

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

'ARCHITEKTONES'
JOURNAL OF THE ASSOCIATION OF GREEK ARCHITECTS
Issue 51, Cycle B, May/June 2005
Vrussakiou 15 & Kladou, 105 55 Athens
tel.: +30 210 3215 146 / fax: +30 210 3215 147

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ-ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ
ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ
Παναγιώτης Γεωργακόπουλος

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

Τιμή τεύχους 0,003 €

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

Sharpen

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

αρχιτέκτονες

Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 51 – περίοδος Β | Μάιος/Ιούνιος 2005

Περιεχόμενα

18 «Σημείωμα της σύνταξης»

Ε Π Ι Κ Α Ι Ρ Α

20 «Δραστηριότητες Δ.Σ. ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ»
24 «Πάυλος Μυλωνάς (1915-2005)»
27 «Άννη Βρυχεία (1943-2005)»
29 **Θ.Κ. Παππάς**, «Digital topo_graphies»
30 **Δ. Παπαλεξόπουλος**, «Ψηφιακές τοπο_γραφίες»
32 **Ν. Κεφαλογιάννης**, «Από την Hadid στον Koolhaas...»
34 **Α.Δ. Κλειδωνάς**, «Για ποιον δουλεύουμε;»

Α Φ Ι Ε Ρ Ω Μ Α

Σιδηροδρομικοί σταθμοί

[Επιμέλεια: Κ. Πιπίνης]

46 **Κ. Πιπίνης**, «Οδοιπορικό στους ελληνικούς
σιδηροδρομικούς σταθμούς»
60 **Γ.Μ. Σαρηγιάννης**, «Ανακατασκευές των σταθμών
του ΗΣΑΠ: Η καταστροφή της αθηναϊκής ιστορίας»
62 «Σιδηροδρομικοί σταθμοί εκτός συνόρων»
66 **Α. Σταθόπουλος**, «Ζητούμενο: Ένας Κεντρικός
Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών»

Δ Ι Α Γ Ω Ν Ι Σ Μ Ο Σ

Δημοτικό Μέγαρο Γεωργίουπόλεως Χανίων

81 Ε Ι Δ Η Σ Ε Ι Σ

81 Β Ι Β Λ Ι Ο Π Α Ρ Ο Υ Σ Ι Α Σ Ε Ι Σ



Σταθμός Avignon TGV, Γαλλία, αρχ. AREP

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

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

Γραμματεία Σ.Ε.: Στέλλα Ρίζου

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

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

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

Τα κείμενα πρέπει να είναι αποθηκευμένα σε δισκέτα και να συνοδεύονται από PRINT-OUT και φωτογραφικό υλικό, για άρθρα αφιερωμάτων η έκτασή τους πρέπει να κυμαίνεται από 1000-1200 λέξεις (συμπεριλαμβανομένων των παραπομπών ή των σημειώσεων), για άρθρα επικαιρών 700 λέξεις και για επιστολές 400 λέξεις.

Είναι απαραίτητη προϋπόθεση για περαιτέρω επεξεργασία από την Σ.Ε. το υλικό να αποστέλλεται μόνο στην Γραμματεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση των βιβλίων για βιβλιοπαρουσίαση.

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

Τα τελευταία χρόνια προέκυψε στο λεκανοπέδιο της Αττικής ένα νέο σιδηροδρομικό τοπίο, που δεν έχει ακόμα κατακτήσει το μητροπολιτικό του χαρακτήρα, αλλά σίγουρα έχει ξεφύγει από τη μελαγχολική εικόνα των τελευταίων δεκαετιών και αποτελεί την ελάχιστη αφετηρία για ένα σύγχρονο σύστημα συνδυασμένων μητροπολιτικών μεταφορών. Πολλά από αυτά τα έργα εκσυγχρονισμού αλλά και νέων γραμμών και δικτύων έγιναν κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας της χώρας για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Η εμφάνιση του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα υπήρξε λαμπρή, τόσο σε αστικό επίπεδο με την πρώτη σύνδεση Αθήνας-Πειραιά το 1869 όσο και σε υπεραστικό επίπεδο με το μνημειώδες έργο που άφησε ο Χαρίλαος Τρικούπης. Οι πόλεμοι και οι πολιτικές και οικονομικές περιπέτειες της χώρας, συνδυαζόμενα με τη μεταπολεμική απαξίωση των μέσων σταθερής τροχιάς παγκοσμίως προς όφελος των αυτοκινήτων και των πετρελαιοβιομηχανικών συμφερόντων, υποβάθμισαν τη σιδηροδρομική κουλτούρα των Ελλήνων και κυρίως των Αθηναίων, οι οποίοι στράφηκαν με τα χρόνια με ιδιαίτερο ζήλο στο ΙΧ. Μόνη εξαίρεση αποτελούσε πάντα η γραμμή των ΗΣΑΠ Πειραιά-Κηφισιάς, παραμένοντας δημοφιλέστατη. Ακόμα κι αυτή η γραμμή όμως έχριζε εκσυγχρονισμού. Η έλευση του Μετρό, αν και καθυστερημένη συνάντησε την αποδοχή του βασιανισμένου αθηναϊκού πληθυσμού σε ποσοστό άνω του 90%, που θεωρείται ρεκόρ για πρωτοεμφανιζόμενο σιδηροδρομικό οπερέιτορ. Στην επικράτεια οι κρατικοί σιδηρόδρομοι μονοπωλούν ακόμα τη λειτουργία των γραμμών και με πολύ σφικτά βήματα εκσυγχρονίζονται, περισσότερο επιτυχημένα στον τομέα του τροχαίου υλικού, πολύ νωθρά όμως στην ανάπτυξη του δικτύου τους. Ακόμα και σήμερα πόλεις όπως η Σπάρτη, τα Ιωάννινα, η Καβάλα, η Καστοριά δεν έχουν υποδεχτεί ποτέ το τρένο στις πύλες τους!

Στην Αττική ένας τεράστιος όγκος αρχιτεκτονικού έργου παραδόθηκε σε δημόσια χρήση. Υπάρχει ένας μεγάλος κριτικός λόγος, που σχολιάζει αυτό το νέο τοπίο. Ο δημόσιος χώρος που προκύπτει από τους υπόγειους σταθμούς μετρό, η ανακατασκευή των σταθμών ΗΣΑΠ, οι σταθμοί του προαστιακού σιδηροδρόμου, ο σταθμός του αερολιμένα, οι τρεις σταθμοί του Πειραιά (ΟΣΕ, ΗΣΑΠ, ΣΠΑΠ), δύο από τους οποίους ήδη ανακατασκευάστηκαν. Όλο αυτό το νέο τοπίο δικαίωσε τα οράματα για τη νέα πόλη; Οι σταθμοί-πύλες των μεγάλων σιδηροδρομικών αξόνων είναι κτίρια που προάγουν την Αρχιτεκτονική της Πόλης; Είναι σύμβολα της ιδιαίτερης σχέσης ανθρώπου-τρένου; Ποια είναι η εμπειρία του εξωτερικού;

Το σχόλιο αυτού του εισαγωγικού κειμένου είναι μία λέξη: Οξύνεια! Αυτή χρειάζεται όταν σχεδιάζονται άξονες και οι σταθμοί αυτών...



ΣΣ Οξύνειας Νομού Τρικάλων, σταθμός φάντασμα μιας γραμμής που δε στρώθηκε ποτέ...



Άποψη των εκθέσεων «Βραβεία Αρχιτεκτονικού Έργου 2005» και «Τοπία Εκμοντερνισμού – Ελληνική Αρχιτεκτονική '60 και '90» στο Νέο Μουσείο Μπενάκη

Βραβεία Αρχιτεκτονικού έργου 2005

Πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία στο Νέο Μουσείο Μπενάκη από 3.6. μέχρι 12.6.2005, η εκδήλωση του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων για τα Βραβεία Αρχιτεκτονικού έργου 2005, την Έκθεση *Τοπία Εκμοντερνισμού – Ελληνική Αρχιτεκτονική '60 και '90* και την παρουσίαση του βιβλίου του συναδέλφου Γιώργου Σημαιοφορίδη *Διελεύσεις – Κείμενα για την αρχιτεκτονική και τη μετάπολη*.

Στα εγκαίνια της εκδήλωσης που παραβρέθηκαν περισσότεροι από 700 συνάδελφοι, πραγματοποιήθηκε ομιλία του Stefano Boeri, αρχιτέκτονα διευθυντή του περιοδικού Domus, ο οποίος αναφέρθηκε στις κοινές αναζητήσεις τους με τον Γ. Σημαιοφορίδη για την αρχιτεκτονική και ιδιαίτερα την ιστορία και το μέλλον των μεσογειακών πόλεων, και η απονομή των παρακάτω βραβείων από τον Πρόεδρο του Συλλόγου Π. Γεωργακόπουλο και τα μέλη της Κριτικής Επιτροπής των Βραβείων Αρχιτεκτονικού Έργου, Α. Δεμερτζή, Γ. Διαμαντόπουλο, Ρ. Κλουτσινιώτη και Γ. Τζιρτζιλάκη. Πλήρες αφιέρωμα στην εκδήλωση θα γίνει στο επόμενο τεύχος του περιοδικού «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ».

ΒΡΑΒΕΙΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ι – ΑΡΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗ

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ

Δ. ΜΠΙΡΗΣ
ΝΕΟ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΡΧΑΙΑΣ ΗΛΙΔΑΣ

ΒΡΑΒΕΙΑ (Ισότιμα)

1. Α66 ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ – Σ. ΑΝΤΩΝΑΚΑΚΗ, Δ. ΑΝΤΩΝΑΚΑΚΗΣ
ΔΥΟ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΠΙΣΣΑ ΣΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
2. Μ. ΚΟΚΚΙΝΟΥ, Α. ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ
ΜΟΥΣΕΙΟ ΜΠΕΝΑΚΗ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
3. Π. ΠΑΡΑΣΚΕΥΑ
«ΚΙΒΩΤΟΣ», ΧΩΡΟΣ ΓΙΑ ΠΑΙΔΙΑ

ΕΠΑΙΝΟΙ (Ισότιμοι)

1. ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ – Ν. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ, Π. ΜΑΜΑΛΑΚΗ, Κ. ΚΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ, Β. ΖΗΤΩΝΟΥΛΗΣ
ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΙΜΕ, ΚΤΙΡΙΟ «7»
2. Γ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗΣ, Ε. ΒΡΕΤΖΑΚΗ, Π. ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, Φ. ΚΑΝΕΛΗ, Γ. ΝΑΝΟΣ, Η. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ
ΜΟΥΣΕΙΟ ΦΥΣΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ
3. Λ. ΜΑΝΤΖΙΟΥ
ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ
4. Α. ΤΟΜΠΑΖΗΣ, Σ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ, Ν. ΚΑΛΑΜΙΤΣΗ, Δ. ΜΠΕΛΕΓΡΑΤΗ
ΚΤΙΡΙΟ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΣΥΓΓΡΟΥ, ΑΘΗΝΑ
5. Ε. ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΔΟΥ, Μ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ
ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
6. Μ. ΣΟΥΒΑΤΖΙΔΗΣ
ΜΟΝΟΚΑΤΟΙΚΙΑ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΤΗ ΧΑΛΚΙΔΑ
7. Κ. ΤΣΙΓΑΡΙΔΑ
ΕΞΟΧΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΔΡΟ
8. Σ. ΤΣΙΡΑΚΗ
ΠΟΛΥΚΑΤΟΙΚΙΑ ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΗ ΓΛΥΠΤΙΚΗΣ ΣΤΑ ΙΛΙΣΙΑ
9. Ε. ΧΩΡΙΤΗ
«STACKED HOUSING», ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ/ΠΟΛΥΚΑΤΟΙΚΙΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙ – ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΙΚΙΩΝΗ

ΒΡΑΒΕΙΟ

Θ. ΞΑΝΘΗ, Γ. ΖΑΚΥΝΘΙΝΟΣ
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΟΥ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΚΛΑΣΣΙΚΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΙΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

ΕΠΑΙΝΟΙ

1. Δ. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ο. ΒΙΓΓΟΠΟΥΛΟΣ, Κ. ΓΚΙΟΥΛΕΚΑ, Α. ΖΕΡΒΑΣ, Κ. ΠΑΛΥΒΟΥ, Μ. ΚΑΛΤΣΑ
Δ. ΠΑΝΑΓΟΣ, Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ
Η ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ Δ. ΑΡΕΟΠΑΓΤΟΥ – ΑΠ. ΠΑΥΛΟΥ
2. Δ. ΖΙΡΩ (Διευθυντής ΑΑΜ του ΥΠΠΟ), Δ. ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ, Ε. ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ
ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΕΟ ΠΟΤΑΜΟ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ
3. Λ. ΠΑΥΛΙΔΗΣ
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ (ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ)
4. Ε. ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ, Σ. ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΘΕΑΤΡΟ ΣΤΟΥΣ ΔΕΛΦΟΥΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙΙ – ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΜΙΧΕΛΗ

ΒΡΑΒΕΙΑ (Ισότιμα)

1. Μ. ΞΥΔΑ
ΤΑ ΞΥΣΤΑ ΣΤΟ ΠΥΡΗ ΤΗΣ ΧΙΟΥ
2. Σ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, J.J. BARBA GONZALEZ
METALOCUS

ΕΠΑΙΝΟΙ (Ισότιμοι)

1. Ε. ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗ
ΤΟ ΚΑΤΟΙΚΕΙΝ ΤΩΝ ΤΣΙΓΓΑΝΩΝ
2. Κ. ΚΟΤΖΙΑ, Σ. ΛΑΔΑ, Λ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, Κ. ΦΙΛΟΞΕΝΙΔΟΥ
Η «ΟΚΤΑΝΑ» ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΑ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ
3. Ζ. ΚΟΤΙΩΝΗΣ
44 ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ
Η ΤΡΕΛΑ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙV – ΕΥΠΑΛΙΝΟΣ

ΒΡΑΒΕΙΟ

ΕΡΓΟΝΕΤ Α.Ε.
ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΑΔΙΟΥ ΣΤΗ ΣΠΑΡΤΗ

ΕΠΑΙΝΟΣ

ΔΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.
ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ 6 ΣΤΗ ΔΕΘ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ LES LAZARISTES
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ BISSELL



Προς τον Δήμαρχο Ηρακλείου <div>κ. Γ. Κουράκη</div>
<p>Θέμα: Η προστασία και η ανάδειξη Παλιάς Πόλης Ηρακλείου Κρήτης</p>

Ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων έχοντας υπόψη τις παρεμβάσεις –θέσεις του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Ηρακλείου επισημαίνει πως η προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής– αρχιτεκτονικής κληρονομιάς πρέπει να αποτελεί ουσιαστικό μέλημα τόσο των Εθνικών πολιτικών όσο και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η μελέτη ανάπλασης και προστασίας της Παλιάς Πόλης του Ηρακλείου πρέπει να αποτελεί οδηγό για τις πολιτικές του Δήμου με στόχο την ανάδειξη και προστασία του Ιστορικού Κέντρου.

Στην αντίθετη περίπτωση οι ρυμοτομικές εφαρμογές και η «καθαρότητα» των νέων ρυμοτομικών σχεδίων οδηγούν αναπότρεπτα στην ισοπέδωση και ομοιομορφία των πόλεων χωρίς ευαισθησία και σεβασμό στην ιστορική αρχιτεκτονική και πολιτιστική κληρονομιά της πόλης του Ηρακλείου.

Ο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ θεωρεί ότι στις μέρες μας οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, της αειφορίας, της προστασίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς πρέπει να πρυτανεύουν έναντι της αλόγιστης ανάπτυξης που οδηγεί στην συνολική υποβάθμιση των αστικών χώρων.

Καλεί τον Δήμο Ηρακλείου να σκύψει στις προτάσεις μας, στις θέσεις του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Ηρακλείου και μέσα από ένα δημιουργικό διάλογο να υλοποιήσει πολιτικές που θα αναδεικνύουν την πολιτιστική κληρονομιά.

Κοινοποίηση:

1) *ΤΕΕ - Τμήμα Ανατολικής Κρήτης*

2) *Εφημερίδες - ΜΜΕ*

3) *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*

4) *Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Ηρακλείου*

Προς την Επιστημονική Επιτροπή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
<p>Θέμα: Επαγγελματικά δικαιώματα</p>
<p>Αγαπτηοί συνάδελφοι,</p>

Σας είναι γνωστές οι θέσεις του Δ.Σ. για τα θεσμικά - επαγγελματικά προβλήματα του κλάδου. Σε κάθε περίπτωση όλο το πλαίσιο βρίσκεται στο site.

Ωστόσο μέσω ΤΕΕ λαμβάνονται διάφορες πρωτοβουλίες είτε από την Δ.Ε είτε από Ε.Ε. στην κατεύθυνση της διερεύνησης των επαγγελματικών δικαιωμάτων των κλάδων. Άλλωστε το μέγα πρόβλημα επανακαθορισμού των επαγγελματικών δικαιωμάτων, όλων των βαθμίδων υφίσταται και αναζητά λύση.

Σας κοινοποιούμε απόφαση της Δ.Ε. για συγκρότηση Ο.Ε. για την μελέτη των επαγγελματικών δικαιωμάτων των Π.Μ.

Αγαπτηοί συνάδελφοι,

Με βάση τα παραπάνω προτείνουμε την ανάληψη πρωτοβουλιών για την διερεύνηση του θέματος των επαγγελματικών δικαιωμάτων του κλάδου μας.

Είμαστε στη διάθεσή σας για κάθε συνεργασία.

Προς το ΕΜΔΥΔΑΣ
<p>Θέμα: Λειτουργία των ΕΠΑΕ</p>

Αγαπτηοί συνάδελφοι,

Το Δ.Σ. από το 2001 ήδη έχει εγκρίνει και υλοποιεί ένα πλαίσιο για την λειτουργία των ΕΠΑΕ και των ίδιων των εκπροσώπων μας.

Η συμμετοχή ελεύθερων επαγγελματιών στη σύνθεση των ΕΠΑΕ (των οποίων τα περισσότερα μέλη είναι συνάδελφοι από την διοίκηση), αντιλαμβάνεσθε ότι είναι απαραίητο στοιχείο για την ολοκληρωμένη λειτουργική και επιστημονική διεργασία, αυτή της εξέτασης των μελετών από την αρχιτεκτονική άποψη.

Κανένα στοιχείο αποκλεισμού ή αντιπαράθεσης δεν έχει να κάνει με την απόφασή μας – πλαίσιο εις βάρος των συναδέλφων δημοσίων υπαλλήλων. Προέχει η σωστή σύνθεση και λειτουργία των ΕΠΑΕ. Να σημειωθεί ότι είναι ο μοναδικός θεσμός που μετέχει ο κλάδος τόσο με αρχιτέκτονες από την διοίκηση όσο και με μελετητές, ελεύθερους επαγγελματίες.

Σας επισυνάπτουμε και την απόφαση για την λειτουργία των ΕΠΑΕ, για μεγαλύτερη ενημέρωσή σας.

Προς το Δ.Σ. του ΤΣΜΕΔΕ
<p>Θέμα: Ασφαλιστικά θέματα συναδέλφων</p>

Στα χρονίζοντα προβλήματα του ΤΣΜΕΔΕ που απασχολούν τους μηχανικούς, όπως χαμηλές συντάξεις, οξύτατο πρόβλημα ασφάλισης των νέων συναδέλφων, μη δημοσίευση ισολογισμών, πλημμελής ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και απaráδεκτη λειτουργία των υπηρεσιών, έρχονται να προστεθούν και επί μέρους προβλήματα που επιδεινώνουν την κατάσταση και θίγουν ακόμα την αξιοπρέπεια και την ίδια την επιβίωση των συναδέλφων μηχανικών.

Σ’ αυτό το πλαίσιο των προβλημάτων υπάρχει και η περίπτωση της συναδέλφου και μέλους του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Αναστασίας Τσιρώνη.

Η κα Τσιρώνη Αναστασία του Γεωργίου (Α.Δ. 37040) ασφαλίστηκε στον ΕΛΠΠ την 01/03/1980. Έκανε μεταπτυχιακά στην Γαλλία όπου και εργάσθηκε κατά περιόδους από το 1984 έως το 1992. Την περίοδο 1989-1992 είχε σταματήσει να πληρώνει τις εισφορές της στο ΤΣΜΕΔΕ θεωρώντας ότι αυτές συμψηφίζονται αυτόματα με τις Γαλλικές.

Επέστρεψε στην Ελλάδα το 1992 και ενημέρωσε γραπτά το ΤΣΜΕΔΕ για την εργασία της στην Γαλλία. Το ΤΣΜΕΔΕ αρνήθηκε να αναγνωρίσει τα συντάξιμα χρόνια στην Γαλλία και της ζήτησε να πληρώσει αναδρομικά και με τόκο τις εισφορές που όφειλε, πράγμα το οποίο έκανε. Έκτοτε η κα Τσιρώνη πλήρωνε κανονικά τις εισφορές της (βάσει των ειδοποιητηρίων) τόσο σε κύρια σύνταξη όσο και σε ΕΛΠΠ.

Πέρυσι, με το υπ’ αριθμό 38315/2004 έγγραφό του, το τμήμα ΕΛΠΠ ενημέρωσε την κα Τσιρώνη ότι δεν δικαιούται σύνταξης από τον ΕΛΠΠ διότι θεμελιώνει τυπικά συνταξιοδοτικό δικαίωμα στην Γαλλία.

Απευθύνθηκε στον Συνήγορο του Πολίτη ο οποίος στο υπ’ αριθμό 5530/17.08.2004 έγγραφό του θεωρεί ότι το ΤΣΜΕΔΕ πρόέβη σε πλημμελή πληροφόρησή της σχετικά με τα νόμιμα δικαιώματά της προκαλώντας της επί χρόνια την πεπλανημένη πεποίθηση ότι δικαιούται σύνταξης από τον ΕΛΠΠ και υποχρεώνοντάς της να καταβάλλει εισφορές αναδρομικά και εντόκως, και την προέτρεπε να απαιτήσει την αναγνώριση ως

συντάξιμων των χρόνων για τους οποίους κατεβλήθησαν εισφορές, καθότι ενήργησε καλόπιστα και σύμφωνα με τις υποδείξεις του ΤΣΜΕΔΕ.

Έκανε επιστολή στο ΤΣΜΕΔΕ με αίτημα την αναγνώριση των συντάξιμων του ΕΛΠΠ και η ένστασή της απορρίφθηκε με την υπ’ αριθμό 773/2004 απόφαση του ΔΣ του ΤΣΜΕΔΕ.

Ωστόσο επειδή:

1. Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων σε ανάλογες περιπτώσεις έχει την θέση ότι βάσει του Κανονισμού της ΕΟΚ 1408/71 όσοι ασφαλισμένοι του ΤΣΜΕΔΕ υπάγονται και σε ασφαλιστικούς φορείς χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ανεξαρτίτως εάν δικαιούνται συντάξεως απ’ αυτούς ή όχι, ασφαλίζονται και στον ΕΛΠΠ για όλο το χρονικό διάστημα που ασφαλίζονται στον κλάδο κύριας σύνταξης και δικαιούνται τις παροχές του.

2. Η κα Τσιρώνη έχει ήδη καταβάλει εισφορές 25 ετών στον ΕΛΠΠ (ορισμένες μάλιστα με τόκο) και δεν μπορεί να διαγράφεται με τέτοια, απίστευτη, ευκολία από τον ΕΛΠΠ.

Θεωρούμε ότι το ΔΣ του ΤΣΜΕΔΕ πρέπει να επανεξετάσει το θέμα της διαγραφής της από τον ΕΛΠΠ, να της αναγνωρίσει ως συντάξιμα τα χρόνια για τα οποία έχει καταβάλει εισφορές και να της επιτρέψει να συνεχίσει να πληρώνει τις εισφορές της κανονικά.

Σας παρακαλούμε να εξετάσετε το θέμα και να μας ενημερώσετε σχετικά.

Κοινοποίηση: ΤΕΕ

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ
<p>Ημιύπαιθριες αντιγνωμίες</p>

Το εύρος της απαξίωσης και της μη τήρησης των νόμων σε πολλές εκφάνσεις του δημόσιου βίου βρίσκει έκφραση στις ημιύπαιθριες αποφάσεις του Υπουργείου Οικονομικών.

Ημιύπαιθριοι χώροι, μπαλκόνια, βοηθητικοί χώροι που έχουν μετατραπεί σε κλειστούς χώρους κύριας χρήσης, μπορούν να ...νομιμοποιούνται σιγά σιγά. Αυτό είναι το μήνυμα που εκπέμπει η συντεταγμένη Πολιτεία τους πολίτες. Ο αστικός πολιτισμός και η τήρηση των νόμων κονιορτοποιούνται ακόμα μια φορά εθίζοντας τους πολίτες πως ότι και να κάνουν όλα κάποτε νομιμοποιούνται και γράφονται σε χαρτιά, συμβόλαια κλπ.

Είναι προφανές ότι η παραβίαση των όρων δόμησης, η αύξηση του συντελεστή δόμησης, δεν έχει ως ισοδύναμο την φορολογική αμνηστία!

Η Πολιτεία οφείλει να βάλει τέλος σε αυτή την απίστευτη κατάσταση, στην διγλωσσία των διαφόρων Υπουργείων και να εργαστεί για ένα καθεστώς πολεοδομικής και οικιστικής ευκρίνειας που θα το σέβονται άπαντες.

Το μόνο βάσιμο και ίσως χρήσιμο συμπέρασμα από αυτό το αλαλούμ είναι πως τώρα πρέπει να γίνεται ο έλεγχος όλων των κατασκευών όταν ολοκληρώνονται από συνεργεία της Πολιτείας.

Ο πολιτισμός στη δομημένη έκφρασή του δεν έχει πολλά αποθέματα, από τις πιέσεις και ευρυσυτεχνίες που συναντώνται.

<p>Προς κ. Γ. Γεράρδο</p> <p>ΠΛΑΙΣΙΟ Α.Ε.Β.Ε</p>
<p>Θέμα: Χορηγία Εξοπλισμού</p>
<p>Αγαπητέ κ. Γεράρδο</p>
<p>Σας ευχαριστούμε θερμά για τη χορηγία του παρακάτω εξοπλισμού για τις ανάγκες του Συλλόγου μας:</p>
<p>α. PROJECTOR: INFOCUS DLPX2</p> <p>β. Εκτυπωτή H.P. LASERJET COLOR 2550L Q370</p> <p>γ. ΗΧΕΙΑ ALTEC LANCING VS2121 (2+1)</p> <p>δ. CABLE USB-2 TYPE A->B M/M (1.8M)</p>

Παύλος Μυλωνάς (1915-2005)



Παύλος Μυλωνάς, ο δάσκαλος

Τον Παύλο Μυλωνά, τον γνώριζα από τον κύκλο του Πικιώνη, όταν ακόμη ήμουνα στο Γυμνάσιο, αλλά σαν δάσκαλο τον γνώρισα από την έναρξη της εποχής του Αγίου Όρους, το 1959. Πρωτάρηδες ακόμη, στο δεύτερο έτος, μάθαμε κάποια στιγμή ότι ένας από τους μεγάλους, του τέταρτου έτους, ο Βασενχόβεν, «στρατολογούσε» φοιτητές για αποτυπώσεις στο Άγιον Όρος. Καλοκαίρι ήταν, γιατί όχι, πήγαμε έξη, όλοι από την τάξη μου (Καλυβίτης, Αποδόπουλος, Μανωλίτσας, Γαρούφαλος, Γεωργουσόπουλος και ο υπογράφων) και από την επομένη αρχίσαμε την «εκπαίδευση»: κυρίως στο τι ήταν το Άγιον Όρος, το «Όρος» όπως μας το έμαθε. Ήθη, έθιμα, τυπικό, προσέξτε μην κάνετε αυτό, προσοχή στο άλλο, προσέξτε να κάνετε εκείνο, άδειες, διαμονητήρια, Υπουργείο Εξωτερικών, έγγραφα, ένα σωρό διαδικασίες μέσα σε ένα κλίμα αναμενόμενης καχυποψίας από μια μοναστική πολιτεία που τότε συμβίωνε με ένα παρελθόν που έφευγε, και με όλες τις εσωτερικές διαφορές τους, άλλο τα κοινόβια, άλλο τα ιδιόρρυθμα, άλλο το σέρβικο, άλλο το ρώσικο. Σε όλα αυτά ο Μυλωνάς είχε την απάντηση, την πολιτική συμπεριφορά και τη διπλωματία να πείσει όλη εκείνη την καχύποπτη κοινωνία, για το άξιο και το απαραίτητο των αποτυπώσεων.

Πήγαμε. Δύο με το τραίνο και το λεωφορείο, οι τέσσερις ταξίδεψαν με τον Μυλωνά και την Isabella του, ένα ήδη αρχαίο αυτοκίνητο, φορτωμένο πινακίδες, ταυ, τρίγωνα και σακίδια, αλλά και ακόντια και σταδίες που ποτέ δεν χρησιμοποιήσαμε. Συνάντηση στην Ιερισσό, καΐκι και αμέσως Δάφνη-Καρυές. Ήταν μια αποκά-

λυψη, όταν συνειδητοποιήσαμε ότι βρεθήκαμε ξαφνικά μερικές εκατοντάδες χρόνια πίσω. Αλλά αυτό βέβαια δεν ήταν αρκετό για να μας εμφυσήσει ενθουσιασμό για την αποτύπωση. Αυτό, ήταν δουλειά του «Δάσκαλου», η δεύτερη λέξη που μπήκε στο λεξιλόγιό μας, μετά το «Όρος». Αυθόρμητα, χωρίς να μας το «σφυρίξει» κανείς, (νομίζω πρώτος τον αποκάλεσε έτσι ο Λάκης) έγινε το όνομα επικοινωνίας. Ούτε «Κύριε Καθηγητά» ούτε «κύριε Μυλωνά» ούτε τίποτα: απλά «Δάσκαλε».

Γιατί άραγε; ήταν μόνο οι γνώσεις που παίρναμε, διαφορετικές από εκείνες του Πολυτεχνείου, που εκεί τις είχαμε θεωρητικά αλλά εδώ τις είχαμε χειροπιαστές, το σταυροθόλιο, το τόξο, το ημικύκλιο, τον τοίχο; ήταν η αμεσότητα της διδακτικής επικοινωνίας του Μυλωνά με μας; ήταν ο ίδιος ο άνθρωπος, με την απλότητα, τη συγκατάβαση και την αντιμετώπιση των λαθών μας με διδασκαλία, σαν αφορμή για μάθηση; ήταν που κάθε συνομιλία μαζί του μας έδινε νέες γνώσεις χωρίς να το καταλαβαίνουμε και χωρίς να το επιζητούμε ούτε εμείς ούτε εκείνος; Ήταν όλα μαζί, και κύρια η αίσθηση πως ό,τι και να μας έλεγε, κάτι ακόμη θα μαθαίναμε.

Γιατί όμως δεν αποκαλούσαμε «Δασκάλους»; άλλους καθηγητές μας στο Πολυτεχνείο; (νομίζω ότι οι παλιότεροι φοιτητές αποκαλούσαν έτσι τον Πικιώνη, αλλά όχι απ' ευθείας στον ίδιο). Πιστεύω ότι για να αποκαλέσεις «Δάσκαλο» έναν καθηγητή σου, δεν φθάνει να σε διδάσκει, και υπήρξαν φυσικά άξιοι και τιμημένοι καθηγητές, ο Πικιώνης, ο Μιχαήλ, ο Ορλάνδος, ο Κριεζής, ο Κωνσταντινίδης, ο Χατζηκυριάκος και άλλοι. Όμως η στάση τους απέναντι στους διδασκόμενους, είτε ήταν απόκοσμη, είτε αφ' υψιπλού, είτε τυπική και υπηρεσιακή, είτε μακριά από τις δυνατότητες που είχε να τους παρακολουθήσει ο φοιτητής, ενώ με τον Μυλωνά ήταν διαφορετικά. Δίπλα μας, μαζί μας, εξηγούσε κάθε πρόβλημα, απλά, κατανοητά με ανθρώπινη σχέση, δίδασκε «με το καλημέρα». Κέρδισε τον τίτλο με τη συμπεριφορά του, με το σπαθί του. Έτσι, που θεωρούσαμε ότι ήταν τιμή μας, ότι είχαμε αυτό το μεγάλο προνόμιο, το να είμαστε μαθητές του. Ακόμη και τώρα πιά, που (δυστυχώς!) δεν είμαστε φοιτητές, τον αποκαλούσαμε και τον νιώθαμε «Δάσκαλο», και έτσι θα τον θυμόμαστε πάντα.

Γεώργιος Μ. Σαργιάννης

Με το θάνατο του Παύλου Μυλωνά, το Άγιον Όρος έχασε τον επιστήμονα που έκανε την έρευνα της αγιορείτικης αρχιτεκτονικής έργο ζωής. Ο Μυλωνάς φιλοδόξησε να προσεγγίσει το φαινόμενο συστηματικά, μεθοδευμένα και στην ολότητά του, δηλαδή να το προσεγγίσει με βάση την πλήρη καταγραφή του αντικειμένου. Με άλλα λόγια, φιλοδόχησε να αναλάβει μόνος του το ρόλο ενός εξειδικευμένου επιστημονικού φορέα. Καρπός των πολύχρονων, πολύμοχθων και πολυδάπανων προσπαθειών του δεν ήταν μόνον η δημοσίευση ενός μεγάλου αριθμού σημαντικών επιστημονικών εργασιών, αλλά και η βαθμιαία συγκρότηση ενός πολύτιμου αρχείου από χιλιάδες φωτογραφίες και σχέδια που αποθησαύριζαν το μνημειακό του πλούτο και, παράλληλα, έδιναν την ευκαιρία να γίνουν οι πρώτες σοβαρές προσπάθειες αναστηλώσεων στον αθωνικό χώρο. Δυστυχώς παραμένουν ακόμη अधομοσιευτες και άλλες μεγάλες σχετικές εργασίες του, όπως κάποια μέρη από τον πολύτομο Άτλαντα του Αγίου Όρους και η σχολιασμένη μετάφραση των σχετικών κειμένων του περιηγητή Μπάρσκι. Δεν γίνεται πάντως να μην αναλογισθεί κανείς, επιχειρώντας τον απολογισμό ενός τόσο πλούσιου



έργου, πόσο ακόμη πλουσιότερο θα ήταν αν το κράτος υιοθετούσε την προσπάθεια του Παύλου Μυλωνά, διαμορφώνοντας σταδιακά ένα Ινστιτούτο Καταγραφής και Έρευνας των Αθωνικών Μνημείων, αντί να αδιαφορήσει για την τύχη ενός εγχειρήματος που υπερέβαινε κατά πολύ τις δυνατότητες ενός ανθρώπου, όσο πεισμα και επιμονή και αν διέθετε αυτός.

Μιλτιάδης Δ. Πολυβίου

Υπάρχουν άνθρωποι που με την παρουσία, την ακτινοβολία, τον τρόπο ζωής τους ταγμένο στη μελέτη και την έρευνα, έχουν μια δύναμη να κινητοποιούν τον περίγυρό τους και να λειτουργούν σαν σταυροδρόμι για ένα πλήθος ανθρώπων, ιδιαίτερα νέων, με κοινό σημείο αναφοράς την αγάπη προς τις τέχνες και τα γράμματα. Ο ακαδημαϊκός Παύλος Μυλωνάς ήταν ένας από αυτούς. Για το έργο και την εθνικής εμβελείας προσφορά του σίγουρα θα υπάρξουν αφιερώματα από προσωπικότητες του δικού του βεληνεκούς. Η ταπεινότητά μου θα ήθελε να σταθεί σε κάτι πιο ανθρώπινο, αλλά εξίσου σημαντικό: την αγάπη του στους νέους.

Στη μνήμη μου έρχεται η αγέρωχη παρουσία του στις «Πέμπτες», στις διαλέξεις που οργανώνει με επιτυχία κάθε Πέμπτη εδώ και πολλά χρόνια το Σπουδαστήριο της Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής στο ΕΜΠ, στα βυζαντινολογικά συνέδρια ή στην Ακαδημία, όπου μετά από τις αλησμόνητες παρουσιάσεις του, ποτέ δεν παρέλειπε να πλησιάσει με δική του πρωτοβουλία τις μικρές παρέες από νέους αρχιτέκτονες με αγάπη στα μνημεία και την Ιστορία, τους «μικρούς πρίγκιπες» και τις «πριγκήπισσες» του, για να ρωτήσει τα νέα τους. Και με πόσο ενδιαφέρον όχι μόνον άκουγε και την πιο μικρή επιστημονική δραστηριότητα, αλλά αμέσως πρότεινε και συνάντηση στο φιλόξενο γραφείο του, μια όαση πνευματικότητας, για την ανταλλαγή απόψεων, σαν ίσος προς ίσον.

Αν κάτι διαφοροποιεί τον δάσκαλο Μυλωνά, ήταν η βαθιά κατανόηση ότι οι νέοι εκτός από την ανάγκη για γνώση έχουν μια άλλη ανάγκη ίσως σημαντικότερη, την τόνωση της αυτοπεποίθησής τους, που θα τους επιτρέψει να ανθίσουν, να ανοίξουν τα φτερά τους. Φειδωλός στους επαίνους του, δεν δίσταζε να εξάρει κάθε επιτυχημένη προσπάθεια. Δριμύτατα αυστηρός στις κρίσεις του, ποτέ δεν έφτανε στην ταπείνωση, «έχεις πολλά να προσφέρεις ακόμη», συνήθιζε να λέει, γνωρίζοντας τις δυνατότητες του νεαρού συνομιλητή του. Ήταν μεγάλη χαρά για τον δάσκαλο Μυλωνά να του ζητήσεις τις πολύτιμες γνώσεις του. Η αντα-



δίπλα κάτω: Μονή Αγίου Παύλου. Όψη και Τομή

αριστερά: Σχηματικό σκαρίφημα των Καρυών, σχεδιασμένο από τον Π. Μυλωνά το 1956
κάτω δεξιά: Άποψη δρόμου. Από το βιβλίο Η Νεοκλασική Αθήνα του Παύλου Μυλωνά, έκδοση του Κέντρου Τεκμηρίωσης Νεοελληνικής Αρχιτεκτονικής

Άννη Βρυχεία (1943-2005)

πόκριση άμεση και αμέριστη. Ο δάσκαλος όμως με τη βαθιά αίσθηση του μέτρου και τη λεπτότητα που τον χαρακτήριζε θα συγκρατηθεί και δεν θα εκμηδενίσει τον νέο επιστήμονα με τον καταϊγισμό των γνώσεών του. Απλώς θα του δώσει τα κίνητρα για την εξέλιξη της εργασίας του, χωρίς να του στερεί την ικανοποίηση της δικής του μικρής κατάκτησης.

Ο ακαδημαϊκός Παύλος Μυλωνάς σκόρπιζε απλόχερα τις γνώσεις του χωρίς υστεροβουλία και μικρότητες. Μοναδικό κριτήριο για την πολύτιμη προσφορά, η αγάπη για την αρχιτεκτονική, την τέχνη και τα γράμματα. Η αρχιτεκτονική κοινότητα στο πρόσωπό του δεν ευτύχησε να περιλάβει απλώς μια ολοκληρωμένη προσωπικότητα με ευρύτατη και βαθιά παιδεία, φαινόμενο τόσο σπάνιο στις μέρες μας, αλλά έναν αληθινό αριστοκράτη του πνεύματος.

Αμαλία Κωτσάκη

«Καρπός εξαιρετικού μόχθου και ιδιαίτερης ευαισθησίας είναι αναμφίβολα τα σχέδια αποτυπώσεων των νεοκλασικών κτιρίων της Αθήνας που έγιναν τα χρόνια 1941-1955 από τον Παύλο Μυλωνά.»

«...Αρχιτέκτονας με κάθε κατηγορίας δραστηριότητες ο Μυλωνάς, άνθρωπος της θεωρίας όσο και της δράσης, χρησιμοποιεί το σχέδιο όχι μόνο ως αφετηρία για τις άλλες δραστηριότητές του, αλλά και ως αυτόνομη εκφραστική γλώσσα.»

«...Γιατί απόδειξη της ευαισθησίας του αποτελεί ακόμη και η ίδια η επιλογή της εργασίας του αυτής, δηλαδή το να ασχοληθεί επί δεκαπέντε σχεδόν χρόνια με τη νεοκλασική Αθήνα που είχε αρχίσει να χάνεται, μαρτυρία της αγάπης του στη ζωντανή παράδοση και την πνευματικότητά της.»

«...Και ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για σχέδια αποτυπώσεων, αυτά δεν έχουν τίποτα από την ξηρότητα και την εξωτερική μόνο πιστότητα των σχεδίων αυτής της κατηγορίας. Διακρίνονται πάντα για την εσωτερικότητα και την ευαισθησία της γραμμής, που αποτελεί και καθοριστικό χαρακτηριστικό όλης της καλλιτεχνικής δημιουργίας του Μυλωνά, γνωστής από όλες τις δραστηριότητές του.»

*«...Όπως και σε άλλες περιπτώσεις έχει κανείς την εντύπωση ότι, πέρα από τα εξωτερικά χαρακτηριστικά, ο Μυλωνάς με τους συνδυασμούς του κατορθώνει να μας δώσει μια καθαρά ποιητική ερμηνεία της αντικειμενικής πραγματικότητας, της ζωής και της ιστορίας.»**

Χρύσανθος Α. Χρήστου
Ακαδημαϊκός

* Απόσπασμα κειμένου με τίτλο «Η ζωγραφική ενός αρχιτέκτονα» που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό *Νέα Εστία* (τχ 1725, σσ. 180-183) με αφορμή την έκθεση «Η νεοκλασική Αθήνα του Παύλου Μυλωνά. Σχέδια αποτυπώσεων 1941-1955» (Μουσείο Μπενάκη, 30/5-24/7 2000).



Έφυγε η Άννη Βρυχεία. Ένας αναντικατάστατος άνθρωπος της Αριστεράς

Έπειτα από σκληρή μάχη –όπως όλες οι μάχες που έδινε– έφυγε η Άννη Βρυχεία. Από τα φοιτητικά της χρόνια ξεχώριζε για τη συνέπειά της, την ανθρωπιά της και τις ανησυχίες της για ένα καλύτερο αύριο. Σπουδές της δεν ήταν μόνο οι κλασικές στην Αρχιτεκτονική Σχολή του ΕΜΠ, του Παρισιού ή του Χάρβαρντ, αλλά δάσκαλοί της ήταν και ο Μάγος του '68 στο Παρίσι, και η αμερικανική αμφισβήτηση και η δραματική πραγματικότητα της εποχής του Βιετ-Ναμ, και ο Γιάννης Τσαρούχης, ο μεγάλος αυτός Δάσκαλος, και τελικά η ίδια η ελληνική κοινωνική πραγματικότητα. Σπούδασε και άσκησε αρχιτεκτονική και πολεοδομία, όχι όμως σχεδιάζοντας για τους λίγους και «εκλεκτούς», αλλά για τους πολλούς και καταφρονεμένους. Κατοικία για μειονότητες, για τσιγγάνους, για πρόσφυγες, σχέδια αλλά και αγώνες για ανθρώπινες συνθήκες στέγασης των απλών και βασανισμένων.

Η διδασκαλία της, τα κείμενά της, τα βιβλία της εκφράζαν την προσπάθειά της κατανόησης της «κατοίκησης», το πώς ζούν και πώς σκέφτονται, πώς βιώνουν οι χρήστες τον χώρο τους, αλλά και το «γιατί», μακριά από την Άννη οι υπεροπτικές απόψεις «ο αρχιτέκτονας τα ξέρει όλα και έχει την αποστολή να καθορίσει στο χρήστη το πώς θα ζει»...

Η ασυμβίβαστη αγωνία της για την Αριστερά, η αναζήτηση διεξόδου από τις κρίσεις της, την οδήγησε σε ενεργή δράση σε διάφορα σχήματά της μετέχοντας με μόνο κριτήριο την αγνή προσπάθεια και αγώνα πέρα από τα πρόσωπα και τα σχήματα, με μόνο όραμα την Αριστερά. Πάντα μπροστά στον αγώνα: στις μειονότητες, στο γυναικείο κίνημα, στην τοπική αυτοδιοίκηση, και με κοινό παρανομαστή την αναζήτηση και την οικοδόμηση της άλλης κοινωνίας, αυτής που το όραμά της εμπνέει και εμπνύει όσους πραγματικά την πιστεύουν, και η Άννη την πίστευε χωρίς συμβιβασμούς.

Τελευταία και νικηφόρα μάχη της, η διάσωση των προσφυγικών της Αλεξάνδρας, μάχη που κερδήθηκε με την προσωπική της αυτοθυσία. Το ότι θα υπάρχουν οι προσφυγικές πολυκατοικίες της Αλεξάνδρας και οι μνήμες που ενέχουν του '22, του '44, του σήμερα, οι μελέτες για τους καταυλισμούς στη Θήβα, για μια άλλη δια-

δικασία συμμετοχικής μελέτης κατοικίας και πόλης, αυτό το χρωστάμε στην Άννη Βρυχεία, που πραγματικά είναι αναντικατάστατη. Σαν αγωνίστρια, σαν καθηγήτρια, σαν Άνθρωπος.

Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης

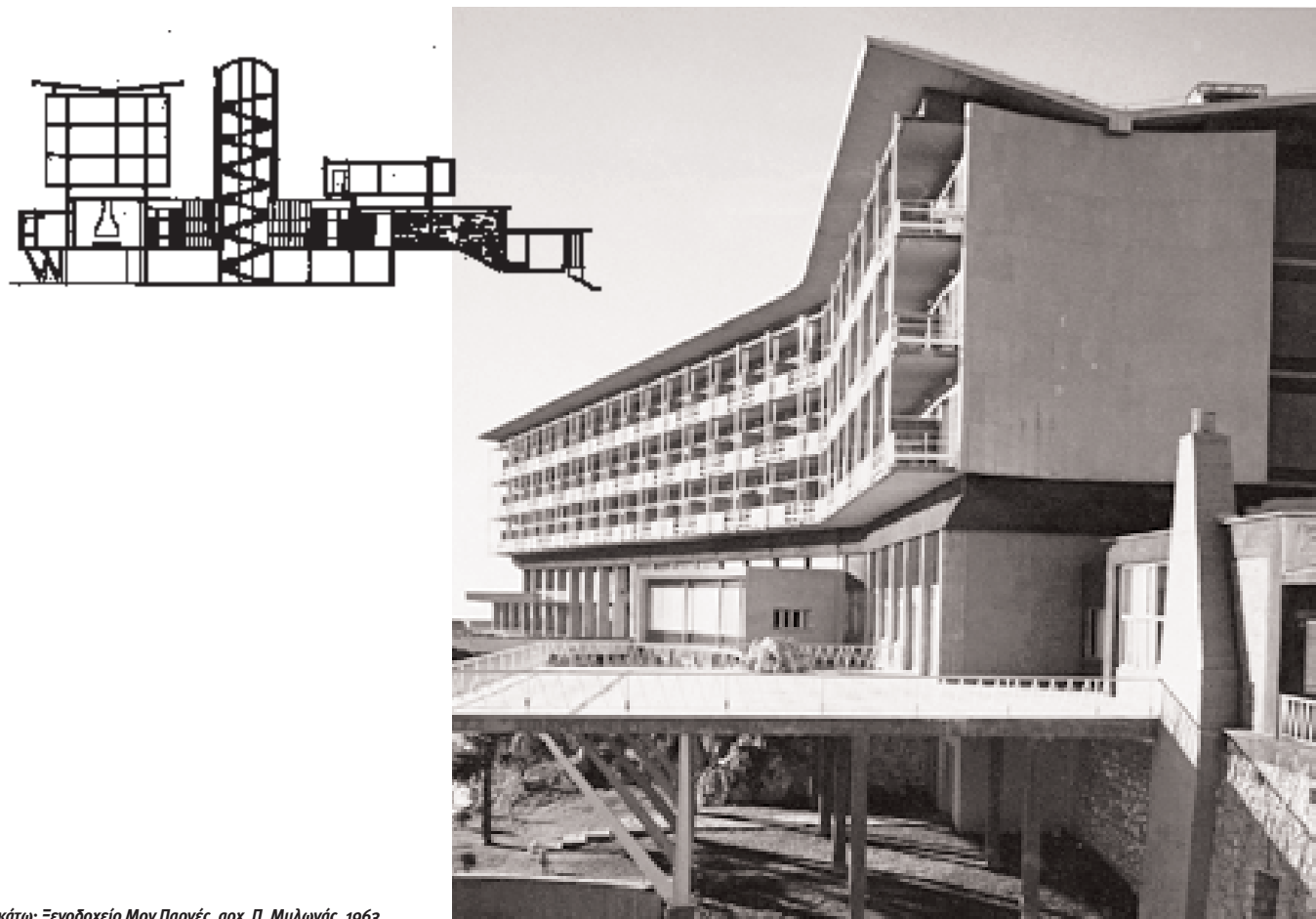
Για την Άννη Βρυχεία

Στις αρχές Φεβρουαρίου 2005 έφυγε από κοντά μας η Άννη Βρυχεία.

Η Άννη γεννήθηκε στην Αθήνα και σπούδασε Αρχιτεκτονική στο Ε.Μ.Πολυτεχνείο. Μαθήτευσε και, αργότερα, συνεργάστηκε με τον Γ. Τσαρούχη, απ' τον οποίο, όπως έλεγε, έμαθε την τόλμη στη σκέψη – που τόσο χαρακτήριζε και την ίδια. Στη διάρκεια της δικτατορίας βρέθηκε για μεταπτυχιακές σπουδές στο Παρίσι, στο κλίμα του Μάγος 68, που τη σημάδεψε, όπως πολλούς και πολλές της ίδιας γενιάς. Με την επιστροφή της στην Ελλάδα, επέστρεψε και στην Αρχιτεκτονική Σχολή του ΕΜΠ, όπου δούλεψε αδιάλειπτα από το 1975. Το 1995 εκλέχτηκε καθηγήτρια σ' ένα ίδρυμα όπου οι γυναίκες, ιδιαίτερα στις υψηλές βαθμίδες της ιεραρχίας, ήταν και είναι σπάνιο είδος.

Λίγα λόγια σ' ένα αρχιτεκτονικό περιοδικό δεν μπορούν να εκφράσουν το μέγεθος της απώλειας σε όλα τα πεδία όπου η Άννη αφιερώθηκε και μάλιστα συνειδητά αναζήτησε το νήμα που τα συνδέει: στη διδασκαλία, στην έρευνα, στην αρχιτεκτονική πρακτική, στην πολιτική της Ανανεωτικής Αριστεράς, στην οικοδόμηση προσωπικών σχέσεων. Ένας από τους κύριους άξονες που διαπερνούν την, εν τέλει, συνολική στάση ζωής της έχει να κάνει με αυτό που η ίδια ονόμαζε «αρχιτεκτονική της καθημερινής ζωής», όπου είναι κεντρική η παρουσία και συμβολή των γυναικών. Πρόκειται για την αναζήτηση μιας νέας σχέσης χρηστών και ειδικών, για μια συνεχή και επίπονη διεργασία όπου οι ειδικοί καλούνται να ερευνούν (κι όχι να εικάζουν) και να σέβονται τις ανάγκες και την ιστορία των κατοίκων, αλλά και οι κάτοικοι να συνειδητοποιήσουν την αξία του σχεδιασμού.

Με αυτά τα προτάγματα αναπτύσσεται η προβληματική της γύρω από τη συμμετοχική ή αυτοδιαχειριστική διαδικασία στο σχεδιασμό, την κατοικία των φτωχών και το αίτημα της ολοκληρωμένης παρέμβασης σε υποβαθμισμένες



κάτω: Ξενοδοχείο Μον Παρνές, αρχ. Π. Μυλωνάς, 1963

γειτονίες, με σημαντική για τα ελληνικά δεδομένα εφαρμογή στην ανάπλαση του προσφυγικού συνοικισμού της Θήβας. Το ζήτημα που η Άννη ανάδειξε και πρόβαλε με την ερευνητική, εκπαιδευτική και πολιτική της δραστηριότητα είναι οι ποιοτικές παράμετροι μιας βαθύτατης κρίσης κατοίκησης, σε συνθήκες όπου το ποσοτικό πρόβλημα κατοικίας θεωρείται «λυμένο». Έτσι, αναζήτησε μια μεθοδολογία προσέγγισης του σχεδιασμού, όπου αφετηρία αποτελεί η διερεύνηση/γνώση της πολλαπλότητας των αναγκών και τρόπων ζωής που διαμορφώνουν στο χώρο της κατοικίας και της πόλης διαφορετικές ομάδες κατοίκων. Εδώ αποκτά μεγάλη σημασία η ανάγνωση, η ερμηνεία και ο σχεδιασμός του χώρου μέσα από τις εμπειρίες, τα βιώματα και τις ιδιαίτερες ανάγκες των γυναικών, οι οποίες αναδεικνύονται σε σημαντικά υποκείμενα στη συγκρότηση και διαχείριση των χώρων καθημερινής ζωής.

Η πιο πάνω κατεύθυνση και στάση, στην οποία η Άννη παρέμεινε προσηλωμένη σε όλη την ερευνητική και επαγγελματική της πρακτική και στη διδασκαλία, βρίσκεται προφανώς στον αντίποδα, αν δεν μάχεται ρητά, την αρχιτεκτονική των μαîtres και των περιοδικών αρχιτεκτονικής μόδας. Σε μια εποχή όπου αυτά τα τελευταία κατακλύζουν τη συζήτηση για την κατοικία και την πόλη και όπου οι κάτοικοι, ιδιαίτερα εκείνοι

που παραμένουν «άνευ λόγου», απουσιάζουν από τη σκέψη των περισσότερων αρχιτεκτόνων, ζητήματα όπως η κατοικία των φτωχών, ο συμμετοχικός σχεδιασμός, οι ανάγκες και τα πρότυπα καθημερινής ζωής, που με τόσο πάθος προώθουσε η Άννη, είναι περισσότερο από επίκαιρα και κάνουν την απουσία της ακόμη πιο δυσβάστακτη.

Ντίνα Βαΐου

Digital topo_graphies

Θανάσης Κ. Πανπός, αρχιτέκτων, Γεν. Γραμματέας ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

Η προβολή της αρχιτεκτονικής δημιουργίας είναι προτεραιότητα του ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων. Γι αυτό συνδιοργανώνει μαζί με το ΤΕΕ τη μεταφορά της έκθεσης «Ψηφιακές Τοπο_γραφίες» στην Αθήνα.

Η έκθεση αυτή διοργανώθηκε από το Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος-Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, τη HELEXPO και παρουσιάστηκε (11-28 Φεβρουαρίου 2005) στον εκθεσιακό χώρο της ΔΕΘ στη Θεσσαλονίκη, με εξαιρετική επιτυχία. Ο υπολογιστής και οι ψηφιακές τεχνολογίες δεν αποτελούν πια μόνο μέσο και τεχνική απεικόνισης και αναπαράστασης, αλλά βασικό εργαλείο αρχιτεκτονικής σύνθεσης.

Η έκθεση μας ξεδιπλώνει τις πτυχές για το που πορεύεται η σύγχρονη αρχιτεκτονική διερεύνηση. Με αυτή την έννοια η χρήση της Ψηφιακής Τεχνολογίας δεν παρέχει μόνο τα μέσα για



νέους τρόπους απεικόνισης αλλά προσφέρει τη δυνατότητα διαφορετικής αντίληψης του χώρου.

Όλη η έκθεση, ο τρόπος παρουσίασης των μελετών σε ένα ειδικά κατασκευασμένο περιβάλλον, η έκδοση-οδηγός με κείμενα για τα ψηφιακά μέσα και η ιστοσελίδα, σχεδιάστηκαν από τους ίδιους τους μελετητές αρχιτέκτονες.

Πρέπει λοιπόν να ευχαριστήσουμε εκ μέρους του ΔΣ τους συντελεστές της έκθεσης στη Θεσσαλονίκη, τους μελετητές αρχιτέκτονες, τους επιμελητές της μεταφοράς στην Αθήνα συναδέλφους Γιώτα Αθληνίδου και Σπύρο Παπαδημητρίου και το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού για την παραχώρηση του χώρου και όλες τις διευκολύνσεις που παρέιχε.



Ψηφιακές τοπο_γραφίες

Δημήτρης Παπαθεξόπουλος, αρχιτέκτων, επίκ. καθηγητής ΕΜΠ

Μια «χωρίς τέλος» ψηφιακή αρχιτεκτονική

Μια ισχυρή άποψη για την αρχιτεκτονική μέσα από τις ψηφιακές τεχνολογίες παρουσιάστηκε στο Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού σε έκθεση που διοργάνωσε ο ΣΑΔΑΣ σε συνεργασία με το ΤΕΕ. Πρόκειται για ένα σημείο συνάντησης προτάσεων, δημιουργημένο από έλληνες αρχιτέκτονες που προέρχονται από διαφορετικά γεωγραφικά και πολιτιστικά περιβάλλοντα, με κοινό τους χαρακτηριστικό τη σύζευξη τεχνολογιών της πληροφορίας και χώρου.

στή – αυτόνομου αντικείμενου, έχουμε προ πολλού περάσει στην ιδέα της ηγεμονίας του διαδικτυου και από εκεί στην αντίληψη του πανταχού παρόντος υπολογιστή, που χωρίς να κάνει κρίσιμα εμφανή την παρουσία του, δημιουργεί περιβάλλοντα. Με αρχιτεκτονικούς όρους, περνάμε από την ιδέα του αντικειμένου που διακρίνεται από το φόντο του, στην σύντηξη του αντικείμενου με το φόντο-περιβάλλον του. Πρόκειται για κατανεμημένες στο χώρο δραστηριότητες και αντικείμενα, διασυνδεδεμένα μεταξύ τους με πολλαπλούς και απρόβλεπτους τρόπους.



Δεν πρέπει να χαρακτηρίσουμε τις προτάσεις τους ως ουτοπικές ή ανέφικτες. Δεν πρέπει επίσης να εντυπωσιαστούμε και να προσπαθήσουμε να μιμηθούμε τις μορφές, τον τρόπο παρουσίασης των σχεδίων. Πρέπει να προσπαθήσουμε να εντοπίσουμε την τάση που αντιπροσωπεύουν στη διεθνή αρχιτεκτονική σκηνή και συγχρόνως να δούμε τις καινοτόμες ιδέες που απαντούν σε γνώριμα σε μάζ ερωτήματα για το σχεδιασμό του χώρου στην κοινωνία της πληροφορίας.

Ήδη, ο τίτλος της έκθεσης, *Ψηφιακές τοπο_γραφίες*, υποδηλώνει μια θέση για τον τρόπο που αντιλαμβανόμαστε πλέον τις ψηφιακές τεχνολογίες: Από την εικόνα του ηλεκτρονικού υπολογισ-

την αρχιτεκτονική γίνεται γεωγραφία, τοπογραφία, συνεχές που υποδέχεται δραστηριότητες, ενεργός επιφάνεια. Η αλλαγή αυτή δεν συμβαίνει χωρίς εντάσεις. Η έντονη διαφοροποίηση περιεχομένου μεταξύ Archilab 2004 («Η Γυμνή Πόλη») στην Ορλεάνη και 9ης Μπιενάλε Αρχιτεκτονικής της Βενετίας («Metamorph»), που έγιναν και οι δύο το φθινόπωρο του 2004, εκφράζει αυτή την αντίθεση μεταξύ τοπογραφίας και κτιρίου και μας βοηθά να τοποθετήσουμε τις αρχιτεκτονικές προτάσεις που εκτίθενται, στη διεθνή σκηνή.

Παράλληλα θεωρώ ότι διεκδικείται μια συνέχεια αλλά και μια διαφοροποίηση από την ριζο-

σπαστική αρχιτεκτονική των δεκαετιών '60 και '70. Οι συνάψεις με το ύστερο Archigram είναι σχεδόν προφανείς. Δεν είναι τυχαίο που έχουν πολλαπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια οι μελέτες που διατρέχουν αυτή την εποχή και αντιπαράβλλουν τον Homo Ludens της δεκαετίας του '60 με το σύγχρονο διαδραστικό υποκείμενο. Μισό αιώνα αργότερα, αυτό που τότε έμοιαζε με απελευθέρωση από έναν μπλοκαρισμένο αστικό ιστό, επανέρχεται στο προσκήνιο σπρωγμένο από μια νέα (ψηφιακή) λειτουργικότητα, ακολουθώντας πολλαπλές κατευθύνσεις, που το διαφοροποιούν από τις ριζοσπαστικές απόψεις των δεκαετιών 50, 60 και 70 γιατί το θέλουν *μέσα στην πόλη* και όχι έξω ή (και) *επάνω από αυτήν*.

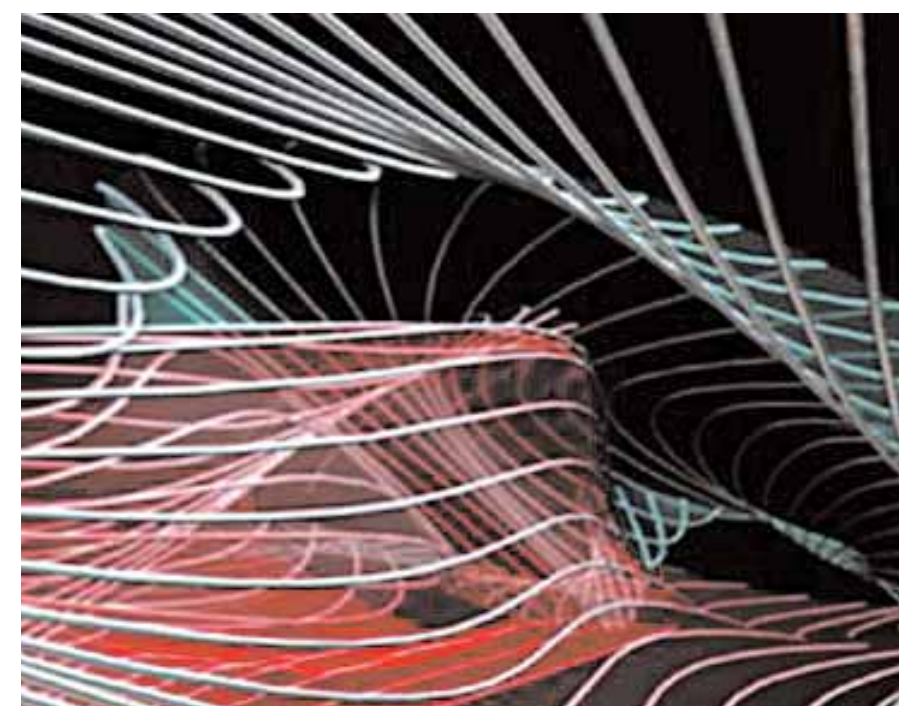
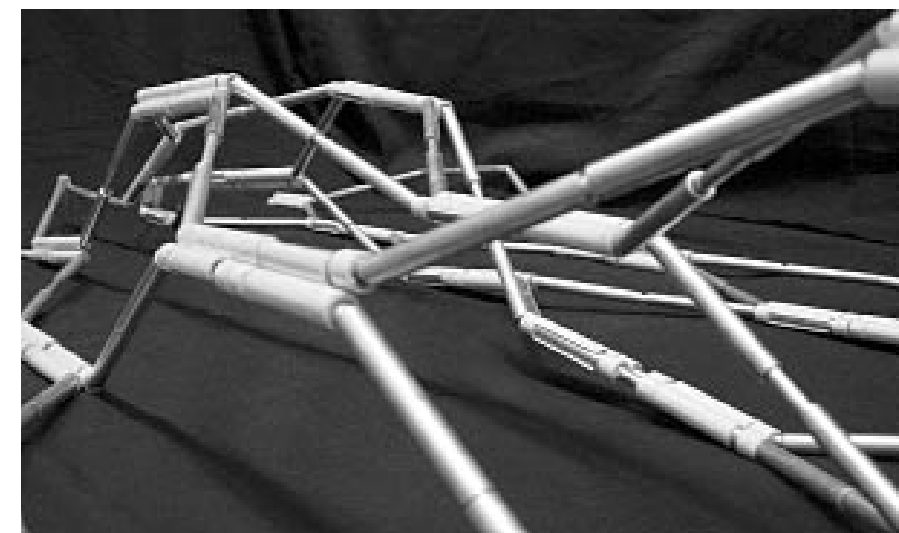
Μια από τις πιο ισχυρές μορφές που έρχεται από την ριζοσπαστική αρχιτεκτονική και εκφράζει σήμερα αλλά και υποστηρίζει τα νέα *λειτουργικά* δεδομένα είναι αυτή της πλάκας/πλατφόρμας/επίπεδου, που εκτείνεται χωρίς όρια και αναδιπλώνεται τοπικά και χρονικά σε συνεχή διάδραση με τον μεταβαλλόμενο συσχετισμό των δυνάμεων που ασκούνται επάνω της. Το *επίπεδο* αντιτίθεται στο *αντικείμενο* και κατά συνέπεια στο *περίκλειστο*. Σε υπερθέσεις και με κατάλληλους γεωμετρικούς χειρισμούς επιτρέπει την σύμπτωση στην ίδια κατακόρυφο συμβάντων που ανήκουν σε διαφορετικές ομάδες δραστηριοτήτων. Οι αναδιπλώσεις του δημιουργούν χώρους και οι κατατμήσεις του αποσυνδέουν περιοχές ενδεχόμενων συμβάντων. Τα όριά του, θεωρητικά, εκτείνονται στο άπειρο. Πρόκειται για ένα «χωρίς τέλος» ψηφιακό περιβάλλον.

Σταχυολογούμε ενδεικτικά μερικές από τις ιδέες των προτάσεων που παρουσιάζονται στην έκθεση: Βιομορφική αρχιτεκτονική που μεταβάλλεται καθοδηγούμενη από συστήματα πρόσληψης και επεξεργασίας πληροφορίας (data driven forms). Λειτουργίες που δεν προκαθορίζονται από κτιριολογικά προγράμματα αλλά μέσα από τις επάλληλες διαδράσεις των χρηστών με το περιβάλλον τους. Διαφορικές επεκτάσεις και μεταβολές του εσωτερικού των κτιρίων. Ασάφεια στην τελική μορφή, με την μαθηματική της έννοια, δηλαδή ότι είναι δυνατόν να πάρει οποιαδήποτε τιμή μεταξύ 0 και 1 προκειμένου να προσαρμοστεί στις ειδικές απαιτήσεις του κατοίκου. Επέμβαση μέσα, και όχι επάνω ή έξω από τον πολεοδομικό ιστό, δηλαδή συνεχής διαπραγμάτευση με το ήδη υπάρχον και όχι ολοκληρωτική του αντικατάσταση με το ψηφιακό νέο. Εκκίνηση από εντοπισμένα προβλήματα καθημερινής επαφής με το χώρο, προς το απρόσμενο.

Είναι οι προτάσεις των *Ψηφιακών Τοπο_γραφιών* άμεσα υλοποιήσιμες; Δεν νομίζω ότι πρέπει να τους απευθύνουμε ένα τέτοιο ερώτημα. Θυμόμαστε ότι τα επί μέρους τμήματα συνολικών προτάσεων καινοτομίας είναι αυτά που συνήθως υλοποιούνται και ότι οι ρηξικέλευθες προ-

τάσεις περιγράφουν με ασυνήθιστη ένταση ένα πρόβλημα, στηρίζοντας μια δυναμικοποίηση του παρόντος. Δηλαδή τη φυγή προς αρχιτεκτονικές επιλύσεις και χώρους που δεν έχουμε ακόμα προβλέψει.

Ήδη μέσα και πέρα από τις προτάσεις που παρουσιάζονται στην έκθεση, μπορούμε να διακρίνουμε μια σειρά από νέα θέματα, έννοιες, θεωρητικούς τόπους: *Επιχειρησιακή τοπογραφία* για τον τρόπο που αντιμετωπίζεται η κατανομή μιας δραστηριότητας στον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο. *Συνδέσεις γης* για τη φυσική διευθέτηση των συνδέσεων μεταξύ κόμβων. *Τοπία* για τη δημιουργία υπόβαθρου ανάπτυξης όχι σαφώς καθορισμένων δραστηριοτήτων. *Στρατηγική γης* για την καίρια εισαγωγή του χρόνου στο σχεδιασμό, ενεργές επιφάνειες για την ενίσχυση της διαδραστικότητας υπόβαθρου και δραστηριότητας. *Ελεύθεροι υποδοχείς* για τη μερική ασάφεια ορισμού των δραστηριοτήτων.



Συμμετείχαν οι Γιώτα Αθληνίδου, Σμαρώ Κιρμελίδου, Αιμιλία Κοτζαμάνη, Ρουμπίνη Μακρίδου, Χριστίνα Σπυλιώτη, Τάσος Τέλλιος, Άγγελος Φλώρος, Λίδα Χαρούλη, Yass Mostashari, Stefano Luca Colombo, Μαρία-Ελένη Κοσμίδου, Michael Davis, Steve Hatzellis, Anat Stern, Masato Ashiya, Markus Bergerheim, Jean Santelises, Theodore Spyropoulos, Stefan Spyropoulos, συνεργάτες, Aljosa Dekleva, Manuela Gatto, Tina Gregoric, Robert Sedlak, Βασίλης Στρουμπάκος, Niraj Doshi, Vladimir Kalinowski, Abraham Koshy και Σπύρος Ι. Παπαδημητρίου, που είχε και τον γενικό συντονισμό της έκθεσης.

Από την Hadid στον Koolhaas...

Νεκτάριος Κεφαλογιάννης, αρχιτέκτων



Στις 11 Απριλίου ανακοινώθηκε επίσημα στη Βαρκελώνη το όνομα του φετινού νικητή του Βραβείου Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής Mies van der Rohe, αν και το «μυστικό» είχε διαρρεύσει από καιρό. Ο Rem Koolhaas, για το κτίριο της ολλανδικής πρεσβείας στο Βερολίνο επιλέχθηκε ως ο «πλέον κατάλληλος» από τους διαγωνιζόμενους για να γίνει ο κάτοχος του βραβείου Mies van der Rohe 2005, δύο χρόνια μετά από το τελευταίο βραβείο που είχε δοθεί στην Zaha Hadid. Από την Hadid στον Koolhaas, λοιπόν, και ο συμβολισμός μοιάζει σαφής για το ποιες φαίνεται να είναι οι κυρίαρχες τάσεις της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, τουλάχιστον για την Ευρώπη. Στον συμβολισμό θα επανέλθουμε παρακάτω. Όμως, το ερώτημα είναι θα πρέπει να μας ενδιαφέρουν αυτοί οι συμβολισμοί; Πόσο σημαντικό είναι αυτό το βραβείο; Ποιοι καλούνται να κρίνουν για το ποιες είναι οι κατάλληλοι; Είναι γνωστό εξάλλου ότι η αξιοπιστία ενός βραβείου «κρίνεται» από τους κριτές...

Αυτό που πολλοί δεν γνωρίζουν είναι ότι το εν λόγω βραβείο είναι το επίσημο βραβείο Αρχιτεκτονικής που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η κριτική επιτροπή, εκτός από την πρόεδρό της, που είναι η προηγούμενη βραβευμένη Zaha Hadid, αποτελείται μεταξύ άλλων από αναγνωρισμένους αρχιτέκτονες και κριτικούς αρχιτεκτονικής όπως οι: Eduard Bru, Kazuyo Sejima, Mohsen Mostafavi, Stefano Boeri και Aaron Betsky. Η όλη διαδικασία υποστηρίζεται από Συλλόγους Αρχιτεκτονικής ανά την Ευρώπη, ανάμεσά τους και ο δικός μας ΣΑΔΑΣ μαζί με το ΤΕΕ. Για το βραβείο έχει συγκροτηθεί μια συμβουλευτική επιτροπή από ινστιτούτα και φορείς αρχιτεκτονικής της Ευρώπης, ανάμεσά τους τα: Arc en rène centre d'architecture (γνωστό τελευταία για το βιβλίο *Mutations*), Architecture Foundation, Berlage Institute, Biennale di Venezia, EUROPAN, Institut français d'architecture και Nederlands Architectuurinstituut.

Ξόδεψα την προηγούμενη παράγραφο, στα πλαίσια του περιορισμένου χώρου που μου διατίθεται, για να μπορέσω να ισχυριστώ ότι δεν θα πρέπει να δούμε το συγκεκριμένο βραβείο σαν μια μόνο τελετουργική, φαντασμαγορική εκδήλωση, αλλά να το πάρουμε λίγο στα σοβαρά και με κριτική διάθεση να αναλογιστούμε τι σημαίνει κάτι τέτοιο για τη σύγχρονη ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική. Ποιες τάσεις μοιάζει να προβάλλονται και τι μηνύματα αυτό εκπέμπει, άσχετα αν είμαστε σύμφωνοι ή αντίθετοι σε αυτά; Ανάμεσα σε 5 φιναλίστ (Foster, Lapena-Torres, Future Systems, Souto Moura) και 27 επιλεγμένα έργα

(για παράδειγμα των: Massimiliano Fuksas, Cook Fournier, Foreign Office Architects, PLOT, Josep Lluís Mateo, Neutelings Riedijk Architecten, Foster και Enric Miralles), ένα δηλαδή αρκετά ανταγωνιστικό περιβάλλον, τι σημαίνει η ανάδειξη του Rem Koolhaas, δύο χρόνια μετά την Zaha Hadid; Έτοιμες απαντήσεις δεν υπάρχουν. Αυτό που χρειάζεται είναι να προβληματιστούμε, ακόμα και αν μετά το απορρίψουμε. Γιατί αλήθεια είναι ότι στην Ελλάδα επικρατεί μια συντηρητική, μάλλον «ακαδημαϊκή», αρχιτεκτονική κοινότητα, στην οποία, αυτοί που τη δημιουργήσαν και ανέλαβαν, με δική τους πρωτοβουλία, να την εποπτεύουν, αυτό που φοβούνται είναι αρχιτέκτονες που σκέφτονται, που είναι, κατ' αρχήν, ανοικτοί στο διαφορετικό...

Η Zaha Hadid, έντονα φορμαλιστική (κυρίως στο έργο της που βραβεύτηκε με το ίδιο βραβείο πριν από δύο χρόνια, το Car Park and Terminus Hohenheim North, στο Στρασβούργο της Γαλλίας) έδωσε τη θέση της ως φυσική παρουσία (στην παράδοση του βραβείου στην καταλανική πρωτεύουσα τον Απρίλιο), αλλά και σημειολογικά, στον πιο θεωρητικό, «στρατηγικό» και κυνικό Rem Koolhaas. Στη διάλεξη που ακολούθησε την ίδια μέρα, ο Koolhaas, μπροστά σε ένα διαφορετικό κοινό από αυτό που έχει συνηθίσει (στα φοιτητικά αμφιθέατρα ή στις ακριβοπληρωμένες εκδηλώσεις μεγάλων πολιτιστικών οργανισμών) προσπάθησε να σκιαγραφήσει αυτό που ο ίδιος πρεσβεύει και που πια στις μέρες μας έχει γίνει συγκεκριμένη τάση (γνωστή ως Koolhaasism) με σημαντικούς οπαδούς, πολλούς πολέμιους, μια ήδη ώριμη πρώτη γενιά

«μαθητών» (κυρίως στην Ολλανδία –MVRDV, UN studio, Berlage Institute–) και σε «κουφορία» μια δεύτερη. Μάλλον επειδή κλήθηκε να δώσει διάλεξη μπροστά σε αυτό το διαφορετικό, πιο κριτικό κοινό, εμφανίστηκε για μια σπάνια φορά υποτονικός και αυτοκριτικός (όσο αφορά κυρίως την σχέση του με τα Μ.Μ.Ε. και τον τομέα της προβολής). Παρουσίασε το συγκεκριμένο, πια βραβευμένο, έργο του χωρίς να προσπαθήσει να το υπερασπιστεί. Μίλησε για την AMO, την ομάδα του που ειδικεύεται στην έρευνα, για το παιχνίδι των διαφορετικών κλιμάκων, τους κανόνες αυτού του παιχνιδιού, την Ευρώπη, την γεωστρατηγική και το ρόλο του σύγχρονου αρχιτέκτονα, όπως τον αντιλαμβάνεται αυτός. Τον αρχιτέκτονα, δηλαδή, που αξιοποιεί την ικανότητά του να σκέφτεται συνθετικά, να προβάλλει τη σκέψη του στο χώρο, που διεκδικεί πεδία έρευνας και δράσης ακόμα και έξω από τα πλαίσια της κατασκευής.

Ο μεγάλος στάρ έφυγε, τα φώτα έσβησαν, ο καθένας πήγε στο σπίτι του. Αυτό που δεν ανέφερε κανείς είναι ότι υπάρχει ένα ακόμα βραβείο, ένα ξεχασμένο βραβείο. Το βραβείο Mies van der Rohe για τους νέους αρχιτέκτονες, με τον περιεργό τίτλο *Emerging Architect Special Mention*. Φέτος βραβεύθηκαν οι επίσης ολλανδοί NL Architects (Pieter Bannenberg, Walter van Dijk, Kamiel Klaasse, Mark Linnemann), ηλικίας 40+, για το έργο τους *Basket Bar*. Ένα γήπεδο μπάσκετ πάνω από ένα μπάρ. Με μια δια-προγραμματική προσέγγιση της αρχιτεκτονικής και μια μικρή ειρωνική διάθεση...



δίπλα και πάνω δεξιά: Το κτίριο της ολλανδικής πρεσβείας στο Βερολίνο, αρχ. Rem Koolhaas

κάτω: Basketbar, NL Architects

Για ποιον δουλεύουμε;

Αλέξανδρος Δ. Κλειδωνάς, αρχιτέκτων



Με αφορμή την έκθεση του Κέντρου Αρχιτεκτονικής Μεσογείου¹

Διαβάζουμε πως ένας προγραμματικός στόχος της έκθεσης είναι να προβάλει τις αξίες σύγχρονων αρχιτεκτονικών έργων, μέσα σ' ένα πλαίσιο που συνεχώς διευρύνεται, προκαλώντας γόνιμη συζήτηση και προβληματισμό ανάμεσα στους αρχιτέκτονες κι όχι μόνο.² Δυστυχώς όμως φαίνεται ότι ο στόχος αυτός απέχει αρκετά από την ουσιαστική του πραγματοποίηση παρά τις φιλότιμες προσπάθειες των οργανωτών και των συμμετεχόντων.

Η διαφανόμενη αποτυχία –μακάρι να διαψευστώ– δεν είναι παρά ένα σημείο των καιρών, το οποίο μάλλον καταλογίζεται γενικά στον κλάδο μας παρά στην ίδια την έκθεση. Πώς αλλιώς να ερμηνευτεί το γεγονός της παρουσίας στην εναρκτήρια συζήτηση ακροατών, κατά συντριπτική πλειοψηφία αρχιτεκτόνων, ή μάλλον πώς να ερμηνευτεί το γεγονός της αισθητής απουσίας ακόμη και των φοιτητών της νέας αρχιτεκτονικής σχολής του Πολυτεχνείου Κρήτης αλλά και των απλών πολιτών;

Ένας από τους βασικότερους λόγους για τους οποίους πιστεύω ότι αυτό συμβαίνει, είναι πως δεν υπάρχουν πια άλλοι, εκτός από λίγους «ειδικούς» αρχιτέκτονες και ελάχιστους τρίτους «μη ειδικούς», οι οποίοι να δείχνουν πραγματικά δημιουργικό ενδιαφέρον για ό,τι συνηθίζουμε σήμερα να ονομάζουμε αρχιτεκτονική. Ιδιαίτερα η απόσταση των περισσότερων μη ειδικών, των απλών εραστών της τέχνης μας, από εμάς και τις δημιουργίες μας φαίνεται ολοένα να αυξάνεται, καθώς αυξάνεται ο αριθμός των αρχιτεκτόνων και των αρχιτεκτονικών σχολών στον τόπο μας, ενώ το πλήθος των σημαντικών δημιουργημάτων συνεχώς μειώνεται.

Θυμάμαι τον ποιητή Ντίνο Χριστιανόπουλο, ο οποίος κάποτε σε μια συνέντευξη είχε δηλώσει χαρακτηριστικά πως «αποκαιρετά τους καλλιτέχνες», ισχυριζόμενος ότι πλέον δεν προσφέρουν τίποτε ούτε στην ίδια την τέχνη αλλά κυρίως ούτε και στο κοινωνικό σύνολο.

Έτσι αναρωτιέμαι μήπως ανήκουμε κι εμείς οι αρχιτέκτονες σ' αυτή την κατηγορία των «άχρηστων», οι οποίοι βλέπουν τους απλούς πολίτες, συνειδητοποιημένους και μη, να τους κουνάνε το μαντίλι, καθώς απομακρύνονται, υποκαθιστώντας τις όποιες υπηρεσίες τους παρέχουμε με αυτοσχέδιους μηχανισμούς παραγωγής χώρου. Άλλωστε, όπως φαίνεται, οι περισσότεροι νεοέλληνες είναι οι ίδιοι εν δυνάμει αρχιτέ-

κτονες, αφού αν χρειαστεί μπορούν να αυτοεξυπηρετηθούν κάνοντας περίπου ό,τι κι εμείς, αρκετές φορές καλύτερα, αλλά κυρίως ταχύτερα και φθηνότερα. Γι αυτό και δεν ασχολούνται ούτε ενδιαφέρονται να μάθουν τι ακριβώς, ή τι περίπου κάνουμε, ενώ δε γνωρίζουν παρά μόνον τον «αρχιτέκτονα» της μεγάλης ποδοσφαιρικής επιτυχίας, άντε κι αυτόν που έκανε εκείνο το στέγαστρο στο γήπεδο!

Κι εμείς τι κάνουμε; Προσπαθούμε απεγνωσμένα με αυτοσχέδια πυροτεχνήματα να τραβήξουμε την προσοχή οποιουδήποτε σχετικού ή άσχετου προσφέροντας ιδέες για χώρους-θεάματα, ενίοτε υποδουόμενοι τους γελωτοποιούς ή στην καλύτερη περίπτωση τους θαυματοποιούς, σε μια κοπιαστική διαδικασία από την οποία μόνη ζημιωμένη βγαίνει η αρχιτεκτονική.

Και η ταυτόχρονη, δημιουργική συμμετοχή ειδικών και μη στην παραγωγή του οικοδομικού μας πλούτου; Δεν μένει πια εδώ! Το σκληρό παιχνίδι της αρχιτεκτονικής είναι εσωτερική υπόθεση λίγων κι εκλεκτών.

Είμαστε απελπιστικά μόνοι και περιθωριακοί, εγκλωβισμένοι στις δαιδαλώδεις μας σκέψεις, χωρίς ουσιαστικές δυνατότητες εκτόνωσης της επαγγελματικής μας δημιουργικότητας. Έτσι, ερμητικά κλεισμένοι στη δουλεία μας, βλέπουμε να χάνουμε αμαχητί όλες τις ευκαιρίες παραγωγής πραγματικά πνευματικού, κοινωνικού έργου και να περιοριζόμαστε σε ιδιωτικά έργα, τα οποία αρκούν για να εκφράσουν τη μοναξιά και τη μεγαλομανία μας.

Σ' ένα τέτοιο περιβάλλον, όπου ο οικοδομικός οργανισμός είναι πολλαπλός και συνεχής, πού είναι τελικά τα σημαντικά δημόσια έργα; Γιατί δε γίνονται αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί; Κι όσοι καταφέρνουν να γίνονται, γιατί στην πλειονότητά τους βιάζονται, στρεβλώνονται και υφίστανται συνεχείς εκπώσεις εξευτελιζοντας τελικά τους μελετητές αλλά και τον ίδιο το θεσμό των διαγωνισμών;

Έστω λοιπόν και κάτω από αυτές τις δύσκολες συνθήκες εργασίας, τουλάχιστον κάποιοι λίγοι καταφέρνουν επιμένοντας και προσπαθούν να βρουν το επόμενο βήμα προς τα εμπρός. Γι' αυτό και τέτοιες εκθέσεις της αρχιτεκτονικής τους άποψης δεν επιτρέπουν μόνο τη δημοσιοποίηση της δουλειάς τους, αλλά επιπλέον τους δραστηριοποιούν προς μια συλλογική κατεύθυνση όπου η στάση όλων απέναντι στα κοινά επιβάλλεται –με όποιο τρόπο μπορεί ο καθένας– να είναι διαρκώς ενεργή.

αφιέρωμα



ΣΣ Δράμας. Ένας χαρακτηριστικός βαλκανικός σιδηροδρομικός σταθμός

Σιδηροδρομικοί σταθμοί

Επιμέλεια: Κυριάκος Πιπίνης

Σημειώσεις

1. 3η Triennale Αρχιτεκτονικής/Κρήτη 2001-2004, Κέντρο Αρχιτεκτονικής Μεσογείου, 26 Νοεμβρίου-30 Δεκεμβρίου 2004, Χανιά.
2. Δημήτρης Αντωνάκης, εισαγωγή στον κατάλογο της έκθεσης, σελ. 12.

Οδοιπορικό στους ελληνικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς

του **Κυριάκου Πιπίνη**, αρχιτέκτονα

ΤΑ ΠΡΩΤΑ 100 ΧΡΟΝΙΑ

Έχουν παρέλθει ακριβώς 175 χρόνια, από τότε που λειτούργησε ο πρώτος σιδηροδρομικός σταθμός της Ευρώπης στη Liverpool Road της αγγλικής πόλης Manchester. Στην Ελλάδα, και ενώ ο σιδηρόδρομος άρχισε στα τέλη του 19ου αιώνα να υφαίνεται το δίκτυό του, όπου κι αν έφτασε το τρένο, ο σιδηροδρομικός σταθμός ήταν από τα πρώτα χρόνια το αμέσως επόμενο σημαντικό δημόσιο κτίριο μετά την εκκλησία της πόλης ή της κωμόπολης, ή ακόμα και του χωριού.

Χαρακτηρίζει την πόλη και την περιφέρειά της, συμπυκνώ-

νει και μαρτυρεί την ιστορική και κοινωνικοοικονομική πορεία της. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί που κατασκευάστηκαν στην πρώτη ηπειρωτική γραμμή του σιδηροδρόμου ταυτίστηκαν με την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης στη χώρα μας. Είναι κτίρια επώνυμα στο λαό, που χάραξαν μνήμες, που ταίριαξαν ή χώρισαν ανθρώπους, που επιστρατεύτηκαν αλλά και υποδέχτηκαν πρώτα τα τρένα της ειρήνης.

Οι νέες κουκίδες στο γεωγραφικό χάρτη συμβόλιζαν την εμφάνιση του νέου τύπου κτιρίου. Απλό, συμπαγές και γερό, εύχρηστο, αναγνωρίσιμο και εύκολο στη συντήρησή του, το κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού υπήρξε γνή-

δίπλα μέση: ΣΣ Αρχαίας Ολυμπίας. Νεοκλασική γαλήνη
δίπλα κάτω: ΣΣ Καλαβρύτων. Φρουρός ενός τεχνολογικού θαύματος του τέλους του 19ου αιώνα

κάτω: ΣΣ Τυχερού στον Έβρο. Αναγνωρίσιμο κέλυφος σε όλη τη Βαλκανική, που καταργεί τα σύνορα

σιο προϊόν της πρώτης περιόδου των βιομηχανικών χρόνων. Σχεδιάστηκε πάνω στις αρχέτυπες γεωμετρίες του τετραγώνου, του τριγώνου και του κύκλου και κατασκευάστηκε με τις τεχνικές μεθόδους, που η εμπειρία της στρατιωτικής αρχιτεκτονικής προσέφερε. Έτσι σταθεροποιήθηκε ο οικοδομικός τύπος και η επαναληπτικότητα της κατασκευής, διακεκριμένη μάλιστα, σε τάξεις, δηλαδή βασικούς τύπους κτιρίων-σταθμών σε ιεράρχηση μεγέθους, καθώς και σε σχέση με τον τρόπο ένταξης του σταθμού στην πολεοδομική περιοχή του όπως την οριοθετεί η χάραξη των σιδηροδρομικών γραμμών, σταθμοί διέλευσης (παράλληλα με τις γραμμές) ή σταθμοί κεφαλής (κάθετα στις γραμμές-τέρμιναλ). Η επιλογή του κτιρίου, που σε κάθε περίπτωση κατασκευάστηκε, προέκυψε από το εύρος του κυκλοφοριακού φόρτου και τη σημασία του κάθε τόπου, Πρωτεύουσας, Πόλης, Κωμόπολης, Χωριού, Στάσης.

Τα βασικά μορφολογικά στοιχεία, που ορίζουν την τυπολογία των περισσότερων ελληνικών σιδηροδρομικών σταθμών είναι η επιμήκης στοά της αποβάθρας, τα μικρά μεταλλικά κοσμήματα των υποστυλωμάτων, τα εμφανή αγκυράρια στις γωνίες και τα πρέκια των ανοιγμάτων, το ισχυρό νεοκλασικό λεξιλόγιο της τετράρρικτης κεραμοσκεπούς στέγης, της ανάγλυφης περιγραφής των ανοιγμάτων με διαφορετικά πάχη επικρισμάτων και των βαριών μεταλλικών στοιχείων στις εισόδους. Τέλος το ρολόι βρ-

σκειται πάντα εκεί, ρυθμίζοντας κρυφά και φανερά τη σχέση ανθρώπου και τρένου.

Τόσο στην Ελλάδα αλλά κυρίως στις ευρωπαϊκές χώρες, είναι χαρακτηριστική η απουσία των αρχιτεκτόνων από τη μεγάλη πλειοψηφία των σιδηροδρομικών σταθμών, καθώς οι παλιοί συνάδελφοι εξαντλούσαν τις συνθετικές τους ικανότητες, στην εποχή κίόλας του εκλεκτικισμού, στο σχεδιασμό των κεντρικών σιδηροδρομικών σταθμών των πόλεων, ανταγωνιζόμενοι μεταξύ τους, αφήνοντας έτσι τους μικρότερους και πολυπληθέστερους επαρχιακούς σταθμούς στα μολύβια των μηχανικών, οι οποίοι εφαρμόζοντας στοιχειώδεις γεωμετρικές μορφές κατέκτησαν τη βασική τυπολογία του κάθε δικτύου και καταξίωσαν το κομμάτι της ιστορίας που λέγεται σιδηροδρομική αρχιτεκτονική. Και είναι ακριβώς αυτή η ομοιότητα στους τυπικούς σταθμούς κάθε δικτύου, που προβάλλει την εγγύτητα των πολιτισμών. Ένα δίκτυο ορίζεται από τη γεωγραφική περιοχή, που εξυπηρετεί, μόνο που αυτή, μπορεί να είναι για παράδειγμα τα Βαλκάνια, όπου τα σύνορα μετακινήθηκαν πολλές φορές, όμως η γειτονία των πολιτισμών των λαών των Βαλκανίων μαρτυρείται από την κοινή τυπολογία σιδηροδρομικών σταθμών, μια τυπολογία, που είναι ιστορικό τεκμήριο.

Ξεκινώντας ένα σύντομο αρχιτεκτονικό οδοιπορικό στους σιδηροδρομικούς σταθμούς της Ελλάδας, η αφετηρία είναι ο κεντρικός σταθμός (κανονικού εύρους) της Αθήνας, ο γνωστός «Σταθμός Λαρίσης». Δεν ανταποκρίθηκε ποτέ στις απαιτήσεις ενός κεντρικού σταθμού της πρωτεύουσας μιας χώρας και δεν ξέφυγε ποτέ από την εικόνα ενός επαρχιακού σταθμού μικρής ως μέσης επιβατικής κυκλοφορίας. Πιθανό έτος κατασκευής του θεωρείται το 1904. Οι βίαιες οικοδομικές επεμβάσεις στις οποίες υποβλήθηκε μεταγενέστερα, κρύβουν το πραγματικό πρόσωπο του κτιρίου αυτού και το έχουν φέρει σε πλήρη μορφολογική αμηχανία, καθώς συνεχίζει να μην πείθει σαν κεντρικός σταθμός. Στην αρχική σύνθεση κυριαρχούσε ο κεντρικός δώροφος όγκος ανάμεσα σε δύο ισόγειες πτέρυγες. Οι όψεις του σταθμού ήταν τυπικές νεοκλασικές συνθέσεις με αετώματα, παραστάδες και οριζόντιες ταινίες με σκοτίες ενώ εκλεκτικιστική διάθεση χαρακτήριζε τα μεταλλικά στοιχεία του κτιρίου (στέγαστρα, φουρούσια).

Ο σταθμός Πελοποννήσου στην Αθήνα, που γειτνιάζει με το σταθμό Λαρίσης είναι ένα κτίριο εξαιρετικής αισθητικής, δείγμα του εκλεκτικισμού. Οι συνθετικές αποφάσεις των μελετητών το διαφοροποιούν από τη λογική σχεδιασμού αθηναϊκών δημοσίων κτιρίων. Η ανάμιξη νεοκλασικών, κεντρο-ευρωπαϊκών και αρτ νουβώ στοιχείων στο κέλυφός του τονίζουν την ξεχωριστή αρχιτεκτονική του ταυτότητα και το καταξιώνουν σαν αληθινό κόσμημα, «συλλεκτικό κομμάτι» μιας εποχής που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμηκες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-1913. Ένας κεντρικός εξέχων όγκος με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόγεια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό, αλλά χαμηλότερους από αυτόν όγκους. Χαρακτηριστικότερες είναι οι απολήξεις των τριών αυτών υπερψωμένων τμημάτων καθώς τραπεζοειδείς ξύλινες κατασκευές καλύπτονται από καμπυλωμένα μεταλλικά φύλλα.

Σήμερα ο σταθμός ΣΠΑΠ Αθηνών αναζητά την ένταξή του σαν διατηρητέο μουσειακό κτίσμα στη μελέτη ανάπλασης του συγκροτήματος των σιδηροδρομικών σταθμών της πρωτεύουσας. Το σχέδιο των εμπλεκόμενων φορέων



δίπλα πάνω: ΣΣ Αμφίκλεια στους πρόποδες του Παρνασσού. Τυπικός σταθμός Α΄ τάξης, ο πλέον δημοφιλής για τον ταξιδιώτη δίπλα κάτω: ΣΣ Βόλου. Ο αριστουργηματικός σταθμός σχεδιασμού και κατασκευής Ε. Ντε Κίρικο, εξυπηρετεί τρία πλάτη γραμμών

για ενοποίηση των δύο κεντρικών σταθμών της Αθήνας σε ενιαίο, πολυλειτουργικό και κεντροβαρικό κτίριο έχει καθυστερήσει πέρα από κάθε ανοχή.

Η τυπολογία των παλιών ελληνικών σταθμών είναι ευανάγνωστη: απλές, λειτουργικές κατόψεις στην εμπειρία της εφαρμοσμένης στρατιωτικής αρχιτεκτονικής και συμμετρικές όψεις σε βασικά γεωμετρικά σχήματα (τετράγωνο, κύκλος, τρίγωνο) με στοιχεία των αρχιτεκτονικών τάσεων της εποχής (νεοκλασική, παραδοσιακή, κεντρο-ευρωπαϊκή και οθωμανική αρχιτεκτονική). Η ιεράρχησή τους σε Α΄, Β΄, Γ΄ και Δ΄ τάξη καταδεικνύει τον επιβατικό φόρτο που καλούνται να εξυπηρετήσουν.

Στο πρώτο ηπειρωτικό σιδηροδρομικό δίκτυο (Πειραιά-Δεμερλή-Συνόρων), που παραδόθηκε από τη γαλλική εταιρεία «Batignolles», οι σταθμοί ήταν απλοί όγκοι με νεοκλασικά και τοπικά στοιχεία: Αφίδνες (Κιούρκια), Αχαρνές (Μενίδι), Αμφίκλεια (Δαδί) κ.ά.

Εξίσου σημαντικός σταθμός του δικτύου είναι ο σταθμός Αγίου Διονυσίου Πειραιά, που συνδέει άμεσα το λιμάνι με το υπόλοιπο ηπειρωτικό δίκτυο. Είναι ένα επίμηκες, διαμερές και συμμετρικό κτίριο με υπερυψωμένο διώροφο το μεσαίο τμήμα του. Η μορφολογία του παραπέμπει περισσότερο στη βιομηχανική αρχιτεκτονική με νεοκλασικά στοιχεία, παρά στη δημόσιου χαρακτήρα μνημειακή αρχιτεκτονική των αθηναϊκών σταθμών. Πριν από μερικά χρόνια επαναλειτούργησε με αναχωρήσεις τρένων προς όλη την ηπειρωτική Ελλάδα, καταξιώνοντας το νευραλγικό του ρόλο στις συνδυασμένες μεταφορές που επιχειρούνται στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.

Στο δίκτυο Μακεδονίας-Θράκης κυριάρχησε ο κεντρο-ευρωπαϊκός τύπος σταθμού, που εισήγαγε ο αυστριακός αρχιτέκτονας Josef Willas για λογαριασμό της αναδόχου εταιρείας κατασκευής του δικτύου, που τότε ήταν υπό οθωμανική κατοχή. Οι περισσότεροι σταθμοί λειτουργούν σήμερα σχεδόν στην αρχική τους μορφή. Αναφέρονται χαρακτηριστικά η Δράμα, το Φωτολίβος, οι Σέρρες, η Βέροια, η Βεύη, το Μεσσήσι, οι καταργημένες στρατιωτικές στάσεις κ.ά.

Στην περιοχή του Έβρου, στο δίκτυο των Γ.Ε.Σ. (Γαλλοελληνικοί Σιδηρόδρομοι) αξιόλογης αισθητικής ήταν οι σταθμοί Αλεξανδρούπολης, Διδυμοτείχου και Πυθίου, που ήταν ξύλινοι και διώροφοι.

Από τα παλιότερα σιδηροδρομικά δίκτυα ήταν και οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας. Εκεί μεσουρανήει κυριολεκτικά ο σταθμός του Βόλου, έργο του μηχανικού Ευαρίστο Ντε Κίρικο, πατέρα του σημαντικού μεταφυσικού ζωγράφου Τζόρτζιο Ντε Κίρικο. Μακρόστενο και συμμετρικό κτίριο με διώροφο το μεσαίο τμήμα, που απολήγει σε τριγωνική σοφίτα με ρολόι. Ο αποικιακός χαρακτήρας του όγκου αυτού συνδυάζεται με τοπικά παραδοσιακά στοιχεία αλλά και ρομαντικά στοιχεία του ύστερου νεοκλασικισμού στην Ελλάδα. Ο σταθμός αυτός, ο μοναδικός σ' όλη την επικράτεια που φιλοξενεί τρία διαφορετικά πλάτη γραμμών αποτέλεσε πρότυπο για το θεσσαλικό δίκτυο. Αξίζουν λόγου οι σταθμοί Αγριάς, Άνω Λεωνίων και Μηλεών στο Πήλιο, ο σταθμός Καλαμπάκας κ.ά.

Η επανάσταση στην ελληνική κοινωνία και την οικονομία της, που συντελέστηκε με την εμφάνιση του τρένου ήταν αδύνατο να περάσει απαρατήρητη από την Πελοπόννησο.

Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της ενσωμάτωσε ένα ιδιαίτερο δίκτυο μετρικού πλάτους με σημαντικά τεχνικά έργα, όπως η διώρυγα της Κορίνθου, γέφυρες και σήραγγες. Οι σταθμοί της Πελοποννήσου, ιεραρχημένοι σε τάξεις, ήταν κτίρια που συνταίριαζαν το λιτό νεοκλασικό ύφος με την

παραδοσιακή τεχνολογία της κάθε περιοχής, καθιερώνοντας έναν καθαρά δικό τους τύπο στα σιδηροδρομικά χρονικά.

Αλλά και εδώ υπάρχουν κτίρια που ξεχωρίζουν: ο σταθμός της Αρχαίας Ολυμπίας, ύμνος στο καθαρόαιμο νεοκλασικισμό, ο σταθμός Πύργου νεοκλασικός επίσης, οι σταθμοί Άργους, Μύλων και Ναυπλίου και οι σταθμοί Τρίπολης και Καλαμάτας, που παραλλάζουν τοπικά τη βασική τυπολογία, οι τυπικοί χωριότικοι μονώροφοι σταθμοί (Καϊάφα, Παρθενίου, Παραδεισίων κ.ά.), οι σταθμοί της γραμμής του οδοντωτού Διακοφτού-Καλαβρύτων, κρυμμένοι στο σπάνιο τοπίο του Βουραϊκού κ.ά.

Ξεχωριστό σε σύνθεση είναι και το κτίριο του σταθμού ΣΠΑΠ Πειραιά, γιατί είναι ο μοναδικός σταθμός «κατά κεφαλήν», που σημαίνει ότι κτίστηκε κάθετα στις ράγες, στη λογική του terminal. Λιτό, διαμερές και καθόλου ογκώδες, συνυπάρχει δυναμικά μαζί με τους άλλους δύο σημαντικούς πειραιϊκούς σιδηροδρομικούς σταθμούς –Σταθμός ΟΣΕ Αγίου Διονυσίου και σταθμός ΗΣΑΠ–συνδέοντας το μεγάλο λιμάνι της χώρας με την Πελοπόννησο.





Από το 1920 και μετά οι σταθμοί των τεσσάρων δικτύων κανονικής γραμμής περιήλθαν σταδιακά στους Σ.Ε.Κ. Σ' αυτά τα κτίρια έγιναν ελάχιστες επεμβάσεις.

Οι μόνοι μεγάλοι σταθμοί, που ανακατασκευάστηκαν είναι οι σταθμοί Λειανοκλαδίου, Λάρισας και Θεσσαλονίκης.

Ο σταθμός Λειανοκλαδίου κατασκευάστηκε στις αρχές της δεκαετίας του '50, σε αντικατάσταση του παλαιού σταθμού, που καταστράφηκε κατά τον πόλεμο του '40.

Διώροφο, επίμηκες, διαμπερές κτίριο με απλή ορθογώνια κάτοψη εντάσσεται μορφολογικά στον απόηχο του ελληνικού Μοντερνισμού και συγγενεύει με πολλά κτίρια δημόσιας χρήσης της ίδιας εποχής στην Ελλάδα. Χαρακτηριστικό είναι το μεγάλο, καμπύλης διατομής στέγαστρό του, που δεν αποτελεί πρόσθετη κατασκευή, αλλά βασικό στοιχείο του ενιαίου κελύφους του κτιρίου. Ο όροφος του σταθμού, μικρότερος σε εμβαδόν, αναδεικνύει τον άξονα συμμετρίας του τελευταίου. Το κτίριο του σταθμού Λειανοκλαδίου, ενώ μπορεί να περάσει απαρατήρητο στο βιαστικό ταξιδιώτη, τονίζει τον κομβικό του ρόλο μιλώντας το λεξιλόγιο της αρχιτεκτονικής του '50, καθώς παρεμβάλλεται ανάμεσα στους παλαιούς μικρότερους και τελείως διαφορετικού αρχιτεκτονικού ύφους σταθμούς των αρχών του αιώνα.

Ο σταθμός της Λάρισας εγκαινιάστηκε το 1962. Επίμηκες, ισόγειο και διαμπερές κτίριο, δείγμα της αρχιτεκτονικής της εποχής του, υπακούει σε σχεδόν ορθογώνια κάτοψη, μια και στη βορεινή πλευρά του, το κτίριο καμπυλώνει. Έτσι δίνει την ευκαιρία στο μεγάλο τσιμεντένιο στέγαστρο, που διατρέχει όλη την όψη του σταθμού προς τις ράγες, να στρίψει κι αυτό με τη σειρά του στη βόρεια πλευρά, ακολουθώντας πιστά την κάτοψη, στεγάζοντας το χώρο μπροστά από το κυλικείο και προς τον κήπο. Χαρακτηριστική είναι η κολωνοστοιχία που υποστηρίζει το στέγαστρο αυτό παράλληλα με τον άξονα της γραμμής. Απουσιάζει από τις λειτουργίες του κτιρίου ο χώρος κατοικίας του σταθμάρχη.

Σήμερα ο σταθμός έχει μια πιο σύνθετη και μάλλον αμήχανη εικόνα. Διαθέτει υπόγεια διάβαση για την ασφαλή διέλευση των γραμμών καθώς και στέγαστρο στη δεύτερη αποβάθρα, κατασκευασμένο με τη μέθοδο του μεταλλικού

χωροδικτύωματος, ενώ ανακαινίστηκαν και οι εσωτερικοί χώροι του σταθμού.

Ο σταθμός Λάρισας είναι αξιόλογο δείγμα σταθμού πόλης μεσαίας κλίμακας, καθώς ο σχεδιασμός και η κατασκευή του στόχευσαν στην εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης μιας τέτοιας πόλης όπως η Λάρισα, και πέτυχαν.

Παρόμοιο, διαμπερές και επίμηκες, αλλά με καθαρά ορθογώνια κάτοψη καθώς και όροφο, είναι το κτίριο του νέου σταθμού της Κοζάνης, που κατασκευάστηκε το 1954, στη νέα γραμμή Αμυνταίου-Πτολεμαΐδας-Κοζάνης. Στην ίδια γραμμή ανακατασκευάστηκε και οι σταθμοί Φιλώτα, Πτολεμαΐδας και Κόμανου.

Ο νέος επιβατικός σταθμός Θεσσαλονίκης (ΝΕΣΘ) αποτελεί ορόσημο για τους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους. Το σιδηροδρομικό αυτό terminal είναι το πληρέστερο και μεγαλύτερο στο ελληνικό δίκτυο. Μητροπολιτικού χαρακτήρα ο σταθμός αυτός, είναι σημείο αναφοράς στη Θεσσαλονίκη αλλά και στην ευρύτερη περιφέρεια Μακεδονίας-Θράκης, καθώς είναι σημείο τομής σημαντικών σιδηροδρομικών αξόνων, που φορτίζουν έντονα την επιβατική και εμπορική του κίνηση. Συνδυάζεται άμεσα με λεωφορειακές γραμμές προς όλη την πόλη, με ειδική γραμμή αστικού λεωφορείου σε απευθείας σύνδεση με το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», και το νέο κεντρικό σταθμό των ΚΤΕΛ και έχει ειδικό χώρο για TAXI. Αποτελεί αφητηρία για λεωφορειακές συνδέσεις με πόλεις του εξωτερικού, ενώ διαθέτει μεγάλους χώρους στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Μνημειώδες κτίριο, που ανήκει μορφολογικά στη σχολή του Μοντέρνου Κινήματος, προκαλεί πολεοδομικές αναταράξεις στη γύρω αστική περιοχή. Είναι αφητηρία αστικού σχεδιασμού και πολεοδομικής ανασυγκρότησης της δυτικής εισόδου της πόλης, καθώς μελετήθηκε και κατασκευάστηκε στη λογική του οικοδομικού τετραγώνου και όχι ενός αυτόνομου κτιρίου.

Η ιστορία του κτιρίου αυτού είναι ξεχωριστή, συγκινητική. Στα μέσα της δεκαετίας του '30 ένας από τους ικανότερους μοντερνιστές Έλληνες αρχιτέκτονες, ο Νίκος Μητσάκης διακρίνεται στον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό του 1937 για το Ν.Ε.Σ.Θ.

Η πρότασή του για το κτίριο και την πλατεία αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα της Μοντέρνας Αρχιτεκτονι-

αριστερά: ΣΣ Δράμας. Από τα πιο αξιόλογα σιδηροδρομικά κτίρια στη Μακεδονία
μέση: ΣΣ Κοζάνης. Ίκνη μοντερνισμού πάνω στη σιδηροδρομική ρότα
δεξιά: Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης (ΝΕΣΘ). Το πληρέστερο σιδηροδρομικό τέρμιναλ στην Ελλάδα
[Οι φωτογραφίες του άρθρου είναι από το αρχείο του Κ. Πιπίνη]

κής στην Ελλάδα. Ο αυστηρός Μοντερνισμός με την καθολική επικράτηση του μπιτόν διαδέχεται το μνημειακό εκλεκτικισμό της αρχιτεκτονικής των σιδηροδρομικών σταθμών των αρχών του αιώνα. Το κτίριο επιβατών και η πλατεία είναι τα κυρίαρχα στοιχεία της αρχιτεκτονικής σύνθεσης.

Έτσι διαφοροποιείται από τη λογική των ευρωπαϊκών σταθμών όπου μια μεγάλη μεταλλική κατασκευή στεγάζει αποβάθρες και τρένα. Ο Νίκος Μητσάκης εθελοντής στον αγώνα κατά των δυνάμεων του άξονα σκοτώνεται το 1941. Ο πόλεμος βρίσκει το ΝΕΣΘ στο στάδιο της εκκαθάρισης και της θεμελίωσης. Ο διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός αναδεικνύει τους αρχιτέκτονες Kleinschmidt και Jordan στο Α' βραβείο. Οι εργασίες συνεχίζονται σταδιακά μετά τον πόλεμο, βάσει της βραβευμένης αρχιτεκτονικής μελέτης. Ο σταθμός παραδίδεται ολοκληρωμένος πλέον το 1967, μετά από τις επεκτάσεις που μελετήθηκαν το 1959 από τους αρχιτέκτονες Σ. Μολφέρε και Θ. Παπαγιάννη.

Η λειτουργική του σύσταση προσφέρει σωρεία εξυπηρητήσεων: μεγάλη αίθουσα αναμονής, εστιατόριο, κυλικείο, πληροφορίες, εκδοτήρια, ταχυδρομείο, μηχανήματα αυτόματης συναλλαγής με τράπεζες, χώρο φύλαξης αποσκευών, υπηρεσία αποστολής δεμάτων. Χαρακτηριστικός είναι ο μεγάλος διάδρομος που τροφοδοτεί τις αποβάθρες με κλιμακοστάσια και στις δύο πλευρές του, έτσι ώστε από το επίπεδο του δρόμου και του σταθμού φτάνει κανείς στο επίπεδο των γραμμών, με ασφαλή προσέγγιση στα τρένα χωρίς να χρειάζεται η επικίνδυνη διέλευση των γραμμών. Τέσσερα επιμήκη τσιμεντένια στέγαστρα προστατεύουν τις οκτώ γραμμές επιβίβασης-αποβίβασης, ενώ πολύ κοντά βρίσκεται ο χώρος φορτοεκφόρτωσης Ι.Χ. αυτοκινήτων στα ειδικά οχήματα των επιβατικών συρμών.

Το σημαντικό αυτό κτίριο μαζί με το μεγάλο αμαξοστάσιο, τον εμπορευματικό σταθμό και το σταθμό διαλογής συνθέτουν το ψηφιδωτό του σύγχρονου σιδηροδρομικού terminal, που λέγεται Σταθμός Θεσσαλονίκης. Τα νέα έργα ηλεκτροκίνησης στο δίκτυο και η ολοένα εξελισσόμενη διακρίνεται στον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό του 1937 για το Ν.Ε.Σ.Θ.

Οι σταθμοί Χαράδρας και Πολυδενδρίου κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του '50 στην Αττική, για να διευκολυνθούν οι διασταυρώσεις των συρμών, καθώς η γραμμή ήταν μονή εκείνη την εποχή. Καταργήθηκαν με τη διπλογράμμιση του άξονα Αθήνας-Οινόης.

Μετά τους σεισμούς του έτους 1954, αντικαταστάθηκαν οι σημαντικοί για τον άξονα Πειραιά-Αθήνας-Θεσσαλονίκης σταθμοί Δομοκού και Παλαιοφαρσάλου, με νέα διώροφα κτίρια απλής γεωμετρίας σύμφωνα με την τότε τρέχουσα τυπολογία.

Το ισόγειο εξυπηρετεί τις λειτουργίες του σταθμού και ο όροφος προορίζεται για κατοικία σταθμάρχη. Χαρακτηριστικά στοιχεία είναι η μικρή βεράντα στον όροφο και το υποστηριζόμενο από κολώνες στέγαστρο προς τη μεριά της γραμμής.

Με συγγενή κτίρια αντικαταστάθηκαν βορειότερα στον ίδιο άξονα και οι σταθμοί Πλατέως, Αδένδρου, Σίνδου και Πλαταμώνας.

Στη γραμμή Φλώρινας (πρώην γραμμή Μοναστηρίου) ανακατασκευάστηκαν οι σταθμοί Έδεσσας και Άγρα, στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Ειδομένης ο σταθμός Πολυκάστρου και στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης (πρώην Ενωτικό Σιδηρόδρομο) οικοδομήθηκαν νέοι σταθμοί στη Βυρώνεια και τη Δοϊράνη λόγω μετατόπισης της χάραξης.

Βιβλιογραφία

1. Η Καθημερινή, Επτά Ημέρες, 15 Οκτ. 1995, Γιάννη Κίζη, «Στους σταθμούς και τις γέφυρες».
2. Η Καθημερινή, Νίκου Μπελαβίλα, «"Τα άγνωστα σχέδια του Σταθμού Λαρίσης"». Ο σταθμός Πελοποννήσου».
3. Περιοδικό Τέχνος Ι/1989, Νίκος Μητσάκης (1899-1941), «Τα σχέδια του Νέου Επιβατικού Σταθμού Θεσσαλονίκης, 1936».
4. Γιάννη Σκουλά, Σταθμοί-Τραίνα και Ορίζοντες, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1995, Κείμενο Χριστόφορου Σακελλαρόπουλου



ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Ο σταθμός των ΗΣΑΠ στον Πειραιά εγκαινιάστηκε στη σημερινή μορφή του το 1928 σε μελέτη των αρχιτεκτόνων Μιχ. και Ι. Αξελού, ενώ υπήρχε παλαιότερος σταθμός από το 1869 για τον ατμόδρομο σιδηρόδρομο. Είναι μια νευραλγική καθημερινή αφετηρία για τους πολίτες του Πειραιά και των περιχώρων του, ένα χρηστικό τέρμιναλ για τους ταξιδιώτες που θα επιβιβαστούν στα πλοία. Φρουρός της νεότερης αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής ιστορίας του Πειραιά, συλλεκτικό κομμάτι της σιδηροδρομικής ιστορίας του λεκανοπεδίου.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
 Πλειάς, Δ. Διαμαντόπουλος & Συνεργάτες Μελετητές
 Γιώργος Παρμενίδης, αναπλ. καθηγητής ΕΜΠ
 Κώστας Μωραΐτης, επίκ. καθηγητής ΕΜΠ
 Κατερίνα Χελιδώνη, Χριστίνα Λονγκέπε, Βασίλης Κρητικός,
 Ανδρέας Λαμπρόπουλος, Παναγιώτης Νικολαΐδης,
 Ιωάννα Παπαματθαίου, Αλεξάνδρα Παναγιωτίδου
 Συνεργάτες αρχιτέκτονες
 Nicolas Ourdas, Αργυρώ Ευθυμίου
 Η/Μ μελέτη: Γιώργος Στραβοδής
 Επιβλεψη: Βασίλης Λιάπης, πολιτικός μηχανικός ΗΣΑΠ
 Κατασκευή: ΔΗΜΕΡ ΑΕ



ΦΑΛΗΡΟ

Ο παλιός σταθμός στο Νέο Φάλιρο υπήρχε με δύο αποβάθρες από το 1882, ενώ από το 1930 ως το 1934 κατασκευάστηκε στη θέση του ο τότε σύγχρονος σταθμός, που ενσωμάτωσε μια από τις πλέον πρωτοποριακές εφαρμογές από οπλισμένο σκυρόδεμα για την εποχή του. Σήμερα συνδέεται με γραμμή τραμ προς Γλυφάδα.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
 Obertmeyer Planen + Beraten
 Φοίβη Ματανά, Winfried Wemer
 Στατική μελέτη και Η/Μ μελέτη
 Obertmeyer Planen + Beraten
 Κατασκευή: Κοινοπραξία Χ. Αποστολίδης & ΣΙΑ ΛΤΔ,
 Ευρωπαϊκή Τεχνική ΑΕ, Δέκτωρ ΑΕ

ΜΟΣΧΑΤΟ

Ο παλιός σταθμός Μοσχάτου λειτούργησε το 1882 και ήταν κομμάτι της παλιάς γραμμής του «κωλοσούρτη».

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
 Κ. Φινές, Α. Γιολάσης
 Στατική μελέτη: Παγώνης, Χρονέας, Κινάτος ΕΠΕ
 Η/Μ μελέτη: Δ. Αναγνώστου
 Συνεργάτης Η/Μ: Σ. Πατρικαλάκης
 Κατασκευή: ΑΤΤΙΚΗ ΔΙΟΔΟΣ ΑΤΕ



ΚΑΛΛΙΘΕΑ

Το αρχικό κτίριο του σταθμού Καλλιθέας εγκαινιάστηκε το 1928, στα πλαίσια του μεγάλου προγράμματος εκσυγχρονισμού και επέκτασης του δικτύου, που ξεκίνησαν οι τότε ΣΑΠ.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
 Α66 Εργαστήριο Αρχιτεκτονικής
 Σ. Αντωνάκης, Δ. Αντωνάκης, Ε. Κουμαριανού
 Στατική μελέτη: Α. Ρηγίδης
 Η/Μ μελέτη: Ι. Τριπιδάκης
 Κατασκευή: ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ



ΤΑΥΡΟΣ – ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Ο σταθμός Ταύρου μαζί με τους σταθμούς Ειρήνη και ΚΑΤ ήταν οι τελευταίοι σταθμοί του δικτύου των ΗΣΑΠ που παραδόθηκαν σε εκμετάλλευση, κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του '80. Κατασκευάστηκε το 1989 σε μελέτη των αρχιτεκτόνων Γ. Τζουβανάκη και Γ. Αδάμου και ήταν ο πρώτος σταθμός με δωρεάν χώρο στάθμευσης τύπου park & ride.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
 Θ. Μπομπότης
 Συνεργάτης μελετητής: Θ. Τσόκα
 Στατική μελέτη: Α. Χατζηδάκης
 Η/Μ μελέτη: Γ. Παπαδόπουλος
 Κατασκευή: ΔΕΚΤΩΡ ΑΤΒΕ



ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ

Ο πρώτος σταθμός Πετραλώνων εγκαινιάστηκε το 1954, αλλά ολοκληρώθηκε το 1998 με την προσθήκη των εγκαταστάσεων υποσταθμών και τουαλετών.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
 Κ. Αδαμάκης
 Σύμβουλος αρχιτέκτων: Ε. Γαλλή
 Συνεργάτες: Ε. Τζαβέλλα, Κ. Σαράντης, Μ. Μπαμπούκα
 Στατική μελέτη: Θ. Κωνσταντάς
 Σύμβουλος Φ.Ο.: Ν. Χατζηνικολάου
 Η/Μ μελέτη: Π. Αδάμος
 Ανάδοχος: ΤΕΡΚΑΤ ΑΤΕ
 Κατασκευή: ΑΤΤΙΚΗ ΔΙΟΔΟΣ ΑΤΕ



ΘΗΣΕΙΟ

Ιστορικός σταθμός, είναι ο πρώτος σιδηροδρομικός σταθμός στην Ελλάδα και στην Αθήνα. Λειτούργησε το 1869 σαν αφετηρία του «κωλοσούρτη», του πρώτου ατμόδρομου τριχοδρομίου Αθηνών-Πειραιώς, πρόγονου του σημερινού μητροπολιτικού δικτύου των ΗΣΑΠ. Το παλιό κτίριο εισόδου με τις νεοκλασικές αναφορές παρέμεινε στη θέση του.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
 Κ. Φινές, Α. Γιολάσης, Μ. Φινέ
 Στατική μελέτη: Παγώνης, Χρονέας, Κινάτος ΕΠΕ
 Η/Μ μελέτη: Δ. Αναγνώστου
 Συνεργάτης Η/Μ: Σ. Πατρικαλάκης
 Κατασκευή: ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ



ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ

Παλιός σταθμός στην αρχή της σήραγγας των ΗΣΑΠ, που απολήγει στην Αττική, χαρακτηρίζεται από το ανοικτό όρυγμα, στο οποίο βρίσκεται και είναι ορατός από τα γύρω καφενεία του Μοναστηρακίου. Σήμερα συνδέεται με το νέο σταθμό του Μετρό. Η στέγαση των αποβάθρων με τα μεταλλικά στέγαστρα έγινε κατά τη δεκαετία του '20. Αυτά συντηρήθηκαν και διατηρούνται και στη σημερινή μορφή του σταθμού.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
Δ. Κονταργύρης
Η/Μ μελέτη: Ε. Μπακιρλής
Κατασκευή: ΕΡΚΑΤ ΑΕ



ΟΜΟΝΟΙΑ

Ο πρώτος σταθμός της Ομόνοιας λειτουργήσε σε ανοικτό όρυγμα το 1895. Το 1930 με την ολοκλήρωση της σήραγγας παραδόθηκε στους Αθηναίους ο νέος, υπόγειος και πολυτελέστατος για την εποχή του σταθμός. Σήμερα συνδέεται με τη γραμμή Μετρό σε άλλο επίπεδο. Έγινε προσπάθεια να διατηρηθεί τμήμα της εικόνας του παλαιότερου σταθμού, διατηρώντας τα έγχρωμα, εφωαλωμένα κεραμικά πλακίδια στους τοίχους, οι πλαφονιέρες και τα μεταλλικά κινγκλιδώματα εισόδου στην κεντρική αποβάθρα.

Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση - Αρχιτεκτονική μελέτη
Δημήτρης Κονταργύρης
Η/Μ μελέτη: Εμμανουήλ Μπακιρλής
Κατασκευή: ΚΤΙΣΤΩΡ ΑΤΕ



ΒΙΚΤΩΡΙΑ

Ο παλιός, υπόγειος σταθμός της Βικτωρίας κατασκευάστηκε το 1930, αλλά δόθηκε σε εκμετάλλευση μεταπολεμικά, το έτος 1948. Πρόσφατα κηρύχθηκε διατηρητέο νεότερο μνημείο από το ΥΠΠΟ.

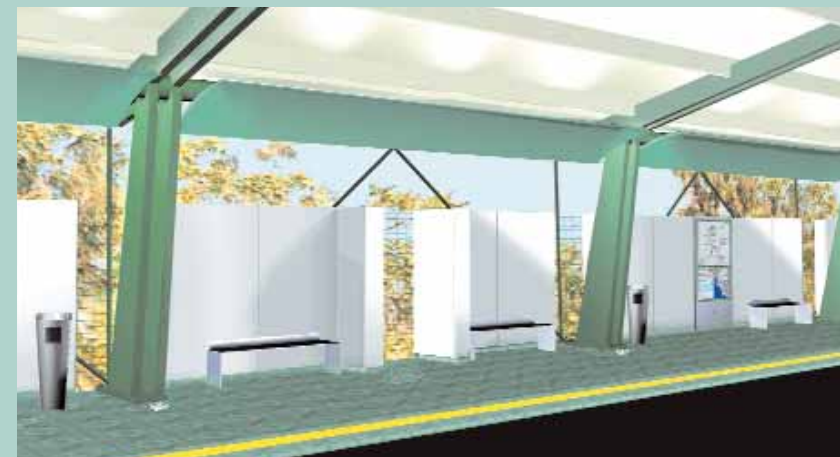
Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
ΒΕΤΑΡΙΑΝ ΑΕΜ
Στατική μελέτη: Γ. Λάμπρου
Η/Μ μελέτη: Γ. Σφέτσος
Κατασκευή: ΔΕΚΤΩΡ ΑΤΒΕ



ΑΤΤΙΚΗ

Ο σταθμός της Αττικής κατασκευάστηκε προπολεμικά, αλλά τέθηκε σε εκμετάλλευση το 1949. Βρίσκεται περίπου στη θέση του προγενέστερου σταθμού του τρένου της Κηφισιάς, του γνωστού «Θηρίου». Συνδέεται με τη γραμμή του Μετρό.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
ΚΕΠΑΜΕ Αρχιτέκτονες
Β. Διαμαντόπουλος, Μ. Rossier, Β. Αδαλόγλου
Στατική μελέτη: Δ. Μπαϊρακτάρης
Η/Μ μελέτη: Κ. Ανδρέου
Κατασκευή: ΔΗΜΕΡ ΑΕ



ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ο σταθμός του Αγίου Νικολάου, πρώτος στη σειρά της μεγάλης επέκτασης του δικτύου των ΗΣΑΠ στη δεκαετία του '50, παραδόθηκε το 1956 σε εκμετάλλευση.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
ΜΕΑΣ ΕΠΕ
Σ. Βώκος - Π. Πετρακόπουλος - Ε. Διγώνης & Συνεργάτες
Στατική μελέτη: Α. Αλεξόπουλος, Ν. Λουκάτος & Συνεργ. ΑΕ
Η/Μ μελέτη: Γ. Παπαδόπουλος
Κατασκευή: ΔΕΚΤΩΡ ΑΤΒΕ



ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ

Ο σταθμός των Κάτω Πατησίων είναι και αυτός στη σειρά της μεγάλης επέκτασης του δικτύου των ΗΣΑΠ στη δεκαετία του '50. Παραδόθηκε το 1956 σε εκμετάλλευση και βρίσκεται σε ανοικτό όρυγμα.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
Δ + Ε ΨΑΡΡΟΣ ΑΤΕΜ (σχέδια καλυμμένου σταθμού)
Δ. Ψαρρός
Δ. Λ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ (σχεδιασμός πλατείας), Μ. Δωρής - Ο. Λαμπριανίδου
Στατική μελέτη: Δ + Ε ΨΑΡΡΟΣ ΑΤΕΜ
Ε. Ψαρρός - Α. Σπανός
Η/Μ μελέτη: Κ. Χανιώτης
Κατασκευή: Κοινοπραξία ΔΗΜΕΡ ΑΕ - ΟΡΙΩΝ



ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

Ο σταθμός του Αγίου Ελευθερίου τέθηκε σε εκμετάλλευση το 1961, μετά από ισχυρές κινητοποιήσεις των πολιτών, που επί χρόνια αιτούσαν την κατασκευή του.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
Α. Γεωργίου - Ι. Αδάμος
Στατική μελέτη: Ε. Αποστόλου
Η/Μ μελέτη: ΔΕΚΤΩΡ ΑΤΒΕ
Η/Μ επιβλεψη: Ν. Ταμβακλής
Εσωτερική διακόσμηση: Ι. Τσεκλένης (χρωματική επιλογή)
Κατασκευή: Κοινοπραξία Ιάσων Τεχνική - ΔΕΚΤΩΡ ΑΤΒΕ



ΠΑΤΗΣΙΑ - ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ

Ο σταθμός Πατησίων-Αγίας Βαρβάρας τέθηκε σε εκμετάλλευση το 1956, μεγάλο τμήμα του οποίου είναι γέφυρα.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
Α66 Εργαστήριο Αρχιτεκτονικής
Σ. Αντωνακάκη, Δ. Αντωνακάκης, Ε. Κουμαριανού, Μ. Καλογεράκου
Στατική μελέτη: Α. Ρηγίδης
Η/Μ μελέτη: Ι. Τριπιδάκης
Κατασκευή: ΕΡΕΤΒΟ ΑΕ



ΠΕΡΙΣΣΟΣ

Ο σταθμός Περιεσού τέθηκε σε εκμετάλλευση το 1956.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
ΠΕΤΡΑ Συνεργατική Σύμβουλοι Μελετών
Υπεύθυνοι αρχιτέκτονες
Π. Λέφας, Ν. Γκόρτσος, Ι. Σχολίδης
Στατική μελέτη: Λιόντος & Συνεργάτες
Η/Μ μελέτη: Α. Αρναούτογλου
Κατασκευή: Κοινοπραξία ΕΡΕΤΒΟ ΑΕ – Κλ. Ρούτσης



ΠΕΥΚΑΚΙΑ – ΙΝΕΠΟΛΗ

Αναπόσπαστο κομμάτι της μεγάλης επέκτασης των ΗΣΑΠ, ο σταθμός Πευκάκια – Ινέπολη τέθηκε και αυτός σε εκμετάλλευση το 1956.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
Ν. Προβελέγγιου, Γ. Προβελέγγιος
Γραφείο Αρχιτεκτονικών Μελετών, Δ. Κατζουράκης, Γ. Τσαμπέρης & Συνεργάτες
Μ. Κασαρός, Ν. Θεοτόκης, Ε. Τσιβεριώτης, Β. Νάκου, Ε. Γιαννουκάκη, διακοσμήτρια, Μ. Ξανθού, σχεδιάστρια
Ι. Προβελέγγιος, Δ. Χριστοβασιλης, φοιτητές αρχιτεκτονικής
Στατική μελέτη: ΟΜΕΤΕ
Η/Μ μελέτη: Π. Κολοκοτρώνης
Κατασκευή: ΕΡΕΤΒΟ ΑΕ



ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ

Ο σταθμός της Νέας Ιωνίας κατασκευάστηκε και τέθηκε σε εκμετάλλευση το 1956. Διαθέτει επίσταθμο παλινδρόμησης συρμών, που εξυπηρετεί ενδιάμεσα τοπικά δρομολόγια.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
ΚΕΠΑΜΕ Αρχιτέκτονες
Β. Διαμαντόπουλος, Μ. Rossier, Β. Αδαλόγλου
Στατική μελέτη: ΜΕΤΕΡ
Η/Μ μελέτη: Κ. Ανδρέου
Κατασκευή: ΜΕΛΚΑ ΑΕ



ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Ο σταθμός του Ηρακλείου κατασκευάστηκε και τέθηκε σε εκμετάλλευση το 1957

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
Ι. Μουζάκης & Συνεργάτες αρχιτέκτονες ΕΠΕ
Ομάδα μελέτης
Ι. Μουζάκης, Κ. Παπαδοπούλου, Σ. Σπυρόπουλος
Στατική μελέτη: Ε. Στεφάνου
Η/Μ μελέτη: Μ. Θεοδοσίου
Κατασκευή: ΚΤΙΣΤΩΡ ΑΕ



ΕΙΡΗΝΗ

Ο πρώτος σταθμός της Ειρήνης κατασκευάστηκε και τέθηκε σε εκμετάλλευση το 1982, για να εξυπηρετήσει την επιβατική κίνηση των πανευρωπαϊκών αγώνων στίβου. Ο νέος σταθμός είναι βιοκλιματικός, τοπόσημο, που συνδέθηκε με γεγονότα παγκόσμιας εμβέλειας, όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
ΣΥΝΘΕΣΗ & ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΕ, Γ. Αλμπάνης – Ν. Φιντακίτης
Συνεργάτες αρχιτέκτονες
Κ. Κατωπόδη, Ε. Χρυσοκοϊδη, Κ. Χελιδώνη, Γ. Ατσαλάκης
Στατική μελέτη: Τ. ΤΣΙΚΝΙΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΑΕΤΜΕ
Συνεργάτης πολιτικός μηχανικός: Α. Γιαννάκης
Η/Μ μελέτη: Χ. Ζόμπολας
Κατασκευή: ΑΤΤΙΚΗ ΔΙΟΔΟΣ ΑΤΕ



ΝΕΡΑΤΖΙΩΤΙΣΣΑ

Η Ειρήνη μαζί με τη Νερατζιώτισσα αποτέλεσαν τους βασικούς συγκοινωνιακούς κόμβους πρόσβασης στο ΟΑΚΑ, κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας του 2004. Εξυπηρετεί και το προαστιακό δίκτυο του ΟΣΕ.

Αρχιτεκτονική μελέτη
Obermeyer Planen + Beraten



ΜΑΡΟΥΣΙ

Ο σταθμός Αμαρουσίου, υπερυψωμένος σε τσιμεντένια γέφυρα, κατασκευάστηκε και τέθηκε σε εκμετάλλευση το 1957.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
Π. Βοκοτόπουλος, Π. Παυλίδης, Α. Πασιώτης
Στατική μελέτη: Κ. Γαλάνης, Ν. Ξυνταράκης
Η/Μ μελέτη: Κ. Αναγνώστου
Κατασκευή: ΑΤΤΙΚΗ ΔΙΟΔΟΣ ΑΤΕ



ΚΑΤ

Ο σταθμός ΚΑΤ, δόθηκε στην κυκλοφορία το 1989, από τους τελευταίους του δικτύου. Η απόφαση για τη χωροθέτηση αφορά στο μεγάλο επιβατικό φόρτο, που προκαλεί η ύπαρξη του μεγάλου νοσοκομείου ΚΑΤ στην περιοχή.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
Θεοφάνης Μπομποτής Αρχιτέκτονες ΕΠΕ
Σύμβουλος αρχιτέκτων: Κ. Παπακυρίσης
Σύμβουλοι πολιτικοί μηχανικοί: «ΔΟΜΟΣ» Τεχνικές Μελέτες – Σύμβουλοι Μηχανικοί
Στατική μελέτη: Α. Χατζηδάκης
Η/Μ μελέτη: Γ. Παπαδόπουλος
Κατασκευή: ΑΤΤΙΚΗ ΔΙΟΔΟΣ ΑΤΕ



ΚΗΦΙΣΙΑ

Ο παλιός σταθμός Κηφισιάς εξυπηρετούσε το θρυλικό «Θηρίο της Κηφισιάς». Η πρώτη σύγχρονη μορφή του, όταν ο ηλεκτροκίνητος σιδηρόδρομος έφτασε εκεί ήταν το 1957. Το 1991-1993 έγινε η πρώτη προσπάθεια ανάπλασής του.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής
ΒΕΤΑΡPLAN AEM
Στατική μελέτη: ΦΟΡΕΥΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Γ. Λάμπρου & ΣΙΑ ΕΕ
H/M μελέτη: Γ. Σφέτσος
Κατασκευή: WALL ΤΕΧΝΙΚΗ



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Είναι ο πρώτος σιδηροδρομικός σταθμός στην Ελλάδα, που εξυπηρετεί αερολιμένα και μάλιστα υποδεχόμενος δύο σιδηροδρομικές εταιρείες, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και το Αττικό Μετρό, συνδέοντας το κέντρο της Αθήνας, το λιμάνι του Πειραιά και μελλοντικά το hub του ΣΚΑ για τις υπόλοιπες κατευθύνσεις, προς Κόρινθο και Θήβα - Θεσσαλονίκη.

Αρχιτεκτονική μελέτη
TEAM 4 – Σοφία Εμμανουηλίδου, Βασίλης Μπακαγιάννης, Ανταμ Μπέρλερ & ΣΙΑ ΕΕ
Στατική μελέτη: δ44 Structural Design Office, Φ. Καρυδάκης & Συνεργάτες ΟΕ
H/M μελέτη: ΚΙΩΝ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΑΕ – Γ. Δρέττας, Α. Λυγεράκης
Μελέτη υδραυλικών έργων: Δ. Σωτηρόπουλος & Συνεργάτες ΕΕ
Μελέτη μικροκλίματος και ανεμοπροστασίας: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ – Δρ. Μ. Βρακόπουλος & ΣΙΑ ΟΕ
Κατασκευή: ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ & J&P – ΑΒΑΞ ΑΕ



2η ΓΕΝΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΡΟ

Η πρώτη γενιά των σταθμών του νέου Μετρό της Αθήνας περιλαμβάνει όλους τους σταθμούς που παραδόθηκαν σε διάφορες φάσεις μέσα στη διετία 2000-2002, πάνω στους άξονες των γραμμών 2 και 3. Αυτοί ήταν οι εξής: Σεπόλια, Αττική, Σταθμός Λαρίσης, Μεταξουργείο, Ομόνοια, Πανεπιστήμιο, Σύνταγμα, Ακρόπολη, Συγγρού-Φιξ, Νέος Κόσμος, Άγιος Ιωάννης, Δάφνη, Εθνική Άμυνα, Κατεχάκη, Πανόρμου, Αμπελόκηποι, Μέγαρο Μουσικής και Ευαγγελισμός.

Η πρώτη αυτή γενιά σταθμών χαρακτηρίστηκε από απλές αρχιτεκτονικές λύσεις, με μόνο σταθμό ίσως με περισσότερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, το σταθμό Σύνταγμα. Η 2η γενιά σταθμών παραδόθηκε στο χρονικό διάστημα



της προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και ήταν οι εξής:

Άγιος Δημήτριος, Άγιος Αντώνιος, Χαλάνδρι και Πλακεντία. Στο σχεδιασμό τους, τόσο εξωτερικά, αλλά κυρίως εσωτερικά, υπήρξε μια πρωτογενής σχεδιαστική τόλμη, χωρίς όμως ακόμα να έχει κατακτηθεί μια σαφής μορφολογική υπόσταση.

Οι επεκτάσεις των γραμμών του Μετρό θα αποδώσουν νέους σταθμούς τα επόμενα χρόνια, όπως στον άξονα Αιγάλεω, ο Κεραμεικός και ο Άγιος Σάββας, στον άξονα Περιστερίου η Θηβών και στον άξονα Πλακεντίας το Νομισματοκοπείο, ο Χολαργός και η Αγία Παρασκευή.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η Σ.Ε. του περιοδικού «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ» ευχαριστεί θερμά τους φωτογράφους Αρτέμη Κλώνο, Βασίλη Σαρλιόγλου και το Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων του ΗΣΑΠ για την ευγενική παραχώρηση φωτογραφικού υλικού για τους σταθμούς

Ανακατασκευές των σταθμών του ΗΣΑΠ: Η καταστροφή της αθηναϊκής ιστορίας

του **Γεώργιου Μ. Σαρηγιάννη**, αρχιτέκτονα, καθηγητή ΕΜΠ

Οι σημερινοί ΗΣΑΠ, πρώην ΕΗΣ και αρχικά ως «Σιδηρόδρομοι Αττικής» τέθηκαν σε λειτουργία το 1869 στο τμήμα από Θησείο μέχρι Πειραιά, επεκτάθηκαν σταδιακά πρώτα ως την Αθηνάς και μετά ως την Ομόνοια μέχρι το τέλος του Μεσοπολέμου, και μετά τον πόλεμο, σταδιακά ως το 1958 ως την Κηφισιά. Παράλληλα με τις γραμμές, κατασκευάζονταν βέβαια και οι σταθμοί, οι οποίοι συμβάδισαν με τις αρχιτεκτονικές αντιλήψεις της κάθε εποχής.

Πέρα από τον μνημειακό σταθμό του Πειραιά (1869), τον αρχικό σταθμό της Ομόνοιας του Μεσοπολέμου, τον παλιό γραφικό σταθμό της Κηφισιάς του 19ου αιώνα (κρατήθηκε ο ίδιος που εξυπηρετούσε το γνωστό ατμήλατο «Θηρίο» ως το 1938), και τον υπέργειο του Αμαρουσίου (νομιζώ η πρώτη κατασκευή προεντεταμένου σκυροδέματος εν Ελλάδι, 1958) οι υπόλοιποι ήταν σε δύο μορφές: οι της πρώτης περιόδου (Θησείου-Πειραιά, 1869), και οι της επέκτασης Ομόνοιας-Κηφισιάς (1958). Οι της δεύτερης περιόδου, ήταν τυποποιημένοι με τις αποβάθρες από μπτόν με τα γνωστά στέγαστρα ανισοσκελών Υ, της πρώτης όμως περιόδου ήταν γενικά διαφοροποιημένοι και προ-

σαρμοσμένοι στις τοπογραφικές συνθήκες κάθε σταθμού. Του Νέου Φαλήρου είχε από χρόνια ανακατασκευαστεί και δεν διατηρούσε τίποτα από την παλιά του μεγαλοπρέπεια – μην ξεχνάμε ότι το Νέο Φάληρο δημιουργήθηκε από την Εταιρεία σιδηροδρόμων Αττικής με παράκαμψη ως την παραλία όπου κτίστηκαν πολυτελή κέντρα διασκέδασης, ξενοδοχείο, ζωολογικός κήπος, λουτρικές εγκαταστάσεις κ.ά. και φυσικά η εξέδρα αποβίβασης από τα πλοία, η οποία και ήταν η «επίσημη είσοδος» στην Αθήνα, ως θυμηθούμε την υποδοχή του βασιλιά της Ιταλίας και τη θριαμβευτική υποδοχή του Κωνσταντίνου και του Βενιζέλου το 1912, αλλά και τις διάφορες αφίξεις επισήμων οι οποίοι διέσχισαν την εξέδρα, και επιβιβάζονταν στο βασιλικό βαγόνι για την Αθήνα.

Έτσι, από τους παλιούς σταθμούς, κάποιοι ήταν δείγματα τυπικής νεοκλασικής αρχιτεκτονικής, όπως το Μοναστηράκι, και άλλοι είχαν μια ιδιαίτερα επιτυχημένη αρχιτεκτονική διαμόρφωση, όπως το Θησείο. Ας μην επεκταθούμε στις αρχιτεκτονικές αστοχίες, όπως στα Πετράλωνα όπου όταν βρέχει, τα κυματιστά στέγαστρα αδειάζουν όλο το

δίπλα κάτω: Γκραβούρα του πρώτου σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών στην περιοχή του Θησείου

πάνω: Μεσαία αποβάθρα νέου υπόγειου σταθμού ΕΗΣ Ομόνοιας
μέση: Άποψη της μεγάλης σάλας των τραιβάνων, λίγο μετά τα εγκαίνια του νέου κτιρίου του σταθμού ΕΗΣ Πειραιά στα 1928

κάτω: Από την κατασκευή του νέου σταθμού Πειραιά

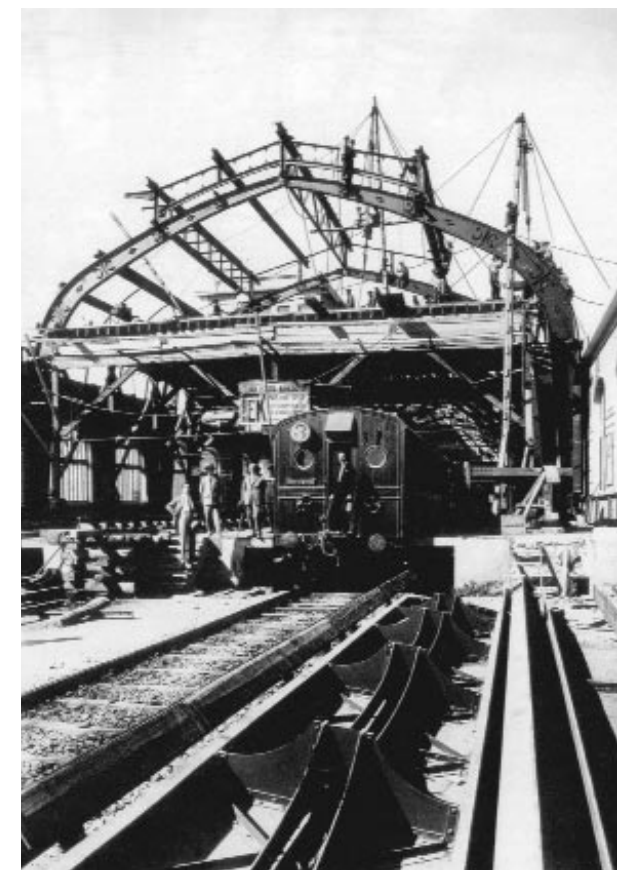
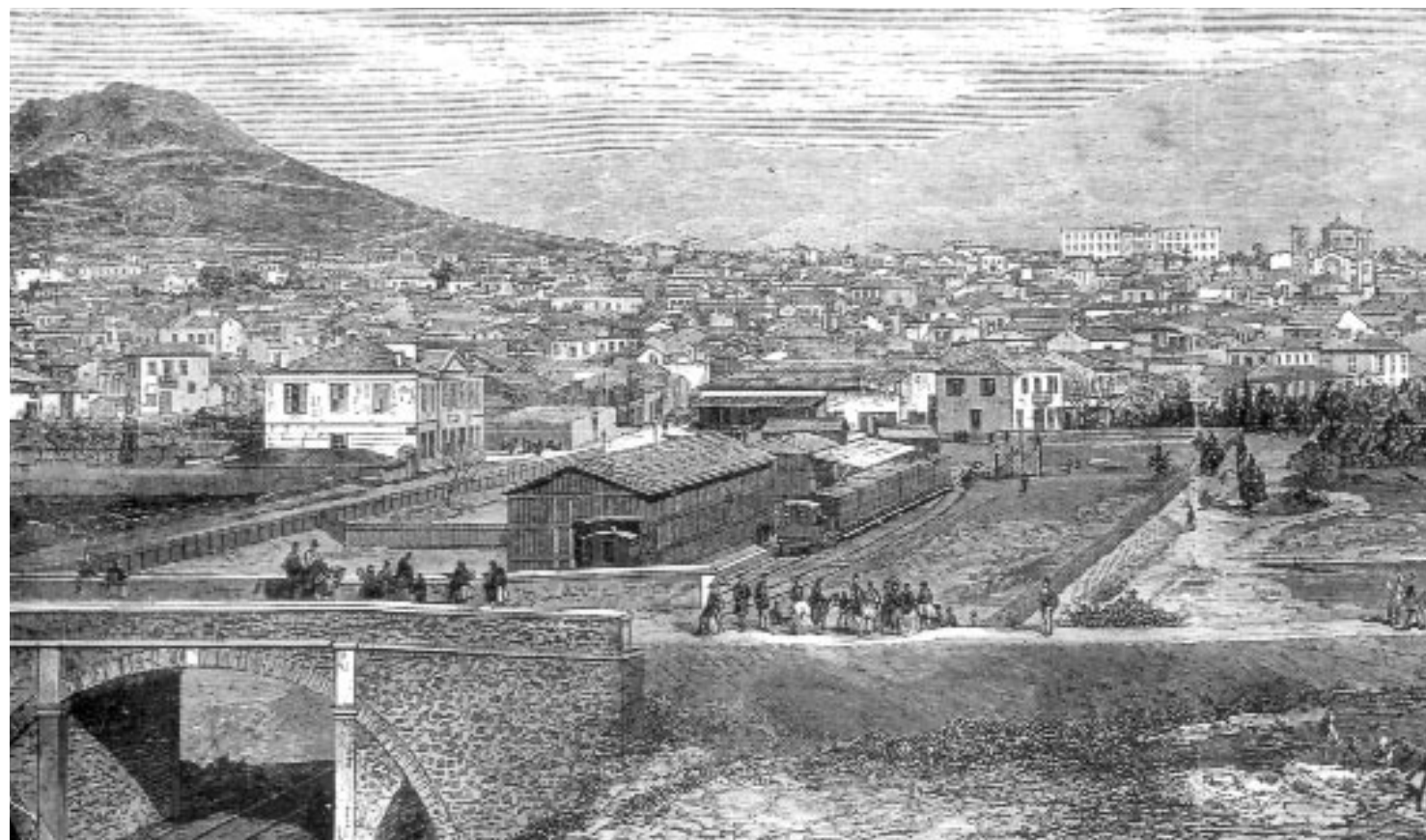
[Οι φωτογραφίες είναι από το αρχείο ΗΣΑΠ]

νερό στο κεφάλι εκείνων που έχουν την στυχία να πρέπει να περάσουν από την απέναντι πλευρά των γραμμών, ή στις τεχνικές υπερδιαστασιολογήσεις των σιδηρών στοιχείων όπως στη Νέα Ιωνία που τα διπλά του μπορούν να κρατήσουν ολόκληρη πολυκατοικία και όχι μια απλή διάβαση πεζών ή στις ανεξήγητα ισχυρότερες θεμελιώσεις όπως στο Νέο Ηράκλειο, τον Περιίσσο και αλλού που έγιναν όπως αν ήταν σε βαλτώδες έδαφος ή αν κατασκευάζονταν τρία υπόγεια (εκεί όμως σκάφτηκαν και μετά μπάζωθηκαν). Ας δεχτούμε επιτέλους ότι και οι καημένοι οι εργολάβοι πρέπει και αυτοί να βγάλουν το ψωμάκι τους, γι' αυτούς άλλωστε θεσμοθετήθηκε και η μελετοκατασκευή...).

Αυτό που πρέπει όμως να τονιστεί δεν είναι η πανάθλια δίκην τσίρκου μορφολογία, ή άλλων «ευρηματικών» μορφολογικών εξυπνάδων, και κυρίως η εντελής λάθος πολεοδομική του αναδιάταξη, όπου χώρισε την κεντρική εμπορική οδό στα δύο βάζοντας μάλιστα την είσοδό του από το σκόρο, ως «είσοδο υπηρεσίας»! – όπως στο Μαρούσι, αλλά η καταστροφή της ιστορίας μας εν ονόματι αυτού του αρχοντοκωριασμού.

Ο σταθμός του Θησείου για παράδειγμα αποτελεί ένα δείγμα καταστροφής μιας σύνθεσης του 19ου αιώνα, σύνθεσης που έδενε το τοπίο με το σταθμό. Ο ίδιος ο σταθμός δεν είχε τίποτα το ιδιαίτερο, όπως στο Μοναστηράκι με τους περίτεχνους σιδηρούς κίονες βιομηχανικής αρχαιολογίας, όμως η σύνθεσή του με το τοπίο του αρχαιολογικού χώρου, και η σύνθεσή του επάνω στην τοπογραφία ήταν από τα πιό εξαιρετικά παραδείγματα μιας σεμνής αρχιτεκτονικής που έδενε στο χώρο, στενό και ευρύτερο. Η θέα και η ένταξη με την Ακρόπολη και τον αρχαιολογικό χώρο, το «άπλωμα» της εξέδου με την πλούσια έκταση προς την μεριά των Αγίων Ασωμάτων με τις ελαφρές ράμπες, τις μουριές και το σεμνό έως ανυπαρξίας κτίριο του σταθμού και με την πεζογέφυρα που συνέδεε τις δύο αποβάθρες, δημιουργούσε έναν οικείο δημόσιο χώρο ανεπανάληπτης ηρεμίας, πλούτου διαστάσεων, άνεσης και ομορφιάς. Το πόσο όμως αυτές τις αξίες τις καταλάβαιναν εκείνοι που τον «εκουχρόνιασαν» αποδεικνύεται από το τι έκαναν: Δημιούργησαν ένα μίζερο και στενό δημόσιο (!) χώρο με τεράστιους τοίχους από μπετόν όπου στριμώνονται εκατοντάδες κόσμου κάθε φορά που έρχεται το τρένο, ανεβοκατεβαίνοντας στενές ράμπες δίκην τείχους ανάμεσα από τείχη μπετόν, οι μουριές εξαφανίστηκαν και αντικαταστάθηκαν από μπετονένια τοιχία ύψους πάνω από δύο μέτρα. Και βέβαια μην συζητάμε για σύνδεση με την Ακρόπολη και τον αρχαιολογικό χώρο, απλά δεν φαίνεται πιά (όπως δεν θα φαίνεται και από την άλλη μεριά της όταν κτιστεί το Νέο Μουσείο της Ακρόπολης).

Κάποτε ο Τσαρούχης είχε πεί ότι πρέπει να στήνουμε αγάλματα όχι σε εκείνους που κτίζουν στην Αθήνα, αλλά σε εκείνους που κατεδαφίζουν και αναπνέει η πόλη. Ας ευχηθούμε ότι κάποτε θα κατεδαφιστεί το μπετόν του Θησείου, και του Νέου Μουσείου Ακρόπολης, όπως κατεδαφίστηκε το περίφημο Μουσείο Πασά στο πεδίο του Άρεως, όχι όμως για να γίνει πάρκινγκ όπως εκεί, αλλά για να ξαναβρεί η μεν Αθήνα ένα μικρό έστω μέρος από την χαμένη εικόνα και ιστορία της, οι δε φοιτητές της Αρχιτεκτονικής ένα καλό μάθημα διαμόρφωσης δημόσιου χώρου. Ο Δημόσιος Χώρος, και ιδιαίτερα ο ιστορικός, χρειάζεται σεβασμό και όχι οικοδόμηση...



Σιδηροδρομικοί σταθμοί εκτός συνόρων



Ο σιδηροδρομικός σταθμός κατέχει μια ιδιαίτερη θέση στην καρδιά του λαού. Από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του σιδηροδρόμου, η αρχιτεκτονική των σταθμών υπήρξε μνημειακή, γεμάτη χλιδή και καμάρι, που μπορεί να εγκλωβίσει αυτή την ιδιαίτερη ατμόσφαιρα της περιπέτειας, που τείνει να επιφυλάσσει ο κάθε προορισμός της κάθε αμαξοστοιχίας.

Για τον Θεόφιλο Γκωτιέ οι μεγάλοι τερματικοί σταθμοί υπήρξαν οι «...καθεδρικοί ναοί της νέας ανθρωπότητας...», «...το κέντρο στο οποίο όλα συγκλίνουν...», «...τα σημεία συνάντησης των εθνών...». Ο G.K. Chesterton περιέγραψε το μεγάλο σταθμό με το έντονο εκκλησιαστικό παρουσιαστικό, τα μεγάλα αψιδωτά ανοίγματα, τα χρωματιστά φώτα, όπου ενσωματώνεται ένα τελετουργικό, μια ευκαιρία για εσωτερική γαλήνη και παρηγοριά! Το περιοδικό American Building News έγραφε το 1913 «οι μεγάλοι τερματικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί ήταν για το 19ο αιώνα ό,τι υπήρξαν τα μοναστήρια και οι καθεδρικοί ναοί για το 13ο αιώνα».

Ο Kasimir Malevich κατονόμασε τους σταθμούς σαν «ηφαίστεια ζωής», ο Erich Mendelsohn θεώρησε ότι παράγουν «παγωμένη μουσική», ο Cendrars τους παρομοίωσε με «παλάτια της σύγχρονης βιομηχανίας, όπου εμφανίζεται η θρησκεία του νέου αιώνα», ενώ ο Marcel Proust έγραψε για τους «τραγικούς αυτούς χώρους, μέσα στους οποίους συντελείται το θαύμα εικόνων που έως τώρα δεν υπήρχαν στο μυαλό και μέλλει να γίνουν πραγματικότητα...».

Οι πρώτοι σιδηροδρομικοί σταθμοί, είτε παράλληλοι είτε κάθετοι προς τη γραμμολογία, ενσωμάτωσαν μια ποικιλία από αρχιτεκτονικά ιδιώματα. Το Gothic style, ή νέο-γοθικό ιδίωμα με όλες τις παραλλαγές του κυριάρχησε την πρώτη εποχή. Αντιπροσώπευε τους στόχους των σιδηροδρομικών operators και των διοικητικών lobby, καθώς έδειχνε φιλόδοξο και ταυτόχρονα οικείο.

Το νέο-γοθικό ιδίωμα έδωσε τη θέση του στο γιγαντωμένο νέο-κλασικισμό, που ειδικά στην περίπτωση των βρετανικών σιδηροδρόμων, είτε στο βρετανικό νησιωτικό σύμπλεγμα είτε στις Αποικίες, συμβόλισε την ισχύ μιας αυτοκρατορίας. Μετά το 1900 το ισχύον αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο για τον τυπικό σιδηροδρομικό σταθμό άρχισε να προσαρμόζεται περισσότερο στο προσωπικό όραμα του αρχιτέκτονα. Το βασικό αρχιτεκτονικό στοιχείο των σταθμών έχει ήδη γίνει η μεγάλη, αψιδωτή, μεταλλική στέγη, που επιτρέπει το φυσικό φως να εισέρχεται υπό όρους στο χώρο. Τα γοθικά ή κλασικά δόγματα έχουν επαναπροσδιοριστεί και ο εκλεκτικισμός σηματοδοτεί την ξέφρενη ανάπτυξη των σιδηροδρομικών δικτύων της νέας εποχής, με τρένα ταχύτερα, πολυτελέστερα και με πολλαπλάσιους πλέον προορισμούς. Οι σιδηροδρομικές εταιρείες εμπιστεύονται την πρωτοτυπία του αρχιτεκτονικού σχεδίου ανταγωνιζόμενες μεταξύ τους, στην αναζήτηση της εικόνας του εκσυγχρονισμού.

Στο απόγειο της μεγάλης δόξας του σιδηροδρόμου, το



κίνημα των Beaux-Arts βρήκε την ευκαιρία και εισέβαλε μέσα στην ενδεχόμενη φλυαρία του εκλεκτικισμού, κυρίως στους γαλλικούς σταθμούς, αλλά και σ' εκείνους των βορειοαμερικανικών πόλεων. Οι μεγάλες γεωπολιτικές ανακατατάξεις των δύο πρώτων δεκαετιών του 20ού αιώνα, επηρέασαν αναπόφευκτα το σχεδιασμό των μεγάλων σταθμών. Τα κινήματα στην αρχιτεκτονική και την τέχνη γύρισαν τις πλάτες στο παρελθόν, τρίφτηκαν με τα πολιτικά κινήματα και η εποχή των δημοσίων κτιρίων, που αποτελούν ταυτόχρονα πολιτική δήλωση, ξεκίνησε. Σταθμοί όπως στο Ελσίνκι, τη Μόσχα, το Μιλάνο και το Βερολίνο αποτύπωσαν τους αγριεμένους πολιτικούς χείμαρρους.

Η μεταπολεμική εικόνα του σιδηροδρομικού σταθμού αποτυπώνεται στα λόγια του Kenneth Powell «...στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, τα αεροδρόμια συνόψισαν το μνημειακό χαρακτήρα, που κάποτε υπήρξε μοναδικός στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Αντίθετα η σιδηροδρομική αναγέννηση των δεκαετιών '80 και '90, απέδωσε σταθμούς με μια εκφραστική ποιότητα, που δεν κρύβει το τρένο. Οι σταθμοί αυτοί είναι οι χώροι, όπου γιορτάζεται η αναγέννηση του σιδηροδρομικού ταξιδιού...». Ο προπολεμικός και μεταπολεμικός μοντερνισμός έχει τους ναούς του στον τομέα της σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής, ενώ σύγχρονη τεχνολογία και η βιοκλιματική προσέγγιση συνθέτουν το νέο σιδηροδρομικό, κτιριοδομικό τοπίο στο νέο αιώνα.

* Το άρθρο είναι συρραφή μεταφρασμένων κειμένων από τα περιοδικά *Eisenbahn Magazin*, *Architecture d'Aujourd'hui* και το βιβλίο του Steven Parissien, *Station to Station*, Phaidon, Λονδίνο 1997





σελ. 62: Σταθμός Avignon TGV, Γαλλία, αρχιτέκτονες AREP

σελ. 63 πάνω: Βουδαπέστη, δυτικός Σταθμός, Nyugati, αρχιτέκτων Alfons de Serres, εμπνευσμένο από το έργο του θρυλικού Eiffel

σελ. 63 μέση: Σταθμός St - Lazare, Παρίσι, ο αγαπημένος των Monet και Manet

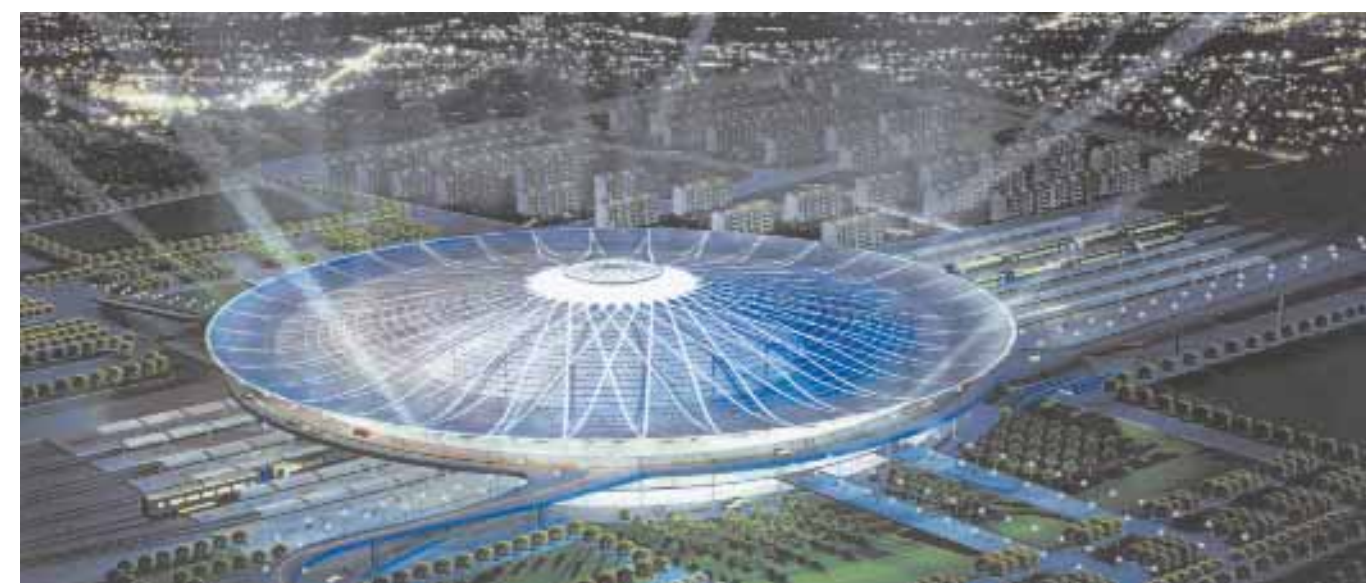
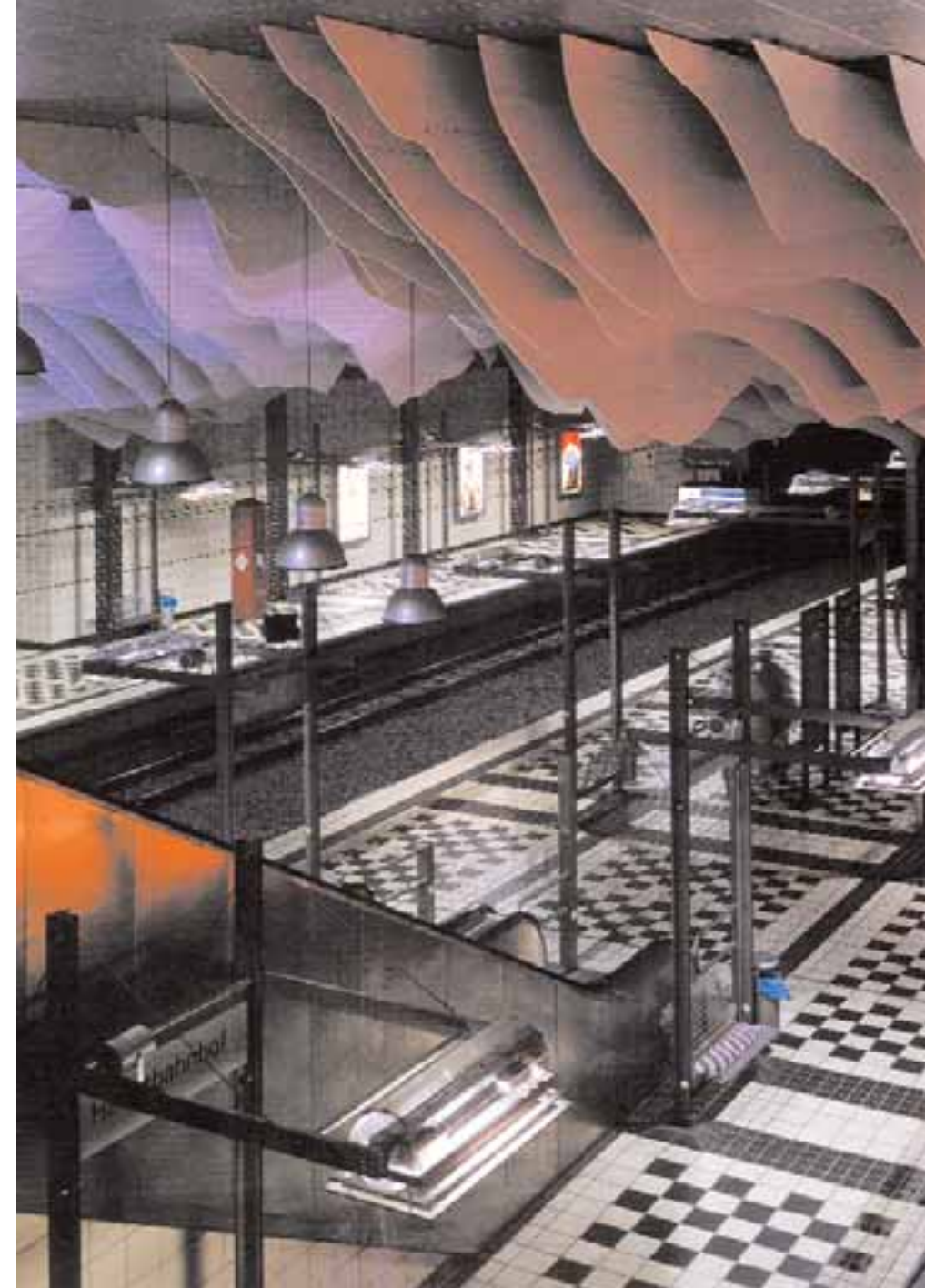
σελ. 63 κάτω: Σταθμός Lyon - Satolas, διεθνές αεροδρόμιο Lyon, Γαλλία, αρχιτέκτων Santiago Calatrana

δίπλα πάνω: Σταθμός Atocha AVE, Μαδρίτη, Ισπανία, αρχιτέκτων Rafael Moneo (ανακατασκευή - επέκταση)

δίπλα κάτω: Σταθμός Waterloo - Eurostar, Λονδίνο, Μεγάλη Βρετανία, αρχιτέκτονες Nicholas Grimshaw & partners

πάνω: Σταθμός Bielefeld, Γερμανία, ενδιάμεσο επίπεδο μετρό, αρχιτέκτονες von Gerkan, Marg & partners

κάτω: Σαγκάη, Νότιος προαστιακός σταθμός - hub (μακέτα), αρχιτέκτονες AREP, ολοκληρώνεται το 2005, για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2008



Ζητούμενο: Ένας Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών

του **Αντώνη Σταθόπουλου**, καθηγητή Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ
(Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής)

Το παρόν άρθρο έχει την έννοια ενός σύντομου μονόλογου σε μορφή πρόχειρης εξέτασης (test) με ερωτήσεις και απαντήσεις μη-πολλαπλών επιλογών!

Τι είναι ο σημερινός Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών; Αποτελεί σημείο αναφοράς της πόλης; Σημείο «συνάντησης» της υπόλοιπης Ελλάδας με τη πρωτεύουσα;

Γενικότερα: Έχει διαδραματίσει ο σιδηρόδρομος ενεργό ρόλο στην ανάπτυξη της Αθήνας; Ενδεχομένως: τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα στον άξονα Πειραιά-Ομόνοια-Αττική, ίσως (σε ένα μικρό βαθμό) και μέχρι τα μέσα της 10ετίας του '50, οπότε διεκόπη η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Λαυρίου.

Συνυπάρχει σήμερα ο σιδηρόδρομος με το αυτοκίνητο; Εδώ μπορεί κανείς να απαντήσει με ένα βροντερό ΟΧΙ! Αλλά μήπως είναι ενταγμένος και στις λειτουργίες της πόλης; Στεγάζει μέρος των δραστηριοτήτων της πόλης, καταστήματα, εστιατόρια, ξενοδοχεία, αθλητικά κέντρα, γραφεία, καταστήματα τραπεζών, πολιτιστικά κέντρα; Και βέβαια όχι. Υπάρχουν σταθμοί αυτοκινήτων (γκαράζ), υπόγειοι ή επίγειοι (υέργειους δεν έχουμε ακόμη ούτε στο «μοντέρνο», καινούργιο αεροδρόμιό μας που προτιμά την εξάπλωση στη «φτηνή γη» από τη λειτουργικότητα των πολυώροφων γκαράζ, επομένως μην απαιτήσουμε τώρα τέτοιο σχεδιασμό από τα σιδηροδρομικά μας δίκτυα...). Εν πάση όμως περιπτώσει, ούτε και αυτό συμβαίνει.

Είναι όμως αυτό που ταιριάζει στην περίπτωση της Αθή-

νας; Ένας σύνθετος κόμβος-φάρος της πόλης; Μπορεί ή χρειάζεται η Αθήνα να αποκτήσει το «ναό» των σιδηροδρομικών σταθμών, κάτι ανάλογο με εκείνο του Κυότο (η πόλη στο σταθμό, τον έχουν αποκαλέσει!); Αν ναι, τότε χρειάζεται μια σημαντική έκταση γης δίπλα στο σταθμό (που δεν υπάρχει!) γιατί είναι περιορισμένη η επιφάνεια που μπορεί να αναπτυχθεί πάνω από τις σιδηροδρομικές ράγες σε ιδιαίτερα μεγάλη κλίμακα (λόγω των ειδικών κατασκευαστικών μεθόδων που απαιτούνται), ιδιαίτερα σε περιοχές με σεισμικότητα, όπως είναι η Αθήνα; Το ερώτημα βέβαια που τίθεται είναι η εύρεση αυτού του αναγκαίου μεγέθους που πρόδηλα συνδυάζει επιβατική κίνηση με συναφείς εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες που θα προκύψουν ή θα μπορέσουν να συνυπάρξουν. Είναι τόσο μεγάλη η αναμενόμενη κίνηση που να δικαιολογεί εκτεταμένους χώρους διακίνησης επιβατών και επισκεπτών (concourses); Ποια θα είναι η σχέση κόστους-οφέλους που να δικαιολογεί τους αναγκαίους χώρους σε επίπεδο +1 ή και πιο πάνω;



δίπλα μέση: Σταθμός Λαρίσης, ή Κεντρικός Σταθμός Αθηνών...
δίπλα κάτω: Σχέδιο νέου κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών, που δεν υλοποιήθηκε ποτέ (αρχείο ΟΣΕ)

μέση: Ο σταθμός Πελοποννήσου της Αθήνας
κάτω: Σχέδιο κτιρίου επιβατών σταθμού Πελοποννήσου (αρχείο ΟΣΕ/ΔΠΠ)

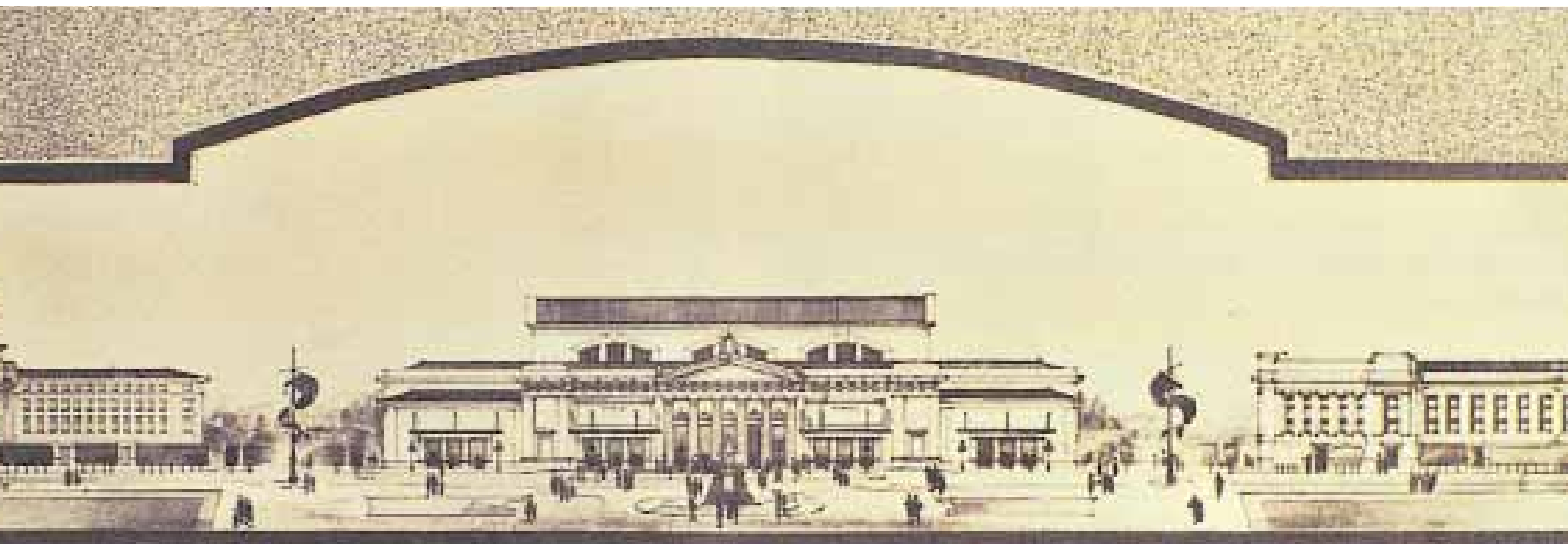
Κατ' αρχήν συζητάμε για έναν ενοποιημένο (δεν θα τον πούμε ακόμη μητροπολιτικό...) σταθμό στον οποίο θα συσσεγάζονται τα δύο δίκτυα διαφορετικού εύρους (πρώην σταθμός ΣΠΑΠ και «Λαρίσης»). Η σημερινή κίνηση ανέρχεται σε 25-30 αναχωρήσεις αμαξοστοιχιών και άλλες τόσες αφίξεις (περίπου 13 +13 ανά δίκτυο) και αν προσθέσει κανείς τις αμαξοστοιχίες του Προαστιακού ο αριθμός δεν είναι ιδιαίτερα ευκαταφρόνητος! Βεβαίως η επιβατική κίνηση βρίσκεται μακριά του επιθυμητού: λιγότερο του 2-3 % των ετήσιων επιβατοχιλιομέτρων (επιβάτες Χ διανυθέντα χιλιόμετρα) σε όλη την Ελλάδα γίνονται με σιδηρόδρομο (περίπου 1600 εκ. οχηματοχιλιόμετρα, όσα και στην πολύ μικρότερη Ιρλανδία!), επομένως θα μπορούσε κάποιος να συνάγει ότι η «χωρική» σημαντικότητα της εμβέλειας του σιδηροδρομικού σταθμού της Αθήνας είναι μικρή. Από συγκοινωνιακή όμως άποψη τα πράγματα δεν είναι έτσι. Ο σιδηρόδρομος, το συγκοινωνιακό μέσο γενικότερα, χρειάζεται τους σταθμούς προκειμένου να «καμφθεί» η αντίσταση του χρήστη-επιβάτη στη μετακίνησή του με το συγκεκριμένο μέσο. Δεν θα επαναλάβω εδώ το αμερικανικό στερεότυπο των πρώτων συγκοινωνιολόγων της δεκαετίας του '60 που έλεγαν ότι στην πράξη, για να «βγάλεις» κάποιον από το ΙΧ αυτοκίνητό του και να τον πείσεις να μετακινηθεί με μαζικό μέσο πρέπει να τον πληρώσεις! Σήμερα το λέμε πιο κομψά (αλλά και επιστημονικότερα): λέμε λοιπόν ότι η μετακίνηση ενέχει για το χρήστη αρνητική χρησιμότητα, πολύ δε μεγαλύτερη για εκείνον που χρησιμοποιεί μαζικά μέσα μεταφοράς. Για να υπερκαλυφτεί (εξουδετερωθεί) αυτή η αρνητική χρησιμότητα, πρέπει οι συντελεστές που διαμορφώνουν το «αντιληπτό» της (αριθμητικό, ή χρηματικό ή χρονικό ή οπωσδήποτε αλλιώς συμφωνηθεί να το καλέσουμε) μέγεθος να



μειώσουν την αρνητική τους τιμή και κάτι τέτοιο επιτυγχάνεται με τη βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης, αναμονής, διακίνησης και μετεπιβίβασης που επηρεάζουν την αντίληψη άνεσης, ασφάλειας, ταχύτητας και μείωσης του χαμένου χρόνου ή έστω του μη «δημιουργικού» χρόνου των επιβατών. Ο σταθμός πρέπει να προσελκύει επιβάτες και στον υπέρτατο βαθμό να «παράγει» επιβάτες!

Δεν είναι λοιπόν η Αθήνα (με τη στενή έννοια) που χρειάζεται έναν σύγχρονο σταθμό. Είναι τα συγκοινωνιακά μέσα που υπηρετεί, που απαιτούν την ύπαρξη ενός τέτοιου σταθμού. Επομένως ας μην είναι μητροπολιτικός (γενικός όρος που απαιτεί περαιτέρω διευκρινήσεις, τις οποίες αναμενόμε) ο σταθμός. Ας είναι μόνο λειτουργικός, ένας υπερλειτουργικός σταθμός. Ένας συγκοινωνιακός κόμβος υψηλών προδιαγραφών και υψηλής αρχιτεκτονικής αξίας για χάρη του επιβάτη: να υπογραμμίζει το ρόλο του σταθμού ως πύλης εισόδου στα διαφορετικά μέσα που συνδέει, να δημιουργεί ένα ιδιαίτερο περιβάλλον καλωσορίσματος των επιβατών, να δημιουργεί ενδιαφέρον με έμφαση στα σημεία άφιξης και αναχώρησης, να έχει διάχυτο φυσικό φως και να ελαχιστοποιεί την αίσθηση εγκλωβισμού που επιτείνει ο τεχνητός φωτισμός και η έλλειψη μεγάλων χώρων, να προβάλλει τα καινοτομικά του στοιχεία και να αναδεικνύει την αρχιτεκτονική του ταυτότητα, να διαθέτει μία διάσταση διαχρονικότητας και συνέχειας, προκαλώντας ένα αίσθημα σιγουριάς αλλά και ταυτόχρονα να υπογραμμίζει τη σύγχρονη διάστασή του, που ικανοποιεί τις ανάγκες του απαιτητικού σήμερα αλλά και του απαιτητικότερου αύριου επιβάτη.

Τέλος (καθώς πλησιάζει και το τέλος χρόνου της εξέτασης) θα πρέπει να σημειώσω το εξής: ο σιδηροδρομικός σταθμός δεν ολοκληρώνεται (προσδιορίζεται) από μόνος του: πρέπει να υπάρχει και να αναδεικνύεται με τον περιβάλλοντα χώρο, μπροστά στην είσοδο του, στους γύρω δρόμους, στο πώς συνδέεται με τη γύρω περιοχή, με την πόλη. Έστω και αν ο σταθμός είναι καλά σχεδιασμένος, η αξία του μειώνεται δραστικά αν υπάρχει ασυμβατότητα με τα γύρω. Μην γεμίσει η περιοχή με ράμπες εισόδου-εξόδου. Να υπηρετηθεί και το μέρος και το όλο.





διαγωνισμός

Δημοτικό Μέγαρο
Γεωργιουπόλεως Χανίων

Το νέο Δημοτικό Μέγαρο Γεωργιουπόλεως πρόκειται να ανεγερθεί σε οικόπεδο επί της παλαιάς εθνικής οδού Χανίων – Ρεθύμνης στον οικισμό του Καβρού.

Με την πρότασή μας θελήσαμε να δημιουργήσουμε ένα «κέντρο» στη σχετικά ασαφή και διάσπαρτη αστική ανάπτυξη του περιβάλλοντος οικισμού, ενεργοποιώντας μια σχέση αλληλεπίδρασης με τον υφιστάμενο δομημένο και φυσικό χώρο. Έτσι το σχήμα του κτιρίου με τη γραμμική ανάπτυξή του κατα μήκος του δρόμου στο Βορρά και τη διάσπαση-άνοιγμα προς το Νότο και τα Λευκα όρη, εκφράζει την πρόθεσή μας για τη δημιουργία διαλόγου με τα στοιχεία του τόπου.

Η αυλή με τη στοά και ο διπλού ύψους χώρος υποδοχής ως προέκταση της αυλής στο εσωτερικό του Δημαρχείου, συγκροτούν τον πυρήνα γύρω από τον οποίο οργανώνεται η σύνθεση.

Παράλληλα λειτουργούν ως κόμβος που επιτρέπει την κίνηση από τον ιστό του οικισμού, μέσω του κεντρικού οργανισμού του δημοτικού μεγάρου, είτε προς το εσωτερικό του κτιρίου, είτε προς τον υπόλοιπο οικισμό.

Επιδιώξαμε τη λιτότητα των εκφραστικών μέσων και την ευκρίνεια των περιγραμμάτων με σαφή όρια κλειστού-ανοικτού, ορίζοντας έτσι την κλίμακα και την πλαστική φυσιογνωμία του έργου.

Η προκαταρκτική μελέτη σύνταξης των προσχεδίων του διαγωνισμού πραγματοποιήθηκε στο χρονικό διάστημα Φεβρουάριος-Μάρτιος 2003 και απέσπασε το πρώτο βραβείο. Το έργο βρίσκεται στη φάση της οριστικής μελέτης.

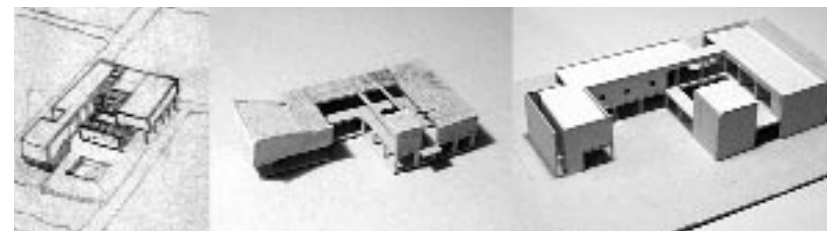


Μελετητές:

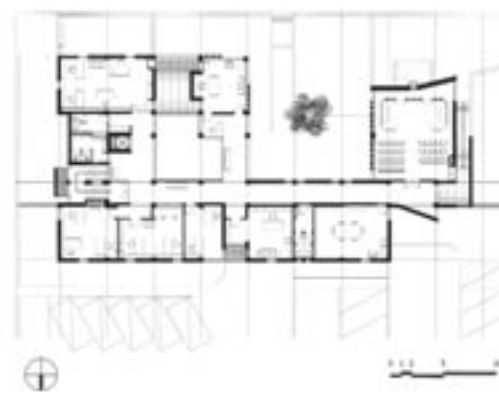
Αλέξανδρος Κλειδωνάς, Νικόλας Κρόκος,
Γιώργος Παπαγιαννόπουλος, αρχιτέκτονες

Συνεργάτες:

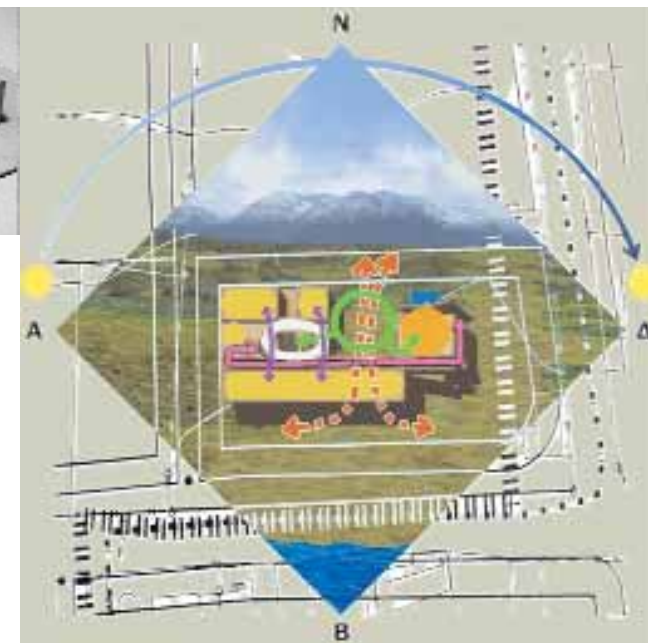
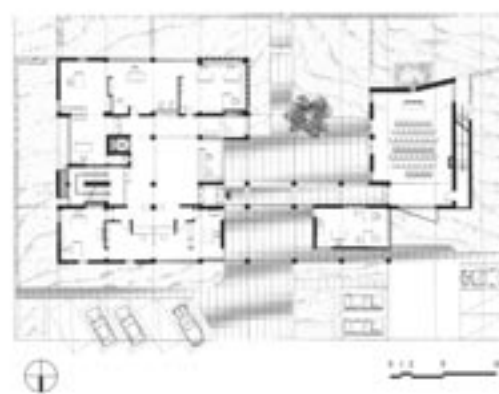
Κώστας Αγαπίου, πολιτικός μηχανικός
Παντελής Αργυρός, μηχανολόγος μηχανικός
Ανθή Βερυκίου, Μαίρη Φωτιάδου, αρχιτέκτονες
Ξανθή Κωστορρίζου, σπουδάστρια ΑΣΚΤ



ΚΑΤΩΗ ΟΡΟΦΟΥ



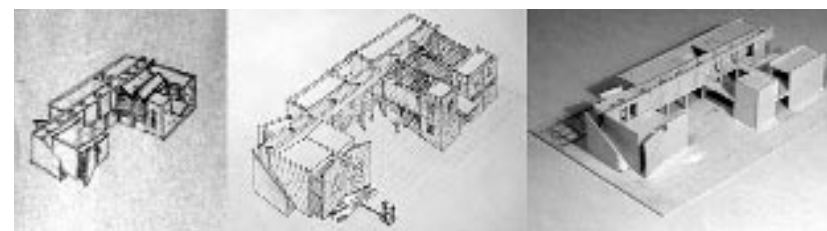
ΚΑΤΩΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ



ΙΣΟΓΕΙΟ



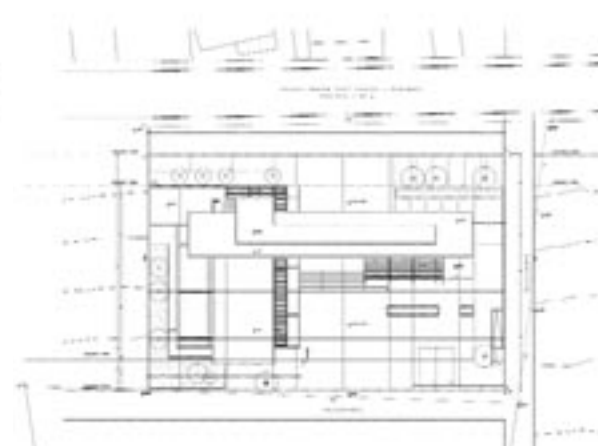
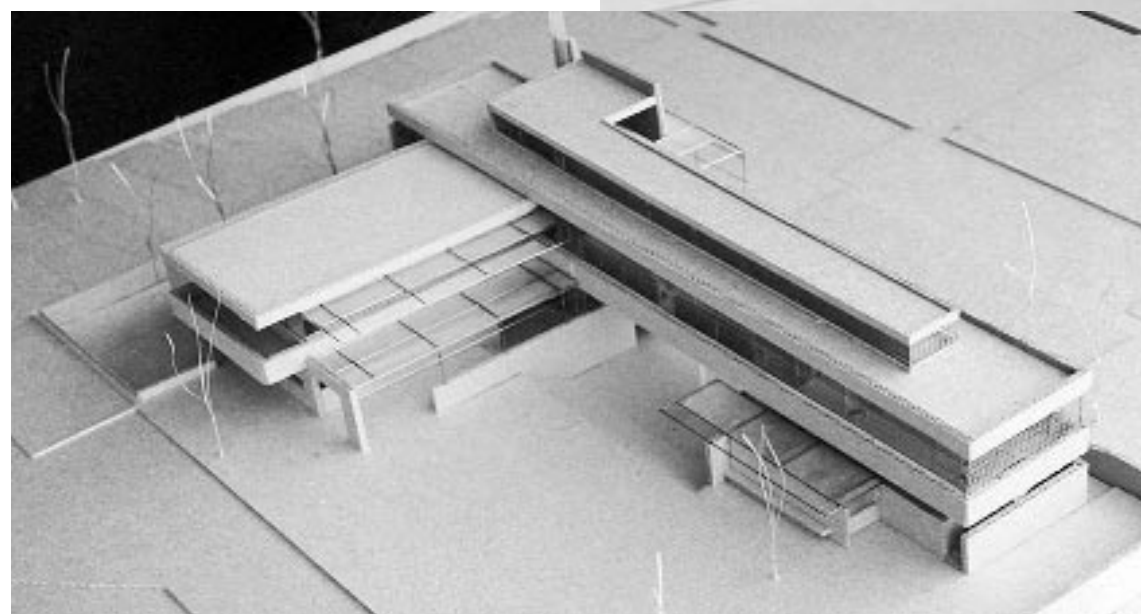
ΟΡΟΦΟΣ



Η μελέτη αφορά το σχεδιασμό του νέου δημαρχείου Γεωργιουπόλεως που προβλέπεται να ανεγερθεί στον οικισμό Καβρός, σε οικόπεδο που βρίσκεται επί της παλαιάς Εθνικής οδού Χανίων-Ρεθύμνου. Το υπάρχον οικιστικό ανάπτυγμα εκτείνεται βορείως του χώρου ανέγερσης και μέχρι το θαλάσσιο μέτωπο, ενώ στην περιοχή νοτίως του οικοπέδου πρόκειται να χωροθετηθεί η νέα κεντρική πλατεία και να στεγαστούν υπηρεσίες δημόσιου ενδιαφέροντος.

Καθοριστική στη διατύπωση της πρότασης υπήρξε η εκτίμηση του χώρου ανέγερσης ως πυρήνα αναδιοργάνωσης του «διάσπαρτου» και «αδιάφορου» οικιστικού ιστού, με στόχο την ανάκτηση της δομικής συνοχής του. Η γραμμική ανάπτυξη της

κτιριακής μάζας αναφέρεται στο ίχνος των χαράξεων του οικοδομικού τετραγώνου και συγκροτεί ένα διαπερατό όριο-διάφραγμα, που γίνεται αντιληπτό διαφορούμενα ως πύλη ή στοά. Λειτουργεί εντέλει ως «προγεφύρωμα» και αποτελεί ενοποιητικό στοιχείο του υπαίθριου κοινόχρηστου χώρου, όχι στοιχείο κατάτμησής του. Στο χαλαρό οικιστικό περιβάλλον και χρησιμοποιώντας τέτοια πρωτογενή μέσα, η πρόταση επιχειρεί να επιλύσει το θέμα ως μια «ανοιχτή» κομβική περιοχή που παραλαμβάνει τη δυναμική αναδίαταξης του οικισμού, διανοίγεται στη συνολική οπτική αντίληψη του χώρου και οργανώνει τη ρέουσα διάχυση κινήσεων και λειτουργιών.



Μελετητές:

Γιάννης Καρύδης, Μαρία Τζώρα, αρχιτέκτονες

Ειδικόί σύμβουλοι:

Πάνος Κυριακάκης, πολιτικός μηχανικός

Γιώργος Κωνσταντινίδης, ηλεκτρολόγος μηχανολόγος μηχανικός

Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Το δομημένο περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής μελέτης διαμορφώνεται με κατοικίες ημιαστικού τύπου «μη σχεδιασμένες» και τουριστικές εγκαταστάσεις κάθε κλίμακας με σχεδιαστική πρόθεση τον εντυπωσιασμό και τη διακοσμητική αναζήτηση της «ελληνικότητας».

Στο πρόσφατο ρυμοτομικό του οικισμού προβλέπεται περιοχή με ελεύθερους χώρους και κεντρικές λειτουργίες στις οποίες εντάσσεται και το δημαρχείο που, υλοποιημένο, θα αποτελέσει τον πρώτο σχεδιασμένο πυρήνα αστικού χώρου.

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ

Η κύρια πρόσβαση στο δημαρχείο γίνεται στη στάθμη ±0.00 μέσω μιας διαπερούς στοάς κάθετης στον κεντρικό δρόμο που τον ενώνει με τον προβλεπόμενο ελεύθερο χώρο.

Σημαντική είναι επίσης η πρόσβαση στο κτίριο από την στάθμη +2.95 που αποτελεί μέρος της διαμόρφωσης αλλά και ολοκλήρωση μιας εξωτερικής πορείας που διαπερνά το κτίριο.

Οι λειτουργίες εσωτερικά αναπτύσσονται σε 6 στάθμες, με την μορφή ημιεπιπέδων, γύρω από ένα κεντρικό πολυώροφο χώρο (εσωτερικό αίθριο με ρυθμιζόμενο άνοιγμα στην οροφή).

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

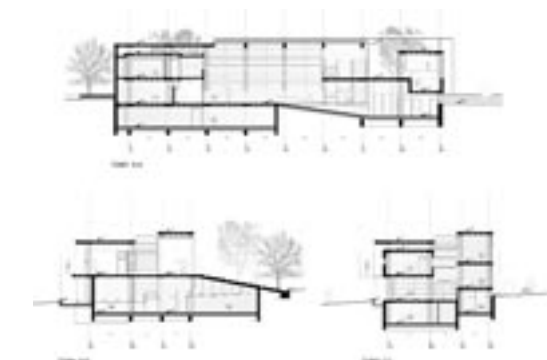
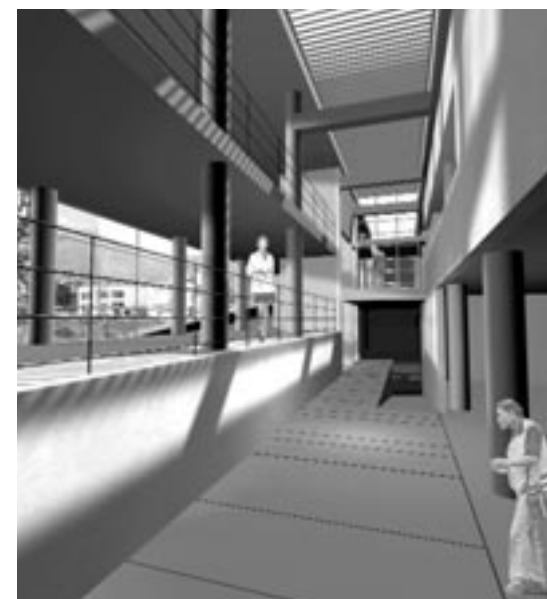
Οι βασικές συνθετικές αρχές ήταν:

- Το δημαρχείο να λειτουργεί και να εκφράζεται ακόμα και συμβολικά σαν δημόσιο κτίριο ανάλογης κλίμακας.
- Να δημιουργηθεί ένα κτίριο το οποίο α) θα λειτουργεί σαν «φίλτρο» ανάμεσα στις κεντρικές λειτουργίες του οικισμού και τους προβλεπόμενους ελεύθερους χώρους, β) θα είναι άμεσα και πολλαπλά προσβάσιμο από τους πολίτες
- Η αρχιτεκτονική μορφή του κτιρίου να προσδιορίζεται από την καθαρότητα και απλότητα των γραμμών και των όγκων σαν μια μορφή κάθαρσης από την «αναρχία» και τον «υπερδιάκοσμο» του δομημένου περιβάλλοντος.

3. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Η χωροθέτηση των επιμέρους λειτουργιών έγινε με τα παρακάτω κριτήρια σε συνδυασμό με την επιθυμητή σήμανσή τους.

- Ένταση προσέλευσης κοινού
- Εσωτερική σχέση των τμημάτων
- Δυνατότητα λειτουργίας ορισμένων χώρων, ανεξάρτητα από το κανονικό ωράριο.



Μελετητές:

Λάμπρος Παπαλαμπρόπουλος,

Δήμητρα Κωνσταντινοπούλου-Παπαλαμπρόπουλου, αρχιτέκτονες

Συνεργάτες:

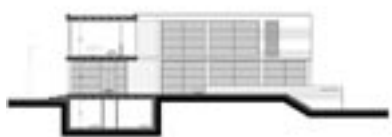
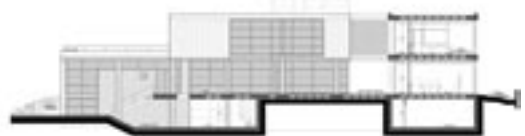
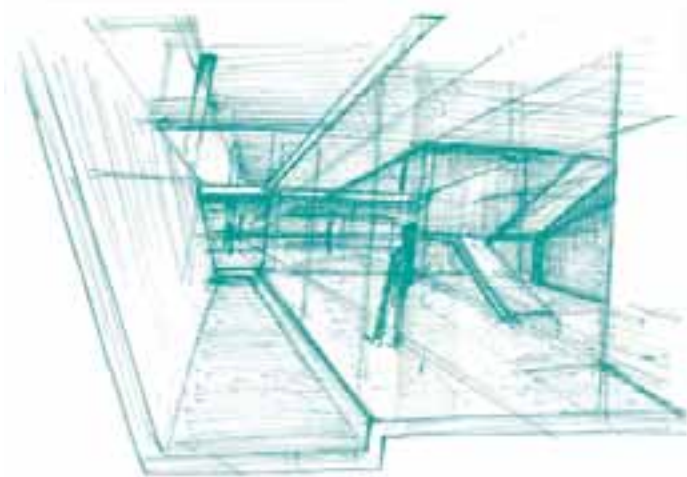
Γιάννης Παπαδόπουλος, Λεωνίδα Παπαλαμπρόπουλος,

σπουδαστές αρχιτεκτονικής

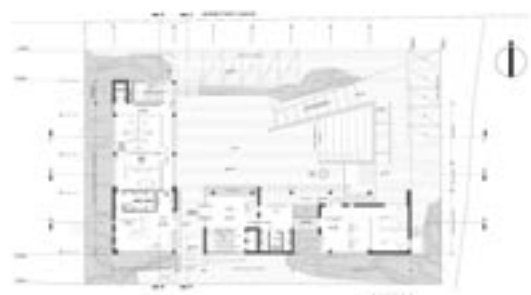
Η γενική αρχή της αρχιτεκτονικής σύνθεσης βασίζεται σε μια καθαρή κίνηση του όγκου του κτιρίου σε σχήμα Γ, που ξεκινάει από τα όρια του οικοπέδου, και διεισδύει προς ένα εσωτερικό –αλλά όχι προφανές– κέντρο. Σ' αυτό βρίσκονται οι πιο σημαντικοί δημόσιοι χώροι του κτιρίου. Στο υπόγειο τμήμα η αίθουσα πολλαπλών χρήσεων και η αίθουσα δημοτικού συμβουλίου, ενώ στο εμφανές επίπεδο που δημιουργείται με την πτύχωση του επιπέδου της υπερυψωμένης πλατείας, έχει προβλεφθεί χώρος υπαίθριων εκδηλώσεων. Μ' αυτό τον τρόπο, ο υπαίθριος χώρος μεταφέρει στο εσωτερικό του οικοπέδου τις κινήσεις του άμεσου περιβάλλοντος, δημιουργώντας ένα τόπο καθημερινό και προσαρμοσμένο στην κλίμακα του ανθρώπου και ένα ενδιαφέρον σημείο παρατήρησης του κτιρίου και της γύρω περιοχής.

Επιπλέον, η ανάπτυξη του όγκου του κτιρίου και η περιοχική μελέτη έχουν μια σχέση αμφίδρομης επιρροής η αντιπαράθεση ενός κτιρίου-ορίου με την πλατεία που θ' αναπτυχθεί στη νότια πλευρά, έχει το νόημα του διαχωρισμού και της ανάδειξης της ίδιας της πλατείας μέσω της προβολής ενός σημαντικού δημοσίου κτιρίου σ' αυτήν, όσο και της τεκμηρίωσης της υπάρξης μιας δεύτερης εσωτερικής πλατείας – που θα μπορούσε να θεωρηθεί και ως «πλατεία Δημαρχείου». Το δίπολο αυτό των υπαίθριων χώρων συνδέεται λειτουργικά και νοητά με το ημιυπαίθριο πέρασμα στο σημείο αλληλοτομίας των κτιριακών όγκων, όπου βρίσκεται και η κεντρική είσοδος του κτιρίου. Βασικής σημασίας θεωρείται επίσης και η είσοδος που οδηγεί σταδιακά στο υποβιβασμένο τμήμα του κτιρίου, διοχετεύοντας κίνηση από τους περιβάλλοντες δρόμους προς το υπόγειο foyer.

Τέλος, ένα σημαντικό στοιχείο της πρότασης, είναι η ενσωμάτωση σ' αυτή και η αξιοποίηση του στοιχείου του νερού ως υπάρχοντος χαρακτηριστικού στοιχείου της περιοχής. Το νερό διοχετεύεται μέσα στη σύνθεση από το υφιστάμενο πηγάδι, και αφού διαγράψει μια πορεία μέσω του υπαίθριου χώρου καταλήγει στο χαμηλότερο επίπεδο του υπόγειου foyer.



Μελετητές:
Μαρία Σαζάκη, Ελένη Εμμανουλοπούλου,
Γιάννης Φραγκάκης, αρχιτέκτονες



1st ADVANCED ARCHITECTURE CONTEST/IAAC

To Institute for Advanced Architecture of Catalonia (Iaac) που εδρεύει στην Βαρκελώνη της Ισπανίας και ανήκει στο κρατικό πολυτεχνείο *Universitat Politècnica de Catalunya* πραγματοποιεί Διεθνή Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό για φοιτητές αρχιτεκτονικής και για επαγγελματίες αρχιτέκτονες.



Ο τίτλος του διαγωνισμού είναι «1st Advanced Architecture Contest» και ως αντικείμενό του έχει το σχεδιασμό κατοικιών (μονάδας ή συγκροτήματος) που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και να αφομοιώνει τις παρούσες τεχνολογικές εξελίξεις. Μέρος των βραβείων είναι δύο πλήρεις υποτροφίες για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα που πραγματοποιεί. Περισσότερες πληροφορίες όποιος ενδιαφέρεται μπορεί να βρει στη σελίδα του Ινστιτούτου, www.iaacat.com ή στη σελίδα του διαγωνισμού, www.advancedarchitecturecontest.org. Σε αυτή την ιστοσελίδα θα βρείτε το κείμενο του διαγωνισμού και στα ελληνικά. Η εγγραφή για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό είναι δωρεάν. Το Iaac δραστηριοποιείται τα τελευταία 5 χρόνια στην Αρχιτεκτονική Εκπαίδευση και Έρευνα και ανάμεσα στις δράσεις του, έχει εκδόσει το λεξικό αρχιτεκτονικής «The Metropolis Dictionary of Advanced Architecture», που κυκλοφορεί και στην Ελλάδα. Παράλληλα διοργανώνει το μεταπτυχιακό πρόγραμμα *Master of Advanced Architecture*. Το Iaac ενδιαφέρεται να έχει μια ενεργή σχέση διάδρασης με την ελληνική αρχιτεκτονική κοινότητα, εξ' ου και η ελληνική μετάφραση της προκήρυξης. Ελπίζουμε στην από εκεί ανταπόκριση.

Εκ μέρους του Iaac,
Νεκτάριος Κεφαλογιάννης

3η ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΟΚΟΜΟΜΟ

do.co.mo.mo

Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της Ελληνικής Ομάδας του ΔΟΚΟΜΟΜΟ, πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης η «3η Επιστημονική Συνάντηση Ελληνικού ΔΟΚΟΜΟΜΟ», με θέμα: *Μοντερνισμός και Αρχιτεκτονική Εκπαίδευση*, στην Ξάνθη, στις 27 και 28 Μαΐου 2005. Στη Συνάντηση, που χαιρέτησε ο Πρόεδρος του Τμήματος καθ. Χ. Αθανασόπουλος, συμμετείχαν με εισήγηση μέλη του ΔΟΚΟΜΟΜΟ, διδάσκοντες του Τμήματος και προσκεκλημένοι, και συγκεκριμένα οι: Γ. Αγγελής, Ε. Αμερικάνου-Π. Εξαρχόπουλος, Α. Αντονάς, Δ. Αντωνίου, Α. Γιακουμακάτος, Μ. Καρδαμίτση-Αδάμη, Η. Κωνσταντόπουλος, Α. Μονεμβασίτου-Α. Παπαϊωάννου, Τ. Μπίρης, Θ. Ξάνθη, Π. Πάγκαλος, Γ. Παπαγιαννόπουλος, Β. Πετρίδου, Δ. Πολυχρονόπουλος, Ι. Ποταμιάνος, Π. Τουρνηκιώτης, Β. Τσακαλίδου, Σ. Τσιράκη, Δ. Φατούρος. Οι πολυεπίπεδες θεωρήσεις του θέματος της Συνάντησης τροφοδότησαν τη συζήτηση καίριων ζητημάτων για τις αμφίδρομες σχέσεις Μοντερνισμού και αρχιτεκτονικής εκπαίδευσης, ενώ η πυκνή παρουσία και οι παρεμβάσεις των φοιτητών συνεισέβαλλαν καθοριστικά στην επιτυχία της εκδήλωσης. Παράλληλα με τη Συνάντηση οργανώθηκε έκθεση φοιτητικών εργασιών του Τμήματος.

Πάνος Εξαρχόπουλος
Επίκ. Καθηγητής ΔΠΘ, Μέλος της Οργανωτικής Επιτροπής

ΝΙΚΟΣ Κ. ΜΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΣ,
ΣΤΑΥΡΩΜΕΝΟΙ ΚΙΟΝΕΣ, εκδόσεις ΚΟΑΝ, Αθήνα 2004, δίγλωσση έκδοση (ελληνικά-αγγλικά), σελίδες 183

Ο Νίκος Κ. Μουτσόπουλος, δρ. αρχιτέκτων-αρχαιολόγος και θεολόγος, ομ. καθηγητής ΑΠΘ, ασχολούμενος από παλιά με τη μελέτη της βυζαντινής εκκλησιαστικής αρχιτεκτονικής κατανόησε ότι υπάρχουν ακόμα πολλά αδιερεύνητα σημεία στο εσωτερικό των ναών οι οποίοι αποτελούν το κέλυφος που στοργικά καλύπτει τα τελούμενα στο εσωτερικό του. Η συστηματική έρευνα στις πηγές, η παρατήρηση και η επαλήθευση των μαρτυριών οδήγησε τον συγγραφέα στην επισήμανση (αποκάλυψη) σημαντικών μυστικών αποτροπαϊκών επεμβάσεων σε δομικά στοιχεία, όπως οι κίονες, των αρχαιότερων βυζαντινών ναών.

ειδήσεις-βιβλιοπαρουσιάσεις

Η εργασία αποτελεί μια πειραματική διερεύνηση στον κόσμο της μεταφυσικής του βυζαντινού ναού, και τον συμβολισμό των επιμέρους αρχιτεκτονικών μελών του. Προσπαθεί επίσης να ερμηνεύσει τη σκοπιμότητα και τη λογική των επεμβάσεων αυτών και τη σύνδεσή τους με πανάρχαιες αντίστοιχες συνθέσεις που ανήκουν σε αρχαίους ναούς.

Στην εξαιρετικά επιμελημένη έκδοση, ο Νίκος Μουτσόπουλος, παράλληλα με το μεστό επιστημονικό του κείμενο, καταθέτει έναν μεγάλο αριθμό φωτογραφικών και σχεδιαστικών παραδειγμάτων συγκεντρωμένων τα τελευταία τριάντα χρόνια κατά τις επιστημονικές του περιοδείες, στην Ελλάδα, τα Βαλκάνια, την Κωνσταντι-



νούπολη, τον Μικρασιατικό χώρο, την Αρμενία, τον συριακό χώρο, την Ιερουσαλήμ και γενικότερα την Παλαιστίνη, την Αίγυπτο και τη Δύση. Το βιβλίο ΣΤΑΥΡΩΜΕΝΟΙ ΚΙΟΝΕΣ με το πλήθος των πρωτογενών ερευνητικών του στοιχείων, τον εικονογραφικό του πλούτο, την αμεσότητα του λόγου, και την υψηλή του αισθητική, δεν απευθύνεται αποκλειστικά στους ειδικούς επιστήμονες, αλλά και σε ένα ευρύτερο κοινό προβληματισμένων αναγνωστών.

ΑΝΝΗ ΒΡΥΣΧΑ, ΚΑΤΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑ – διερευνώντας τα όρια της αρχιτεκτονικής, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σελ.422

Η πραγματική εικόνα –σημείο αναφοράς, υπόβαθρο και φόντο– στην οποία ουσιαστικά αναφέρεται η παρούσα έρευνα είναι η εικόνα των τόπων σε κρίση στην πόλη: οι γειτονιές σε κρίση, οι υποβαθμισμένες, οι λαϊκές, οι αποκλεισμένες γειτονιές, οι χώροι αποκλεισμού και οι χώροι των αποκλεισμένων της πόλης. Ακριβώς με φόντο του τόπους σε κρίση των πόλεων, οι οποίοι συνε-



ζουν να παράγονται και να αναπαράγονται, αποκτά ιδιαίτερη σημασία σήμερα η κατανόηση της πεισματικής επιβίωσης του μοντέλου κατοίκησης και κατοικίας, το οποίο ξεκινά να κατασκευάζεται στο δεύτερο μισό του 19ου αι. και ολοκληρώνεται περίπου στα 1930. Μέσα από ποιες διαδικασίες παράγεται, κατασκευάζεται κοινωνικά, νομιμοποιείται, εγκαθίσταται, επιβιώνει και αναπαράγεται αυτό το μοντέλο, παρόλη τη σύγκρουσή του με τα νέα δεδομένα που μας κατακλύζουν στο ξεκίνημα του 21ου αι.; Γιατί ακόμα και σήμερα, στη μεταβατική φάση την οποία διανύουμε, το ίδιο μοντέλο συνεχίζει να προσδιορίζει την καθημερινή ζωή ενός μεγάλου αριθμού ανθρώπων, να οργανώνει τον ιδιωτικό χώρο της κατοικίας αλλά και τους χώρους κατοίκησης στην πόλη γενικότερα;

Στα παραπάνω βασικά ερωτήματα έρχεται να απαντήσει το βιβλίο αυτό, καρπός πολυετούς έρευνας της πρόωρα χαμένης συγγραφέως, η οποία ακολουθώντας μια διαφορετική προσέγγιση εξετάζοντας τα μοντέλα κατοίκησης και κατοικίας στον αστικό χώρο ως ένα σύνθετο φαινόμενο: κοινωνικό, οικονομικό, πολιτισμικό και αρχιτεκτονικό.

ΒΙΒΛΙΑ ΠΟΥ ΛΑΒΑΜΕ

ΒΥΡΩΝ ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ, Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΖΑΓΟΡΙΟΥ (2 Τόμοι), Ριζάρειο Ίδρυμα, Αθήνα 2004
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ, ΙΕΡΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΗΝ ΜΥΣΤΗΡΙΑΚΗ ΕΛΛΑΔΑ ΙΕΡΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΧΘΟΝΙΑ ΚΑΙ ΟΥΡΑΝΙΑ, εκδόσεις ΕΣΟΠΤΡΟΝ, Αθήνα 2005
ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΧΩΡΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ 206 ΣΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑ, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Α. Αραβαντινό, Σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ – Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας – Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ), Αθήνα 2004