεις προσθέσουμε και εκείνες που προϋποθέτει και συνεπάγεται η «μεγάλη ιδέα» της τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, οι προοπτικές γίνονται κυριολεκτικά εφιαλτικές.

Σε ένα άρθρο μου δημοσιευμένο το 1996 στο περιοδικό Μανδραγόρας είχα χαρακτηρίσει την τότε οριστική απόφαση για τη δημιουργία του νέου αερολιμένα στα Σπάτα «προμελετημένο έγκλημα». Και τούτο γιατί, όπως είχα διαπιστώσει από προγενέστερες επαφές μου με υπεύθυνους, όλοι γνώριζαν πολύ καλά τις δυσμενέστερες χωροταξικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου. Όταν, π.χ. το 1992 μαζί με δύο φίλους είχαμε ζητήσει, ως εκπρόσωποι του σωματείου «Φίλοι της Μεσογείας», ακρόαση από τον κ. Τζανετάκη, τότε Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης και υπεύθυνο για την προώθηση των μεγάλων έργων, για να του εκθέσουμε τις ανησυχίες μας, εκείνος μας δέχθηκε πολύ ευγενικά, μας άκουσε με προσοχή και προσπάθησε να μας πείσει για την εθνική αναγκαιότητα του έργου, τονίζοντας ότι θα ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα για την περιστολή των επιπτώσεων, αλλά για να καταλήξει με αποφασιστική ειλικρίνεια στη φράση: «Βέβαια, τα Μεσόγεια που ξέρατε, ξεχάστε τα!»! Υπενθυμίζω ότι αργότερα, όταν το ΠΑΣΟΚ επανήλθε στην εξουσία, οι αρμοδιότεροι υπουργοί εξέφρασαν δημόσια τις ανησυχίες τους. Ο κ. Πάγκαλος, τότε Υπουργός Μεταφορών, είχε δηλώσει πως θεωρεί το έργο



επιζήμιο για το περιβάλλον της Ανατολικής Αττικής και πως διαφωνεί με την υλοποίησή του. Ο κ. Λαλιώτης, Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, είχε και αυτός διατυπώσει τις προσωπικές του επιφυλάξεις, τονίζοντας ότι ανέλαβε απλώς να διεκπεραιώσει μία κυβερνητική απόφαση. Αλλά και ο μακαρίτης Ανδρέας Παπανδρέου, εξαγγέλλοντας ως Πρωθυπουργός αυτή την απόφαση, είχε πει πως ο ίδιος προσωπικά θα προτιμούσε ως θέση για το νέο αερολιμένα την Τανάγρα. Όταν όμως ένα δημόσιο έργο προωθείται παρά τις αντιρρήσεις και τις επιφυλάξεις των αρμόδιων κυβερνητικών παραγόντων, ο καθένας δικαιούται να αναρωτιέται: Ποιοί πράγματι κυβερνούν αυτό τον τόπο;

Δεν θα ήθελα να κλείσω το σημείωμα τούτο χωρίς να επισημάνω και κάτι άλλο εξωφρενικό. Ο αεροσταθμός και οι άλλες κτιριακές εγκαταστάσεις του νέου Διεθνούς Αερολιμένα χτίστηκαν χωρίς να αναθεθεί η μελέτη τους, με διαγωνισμό ή άλλη διαδικασία, σε υπεύθυνους αρχιτέκτονες, δικούς μας ή ξένους. Είναι άραγε νοητό έργα τέτοιας σημασίας, που για εκατομμύρια επιβάτες θα αποτελούν τον τόπο της πρώτης επαφής με τη χώρα μας, να σχεδιάζονται από ανώνυμους υπαλλήλους κάποιας ξένης εταιρίας; Δεν είμαι σε θέση ακόμη να κρίνω τη λειτουργικότητα των κτιρίων που έχουν ανεγερθεί. Η μορφή τους όμως σίγουρα υπολείπεται του μετρίου. Ως τότε επιτέλους η αρχιτεκτονική θα τελεί υπό διωγμόν από το ελληνικό Δημόσιο;



πάνω: Δυτικός διάδρομος νέου αεροδρομίου Σπάτων
δίπλα: Όψη κεντρικού αεροσταθμού

Νέο Αεροδρόμιο Σπάτων

του Τάσου Κ. Μπίρη, αρχιτέκτονα, καθηγητή τμ. Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ

Αφορμή γενικότερων σκέψεων για τα «Μεγάλα Έργα» στην Ελλάδα του Εκαυχρονισμού

Πρόσφατα πετούσα ξανά νύχτα επιστρέφοντας στην Αθήνα, καθώς έκλεινα για πολλοστή φορά το τακτικό εβδομαδιαίο δρομολόγιό μου από το αεροδρόμιο της Καβάλας προς το «Ελληνικό». Κάτω μας άρχισε σιγά-σιγά να διακρίνεται η ανατολική ακτή. Η πανοραμική εικόνα με γέμισε ξα-



νά με το ίδιο αίσθημα ηρεμίας και ασφάλειας. Καλωσόρισα, καθώς πλησίαζαν, τα φωτάκια παραμυθένιων πόλεων και χωριών. Παραδομένος στη φαντασίωσή μου, ξέχασα προς στιγμήν –όπως κάθε φορά– ότι ήταν τα γνωστά μου Μεσόγεια (δηλαδή, αυτό που στην εκλογική ορολογία ονομάζεται «υπόλοιπα» Αττικής!!).

Τούτη όμως τη φορά διέκρινα μέσα της κάτι νέο: ένα καινούργιο υπονεφέλωμα, αθώο και καλοσυνάτο και αυτό, αν και κάπως πιο συγκροτημένο ως προς το μεγάλο επίμηκες σχήμα του. Ήταν το φωτεινό σημάδι του Εκαυχρονισμού: η κορωνίδα των «Μεγάλων Έργων»: το Νέο Αεροδρόμιο των Σπάτων.

Την ημέρα η τυποποιημένη συστοιχία από απρόσωπους, ιδρυματικού χαρακτήρα κτιριακούς όγκους δεν «τρεμοπαίζει» βεβαίως όπως τη νύχτα, σαν μοναχικός αστερισμός. Αντίθετα, προβάλλει ακλόνητη για πάντα, μόνιμα δέσμια της συνθετικής της ακαμψίας και της ανέκφραστης τυπικότητάς της. Το πρωινό φως δεν νοιάζεται που βαφτίστηκε a priori «Μεγάλο Έργο». Δεν το αδικεί αλλά και δεν του χαρίζεται. Επιβεβαιώνει το μετρικό και οικονομικό του μέγεθος, μα ταυτοχρόνως αποκαλύπτει και το πονηρό του τρικ: ότι δηλαδή δεν είναι, απλώς υποδύεται ότι είναι, αρχιτεκτονική.

Η ιδιότητα της ρέπλικας, της απομίμησης, κάνει τούτη την «αρχιτεκτονική» επικίνδυνη. Γιατί με δέλεαρ την υπόσχεση γρήγορων προφανών λειτουργικών και τεχνικών εξυπηρετήσεων, δηλαδή ενός μόνο από τα ζητούμενα της αρχιτεκτονικής (και το οποίο ο χρόνος και η πράξη θα αποδείξουν εάν και πώς εδώ καλύπτεται), μας προτρέπει να ξεχάσουμε άλλες σημαντικές ανάγκες και επιθυμίες μας, που αυτή καλείται να ικανοποιήσει: να μείνουμε ευχαριστημένοι με τα λίγα, τα γρήγορα και το «κλειδί στο χέρι», και έτσι να έρθουμε στα μέτρα της.

Αυτό συμβαίνει όταν ξεχνάμε ότι πολύ πέραν των παρεχόμενων τυπικών υπηρεσιών, η πραγματική αρχιτεκτονική δημιουργία είναι επιπλέον πηγή και σημάδι πολιτισμού, τέχνης, ιδεών και μερικές φορές, αγώνας αντίθεσης προς κατεστημένες εξουσιαστικές δυνάμεις και στερεότυπες νοοτροπίες. Εξίσου ερχόμαστε στα μέτρα της όταν ξεχνάμε ότι για το λόγο αυτό δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς τον δημιουργό της: και ότι προκειμένου για σημαντικά πολιτισμικά χαρακτηριστικά αρχιτεκτονήματα, ο δημιουργός αυτός δεν μπορεί να είναι απλώς μια απρόσωπη και απόμακρη ομάδα τεχνοκρατών, ταγμένη στους ορισμούς και τις επιθυμίες κάποιας εργολήπτριας εταιρείας. Αντίθετα, χρειάζεται να είναι υπεύθυνη ελεύθερα διανοούμενη οντότητα, δεμένη βασανιστικά με σχέσεις αίματος με το δημιουργημά της και ταγμένη πιστά στην ιδανική του πραγματώση.

Για παράδειγμα, το γνωστό αεροδρόμιο του Dulles στην Ουάσινγκτον είχε τον αρχιτέκτονα του, τον Eero Saarinen, και έμεινε μαζί μ'αυτόν στην ιστορία αφήνοντας εκεί ένα διδακτικό αποτύπωμα, ένα χαρακτηριστικό σημάδι. Ποιός όμως είναι άραγε ο αρχιτέκτονας του δικού μας νέου αεροδρομίου, ο υπεύθυνος για το αποτύπωμα που αφήνει το πόνημα αυτό στη σύγχρονη αρχιτεκτονική μας πραγματικότητα; Και ποιός είναι άραγε ο αρχιτέκτονας του «Μεγάλου των Φίλων της Μουσικής» της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, των πρώτων «Μεγάλων Έργων» της περιόδου που διανύουμε, και τα οποία μας δίδαξαν ως νεοφώτιστους για πρώτη φορά την αρχιτεκτονική των μεγάλων δημοσίων κτιρίων χωρίς αρχιτέκτονα και εκείνη των «μελετοκατασκευών» ή «πακέτων»; Να μια καλή ερώτηση προς τους πολυπράγμονες και πολυγραφώτατους ερευνητές και κριτικούς των αρχιτεκτονικών μας πραγμάτων, που περιέργως ποτέ δεν μίλησαν ή έγραψαν λέξη για το λεπτό αυτό ζήτημα.

Τούτη λοιπόν η στρέβλωση της αρχιτεκτονικής, κυρίως εκείνης των μεγάλων Δημόσιων κτιρίων (τα οποία διαμορφώνουν εξίσου στρεβλά το συλλογικό μας πολιτισμικό αισθητήριο και τα αντίστοιχα ανακλαστικά μας), δεν είναι τυχαία. Συμβάλλει και αυτή στην προετοιμασία μας για γενικότερες μεταλλάξεις της κοινωνικής πραγματι-

κότητας την περίοδο της «παγκοσμιοποίησης», έτσι ώστε να τις αποδεχθούμε αμαχητί, δέσμοι του άκρατου ευδαιμονισμού, της αδιαφορίας και της λημονιάς που –όχι τυχαία– μας διακατέχουν. Όπως το «Αεροδρόμιο των Σπάτων», και το «Μετρό», έτσι και τα «Ολυμπιακά», και τα άλλα «Μεγάλα Έργα» θα πραγματοποιηθούν αδιαμαρτύρητα, απύσας της πραγματικής αρχιτεκτονικής και απόντων των αρχιτεκτόνων. Και φυσικά θα «ικανοποιήσουν» το σκοπό για τον οποίο πραγματοποιήθηκαν. Η μεταλλαγμένη «αρχιτεκτονική» ως έμπειρος υπηρέτης θα κάνει το κέφι και του παραζαλισμένου, αποπροσανατολισμένου πελάτη της, αλλά και του αφεντικού της που επιτρέπει τα πάντα από την πίσω μεριά του μαγαζιού, ώστε όλοι να μείνουν ευχαριστημένοι.

Αλλά και οι αναθέσεις των έργων θα γίνουν νομότυπα, μιας και το θεσμικό πλαίσιο επιλογής μελετητών και εργολάβων έχει και αυτό μεταλλαχθεί σε ένα εύπλαστο, βολικό και κυρίως ελεγχόμενο εργαλείο αναπαραγωγής της «Νέας Τάξης πραγμάτων».

Να θυμόμαστε πάντα αυτές τις καινούριες

(όπως π.χ. τους υβριδικούς, επιλεκτικούς αρχιτεκτονικούς «διαγωνισμούς» μέσω προεπιλογής και υποβολής, όχι αρχιτεκτονικής προτάσεως, αλλά περιγραφικών στοιχείων γραφειακού δυναμικού, ή τους αντίστοιχες φερεγγυότητας «διαγωνισμούς» μελετοκατασκευών ή «πακέτων»).

(δ) Τα τεράστια, ως προς τον αριθμό των «ειδικών» τεχνοκρατών, και απρόσωπα ως προς τις αρχιτεκτονικές τους ιδέες, μελετητικά σχήματα που απαιτούνται, και τα οποία συνήθως πια είναι ενσωματωμένα στις εργολήπτριες εταιρείες.

(ε) Την αύξηση της ψαλίδας (δηλαδή της διαφοράς) ανάμεσα στην αρχιτεκτονική που επιλεκτικά είναι προδιαγεγραμμένο από την Πολιτεία ότι θα χρησθεί «Μεγάλη», και σε εκείνη που επίσης εξ'αρχής προορίζεται να χρησθεί «μικρή», φτωχή και ασήμαντη.

Πριν λίγες μέρες κάποιος φίλος μας έδειξε ένα μικρό θραύσμα πήλινου αγγείου που τυχαία είχε βρει στο έδαφος στην περιοχή της Πνύκας. Καθώς το περιεργαζόμουν σκέφτηκα ότι το μικρό απομεινάρι με το μελανόμορφο διακοσμητικό μοτίβο και το μνημειώδες αρχιτεκτονικό σύμπλεγμα



«πραγματικότητες», τις θεσμικές ρυθμίσεις, τις διαδικασίες και τα δεδομένα που συμπιέζουν και προδιαγράφουν ασφυκτικά ακόμα και σε παγκόσμιο επίπεδο την άσκηση της αρχιτεκτονικής, ιδιαίτερα εκείνης των σημαντικών προβλεπόμενων δημοσίων κτιρίων και τείνουν να παραμορφώσουν μόνιμα την ουσία και το νόημά της, γιατί είναι οι πραγματικές αιτίες της σημερινής ιδεολογικής της δυσπραγίας.

Αναφέρω λοιπόν:

(α) Τον κατευθυνόμενο πολιτικο-οικονομικό ανταγωνισμό ανάμεσα στις διεθνείς Μητροπόλεις, ανάμεσα στις Μητροπόλεις και την περιφέρεια και ανάμεσα στις ίδιες τις περιφέρειες. Την συνακόλουθη γέννηση μιας διατεταγμένης, ανταγωνιστικής «Νέας Αρχιτεκτονικής» εντυπωσιασμού χωρίς προσωπικότητα, ψυχή και ιδεολογική κόψη: με προορισμό, όχι να καλύψει πραγματικές ανθρώπινες ψυχικές και λειτουργικές ανάγκες, αλλά να σκάσει σαν φαντασμαγορική κροτίδα σε επίσημη δεξίωση.

(β) Την επιβεβλημένη, επίσης λόγω του ανταγωνισμού, αγχωτική και αντιεπισημονική επιτάχυνση των διαδικασιών προγραμματισμού, μελέτης και κατασκευής των έργων.

(γ) Τις «ασφαλείς» και κυρίως ελεγχόμενες μεθόδους ανάθεσης μελέτης και κατασκευής τους

μα της Ακρόπολης (ένα πραγματικά Μεγάλο Έργο) ήσαν ισάξιες, κοινές και αδιαίρετες εκφάνσεις του ίδιου φαινομένου. Η ίδια κοινωνία που στην καθημερινότητά της μόλυνε να δημιουργήσει αυτό το ταπεινό, αλλά εξαιρετικό ως προς την τέχνη του, σκεύος, το παιδευμένο χέρι αυτής της κοινωνίας που ζωγράφισε πάνω του σαν γρήγορη μονοκονδυλιά τούτη την αγνή υδατογραφία, είχε γεννήσει και το μεγάλο μνημείο απέναντί.

Δεν μπορούσε να γίνει το ένα χωρίς το άλλο. Το ένα προϋπέθετε το άλλο. Το «Μεγάλο» – με την ευρεία και όχι τη μετρική του έννοια– υπήρχε κατ'ανάγκη εξίσου και στα δυο. Γι'αυτό διέκρινες σ'αυτά την ίδια ψυχή, τον ίδιο παλμό, το ίδιο βλέμμα, που έδενε σε ολόκληρο το ατομικό με το συλλογικό, και το τοπικό με το οικουμενικό, μέσα σε ένα κοινό βασανιστικό πόθο.

Κοιτάζω γύρω μου την απέραντη Τιμεντούπολη και έρχεται στο νου μου ο δοξαστικός λόγος του ποιητή στο «Άξιον Εστί»: «Αυτός ο κόσμος, ο μικρός, ο μέγας...»

Δεν είναι λοιπόν το μέγεθος, αλλά η αξιοσύνη –το «άξιον»– που επιτρέπει στην Αρχιτεκτονική, μεγάλη ή μικρή, να γράφεται με Α κεφαλαίο.

πάνω: Αεροδρόμιο Dulles στην Ουάσινγκτον, αρχ. E. Saarinen

δίπλα: Νέο αεροδρόμιο Σπάτων, περιοχή κεντρικού κτιρίου και Πύργος Ελέγχου

Πολεοδομικοί μετασχηματισμοί και αλλοιώσεις του φυσικού χώρου από το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας

των Δημ. Πολυχρονόπουλου, Κων. Σερράου, αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων

Με την ολοκλήρωση και έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου της Αθήνας, καθώς και των επίσης σταδιακά επακόλουθων, συνοδευτικών παρεμβάσεων δημιουργείται μια σειρά από ερωτήματα και σκέψεις σχετικά με τη μακροπρόθεσμη επίδραση των αναμενόμενων μετασχηματισμών πάνω σε ζητήματα που αφορούν κυρίως δύο τομείς: (α) αυτόν της πόλης, δηλαδή της οικιστικής ανάπτυξης, της διάρθρωσης των κέντρων και άλλων σημαντικών πολεοδομικών παραμέτρων και (β) αυτόν της γύρω υπαίθρου, τόσο από την αμιγώς περιβαλλοντική άποψη, όσο και από την άποψη της σημασίας της για τη βιωσιμότητα μιας ολοένα μεγεθυνόμενης αστικής περιοχής.

Η αλληλεπίδραση πόλης - υπαίθρου, αποτελεί ένα καθοριστικό στοιχείο στην όλη αναπτυξιακή διαδικασία, καθώς στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι φανερό ότι οι επιπτώσεις από την υλοποίηση των αποφάσεων χωροθέτησης των συγκεκριμένων έργων, δεν αφορούν αποκλειστικά χωρικές αναπτύξεις, αλλά και διαδικασίες οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών μεταβολών με σημαντικές επιπτώσεις, όχι μόνο στις περιοχές που συντελούνται, αλλά και σε ολό-

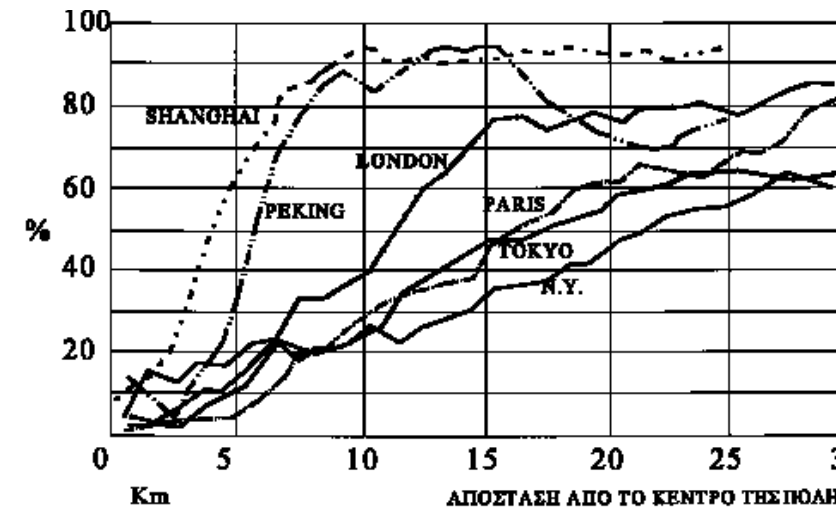
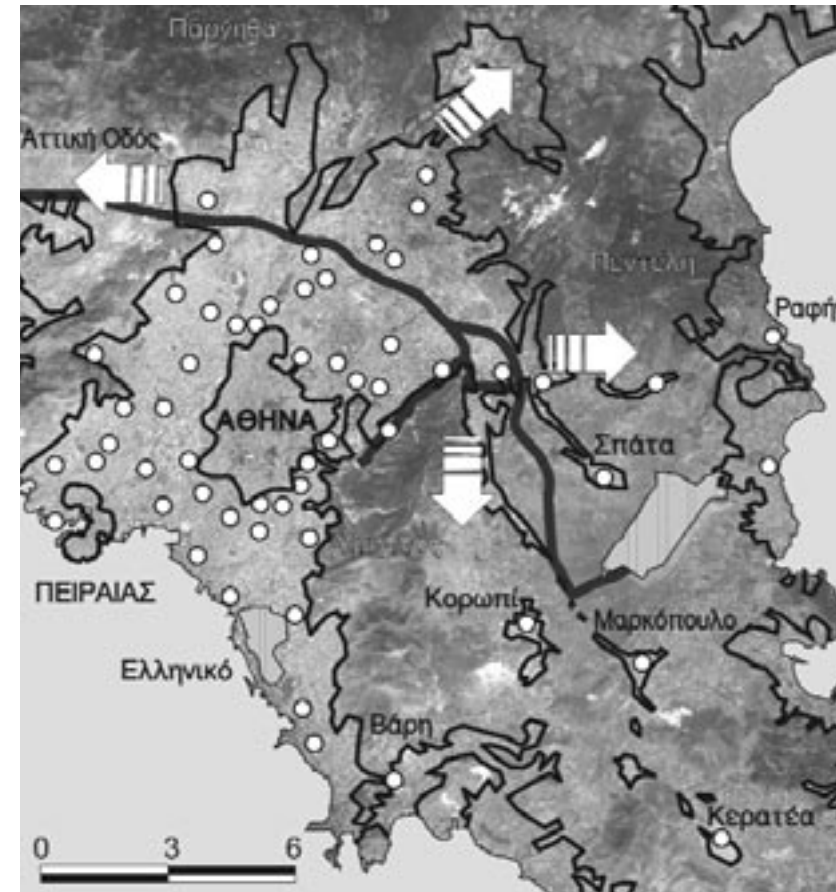
κληρη την περιοχή της πρωτεύουσας, όπως αυτή μέχρι σήμερα έχει διαμορφωθεί. Η νέα κατάσταση προκαλεί σίγουρα μια σειρά από προβλήματα και κινδύνους, αφήνει όμως αναμφισβήτητα ανοικτές και προκλήσεις που συνδέονται με νέες ευκαιρίες ανάπτυξης και οργάνωσης της πόλης. Εδώ εντοπίζεται τελικά και ο ρόλος του σχεδιασμού για την περιοχή αυτή, στην εκμετάλλευση δηλαδή των ευκαιριών με παράλληλη πρόληψη των διαφαινόμενων προβλημάτων.

Μεταλλαγές στην πόλη

Η Αθήνα υπήρξε ως τα μέσα περίπου του 20ου αιώνα ένας αρκετά συμπαγής αστικός σχηματισμός (βλ. Σχ. 1), που περιοριζόταν λίγο - πολύ σε αυτό που σήμερα αποκαλούμε «κέντρο» και περιβαλλόταν από μια μη αστική ενδοχώρα. Χαρακτηριστικό στοιχείο (που αφορά την περιοχή που μας ενδιαφέρει) αποτελεί η μεγάλη διαφορά στην ένταση ανάπτυξης των εμπορευματικών σχέσεων δύο βασικών χωρικών συνόλων: των Μεσογείων και της Αθήνας. Ενώ η Αθήνα αποτέλεσε επίκεντρο της αστικοποίησης της περιοχής, τα Μεσόγεια διατήρησαν διαχρονικά σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα τους ως τόπος γεωργικής δραστηριότητας, που συνοδευτήκε από σχετικά ήπιους ρυθμούς μεταβολών του παραγόμενου προϊόντος και γενικά αραιή δόμηση.

Η μέχρι σήμερα εξέλιξη ανέδειξε τη διαδικασία των διαδοχικών επεκτάσεων και της προαστιοποίησης ως βασική μορφή πολεοδομικής ανάπτυξης (βλ. Σχ. 2). Καλύφθηκε έτσι με αστικό χώρο ολόκληρη η περιοχή μεταξύ των ορεινών όγκων (Πάρνηθα, Πεντέλη, Υμηττός) και επιπλέον διέρρευσε και ανάμεσά τους, κατά μήκος της ακτής του Σαρωνικού, προς τα Μεσόγεια και προς την κοιλάδα του Κηφισού. Οι γνωστές συνέπειες αυτής της προγραμματισμένης εξέλιξης αποδείχθηκαν ιδιαίτερα δυσμενείς για τη ζωή της πόλης.

Σ' αυτή την κρίσιμη καμπή της οικιστικής και πολεοδομικής εξέλιξης της Αθήνας έρχεται η κατασκευή, ολοκλήρωση και έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα (και των μεγάλων κυκλοφοριακών έργων πρόσβασης προς αυτό), που αποτελεί πιθανότατα το σημαντικότερο από κάθε άποψη έργο στην Αττική τα τελευταία χρόνια. Είναι αντιληπτό, από πρόσφατες και παλαιότερες σχετικές μελέτες [9, 16], ότι η κατασκευή του νέου αεροδρομίου αναμένεται να δημιουργήσει ισχυρές τάσεις ανάπτυξης ενός νέου πόλου αστικοποίησης στην πεδιάδα των Μεσογείων (βλ. Σχ. 2). Ας μην ξεχνούμε, ότι στην περιοχή των Μεσογείων (από τη Ραφήνα έως την Κερατέα) υπολογίζεται ότι την τελευταία δεκαετία εντάχθηκαν στο Σχέδιο Πόλης πάνω από 30.000 στρέμματα [7] και εκτιμάται ότι καταπατήθηκαν τουλάχιστον άλλα 45.000 στρέμματα [6].



Τα αποτελέσματα της παραπάνω εξέλιξης γίνονται σήμερα άμεσα ορατά κυρίως μέσα από σημαντικές μεταβολές στις χρήσεις γης [8]. Αυτές εντοπίζονται κατ' αρχήν στην εγκατάσταση του αεροδρομίου αυτού καθαυτού, στην παράλληλη εκτόπιση ή παρενόχληση υφισταμένων ήπιων χρήσεων (κατοικία, αναψυχή, πρωτογενής τομέας κ.λπ.), λόγω ακριβώς αυτής της εγκατάστασης και τέλος στην προσέλκυση νέων χρήσεων λόγω της «οικονομικής ακτινοβολίας» του νέου αεροδρομίου (γραφεία, εμπόριο, παραγωγικές και μεταποιητικές δραστηριότητες κ.λπ.), με παράλληλη σταδιακή κατάργηση κυρίως γεωργικών εκτάσεων. Αυτές οι τελευταίες οικονομικές «εντατικές» χρήσεις οδηγούν σε μια προγραμματισμένη και πιθανώς εν πολλοίς αυθαίρετη οικιστική ανάπτυξη, που δεν εντοπίζεται στους γύρω οικιστικούς πυρήνες (Παλλήνη, Κορωπί, Μαρκόπουλο κ.λπ.), αλλά κατευθύνεται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα στις ζώνες εκατέρωθεν

πάνω: Σχήμα 2
μέση: Σχήμα 3
δίπλα: Σχήμα 1

των οδικών αξόνων που τους συνδέουν, με απρόβλεπτες συνέπειες για τη μελλοντική εξέλιξη της περιοχής [1, 2, 14]. Η επικρατούσα τάση οικιστικής εξέλιξης της Αθήνας εντοπίζεται επομένως στο «γέμισμα» της περιοχής των Μεσογείων με άναρχη ανάπτυξη και με έμφαση στη δημιουργία «γραμμικών κέντρων» κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων και των οδών πρόσβασης προς την νέα «Αττική Οδό».

Μεταλλαγές στην υπαίθρο

Σημαντικές επιπτώσεις στο γενικότερο φυσικό περιβάλλον και στην ευρύτερη οικολογική ισορροπία αναμένονται από τη σταδιακή πραγματοποίηση των παραπάνω πολεοδομικών αναπτύξεων. Τα φαινόμενα αυτά δεν είναι άγνωστα για πολλά από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα ανά τον κόσμο, εκεί όπου οι συνεχείς επεκτάσεις και η προαστιοποίηση οδήγησαν στη δραστηκή μείωση των ζωνών «ελεύθερης γης». Στο σχήμα 3 φαίνεται η συγκριτική αναλογία, της «τεχνητής» προς τη συνολική κάλυψη, σε σχέση με την απόσταση από το κέντρο της πόλης για ορισμένες από τις μεγαλύτερες αστικές περιοχές. Από τις αναλογίες που προκύπτουν, καθώς οι αποστάσεις από τα κέντρα μειώνονται, είναι αντιληπτή η έντονη εκτόπιση (ποσοστιαία μείωση), των επιφανειών φυσικής κάλυψης, που ορίζονται εδώ ως επιφάνειες χώματος, χαμηλής βλάστησης και δασών, λόγω των σταδιακών διογκώσεων του ευρύτερου χώρου των μητροπολιτικών περιοχών, αλλά και των εντατικών χρήσεων γης [11]. Τα δεδομένα για την περιοχή της Αττικής, δυστυχώς όπως φαίνεται, προμηνύουν για την επόμενη δεκαετία εξελίξεις που θα την οδηγήσουν σε μια αρκετά υψηλή θέση σε αντίστοιχα διαγράμματα, σε σχέση με την κατάσταση του φυσικού τοπίου.

Η αυθαίρετη και απότομη μεταβολή μεγάλων τμημάτων φυσικών υπαίθρου εκτάσεων και γεωργικής γης σε αστικούς σχηματισμούς, αποτελεί μια ακόμη άμεση απειλή για τη βιοποικιλότητα του αττικού τοπίου, αλλά και προμηνύει μακροπρόθεσμα, δυσάρεστες κλιματικές μεταβολές [10]. Η σταδιακή αντικατάσταση μεγάλων εκτάσεων φυσικού εδάφους, με υλικά όπως το βέτον και η άσφαλτος, καθώς και η εντατική ανάπτυξη νέων χρήσεων γης, αναμένεται να δημιουργήσουν νέα φαινόμενα κλιματικής δυσφορίας (π.χ. «θερμές αστικές νησίδες») με επιπτώσεις και για την περιοχή της Αθήνας κυρίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο. Σοβαρά ζητήματα προκύπτουν, για μια ακόμη φορά και από τη μη ορθή διαχείριση των υδατικών πόρων, καθώς οι αρνητικές επιδράσεις ως προς την ποιότητα και ποσότητα τους αναμένεται ότι θα αυξάνονται σταδιακά. Είναι σαφές ότι από το πλαίσιο των εξελίξεων στις προαναφερόμενες περιοχές, απουσιάζουν εγκεκριμένες μελέτες που προσεγγίζουν με προσοχή, τη ζωική σχέση μεταξύ των τοπογραφικών, κλιματικών, οικολογικών δεδομένων και της νέας διάρθρωσης του δομημένου αστικού χώρου.

Είναι σχεδόν βέβαιο, ότι σταδιακά θα αρχίσουν να γίνονται αντιληπτές μη αναστρέψιμες μεταβολές και σε ότι αφορά την αισθητική αξία και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά του υπαίθρου αττικού τοπίου στις περιοχές αυτές, αφού η εξέλιξη με κύριο κίνητρο την οικονομική ανάπτυξη και τον γρήγορο εμποικισμό, δημιουργεί έντονες αλλοιώσεις στο χαρακτήρα του. Το χρώμα, η υφή και οι οπτικές φυγές μεταβάλλονται άμεσα. Η ευαίσθητη ισορροπία, μεταξύ





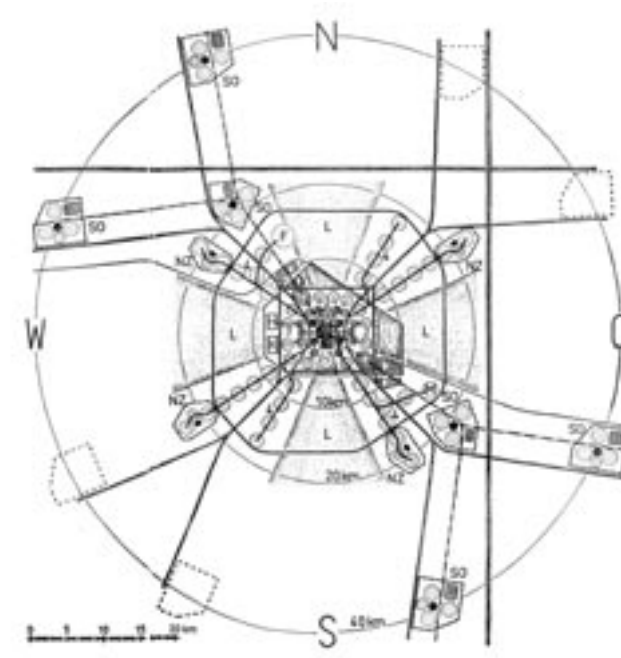
της κίνησης του σώματος, του φωτός, της σκιάς και των ατμοσφαιρικών συνθηκών, αποτελεί μια μεταβαλλόμενη γεωμετρία που χαρακτηρίζει την ποιότητα του υπαίθριου τοπίου. Ήδη από την εισχώρηση στο φυσικό χώρο των μεγάλων κυκλοφοριακών έργων, διαφαίνονται τα πρώτα έντονα σημεία μιας δραστηκής αλλοίωσης στη φυσιογνωμία αλλά και στην «αίσθηση της κλίμακας» του χώρου. Η αντιληπτική διαδικασία αναγνώρισης του χώρου [15] μεταβάλλεται και αυτή σταδιακά, καθώς άξονες γρήγορης κυκλοφορίας και κλειστά μέτωπα παρόδιων υπερτοπικών χρήσεων, θα αποτελούν πλέον καθημερινά το βασικό τρόπο προοπτικής και πρώτης ανάγνωσης των περιοχών για τους χιλιάδες επισκέπτες του αεροδρομίου.

Νέες ευκαιρίες. Ο ρόλος του σχεδιασμού
 Η κατασκευή του νέου αεροδρομίου δημιουργεί όπως προαναφέρθηκε και μια σειρά από ευκαιρίες οικιστικής εξέλιξης και γενικότερης ανάπτυξης. Ενδιαφέρον θα παρουσίαζε πιθανώς ένα σενάριο εύστοχου σχεδιασμού που θα βασίζεται στην ιδέα μιας «αποκεντρωμένης συγκέντρωσης» (βλ. Σχ. 4). Αυτή θα εντοπιζόταν στην προσπάθεια αποκέντρωσης ενός μέρους της τάσης εγκατάστασης νέων «οικονομικά εντατικών» δραστηριοτήτων από το υπερκορεσμένο Λεκανοπέδιο της Αθήνας προς την πεδιάδα των Μεσογείων, με ιδιαίτερη όμως έμφαση στη συγκέντρωση της στις περιοχές των υφιστάμενων οικιστικών πυρήνων, που μπορούν κάλλιστα να αναπτυχθούν περαιτέρω και να αποκτήσουν σταδιακά, χαρακτηριστικά οικονομικής και πολεοδομικής δομής επιμέρους αστικών κέντρων. Αυτά θα είχαν πλέον μελλοντικά τη δυνατότητα να συνδεθούν μεταξύ τους, με το αεροδρόμιο και με το Λεκανοπέδιο με σιδηροδρομικά μέσα μαζί-

κής μεταφοράς, προσφέροντας έτσι βιώσιμες λύσεις και στον τομέα της κυκλοφορίας. Αναγκαίο παράλληλο στόχο θα αποτελούσε βέβαια η με κάθε μέσο αναστολή της οποιας ανάπτυξης στους ενδιάμεσους χώρους και ιδιαίτερα κατά μήκος των οδικών αξόνων, είτε αυτοί ανήκουν στο δευτερεύον οδικό δίκτυο της περιοχής, είτε αποτελούν προσβάσεις προς τη Λ. Σταυρού-Σπάτων. Η εξασφάλιση της διατήρησης εκτεταμένων τμημάτων υπαίθρου, που θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν μια ενιαία «ραχοκοκαλιά» χώρων πρασίνου, πολιτιστικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, θα ήταν ευνόητα ευεργετική για τη μελλοντική εξέλιξη της περιοχής. Με δεδομένες της τάσεις επέκτασης της πρωτεύουσας στο χώρο των Μεσογείων, όπως επίσης και την ανάπτυξη νέων πόλων γύρω από τα λιμάνια Ραφίνας και Λαυρίου, αποτελεί επίσης άμεση ανάγκη η σύνταξη και θεσμοθέτηση ενός νέου ενιαίου σχεδίου δικτύων πρασίνου για ολόκληρη την Αττική [13]. Αυτό θα όφειλε, σε εναρμόνιση με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, να επαναπροσδιορίσει τις περιοχές αστικού και περιελαστικού πρασίνου και να οριοθετήσει σαφώς τη διάθροση δικτύων που περιλαμβάνουν το σύνολο των ελευθέρων χώρων της Αττικής, με βάση ποιοτικά κριτήρια και ποσοτικές εκτιμήσεις (καθορισμός ρόλου και οριοθέτηση δασικών εκτάσεων, αστικού πρασίνου, ελευθέρων χώρων αναψυχής, πάρκων κ.λπ.) [12]. Η δημιουργία τέτοιων δικτύων που θα διαπλέκονται αρμονικά με τα υφιστάμενα και προγραμματιζόμενα δίκτυα δημόσιων συγκοινωνιών, αλλά και τις ζώνες κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων, είναι βέβαιο ότι μπορεί να αποκτήσει πολλαπλή σημασία για το σχεδιασμό του χώρου, αλλά και εν δυνάμει σημαντικές θετικές επιπτώσεις για το μικροκλίμα των αστικών περιοχών, καθώς και τη διατήρηση και ανάδειξη των υφιστάμενων οικοσυστημάτων. Η συσχέτιση μεταξύ πόλης και υπαίθρου, και ειδικότερα οι απαραίτητες ρυθμίσεις του σχεδιασμού, ανάμεσα στην τάση ανάπτυξης της πρώτης εις βάρος της δεύτερης με δεδομένη την ανάγκη διατήρησης της υπαίθρου, για μια βιώσιμη ανάπτυξη (sustainable development) της πόλης [3], δεν αποτελούν ένα καινούργιο ζήτημα. Έχουν τεθεί ήδη από τα πρώτα χρόνια ανάπτυξης της πολεοδομικής επιστήμης με ποικίλους τρόπους. Η ιστορική προσέγγιση των θεωρητικών απόψεων του σχεδιασμού για τη ρύθμιση των ζητημάτων που θέτουν οι σχέσεις μιας δυναμικής αστικής ανάπτυξης και των ενδεχόμενων επακόλουθων συρρικνώσεων και αλλοιώσεων της υπαίθρου, δίνει ένα πλούσιο σε περιεχόμενο προβληματισμό. Από τα πολλά σχετικά μοντέλα, υπενθυμίζουμε εδώ αυτό της «κηπούπολης» του E. Howard (διάγραμμα 5 του γνωστού βιβλίου Garden Cities of To-Morrow, 1898) [5], που υποστηρίζει την άποψη, ότι η τάση αύξησης της αστικοποίησης δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε χωρική μεγέθυνση των υφιστάμενων πόλεων, αλλά αντίθετα στη δημιουργία νέων αστικών κέντρων εντός της υπαίθρου με καθορισμένη όμως έκταση και πληθυσμιακό μέγεθος (βλ. Σχ. 5). Άλλο, επίσης ενδιαφέρον παράδειγμα, στο πνεύμα της πολεοδομικής ανάπτυξης μέσα από την ιεράρχηση των κέντρων, αποτελεί το μοντέλο του R. Hillebrecht για την ανάπτυξη μιας περιφερειακής πόλης (Regionalstadt, 1962) [4], σύμφωνα με το οποίο, η εξέλιξη πέρα από τη διαθρωμένη μέσα από ιεραρχημένα κέντρα πόλη, οργανώνεται πάνω σε «άξονες ανάπτυξης», που

πάνω: Σχίσμα 4
 δίπλα κάτω: Σχίσμα 5
 δίπλα μέση: Σχίσμα 6

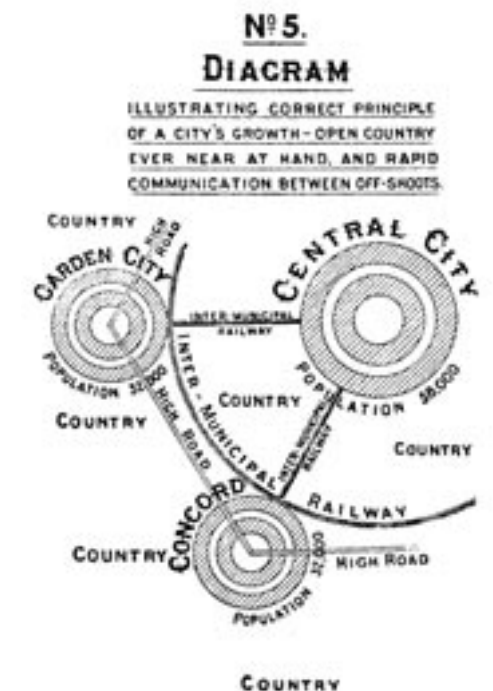
εξυπηρετούνται κυκλοφορικά από προαστιακούς σιδηροδρόμους και διασχίζουν την ύπαιθρο καταλήγοντας σε δευτερεύοντα περιφερειακά κέντρα, σε μια περίμετρο 20 περίπου χλμ. γύρω από την κυρίως πόλη (βλ. Σχ. 6). Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι σε πολλές περιφέρειες γερμανικών πόλεων, όπως του Ανοβέρου, του Αμβούργου και του Μονάχου, ο σχεδιασμός και η αντίστοιχη πολεοδομική ανάπτυξη ακολούθησε, ή τουλάχιστον επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από το παραπάνω μοντέλο. Ας μη λησμονούμε τέλος το χαρακτηριστικό, για την περιοχή της Αττικής, παράδειγμα του διπλού αστικής ανάπτυξης και παραγωγικών δραστηριοτήτων Αθήνας-Πειραιά. Έως το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ανάμεσά τους αναπτύσσεται μια ενδιαφέρουσα ποικιλία προαστίων, αγροτικών ή άγονων εκτάσεων, ελαιώνων, κλπ, που προσφέρουν μια ενδιαφέρουσα χαλαρή σύνδεση, ως χώροι «εκτόνωσης» και



ανάσχεσης των τάσεων ανάπτυξης των αστικών περιοχών. 60 χρόνια αργότερα, η μείζων περιοχή της Αθήνας διατηρεί μια ιδιότυπη πολυκεντρική δομή, όμως η ποικιλία των τοπίων και η αίσθηση της χαλαρής σύνδεσης έχει χαθεί μέσα στην ομοιομορφία του απέραντου αστικού τοπίου και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Η ασφυκτική εγγύτητα ιστορικών κέντρων, διαδοχικών επεκτάσεων και προαστίων, δεν άφησε ανεπηρέαστα ούτε τα φυσικά όρια των παραλιακών μετώπων, που σταδιακά υποβαθμίστηκαν και αυτά από την επάλληλη επιβολή εντατικών χρήσεων και μεγάλων κυκλοφοριακών έργων. Μήπως τελικά η ιστορία της εξέλιξης των αστικών συγκροτημάτων στην Ελλάδα, διδάσκει μια «κυκλική» επανάληψη κάποιων πάγιων και λανθασμένων πολιτικών ανάπτυξης, για τις οποίες και αποτελεί άμεση προτεραιότητα η αναζήτηση κατάλληλων «αντιδοτών» μέσα από τη διαδικασία του σχεδιασμού;

Βιβλιογραφία
 1. ΕΜΠ, ΣΠΕ, Παρόδιες χρήσεις γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο. Το πρόβλημα και προκαταρκτικές κατευθύνσεις, ερ. πρόγραμμα για το ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα 1997.
 2. ΕΜΠ, ΣΠΕ, Χρήσεις γης και κυκλοφορία στο Κύριο Οδι-

κό Δίκτυο. Επιπτώσεις στον αστικό χώρο, σεμινάρια συνεχιζόμενης εκπαίδευσης ΕΜΠ 1998-1999, κείμενα εισηγήσεων, Αθήνα 1999.
 3. Frey Hildebrand, Designing the city – Towards a more sustainable Urban form. p. 14- 20, E&FN Spon, London, 1999.
 4. Hillebrecht R., Beiträge zum Städtebau, Schriftenreihe des C. Sitte - Fonds, T.U. Wien, Wien 1975.
 5. Howard E. Gartenstädte von morgen, Das Buch und seine Geschichte, εκδ: J. Posener, Bauwelt Fundamente 21, 1968.
 6. Η Καθημερινή 20.7.1995, Οι ... επίσημες καταπατήσεις σε στρέμματα.
 7. Η Καθημερινή 17.3.1996 (συντ: Π. Γαλάτη, Δ. Λάμπας), Στην ανατ. Αττική 50.000 στρέμματα στο Σχέδιο Πόλεως.
 8. Η Καθημερινή 4.3.2001 (συντ: Π. Γαλάτη), Ανοχύρωτα στην αυθαρεσία τα Μεσόγεια.
 9. Λουκάκης Π., Οικονομικές και χωρικές επιπτώσεις στην Αττική από την κατασκευή του νέου αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» στα Μεσόγεια, στο: ΟΡΣΑ, Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου «Αθήνα - Αττική. Στρατηγικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη», Αθήνα 1996.
 10. Oke T.R., Boundary layer climates, Urban heat island intensity and population - variation of urban and rural air temperature, p. 288-293 2nd ed., University Press Cambridge, 1987.
 11. Ojima, T., Moriyama, M., Earth surface heat balance changes caused by urbanization, Proceedings of the 4th international conference on "Urban climate, planning and Building" Kioto 1989.
 12. Παπαγεωργίου-Βενετιάς Α., Valentien C., Kroitzch M., Οικολογικός - Ρυθμιστικός Σχεδιασμός του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, ερ. πρόγραμμα Πολυτεχνείου Μονάχου, ελληνική περίληψη, Αθήνα 1999.
 13. Πολυχρονόπουλος Δ., Περιβαλλοντικές διαστάσεις του σχεδιασμού στον Αστικό χώρο Πρακτικά 10ου Πανελληνίου Αρχιτεκτονικού Συνεδρίου (υπό έκδοση).
 14. Σερράος Κ., Επιπτώσεις από τη σημερινή αστική ανάπτυξη στη Λ. Κηφισίας: αναβάθμιση ή στρέβλωση της πόλης; Πρακτικά 8ου Συμποσίου Ιστορίας και Λαογραφίας Αττικής (υπό έκδοση).
 15. Στεφάνου Ιου., Στεφάνου Ιω., Περιγραφή της εικόνας της πόλης. Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1999.
 16. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Μελέτη του ΤΕΕ για το αεροδρόμιο, Τεχνικά Χρονικά 4-5/1976.



Αλέξανδρος Παπαγεωργίου-Βενετάς, Ο Leo Von Klenze στην Ελλάδα: Τεκμήρια για τη νεοελληνική ιστοριογραφία, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 2000.

Για το έργο και την προσφορά του εμπνευσμένου γερμανού αρχιτέκτονα, ζωγράφου και διανοητή του κλασικισμού Leo Von Klenze (1784- 1864) στην Ελλάδα, έχουν δημοσιευτεί κατά καιρούς τμηματικές και αποσπασματικές θεωρήσεις και κρίσεις στην ελληνική βιβλιογραφία. Πρώτος ο Κωνσταντίνος Μπίρης στη μελέτη του «Τα πρώτα σχέδια των Αθηνών»(1933), αλλά και στο θεμελιώδες έργο του «Η Αθήνα από του 19ου εις τον 20ο αιώνα» (1964) έκανε την απόπειρα να αξιολογήσει την προσωπικότητα του Klenze και τη σημασία της πα-



τριδα μας μόνο ιδεατά (όπως τόσσο άλλοι χαρισματικοί Γερμανοί) αλλά και έμπρακτα, ούτε διερευνήθηκαν αλλά ούτε και αποτιμήθηκαν επαρκώς μέχρι σήμερα στη χώρα μας. Η μεγάλη έκθεση που παρουσιάζει το συνολικό αρχιτεκτονικό έργο του Klenze και που οργανώνεται κατά το έτος 2000 στο Μουσείο της πόλεως του Μονάχου, καθώς και η παρουσίαση της έκθεσης «Αθήνα-Μόναχο» στην Εθνική Πινακοθήκη στην Αθήνα τον ίδιο χρόνο, αποτέλεσαν το έναυσμα για τη δημοσίευση της παρούσας μελέτης που αποσκοπεί σε μια σύνοψη και περιεκτική παρουσίαση του θέματος «Ο Klenze στην Ελλάδα στους Έλληνες αναγνώστες. Στο παράρτημα της μελέτης συγκεντρώθηκαν και δημοσιεύονται για πρώτη φορά μεταφρασμένα σε ελληνική γλώσσα μια σειρά κειμένων του Klenze (πρωτότυπα σε γερμανική ή γαλλική γλώσσα) καθώς και ορισμένες επιστολές προς αυτόν, που αντανακλούν τις απόψεις του και φωτίζουν τη δραστηριότητά του στην Ελλάδα. Ελπίζω η κριτική –όχι μόνο η μονοσήμαντα δοξαστική ή καταδικαστική– σκιαγράφηση της προσωπικότητος και της ελληνολατρίας του Leo Von Klenze να δώσει ένα παράδειγμα προσέγγισης στο πνεύμα της αρχιτεκτονικής ιστοριογραφίας, ελευθερωμένης από προκαταλήψεις, ιδεολογική φόρτιση και αυθαίρετες κρίσεις και να εμπλουτίσει τη δυστυχώς αρκετά περιορισμένη βιβλιογραφία.

(Το κείμενο αποτελεί απόσπασμα της εισαγωγής του βιβλίου)

«Κινηματογραφικό Αρχείο» Υπουργείου Εξωτερικών-Υπηρεσία Ιστορικού Αρχείου, εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 2000.

Αν και σχετικά αργά, μόλις τις τελευταίες δεκαετίες, ο κινηματογράφος εκτός από μορφή



τέχνης, άρχισε να αναγνωρίζεται και ως μια από τις βασικότερες πηγές μελέτης στο χώρο της ιστοριογραφίας. Τα αισθητικά και πολιτισμικά πρότυπα του παρελθόντος σε αυτή την περίπτωση, δεν συνεπικουρούν μόνο στη μεταφορά εικόνων από την πραγματικότητα των αρχών του 20ού αιώνα στο ξεκίνημα του 21ου, αποτελούν ζωντανές μαρτυρίες του κοινωνικοπολιτικού γίνεσθαι και αποκαλύπτουν με πρωτόγνωρη αμεσότητα την εναγώνια προσπάθεια της νεοελληνικής κοινωνίας να προσδιορίσει την πολιτισμική της ταυτότητα. Ωστόσο, η περίοδος θεμελίωσης του κινηματογράφου στη χώρα μας και οι απαρχές της εθνικής κινηματογραφικής παραγωγής δεν έχουν εξετασθεί συστηματικά από ερευνητές και ιστορικούς.

Αυτή λοιπόν την απουσία συστηματικής τεκμηρίωσης και αρχειοθέτησης των κινηματογραφικών ντοκουμέντων του πρώτου μισού του 20ού αιώνα, έρχεται να καλύψει η προσπάθεια που επί δυσόμοι περιόδου χρόνια καταβάλλεται στην Υπηρεσία Διπλωματικού και Ιστορικού Αρχείου από ομάδα επιστημονικών συνεργατών και τεχνικών του κινηματογράφου. Σήμερα, το Κινηματογραφικό Αρχείο του Υπουργείου Εξωτερικών που αποτελεί τμήμα αυτής της Υπηρεσίας, είναι το πρώτο σε εθνικό επίπεδο, αρχείο ηλεκτρονικής τεκμηρίωσης οπτικών μέσων της ιστορίας της χώρας. Το υλικό του Κινηματογραφικού Αρχείου ΥΠΕΞ, αποτελείται από ταινίες επικαίρων και κινηματογραφικές παραγωγές, ελληνικές και διεθνείς. Ο κατάλογος των ελληνικών θεμάτων, ξεκινά από το 1906 με τις ταινίες των Αδελφών Μανάνια και καταλήγει στο 1974 με την εισβολή του «Αττίλα» στην Κύπρο.

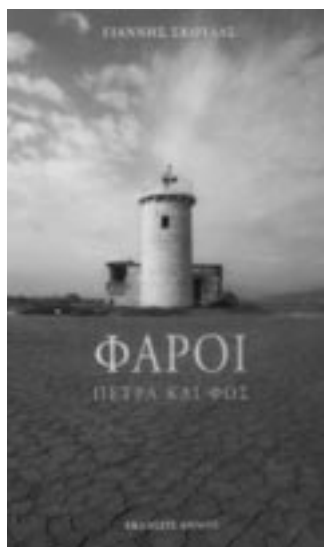
Με δεδομένο το γεγονός ότι την ιστορία ενός τόπου δεν την συνθέτουν μόνο οι πόλεμοι και τα μεγάλα πολιτικά γεγονότα, το συγκεκριμένο υλικό εκτός των άλλων αποτελεί μια αδιαμφισβήτητη μαρτυρία της εξέλιξης του αρχιτεκτονικού «γίνεσθαι» στην νεοελληνική πόλη. Άλλωστε, από τον πλούτο της πληροφορίας που αφορά τον αστικό τρόπο ζωής και τις εκδηλώσεις της κοινωνίας αυτής της περιόδου, μπορούν να συμπληρωθούν τα ιστοριογραφικά κενά που αφορούν τη δημιουργική και χρηστική σχέση του ανθρώπου με το κτισμένο περιβάλλον. Οι δημόσιοι χώροι και τα κτίρια που δεν υπάρχουν πια, συνεχίζουν να ζουν μέσα σε αυτές τις πρωτογενείς κινηματογραφικές λήψεις, όχι ως παραλειπόμενα των ιστορικών

αναφορών, αλλά ως κύριο εποπτικό υλικό, χρήσιμο και σημαντικό για τον μελετητή της ιστορίας της Αρχιτεκτονικής. Ίσως ήρθε η στιγμή, αυτό το πολύτιμο κινηματογραφικό υλικό να εμπλουτίσει τη γνώση που αφορά το αρχιτεκτονικό μας παρελθόν και να αξιοποιηθεί προς όφελος της αρχιτεκτονικής του μέλλοντος.

Το βιβλίο που περιλαμβάνει τον κατάλογο του κινηματογραφικού αρχείου του ΥΠΕΞ μαζί με σειρά επεξηγηματικών κειμένων και ένα ιστορικό σημείωμα, επιμελήθηκε η Φωτεινή Κωνσταντοπούλου.

Μιχάλης Λεφαντζής

Γιάννης Σκουλάς, ΦΑΡΟΙ – ΠΕΤΡΑ ΚΑΙ ΦΩΣ, Λεύκωμα, σελ. 240



Εκδόσεις ΑΜΜΟΣ, 1997.

Κατά περιεργη ειρωνιά της τύχης, ήταν ο πρόωρα χαμένος συνάδελφος, διδάκτωρ αρχιτέκτων, Χριστόφορος Σακελλαρόπουλος, που είχε προλογίσει υποδειγματικά μια εξίσου υποδειγματική φωτογραφική καταγραφή και απόδοση των ελληνικών φάρων από το Γιάννη Σκουλά. Κι εμείς θα υποκλιθούμε στην πένα του και θα τον αφήσουμε να παρουσιάσει αυτός το συγκεκριμένο λεύκωμα από εκεί, από την κορυφή του φάρου, εκεί που το φως είναι πάντα ξάγρυννο...

«Ο φάρος, πριν ακόμα δηλώσει το παράκτιο φωτισμένο σταθερό σημείο για χρήση της ναυτιλίας, υπήρξε το όνομα ενός τόπου. Πρόκειται για τη γνωστή νησίδα Φάρος, ανατολικά της εισόδου του λιμένα της Αλεξάνδρειας της Αιγύπτου. Στον τόπο αυτό, στις αρχές του ΙΙΙ αιώνα π.Χ., πρώτα ο Πτολεμαίος Α' ο Σωτήρ και στη συνέχεια ο αδελφός του Πτολεμαί-

ος Β' ο Φιλάделφος, κατασκεύασαν με σχέδια και επίβλεψη του Κνίδιου αρχιτέκτονα Σώστρατου, το γνωστό πύργο. Στην κορυφή του πύργου, στα 100μ. πάνω από τη θάλασσα, έκαιγαν νύχτα και μέρα οι μυθικές φλόγες που υποδήλωναν με το φως και τον καπνό τους την ύπαρξη της Αλεξάνδρειας. Τον ΙΙΙΙ αιώνα περίπου, ο πύργος του Σώστρατου κατέρρευσε από σεισμό. Η ονομασία της νησίδας Φάρος, με την έννοια της χρήσης του πύργου που υπήρχε εκεί, παραδίδεται στην ελληνική και λατινική γλώσσα με αυτόνομο χαρακτήρα, σημαίνοντας στην ιστορία του δυτικού πολιτισμού το σημερινό φάρο...

...Οι κατασκευές του ελληνικού φαρικού δικτύου για την περίοδο, που περιλαμβάνεται στο υλικό του λευκώματος, είναι όλες λιθινές και έχουν κατασκευαστεί σε διάστημα περίπου εκατό χρόνων, από το 1823 μέχρι και το 1926. Σήμερα το σύνολο των φάρων στις ελληνικές θάλασσες, φθάνει τους 400, από τους οποίους περίπου 100 είναι οι μεγάλοι και μεσαίοι, που φωτίζονται με πετρέλαιο. Από αυτούς τους τελευταίους προέρχεται και το φωτογραφικό υλικό των φάρων του Γιάννη Σκουλά. Οι φάροι, πάντως στη σημερινή τους μορφή, αν δεν έχουν ερειπωθεί, έχουν ανακατασκευαστεί μετά το 1945, αφού το μεγαλύτερο μέρος του φαρικού δικτύου στην Ελλάδα καταστράφηκε κατά τη διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου...

...Οι εικόνες του φέρνουν στο νου ήσυχους παράλιους τόπους ή τόπους μεσοπέλαγους και ανεμοδαρμένους. Ερείπια κτιρίων και πύργων, κτίρια καλοφτιαγμένα και γερά, όλα μαρτυρίες του δικού μας πολιτισμού. Αν κάτι είναι πραγματικό στη δουλειά του Γιάννη Σκουλά, είναι το ότι μας βοηθά να συνειδητοποιήσουμε πως ο Φάρος, πριν αποκτήσει την έννοια του φωτισμένου πύργου, υπήρξε ένα τοπωνύμιο. Το φως στις εικόνες αυτού του λευκώματος είναι η καλύτερη μαρτυρία. Δεν έχει σημασία αν ο φάρος σήμερα λειτουργεί ή από αυτόν έχει μείνει ένας σωρός από πέτρες. Σε κάθε περίπτωση, οι τόποι των φάρων είναι τόποι αρχαιολογικοί που μεταφέρονται στο χρόνο τα σημεία της παιδείας αλλά και τις εμπειρίες των ανθρώπων.»

(Αποσπάσματα του προλογικού σημειώματος για το Λεύκωμα του Γιάννη Σκουλά, «Φάροι – Πέτρα και φως» που έγραψε ο συν. Χριστόφορος Σακελλαρόπουλος ο οποίος χάθηκε πρόσφατα)

Αναδημοσιεύουμε το γράμμα της συναδέλφου σχετικά με την ακτή Σχοινιά γραμμένο το 1966, το οποίο όμως διατηρεί ακόμη και σήμερα την επικαιρότητά του

«Αγαπητή Εφημερίδα,

Διάβασα στις στήλες σου ότι αποφασίσθηκε η τουριστική αξιοποίηση διαφόρων περιοχών της Ελλάδος μεταξύ των οποίων και η ακτή Σχοινιάς στον Μαραθώνα. Θα μου επιτραπεί φαντάζομαι να εκφέρω μία προσωπική μου άποψη που όπως έχω διαπιστώσει συμπίπτει με τη γνώμη και άλλων και η οποία έχει συζητηθεί πολλές φορές ειδικά στους κύκλους των Αρχιτεκτόνων.

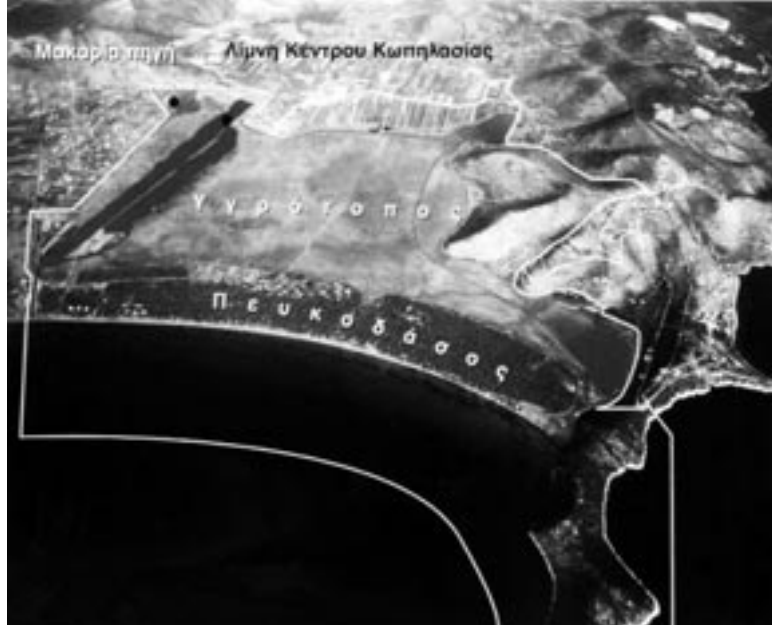
Μέχρι τώρα «τουριστική αξιοποίηση», στην Ελλάδα, σημαίνει κτιριακές εγκαταστάσεις, πολυτελείς πολλές φορές, που ανεβάζουν το κόστος κατασκευής και επομένως και το αντίτιμον χρήσεως εκ μέρους του κοινού έτσι ώστε τελικά να απευθύνονται στην μειονότητα. Παράλληλα κτιριακές εγκαταστάσεις σημαίνει πάντα επέμβαση επί του φυσικού τοπίου. Είδαμε τι έγινε στο μικρό Καβούρι που σήμερα γέμισε κτίρια και δρόμους και που τελικά χρησιμοποιείται από ολίγους ευτυχείς θνητούς οι οποίοι παρ' όλα αυτά δεν απολαμβάνουν ένα εκατό τοις εκατό φυσικό τοπίο.

Σε πολλά ξένα Κράτη έχει εφαρμοσθεί το σύστημα του «Εθνικού πάρκου» για τις περιοχές εκείνες που η τελειότητα της φύσεως καθιστά εγκληματική την οιαδήποτε επέμβαση και που άνθρωποι θέλουν να τις χαίρονται έτσι όπως είναι. Δεν είναι κάτι ανεδαφικά ρομαντικό ούτε οπισθοδρομικό αλλά αντιθέτως αποτελεί δείγμα μιας υψηλής βαθμίδας πολιτισμού.

Η ακτή Σχοινιάς είναι ένα από τα τελευταία κομμάτια της Αττικής που διατήρησε μέχρι σήμερα ανέπαφη την φυσική της μορφή με τον μοναδικά ίσως μαγευτικό της πευκώνα. Θα ήταν ευχής έργο να μετατραπεί σε «Εθνικό πάρκο» με τον εξής προορισμόν. Να περιφραχθεί κατ' αρχήν το δάσος και η ακτή ώστε να υπάρχει εισιτήριο εισόδου που θα καλύψει τα λίγα άλλωστε έξοδα κατασκευής και θα εξασφαλίζει και το μικρό κόστος συντηρήσεως. Να γίνει περιφερειακός αυτοκινητόδρομος προσπελάσεως με μικρές και ελάχιστες διεισδύσεις προς το δάσος



(οι οποίες άλλωστε υπάρχουν και ρίως του χώρου.



πάνω: Ο χώρος της μάχης του Μαραθώνος (από το βιβλίο Η Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος Β', Εκδοτική Αθηνών) μέση: Η πρόταση για το κωπηλατοδρόμιο στον ίδιο χώρο

σήμερα). Να γίνουν οι απαραίτητες μόνον εγκαταστάσεις υγιεινής. Δηλαδή: Αποχωρητήρια, Douches και χώροι απορριμάτων και ίσως ένα - δύο μικρά αναψυκτήρια στη θέση των ήδη υπάρχοντων όπου έχει γίνει ήδη η σχετική αποψύλωση του πρασίνου.

Το Εθνικό αυτό πάρκο θα χρησιμεύσει όπως και μέχρι σήμερα για πίκ-νίκ και για ένα περιορισμένης εκτάσεως κάμπινγκ σε ένα μικρό τμήμα στην άκρη της ακτής. Βεβαίως αυτό απαιτεί και μια σωστή χρήση εκ μέρους του κοινού αλλά ελάχιστοι φύλακες θα μπορούσαν να επιτηρούν την καλή λειτουργία και την καθαριότητα κυ-

Μια τέτοια εκμετάλλευση θα ικανοποιήσει μια μεγάλη μερίδα κοινού που αποτελείται από φυσιολάτρες, τόσο Έλληνες όσο και ξένους και η οποία όλο και περισσότερο δεινοπαθεί. Συγχρόνως δε θα διαφυλαχθεί κατ' αυτόν τον τρόπον ένα γνήσιο κομμάτι της Αττικής, που θα αποτελέσει ίσως και ένα παράδειγμα προς μίμηση και για άλλες περιοχές».

Σούλα Τζάκου
αρχιτέκτων

Α Λ Λ Η Λ Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ...ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ!

Η καλύτερη λύση η κατάργηση του προβλήματος

Η κατασκευή του κτιρίου της ΕΡΤ

Είναι συχνές οι αναφορές στον καθημερινό τύπο για την άθλια κατάσταση των πολεοδομικών γραφείων, μόνο που είναι παγιδευμένη στη δυστυχώς επιτυχή εμπορικά αναζήτηση σκανδάλων, ρουσφετιών, δωροδοκιών κτλ, με αποτέλεσμα να χάνεται το πιο σημαντικό. Δεν αρνούμαι ότι θα υπάρχει ένας μικρός αριθμός μηχανικών ή διοικητικών υπαλλήλων που επιδιώκει την εκμετάλλευση της εύκολης λείας συναδέλφων ή πολιτών που προσπαθούν να βγάλουν μια οικοδομική άδεια. Η αποκλειστική έμφαση όμως σε αυτόν το μικρό αριθμό οδηγεί κατά στα ξερόρά να καίγονται και τα χλωρά, αμαυρώνοντας την εικόνα πολλών έντιμων υπαλλήλων, που η καθημερινή επαγγελματική τους απασχόληση είναι κόλαση, ώστε να αναρωτιέται κανείς με θλίψη τι να έγιναν άραγε τα επαγγελματικά όνειρα, που αυτοί οι άνθρωποι έτρεφαν όσα χρόνια επενδύοντας κόπο και χρόνο για την απόκτηση ενός επιστημονικού διπλώματος. Οι υπάλληλοι των πολεοδομικών γραφείων για τέσσερις ώρες την ημέρα (που προβλέπονται για το κοινό ή τους μηχανικούς) αντιμεπίζουν πλήθη αγανακτισμένων ή απελπισμένων και συνεπώς συχνά επιθετικών πολιτών ή μηχανικών σε μία κατάσταση περίπου τρέλας. Οι δίκαια αγανακτισμένοι πολίτες και οι υπάλληλοι, πλήρως παγιδευμένοι σε μια γραφειοκρατική εμπλοκή που προκύπτει απο χιλιάδες επεξηγηματικές παραπομπές σε μεγάλο πλήθος νόμων ή διαταγμάτων, φτάνουν όλοι μαζί ένα καφκικό χορό κοινωνικής τραγωδίας, που η καθημερινή του έκβαση είναι το αδιέξοδο. Το αδιέξοδο και η επιθετικότητα που καλλιεργεί στον καθένα η κατάσταση μέσα στην οποία δεν υπάρχει κανένας σεβασμός στον πολίτη, συχνά οδηγει αρκετούς στη δωροδοκία ή την αυθαιρέσία, καθώς δεν έχουν κανέναν άλλο τρόπο να λύσουν το πρόβλημά τους. Επιπλέον όλα αυτά συμβαίνουν σε ένα περιβάλλον υποβαθμισμένο και καταθλιπτικό, όπως είναι αλήθεια σε όλο το Δημόσιο Τομέα, εδώ όμως σε γελοιογραφική αντίθεση με το αντικείμενο, δηλαδή την ποιοτική παρέμβαση στο δομημένο περιβάλλον. Εισηγούμαι εδώ με στόχο μια πλατύτερη συζήτηση για να βρεθούν

λύσεις σε όλα τα παραπάνω, ότι χρειάζεται ευρύτερη συλλογική προσπάθεια. Η συλλογική προσπάθεια θα έπρεπε κανονικά να ξεκινήσει απο το Σύλλογο των Αρχιτεκτόνων και το Τεχνικό Επιμελητήριο, εδώ όμως χρειάζεται ευρύτερες πρωτοβουλίες και κοινωνική παρέμβαση για να γίνουν αυτά τα δύο σημαντικά συλλογικά όργανα εκπρόσωποι της διατύπωσης προβλημάτων και της εφύφεσης λύσεων για τα γενικότερα επαγγελματικά ενδιαφέροντα του κλάδου. Είναι αλήθεια ότι υπάρχει μια μακριά παράδοση του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων και του Τεχνικού Επιμελητηρίου, να μην ασχολούνται με τα καθημερινά προβλήματα των τεχνικών γίννεσθαι έως και να διαφορούν πλήρως γι'αυτά. Σύμφωνα με αυτή την παράδοση, τα δυο όργανα απασχολούσαν αποκλειστικά τα απελευθερωτικά κινήματα απανταχού της γης, αρκετά δικαιολογημένα ωστόσο τις εποχές του αυταρχισμού και της δικτατορίας.

Όταν με την εξελιξη και τη θεμελίωση της δημοκρατίας άλλαξαν τα δεδομένα και ήταν πια καιρός να πάρει η αποκλειστική απασχόληση με τα διεθνή ζητήματα και να καταπιαστούν οι ειδικοί με τις συλλογικές επιδιώξεις τις σχετικές με το επάγγελμα και την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος, ένας έντονος ατομικιστικός κομματισμός κυριάρχησε στο Σύλλογο Αρχιτεκτόνων και το Τεχνικό Επιμελητήριο, αποκλείοντας κάθε πρόσβαση στα συλλογικά όργανα οποιουδήποτε δεν ήταν μέλος ενός κόμματος και μετατρέποντας την κομματική ενταξη των εκπροσώπων σε εφιαλτηριο ατομικής ανόδου και προβολής. Παράλληλα κυριάρχησε μεγάλη αδιαφορία για τα γενικότερα επαγγελματικά ενδιαφέροντα του κλάδου. Αυτή η αδιαφορία έχει σημαντικό μερίδιο ευθύνης για την τωρινή κατάσταση, όπου στα πολεοδομικά γραφεία επικρατεί μια αλόγιστη, απολίτιστη και απάνθρωπη ατμόσφαιρα καθημερινής τρέλας, που καταγγέλει ο τύπος με εκφράσεις όπως αλαλούμ ή χάος που δεν περιγράφεται. Απο την άλλη μεριά η ευθύνη ανήκει στην Κυβέρνηση. Αν αισιόδοξα υποθέσουμε ότι η κυβέρνηση θέλει να αλλάξει αυτή την κατάσταση και να τη διορθώσει, βάσιμα μπορεί να αναρωτηθούμε, πώς είναι δυνατό να μπαίνουμε στον 21ο αιώνα και να μην έχουν ακόμα ταχουρωθεί οι ειδικότερες των τεχνικών επαγγελματών, έτσι ώστε ακόμα σήμερα, σύμφωνα με τους

νόμους, αρχιτεκτονική να κάνουν οι τοπογράφοι, πολιτικοί μηχανικοί, μηχανολόγοι κτλ. και απο την άλλη να υπογράφουν στατικές μελετες οι αρχιτέκτονες (με τα στατικά προγράμματα των υπολογιστών); Πώς είναι δυνατό να μην αντιμετωπίζεται το νομικό χάος και το γραφειοκρατικό αδιέξοδο των γραφείων πολεοδομίας; Οι τεχνικοί και διοικητικοί υπάλληλοι που ασχολούνται στην πολεοδομία αποκλειστικά και μόνο με τις εκδόσεις αδειών του ιδιωτικού τομέα είναι πολλοί. Το νομικό χάος ωστόσο και η γραφειοκρατία μολονότι οι υπάλληλοι είναι πολλοί, οδηγεί στο να μην επαρκούν, με αποτέλεσμα να απουσιάζει πλήρως ο επιτόπιος έλεγχος εφαρμογής των αδειών, επιστασία που γίνεται μόνο μετά απο καταγγελία. Όλο αυτό το ανθρώπινο δυναμικό θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί παραγωγικότερα, ακόμα και στο σχεδιασμό πολεοδομικών και χωροταξικών μελετών στο στάδιο εφαρμογής καθώς και στην αναπροσαρμογή μελετών που έχουν εκπονηθεί. Αυτού του είδους ο σχεδιασμός δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί από μόνο τον ιδιωτικό τομέα.

Τις άδειες από την άλλη μεριά θα μπορούσαν να τις εκδίδουν με πλήρη τους ευθύνη οι ίδιοι οι μηχανικοί ελεύθεροι επαγγελματίες. Όπως έχουν π.χ. οι συμβολαιογράφοι την πλήρη ευθύνη για τα συμβόλαια που υπογράφουν και κανένας απολύτως δεν αμφισβητεί την εγκυρότητα και τη νομιμότητα της υπογραφής τους, αντίστοιχα θα μπορούσε η πολιτεία να αναθέσει στους μηχανικούς την ευθύνη έκδοσης των αδειών. Βέβαια, για να γίνει αυτό θα πρέπει να αναπροσαρμστούν οι αμοιβές. Για να έχει ο μηχανικός την πλήρη ευθύνη του έργου του οποίου εκδίδει την άδεια, θα πρέπει να το επιβλέπει πλήρως.

Όπως λειτουργεί το σύστημα σήμερα, ο χρόνος μελέτης για μία κατασκευή περιορίζεται στο ελάχιστο, γιατί η διεκπεραίωση, ο χρόνος που απαιτεί η καφκική περιπέτεια για την έκδοση μιας άδειας κρατάει από δύο μέχρι έξι μήνες. Μέρος της καταπολέμησης των τεράστιων προβλημάτων της πολεοδομίας σε αυτή τη χώρα θα ήταν οι λύσεις που επιτρέπουν να μελετούμε περισσότερο και πληρέστερα και ύστερα να εφαρμόζονται τα έργα με υπεύθυνη και πλήρη επίβλεψη. Αντίστοιχα τα διατηρητέα κτίσματα ή όλα όσα απαιτούν τη γνώμη αρχιτεκτονικής επιτροπής θα μπο-

ρούσαν θαυμάσια να φέρουν την υπογραφή του υπεύθυνου μελετητή Αρχιτέκτονα (και όχι βεβαίως Τοπογράφου ή Μηχανολόγου κτλ.). Σήμερα ο μελετητής Αρχιτέκτονας θεωρείται κατώτερος από το όποιο μέλος της αρχιτεκτονικής επιτροπής, το οποίο επιπλέον επιλέγεται με τα κομματικά και μόνο κριτήρια που ανέφερα πιο πάνω. Αλλάγες σαν τις παραπάνω θα επέτρεπαν στους Αρχιτέκτονες και λοιπούς τεχνικούς δημόσιους υπαλλήλους να αποκτήσουν και αυτοί τη δυνατότητα σχεδιασμού και να παράγουν έργο για τους ίδιους ουσιαστικό και για την κοινωνία χρήσιμο, θα επιτρέψουν το χρόνο τους και να ξοδέουν τις επιστημονικες τους γνώσεις στο να λύνουν καθημερινά το νομικό πάζλ μιας άδειας κατασκευής ώπου να βροντήξουν τέλος πάνω στα σχέδια τις διάφορες απαραίτητες σφραγιδες.

Αλλαγές που θα συστηματοποιήσουν το νομικό χάος και θα βοηθήσουν τον εξορθολογισμό του συστήματος, θα επιτρέψουν και κάτι ακόμα πολύ σημαντικό. Οι πολεοδομικές μελέτες δεν εφαρμόζονται ποτέ σε αυτή τη χώρα και αυτό έχει ευρύτερη σημασία με έντονος και μακρόχρονες επιπτώσεις. Η πολεοδομική αντιμετώπιση του χώρου είναι θεμελιώδης προϋπόθεση για την ποιότητα του περιβάλλοντος. Για να γίνει αυτό, θα πρέπει η πολεοδομία και η εφαρμογή της να είναι υπόθεση κρατική, όπως π.χ. είναι στη Γαλλία. Οι πολεοδομικές και ακόμα περισσότερο οι χωροταξικές μελέτες θα πρέπει να εκπονούνται από το κράτος.

Μολονότι υποθέτω ότι με τις παραπάνω αράδες θα έχουν πολλοί αναγνώστες πολλών ειδών ενστάσεις, θα πρότεινα ότι είναι καιρός να γίνει διάλογος, ώστε να κινητοποιηθούν και οι υπεύθυνοι, για τους τρόπους με τους οποίους θα ανατραπεί το υπάρχον εφιαλτικό πολεοδομικό σύστημα. Όποιες μικρές ενέσεις διορθωτικές και αν γίνουν σε αυτό το τέρας, θα χειροτερέψουν το χάος. Χρειάζονται εφευρετικές λύσεις και οπωσδήποτε άμεση αντιμετώπιση.

Μαρία Μίχα
αρχιτέκτων

*** Παρακαλούμε τους συναδέλφους που στέλνουν γράμματα στο περιοδικό, να είναι μικρής εκτάσεως και να συνοδεύονται από φωτογραφικό υλικό όταν αυτό είναι αναγκαίο.**

**** Επίσης να αποστέλλουν για βιβλιοκρισία –αν το επιθυμούν– τα**

ΜΝΗΜΗ ΝΙΚΟΥ ΤΡΙΑΝΤΗ

Τον Αύγουστο που μας πέρασε χάσαμε το Νίκο Τριάντη. Τέσσερις μήνες νωρίτερα είχε «φύγει», όπως προτιμούσε ο ίδιος να λέει, η συντρόφισσά του Αλεξάνδρα. Το Νέο Κίνημα Αρχιτεκτόνων μου ζήτησε να γράψω για την προσωπικότητά του μια που, παρά τα 35 χρόνια ηλικίας που μας χώριζαν, μας συνέδεε η πιο στενή φιλία. Είναι ιδιαίτερα δύσκολο να γράψεις για ένα δικό σου άνθρωπο, όμως πρέπει καθένας να μπορεί να γνωρίζει για μια σπάνια προσωπικότητα σαν κι αυτόν.

Το 1957 απέναντι από το σπίτι μας στο Μεταξουργείο μετακόμισε μια οικογένεια άγνωστη στη γειτονιά. Ήταν ο Νίκος και η Αλεξάνδρα Τριάντη – με το γιο τους Γιώργη στην κόυνια – και οι αδελφές της Αλεξάνδρας. Όλοι τους είχαν πρόσφατα αποφυλακιστεί. Η γειτονιά, με ανοιχτά ακόμη τότε τα τραύματα του Δεκέμβρη, ήξερε από κομμουνιστές. Όμως αυτοί οι άνθρωποι είχαν κάτι που τους έκανε να ξεχωρίζουν. (Όταν ήρθε η ώρα να σπάσουμε και το δικό τους τζάμι με τη μπάλα, δε χάλασαν τον κόσμο από τις φωνές, δεν απαιτήσαν από τους γονείς μας να μας ξυλοφορτώσουν, μας έκαναν μια νουθεσία). Γρήγορα μάθαμε από συντρόφους, ότι Νίκος Τριάντης καταγόταν από μεγαλοαστική οικογένεια της Πάτρας και οι αδελφές Γιαννοπούλου από εύπορη οικογένεια της ίδιας πόλης. «Η εργατική τάξη δανειζεται από την αστική τάξη τα καλύτερα παιδιά της», μας εξήγησε ένας εξόριστος που είχε επιστρέψει προσωρινά από τον Αη Στράτη. Αυτοί οι αριστοκράτες, όπως τους θεωρούσαμε εμείς τα μικρά παιδιά της γειτονιάς, επρόκειτο να μείνουν στο πλευρό της εργατικής τάξης για όλη τους τη ζωή.

Ο πανύψηλος Νίκος Τριάντης ήταν αρχιτέκτονας. Είχε εκείνη την εποχή ένα ανακλινόμενο σχεδιαστήριο σε ένα δωμάτιο του σπιτιού του και έκανε μελέτες. Είχα τότε την τύχη να ακούσω από αυτόν λίγα λόγια, κατάλληλα για ένα μαθητή του δημοτικών, σχετικά με την αρχιτεκτονική, που νομίζω τότε αιτιόσια να ακολουθήσω. Όπως όλοι οι «αμετανόητοι» αποφυλακισμένοι, ασκούσε ελεύθερο επάγγελμα μελετώντας και επιβλέποντας ιδιωτικά έργα. Κατά τα ειωθότα της εποχής δοκίμασε μια «αντιπαροχή», όμως πριν καλά-καλά τελειώσει, είχε αποφασίσει ότι ήταν η τελευταία. Δεν ήταν «ο τύπος» του «κατασκευαστή». Πολύ αργότερα μου είχε πει: «Πιστεύω ότι η πολυκατοικία, όπως παράγεται, δεν έχει σχέση με την αρχιτεκτονική». «Δίδαχθεις κατ' οίκον», όπως συνηθίζταν τότε στα πλουσιόσπιτα, ο Νί-

κος Τριάντης μπήκε στην Αρχιτεκτονική Σχολή του ΕΜΠ πολύ νέος και αποφοίτησε το 1936 σε ηλικία μόλις είκοσι χρόνων. Τα επόμενα χρόνια μέχρι τον πόλεμο εργάστηκε στο Δήμο Αθηναίων. Υπηρετήσε στα πρόσω στον πόλεμο του 40-41. Με την Κατοχή εγκαταλείπει τη θέση του στο Δήμο, προσχωρεί αμέσως στην Εαμική Εθνική Αντίσταση, φεύγει για την Πάτρα και γίνεται ένας από τους πρωτεργάτες της οργάνωσης στο Νομό. Ήταν συντάκτης της παράνομης Εαμικής εφημερίδας της περιφέρειας και αναδείχθηκε γραμματέας της νομαρχιακής επιτροπής Αχαΐας του ΕΑΜ. Μετά η παρανομία, η σύλληψη του στην Αθήνα, η φυλακή. Δεν παραπονέθηκε ποτέ. «Όταν νιώθεις σαν υπέρτατο χρέος σου την υπεράσπιση όποιων ιδανικών, πρέπει νάσαι προετοιμασμένος και για το χειρότερο. Αλλιώς κάθεται σπίτι σου». Έτσι απαντούσε στους παραπονούμενους για τις διώξεις σύμφωνα με τη μαρτυρία του εκδότη Μιχάλη Σταφυλά.

Μετά την αποφυλάκισή του ζει από το ελεύθερο επάγγελμα, είναι ενεργός στην ΕΔΑ και από το 1974 στο νομιμοποιημένο πια ΚΚΕ, του οποίου υπήρξε υποψήφιος βουλευτής στην Αχαΐα. Υπηρετήσε ως πολεοδομικός σύμβουλος της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ν. Αττικής. Διετέλεσε αιρετό μέλος του Νομαρχιακού Συμβουλίου Αττικής (1979-1991) και του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής (1987-1991). Όλα τα χρόνια ήταν παρών στο Σύλλογο Αρχιτεκτόνων, θήτευσε και στο διοικητικό συμβούλιό του.

Ο Νίκος Τριάντης ήταν ένας διανοούμενος με την πλήρη έννοια του όρου, όχι μόνον απασχολούμενος αλλά και ενασχολούμενος διανοητινα μείνουν στο πλευρό της εργατικής τάξης για όλη τους τη ζωή. Εκτός από τα ζητήματα της ειδικότητάς του, σχετικά με τα οποία έχει αρθρογραφήσει επανειλημμένα, έγραφε ποιήματα και αρθρογραφούσε σε περιοδικά γραμμάτων και τεχνικών, ασχολήθηκε με μεταφράσεις (γνώριζε αγγλικά, γαλλικά και γερμανικά). Στα μέσα της δεκαετίας του '90 κυκλοφόρησε σε μικρό αριθμό αντιτύπων το βιβλιαράκι του «Ο ποιητής ως προφήτης», όπου περιέχονται σημαντικές σκέψεις για το ζήτημα της πτώσης του ευρωπαϊκού σοσιαλισμού και τα προμηνυμάτα της στους στίχους ποιητών. Έχοντας από κάθε άποψη ξεκαθαρίσει τους λογαριασμούς του με τη μεταφυσική, ήταν μια ελεύθερη συνείδηση, βαθύτατα διαλεκτική. Ήταν σκληρός μαχητής, αλλά ταυτόχρονα τον διέκρινε μια σπάνια ευγένεια.

Δεν είχε ποτέ καμία αμφιβολία για την τάξη και την ιδεολογία που εκπροσωπούσε, γι' αυτό ήταν απροκατάληπτος, διεισδυτικός, και θαυμαστά ευέλικτος, πραγματικός υπηρέτης του επιστημονικού σοσιαλισμού. Ήταν πραγματική απόλαυση να συζητάς μαζί του. Γνώριζε πολύ καλά την τέχνη και την οικονομία του διαλόγου. Δεν απέρριπτε χωρίς εξέταση καμία γνώμη και απεχθανόταν τη μεγαλοστομία και το βερμπαλισμό. Ποτέ δεν τον ικανοποιούσαν οι απλου-



στευτικές, ούτε οι υπερβολικά περίπλοκες απαντήσεις. Σχετικά με μιαν απάντηση που φαινόταν οριστική, είχε συχνά ένα νέο αναπάντητο ερώτημα να θέσει. Ήταν ιδιαίτερα τρυφερός με τα παιδιά και εντυπωσιαζόταν από τη δυνατότητά τους να παρατηρούν και να αναρωτιούνται για ζητήματα, για τα οποία οι ενήλικες έχουν συχνά χάσει τη σχετική ικανότητα. («Πρόσεξε ότι το παιδί σε κάθε απάντηση έχει ένα επόμενο γιατί;», μου είχε πει κάποτε.) Ως διανοούμενος αλλά και άνθρωπος της πράξης θαύμαζε τον Κ.

Μαρξ, τον οποίον όμως γνώριζε σε βάθος. Νομίζω ότι εξ αιτίας αυτού του γεγονότος είχε μια σπάνια αίσθηση της κίνησης της κοινωνίας. Μας άφησε δύο πολύτιμες ανέκδοτες συλλογές κειμένων των Κ. Μαρξ και Φ. Ένγκελς, μεταφρασμένων από τον ίδιο. Η μια περιέχει κείμενα για τους μεγάλους συγγραφείς και καλλιτέχνες, για τα γράμματα, την κριτική και άλλα, μαζί και ένα μικρό ιστορικό παράρτημα. Η άλλη, κείμενα για τις πόλεις, για τη γη και για την αρχιτεκτονική.

Είχε την τύχη να έχει πλήρη διαύγεια μέχρι το τέλος της ζωής του και εμείς είχαμε, τα τελευταία χρόνια, που προβλήματα υγείας τον περιορίσαν στο σπίτι και στη μελετητική εργασία, έναν πολύτιμο σύμβουλο και μια μοναδική πηγή πληροφόρησης,

αφού όχι μόνο το βιβλίο αλλά και ο τύπος ήταν ένα πεδίο, στο οποίο κινούταν με εκπληκτική άνεση, αναγνωρίζοντας εύκολα το σημαντικό. Τα σπουδαιότερα κείμενα και τοποθετήσεις του Νέου Κινήματος Αρχιτεκτόνων, που ήταν ιδρυτικό μέλος του, τα θέταμε, πριν δημοσιοποιηθούν, στην κρίση του. Μας ενθάρρυνε με ενθουσιασμό και συγκίνηση στην πρόσφατη πρωτοβουλία με για τη διοργάνωση συνεδρίου σχετικά με την Αρχιτεκτονική, την Πολεοδομία



και τον Επιστημονικό Σοσιαλισμό. Ίσως, χωρίς τη συμβολή του, η προσπάθεια να μην είχε ξεκινήσει, πάντως έχουμε χρέος και απέναντι σ' αυτόν να την ολοκληρώσουμε. Νομίζω είναι ταιριαστό στην κοινωνική, επιστημονική και ηθική προσωπικότητα του Νίκου Τριάντη να κλείσω αυτό το σημείωμα με δύο λόγια του Κ. Μαρξ που σταχυολόγησε ο ίδιος (περιλαμβάνονται στα εισαγωγικά της μιας από τις συλλογές κειμένων) και που ξέρω πόσο μεγάλη εντύπωση του είχαν κάνει. « Κ. Μαρξ: Εξομολογήσεις, 1865. Γραμμένες στο λεύκωμα της κόρης του Τζέννυ. Το αγαπημένο σας προτέρημα; Η απλότητα Το αγαπημένο σας αξίωμα; Nihil humanum a me alienum puto (Τίποτα το ανθρώπινο δεν θεωρώ ξένο σε μένα) Το αγαπημένο σας γνωμικό; De omnibus dubitandum (Να αμφιβάλεις για όλα)...»

Χρήστος Ξελινιάτης