

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ ■ τεύχος 9/10 – περίοδος Α ■ Μάιος/Ιούνιος/Ιούλιος 1997

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
Βρυσακίου 15 & Κλάδου, 105 65 Αθήνα
τηλ.: 3215 146/fax: 3215 147

'ARCHITEKTONES'
JOURNAL OF THE ASSOCIATION
OF GREEK ARCHITECTS
Issue 9/10, Cycle A, May/June/July 1997
Vrυσakiou 15 & Kladou, 105 65 Athens
tel.: 3215 146/fax: 3215 147

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος: Άγγελος Γαβαλάς
Αντιπρόεδρος: Γιάννης Τσουδερός
Γεν. Γραμματέας: Δημήτρης Μαραβέας
Ταμίας: Αργύρης Δημητριάδης
Ειδ. Γραμματέας: Ειρήνη Κουφέλη
Μέλη: Μαργαρίτα Ακριτίδου
Αριστοτέλης Δουλόπουλος
Κώστας Ηλιάκης
Σωτήρης Καβασκάλης
Εύη Καραβίτη
Πετρίνα Μεδίτσκου
Μιχάλης Παντελάκης
Νίκος Σιαπκίδης

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ:
Άγγελος Γαβαλάς

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

Τιμή τεύχους Δρχ. 1

ΕΚΔΟΤΗΣ: UNTIMELY BOOKS
Μηθύμνης 27, 112 57 Αθήνα,
τηλ.: 8679 663/fax: 8670 291

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Γιώργος Σημαιοφορίδης

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ

Όλγα Ερμανουηλίδου

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Γιώργος Καλομηνίδης

ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

Αχιλλέας Κυριακίδης

ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

Όλγα Ερμανουηλίδου

Χαράλαμπος Δορλής

τηλ. 8679 663

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

Ευαγγελία Δημούδη

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ

Γιώργος Βρεττάκος

ΑΤΕΛΙΕ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΩΝ

TEXT & COLOR, Πλ. Καρύτση 6,

τηλ. 3237 594

ΜΟΝΤΑΖ

Μανώλης Καστρινάκης, τηλ. 5120 171

ΕΚΤΥΠΩΣΗ

Γ. Βουλγαρίδη-Δ. Χατζηστυλή ΟΕ, Κορυζή 23, Ταύ-
ρος, τηλ. 3466 310

ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

Γραφειοκοπική ΟΕ, Ταύρου 17, τηλ. 3464 526

ΣΑΚΚΟΥΛΟΠΟΙΗΣΗ-ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Αλοΐμονας-Νικολάου Α.Ε., τηλ. 2405 655

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Αποτελέσματα εκλογών (σελ. 10-11)
"Σημείωμα της Σ.Ε." (σελ. 12)

ΕΠΙΚΑΙΡΑ

"Μελετοκατασκευές-πακέτα":
Οι θέσεις του ΕΜΠ" (σελ. 14)
Ε. Φεσσά-Ερμανουήλ, "Ο αφανισμός της ελληνικής
αρχιτεκτονικής" (σελ. 16)
Π. Μαραβέας, "Η οικοδομική δραστηριότητα στην Ελ-
λάδα" (σελ. 20)
Κ. Κοντόζογλου, "Τέμνοντας την Αθήνα" (σελ. 24)
Μ. Χαράλαμπίδης, "Ρωμανία: Μια νέα πόλη" (σελ. 27)
Α. Velez Catrain, "Μια καινούργια παράδοση στην
ισπανική αρχιτεκτονική" (σελ. 30)

DOSSIER

**Τα μεγάλα έργα στην Αττική και η συμβολή
της αρχιτεκτονικής**

Δ. Αβραμόπουλος, "Η πολιτική του Δήμου για την
ανάπλαση της Αθήνας" (σελ. 37)
ΥΠΕΧΩΔΕ, (σελ. 43)
Ντ. Χρ. Ράβλιος, Δ. Γ. Κουρκουμέλης, "Τα μεγάλα
έργα και ο ρόλος του αρχιτέκτονα" (σελ. 51)
Γ. Πολύζος, "Τα 'μεγάλα έργα' επιβάλλουν στη πόλη
τη δική τους λογική" (σελ. 54)
Θ. Βλαστός, "Προς μια βιώσιμη πρωτεύουσα.
Το στοίχημα της αρχιτεκτονικής" (σελ. 58)
Γ. Α. Πανέτσος, "Επτά θέσεις και μια πρόταση για την
ανασυγκρότηση της Αθήνας" (σελ. 64)
Γ. Τσιώμης, "Αθήνα: Πόλις επί πόλεως
ή πόλις επιπολαίως;" (σελ. 70)
Γ. Σημαιοφορίδης, "Ένα πρόγραμμα
για την Αθήνα" (σελ. 74)

ΕΙΔΗΣΕΙΣ (σελ. 80)

Αποτελέσματα ευρωπαϊκού αρχιτεκτονικού
διαγωνισμού Europan 4 "Κτίζοντας την πόλη
πάνω στην πόλη"
Αποτελέσματα πανελλήνιων
αρχιτεκτονικών διαγωνισμών
"Βιβλιοπαρουσιάσεις" (επιμέλεια: Λ. Στεργίου)
Δελτία τύπου

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ (σελ. 89)

ΓΡΑΜΜΑΤΑ-ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ (σελ. 98)

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βασίλης Γκονιάτσας
Διονύσης Καννάς
Ειρήνη Κουφέλη
Νίκος Μπαλαμπάνης
Δημήτρης Μαραβέας
Γιάννης Πολύζος
Γιώργος Σημαιοφορίδης
Λίνα Στεργίου
Ελένη Τζιρτζιλιάκη
Βάσω Τροβά
Σάββας Τσιλένης
Ξένια Φωτοπούλου
Ελένη Χατζηνικολάου

Στο εξώφυλλο: σύνθεση εικόνας (το νέο αε-
ροδρόμιο "Ε. Βενιζέλος" και οι εκσκαφές για
το μετρό στην Αθήνα - φωτ. Χ. Λουϊζίδης).
Σ' αυτήν τη σελίδα: η Αθήνα από ψηλά,
φωτ. Σ. Γεωργίου, 1996.

ΕΚΛΟΓΕΣ ΣΑΔΑΣ-ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ 8.6.1997

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τα αποτελέσματα των εκλογών της 8.6.1997 είναι τα παρακάτω:

Ψήφισαν: 2315

Έγκυρα: 2306

	ΨΗΦΟΙ	%
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ	14	0.61
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΣ	6	0.26
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	58	2.52
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	18	0.78
ΑΝΑΝΕΩΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΑΡΧ/ΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ (Α.Σ.Α.Ε.)	472	20.47
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (Δ.Α.Κ.)	605	26.24
ΝΕΟ ΚΙΝΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ	163	7.07
ΠΑΝΕΛ. ΑΓΩΝ. ΣΥΝΔΙΚΑΛ. ΚΙΝΗΣΗ ΑΡΧ/ΝΩΝ (Π.Α.Σ.Κ.-Α.)	641	27.80
ΠΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΑΥΡΙΟ	28	1.21
ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΡΧ/ΝΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	21	0.91
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΡΧ/ΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΥΒΟΙΑΣ	44	1.91
ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΑΡΙΣΤΕΡΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ	224	9.71
ΛΕΥΚΑ	12	0.39
ΣΥΝΟΛΟ	2306	

Τα αποτελέσματα των προηγούμενων εκλογών του Συλλόγου μας της 26.2.1995 ήταν τα παρακάτω:

Ψήφισαν: 1878

Έγκυρα: 1861

	ΨΗΦΟΙ	%
ΑΝΑΝΕΩΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΑΡΧ/ΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ (Α.Σ.Α.Ε.)	358	19.24
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΡΧ/ΝΩΝ ΧΑΝΙΩΝ	40	2.15
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	2	0.11
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	29	1.56
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (Δ.Α.Κ.)	564	30.31
ΝΕΟ ΚΙΝΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ	106	5.70
ΠΑΝΕΛ. ΑΓΩΝ. ΣΥΝΔΙΚΑΛ. ΚΙΝΗΣΗ ΑΡΧ/ΝΩΝ (Π.Α.Σ.Κ.-Α.)	455	24.45
ΠΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΑΥΡΙΟ	79	4.25
ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΑΡΙΣΤΕΡΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ	206	11.07
ΛΕΥΚΑ	22	1.16

Η ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΕΚΛΟΓΕΣ ΣΑΔΑΣ-ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ 8.6.97

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Μετά την καταμέτρηση των σταυρών των ψηφοδελτίων, στην Αντιπροσωπεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ εκλέγονται, κατά σειρά επιτυχίας, οι παρακάτω συνάδελφοι:

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ (ΕΔΡΕΣ 5)

1. ΚΟΛΟΝΙΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	ΑΣΑΕ
2. ΚΑΛΑΙΤΖΙΔΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΔΑΚ
3. ΔΑΛΑΚΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	"
4. ΑΣΗΜΑΚΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΠΑΣΚ-Α
5. ΜΗΤΣΟΥ ΙΩΑΝΝΑ	"

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ (ΕΔΡΕΣ 23)

6. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΑΣΑΕ
7. ΠΑΠΑΣ ΘΑΝΑΣΗΣ	"
8. ΣΑΛΙΦΟΓΛΟΥ ΣΟΥΛΗ	"
9. ΖΟΥΜΠΟΥΛΙΔΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	"
10. ΚΟΝΙΟΡΔΟΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	"
11. ΚΑΡΑΜΑΝΟΥ ΖΩΗ	"
12. ΕΥΤΑΞΑ ΒΙΚΥ	ΔΑΚ
13. ΜΠΕΛΙΜΠΑΣΑΚΗΣ ΚΩΣΤΑΣ	"
14. ΜΕΔΙΤΣΚΟΥ ΠΕΤΡΙΝΑ	"
15. ΧΡΥΣΑΦΙΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	"
16. ΜΠΑΡΟΥΤΖΟΓΛΟΥ ΒΥΡΩΝ	"
17. ΠΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΦΩΤΗΣ	"
18. ΜΟΡΦΟΥΛΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ	"
19. ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ	"
20. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΠΑΣΚ-Α
21. ΑΚΡΙΤΙΔΟΥ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	"
22. ΒΑΚΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	"
23. ΜΑΥΡΙΔΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	"
24. ΣΤΑΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΟΣ	"
25. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
26. ΓΕΩΡΓΙΑΔΟΥ ΘΕΑΝΩ	"
27. ΚΟΨΑΧΕΙΑΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	"
28. ΣΑΧΑΝΑ ΧΡΥΣΑ	ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΑΡΙΣΤ. ΑΡΧ/ΝΩΝ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ (ΕΔΡΕΣ 4)

29. ΧΑΔΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ΔΑΚ
30. ΣΑΜΑΡΙΝΙΩΤΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
31. ΒΟΣΚΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	"
32. ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΠΑΣΚ-Α

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ (ΕΔΡΕΣ 4)

33. ΚΑΡΤΕΖΙΝΗ ΚΑΛΥΨΩ	ΑΣΑΕ
34. ΜΑΝΕΚΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	"
35. ΝΑΣΤΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΔΑΚ
36. ΜΟΛΩΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΠΑΣΚ-Α

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ (ΕΔΡΕΣ 8)

37. ΚΑΤΣΑΡΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΑΡΧ/ΝΕΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
38. ΜΑΝΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	"
39. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΣ	"
40. ΣΑΜΑΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	"
41. ΓΙΑΜΑΚΟΥ ΦΩΦΗ	ΑΣΑΕ
42. ΒΑΛΑΣΣΑΣ ΑΛΕΞΙΟΣ	ΔΑΚ
43. ΜΑΚΡΗΣ ΚΩΣΤΑΣ	"
44. ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	ΠΑΣΚ-Α

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ (ΕΔΡΕΣ 4)

45. ΠΕΒΕΡΑΤΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΑΝΕΞ.ΚΙΝΗΣΗ ΑΡΧ/ΝΩΝ
46. ΡΙΓΓΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ	ΑΡΧ/ΝΕΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ
47. ΓΡΑΨΑΣ ΝΙΚΟΣ	ΑΣΑΕ
48. ΚΟΥΤΙΑΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	"

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΕΔΡΕΣ 6)

49. ΜΠΙΚΟΣ ΛΑΜΠΡΟΣ	ΑΣΑΕ
50. ΚΟΥΡΜΠΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	"
51. ΤΣΟΝΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	"
52. ΦΕΛΟΥΚΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	"
53. ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ	ΔΑΚ
54. ΔΑΡΛΑΜΗΤΣΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΠΑΣΚ-Α

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΕΔΡΕΣ 5)

55. ΖΕΡΒΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ΔΑΚ
56. ΣΙΑΦΑΚΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΠΑΣΚ-Α
57. ΒΡΑΚΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΛΛ.ΑΡΧ.ΜΗΧ.ΕΥΒΟΙΑΣ
58. ΚΕΡΑΤΣΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	"
59. ΚΑΚΑΡΑΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ	"

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΕΔΡΕΣ 86)

60. ΚΑΝΝΑΣ ΔΙΟΝΥΣΗΣ	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΣ
61. ΠΛΑΣΤΑΚΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	ΑΣΑΕ
62. ΜΠΑΝΙΑΣ ΝΙΚΟΣ	"
63. ΠΛΙΝΗ-ΧΑΛΚΙΑ ΕΦΗ	"
64. ΚΛΟΥΤΣΙΝΙΩΤΗ ΟΥΡΑΝΙΑ	"
65. ΤΣΙΛΕΝΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	"
66. ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	"
67. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΠΥΡΟΣ	"
68. ΜΠΑΤΣΟΥ ΒΙΒΗ	"
69. ΝΟΥΚΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	"
70. ΧΡΥΣΟΛΟΥΡΗ ΦΡΑΓΚΙΣΚΑ	"
71. ΧΑΤΖΗΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΡΗΓΟΡΗΣ	"
72. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΟΥ ΣΟΦΙΑ	"
73. ΚΟΕΝ ΙΩΣΗΦ	"
74. ΑΝΤΩΝΑΚΟΥ ΔΑΝΑΗ	"
75. ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"

76. ΤΣΟΥΔΕΡΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΔΑΚ
77. ΜΑΡΑΒΕΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	"
78. ΔΕΣΠΟΤΙΔΗΣ ΝΙΚΟΣ	"
79. ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	"
80. ΣΚΟΥΡΛΕΤΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ	"
81. ΚΑΒΑΣΑΚΑΛΗΣ ΣΩΤΗΡΗΣ	"
82. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΑΡΓΥΡΗΣ	"
83. ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	"
84. ΜΠΑΛΑΜΠΑΝΗΣ ΝΙΚΟΣ	"
85. ΜΑΡΑΒΕΛΙΑΣ ΘΟΔΩΡΟΣ	"
86. ΑΥΓΕΡΙΚΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	"
87. ΚΡΕΣΤΕΝΙΤΗ ΡΕΒΕΚΚΑ	"
88. ΓΑΡΥΦΑΛΟΣ ΜΙΧΑΛΗΣ	"
89. ΜΙΧΑΛΟΛΙΑΚΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ	"
90. ΤΣΙΑΚΑΛΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
91. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	"
92. ΓΕΩΡΓΙΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	"
93. ΚΑΤΣΟΥΦΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	"
94. ΜΑΛΑΚΑΤΕ ΣΜΑΡΩ	"
95. ΠΑΧΥΓΙΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	"
96. ΑΥΔΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ	"
97. ΚΟΥΤΣΟΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
98. ΣΕΛΙΑΝΙΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΝΕΟ ΚΙΝΗΜΑ
99. ΛΕΥΚΑΔΙΤΟΥ ΡΕΝΑ	"
100. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
101. ΠΑΝΤΕΛΑΚΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ	"
102. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ ΣΟΦΙΑ	"
103. ΤΑΒΛΑΡΙΔΗΣ ΑΛΕΚΟΣ	"
104. ΣΚΛΙΑΣ ΚΩΣΤΑΣ	"
105. ΜΑΡΘΑ ΛΟΥΖΙΑ	"
106. ΑΓΡΙΑΝΤΩΝΗΣ ΝΙΚΟΣ	"
107. ΜΠΑΡΔΑΚΗΣ ΚΩΣΤΑΣ	"
108. ΓΑΒΑΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	ΠΑΣΚ-Α
109. ΚΑΖΑΝΗ ΕΛΕΝΗ	"
110. ΜΠΟΥΜΗΣ ΘΑΝΑΣΗΣ	"
111. ΚΟΥΦΕΛΗ ΕΙΡΗΝΗ	"
112. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	"
113. ΕΡΗΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	"
114. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
115. ΠΑΠΑΠΑΥΛΟΥ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
116. ΠΙΝΙΟΥ ΚΛΑΙΡΗ	"
117. ΞΕΝΑΚΗΣ ΑΛΕΚΟΣ	"
118. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΝΤΩΝΗΣ	"
119. ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ ΜΗΝΑΣ	"
120. ΠΕΦΑΝΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	"
121. ΧΑΤΖΗΚΙΔΗΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	"
122. ΣΑΚΑΡΕΛΛΟΣ ΝΙΚΟΣ	"
123. ΛΕΜΠΕΣΗ ΕΛΕΝΗ	"
124. ΑΝΔΡΕΑΔΑΚΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	"
125. ΚΑΛΥΒΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
126. ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΗ ΑΘΗΝΑ	"
127. ΚΑΡΑΚΑΣΤΑΝΗΣ ΝΙΚΟΣ	"
128. ΣΑΠΕΡΑΣ ΝΙΚΟΣ	"
129. ΜΑΡΚΑΚΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	"
130. ΜΕΙΜΑΡΗ ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	"
131. ΜΥΡΙΑΛΛΗ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	"
132. ΡΩΤΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	"
133. ΜΕΛΑΝΙΤΟΥ ΑΝΝΑ	ΠΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΑΥΡΙΟ
134. ΜΑΟΥΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΑΡΙΣΤ. ΑΡΧ/ΤΩΝ
135. ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ ΕΛΕΝΗ	"
136. ΠΑΠΑΡΡΟΔΟΥ ΕΛΕΝΗ	"
137. ΧΑΛΚΙΑΣ ΑΛΕΚΟΣ	"
138. ΚΑΛΑΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	"
139. ΦΩΤΙΟΥ ΘΕΑΝΩ	"
140. ΚΑΡΑΒΙΤΗ ΕΥΗ	"
141. ΚΑΤΣΑΡΕΛΗ ΑΣΠΑ	"
142. ΝΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	"
143. ΣΙΑΠΙΚΙΔΗΣ ΝΙΚΟΣ	"
144. ΚΑΛΑΦΑΘΗ ΕΛΕΝΗ	"
145. ΚΑΤΕΡΙΝΗ ΤΩΝΙΑ	"

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (ΕΔΡΕΣ 5)

146. ΚΛΑΜΠΑΤΣΕΑΣ ΜΑΝΩΛΗΣ	ΑΣΑΕ
147. ΘΩΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΔΑΚ
148. ΤΣΑΜΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑΕΝΑ	ΝΕΟ ΚΙΝΗΜΑ
149. ΜΠΛΕΒΑΝΑΚΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	"
150. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΠΑΣΚ-Α

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (ΕΔΡΕΣ 3)

151. ΡΟΔΙΤΟΥ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	ΑΣΑΕ
152. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΟΣ ΣΤΡΑΤΗΣ	ΠΑΣΚ-Α
153. ΛΟΥΚΑΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΑΡΙΣΤ.ΑΡΧ/ΝΩΝ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (ΕΔΡΕΣ 4)

154. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΝΑ	ΑΣΑΕ
155. ΚΑΛΑΒΡΟΣ ΜΑΝΩΛΗΣ	ΔΑΚ
156. ΣΙΓΦΩΝΗ-ΤΖΑΝΕΤΑΚΗ ΟΛΓΑ	ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝ. ΚΥΚΛΑΔΩΝ
157. ΤΑΓΑΡΟΥΛΙΑΣ ΑΛΕΚΟΣ	"

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΕΔΡΕΣ 8)

158. ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΡΗΣ	ΔΑΚ
159. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	ΠΑΣΚ-Α
160. ΗΛΙΑΚΗΣ ΚΩΣΤΑΣ	"
161. ΜΕΤΕΝΙΔΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	"
162. ΜΥΛΩΝΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	"
163. ΖΟΥΡΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	ΠΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΑΥΡΙΟ
164. ΣΙΓΑΛΑ-ΜΑΓΓΙΦΑ ΡΕΝΑ	ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΑΡΙΣΤ.ΑΡΧ/ΝΩΝ
165. ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	"

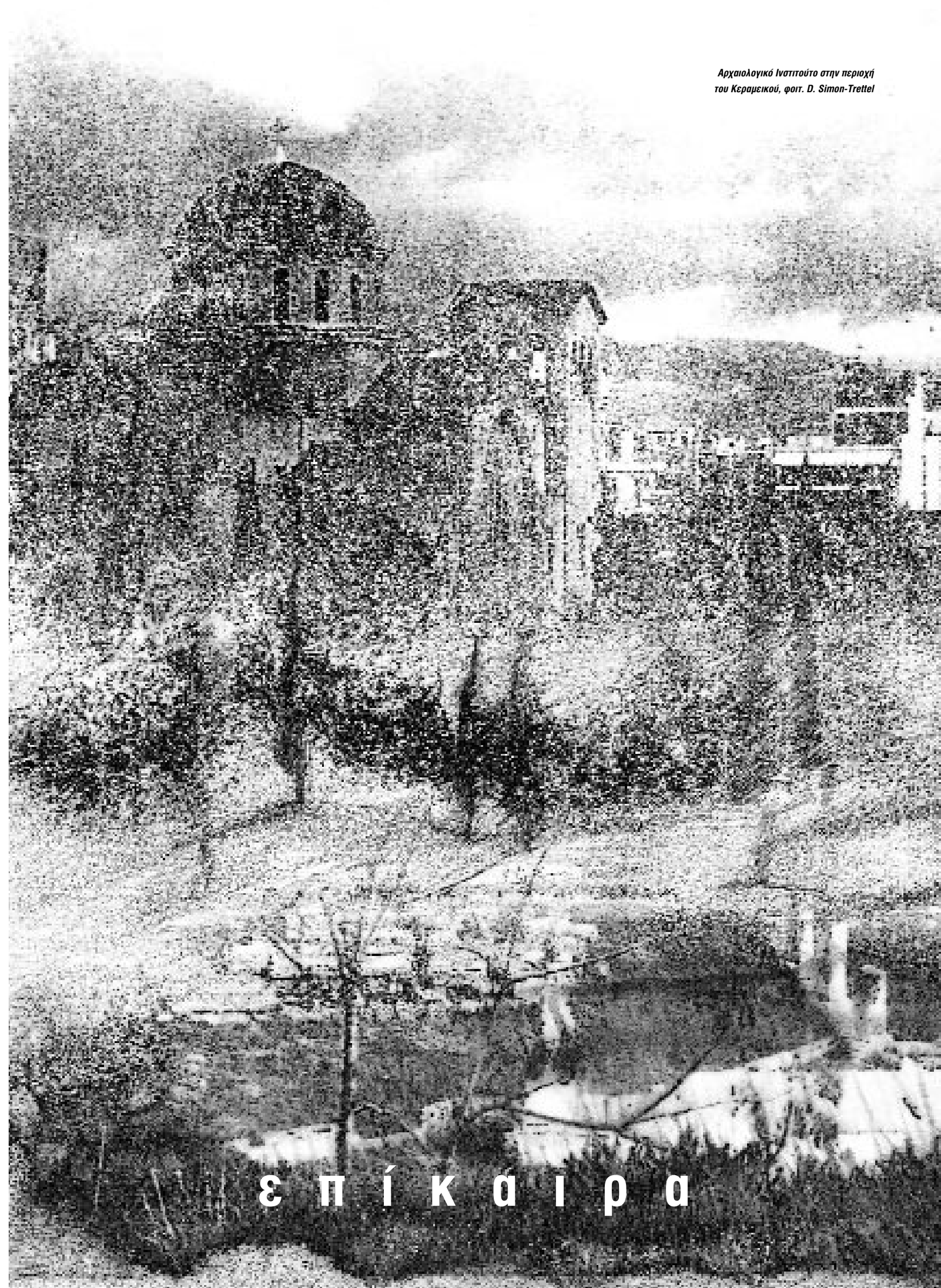
Η ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΦΟΡΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Με αφορμή τις συζητήσεις των ήδη δρομολογημένων μεγάλων έργων στην Αττική και την έλλειψη αποφασιστικού ρόλου του αρχιτέκτονα σ' αυτά, που πιστοποιήθηκε και πρόσφατα στο Συνέδριο "Ένα όραμα για την Αθήνα", η Συντακτική Επιτροπή αποφάσισε να αποστείλει συγκεκριμένες ερωτήσεις στον Δήμαρχο της Αθήνας, στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, στον Υπουργό Πολιτισμού, στους προέδρους της "Αττικό Μετρό" και του Αερολιμένος Αθηνών, τις οποίες και παραθέτει. Στις ερωτήσεις αυτές απάντησαν ο Δήμαρχος της Αθήνας και το ΥΠΕΧΩΔΕ συνολικά, και από το σημείο αυτό τους ευχαριστούμε για την ανταπόκρισή τους. Είναι στην κρίση του αναγνώστη, διαβάζοντας τις απαντήσεις, να εξαγάγει τα συμπεράσματά του ως προς το θέμα που επιχειρήσαμε να θίξουμε. Επισημαίνουμε ότι δεν απάντησαν ο Υπουργός Πολιτισμού, οι πρόεδροι της "Αττικό Μετρό" και του Αερολιμένος Αθηνών, αν και, βεβαίως, οι απαντήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ καλύπτουν και αυτούς τους φορείς. Παρ' όλα αυτά, η Συντακτική Επιτροπή θα ήθελε να σταματήσει σε μερικά σημεία που αποτελούν και θέματα αιχμής για τον κλάδο.

Στην απάντηση του Δημάρχου, κ. Αβραμόπουλου, γίνεται, ευθύς εξ αρχής, λόγος στη συμβολή και τις λύσεις που θα δώσουν οι αρχιτέκτονες στη διαμόρφωση της εικόνας της Αθήνας, ως προς την πολιτική αναβάθμισης της γειτονιάς και του κέντρου (σημειώνουμε, με ικανοποίηση, ότι για πρώτη φορά αναφέρεται ο Δήμος σε διενέργεια αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την Πλ. Ομονοίας, καθώς και στη σύνταξη πολλών πολεοδομικών μελετών)· όμως, σημαντικά έργα –όπως, για παράδειγμα, η Πλ. Δημαρχείου– υλοποιούνται χωρίς αυτή τη συμβολή και με διαδικασίες μη διαφανείς (βλ. επιστολή του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ στη σελ. 99). Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις υπαίθριων χώρων γίνονται χωρίς αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς, δεν εντάσσονται σ' ένα γενικότερο πρόγραμμα σχεδιασμού της πόλης, δεν λαμβάνονται υπόψη οι χρήσεις γης, κι έτσι, αντί ν' ανακουφίζουν την πόλη, δημιουργούν πρόσθετα κυκλοφοριακά προβλήματα. Στις επεμβάσεις που έχουν γίνει μέχρι τώρα (βλ. τοποθέτηση σιντριβανιών σε διάφορα σημεία της πόλης, χωρίς αυτά να διαφοροποιούνται ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες που διέπουν τον κάθε αστικό χώρο, κιγκλιδώματα "νεοκλασικού" ύφους κ.ά.) κυριαρχεί μια νοσταλγική υπόμνηση του παρελθόντος, ενώ υποδηλώνεται η έλλειψη μιας σύγχρονης αντίληψης και άποψης από τον Δήμο της Αθήνας για την πόλη, κάτι που συμβαίνει άλλωστε σε πολλές πόλεις της Ευρώπης, όπως, για παράδειγμα, στη Βαρκελώνη.

Στις απαντήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ που αφορούν στο πλέγμα των διαμορφώσεων των χώρων πρασίνου, πολιτιστικών και κοινωνικών λειτουργιών, της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, των πεζοδρομήσεων, του μετρό, του αεροδρομίου, των λεωφόρων Α/Δ Σπάτων-Σταυρού-Ελευσίνας και της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού, ανακύπτουν πολλά ερωτηματικά. Ή, μήπως, όλες οι διαμορφώσεις έργων ή τμημάτων τους που αναφέρονται ή αναγγέλλονται, δεν θα 'πρεπε να αποτελούν αντικείμενο διαλόγου και ανοιχτών διαδικασιών (αρχιτεκτονικών διαγωνισμών); Ως προς την άποψη της χρονοβόρας διαδικασίας των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, πιστεύουμε ότι είναι αποκλειστικά στην ευθύνη των αγνοηθέντων να διοργανώνονται εντός των καθορισμένων χρονικών πλαισίων. Οι ίδιες παρατηρήσεις ισχύουν και για το σχεδιασμό των σταθμών του Μετρό της Αθήνας, που αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα έργα διαμόρφωσης δημόσιου χώρου στο υπέδαφος και στο έδαφος της πόλης· όμως, ούτε ένας σταθμός δεν αποτέλεσε αντικείμενο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Οι τεχνικές υπηρεσίες μπορούν να εκπονήσουν αξιόλογες μελέτες· είναι προφανές, όμως, ότι δεν μπορούν να καθορίσουν το σύνολο μιας τέτοιας κλίμακας διαμορφώσεων.

Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των τεχνικών έργων είναι σήμερα το νέο πεδίο του αστικού σχεδιασμού. Οι νέες αστικές υποδομές (αεροδρόμια, ανισόπεδοι κόμβοι), οι νέοι δημόσιοι χώροι, είναι το τοπίο όπου διαδραματίζεται η σύγχρονη ζωή. Αν όλα αυτά εκτελεστούν χωρίς έναν ουσιαστικό και γόνιμο διάλογο μεταξύ των φορέων και των αρχιτεκτόνων, τότε κινδυνεύουν να αντιμετωπίσουν την αντιπαραγωγική φθορά που χαρακτηρίζει τις περισσότερες επεμβάσεις οι οποίες έχουν διαμορφώσει τη χαμηλή, δυστυχώς, ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος στις πόλεις μας. Η αναβάθμιση της αρχιτεκτονικής και της πόλης αποτελούν τα σημεία στα οποία πρέπει να στραφούν οι προσπάθειες του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ μέσα από μια στρατηγική διεκδικήσεων και επικοινωνίας που να έχει ως πρωταρχικό στόχο να καταστήσει την αρχιτεκτονική και την πόλη πολιτισμικά αγαθά.



ε π ί κ α ι ρ α

μελετοκατασκευές-“πακέτα”: οι θέσεις του ΕΜΠ

Αγαπητοί Συνάδελφοι,

Το Δ.Σ. του Τμήματος Αρχιτεκτόνων συζήτησε διεξοδικά το θέμα στην επιστολή σας της 5.1.1996 και σας αποστέλλω τις απόψεις μου.

Το Τμήμα Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π. έχει επανειλημμένα ασχοληθεί με το θέμα των μελετοκατασκευών-“πακέτων” και τις αρνητικές επιπτώσεις που έχει η συνεχώς αυξανόμενη τάση εφαρμογής της συγκεκριμένης διαδικασίας για την πραγματοποίηση ακόμα και των πιο ευαίσθητων και εξειδικευμένων, ως προς την καλλιτεχνική και επιστημονική τους σημασία, αρχιτεκτονικών έργων του Δημοσίου, κατά παρέκκλιση του πνεύματος και του γράμματος του σχετικού θεσμικού πλαισίου.

Θεωρούμε ότι, σε ιστορικές περιόδους άκρου ωφελιμισμού και καταναλωτισμού, η συνεχώς και με σχηματοποιημένο τρόπο προβαλλόμενη απαίτηση της Πολιτείας και των φορέων της, κυρίως για ευκολία και ταχύτητα –συχνά υπό τη στρεβλή έννοια των όρων– κατά την υλοποίηση της δημόσιας αρχιτεκτονικής, έχει αναγάγει πια ανάλογης νοοτροπίας νομολογη-

μένες δυνατότητες, όπως αυτή των “πακέτων”, ως κυρίαρχες και μοναδικές μεθόδους παραγωγής της αρχιτεκτονικής δημιουργίας.

Η ανησυχία μας για το σοβαρό αυτό ζήτημα μεγαλώνει συνεχώς, καθώς είναι πια φανερό ότι το σύστημα των μελετοκατασκευών δεν υποβιβάζει μόνο την ποιότητα των αρχιτεκτονικών που παράγει, αλλά και παραμορφώνει αυτό καθαυτό το ηθικό πλαίσιο αρχών που διέπει την αρχιτεκτονική συνολικά, την οποία έτσι φθείρει και διαφθείρει.

Ιδιαίτερα ως προς αυτό το τελευταίο, αλλά καιρίο, θέμα, το Τμήμα Αρχιτεκτόνων επιθυμεί, ήδη σε αυτή τη φάση δημοσιοποίησης του προβλήματος από τον Σύλλογο Αρχιτεκτόνων, να διατυπώσει και αυτό με σαφή και τεκμηριωμένο τρόπο τις απόψεις του. Έτσι:

α) Θεωρούμε κατ’ αρχήν, ότι η διαδικασία των μελετοκατασκευών-“πακέτων” ανατρέπει την αναγκαία για την κατοχύρωση της υψηλής ποιότητας των αρχιτεκτονικών έργων ισόρροπη σχέση ανάμεσα στο δημιουργό, τον κατασκευαστή-επιχειρηματία και τον αποδέκτη του έργου. Ο δημιουργός, από ανεξάρτητη διανοούμενη καλλιτεχνική και επιστημονική οντότητα, η οποία κατά τεκμήριο επιθυμεί την καλύτερη δυνατή εφαρμογή της μελέτης, μετατρέπεται σε υπάλληλο του κατασκευαστή-επιχειρηματία και εκφραστή των συμφερόντων του. Ανάλογα, ο αποδέκτης του έργου χάνει έναν σημαντικό παράγοντα προάσπισης της ουσιαστικής αξίας αυτού του έργου που του ανήκει.

β) Σ’ όλες σχεδόν τις προκηρύξεις, οι βαθμοί αξιολόγησης που αντιστοιχούν στην αρχιτεκτονική μελέτη, είναι δυσανάλογα περιορισμένοι, με αποτέλεσμα, τα άλλα τεχνοοικονομικά μεγέθη να υπερτερούν κατά την αξιολόγηση των “πακέτων”. Επιπλέον, ο τρόπος συγκρότησης των επιτροπών αξιολόγησης και η κατάργηση της ανωνυμίας των διαγωνιζομένων, επιτείνουν τον κίνδυνο τόσο του υποβιβασμού της ουσιαστικής αξίας της μελέτης που κάθε φορά θα επιλεγεί, όσο και της εγκυρότητας της ίδιας της επιλογής.

γ) Είναι χαρακτηριστικό ότι, για τους παραπάνω λόγους, η κυριαρχία των μελετοκατασκευών ως μεθόδου ανάθεσης δημόσιων αρχιτεκτονικών έργων σημαίνει την αντίστοιχη αποδυνά-

μωση των Πανελλήνιων αρχιτεκτονικών διαγωνισμών· δηλαδή, του κορυφαίου θεσμού που με συλλογικούς αγώνες κατακτήθηκε για την προάσπιση της καλλιτεχνικής και επιστημονικής αξίας της αρχιτεκτονικής, και λειτούργησε μέχρι σήμερα με επιτυχία. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι αυτή ακριβώς η επιτυχία βάλλεται και διαβάλλεται, ακόμα και από επίσημα βήματα, κυρίως από εκείνους που έχουν συμφέρον από την προώθηση των αναθέσεων μέσω των μελετοκατασκευών.

Και συμβαίνει αυτό, γιατί οι αρχές και η φιλοσοφία των δύο αυτών διαδικασιών είναι όχι μόνο διάφορες, αλλά και αντίθετες. Η πρώτη προάγει την αρχιτεκτονική ως Επιστήμη και Τέχνη. Ταυτόχρονα, τοποθετεί τον αρχιτέκτονα σε μια υψηλή, αλλά και κοινωνικά ελεγχόμενη, θέση μέσα στην αρχιτεκτονική παραγωγική διαδικασία.

Αντίθετα, η δεύτερη περιορίζει την αξία και τη σημασία της αρχιτεκτονικής, ποσοτικοποιώντας την και θεωρώντας την κυρίως ως τεχνοοικονομικό μέγεθος. Ταυτόχρονα, υποβιβάζει και τον αρχιτέκτονα, όχι μόνο ως προς το πλαίσιο των καλλιτεχνικών και επιστημονικών, αλλά και αυτών ακόμα των ηθικών ευθυνών και δικαιωμάτων του· γιατί τον δελεάζει να καρπωθεί την αμοιβή του έργου του, θυσιάζοντας την αυτονομία του έναντι του κατασκευαστού επιχειρηματία και εργοδότη του.

Εδώ, λοιπόν, προκαλείται μια αναπόφευκτη σταδιακή αλλοίωση και παραποίηση της ίδιας της φύσης της αρχιτεκτονικής, που έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τη φιλοσοφία και το πλαίσιο αρχών της διδασκαλίας μας. Δημιουργείται έτσι αγεφύρωτη απόσταση και αναντιστοιχία ανάμεσα στο αντικείμενο αυτής της διδασκαλίας και σε εκείνο το οποίο –κάτω από αυτές τις συνθήκες– θα κληθούν να αντιμετωπίσουν στην καθημερινή τους πρακτική οι σπουδαστές μας, αμέσως μετά την αποφοίτησή τους.

Είναι βέβαια φυσικό και αναγκαίο ότι, σε ένα πρώτο βασικό επίπεδο, η αρχιτεκτονική αποτελεί και αυτή διαδικασία παραγωγής έργου πρακτικού και χρήσιμου για την καθημερινή λειτουργία του κοινωνικού χώρου για τον οποίο κατ’ αρχάς προορίζεται.

Ωστόσο, οι θεσμοθετημένοι κανόνες που διέπουν και καθορίζουν τους μηχανισμούς αυτού του επιπέδου αρχιτεκτονικής δράσης, πρέπει σε κάθε περίπτωση να είναι τέτοιοι, ώστε να μην αποκλείουν την ταυτόχρονη λειτουργία της αρχιτεκτονικής –όπου, όποτε και όπως αυτό είναι δυνατόν– και ως υψίστης μορφής πνευματικής δημιουργίας, με έντονη κοινωνική και ηθική διάσταση.

Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι, ανάμεσα στα σημαντικότερα κριτήρια τα οποία σε κάθε ιστορική περίοδο κα-

θόριζαν τον τρόπο θεώρησης και αξιολόγησης των κοινωνιών και των κοινωνικών συστημάτων, η λαϊκή και επίσημη αρχιτεκτονική τους αποτελούσε πάντοτε έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους αυτής της μέγιστης συνολικής κρίσης.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, αλλά και για πολλούς άλλους ακόμα –που σε επόμενο στάδιο θα εκθέσουμε διεξοδικά– καλύπτουμε απολύτως την αντίδραση του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων και συμπαρασπεκώμαστε στην κινητοποίησή του· πολύ περισσότερο, γιατί, ιδιαίτερα στην προκειμένη περίπτωση, αφορά σε μελετοκατασκευή που προωθεί η ίδια η Πανεπιστημιακή Κοινότητα. Τόσο για το έργο αυτό όσο και για το πολύ σημαντικότερο νέο κτίριο των Πολιτικών Μηχανικών στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, η επιλογή από τη Διοίκηση της μεθόδου ανάθεσης μέσω μελετοκατασκευής προσλαμβάνει για μας χαρακτήρα συμβολικό και παραδειγματικό, με την αρνητική σημασία του όρου.

Πρέπει, μάλιστα, να σημειωθεί, ότι το επιχείρημα που προβάλλεται περί της νομιμότητας της αποφάσεως, δεν αρκεί, ιδιαίτερα στην ειδική αυτή περίπτωση, για την αποδοχή της. Πέραν της νομιμότητας που, φυσικά, είναι προϋπόθεση για κάθε πράξη της Δημόσιας Διοίκησης, η απόφαση αυτή πρέπει να είναι η καλύτερη δυνατή ως προς μια σειρά κριτηρίων, μεταξύ των οποίων η επιστημονική και δεοντολογική επάρκεια έχουν κύρια θέση.

Πιστεύουμε ότι για τα έργα της Πολυτεχνειούπολης θα πρέπει να σταματήσουν οι διαδικασίες ανάθεσης μέσω μελετοκατασκευών, και η Πρυτανεία να επιλέξει τη διαδικασία των Πανελλήνιων αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, όπως επιβάλλεται για ένα πανεπιστημιακό περιβάλλον, όπου και εντάσσεται το Τμήμα Αρχιτεκτόνων.

Τέλος, το Δ.Σ. του Τμήματος δηλώνει ότι η στάση του αυτή δεν έχει επιλεκτικό χαρακτήρα και δεν αφορά μόνο στα συγκεκριμένα έργα, αλλά εντάσσεται στη γενική του υποχρέωση να προασπίζεται ζητήματα Αρχών που αφορούν στην Αρχιτεκτονική, όπου, όταν και όποτε αυτές κινδυνεύουν ή διακυβεύονται.

Υπό την έννοια αυτή, έχει την πρόθεση να πάρει ανάλογη θέση σε κάθε περίπτωση σημαντικού δημόσιου έργου, για την ανάθεση της μελέτης τού οποίου δεν θα επιλεγεί η μέθοδος του Πανελλήνιου αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, αλλά αυτή της μελετοκατασκευής.

**Εκ μέρους του Δ.Σ.
του Τμήματος Αρχιτεκτόνων**

Ο Πρόεδρος

N. Καλογεράς, καθηγητής Ε.Μ.Π.



Ο αφανισμός της ελληνικής αρχιτεκτονικής

• Ελένη Φεσσά-Εμμανουήλ • ιστορικός, επίκ. καθηγ. του Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο αφανισμός της ελληνικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς του 20ού αιώνα

1. Χάθηκε ένα ακόμη σημαντικό κτίριο του Μεσοπολέμου

Κάθε τόσο μαθαίνουμε από τον Τύπο την κατεδάφιση ενός ακόμη σημαντικού κτιρίου της νεότερης και σύγχρονης κληρονομιάς μας. Η είδηση περνά σχεδόν απαρατήρητη από τους αναγνώστες και αφήνει μάλλον αδιάφορο τον αρχιτεκτονικό και τεχνικό κόσμο της χώρας. "Αναστατώνει" ορισμένους ειδικούς, όπως είναι οι ιστορικοί και κριτικοί της νεότερης αρχιτεκτονικής μας, οι οποίοι αντιδρούν, ευ-

αισθητοποιώντας πρόσκαιρα μερικούς δημοσιογράφους, πολιτικούς και διανοούμενους, και κάποιους αρχιτεκτονικούς φορείς. επαγγελματικούς συλλόγους και σωματεία, ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα κ.ά. Αρχίζει έτσι μια πλειοδοσία διαμαρτυριών, χύνονται δάκρυα –άλλοτε ειλικρινή και άλλοτε κροκοδείλια– και αποδίδονται με αγανάκτηση αόριστες ευθύνες, τις οποίες, τελικά, δεν χρεώνεται κανένας. Για τις κατεδαφίσεις, ακούμε συχνά να λέγεται, δεν ευθύνονται μόνο οι αρχιτέκτονες, οι μηχανικοί και οι ιδιοκτήτες που τις έκαμαν ή τις ενέκριναν· ευθύνονται και άλλοι. Φταίει η πολιτεία, φταίει η ελληνική κοινωνία, φταίει η παιδεία, φταίνε τα πολιτικά

κόμματα· φταίμε, δηλαδή, αορίστως όλοι. Με την ανευθυνο-υπεύθυνη αυτή λογική, οι συνειδήσεις ελαφρώνουν, και η υπόθεση ξεχνιέται μέχρι την επόμενη κατεδάφιση.

Το 1995, μας είχε αναστατώσει ο ακρωτηριασμός του εργοστασίου Φιξ (1957), ενός ημιτελούς, αλλά πρωτοποριακού, έργου του δεξιοτέχνη-οραματιστή Τάκη Ζενέτου (1926-1977) και του συνεργάτη του, Μαργαρίτη Αποστολίδη. Ο ακρωτηριασμός έγινε νομότυπα, αφού το κτίριο δεν ήταν κηρυγμένο διατηρητέο, αλλά και με τις ευλογίες του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (Κ.Α.Σ.) και των πολιτικών ηγεσιών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.¹ Δύο χρόνια αργότερα, θα γκρεμιστεί το κακοποιημένο κτίριο Εκθέσεων της Ford (1934-1935) στη Λεωφόρο Συγγρού, ένα έργο του αρχιτέκτονα Γεωργίου Κοντολέοντος (1896-1952) με ιδιαίτερη αισθητική και συμβολική αξία (εικ. 1).² Στη θέση του πρόκειται να οικοδομηθεί το πολιτιστι-

κό κέντρο του κοινωφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Ωνάσης, η μελέτη του οποίου δεν ολοκληρώθηκε ακόμη. Η πρόσφατη κατεδάφιση έδωσε, βέβαια, τη χαριστική βολή στο μεσοπολεμικό αρχιτεκτόνημα των 2126 περίπου μ²., το οποίο θα μπορούσε κάλλιστα να λειτουργήσει και σήμερα ως εκθεσιακός χώρος.³ Το κτίριο ήταν από καιρό καταδικασμένο, όχι τόσο επειδή κακοποιήθηκε από τους αμερικανούς χρήστες του,⁴ όσο λόγω της αδιαφορίας του αρχιτεκτονικού κόσμου της χώρας. Και όμως, πρόκειται, πιστεύω, για μian από τις αρτιότερες, διαυγέστερες και ποιητικότερες εκφράσεις της μεσοπολεμικής μας αρχιτεκτονικής, απολύτως συγκρίσιμη με έργα μεγάλων ονομάτων του διεθνούς μοντερνισμού (Α. Loos, T. Garnier, R. Mallet-Stevens κ.ά.). Το εκθετήριο της Ford, ο δημιουργός του δεν το αντιμετώπισε σαν κατάσταση ενός προϊόντος εποχικής ακτινοβολίας. Το είδε ιδεαλιστικά, σαν τέμενος ενός πολιτισμικού αγαθού του 20ού αιώνα, σε μια πόλη με μian αρχιτεκτονική κληρονομιά παγκόσμιας ακτινοβολίας. Και το αντιμετώπισε ως υπεύθυνος δημιουργός, υπερβαίνοντας τα όρια του μοντερνισμού και τις συμβάσεις του ευρωπαϊκού κλασικισμού, μέσα από μια πολύμοχθη και χρονοβόρο προσπάθεια. Η διαμόρφωση των όψεων του εκθετηρίου αποτελεί ένα υπόδειγμα αρχιτεκτονικού ύφους. Όλα εδώ συνεργάζονται αρμονικά, δίνοντας στο μοντέρνο αυτό τέμενος μια ελληνότροπη κλασικότητα και μια "ένότητα στην ποικιλία". Τα πάντα στις όψεις λύθηκαν με στοχασμό και καλαισθησία: οι σχέσεις των κενών με τα πλήρη, οι αναλογίες των μερών προς το όλο, η εναρμόνιση των μοντέρνων υλικών με τα παραδοσιακά: δηλαδή, του γυαλιού και του σιδήρου με το γκρίζο μάρμαρο του Κοκκιναρά, που τόσο αγαπούσαν οι αρχιτέκτονες του αθηναϊκού κλασικισμού, κ.ά. Ιδιοφυής, τέλος, υπήρξε η απότμηση των γωνιών του εκθετηρίου και η πλαισίωση του ανοίγματος της πρόσοψης με μια τριπλή, βαθμιδωτή ταινία. Η αξία όμως αυτού του αρχιτεκτονήματος δεν βρίσκεται μόνο στο ύψος του, αλλά και στο ήθος του. Για την πραγμάτωσή του, ο αρχιτέκτονας ανέλαβε την ευθύνη να λειτουργήσει όχι απλώς σαν εκτελεστικό όργανο των επιθυμιών του εργοδότη ή σαν καλός επαγγελματίας του καιρού του, αλλά ως μαχόμενος καλλιτέχνης και στοχαστής. Είναι λοιπόν κρίμα, το υποδειγματικό αυτό έργο του Κοντολέοντος, που το άφησε να γεννηθεί μια αγγλική ιδιωτική επιχείρηση,⁵ να το κατεδαφίζει ένα ελληνικό κοινωφελές ίδρυμα.

Θα υπάρξουν βέβαια ξανά κάποιες διαμαρτυρίες ειδικών και φορέων, πιθανότατα πιο χαμηλόφωνες από ό,τι στην περίπτωση του εργοστασίου Φιξ,

αριστερά: το κατεδαφισμένο κτίριο Εκθέσεων και σταθμού αυτοκινητών της Ford στην Λεωφόρο Συγγρού, αρχ. Γ. Κοντολέον, 1934-35.



6. Ο Κοντολέων αυτοκτόνησε σε ηλικία 56 ετών και ο Ζενέτος σε ηλικία 51 ετών.

7. Ο αγώνας για την προστασία της κληρονομιάς του μοντερνισμού έχει αρχίσει από καιρό στη Γερμανία, την Αυστρία, την Ολλανδία, την Αγγλία, τις Η.Π.Α και αλλού. Την υπόθεση αυτή στηρίζουν επίσημοι διεθνείς οργανισμοί, όπως η UNESCO, το ICOMOS κ.ά., αλλά και πανεπιστημιακοί κύκλοι και διεθνείς ομάδες εργασίας, όπως είναι λ.χ. η "Διεθνής Ομάδα Εργασίας για την Τεκμηρίωση και Διατήρηση Κτιρίων, Τοποθεσιών και Γειτονιών του Μοντέρνου Κινήματος" (DOCOMOMO), που ιδρύθηκε το 1988 από το Τεχνικό Πανεπιστήμιο του Eindhoven στην Ολλανδία.

αφού πρόκειται για ένα παλαιότερο και λιγότερο γνωστό κτίριο. Είναι ακόμη ενδεχόμενο, ο αρχιτεκτονικός κόσμος να συγκινηθεί πρόσκαιρα από μια σύμπτωση, η οποία δεν αφορά στα δύο καταδαφισμένα κτίρια ούτε την αξία των δημιουργών τους, αλλά στον τραγικό τους θάνατο: γιατί τόσο ο Κοντολέων όσο και ο Ζενέτος έθεσαν θεληματικά τέρμα στη ζωή τους αρκετά νωρίς,⁶ αδυνατώντας να συμβιβαστούν με τα "κακώς κείμενα" της αρχιτεκτονικής του καιρού τους.

Το βέβαιο, πάντως, είναι, πως ο θόρυβος θα κοπάσει γρήγορα. Και, μέχρι την επόμενη κατεδάφιση, μάλλον δε θα γίνει τίποτε το ουσιαστικό για να ανακοπεί ο αφανισμός της σύγχρονης αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς. Οι σημερινοί αρχιτέκτονες και οι ταγοί τους θα απεμπολήσουν πιθανότατα ευθύνες που σε άλλες χώρες θεωρούνται αυτονόητες, όπως είναι λ.χ. η τιμητική αναγνώριση των πρωτεργατών της αρχιτεκτονικής μας του 20ού αιώνα, η συστηματική προβολή των επιτευγμάτων της, η σοβαρή ενασχόληση με την προστασία της σύγχρονης αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς, η δημιουργία ενός Ελληνικού Μουσείου Αρχιτεκτονικής, ώστε να βρουν τα διασκορπισμένα αρχεία και συλλογές αρχιτεκτόνων τη φυσική τους στέγη κ.ά.

2. Ζητήματα προστασίας της σύγχρονης αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς

Η κατεδάφιση του μεσοπολεμικού κτιρίου Εκθέσεων της Ford φέρνει ξανά στο προσκήνιο δύο τουλάχιστον ζητήματα. Το πρώτο είναι η ανάγκη να φωτιστούν τα επιτεύγματα της σύγχρονης ελληνικής αρχιτεκτονικής και να γίνουν γνωστοί οι δημιουργοί τους, δίχως μιζέρια και ιδιοτέλειες –πολιτικές, ακαδημαϊκές ή άλλες–, ώστε να κερδίσουν την αναγνώριση που αξίζουν μέσα και έξω από τα ελληνικά σύνορα. Το ζήτημα αυτό αποτελεί μια χρόνια εκκρεμότητα για την ιστορία της αρχιτεκτονικής μας του 20ού αιώνα και την αποτελεσματική διαχείριση της κληρονομιάς της: γιατί, όσο η σύγχρονη ελληνική αρχιτεκτονική παραμένει άγνωστη στους μη ειδικούς και τους ξένους, θα είναι καταδικασμένη: (α) να απαξιώνεται, να παρανοείται και να καταστρέφεται στο εσωτερικό, και (β) να απουσιάζει από την παγκόσμια ιστορία ή να μην εισέρχεται σ' αυτήν κατ' αξίαν και με τον δικό της τρόπο. Στην αναστροφή τέτοιων προοπτικών μπορούν, πιστεύω, να συμβάλουν η αυτογνωσία και η διεύρυνση του δυτικού ορίζοντα των ιστορικών της σύγχρονης αρχιτεκτονικής μας, αλλά και των διαχειριστών της κληρονομιάς της.

Το δεύτερο ζήτημα έχει να κάνει με την προστασία των ελληνικών κτιρίων του διεθνούς μοντερνισμού. Εδώ, η

αρχιτεκτονική προστασία συνδέεται με τη διεθνή επικαιρότητα και εντάσσεται σε ευρύτερα προγράμματα. Έτσι, τα κριτήρια των διατηρητέων μοντέρνων κτιρίων στην Ελλάδα και της αξίας των δημιουργών τους είναι λίγο-πολύ εξωγενή: γιατί επιβάλλονται συνήθως από την εισαγόμενη ιστορία, τη θεωρία και την πρακτική της προστασίας που ανέπτυξαν οι ηγετικές δυνάμεις του Μοντέρνου Κινήματος: η Γερμανία, η Αυστρία, η Ολλανδία, οι Η.Π.Α. κ.ά. Βασικές εδώ είναι οι έννοιες του κέντρου-πομπού μιας καινοτομίας ή ενός νεωτερισμού και της περιφέρειας-δέκτη: έννοιες, δηλαδή, στις οποίες βασίζεται η συγκριτική ιστορία της καπιταλιστικής Δύσης. Στο πλαίσιο αυτής της ιστορίας –η οποία δεν συμπίπτει βέβαια με την παγκόσμια– τα κέντρα του Μοντέρνου Κινήματος ταυτίζονται ρητά ή άρητα με τους δημιουργούς και εξαγωγείς των αρχιτεκτονικών προτύπων του 20ού αιώνα. Αντίθετα, οι αρχιτέκτονες της περιφέρειας-δέκτη μοντερνισμού, στις οποίες περιλαμβάνεται και η σύγχρονη Ελλάδα, αντιμετωπίζονται συνήθως απ' υψηλού, ως εισαγωγείς και αντιγραφείς αυτών των προτύπων, ή συγκαταβατικά, ως δημιουργικοί μιμητές τους ή ως γραφικοί "επαρχιώτες". Με άλλα λόγια, η συγκριτική ιστοριογραφία των ηγετικών δυνάμεων της Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής εξαίρει το ρόλο της καινοτομίας, της πρωτοπορίας, της μόδας, της μίμησης και της πολιτισμικής ομοιομορφίας. Ταυτόχρονα, υποβαθμίζει ουσιώδη ζητήματα της "περιφέρειας" όπως είναι ο συγκερασμός παράδοσης και νεωτερικότητας, η αυτογνωσία, η ιδιοτυπία και η πολιτισμική αυτοτέλεια: ζητήματα, δηλαδή, υπαρκτά για χώρες της περιφέρειας του καπιταλισμού με μακράιωνη και αξιόλογη αρχιτεκτονική παράδοση, όπως είναι η Ελλάδα.

Αυτά, επομένως, που ενδιαφέρουν τους ιστορικούς του διεθνούς μοντερνισμού και τους διαχειριστές της αρχιτεκτονικής του κληρονομιάς έχουν χαρακτήρα επιλεκτικό. Είναι κυρίως τα ελληνικά κτίρια τα οποία ανήκουν σε μια πρωτοπόρο σχολή ή παράδοση του Μοντέρνου (π.χ. στο Bauhaus) και οι έλληνες αρχιτέκτονες που υπήρξαν δεξιότεχνες μιμητές των μεγάλων του μοντερνισμού (του Mies van der Rohe, του Le Corbusier κ.ά.). Ένα τέτοιο επιλεκτικό ενδιαφέρον δεν οδηγεί βέβαια τη σύγχρονη αρχιτεκτονική μας στην παγκόσμια ιστορία με τον δικό της τρόπο. Υπηρετεί κυρίως τον αρχιτεκτονικό ηγεμονισμό των κέντρων του Μοντέρνου Κινήματος. Επιτρέπει, επίσης, στους κριτικούς, τους ιστορικούς και τους διαχειριστές της μοντέρνας αρχιτεκτονικής μας να συγχρονιστούν με τη διεθνή επικαιρότητα.⁷

Σημειώσεις

1. Στον αγώνα για τη σωτηρία του κτιρίου Φιξ πρωτοστάτησε το περιοδικό "Τεύχος" που, το 1990, διοργάνωσε μεγάλη συνέντευξη Τύπου. Η παρέμβαση του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων έγινε μετά την αναγγελία της απόφασης κατεδάφισης του μπροστινού του μέρους από τον υπουργό Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε στις 31/1/1995. Το ιστορικό της κατεδάφισης του κτιρίου Φιξ και απόψεις ελλήνων και ξένων ειδικών γι' αυτό το θέμα υπάρχουν σε ειδικό αφιέρωμα του περιοδικού του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ "Αρχιτέκτονες", 1/ 1995. Πολύ καταποιστικά είναι τα άρθρα του Γ. Σπυροφορίδη "Υπόθεση Φιξ" (σο. 34-37), και της Β. Τροβά, "Για την αρχιτεκτονική και τη μοναξιά της" (σο. 43-46). Βλ. ακόμη: Ε. Χατζηιωάννου, "Το εργοστάσιο του Φιξ, στέγη για δύο Μουσεία", "Η Καθημερινή", 1/2/1995, και Ε. Γλύκου, "Δημοψήφισμα για το Φιξ. Στοπ στις έριδες από την πρόταση του Αβραμόπουλου. Δαμανάκη: Να γίνει μουσείο. Πάγκαλος: Δεν είναι και Παρθενώνας", "Ελευθεροτυπία", 2/3/1995.

2. Την είδηση για την κατεδάφιση του κτιρίου Εκθέσεων και σταθμού αυτοκινήτων της Ford τη διαβάσαμε σε άρθρο του Ν. Βατόπουλου ("Η Καθημερινή", 20/3/1997). Γραμμένο με γνώση και ευαισθησία, το άρθρο αυτό αρχίζει με την εξής καίρια διαπίστωση. "Η αρχιτεκτονική του 20ού αιώνα είναι στη χώρα μας ανυπεράσπιστη. Με εξαίρεση τα κτίρια των ιστορικών ρυθμών που εξακολουθούσαν να χτίζονται στην Ελλάδα ως τη δεκαετία του '20, ολόκληρο το κεφάλαιο που συνοπτικά ονομάζουμε μοντερνισμό, με όλες τις κοινωνικές, αισθητικές και φιλοσοφικές προεκτάσεις του, όχι μόνο αγνοείται, αλλά συστηματικά κακοποιείται και καταστρέφεται. Ένα αφιέρωμα στο χαμένο αυτό κτίριο και τον αξιολογότερο δημιουργό του, τον αρχιτέκτονα Γ. Κοντολέοντα, γραμμένο από τη συγγραφέα αυτού του άρθρου, θα δημοσιευτεί σύντομα στο περιοδικό "Τεύχος".

3. Τόσο το μνημειώδες εκθετήριο της Ford (εμβαδού 292,24 τ.μ.) όσο και ο πίσω σταθμός αυτοκινήτων (εμβαδού 1823,70 τ.μ.) με τις ελεύθερες κατόψεις τους μπορούσαν εύκολα να διασκευαστούν σε εκθεσιακούς ή πολιτιστικούς χώρους.

4. Το κτίριο της Ford κακοποιήθηκε βάναισα από τους μεταπολεμικούς χρήστες του. Ο Loyer γράφει στα 1966 ότι του είχαν προσθέσει ένα χώρο στην πρόσοψη με κολώνες μινωικού ρυθμού. Οι περισσότεροι το θυμόμαστε ως πρατήριο αμερικανικών αφορολόγητων ειδών, με ολόκληρη την αρχική του πρόσοψη κρυμμένη από ένα πρόσκτισμα στο ισόγειο και μια πράσινη τέντα στον όροφο των γραφείων.

5. Πελάτης ήταν η αγγλική Ford, με έδρα το Λονδίνο και απόψεις για τη μορφή του κτιρίου ριζικά διαφορετικές από εκείνες του αρχιτέκτονα. Ο Κοντολέων έδωσε μια δύσκολη μάχη για να γίνει δεκτή η πρότασή του.



η οικοδομική δραστηριότητα στην Ελλάδα

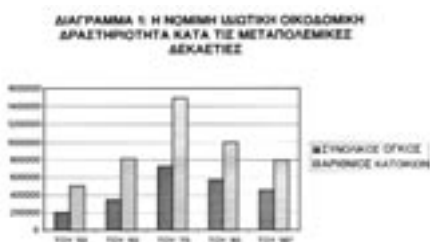
• Παντελής Μαραβέας • τελειόφοιτος Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών

Η οικοδομική δραστηριότητα κατά τις μεταπολεμικές δεκαετίες και έως σήμερα

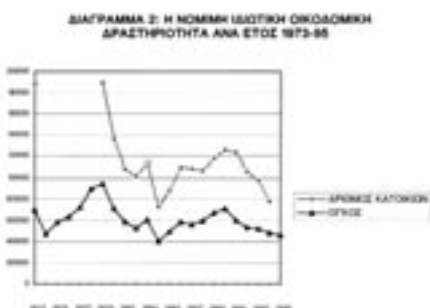
Η μεταπολεμική συγκέντρωση πληθυσμού στα αστικά κέντρα –ιδιαίτερα στην Αθήνα–, σε συνδυασμό με τις καταστροφές του στεγαστικού αποθέματος κατά τη διάρκεια του πολέμου, αλλά και την καθυστερημένη έναρξη της ανοικοδόμησης λόγω του εμφυλίου κατά πέντε χρόνια, σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, δημιούργησαν ένα πράγματι εκρηκτικό πρόβλημα στέγασης. Αυτό, σε συνδυασμό με την πλήρη αδυναμία των μεταπολεμικών κυβερνήσεων να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα της κοινωνίας, αποτέλεσε τη βάση εμφάνισης και ανάπτυξης δύο καθαρά ελληνικών φαινομένων: των αυθαιρέτων στις εκτός σχεδίου περιοχές των πόλεων και την ανάπτυξη της οικοδομικής επιχειρηματικής δραστηριότητας με την επινόηση της αντιπαροχής.

Τα μεγέθη αυτά διαμορφώνουν τους δείκτες στέγασης της χώρας στα 44 τ.μ. διαθέσιμης και 26 ως 27 τ.μ. κατοικούμενης επιφάνειας ανά άτομο και στα 1,43 δωμάτια ανά άτομο· δηλαδή, πολύ κοντά στον μέσο όρο της ΕΟΚ.

Οι μεταβολές φαίνονται στα ακόλουθα διαγράμματα:



* Πρόβλεψη
Όγκος σε χιλ. κυβικά μέτρα



Η οικοδομική δραστηριότητα παρουσιάζει μια πρωτοφανή κρίση, αφού το 1995 ήταν η χειρότερη χρονιά της 25ετίας. Το 1990, που παρουσίασε την τελευταία άνοδο, ήταν η τελευταία χρονιά πριν την εφαρμογή του "πόθεν έσχες". Επιπλέον, λόγω της αύξησης των φορολογικών εξόδων για την έκδοση φορολογικών αδειών, είχαν σπεύσει όλοι να καταθέσουν αιτήσεις στο τέλος του 1989. Παρ' όλη τη μέτρεται αναβολή του "πόθεν έσχες" την 1/1/95 δεν παρουσιάστηκε ανάκαμψη. Τους πρώτους μήνες του 1996, παρουσιάζεται σημαντική άνοδος, όμως αυτή η αύξηση μειώνεται από μήνα σε μήνα (Ιανουάριος +60,7%, Ιανουάριος και Φεβρουάριος +42,9%) καθώς η σύγκριση γίνεται με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 1995, στους πρώτους μήνες του οποίου είχαμε σημαντική πτώση, λόγω της επανεφαρμογής του "πόθεν έσχες". Η μείωση των αντικειμενικών αξιών, που έγινε στις 21/1/93, δεν πρόλαβε να συντελέσει στη βελτίωση της οικοδομικής δραστηριότητας, αφού, το 1995, αυξήθηκαν πάλι υπέρμετρα οι αντικειμενικές αξίες.

ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Η παραγωγή προσαρμόζεται στη ζήτηση, κύριος παράγοντας της οποίας είναι οι ανάγκες. Κατά την άποψη κάποιων, οι ανάγκες αυτές έχουν κορεστεί σημαντικά, επηρεάζοντας έτσι την πορεία της οικοδομικής δραστηριότητας. Αναμφίβολα, όμως, τόσο οι ανάγκες όσο και ο κορεσμός δεν είναι οι μοναδικοί παράγοντες που επηρεάζουν την οικοδομική δραστηριότητα, αλλά είναι αναμφίβολα αποφασιστικοί. Είναι επίσης βέβαιο ότι την επηρεάζουν και μια σειρά άλλων παραμέτρων, όπως: η κυβερνητική πολιτική, η οικονομική κατάσταση, τα φορολογικά μέτρα, οι πολεοδομικές ρυθμίσεις, οι τιμές κ.λπ. (θα εξεταστούν στην συνέχεια). Αυτοί οι παράγοντες, όμως, επηρεάζουν κυρίως τα ετήσια σκαμπανεβάσματα και όχι τη γενική τάση.

α) **Κορεσμός.** Στην Ελλάδα υπάρχουν 5.000.000 περίπου κατοικίες για 3.350.000 οικογένειες. Από ποσοτικής πλευράς, λοιπόν, δε φαίνεται να υπάρχει στεγαστικό πρόβλημα. Όμως, το στεγαστικό απόθεμα δεν είναι ομοιόμορφα κατανομημένο – ούτε γεωγραφικά ούτε κοινωνικά. Στην περιοχή της πρωτεύουσας υπάρχουν 1.450.000 μονάδες κατοικίας για 1.200.000 νοικοκυριά, ενώ, σε πόλεις

με πληθυσμό άνω των 50.000 κατοίκων, αντιστοιχούν 2.350.000 κατοικίες σε 1.800.000 νοικοκυριά. Ωστόσο, κάποια κοινωνικά στρώματα ούτε έχουν ούτε υπάρχει δυνατότητα να αποκτήσουν ιδιόκτητη στέγη, ενώ άλλα έχουν και δεύτερη. Εξ άλλου, στα στατιστικά αυτά στοιχεία περιλαμβάνονται ως κατοικίες τόσο κάποια κτίσματα ερείπια σήμερα, που εγκατέλειψαν πολλοί πριν 30-40 χρόνια, προκειμένου να έρθουν στην πόλη, όσο και κτίσματα στα οποία αναγκάζονται να στεγάζονται οικογένειες με απaráδεκτες συνθήκες. Άρα, υπάρχει και πρόβλημα ποιοτικό και όχι μόνο ποσοτικό.

Με όλα τα παραπάνω λανθασμένα δεδομένα, δίδεται ποσοστό 77% των ελληνικών νοικοκυριών να κατοικεί σε ιδιόκτητη στέγη, ποσοστό που είναι από τα υψηλότερα της Ευρώπης. Παρ' όλα αυτά, οι χιλιάδες αιτήσεις για στεγαστικά δάνεια, το πλήθος των παράνομων κτισμάτων στους ιστούς των πόλεων και η διατήρηση προστατευτικού ενοικιοστασίου από το κράτος ενισχύουν την άποψη ότι υπάρχει πρόβλημα στέγης. Επιπλέον, η άνοδος του βιοτικού επιπέδου οδηγεί στη βελτίωση του οικοδομικού αποθέματος, και οι κακές συνθήκες ζωής στις πόλεις καθιστούν τη δεύτερη κατοικία έξω από την πόλη, ανάγκη και όχι πολυτέλεια.

β) **Φορολογία.** Μια οικοδομή από τη "γέννηση" της (έκδοση οικοδομικής άδειας) αρχίζει να επιβαρύνεται με τέλη, εισφορές, φόρους κ.λπ., οι οποίοι κατά τη διάρκεια της ζωής της πολλαπλασιάζονται, δημιουργώντας, έτσι, από τη μια μεριά, ένα σημαντικό έσοδο για το κράτος και, από την άλλη, μια επιβάρυνση, η οποία για πολλές περιπτώσεις ιδιοκτητών και χρηστών είναι δυσβάσταχτη. Για να γίνουν πιο συγκεκριμένοι είναι το γεγονός επιβαρύνεται με τους φόρους του πίνακα 1 που ακολουθεί.

Από το 1982 επεβλήθη ο επονομαζόμενος ΦΑΠ (Φόρος Ακίνητης Περιουσίας) που πλήρωναν οι κάτοχοι "μεγάλης" ακίνητου περιουσίας. Η απόδοση του φόρου αυτού ήταν πολύ μικρή, επειδή αποτελούσε ισχυρό αντικίνητρο για την ύπαρξη ακίνητης περιουσίας. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, ακόμα κι αν δεν είχε εισοδήματα ο κάτοχος των ακινήτων, ήταν υποχρεωμένος να καταβάλλει τους σχετικούς φόρους.

Γι' αυτό ο φόρος αυτός καταργήθηκε (το 1992) και αντικαταστάθηκε από μικρότερο, το Τέλος Ακίνητης Περιουσίας (ΤΑΠ), του οποίου τα έσοδα εισπράττουν οι δήμοι και οι κοινότητες, και ο οποίος δεν επιβάλλεται στο σύνολο της περιουσίας, αλλά για κάθε ακίνητο ξεχωριστά. Ο συντελεστής του φόρου αυτού κυμαίνεται από 0,25 ως 0,35%, αν και συζητείται αύξηση σε 0,5-1%. Ο φόρος αυτός, υπάρχει ο κίνδυνος, οι δήμοι και οι κοινότητες, για να αντιμετωπίσουν ελλείμματά

τους, να τον αυξήσουν αυθαίρετα, οπότε θα καταστεί κι αυτός σοβαρό αντικίνητρο.

Όσον αφορά στις αντικειμενικές αξίες, αυτές έχουν ως σκοπό τον προσδιορισμό των φόρων. Ωστόσο, σημαντική καινοτομία στη φορολογική πολιτική αποτέλεσε η με νομοθετική ρύθμιση θέσπιση της αντικειμενικής αξίας οικοπέδων και οικοδομών. Όμως, παρά τα πολύ σημαντικά πλεονεκτήματά του (περιορισμός απασχολήσεων εφορίας και αποφυγή συναλλαγών, προγραμματισμός φορολογικών εσόδων), το γεγονός ότι χρησιμοποιείται αποκλειστικά από το κράτος, μπορεί να το μεταβάλει σε μοχλό αναθέρμανσης (πολλές φορές και τε-

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ (μετά το 1993)

Α. ΦΟΡΟΛΟΓΙΕΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ		%
1. Φόρος εισοδήματος μισθωμάτων		5-45
2. Συμπληρωματικός φόρος μισθωμάτων		3
3. Συμπληρωματικός φόρος κατοικίας άνω των 300 τ.μ.		6
4. Χαρτόσημο ΟΓΑ κ.λπ.		3,6
5. Φόρος ιδιοκατοίκησης (αφορολ., 200 τ.μ.)		
5. Φόρος ιδιοχρησιμοποίησης επαγγελματικής στέγης ή δευτερεύουσας κατοικίας (ανώτατος φορολ. συντελεστής για όλους 40%, για ιδιοκτήτες 46,6%)		
Β. ΦΟΡΟΛΟΓΙΕΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ		%
7. Φόρος μεταβίβασης (ή ΦΠΑ)		11-13
8. Φόρος διανομής		2,75
9. Φόρος ανταλλαγής		6
10. Φόρος κληρονομιάς και		
11. Φόρος δωρεάς:		
Α' κατηγορ. (προς τέκνα-αυζήλους-γονείς)		5-25
Β' κατηγορ. (προς εγγονούς-αδελφούς)		10-35
Γ' κατηγορ. (προς πατριούς-γαμπρούς)		20-50
Ε' κατηγορ. (προς λοιπούς συγγενείς-ξένους)		35-85
12. Φόρος γονικής παροχής (1/2 άνω φόρου εις 12εκ. δρχ.)		
13. Φόρος αυτομάτου υπερτιμήματος (υπεραξίας) ακινήτων ²		10-25
14. Φόρος Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ) επί οικοδομικών εργασιών		18
15. Εισφορά σε γη και σε χρήμα κατά την σε πολεοδομικά σχέδια (Ν. 1337/83), αόριστική επιβάρυνση		30-70
16. Φορολόγητη αναπροσαρμογής αξίας αξίας ακινήτων νομικών προσώπων		
Γ. ΛΟΙΠΑ ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ		%
17. Τέλος ακίνητης περιουσίας (ΤΑΠ), ετήσιος		0,25-0,35 ³
18. Τέλος καθαριότητας - φωτισμού		
19. Τέλος αποχέτευσης (σύνδεση - χρήση)		
20. Δημοτικός φόρος ηλεκτροδοτούμενων χώρων		
21. Τέλη & Εισφορές υπέρ τρίτων κατά τη σύνταξη συμβολαίων		
Δ. ΛΟΙΠΕΣ ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ		%
22. Πόθεν έσχες		
23. Αύξηση αντικειμενικών αξιών ανα διετία		
Ε. ΠΙΘΑΝΕΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ		%
24. Φόρος Ακίνητου Περιουσίας (ΦΑΠ)		

χνητής, λόγω μερικών δημοσιευμάτων περί επικείμενης μεγάλης αξίας), αφού έχει κάθε δυνατότητα μειώσεων και αυξήσεων.

Σχετικά με το ΙΚΑ, η ασφαλιστική εισφορά έχει φτάσει το 85% της πραγματικής αποζημίωσης του εργατή, του τεχνίτη κ.λπ. Το ποσοστό είναι πάρα πολύ υψηλό. Σαν να μην έφτανε αυτό, το κράτος προχώρησε τα τελευταία χρόνια σε υπολογισμό των εισφορών του ΙΚΑ βάσει των τετραγωνικών μέτρων της οικοδομής. Αυτοί οι συντελεστές, που καθορίστηκαν αυθαίρετα, αυξάνουν υπέρμετρα τις εισφορές: π.χ., για μια κατοικία 100 τ.μ., οι εισφορές στο ΙΚΑ υπερβαίνουν το

Παρατηρήσεις: 1. έχει ανασταλεί επί επταετία
2. καταργήθει πρόσφατα
3. πιθανολογείται αύξηση

1.000.000 δρχ. Παρ' όλες τις προσπάθειες των ενδιαφερομένων, δεν έγινε καμία μείωση των συντελεστών, κι έτσι εξακολουθεί να αποτελεί άλλο ένα αντικίνητρο.

Η οικοδομή δεν είναι πεδίο φοροδιαφυγής: είναι –ίσως– πεδίο αξιοποίησης της φοροδιαφυγής. Το "πόθεν έσχες" δε θα εμποδίσει τον φοροφυγά να συνεχίσει να κλέβει το Δημόσιο και το κοινωνικό σύνολο. Θα τον δυσκολέψει, ενδεχομένως, να διαθέσει το προϊόν της φοροδιαφυγής στο συγκεκριμένο αγαθό του ακινήτου και της κατοικίας, και ίσως οδηγήσει σε φυγή κεφαλαίων προς το εξωτερικό ή σε αυθαίρετη δόμηση. Η φοροδιαφυγή πρέπει να συλλαμβάνεται στην πηγή της, και δευτερευόντως να ελέγχεται με κάποια μορφή "πόθεν έσχες", στο σύνολο όμως των αγαθών. Το χειρότερο από την εφαρμογή αυτών των φορολογικών μέτρων είναι ότι μειώθηκε η οικοδομική δραστηριότητα, και η μείωση αυτή είχε ως αποτέλεσμα και αντίστοιχες μειώσεις των εσόδων του Δημοσίου. Οι απότομοι ρυθμοί μείωσης της οικοδομικής δραστηριότητας οφείλονται σε λανθασμένη πολιτική, γιατί δεν αρκεί να συλλέγουμε μέτρα διαφόρων χωρών, προκειμένου να μεγιστοποιείται η ταμειακή απόδοση, η οποία δεν είναι και σίγουρη. Αντίθετα, επέρχεται ανεργία, μείωση συναλλάγματος από τις εξαγωγικές επιχειρήσεις που είχαν δημιουργηθεί στο χώρο, και υπάρχει κόστος για την εθνική οικονομία από την παράνομη έξοδο κεφαλαίων στο εξωτερικό. Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η κυβέρνηση θα πρέπει να σταθμίσει τις ωφέλειες (ταμειακές φυσικά) που αναμένει από τα μέτρα, και τις αρνητικές συνέπειες σε όλη την εθνική οικονομία. Θα πρέπει, όμως, να μπουν τα "σωστά" σταθμά στη ζυγαριά, διότι η ζωογόνηση της οικοδομής μπορεί να δημιουργήσει νέα και περισσότερα έσοδα για τον κρατικό κορβανά απ' όσα η σκληρή φορολόγησή της.

γ) **Υψηλές Τιμές.** Πριν περίπου έξι χρόνια, η αγορά ακινήτων γνώριζε το απόγειο της δόξας της. Οι τιμές διαμερισμάτων, σπιτιών και οικοπέδων έφταναν σε νέα, πρωτόγνωρα ύψη, με κύριο γνώρισμα τη ζήτηση να έχει εξαφανίσει την προσφορά. Η κατάσταση αυτή κράτησε μέχρι και το τέλος του 1990, όπου όλα ανατράπηκαν.

Οι πολύ μεγάλες αυξήσεις στις τιμές των ακινήτων που έγιναν στην περίοδο 1986-1990, έφτασαν το κόστος αγοράς τους σε απαγορευτικά ύψη. Αυτό, σε συνδυασμό με την αύξηση της απόδοσης των κρατικών τίτλων (ομόλογα, έντοκα) και με την εφαρμογή μιας σειράς φορολογικών ρυθμίσεων –πόθεν έσχες, φόρος υπεραξίας, πάταξη φοροδιαφυγής– είχε ως αποτέλεσμα να προκληθεί κρίση στην αγορά, η ζήτηση να πέσει κατακόρυφα, και οι πωλητές να μην μπορούν να πιστέψουν στα μάτια τους.

Μέσα στα τελευταία πέντε χρόνια, σε γενικές γραμμές, τα ακίνητα έχασαν το 20 έως 40% της αξίας τους σε πραγματικές (δηλ. αποπληθωρισμένες) τιμές.

Η κρίση που προέκυψε, επιδεινώθηκε στη συνέχεια από τη γενικότερη ύφεση στην οικονομία που, σε μεγάλο βαθμό, οφείλεται στη σημαντική μείωση των εισοδημάτων, λόγω της ακολούθουμης σφιχτής αντιπληθωριστικής πολιτικής.

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Στη χώρα μας, ο κλάδος της οικοδομής έχει ιδιαίτερη σημασία για την ελληνική οικονομία, τόσο για την άμεση και σημαντική συμβολή του στα μακροοικονομικά μεγέθη και τις στενές σχέσεις του με άλλους κλάδους της οικονομίας, όσο και για τον γενικότερο τρόπο με τον οποίο οι εξελίξεις στην οικοδομή συνδέθηκαν με οικονομικούς και εν μέρει κοινωνικούς παράγοντες.

Πράγματι, η οικοδομική δραστηριότητα κάλυψε ικανοποιητικά, και για αρκετά χρόνια, μεγάλες ανάγκες της χώρας σε υποδομή και κτιριακό δυναμικό κάθε χρήσης, ενώ δεν πρέπει να παραβλέπεται και η συμμετοχή της στους έμμεσους φόρους, καθώς αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για το Δημόσιο και τους διάφορους Ασφαλιστικούς Οργανισμούς. Χωρίς ουσιαστική κρατική παρεμβολή, ικανοποιεί μέχρι σήμερα, σε μεγάλο βαθμό, τις στεγαστικές ανάγκες των ατόμων για πρώτη και δεύτερη κατοικία, υλοποιώντας τα όνειρά τους για απόκτηση μιας στέγης, ενώ, παράλληλα, σαν πεδίο οικονομικής δραστηριότητας, προσφέ-

ρει στους εργαζομένους σ' αυτό ευκαιρίες για οικονομική και κοινωνική άνοδο.

Στον κλάδο αυτό απασχολούνται άτομα από πολλούς κλάδους και περίπου 330 διαφορετικά επαγγέλματα. Επίσης, υπολογίζεται ότι στον τομέα εμπορίας δομικών υλικών δραστηριοποιούνται περισσότερες από 100 εταιρείες. Επομένως, η ανοδική ή καθοδική της πορεία θα συμπαρασύρει αντίστοιχα μια σειρά από παραγωγικούς κλάδους είτε στην οικονομική άνοδο και ευημερία είτε σε οικονομικό αδιέξοδο και ανεργία.

Ωστόσο, δεν είναι λίγοι εκείνοι που αμφισβητούν την αξία της οικοδομής ως παραγωγικής επένδυσης, αντιπαράβαλλοντάς την με τη βιομηχανία που πραγματοποιεί πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στο εισόδημα και την οικονομία. Εξαιτίας, μάλιστα, της αντίστροφης σχέσης μεταξύ του οριακού συντελεστή κεφαλαίου και της παραγωγικότητας, αυτό σημαίνει ότι η απόδοση της είναι μικρή και μακροχρόνια, σε αντίθεση με τη βιομηχανία. Το γεγονός όμως αυτό δεν αναιρεί το ρόλο της οικοδομής ως επένδυσης "που δημιουργεί ρεύμα" στην οικονομία, αν και λιγότερο παραγωγικής από τη βιομηχανία.

Πολλοί είναι της άποψης ότι οι πόροι που διατίθενται στον κλάδο της οικοδομής, θα μπορούσαν να διατεθούν σε άλλους τομείς της οικονομίας, πιο παραγωγικούς. Ως ενδεικτικός προτεινόμενος τομέας αναφέρεται αυτός της εκπαίδευσης, καθώς οι επενδύσεις για αρτιότερη οργάνωση του εκπαιδευτικού συστήματος της χώρας μας θα συνέβαλλε μακροχρόνια στη μείωση των ποσοστών ανεργίας. Βέβαια, η άμεση σύγκριση της οικοδομής με την εκπαίδευση δεν είναι εφικτή, αφού η μεν εκπαίδευση βασίζεται στον δημόσιο τομέα, ενώ η οικοδομή, κυρίως στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

Ωστόσο, είναι ανάγκη να καταστεί σαφές ότι δεν παύουμε να πιστεύουμε στη δύναμη της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας ως παραγωγικής και ζωογόνου δύναμης μιας οικονομίας και δη της ελληνικής, όπου οι ανάγκες τόνωσης της απασχόλησης και μείωσης του δείκτη ανεργίας είναι επιτακτικές, ακόμη και αν η βοήθεια αυτή είναι παροδική. Εξ άλλου, μέσω των εσόδων από φόρους που αποκτά από την οικοδομική δραστηριότητα,

το κράτος μπορεί να μειώσει τα ελλείμματά του.

Τέλος, για να προδιαγραφούν οι προοπτικές του κλάδου, είναι απαραίτητη η διατύπωση κάποιων συμπερασμάτων:

1) Η κρίση στην οικοδομή είναι εμφανής και οφείλεται σε μικρό ποσοστό στον κορεσμό και σε μεγαλύτερο ποσοστό στη συσσώρευση αντικινήτρων.
2) Μεταξύ άλλων, τα κυριότερα αίτια της πτώσης της οικοδομικής δραστηριότητας είναι η φορολογία, η έλλειψη ενιαίας στεγαστικής πολιτικής, οι υψηλές τιμές των ακινήτων... Επομένως, κάτω από αυτές τις ισχύουσες συνθήκες, η ανάκαμψη είναι απίθανο να συμβεί.

3) Αναμφισβήτητα, η οικοδομή, ως υποσύνολο της οικονομίας, επιδρά αρνητικά, λόγω της κρίσης, στην ασχόληση με την αύξηση των ποσοστών ανεργίας, όσο και στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη εν γένει.

4) Η οικοδομή, αν και λιγότερο παραγωγική επένδυση από άλλες (π.χ. βιομηχανία), αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας.

Ύστερα απ' όσα αναφέρθηκαν σχετικά με τον κλάδο, οι άμεσες προοπτικές του, τουλάχιστον απο ποσοτική άποψη, δε φαίνονται ιδιαίτερα ευοίωνες. Θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι ιδιαίτερα υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης –και μάλιστα, όχι σταθεροί– δε θα πρέπει να θεωρούνται επιδίωξη του κλάδου. Από την άλλη πλευρά, όμως, η συνεχής μείωση ή και στασιμότητα σε πολύ χαμηλά επίπεδα δεν μπορεί να έχει ευνοϊκά αποτελέσματα για τον κλάδο. Η μονιμότητα της κρίσης, όχι μόνο λειτουργεί ανασταλτικά για την παραπέρα ανάπτυξή του, αλλά και τον αποδυναμώνει από τους επενδυόμενους σε αυτόν πόρους, ανθρώπινους και υλικούς (κεφάλαιο).

Δυστυχώς, προς το παρόν δεν έχει εμφανιστεί κάποια συγκροτημένη πολιτική από μέρους της κυβέρνησης για τόνωση της οικοδομικής δραστηριότητας. Έτσι, κάποιες μικρές αναλαμπές ανάκαμψης που αυτή περιστασιακά παρουσιάζει, δεν είναι αρκετές για να τη βγάλουν από το τέλμα της. Παρατηρείται δε το παράδοξο φαινόμενο, η κυβέρνηση να αδιαφορεί ή να αδυνατεί να τη βοηθήσει, επιδεινώνοντας περισσότερο την κατάσταση με τη λήψη μέτρων ως επί το πλείστον φορολογικών που έχουν τις αντίθετες επιδράσεις.

Τέμνοντας την Αθήνα

• Καλλιόπη Κοντόζογλου • αρχιτέκτων

Στην αίθουσα Φ. Κόντογλου του Πνευματικού Κέντρου του Δήμου Αθηναίων, έλαβε χώρα τον Ιανουάριο μια κάπως ασυνήθιστη Έκθεση. Είχε τον τίτλο "TEMNONTAS THN AΘHNA" (Sectioning Athens) και ήταν το αποτέλεσμα του 1ου Εργαστηρίου Αρχιτεκτονικής, που οργανώθηκε τον Νοέμβριο-Δεκέμβριο 1994 ως συνεργασία του Πανεπιστημίου της Δυτικής Αυστραλίας, του Αυστραλιανού Αρχαιολογικού Ινστιτούτου και της αρχιτέ-

χρονης αρχιτεκτονικής μια επίσκεψη στην πόλη της Αθήνας;

Οι πόλεις της Αυστραλίας, στην αναπτυσσόμενη τους κατάσταση, μπορούν να θεωρηθούν σαν το φυσικό μανιφέστο ευρωπαϊκών και αμερικανικών αντι-αστικών και προαστιακών ουτοπιών. Ένα κοινό χαρακτηριστικό αυτών των ουτοπικών μοντέλων ήταν η πεποίθηση ότι η πόλη, η νέα βιομηχανική μητρόπολη, ήταν ηθικά ύποπτη. Μια ηθικά και φυσικά υγιής ζωή μπορούσε να βιωθεί μόνο μακριά από τη φυσική και ηθική "βρόμα" της αποπνικτικής μητρόπολης. Αντικαθιστώντας την, ο αστός θα μπορούσε να απολαύσει τη νέα ολοκλήρωση του φυσικού με το τεχνητό, μέσα από τους γενναϊόδωρα παρεχόμενους χώρους πρασίνου –δημόσια πάρκα, δάση, ιδιωτικοί κήποι προαστιακών μονοκατοικιών– και το διαχωρισμό των βιομηχανικών περιοχών από τις περιοχές κατοικίας· εν ολίγοις, τη νέα κηπούπολη, την αναστροφή της μητρόπολης.

Μέσα σ' αυτή την πόλη του μέσα-έξω, εξελίχθηκε η ιδιωτικοποίηση του ενδιάμεσου χώρου που δημιουργήθηκε από τον πολλαπλασιασμό της μονοκατοικίας. Ο αμυνόμενος χώρος της πίσω αυλής ξεχύθηκε και παρήγαγε έναν περιεργό και μετέωρο χώρο μπροστά από τις κατοικίες: την πρασιά, που δεν είναι τίποτ' άλλο από την έκφραση του μικροαστικού πρωτοκόλλου. Στη διαδικασία αυτή, χάθηκε η εμπειρία της δημόσιας ζωής του δρόμου, της δημόσιας τελετουργίας, της συλλογικής δραστηριότητας πέρα από τον ποδοσφαιρικό αγώνα του Σαββάτου και την παρέλαση της εθνικής γιορτής· χάθηκε η απρόσωπη συμπεριφορά της πόλης. Στη θέση της δημιουργήθηκε μια συνθετική κοινωνία ενδιαφερόντων, κατά την πλειονότητά τους αποκομμένων από χωρικές σχέσεις.

Ο λόγος για τον οποίο η πόλη της Αθήνας παρουσιάζει ενδιαφέρον για να μελετηθεί, είναι ότι εδώ έχει κατορθώσει να επιβιώσει μια πραγματικά ισχυρή αίσθηση της πολυπλοκότητας της πόλης, μια αίσθηση ότι "ζει" κανείς στην πόλη και όχι ότι πηγαio-έρχεται στην πόλη. Είναι μια πολυπλοκότητα που επιβιώνει παρά τις όποιες προσπάθειες των πολεοδομών και των αρχιτεκτόνων, και όχι εξαιτίας τους.

Η Αθήνα, όπως και άλλες ελληνικές πόλεις, διάσημες στον κόσμο λόγω ονόματος, είναι στην πραγματικότητα μια μοντέρνα πόλη, που αναπτύχθηκε γύρω από έναν αρχαίο πυρήνα. Είναι δε συνομήλικη, όσον αφορά στην τελευταία φάση ανάπτυξής της, με όλες τις πόλεις της Αυστραλίας. Η Perth ιδρύθηκε το 1829, ενώ η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους το 1834. Παρά τις ομοιότητες, είναι φανερό ότι αυτό που "χωρίζει" τον "Παλαιό Κόσμο" (Αθήνα) από τον "Νέο" (Perth), είναι ακριβώς ο τρόπος με τον οποίο η πόλη βιώνεται.

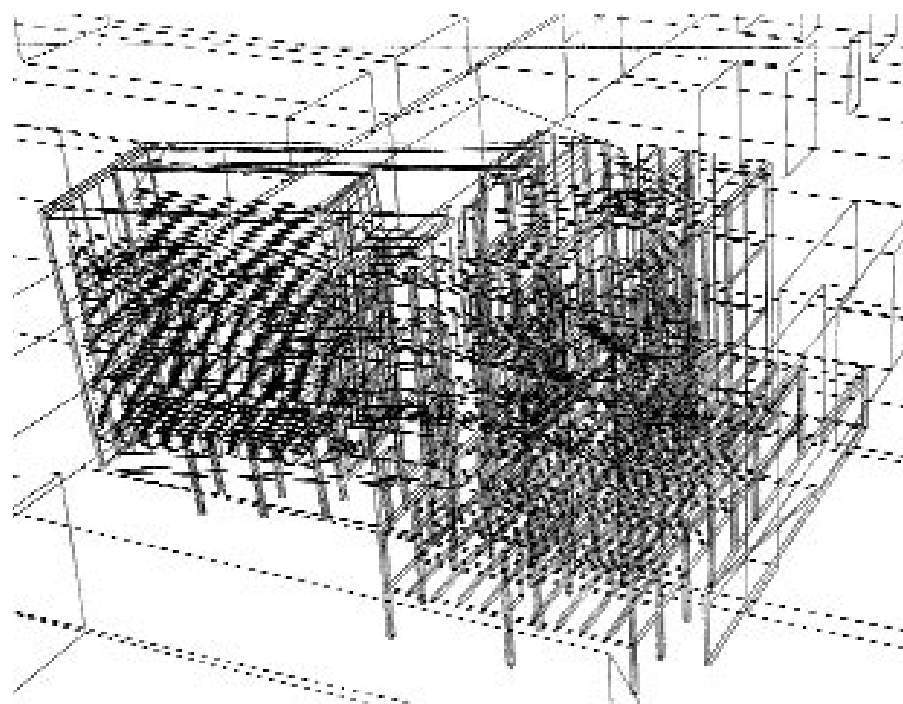
Το εργαστήριο είχε ως αρχικό στόχο να εκθέσει στους φοιτητές τις διαφορετικές παραδοχές του τι μπορεί να αποτελεί μια πόλη, τις διαφορετικές εκδηλώσεις της πολιτικής διάστασης της καθημερινής αστικής ζωής. Ερχόμενοι από την πόλη της Perth και έχοντας έτσι την εμπειρία μιας πόλης που κατά κύριο λόγο αποτελείται από ένα άδειο κέντρο και μια διάσπαρτη προαστιακή περιφέρεια (η Perth είναι ίσως η πιο διάσπαρτη πόλη του κόσμου), οι φοιτητές βρέθηκαν αντιμέτωποι με μια υπερσυμπυκνωμένη πόλη: την Αθήνα. Και οι δύο πόλεις έχουν μια ειδική τοπογραφία που σε πληροφορεί για τη δομή της και την κλίμακα των κτιρίων της. Η Αθήνα είναι μια αντιστροφή της προ-έκτασης της Perth – οι αναδιπλούμενοι κύκλοι από λόφους και οι απομονωμένες βραχώδεις προεξοχές δημιουργούν ένα οπτικό πλαίσιο, που δίνει έμφαση στις σχέσεις μεταξύ των πραγμάτων, καθώς και μεταξύ των κτιρίων και της τοπογραφίας. Αυτή η ιδιαιτερότητα μεγεθύνεται από τον τρόπο με τον οποίο η πόλη κατοικείται. Ενώ είναι αλήθεια ότι, σε αντίθεση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές και αυστραλια-

νές πόλεις, διατηρεί ένα ζωντανό παραδοσιακό κέντρο που κρατά τη δική του βαρύτητα, παράλληλα δίνει έμφαση στη διαφορά και τις σχέσεις μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της πόλης, καθώς υπάρχουν πολλά διαφορετικά υπο-κέντρα. Αυτό την καθιστά ταυτόχρονα κεντροβαρή και απείρως κινητική.

Το θέμα της μελέτης έγινε (μεταφορικά μιλώντας) μια "ανασκαφή", που δεν φιλοδοξεί να είναι μια πλήρης "αποτύπωση" της πόλης των Αθηνών, αλλά, αντίθετα, μια σύνθεση από τεμαχισμένα μέλη διαφορετικών χρόνων που εκφράζουν διαφορετικές καταστάσεις, όπως περιγράφει ο Calvinο στο βιβλίο του *Αόρατες πόλεις*, όπου ιστορίες διαφορετικών πόλεων δεν είναι παρά διαφορετικές ματιές στην πόλη της Βενετίας.

Αντίθετα με τις προσδοκίες του περιηγητή, που προέρχονται από οδηγούς και ταξιδιωτικά βιβλία, η Αθήνα είναι μια σύγχρονη πόλη. Αντίθετα όμως με την Perth, η οποία έχει ένα νεκρό κέντρο, περικυκλωμένο από μια σφύζουσα περιφέρεια, η Αθήνα έχει μια πληθώρα από τοπικά κέντρα. Χώροι εργασίας, κατοικίας και αναψυχής εναλλάσσονται και εισβάλλουν ο ένας στον άλλο, δίνοντας στην πόλη την αίσθηση ενός παράλογα μεγάλου χωριού. Έτσι, η Αθήνα φαίνεται να είναι μια πόλη γεμάτη αντιθέσεις, τέρατα και υβρίδια. Ο αρχιτέκτονας, κουβαλώντας τις ιδιαίτερες προκαταλήψεις του, βρίσκεται αντιμέτωπος με την αδυναμία του να επικοινωνήσει με την αθηναϊκή πραγματικότητα παρά μόνο με πλάγιους τρόπους.

Επιπλέον, υπάρχει η καθημερινή σχι-



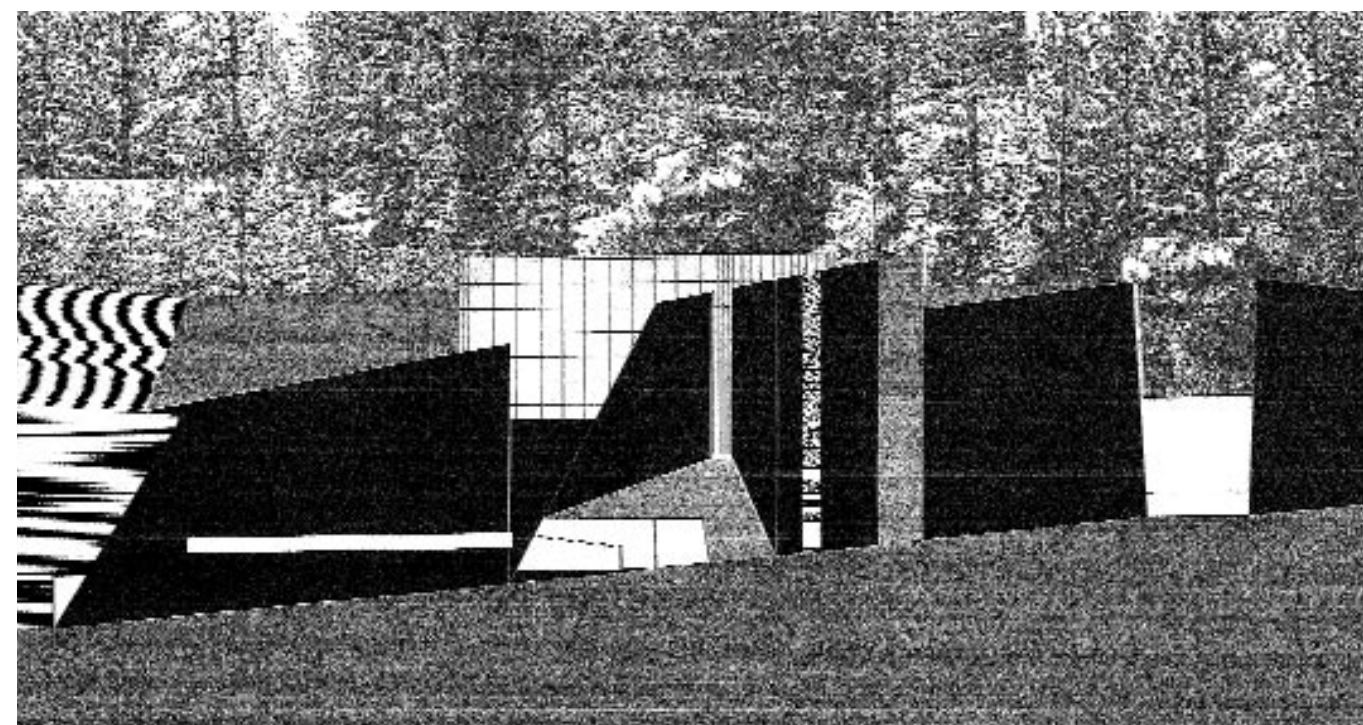
κτονος Καλλιόπης Κοντόζογλου ως επισκέπτη-καθηγητή. Αποτελεί τμήμα μιας σειράς από ταξιδιωτικά εργαστήρια design της αρχιτεκτονικής σχολής του Πανεπιστημίου, που σκοπό έχουν να αντισταθίσουν τα αποτελέσματα της φυσικής απομόνωσης που επιβάλλει η γεωγραφική θέση της Perth.

20 φοιτητές ήρθαν στην Αθήνα και έμειναν περίπου δύο μήνες, μελετώντας και συνθέτοντας τις εργασίες που παρουσιάστηκαν στην Έκθεση. Η Έκθεση έγινε πρώτα στην Perth, όπου ανήκει το Πανεπιστήμιο, και πρόσφατα και στην Αθήνα. Τι το κοινό υπάρχει ανάμεσα στις δύο χώρες εκτός από τους έλληνες μετανάστες που ζουν και εργάζονται εκεί; Τι μπορεί να προσφέρει στη διδασκαλία της σύγ-

αριστερά πάνω: Αρχαιολογικό Ινστιτούτο στην περιοχή του Κεραμεικού, φωτο. S. Harrison

δεξιά πάνω: Αρχαιολογικό Ινστιτούτο στην περιοχή της οδού Κηφισίας, φωτο. J. Chindarsi

δεξιά κάτω: Αρχαιολογικό Ινστιτούτο στην περιοχή του Μετσ, φωτο. D. Kuh





ζοφρένεια του πώς αντιμετωπίζει κανείς το ένδοξο παρελθόν· ή, πιο συγκεκριμένα, κάποιο από τα ιστορικά παρελθόντα. Με τη διπλή του υπόσταση, φυσική και πολιτιστική, το παρελθόν στοιχειώνει τη ζωή του Νεοέλληνα από τις πιο μικρές λεπτομέρειες ως τις πιο σημαντικές, εθιμικές και συμβολικές μνήμες και εκφράσεις, μέσα από τις οποίες αποκαλύπτεται η συνύπαρξη Ανατολικών και Δυτικών επιρροών.

Το αντικείμενο του εργαστηρίου ήταν να σχεδιαστεί ένα υποθετικό αρχαιολογικό ινστιτούτο σε μια από 6 ξεχωριστές θέσεις, που διαφέρουν ριζικά μεταξύ τους: από τις ιστορικά βεβαρυμένες περιοχές του Μετς και του Κεραμεικού ως τις περιοχές των Λεωφόρων Βασ. Σοφίας και Κηφισίας, που ακολουθούν την ανάπτυξη του 19ου και του 20ου αιώνα.

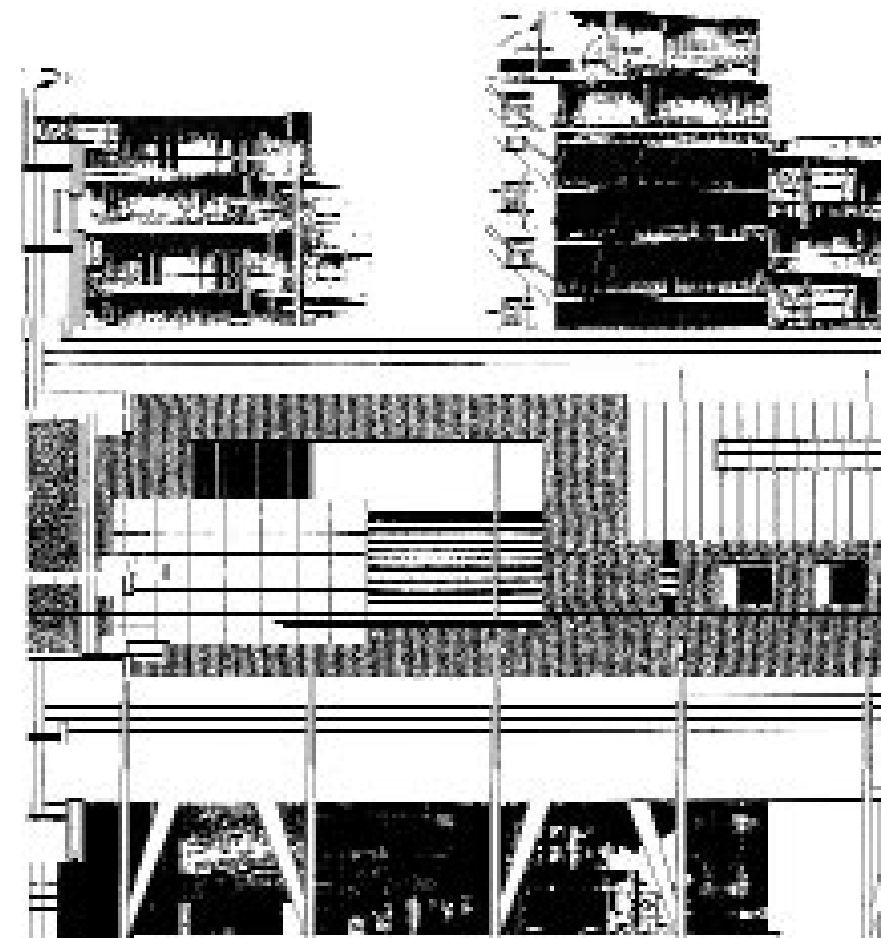
Το θέμα του αρχαιολογικού ινστιτούτου είναι μεταφορικό για μια άλλη Αρχαιολογία: αυτήν του ξεγυμνώματος και του τεμαχισμού του πολιτιστικού σώματος της πόλης. Η πόλη ως παλίμψηστο, ερμηνευμένη μέσα από το εργαλείο της μελέτης, εμφανίζεται ως μικρόκοσμος στο κτιριολογικό πρόγραμμα του ινστιτούτου. Το κτίριο

περιέχει όλα τα στοιχεία εκείνα που αποτελούν τον συνδετικό ιστό ανάμεσα στις δύο ακρότητες: το δημόσιο και το ιδιωτικό. Επίσης, ο ρόλος του ινστιτούτου ως δημοσίου κτιρίου λειτουργεί ιδανικά για να εξετάσει κανείς την πόλη – τόσο στην ολότητά της όσο και σαν ένα συγκεκριμένο απόσπασμα.

Όλα αυτά τα ζητήματα τίθενται σε κάθε συζήτηση για τις πόλεις της Αυστραλίας, αλλά είναι πολύ λιγότερο φανερά από ό,τι στην Αθήνα. Έτσι, εύκολα μπορούν να σκεπαστούν κάτω από πολεοδομικές γενικότητες του στυλ “πολιτιστική γειτονιά”, “χαρακτήρας”, ή, ακόμα χειρότερα, να χαθούν στη μόδα της ιστορικής θεματοποίησης της τουριστικής βιομηχανίας. Επομένως, οι μελέτες του εργαστηρίου, παρ’ όλο που έγιναν με αντικείμενο την Αθήνα, κατά κάποιο τρόπο “δείχνουν” και προς την κατεύθυνση της Perth, προσφέροντας μια άλλη προοπτική, έναν άλλο τρόπο να βλέπει κανείς, που στηρίζεται στη συγκεκριμένη τοπογραφία και κατάσταση. Η προσπάθεια αυτή συμβάλλει ουσιαστικά στη δυνατότητα μιας πολιτιστικά και τοπογραφικά συγκεκριμένης αίσθησης του χώρου.

πάνω: Αρχαιολογικό Ινστιτούτο στην περιοχή του Πάρκου Ελευθερίας, φोट. E. Langridge

κάτω: Αρχαιολογικό Ινστιτούτο στην περιοχή του Μουσείου, φोट. B. Tuos Vo



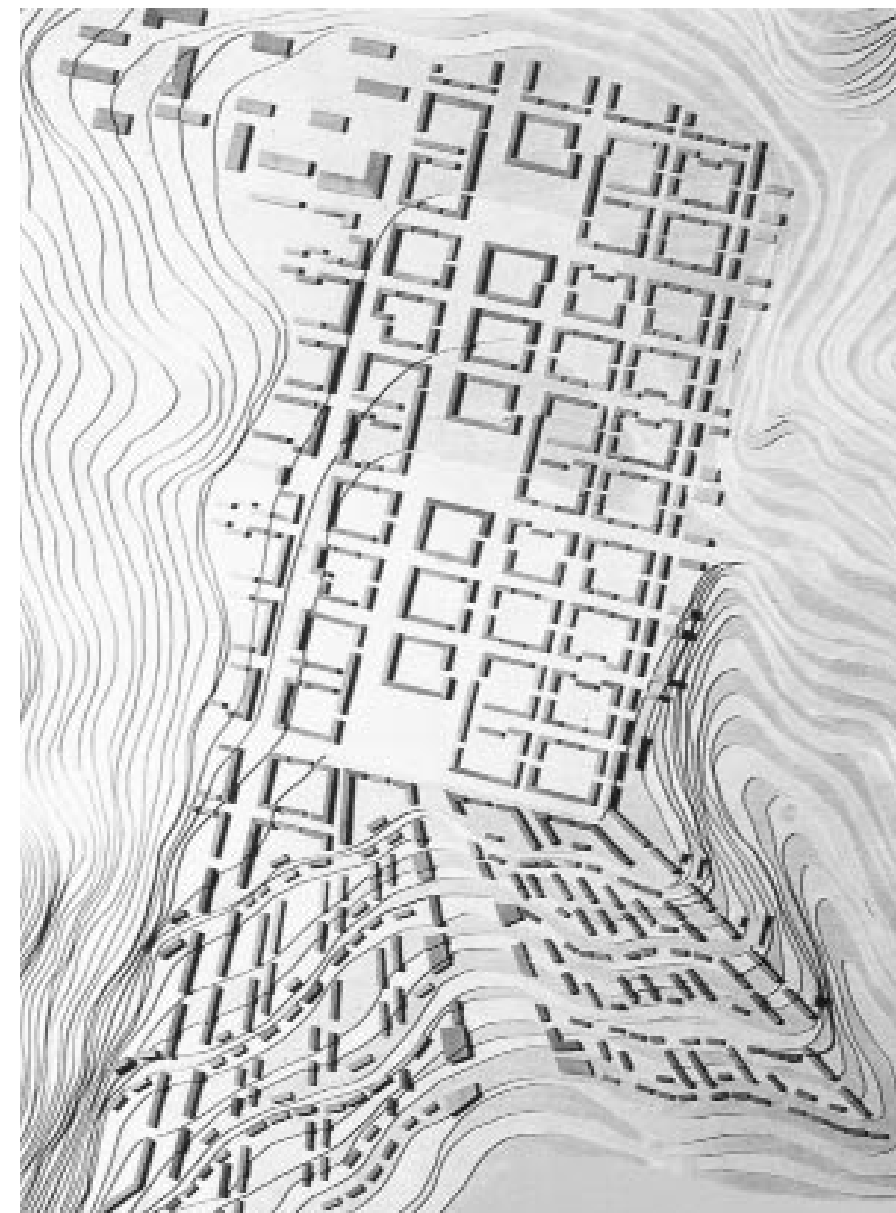
Ρωμανία: μια νέα πόλη

• Μιχάλης Χαραλαμπίδης • πολιτικός επιστήμων

Η ιδέα της Ρωμανίας

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80, ήταν φανερό ότι οι απόγονοι του Προμηθέα στον Καύκασο, οι Πόντιοι, βρίσκονταν κοντά στη νέα έξοδο προς τη νέα τους Οδύσσεια. Οι διωγμοί, οι εκτοπίσεις προς την Κεντρική Ασία της σταλινικής περιόδου δημιούργησαν συνθήκες ψυχικής, ηθικής ανασφάλειας και τάσεις φυγής προς την Ελλάδα. Το επερχόμενο τέλος του διπολισμού, του διαχωρισμού τού κόσμου σε συνασπισμούς και η δυνατότητα επανεπικοινωνίας με την Ελλάδα αύξησε αυτές τις τάσεις. Στην πατρίδα τους, στον Ιστορικό Πόντο, την πε-

κάτω: μελέτη της φοιτ. M. Αθανασιάδου, Ινστιτούτο Πολεοδομίας του Πανεπιστημίου της Στουτγάρδης (καθ. αρχ. Dr. E. Ribbeck, Dr. H. Reichert, πολ. μηχαν. A. Becker) και Ποντιακή Κοινότητα Στουτγάρδης



ριοχή ανάμεσα στη Σινώπη και την πόλη Αθήνα, ανατολικά της Τραπεζούντας, στη σημερινή Τουρκία, δεν υπήρχαν συνθήκες ασφάλειας, ώστε να ζητήσουν την επιστροφή τους σ' αυτήν.

Η ιδέα, λοιπόν, της δημιουργίας μιας πόλης ανάμεσα στην αρχαία ελληνική πόλη Μαρώνεια και την αρχαία Μεσημβρία, εκεί όπου η θρακική γη συναντά το Θρακικό Πέλαγος, γεννήθηκε μέσα από αυτές τις ανατροπές και τις κινήσεις που προκαλούσαν. Ήταν η πρόταση μιας Ιθάκης, ώστε οι σύγχρονες διαδρομές, το “ταξίδι” της νέας Οδύσσειας και της νέας προσφυγιάς, αυτή τη φορά να είναι σύντομο, προδιαγεγραμμένο, χωρίς μεγάλη περιπλάνηση, πληγές και οδύνη. Οι λόγοι όμως ίδρυσης της πόλης δεν αποτελούσαν μόνον μια απάντηση στο αίτημα της αποκατάστασης των νέων ποντίων προσφύγων –η πόλη ως φιλόξενη Ιθάκη– αλλά είχαν μεγαλύτερο βάθος.

Η ιδέα της πόλης, η κυοφορία και η γέννησή της, ήταν προϊόν βαθύτερων και πολύμορφων διεργασιών. Εξέφραζε ένα βαθύτερο ιστορικό προϊόν. Η φυσική εξόντωση των Ποντίων, η γενοκτονία της περιόδου 1916-1923, ο ξεριζωμός από την ιστορική τους πατρίδα και οι μετέπειτα αλληπάλληλες αποδιαιρθρώσεις των νέων κοινοτήτων τους, η αφαίρεση για λόγους κρατικούς του δικαιώματός τους στην ιστορική μνήμη διαμόρφωσαν συνθήκες αλλοίωσης της ποντιακής ταυτότητας και απειλής στην ποντιακή ύπαρξη και συνέχεια.

Η ιδέα, λοιπόν, της πόλης ήταν η έκφραση της αγωνίας για την ύπαρξη και την ταυτότητα, της ελπίδας για τη συνέχεια· έκφραση συσσωρευμένων ιστορικά βαθιών σκέψεων, συναισθημάτων νοσταλγίας για την προέλευση, υπερηφάνειας για το ότι ανήκουν σε μια ομάδα με ισχυρή ταυτότητα και μεγάλη προσφορά στον πολιτισμό του Ευξείνου και της ανθρωπότητας· έκφραση της ανάγκης για ένα χώρο αναφοράς, μια μητρόπολη με μια πολεοδομία και αρχιτεκτονική πλούσια σε σημάδια της Ιστορίας, συμβολισμούς, μνήμες, όπου αυτή η ιστορία και ο πολιτισμός θα ήταν ορατά· μια αρχιτεκτονική που μαζεύει και προστατεύει μια διασκορπισμένη και διωκόμενη επί αιώνες Ιστορία και ταυτόχρονα, δημιουργεί, γεννά νέα Ιστορία. Οι Πόντιοι, ακόμη μια φορά στην ιστορία τους, την Οθωμανική περίοδο, μια περίοδο συνεχούς φυγής και εξόδου από τον Πόντο, απάντησαν στο ιστορι-



... Ταυτόχρονα, όμως, το όνομα Ρωμανία είναι και μια αναφορά, ένα μήνυμα επανεπικοινωνίας και συνεργασίας σε μια κοινή σε όλους τους Βαλκάνιους και Ευξείνιους συνείδηση: τη ρωμαϊκή, ορθόδοξη, θρησκευτική πολιτισμική συνείδηση και ταυτότητα, η οποία επανέρχεται, χαρακτηρίζει και ενοποιεί μια ευρύτερη γεωπολιτισμική σφαίρα. Με το όνομα Ρωμανία ονομάζουν αυτή την περιοχή Ιταλοί, Γερμανοί, Ολλανδοί χαρτογράφοι τους προηγούμενους αιώνες. Αρχίζει επίσης να γίνεται ευρύτερα γνωστό ότι Ρωμανία ονομαζόταν αυτό που αργότερα Ευρωπαίοι ιστορικοί ονόμασαν Βυζάντιο. Κατάλοιπο αυτού του ονόματος είναι το όνομα της περιφέρειας Romagna στην περιοχή της Μπολόνιας και της Ραβέννας με τα γνωστά ψηφιδωτά της...

πάνω: μελέτη του φοιτ. Ph. Steimle, Ινστιτούτο Πολεοδομίας του Πανεπιστημίου της Στουτγάρδης (καθ. αρχ. Dr. E. Ribbeck, Dr. H. Reichert, πολ. μηχ. A. Becker) και Ποντιακή Κοινότητα Στουτγάρδης

κό υπαρξιακό ερώτημα και δίλημμα "τι πρέπει να κάνουμε για να συνεχίσουμε να υπάρχουμε" με τη δημιουργία μιας νέας πόλης στη θέση της αρχαίας Διοσκουριάδος, στον νοτιοανατολικό Εύξεινο. Ουσιαστικά, μετέβαλαν ένα τουρκικό κάστρο, το Σοχούμ-καλέ, σε πόλη, το Σοχούμι: μια όμορφη ποντιακή πόλη που, δυστυχώς, τους τελευταίους καιρούς, υπέστη πολλές καταστροφές.

Η ιδέα όμως της πόλης δεν ερχόταν μόνο από την Ιστορία, τις μνήμες, την ανάγκη της ταυτότητας. Είχε ένα ρόλο, μια δυναμική προέκταση προς το μέλλον. Οι μεγάλες γεωπολιτικές αλλαγές στο τέλος της δεκαετίας τού '80 αποκαθιστούσαν φυσιολογικές ιστορικά λειτουργίες επικοινωνίας λαών, πολιτισμών, εμπορευμάτων, αγαθών που διακόπηκαν τεχνητά.

Το Αιγαίο επανενοώνταν με τη Βαλκανική και τον Εύξεινο. Βρισκόμαστε μπροστά σε διαδικασίες επιστροφής της Ιστορίας, της γεωγραφίας, της οικονομίας και όχι του τέλους τους.

Μια περιοχή, αυτή της Θράκης, που δεκαετίες γεωπολιτικού διαχωρισμού μετέβαλαν σε υποανάπτυκτη περιοχή συνόρων, επέστρεφε και ανακτούσε τη θέση της ως κεντρικής περιοχής, όπως υπήρξε πάντοτε στην Ιστορία...

Η νέα πόλη θα αναλάβει τη συνάντηση και τη διασύνδεση αυτών των νέων ιστορικών και γεωπολιτικών τάσεων. Λίγα κομμάτια γης στον πλανήτη μας έχουν αυτή τη γεωοικονομική σημασία όσο τα διακόσια περίπου χιλιόμετρα που χωρίζουν τη νέα πόλη από τη βουλγαρική Μπουργκιάς στον Εύξεινο Πόντο. Η γεωπολιτική και γεωοικονομική της θέση αποτελεί τον μεγαλύτερο πόρο για τη δημιουργία, την ανάπτυξη, την ευημερία της. Πιο πλούσια σε πρόσοδο (μια πρόσοδο που προέρχεται κατ' αρχάς από τη θέση της) δε θα μπορούσε να είναι. Δε χρειάζεται πολλή εξυπνάδα για να γίνει αυτό κατανοητό. Φτάνει να δεις το χάρτη. Η συμβολή της πόλης τοπικά σε μια θαλάσσια ζώνη και ενδοχώρα, όπου στην αρχαιότητα υπήρχαν περισσότερες πόλεις, μπορεί να εκφραστεί με αυτό που θεωρούσαν οι αρχαίοι Έλληνες ότι σήμαινε η δημιουργία μιας νέας πόλης. Γι' αυτούς, ήταν το πέρασμα από τις ερημωμένες, ακαλιέργητες –όπως είναι σήμερα– άγριες ζώνες και θάλασσες –το χάος– στη δημιουργία, στον κόσμο. Εμείς, λοιπόν, θα φέρουμε την περιοχή αυτή από το χάος στον κόσμο.

Διαμέσου αυτών των διαδρομών από τον Πόντο, τη Θράκη, τα Βαλκάνια, τον Εύξεινο, η ιδέα της πόλης, η πόλη ως προϊόν των αναγκών τού σήμερα, ξεπερνά τα γεωγραφικά σύνορα και αναδεικνύει έναν ευρύτερο ρόλο, μια οικουμενικότητα. Θα είναι ταυτόχρονα ποντιακή, θρακική, βαλκανία, ευξείνια: οικουμενική, με έκφραση αυτών των διαστάσεων στην πολεοδομία, την αρχιτεκτονική, την αισθητική, τα σύμβο-

λα, τον πολιτισμό της. Αυτόν το συγχρονισμό και τη σύνθεση της Ιστορίας, του παρελθόντος και του μέλλοντος, των παλιών και νέων ταυτοτήτων ήρθε να εκφράσει το όνομα της: ΡΩΜΑΝΙΑ...

Η ιδέα όμως της πόλης εξέφραζε βαθύτερες ατομικές και ομαδικές, ψυχικές, αισθητικές, οικολογικές και ανθρωπολογικές ανάγκες ενός λαού. Η κατάκτηση ενός υψηλού βαθμού ποιότητας του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος αποτέλεσε μέρος της παράδοσης, της ταυτότητας, της αισθητικής των Ποντίων από την αρχαιότητα μέχρι τις μέρες μας. Παραδείγματα αυτού του πολιτισμού ήταν οι ονειρεμένες αμφιθεατρικές πόλεις – πόλεις-θέατρα στις ακτές του Ευξείνου –η Αμισός, τα Κοτύωρα, η Κερασούντα, η Τρίπολις, η Τραπεζούντα–, αλλά και τα αρχιτεκτονικά δημιουργήματα, μια σύνθεση κλασικών και βυζαντινών μορφών των ποντίων μαστρών-μαστόρων, που κοσμούσαν τη Μικρά Ασία και ειδικά την Καππαδοκία.

Η βίαιη αποκοπή από αυτό το φυσικό, πολεοδομικό, αρχιτεκτονικό περιβάλλον διαμέσου της βιολογικής σφαγής, μετά από μια προσπάθεια αναπαγωγής των αισθητικών και αρχιτεκτονικών αξιών τους στον ελλαδικό χώρο που διήρκεσε λίγες δεκαετίες, συνεχίστηκε με αυτό που θα μπορούσε να ονομαστεί ο νέος ξεριζωμός και η νέα σφαγή: το μεγάλο αδίκημα στην ελληνική φύση, τον πολιτισμό, την Ιστορία: τη σφαγή του ελλαδικού φυσικού, πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού τοπίου τις τελευταίες δεκαετίες: μια βίαιη διαδικασία, που προκάλεσε μεγάλες αλλοιώσεις και διαταραχές στην εσωτερική και εξωτερική οικολογία των ατόμων, των ομάδων, στην ανθρωπολογία, τον ψυχισμό, την αισθητική τους.

Επομένως, η ιδέα της πόλης δεν ήταν μόνο η αντίσταση στην ιδεολογία της λήθης της Ιστορίας, αλλά και αντίσταση, φυγή, υπέρβαση της ιδεολογίας της ασχίμιας που κυριαρχεί στον ελλαδικό χώρο (ιδιαίτερα στην "πρωτεύουσα") εδώ και δεκαετίες: μιας ιδεολογίας, που κατέστησε μια χώρα, ένα έθνος γνωστό για την παρουσία και συμβολή του στον ανθρώπινο πολιτισμό διαμέσου της έννοιας του πρόσωπου, σε χώρα και έθνος χωρίς πρόσωπο...

Η νέα πόλη, λοιπόν, είναι η αναζήτηση της χαμένης αυτοπροσωπίας και αυτοσυνειδησίας μας: είναι η ανάκτηση της έννοιας της πόλης ως πολεοδομικές αστικές αισθητικές, ως αρμονία με το φυσικό περιβάλλον, ως Δήμου και Αγοράς. Αυτή η ονειρεμένη πόλη-θέατρο που θα έχει τις κερκίδες της στους πρόποδες του ιστορικού βουνού Ίσμαρος και τη σκηνή της στην ακτή, είναι ο ιδανικός χώρος για την ανάκτηση αυτών των εννοιών και των μορφών που είναι αδύνατον να υπάρ-

ξουν στις συνθήκες των ελληνικών σημερινών μορφωμάτων που ονομάζονται πόλεις. Θα πρόκειται για ένα παράδειγμα πολιτισμού. Πληγωμένοι από τη γενοκτονία, τους ξεριζωμούς, την καταστροφή του ελλαδικού οικιστικού και φυσικού τοπίου, θα έχουμε μια πόλη που να την αγαπάμε και να μας αγαπά. Θα είναι όμορφη, θα μας κάνει όμορφους, θα την κάνουμε όμορφη. Θα μας κάνει πολίτες, θα την κάνουμε Δήμο. Ήταν φυσιολογικό, η πρόταση για την πόλη να βγει από τα εθνικά σύνορα, να δημιουργήσει ευρωπαϊκά, οικουμενικά ενδιαφέροντα, συναισθήματα συνεργασίας, συνδημιουργίας, αλληλεγγύης.

Αυτό εκφράστηκε διαμέσου της συνάντησής μας με την πολύ αγαπητή κοινότητα των καθηγητών και φοιτητών του Τμήματος Πολεοδομίας του Πολυτεχνείου της Στουτγάρδης: μιας πόλης, που απέδειξε τις τελευταίες δύο δεκαετίες ότι μπορεί να νικήσει το θάνατο και να ξαναγυρίσει στη ζωή και στην ομορφιά: μιας αδελφής πόλης της Ρωμανίας, της οποίας οι θρακιώτες και πόντιοι κάτοικοι αγκάλιασαν ζεστά την ιδέα της δημιουργίας της νέας πόλης, όπως μαρτυρεί η συμβολή τους γι' αυτή την έκδοση.

Η συνάντησή μας όμως με την κοινότητα του Τμήματος Πολεοδομίας του Πολυτεχνείου της Στουτγάρδης έχει δύο σημαντικά μηνύματα. Το ένα έρχεται από την Ιστορία: στις αρχές της δεύτερης τριακονταετίας του προηγούμενου αιώνα, Γερμανοί πολεοδόμοι και αρχιτέκτονες, εκφραστές ενός μεγάλου φιλελληνικού ρεύματος που διαπερνούσε όλη την Ευρώπη, ήρθαν στην Ελλάδα για να συμβάλουν στην αναγέννηση, την παλιγγενεσία ενός αρχαίου έθνους, των Ελλήνων, που έβγαινε από αιώνες ενός βάρβαρου οθωμανικού μεσαίωνα. Ορισμένα από τα αρχιτεκτονικά νεοκλασικά αριστουργήματά τους κοσμούν κομμάτια των Αθηνών που γλίτωσαν απ' τη σφαγή. Η ομάδα της Στουτγάρδης είναι οι συνεχιστές αυτών των μεγάλων προδρόμων, σε μια περίοδο όπου ο ελληνισμός βρίσκεται ανάμεσα στην τελική παρακμή και τη νέα παλιγγενεσία, έκφραση της οποίας αποτελεί η Ρωμανία.

Το άλλο μήνυμα απευθύνεται, απαντά στην πρόκληση για μια νέα ευρωπαϊκή σύνθεση. Η δημιουργική συνειδηση και συμπόρευση μας δείχνει έναν άλλο δρόμο για την οικοδόμηση της Ευρώπης των ανθρώπων, των πολιτών, των λαών, του πολιτισμού, της επιστήμης, του εθελοντισμού, της αλληλεγγύης. Έτσι γεννήθηκε, δημιουργήθηκε ένας άλλος δρόμος, ένα άλλο πρότυπο για τη Νέα Ευρώπη. Ήδη μας ακολουθεί ένα άλλο δρομολόγιο που ξεκίνησε πρόσφατα και φέρνει τη Ρωμανία από το Πολυτεχνείο της Θεσσαλονίκης στο Πολυτεχνείο του Μιλάνου, της Βαρκελώνης, της Αβάνας, του Μέξικο Σίτι, του Μπουένος

κάτω: μελέτη του φοιτ. R. Weber, Ινστιτούτο Πολεοδομίας του Πανεπιστημίου της Στουτγάρδης (καθ. αρχ. Dr. E. Ribbeck, Dr. H. Reichert, πολ. μηχ. A. Becker) και Ποντιακή Κοινότητα Στουτγάρδης



μια καινούργια παράδοση στην ισπανική αρχιτεκτονική

• Antonio Velez Catrain • αρχιτέκτων, καθηγητής

Η Μεσόγειος, όπως και πολλές άλλες μείζονες περιοχές του πλανήτη μας, στάθηκε μάρτυρας στην εμφάνιση πολλαπλών ή αλληλοδιαδεχόμενων παραδόσεων. Πάντα σκεπτόμαστε την παράδοση ως ένα “αείποτε υπάρχον” στοιχείο της συμπεριφοράς και των συνθηκών των κοινωνιών. Η κοινωνία, πέρα από το να διατηρεί και να διασώζει τις παραδόσεις, δεν παύει να είναι και ο δημιουργός τους. Μιλώντας δε για την Ισπανία –χώρα επιμύξιας και μεταλαμπάδευσης πολιτιστικών στοιχείων εδώ και αιώνες, όπου αφθονούν τα ιστορικά κατάλοιπα και η αλληλοδιαπλοκή ή η σύνθεση εθνοτήτων και ιστορικών γεγονότων με οικουμενική απήχηση–, θα διαπιστώσουμε ότι, εμάς, τους Ισπανούς, μέσα σε τριάντα χρόνια, οι άλλοι λαοί, από συντηρητικό, πουριτανικό και επιδιδόμενο στην ενδοσκόπηση λαό που μας θεωρούσαν, κατέληξαν να μας θεωρούν ως ένα λαό από τους πλέον ανεκτικούς, εξωστρεφείς και νεωτεριστές, όσον αφορά στα ήθη και τα έθιμά του.

Ουσία της παράδοσης είναι η ιστορία, όχι όμως η γραπτή ιστορία, αυτή που μεταδίδεται μέσω των σχολικών χειριδίων, αλλά η ιστορία της καθημερινής ζωής. Αυτή αντλεί το υλικό της από τον ζωντανό πολιτισμό της κάθε ιστορικής περιόδου, που σήμερα, περισσότερο από ποτέ άλλοτε, δέχεται προσμίξεις –με τη θετική έννοια– από τον πολιτισμό των γειτόνων και από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας, τα οποία βασίζονται στην εικόνα. Η παράδοση, μεταξύ άλλων, χρέος έχει να είναι στραμμένη προς το μέλλον, ένας δε από τους πιο φημισμένους ποιητές μας, ο Αντόνιο Ματσάδο, σε ένα από τα πιο γνωστά του ποιήματα, που γνώρισε ευρύτερη διάδοση λόγω του ότι έγινε τραγούδι από έναν από τους πιο γνωστούς μας τραγουδοποιούς, τον Ζοάν Μανουέλ Σεράτ, μας λέει: “περιπατητή, δεν υπάρχει δρόμος· με το περπάτημα φτιάχνεται ο δρόμος...”

Στην ισπανική αρχιτεκτονική, στην οποία κατά κόρον αναφέρεται σήμερα ο εξειδικευμένος Τύπος, προβάλλοντας ως εμβληματικές προσωπικότητες της –υπερβάλλοντας, ίσως– ορισμένα ονόματα πασίγνωστα, συντελέστηκαν κάποιες σημαντικές αλλαγές, οι οποίες δίνουν την αίσθηση μιας ηθελμένης τομής με το παρελθόν. Σ’ αυτή την κάπως βεβιασμένη διαδικασία αντιμετώπισης του ζητήματος, που αποσκοπεί στη διαγραφή ενός παρελθόντος ενοχλητικού και, για

πολλούς, επονείδιστου, αγνοείται ότι η νέα εικόνα της χώρας μας και του πολιτισμού μας εκυφορείτο ήδη κατά τη μακρά περίοδο επιβεβλημένης σιωπής, η οποία, μετά από τον Εμφύλιο Πόλεμο, φίμωσε την Ισπανία. Παρότι οι κυριότεροι πρωταγωνιστές όλων αυτών των αλλαγών, που σήμερα εγκωμιάζονται και υπερεκτιμούνται στο εξωτερικό, είναι αρχιτέκτονες σε μια ηλικία ανάμεσα στα πενήντα και τα εξήντα, οι αλλαγές δεν οφείλονται σ’ αυτούς τους ίδιους: είχε ριχθεί και εκαλλιεργείτο ήδη ο σπόρος από τις πρώτες μέρες μετά τον Εμφύλιο. Οι Χοσέ Αντόνιο Κοδέρτς, Χοσέ Λουίς Φερνάντεθ ντελ Άμο, Αλεχάντρο ντε λα Σότα υιοθέτησαν αμέσως –πολλές φορές, χωρίς επίγνωση της βαρύτητας που είχαν επαγγελματικά οι πράξεις τους– τις προτάσεις των πρωτοποριών εκείνων που και στην Ισπανία, πριν τον Εμφύλιο Πόλεμο, προσχώρησαν στις τάξεις του Μοντέρνου Κινήματος που κυριαρχούσε στην Ευρώπη των ημερών τους. Αυτή η μη συνεκτική ομάδα, και πάλι χωρίς επίγνωση, κατάφερε να διαμορφώσει μια μέθοδο για να επιτύχει, με πενιχρά οικονομικά μέσα και με το ελάχιστο φως από τον έξω κόσμο που κατόρθωνε και εισχωρούσε μέσα στα ισπανικά σύνορα, να φέρει στην επιφάνεια αυτή την καινούργια οπτική που ήταν στραμμένη προς το μέλλον.

Στην Ισπανία κυριαρχεί η αίσθηση πως στο εξωτερικό ήμασταν πάντα γνωστοί χάρη στα άτομα που και μόνο το όνομά τους δημιουργεί μια ξεχωριστή εντύπωση (Θερβάντες, Βελάθκεθ, Γκόγια, Γκαουντί, Ορτέγα, Γκαστέ, Μπουγιουέλ, Νταλί, Ραφαέλ Μονέο, Αλμοδόβαρ, Αντόνιο Μπαντέρας...) και όχι χάρη στη συμβολή ευρύτερων συνόλων ατόμων σε κάθε ιστορική περίοδο (η συνεισφορά της αραβικής παιδείας στη δυτική σκέψη, η Αμερική, το αυστηρό και άκαμπο ισπανικό μπαρόκ, ο Χρυσός Αιώνας των Ισπανικών Γραμμάτων, δηλ. από το 1500 μέχρι το 1700, το Μουσείο του Πράδο, η παράδοση της Μαύρης Ζωγραφικής), όπου τα ονόματα διαχέονται χάρη στην κάπως περισσότερο ανώνυμη προβολή και απήχηση του έργου και του ταλέντου τους.

Φρονώ δε ότι σαφέστερα χαρακτηριστικά της ισπανικής παιδείας είναι η δεκτική πρόσληψη και η ρεαλιστική αποδοχή των τυχαίων συμβάντων της ιστορίας του πολιτισμού. Οι καλύτερες αποδείξεις για το ως άνω στο χώρο της αρχιτεκτονικής θα μπορούσαν ίσως να είναι η Αλάμπρα της Γρανά-

δας και το Μεγάλο Τζαμί της Κόρδοβας, που επιβίωσαν μέχρι τις μέρες μας, ή χάρη σε τόσο συζητήσιμα ανοσιουργήματα, όπως είναι το Ανάκτορο του Καρόλου του Πέμπτου στη Γρανάδα και ο Καθεδρικός Ναός στην Κόρδοβα. Αυτό το πνεύμα, στο οποίο κυριαρχεί ο πραγματισμός, η εύκολη υποταγή και η ταχεία και αποτελεσματική δαισθητική αντίληψη, με στόχο την καλύτερη εκμετάλλευση των δυνάμεων της τρικυμίας, για να μπορέσει να ταξιδέψει ιππεύοντας το κύμα, επιβιώνει ακόμη στην Ισπανία και τον σύγχρονο Ισπανό. Και η καλύτερη απόδειξη γι’ αυτό είναι οι πολιτικές εξελίξεις στη χώρα μας.

Δύο είναι οι τομείς του σύγχρονου ισπανικού πολιτισμού το οποίο αποτελούν το παράδειγμα που έρχεται να επιβεβαιώσει τον προαναφερόμενο ισχυρισμό: ο κινηματογράφος και η αρχιτεκτονική. Από τα έξω, φαντάζουν και οι δύο σαν φαινόμενα ανεξήγητα, μοναδικά και εκρηκτικά. Παρότι, στον κινηματογράφο του Κάρλος Σάουρα και του Βίκτορ Ερίθε, όπως και στον πλέον σύγχρονο του Αλμοδόβαρ, μπορεί να ακούσει κανείς το σφυγμό του Μπουγιουέλ, η σύγχρονη ισπανική Αρχιτεκτονική δεν έχει απαλλαγεί από τη διχοστασία, την ασάφεια και την πραγματιστική προσαρμοστικότητα που, κατά τη γνώμη μου, διατρέχουν την ισπανική Ιστορία, όσον αφορά στην εν λόγω ανθρώπινη δραστηριότητα.

Σήμερα, η ισπανική αρχιτεκτονική (και εδώ δεν πρόκειται να κάνω αναφορές σε αρχιτέκτονες και οικοδομήματα που, κατά πάσαν πιθανότητα, γνωρίζετε) χαίρει “κακής σιδερένιας υγείας”, όπως συνηθίζουμε να λέμε για τα άτομα εκείνα που κατορθώνουν να ζήσουν πολλά χρόνια, διαμαρτυρόμενα συνεχώς για παθήσεις, κούραση της ηλικίας και αδυναμία. Η ισπανική αρχιτεκτονική κατάφερε, κατά τις τρεις τελευταίες δεκαετίες, να ξεπεράσει τις αναταράξεις και να υπερβεί μια περίοδο όπου κυριάρχησε το στοιχείο του κραυγαλέου και οι αβεβαιότητες· περίοδο, κατά την οποία στην Ευρώπη βασίλευε ο αντίλαλος από τις ισχυρές φωνές του καταναλωτικού πολιτισμού που καλλιεργείται στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Το κατόρθωμα της δημιουργίας αυτών των εφεδρειών (χάρη στη σώφρονα διαχείρισή τους, μπορούσαμε να κερδίσουμε σήμερα μίαν αξιοπρέπεια που χαίρει αναγνώρισης) κατά παράδοξο τρόπο εδράζεται στην περίοδο εκείνη της καταναγκαστικής ενδοσκόπησης και πενίας που η χώρα μας υποχρεώθηκε να υπομείνει ανάμεσα στο 1940 και το 1970. Έτσι εξηγείται και το γεγονός ότι τίποτα από όσα θα δούμε σήμερα δεν ακολουθεί τις επιταγές της μόδας· έτσι εξηγείται το γεγονός ότι μπορεί άνετα να λεχθεί πως η σημερινή ισπανική αρχιτεκτονική χαρακτηρίζεται από μια σχετι-

κή λιτότητα· έτσι ακόμη εξηγείται το γεγονός ότι διακρίνει κανείς σ’ αυτήν μια αίσθηση αχρονικότητας – και αναφέρομαι στα έργα που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία είκοσι χρόνια. Ο ισπανικός πολιτισμός όφειλε να ξεδιψάσει από τις δικές του εκκρίσεις για ένα παρατεταμένο χρονικό διάστημα. Στους δε καιρούς που ζούμε, απολαμβάνουμε το πλεονέκτημα ότι, σ’ ένα πρόσφατο παρελθόν, δημιουργήθηκε μια κάποια ανοσία, η οποία, έστω και εξασθενημένη, συνεχίζει να επιβιώνει.

Στη χώρα μας, οι αλλαγές οι οποίες εκ πρώτης όψεως θεωρούνται ριζοσπαστικές, σε ό,τι αφορά στους θεσμούς, την οικονομία και τη δυναμική της κοινωνίας, έχουν βαθιές και συνεχόμενες ρίζες, ακριβώς στους τομείς εκείνους της κοινωνίας όπου έβρισκε απήχηση η πιο δυναμική και λιγότερο στερεότυπη αντίληψη σχετικά με την παράδοση. Η θεαματική έκρηξη της σύγχρονης ισπανικής αρχιτεκτονικής, νομίζω ότι βασίζεται σε μια πραγματικότητα που αγκαλιάζει ολόκληρη την επικράτεια της χώρας μας και όχι σε μια πλειάδα επωνύμων. Η πολιτική σχετικά με την αρχιτεκτονική και τη στέγη κατευθύνεται από τη Δημόσια Διοίκηση (Κεντρική, Περιφερειακή και Δημοτική), περισσότερο ή λιγότερο εύστοχα, υπακούοντας στη βούληση αρχιτεκτόνων οι οποίοι κάθισαν στην “απέναντι πλευρά του τραπεζιού”, οι οποίοι διαθέτουν μια επαγγελματική εμπειρία και των οποίων τα κριτήρια έχουν διαμορφωθεί περισσότερο μέσα από την άσκηση του επαγγέλματος παρά μέσα από “διοικητικές αρμοδιότητες”. Κι αυτό νομίζω ότι είναι ευδιάκριτο στα δημόσια έργα που είχαν τη μικρότερη διεθνή απήχηση, κυρίως δε στον τομέα της εργατικής κατοικίας.

Οι Αρχιτεκτονικές Σχολές (στην Ισπανία έχουμε έξι, από τις οποίες μόνο μία είναι ιδιωτική), των οποίων το πρόγραμμα σπουδών μέχρι προ τινος ήταν, δυστυχώς, πληρέστατο όσον αφορά στην πολυκλαδική κατάρτιση, έχουν παίξει έναν σημαντικότατο ρόλο στο πώς αντιλαμβάνεται κανείς την αρχιτεκτονική εις τα καθ’ ημάς. Οι ισπανοί επαγγελματίες είμαστε υποχρεωμένοι να γνωρίζουμε, αρκετά εις βάθος, τη γλυπτική, τα σχετικά με τις κτιριακές εγκαταστάσεις, τα υλικά και τις οικοδομικές μεθόδους. Και πράγματι, είμασταν υπεύθυνοι σε ό,τι αφορά σ’ όλα αυτά, καθώς και πολλές άλλες συνιστώσες των οικοδομικών εργασιών. Έχουμε, λοιπόν, και μίαν άλλη όψη του ισπανικού φαινομένου, που ελάχιστα λαμβάνεται υπ’ όψιν όταν γίνεται αναφορά μόνο σε ορισμένα ονόματα και ορισμένα έργα· ακόμη και σήμερα, στην Ισπανία, ο αρχιτέκτονας έχει την ευθύνη, αλλά και την απόλυτη δικαιοδοσία και ανεξαρτησία στο σχεδιασμό και τη κατασκευή ενός οικοδομήματος. Αυτή η προνομιακή



Η Ελληνική Αρχιτεκτονική Εταιρεία, στο πρόγραμμα εορτασμού των 50 χρόνων από την ίδρυσή της, συμπεριέλαβε μεταξύ άλλων εκδηλώσεων και μια ειδική σειρά διαλέξεων διακεκριμένων ελλήνων και ξένων αρχιτεκτόνων, για ειδικής σημασίας θέματα στο χώρο της αρχιτεκτονικής· μεταξύ αυτών, και την ομιλία του ισπανού αρχιτέκτονα καθηγητή Δ/ρος Antonio Velez Catrain, που έγινε στις 31 Οκτωβρίου 1996, στο Τ.Ε.Ε., με θέμα “Μια καινούργια παράδοση στην Ισπανική Αρχιτεκτονική”, συνοδευμένη με προβολή διαφανειών. Η εκδήλωση είχε ιδιαίτερη επιτυχία, συγκέντρωσε μεγάλο ακροατήριο και έδωσε ευκαιρία για ευρεία συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ του ομιλητή και των αρχιτεκτόνων που την παρακολούθησαν. Ο Dr Antonio Velez Catrain, είναι διακεκριμένος ισπανός αρχιτέκτων, με πλούσια επιστημονική δράση και έργα. Σπούδασε στον Άγιο Δομίνικο και στη Βαλένθια, και συνέχισε τις αρχιτεκτονικές του σπουδές στις Σχολές της Βαρκελώνης και της Μαδρίτης, με εξειδίκευση, μεταξύ άλλων, στη διατήρηση-διάσωση Μνημείων. Δίδαξε, ως καθηγητής, στην Αρχιτεκτονική Σχολή της Μαδρίτης και, ως Επισκέπτης Καθηγητής, στην Αρχιτεκτονική Σχολή του Πανεπιστημίου Columbia της Νέας Υόρκης. Έχει δώσει σημαντικό αριθμό ακαδημαϊκών διαλέξεων στα πανεπιστήμια της Ισπανίας, στην Ντέλφτ, στη Νοτ. Καλιφόρνιας, στο New York City College, στην Ακαδ. Καλών Τεχνών Ρώμης, στο Πουέρτο Ρίκο, στην Λίμα, κ.ά. Είναι Γραμματέας του Europan Ισπανίας. Το ενδιαφέρον αρχιτεκτονικό έργο του έχει τιμηθεί με μεγάλο αριθμό αρχιτεκτονικών βραβείων. Διατηρεί γραφείο αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών μελετών στη Μαδρίτη, που μελετά και πραγματοποιεί έργα σ’ ολόκληρη την Ισπανία.



αποκλειστικότητα, παράλληλα προς τις μη θεραπεύσιμες και συνακόλουθες υπερβολές που έκαναν την εμφάνισή τους, παρέχει την κάλυψη σε έναν υψηλό βαθμό ελέγχου και ένα πεδίο δράσης που επιτρέπει την τελική πραγμάτωση των αρχικών επιδιώξεων κάθε αρχιτεκτονικού σχεδίου. Το ευρωπαϊκό πανόραμα, στο οποίο οι Ισπανοί, εδώ και μερικά χρόνια, άλλοι με μια αίσθηση παραίτησης και άλλοι ενθουσιωδώς, καταλάβαμε μια θέση, είναι αυτό που προαναγγέλλει τους περιορισμούς στους οποίους θα υποβληθεί αυτή η εξουσία που ασκούσαμε εδώ και πολύ καιρό. Αυτή η εξουσία –εξουσία αρκετά σημαντική, αν γίνει κάποια σύγκριση με την κατάσταση του επαγγέλματος σε άλλες χώρες– είναι σε μεγάλο ποσοστό και ο λόγος για την “καθαρότητα” που έχουν να επιδείξουν ορισμένα από τα γνωστότερα έργα μας. Στο βαθμό που θ’ αρχίσουμε ν’ αποκτούμε κάποια εξοικείωση και να βιώνουμε κανονικά τις συνθήκες που μας ορίζουν ως πολίτες της Κοινοτικής Ευρώπης, θ’ αφήσουμε κατά μέρος κάποια από τα εργαλεία μας –που δεν θα ήθελα να τα θεωρήσω απαραίτητα, ούτε και εύλογα– που ήταν θεμελιώδους σημασίας σε ό,τι σήμερα μας διακρίνει, όπως είναι, για παράδειγμα, τα προγράμματα σπουδών μας και η διάρθρωση του κλάδου μας.

Ίσως να υπάρχουν και άλλοι παράγοντες –προϊόντα της θέλησης μάλλον παρά παραξενιά της γεωγραφικής μας θέσης– που είναι δυνατόν να έχουν συμβάλει σ’ αυτή τη ματιά προς τον περίγυρο την οποία έχει να επιδείξει η ισπανική αρχιτεκτονική σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Υποστηρίζω δε την υιοθέτηση του όρου “περίγυρος”, που είναι πιο σφαιρικός από τον όρο “φυσικό περιβάλλον” (κλίμα, γεωγραφία, ορογραφία, τοπίο), δε χωρεί όμως η παραμικρή αμφιβολία για το ότι το έδαφος της χώρας μας, στο οποίο έχουν επιβιώσει και συμβιώσει διαφορετικές εθνότητες, έχει συμβάλει αποφασιστικά στην αναχαίτιση της διεύθυνσης ξένων σωμάτων μέσα από τους διαύλους εκείνους στους οποίους επαφίεται η διάδοση των ιδεών στο επάγγελμά μας. Δεν είναι εύκολη η επανάληψη έτοιμων διεθνών προτύπων. Είναι δε πολύ δύσκολη η εξορθολογισμένη εφαρμογή και ο εκουγχρονισμός, χωρίς την προσπάθεια της προσαρμογής τους μέσα από μίαν αναδίπλωση σε αντιστοιχία με τα όσα επιτάσσουν οι χώροι μας. Για το λόγο αυτόν χρησιμοποιώ πάντοτε το μοντέλο του Άαλτο για να εξηγήσω ορισμένα από τα θετικά των έργων που παρήγαγε η Ισπανία, εκμεταλλευόμενη τις πηγές της αρχιτεκτονικής του καιρού μας. Έτσι, κατά την άποψή μου, ο Άαλτο υπήρξε ένας “ερμηνευτής” του Μοντέρνου Κινήματος, ο οποίος ήξερε να παντρεύει τη θεωρητική αρχή με

την εγχώρια πολιτιστική παράδοση σε όλα σχεδόν τα οικοδομήματα που κατασκεύασε. Η θεωρητική αρχή, που εκπορευόταν από το Μπούχαους, μεταβαλλόταν ακατάπαστα, έπειρνε διαφορετικές αποχρώσεις και διηθείτο από τις συνθήκες που προσidiaζαν στη Φινλανδία: τη Φινλανδία την οποία ο Άαλτο έφερε εντός του, και τη Φινλανδία την οποία αντίκριζε στον κόσμο γύρω του. Κάτι παρόμοιο συνέβη και με όλες τις τάσεις που κονταρχτυπήθηκαν κατά την περίοδο της μοντέρνας αρχιτεκτονικής, όταν οι ισπανοί αρχιτέκτονες, εκείνοι που είχαν εντυφώσει περισσότερο στις συζητήσεις περί αρχιτεκτονικού ιδιώματος, εκαλούντο να δώσουν τις απαντήσεις τους. Οι αρχιτέκτονες αυτοί πρσιπάθησαν να ερμηνεύσουν τους όρους, αντί να προβούν σε μια κατά λέξη μετάφρασή τους. Η μεγάλη επιτυχία ορισμένων από τα έργα που θα δούμε στη συνέχεια, εδράζεται, κατά βάση, στην προσαρμογή του αρχιτεκτονικού ιδιώματος στις συνθήκες της απτής πραγματικότητας και όχι στην αντίστροφη διαδικασία, πράγμα που μπορεί να αρχίσει να συμβαίνει στο εγγύς μέλλον. Είναι προφανές ότι οι νέες γενιές δεν είναι τόσο προσκολλημένες όπως οι προγενέστερες σε ό,τι θα μπορούσαμε να αποκαλέσουμε “συνέχιση” και “περίγυρο”. Πολλά από τα έργα που έχουν τύχει μεγάλης αποδοχής και προβολής στο εξωτερικό, δεν συνδιαλέγονται με την πραγματικότητα όσο κάποια άλλα παραδειγματικά έργα, που εμένα, σε πολλές περιπτώσεις, με συγκινούν και με κάνουν να νιώθω υπερφάνεια. Συνοψίζοντας, και προτού περάσω σε μια Έκθεση που ίσως είναι πιο εύγλωπτη από τα λόγια μου, θα μπορούσα να δηλώσω επιγραμματικά –με τον κίνδυνο, πάντοτε, της υπερβολικής σχηματοποίησης– ότι η ιστορία της ισπανικής αρχιτεκτονικής, από τη δεκαετία του 1920 και μετά, ακολουθεί μια συνεχή πορεία, σαν μια βραδεία χημική αντίδραση, στην οποία, αν δεν ληφθεί υπ’ όψιν η σύντομη παρένθεση του Εμφυλίου Πολέμου, η πρώτη δεκαετία, όπως και σε ολόκληρη σχεδόν την Ευρώπη, συνεπαγόταν μια εκτίναξη προς το μέλλον, η οποία, λόγω του ότι στη χώρα μας δεν ήταν τόσο βίαια εικονοκλαστική, κατόρθωσε να λειτουργήσει ως επωαστήριο για τα ιδιαίτερα της χαρακτηριστικά και με μια κάπως αυτάρεση ανοχή προς τις ιδιαίτερες που αποδίδουμε στους εαυτούς μας. Η σιωπή και η σπάνις μέσων κατά τις δεκαετίες του 1940 και του 1950 σφυρηλάτησαν τη στάση ενδοσκόπησης και, στο περιθώριο του γενικευμένου φαινομένου της γεμάτης ευφορίας αναβίωσης του αυτοκρατορικού παρελθόντος σε όλη τη δημόσια αρχιτεκτονική, υπήρξαν και κάποια ελάχιστα, αλλά επαρκή, παραδείγματα παρεμβάσεων – παρεμβάσεων, οιονεί ηρωικών, στις οποίες

αναφέρθηκα και προηγουμένως, και οι οποίες κατάφεραν να μεταπλάθουν την πενία σε ένα ακόμη στοιχείο αυτόφωτης έκφρασης. Το αρχιτεκτονικό ιδίωμα των Οικισμών εκ της Συγκεντρώσεως Γαιοτεμαχίων (μέσω αναδασμού) του Χοσέ Λουίς Φερνάντεθ ντελ Άμο, με τον οποίο είχα την τύχη να εργαστώ επί σειρά ετών, κατόρθωσε να υπερβεί την ευτέλεια και την αθλιότητα των πλέον καθημερινών υλικών και εργαλείων στις ρημαγμένες από τον Εμφύλιο περιοχές μας. Οι δεκαετίες του 1969 και του 1970, η εποχή κατά την οποία ο πληθυσμός της Ισπανίας έχει βυθιστεί στο δίλημμα της αντιπαράθεσης ή μη με την δικτατορία και του αγώνα για τη δημοκρατία και την πολιτική αλλαγή, επέτρεψαν το διάλογο – διάλογο, από τον οποίο δεν έλειψαν η επιθετικότητα και η οξύτητα, ανάμεσα σε γενιές και τοποθετήσεις με ενδυναμωμένο το ιδεολογικό τους υπόβαθρο. Κατά την περίοδο αυτή, οι Αρχιτεκτονικές Σχολές, όπως και το σύνολο των Α.Ε.Ι., λειτούργησαν ταυτόχρονα ως καταλύτες της πολιτικής δραστηριοποίησης και ως χώροι καλλιέργειας της αναζητήσεως και του φιλοπερίεργου πνεύματος. Κατά παράδοξο δε τρόπο, τα ίδια εκείνα χρόνια, ήταν τα χρόνια που κυοφορήθηκε μία από τις Περί Γεωκτησίας και Χρήσεως Γης Νομοθεσίες, από τις πλέον προοδευτικές που έγιναν δυνατόν να διαμορφωθούν στον σύγχρονο κόσμο. Οι καθηγητές, ξένοι πολλές φορές προς την πολιτική αντιπαράθεση, μετέτρεψαν τη διδασκαλία σε πεδίο παγίωσης των συνεισχυμένων δεσμών με την επερχόμενη γενεά. Μερικοί από τους αρχιτέκτονες που τυγχάνουν σήμερα της αναγνώρισης, λόγω των επαγγελματικών τους ικανοτήτων και της ευαισθησίας τους προς το λειτούργημα μας, ήταν τότε οι αδιαμφισβήτητοι σημαιοφόροι του αγώνα για τις πολιτικές ελευθερίες. Στο μεταξύ, η πραγματικότητα της ισπανικής αρχιτεκτονικής έβρισκε τροφή, κατά βάση, στις αφηρημένες συλλήψεις του Μοντέρνου Κινήματος και στην “παράνομη” διείσδυση ιταλικών και αγγλικών ρευμάτων. Παρ’ όλα αυτά, ποτέ δεν υπήρξαμε μάρτυρες του φαινομένου της παρακινδυνευμένης κατά λέξη μετάφρασης, στην οποία αναφέρθηκα πιο πριν. Ο Άαλτο, ο Στέρλινγκ, ο Γκαρντέλα, ο Σκάρπα, ο Σαρούν, ο Σμιθσον, ο Μίεας και άλλοι κατόρθωσαν να έχουν μικρή, αλλά ουσιαστική, απήχηση στην “ιβηρική αρένα”, για το λόγο δε αυτόν μας εκπλήττουν, ως σπουδαστές τότε, με ορισμένα έργα τους οι Χοσέ Αντόνιο Κοράλες, Ραμόν Βάθκεθ Μολεθού, Αντόνιο Φερνάντεθ Άλμπα, Φερνάντο Ιγέρας, Αντόνιο Μιρό, Χαβιέρ Καρβαχάλ, Χούλιο Κάνο Λάσο, Κασαρίεγο, Άλας, Λουίς Πένια Γκαβιέρνι ή, ακόμη, οι Καταλανοί Κορέα, Μπόιγας και Μοράγας. Οι ενδοκλαδικές περιοδικές εκδόσεις, όπως διαπι-

σώθηκε, αργότερα, έπαιξαν έναν σημαντικό ρόλο, πράγμα που συμβαίνει πάντοτε όταν έχουμε ανάλογα φαινόμενα – παράδειγμα, ο Κάρλος Φλορέα, διευθυντής των περιοδικών εκδόσεων “Hogar y Arquitectura” (“Αρχιτεκτονική και Σπίτι”) και “Quaderns” (“Τετράδια”) στην Καταλονία, ο Κάρλος ντε Μιγέλ, διευθυντής του “Arquitectura” (“Αρχιτεκτονική”) στη Μαδρίτη και, πρώτα και κύρια, ο Χουάν Ντανιέλ Φουλιαντόν, ο οποίος, στα μέσα της δεκαετίας του 1960, ίδρυσε την επιθεώρηση “Nueva Forma” (“Νέα Μορφή”), η οποία παρείχε άφθονη πνευματική τροφή σε σεβαστή μερίδα των αρχιτεκτόνων της γενιάς μου. Ήταν η δεκαετία του 1980 εκείνη κατά την οποία οι ισπανοί αρχιτέκτονες προσπάθησαν να κάνουν γνωστή και να φέρουν στο προσκήνιο μίαν άλλη πλευρά της αλλαγής που συνετελείτο στην ισπανική κοινωνία. Κατά ευτυχή συγκυρία, γιατί δεν θα μπορούσα να βρω κάποιο άλλο λόγο που να ερμηνεύει το φαινόμενο, δεν υπήρξε σύγκρουση μεταξύ των γενεών. Δεν υπήρξε αποκαθήλωση των μεγάλων δασκάλων, οι οποίοι συνέχισαν το έργο τους, ίσως μάλιστα και με πιο εντατικούς ρυθμούς από ό,τι παλαιότερα. Αυτή η αναγνώριση σηματοδοτήθηκε από αναθέσεις έργων εκ μέρους της Πολιτείας, οι οποίες απέτιναν φόρο τιμής στη γενιά αυτή. Είχα την τύχη, εργαζόμενος σε οικοδομικές εργασίες, Εκθέσεις και εκδοτικά επιχειρήματα, να συναντηθώ τόσο με εκείνους που είχαν διατελέσει δασκάλοί μου, όσο και με αυτούς που είχαν υπάρξει μαθητές μου. Κατά την περίοδο αυτή, ανεδείχθη, οριστικά πλέον, η “περιφερειοποίηση” της ισπανικής αρχιτεκτονικής. Από τότε αρχίσαμε να μιλάμε για τη Σχολή της Σεβίλης, τη Σχολή της Γαλικίας, για τους βάσκους αρχιτέκτονες, δεδομένου ότι, μέχρι τότε, γίνονταν διακρίσεις και διαχωριστικές κριτικές αποτιμήσεις μόνο σχετικά με τις Σχολές της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης, στο σημείο δε αυτό θα όφειλα να πω ότι η Καταλανική Σχολή κατάφερε να διατηρήσει πάντοτε μια πιο πρωτοποριακή, ευρωπαϊζούσα και ακμάζουσα φυσιογνωμία. Τα τέλη της δεκαετίας του 1980 ήρθαν κομίζοντας για την Ισπανία κάποια πολυσήμαντα γεγονότα, όπως η διοργάνωση της Διεθνούς Έκθεσης της Σεβίλης και των Ολυμπιακών Αγώνων της Βαρκελώνης. Και οι δύο συναντήσεις, το 1992, άφησαν βαθιά σημάδια και παρεμβάσεις μεγάλης εμβέλειας και στις δύο πόλεις, πράγμα που δεν συνέβη και με το πανόραμα της μετέπειτα ισπανικής αρχιτεκτονικής. Παρότι ορισμένα οικοδομήματα συνιστούν πλέον, κατά αποφασιστικό τρόπο, σημεία αναγνώρισης, δεν θα μπορούσε να προβεί κανείς σε κάποια συσχέτιση με οποιαδήποτε μεταβολή –εγώ, τουλάχιστον, δεν είμαι ακόμη ικανός να διακρίνω

Λεζάντες εικόνων:

σελ. 30: Πολιτιστικό Κέντρο, Μαδρίτη, αρχ. C. Puente
σελ. 31, πάνω: Δημόσια Βιβλιοθήκη, Σαργόσα, αρχ. V. Lopez Cotejo· μέση: κτίριο κατοικιών και γραφείων, Μαδρίτη, αρχ. S. Araujo, J. Nadal· κάτω: Σχολή Αστυνομίας, Μαδρίτη, αρχ. A. Velez Catrain
σελ. 32, πάνω/μέση: αγροτική ξενοδοχειακή μονάδα, Γαλικία, αρχ. C. Garcia Brana· κάτω: κτίριο κεντρικών γραφείων τραπεζής, Μαδρίτη, αρχ. Jopquera, Perez Rita
σελ. 33, πάνω: θρησκευτικό ενοριακό κέντρο, Μαδρίτη, αρχ. A. Perea· μέση: κοινωνικές κατοικίες, Μαδρίτη, αρχ. E. Alvarez Sala, C. Ruiz Larrea, C. Rubio· κάτω: κτίριο γραφείων, Μαδρίτη, αρχ. M. Bayon
σελ. 34, πάνω αριστερά: Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Βαλένθια, αρχ. E. Cizmínz· κάτω αριστερά: κοινωνικές κατοικίες, Σεβίλη, αρχ. J. Martínez Ramos, C. Bravo· κάτω δεξιά: κτίριο γραφείων, Μαδρίτη, αρχ. E. Tunon, L. Moreno Mansilla





κάτι τέτοιο— στην ισπανική αρχιτεκτονική που να εκπορεύεται από αυτά τα σημεία σταθμούς. Η Βαρκελώνη προτίμησε να προστρέξει στα φώτα μιας πλειάδας αρχιτεκτόνων αδιαμφισβήτητου κύρους διεθνώς, καθώς και σε επαγγελματίες αποκλειστικά Καταλανούς. Ο προσωρινός, εξ ορισμού, χαρακτήρας των κατασκευών της Εχρο (Διεθνούς Έκθεσης της Σεβίλης) έδρασε σχεδόν αποτρεπτικά όσον αφορά στην επιβεβαίωση τάσεων που ήδη είχαν επικρατήσει: δεν δημιουργήθηκαν “εμβλήματα” για το μέλλον. Παρότι, τόσο για τη Σεβίλη όσο και για τη Βαρκελώνη, το 1992 θα παραμείνει εσαεί ως ένα γόνιμο έτος, εγώ πιστεύω ότι τα αρώματα των καρπών του δεν μπόρεσαν να διαχυθούν πέρα από τις περιοδικές εκδόσεις και τα όρια των αντίστοιχων Δήμων. Οι Μονέο, Μποϊγας, Τουσκέτς, Μπονέτ, Κονσουέγρα και άλλοι πολλοί δεν πραγματοποίησαν στην Εχρο και στους Ολυμπιακούς τα πλέον σημαίνοντα έργα τους. Υπάρχει, εντούτοις, και μια εξαίρεση σ’ αυτή τη γενίκευση: ο σταθμός της Σάντα Χούστα, στη Σεβίλη, από τους Κρουθ και Ορτίθ, καθώς και το Κτίριο για γραφεία στον εσωτερικό χώρο της Εχρο, από τον Μαριάνο Μπαγιόν, και αυτό στη Σεβίλη.

Θα προβάλλουμε τώρα ένα πανόραμα των έργων που θεωρώ ότι έρχονται να τεκμηριώσουν τα όσα μέχρι στιγμής έχω αναφέρει: έργα, που σχεδιάστηκαν και πραγματοποιήθηκαν όλα τους κατά τα τελευταία δέκα χρόνια. Στην πλειονότητά τους, ανήκουν σε επαγγελματίες της γενιάς μου, και ελπίζω να μπορέσετε να βρείτε σε αυτά το νήμα που τα συνδέει εσωτερικά. Παρ’ όλα αυτά, θα ήθελα να επισημάνω ότι ούτε ο κατάλογος αυτός ούτε και η κατ’ ανάγκην επιλογή, είναι δυνατόν να θεωρηθούν απόλυτοι ή αποκλειστικοί. Δυστυχώς, δεν μπόρεσα να έχω στη διάθεσή μου για τη διάλεξη αυτή μερικά πιο πρόσφατα έργα από άλλους ισπανούς αρχιτέκτονες, ικανά να μας βοηθήσουν να ολοκληρώσουμε την περιήγησή μας αυτή στη λιγότερο γνωστή ισπανική αρχιτεκτονική.

Τι μπορούμε πλέον να αναμένουμε από την Ισπανία, σε ό,τι αφορά στην αρχιτεκτονική, στην αυγή της νέας χιλιετίας; Αναγκαστικά, αυτό το ερώτημα που απασχολεί τη σκέψη μας, θα πρέπει να τοποθετηθεί σε ένα νέο ευρωπαϊκό πλαίσιο, στο οποίο, ό,τι συμβαίνει και γεννιέται στην Ισπανία, μπορεί να έχει από μικρή έως και μεγάλη σημασία. Από τη μια, είμαι αρκετά σκεπτικιστής όσον αφορά στον βίαιο αντίκτυπο που συνεχίζουν να έχουν πάνω στην πραγματικότητα που οικοδομείται απ’ άκρου εις άκρον στην ήπειρό μας η ανεπιείκεια των μέσων μαζικής επικοινωνίας και η παντοδυναμία της τεχνο-

λογίας που μας παρέχει, όχι και τόσο γενναιόδωρα, τη δυνατότητα “να κάνουμε οτιδήποτε”. Από την άλλη, θεωρώ ότι οι νεότερες γενεές, σταδιακά, ευαισθητοποιούνται όσον αφορά στις βαθιές ρίζες της αρχιτεκτονικής στην κοινωνία. Επίσης, στην Ευρώπη, παρατηρείται έντονα το φαινόμενο μιας παράλληλης αναζήτησης των προτύπων που θα είχαν τη δύναμη να αντισταθούν σε μίαν αρχιτεκτονική που γεννήθηκε μεν εδώ, αλλά ευνοείται από τις Η.Π.Α.: μίαν αρχιτεκτονική, που εκπορεύεται από την κατανάλωση και αποσκοπεί στην κατανάλωση. Διαπιστώνω μια υπεράσπιση του ευρωπαϊκού μοντέλου για την πόλη, πράγμα που εμμέσως συνεπάγεται ότι πρέπει κανείς να πάρει θέση υπέρ μιας ποικιλόμορφης, πολυφωνικής και πλούσιας σε αποχρώσεις αρχιτεκτονικής, η οποία θα είναι ικανή να ανατανακλά την ιστορία και την παρούσα φυσιογνωμία των τόπων μας. Ας δείξουμε σε όλους αυτούς εμπιστοσύνη. Πολύ φοβάμαι ότι οι προηγούμενες γενεές είναι ήδη εξαντλημένες, τουλάχιστον στη χώρα μου. Όλα ήταν πολύ σκληρά για όλους όσους έχουν αγωνιστεί για να υπάρξει ένα κοινωνικό και πολιτιστικό περιεχόμενο στο έργο μας, και, κατά πάσαν πιθανότητα, θα πρέπει να περιμένουν αρκετά μέχρις ότου αναζωπυρωθεί το ενδιαφέρον μιας συζήτησης σχετική με το δίκαιο ή το άδικο ενός τρόπου θέασης των πραγμάτων, όπως αυτός τον οποίο είχατε την ευγένεια να παρακολουθήσετε και ο οποίος δεν ήταν ακούωντως αποστασιοποιημένος από τα γεγονότα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

** Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΑΕ αποτελείται από τους: Δ. Κώνστα, πρόεδρο, Σ. Μολφέση, αντιπρόεδρο, Ι. Συρίχα, γεν. γραμματέα, και Ε. Αγγελούδου, Ο. Ζαβερδινού, Λ. Παγώνη και Ε. Ματρακίδη-Φίλιππα, μέλη.*



Τα μεγάλα έργα στην Αττική και η συμβολή της αρχιτεκτονικής

d o s s i e r

προς τον ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ.....

1. Οι αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές επεμβάσεις και ρυθμίσεις που γίνονται με πρωτοβουλία του Δήμου, εντάσσονται σε κάποιο συνολικό σχεδιασμό με συγκεκριμένο όραμα και ιδέες για την εξέλιξη της Αθήνας;

2. Υπάρχει όραμα για τη μορφή του δημόσιου χώρου και ποιες είναι οι προτεραιότητες στο σχεδιασμό του (χρήσεις γης, αναπλάσεις περιοχών, ανάδειξη κτιρίων, εξοπλισμός δημόσιου χώρου);

3. Πώς βλέπετε το ρόλο των Αρχιτεκτόνων και των Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών στις διάφορες κλίμακες σχεδιασμού της πόλης (από την κλίμακα των ιδεών για το συνολικό σχεδιασμό της πόλης μέχρι την κλίμακα του σχεδιασμού αντικειμένων του δημόσιου χώρου);

4. Πώς βλέπετε το ρόλο της Δ/νσης Αρχιτεκτονικού του Δήμου και ποια είναι η συμμετοχή ειδικών συμβούλων στο σχεδιασμό ενός προγράμματος αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής αναβάθμισης της πρωτεύουσας;

προς το ΥΠΕΧΩΔΕ.....

1. Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει αναγγείλει μια σειρά σημαντικών επεμβάσεων για την πόλη της Αθήνας. Ποιες είναι οι επεμβάσεις αυτές συνολικά και πότε προγραμματίζεται η υλοποίησή τους;

2. Ποια είναι η λογική που διέπει το πρόγραμμα αυτό, τόσο στο σύνολό του όσο και στις επιμέρους επεμβάσεις, ως προς την πολιτιστική και αρχιτεκτονική μορφοποίησή τους;

3. Πώς βλέπετε το ρόλο των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών διαγωνισμών στη στρατηγική χάραξη και στις υλοποιήσεις των επεμβάσεων αυτών;

4. Αναφορικά με το σημαντικό έργο του κόμβου Σταυρού-Ελευσίνας και της περιφερειακής Λεωφόρου του Υμηττού, πώς βλέπετε τη διαμόρφωση των εισόδων και εξόδων στην πόλη και τη σχέση των κυκλοφοριακών αυτών αξόνων με το τοπίο; Σε ποια σημεία του σχεδιασμού τους εντάχθηκε αρχιτεκτονική μελέτη;

προς το ΥΠΠΟ.....

1. Υπάρχει συνολικός σχεδιασμός, ιεραρχήσεις, αρχές και, τελικά, άποψη για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων ως έργου μητροπολιτικής εμβέλειας; Πιο συγκεκριμένα: το σκεπτικό της ενοποίησης προβλέπει τους αρχαιολογικούς χώρους ως συνεχές δίκτυο ή ως αποσπασματικές νησίδες στον ιστό της πόλης;

2. Ποιες προδιαγραφές εκφράζουν τις αρχές αυτές και πώς θα διασφαλιστούν στις επιμέρους αναθέσεις που έχουν γίνει;

3. Πώς βλέπετε το ρόλο του αρχιτέκτονα στο σχεδιασμό της ανάδειξης των αρχαιολογικών χώρων σε σχέση με τον ευρύτερο δημόσιο χώρο σε διάφορες κλίμακες σχεδιασμού;

4. Επειδή η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων είναι έργο που υπερβαίνει τις συνήθεις αρμοδιότητες Αρχαιολόγων και Αρχιτεκτόνων, πώς βλέπετε τη συνεργασία τους στο συγκεκριμένο έργο;

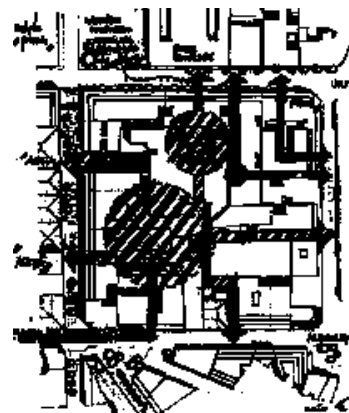
προς την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.....

1. Πώς βλέπετε την επίδραση του σχεδιασμού του δικτύου και των επιβατικών σταθμών στο χώρο της πόλης;

2. Με δεδομένη την ευρωπαϊκή εμπειρία, όπου ο σχεδιασμός σταθμών μετρό στοχεύει και στην αναβάθμιση της εικόνας της πόλης, πώς βλέπετε τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό των επιβατικών σταθμών και του άμεσου περιβάλλοντός τους για το κέντρο της Αθήνας;

3. Ποιες είναι οι διαδικασίες που χρησιμοποιήθηκαν στο σχεδιασμό των σταθμών; Είστε ικανοποιημένοι από την ποιότητα της αρχιτεκτονικής των σταθμών που έχουν ολοκληρωθεί;

4. Πώς σκέφτεστε να αξιοποιήσετε τα ακίνητα σε ακτίνα 300 μέτρων γύρω από κάθε σταθμό, που θα θεσμοθετηθούν ως ζώνες ελεγχόμενης ανάπτυξης; Ιδιαίτερα για ακίνητα της ιδιοκτησίας σας, τι χρήσεις σκέφτεστε να καλύψετε; Σκοπεύετε να προσφύγετε σε Πανελλήνιους Αρχιτεκτονικούς Διαγωνισμούς;



πρόγραμμα ολοκληρωμένης παρέμβασης, Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας, Δήμος Αθηναίων, Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Μελετών, 1996· πάνω: οικοδομικό τετράγωνο 10

Η πολιτική του Δήμου για την ανάπτυξη της Αθήνας

του Δημήτρη Αβραμόπουλου, Δημάρχου Αθηναίων

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω το περιοδικό σας για την ευκαιρία που μου δίνει να επικοινωνήσω με τους αρχιτέκτονες, στών οποίων το έργο η Αθήνα οφείλει πολλά. Η επικοινωνία μαζί σας αποκτά τώρα μια ιδιαίτερη σημασία, διότι είναι βέβαιο ότι ο ρόλος σας για την τύχη της πρωτεύουσας τα επόμενα χρόνια θα είναι καθοριστικός. Όσον αφορά στα προγράμματα και στους σχεδιασμούς του Δήμου, προφανώς η επιτυχής υλοποίησή τους θα εξαρτηθεί και από τη δική σας συμβολή και τις λύσεις που θα δώσετε.

Στη συνέχεια, όσο γίνεται πιο συνοπτικά, θα επιχειρήσω να παρουσιάσω τους στόχους και τις βασικές γραμμές της πολιτικής μας, που μαζί και με συνεργάτες συναδέλφους σας χαράξαμε, ελπίζοντας ότι έτσι θα εγκατασταθεί ένας διάλογος από τον οποίο περιμένουμε πολλά. Ο κόσμος των αρχιτεκτόνων πρέπει να κινητοποιηθεί, γιατί τα προβλήματα της Αθήνας είναι μεγάλα. Γνωρίζουμε ότι υπάρχουν πολλές απόψεις, σχέδια και ιδέες που αξίζει να συζητηθούν και να βοηθήσουν στη τελική χάραξη μιας συνολικής στρατηγικής για την πρωτεύουσα.

Τα μεγάλα έργα που δρομολογούνται, θα προκαλέσουν ριζικούς μετασχηματισμούς στη δομή της πρωτεύουσας. Θα προκαλέσουν αναπόφευκτα και μεγάλες αλλαγές στον τρόπο ζωής. Επιταχύνουν τις πολεοδομικές επεκτάσεις αραϊής πυκνότητας δόμησης, που είναι επικίνδυνες, γιατί δημιουργούν κατοίκους εξαρτημένους από το αυτοκίνητο. Και πλέον είναι από όλους παραδεκτό ότι το αυτοκίνητο ζημιώνει σοβαρά το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής στην Αθήνα.

Από το κατά πόσο θα μπορέσουμε να ελέγξουμε τη μορφή ανάπτυξης της περιφέρειας, θα εξαρτηθούν πολλά. Χωρίς τη συσχέτισή της με τη μορφή ανάπτυξης των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος το μετρό και το τραμ, δεν θα πετύχουμε τίποτα. Η επικοινωνία του κέντρου με την περιφέρεια πρέπει να στηριχτεί σε μια υψηλής ικανότητας δημόσια συγκοινωνία. Την οφείλουμε στην Αθήνα.

Το μετρό, μόνο του, δεν θα μπορέσει να συγκρατήσει τις πιέσεις από το αυτοκίνητο. Όλη προσοχή δίνεται στο μετρό, και αυτό είναι λάθος. Χρειαζόμαστε επαναστατικές αλλαγές στο επίπεδο της δημόσιας συγκοινωνίας, για να την κάνουμε τελικά ανταγωνιστική ως προς το αυτοκίνητο.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο Δήμος Αθηναίων προωθεί το τραμ. Στο τραμ ανήκει ένας ειδικός ρόλος, που κανένα άλλο μέσο δεν

θα μπορέσει να παίξει· συγκοινωνιακός και πολεοδομικός. Ο Δήμος έχει έτοιμη μελέτη από καιρό. Συνεργαζόμαστε με τους άμεσα ενδιαφερόμενους Δήμους και, σε πείσμα των όποιων εμποδίων από την πολιτεία, που αδυνατούμε να κατανοήσουμε, και των μοναδικών για τα ευρωπαϊκά δεδομένα αγκυλώσεων της νομοθεσίας, θα προχωρήσουμε.

Η Αθήνα που παραδίδουμε στα παιδιά μας, θα είναι διαφορετική από αυτήν που εμείς γνωρίσαμε. Σ' αυτό θα συμβάλουν διάφορες εξελίξεις, τεχνολογικές και κοινωνικές. Θα πρέπει να έχουμε ξεκάθαρους και μεγάλους στόχους. Είναι απαραίτητος ένας στρατηγικός σχεδιασμός που να χαρακτηρίζεται από συνέχεια, προοπτική, και να βρίσκεται πραγματικά στο ύψος αυτής της πόλης, που έχει μια μοναδική θέση στην ιστορία του ανθρώπινου πολιτισμού. Δεν της αξίζει η μετριότητα.

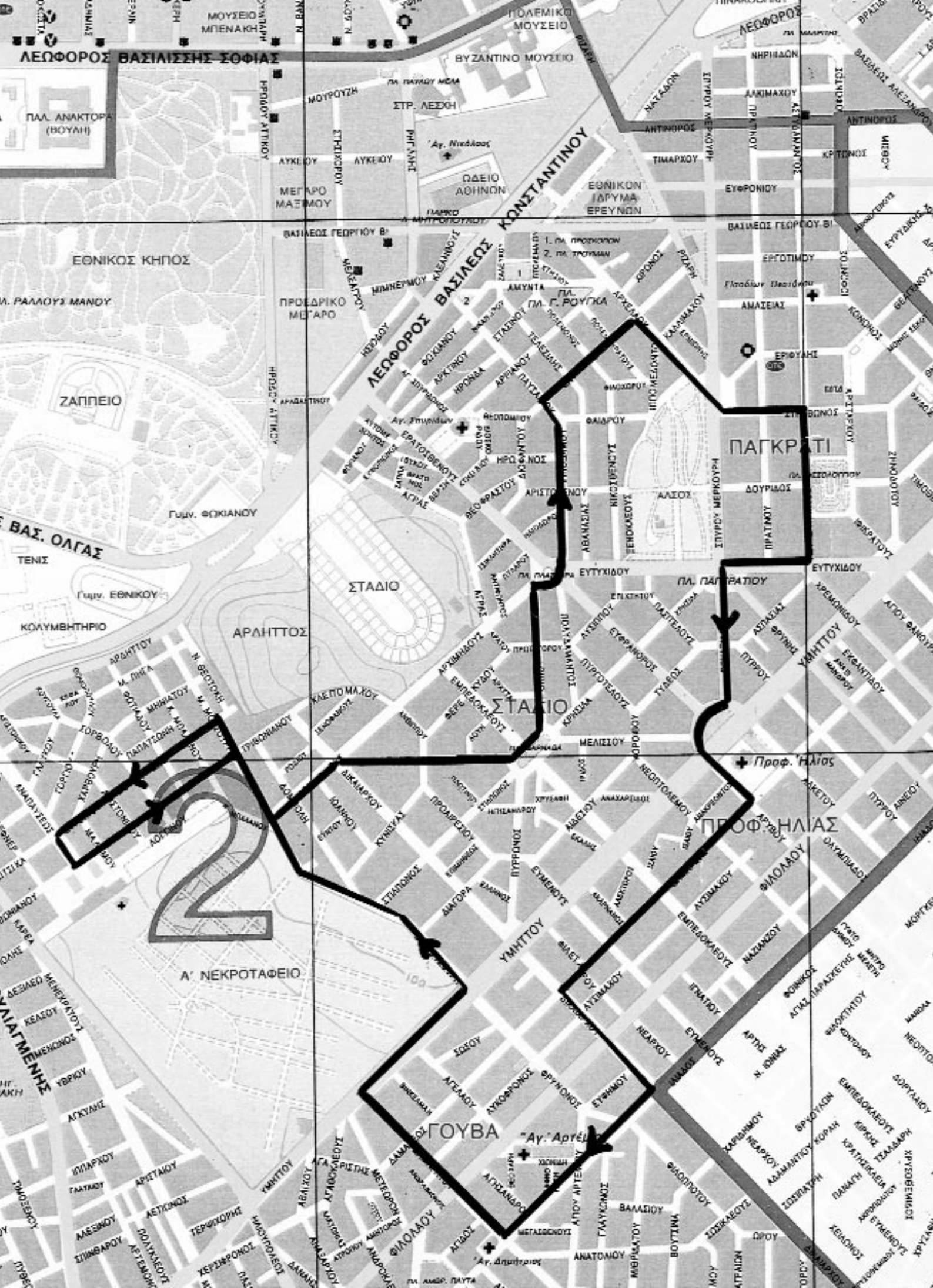
Η έμφαση που δίνεται στα μεγάλα έργα, δεν θα 'πρεπε να μας κάνει να ξεχάσουμε ότι αυτά δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά μέσο. Ο υπέρτατος στόχος δεν μπορεί παρά να είναι στόχος πολιτισμού. Η τεχνολογία δεν θα υποκαταστήσει την ανάγκη για κρίσιμες κοινωνικές και ηθικές επιλογές. Απέναντι σε προβλήματα όπως η ανεργία, ο κοινωνικός αποκλεισμός, η οικονομική και κοινωνική υποβάθμιση κάποιων γειτονιών της πόλης, χρειάζονται θέσεις πολιτικές, με την ευγενέστερη σημασία που θα μπορούσε να δοθεί σε αυτόν τον όρο.

Οι συνθήκες συναγερμού, όπως αυτές που ζούμε σήμερα, και τα μεγέθη των προβλημάτων απαιτούν παρεμβάσεις ανάλογης κλίμακας. Αποφασίσαμε να τις τολμήσουμε. Το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου επεκτείνεται σε όλους τους κρίσιμους τομείς της πολεοδομίας, των μεταφορών, της αρχιτεκτονικής και της αισθητικής της πρωτεύουσας, στις γειτονιές και στο κέντρο.

Α. Πολιτική αναβάθμισης της γειτονιάς

1. Πολεοδομικές μελέτες

Η εκπόνηση πολεοδομικών μελετών είναι προϋπόθεση για τη χάραξη και την άσκηση οποιασδήποτε πολιτικής. Στο θέμα αυτό ο Δήμος εφαρμόζει μια φιλόδοξη πολιτική με την ανάθεση Πολεοδομικών Μελετών Αναβάθμισης Γειτονιών, που καλύπτουν πλέον το σύνολο της επιφάνειάς του. Πρόκειται για μια πρωτότυπη κατηγορία μελετών, που ανταποκρίνεται στην ανάγκη των γειτονιών για ρυθμιστικές και διαχειριστικές παρεμβάσεις· ιδιαίτερα, στην ανάγκη για έλεγχο του είδους των δραστηριοτήτων



αριστερά: προβλεπόμενες γραμμές ηλεκτρικών mini-buses, περιοχή Παγκράτι

που θα αναπτύσσονται στο εσωτερικό τους. Στην Αθήνα δεν υπήρξε πολιτική χωροθέτησης των χρήσεων γης, ο καθένας εγκαθιστούσε ό,τι ήθελε όπου τον βόλευε, και αυτή η αυθαιρεσία βρίσκεται στη ρίζα πολλών από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε σήμερα. Ο έλεγχος των χρήσεων γης θα μας επιτρέψει στη συνέχεια να ασκήσουμε μια συνεπή πολιτική οργάνωσης της κυκλοφορίας, προχωρώντας σε ριζικές τομές στο υφιστάμενο κυκλοφοριακό καθεστώς, με στόχο την ελάφρυνση των φόρτων και ηπιότερες συνθήκες περιβάλλοντος στους δρόμους κατοικίας.

Οι προτάσεις πεζοδρομήσεων που περιλαμβάνουν οι πολεοδομικές μελέτες, είναι γενναίες, αλλά, το σημαντικότερο, είναι και απολύτως εφικτές, διότι συνοδεύονται από συναφείς πολιτικές χρήσεων γης. Πρόσφατα προκηρύξαμε μελέτες για τις υπολειπόμενες να μελετηθούν περιοχές. Με την ολοκλήρωση και αυτών των μελετών θα έχει σύντομα καλυφθεί πλήρως η συνολική επιφάνεια του Δήμου. Ωστόσο, η θεσμοθέτηση, μέσω προεδρικών διαταγμάτων, των χρήσεων γης, όπως προτείνονται από τις μελέτες που ολοκληρώθηκαν, έχει καθυστερήσει αδικαιολόγητα στο αρμόδιο υπουργείο. Κάθε μέρα που περνά, καθιστά την εφαρμογή της οποιας παρεμβατικής πολιτικής δυσχερέστερη. Οι καθυστερήσεις είναι εις βάρος της πόλης. Πρέπει να κατανοήσουμε όλοι ότι στην Αθήνα φτάσαμε σε καταστάσεις οριακές. Δεν συγχωρούνται αδράνειες. Οι επόμενες γενιές δεν θα μας συγχωρήσουν.

2. Γραμμές μικρών λεωφορείων δωρεάν στις γειτονιές

Στον τομέα της δημόσιας συγκοινωνίας, η Αθήνα βρίσκεται στο μηδέν. Δεν θα αναφερθώ στις αδυναμίες της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τα δίκτυα λεωφορείων. Μόνο θα υπογραμμίσω ότι τα δίκτυα αυτά, ακόμη και αν βελτιώναν τις συχνότητές τους, ακόμη και αν εκτελούσαν αξιόπιστα τα δρομολόγια τους, δεν θα μπορούσαν ποτέ να απεξαρτήσουν τον κάτοικο από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, διότι καλύπτουν πολύ αραιά την επιφάνεια της πόλης. Εκτός από το τραμ, στους κύριους κορμούς χρειαζόμαστε δίκτυα που θα πλησιάσουν την κατοικία. Τέτοια δίκτυα μπορούν να συγκροτηθούν μόνο από μικρά, ευέλικτα λεωφορεία, που θα εκτελούν μικρού μήκους διαδρομές στο εσωτερικό των γειτονιών.

Είναι νόμιμο το ενδιαφέρον του Δήμου για την προώθηση αυτού του τύπου της δημόσιας εξυπηρέτησης. Θα την προσφέρει δωρεάν, με αθόρυβα και καθαρά μικρά λεωφορεία. Αποφασίσαμε να εισαγάγουμε την τεχνολογία του ηλεκτρικού λεωφορείου στην Αθήνα. Και θα είμαστε, ως προς αυτό, μεταξύ των ευρωπαϊκών πρωτευσουσών, από τις πρωτοπόρους. Θα προμηθευτούμε ένα σημαντικό αριθμό ηλεκτρικών λεωφορείων, που θα δρομολογηθούν αρχικά στην Κυψέλη και στο Παγκράτι. Θα δημιουργηθεί επίσης μια γραμμή σύνδεσης του Δημαρχείου με την Ακρόπολη.

3. Γκαράζ στις γειτονιές

Το πρόβλημα της στάθμευσης στη γειτονιά δεν πρέπει να υποτιμάται. Η αντιμετώπιση του είναι

προϋπόθεση για την εφαρμογή των πολιτικών ανάπλασης που προγραμματίζουμε. Στις πυκνοκατοικημένες γειτονιές, ο Δήμος ξεκινά μια εκστρατεία για την κατασκευή γκαράζ για τους κατοίκους. Ήδη αποκτήθηκε η απαραίτητη εμπειρία από την κατασκευή των γκαράζ της Βαρβακείου Αγοράς και της Πλατείας Δημαρχείου. Τα αποτελέσματα είναι θετικά. Έτσι προχωράμε στην κατασκευή ενός μεγάλου υπόγειου γκαράζ 900 θέσεων στην Πλατεία Αγίου Θωμά, στο κέντρο μιας γειτονιάς όπου συνυπάρχουν κατοικία και νοσοκομειακά συγκροτήματα, όπως τα νοσοκομεία Παίδων και Βασ. Παύλος. Το πρόβλημα εκεί είναι πολύ σοβαρό, και οι συνθήκες που δημιουργούνται, ανεπιτήρητες.

Παράλληλα, βρίσκονται στο τελευταίο στάδιο οι διαδικασίες για την αγορά των πρώτων δύο οικοπέδων στο Μεταξουργείο και στην Κυψέλη για την κατασκευή από το Δήμο γκαράζ. Μετά από σχετικές προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος, επελέγησαν και άλλα οικοπέδα, και η αναζήτηση συνεχίζεται. Υπενθυμίζεται η δέσμευσή μας ότι τα έσοδα του Δήμου από την πληρωνόμενη στάθμευση θα διατίθενται για την κατασκευή γκαράζ στις γειτονιές.

B. Πολιτική αναβάθμισης του κέντρου

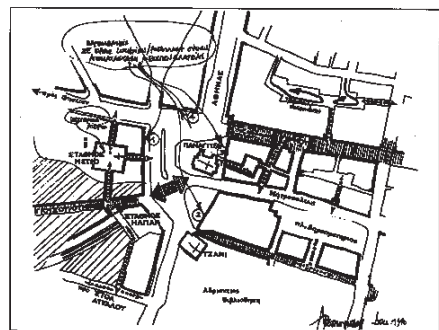
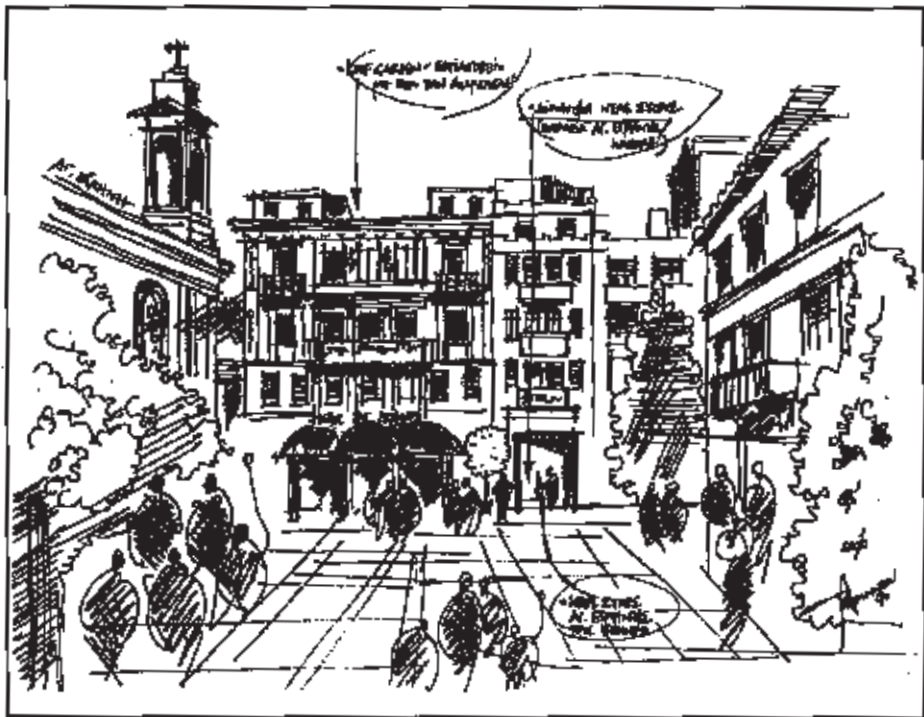
1. Το Εμπορικό Τρίγωνο

Η πρώτη πολεοδομική μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό του Δήμου από το Πολυτεχνείο, ήταν για το Εμπορικό Τρίγωνο. Η πεζοδρόμηση του Τριγώνου έγινε με βάση εκείνη τη μελέτη. Ο Δήμος, και μετά την πεζοδρόμηση συνέχισε μέσω του Πολυτεχνείου να παρακολουθεί την εξέλιξη του Τριγώνου. Πρόσφατα μας παραδόθηκε η τελευταία φάση σχετικής έρευνας. Τα συμπεράσματα από αυτή τη θεματική πεζοδρόμηση είναι ενδιαφέροντα και ενθαρρυντικά. Ο κόσμος την αγάπησε, όπως και, γενικότερα, ενστερνίστηκε τη φιλοσοφία των πεζοδρομήσεων.

Ανακαλύπτουν οι Αθηναίοι ξανά το κέντρο, όπου πια τους δίνεται η δυνατότητα να περπατούν με ασφάλεια και άνεση σε ένα περιβάλλον που αναβαθμίζεται και ομορφαίνει. Γνωρίζουμε ότι οι ρυθμίσεις κατασκευής των διαμορφώσεων και εξοπλισμού των πεζοδρόμων στο Τρίγωνο δεν είναι οι απαιτούμενοι. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το κόστος είναι υψηλό. Ωστόσο, επειδή το ζήτημα της ανάδειξης του Τριγώνου είναι σοβαρό, ο Δήμος δεν φειδεται δαπανών για αυτόν το στόχο. Δείγματα γραφής δίνουν οι παρεμβάσεις στην οδό Αθηνάς, όπως τα φωτιστικά, η ανάπλαση της Δημοτικής Αγοράς, που εκτελείται με γοργούς ρυθμούς, η Βαρβάκειος Αγορά.

Το Εμπορικό Τρίγωνο ταυτίζεται με ένα μέρος του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, όμως τα σχέδιά μας δεν περιορίζονται μόνο σε αυτό. Δεν είναι δυνατόν να διαφυλαχθεί μια όαση στο εσωτερικό ενός τόσο εκτεταμένου πολεοδομικού συγκροτήματος με έκδηλες τις επιπτώσεις του κυκλοφοριακού κορεσμού. Για να παίξει το κέντρο τον πραγματικό του ρόλο, αλλά και για να συγκρατήσει τους κατοίκους του, πρέπει οι αναπλάσεις να επεκταθούν προς όλες τις κατευθύνσεις γύρω από το Τρίγωνο, προς όλες

πρόγραμμα ολοκληρωμένης παρέμβασης, Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας, Δήμος Αθηναίων, Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Σπουδαστήριο Πολυεπομοικών Μελετών· πάνω: Πλατεία Αγ. Ειρήνης· μέση: Πλατεία Μοναστηρακίου



κάτω: ο μελλοντικός υπαίθριος χώρος (δημόσιος και ιδιωτικός), Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας, Δήμος Αθηναίων, Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Σπουδαστήριο Πολυεπομοικών Μελετών

τις περιοχές κατοικίας. Το Κολωνάκι είναι μία από αυτές.

Η πολεοδομική μελέτη του Δήμου για το Κολωνάκι έχει ολοκληρωθεί εδώ και πολύ καιρό, όμως και εδώ το Προεδρικό Διάταγμα για τον έλεγχο των χρήσεων ακόμη δεν υπογράφτηκε. Η μελέτη προβλέπει μια σειρά από πεζοδρομήσεις, εκ των οποίων η πιο σημαντική, που θα αλλάξει το χαρακτήρα ολόκληρης της περιοχής και θα ενισχύσει θεαματικά τις εμπορικές δραστηριότητες, είναι η πεζοδρόμηση της Πατριάρχου Ιωακείμ και, σε δεύτερο βαθμό, η επέκταση της πεζοδρόμησης της Βουκουρεστίου. Όμως, δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί ότι χωρίς τον έλεγχο των χρήσεων γης, που θα γίνει μέσω των διαταγμάτων, οι πεζοδρομήσεις μπορεί να έχουν παρενέργειες εις βάρος της κατοικίας.

2. Η Πλατεία Δημαρχείου

Σύντομα αρχίζουν οι εργασίες στο σημαντικότερο έργο του κέντρου, που θα είναι η διαμόρφωση της Πλατείας Δημαρχείου. Η Πλατεία Δημαρχείου, σε συνδυασμό με το Δημαρχείο, αξίζει να γίνει ο πιο σημαντικός πόλος του κέντρου της Αθήνας. Η σχετική αρχιτεκτονική μελέτη που μόλις ολοκληρώθηκε, προβλέπει, μέσω της ενσωμάτωσης της υψηλής τεχνολογίας, μια εντυπωσιακή προβολή της νεοκλασικής ταυτότητας του ευρύτερου χώρου. Το υπόγειο γκαράζ της πλατείας έχει ήδη συμβάλει θετικά στη λειτουργία της περιοχής. Συμφωνήθηκε, κανένα ίχνος της ύπαρξής του να μην είναι ορατό στην πλατεία. Οι ασύμβατοι με την αισθητική της πλατείας όγκοι των απολήξεων των κλιμακοστασίων, άμεσα θα κατεδαφιστούν.

3. Η Πλατεία Ομοιοίας

α. Πεζοδρόμηση τμήματος της πλατείας

Για την Πλατεία Ομοιοίας, πρόσφατα παραδόθηκε στο Δήμο κυκλοφοριακή μελέτη για τη ριζική αναμόρφωσή της. Η πλατεία που ταυτίστηκε με την ιστορία της πόλης και που σήμερα κατέληξε ένας συγκοινωνιακός κόμβος χωρίς ψυχή, σημείο που το αποφεύγουν οι Αθηναίους και οι Αθηναίοι, η πλατεία-καρδιά της πρωτεύουσας, μπορεί να αποκτήσει ξανά την παλιά της αίγλη και κοινωνική σημασία.

Η Πλατεία Ομοιοίας είναι επίσης η αφετηρία της οδού Αθηνάς, που προορίζεται να γίνει ένας σημαντικός δρόμος πολιτισμού, ομφάλιος λώρος μεταξύ του σύγχρονου κέντρου και του ιστορικού πόλου που συνθέτουν το Μοναστηράκι, η Πλάκα και οι αρχαιολογικοί χώροι. Με τη διαμόρφωση της Πλατείας Δημαρχείου, την αποκατάσταση των πολλών νεοκλασικών κτιρίων που δρομολογεί ο Δήμος, και την κατασκευή του μετρό, αναμένεται, η οδός Αθηνάς να γεμίσει ζωή. Η μελέτη προβλέπει την πεζοδρόμηση του τμήματος της οδού Αθηνάς από την οδό Σοφοκλέους μέχρι την Πλατεία Ομοιοίας, στη δε πλατεία, την πεζοδρόμηση του τμήματός της μεταξύ των Πειραιώς και Σταδίου. Προκύπτει έτσι ένας μεγάλος και ενιαίος χώρος, που ενσωματώνεται με το κυκλικό, κεντρικό και απομονωμένο σήμερα τμήμα, και όπου θα δημιουργηθούν ελκυστικές εισόδους προς τον σταθμό του μετρό. Η εφικτότητα από πλευράς κυκλοφοριακής αυτής της πιο ριζικής

πεζοδρόμησης της Αθήνας επιβεβαιώθηκε από τη μελέτη.

β. Αρχιτεκτονική διαμόρφωση της πλατείας και του σταθμού

Εκπονήθηκε, παράλληλα, προκαταρκτική αρχιτεκτονική μελέτη, που προβλέπει την αφαίρεση ενός κεντρικού μέρους της επιφανειακής πλάκας, ώστε το πρώτο υπόγειο επίπεδο του σταθμού να μείνει ακάλυπτο και να ρυθμιστεί λειτουργικά και οπτικά με την πλατεία. Θα γίνει σύντομα προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για τις ειδικές διαμορφώσεις και τον εξοπλισμό της πλατείας.

4. Αναμόρφωση των κεντρικών δρόμων

Αποδίδουμε μεγάλη σημασία στη λειτουργικότητα και την αισθητική των μεγάλων δρόμων της πρωτεύουσας, που είναι η βιτρίνα της πόλης. Η εικόνα τους, όπως τους παραλάβαμε, ήταν εικόνα εγκατάλειψης και μιζέριας. Εφαρμόζουμε μια μεγάλης κλίμακας εκστρατεία σωρωτικών παρεμβάσεων για την αναμόρφωση αυτών των δρόμων. Οι πλακοστρώσεις των πεζοδρομίων τους, η εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων, αισθητικής ανάλογης του χαρακτήρα του κάθε δρόμου, και η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων προστασίας των πεζοδρομίων από αυθαίρετες σταθμεύσεις, υλοποιούνται με ρυθμούς άγνωστους μέχρι τώρα για το Δήμο. Αναφέρομαι παραδειγματικά στις Βασ. Σοφίας, Σταδίου, Πανεπιστημίου, Αιόλου... Ακολουθούν οι Λ. Αλεξάνδρας, Πειραιώς, Φιλελλήνων, Πατησίων...

Ένα μεγάλο μέρος των παρεμβάσεων του Δήμου για το πράσινο σχετίζεται με την αναμόρφωση της αισθητικής των δρόμων, χωρίς φυσικά να παραμελούνται οι μεγάλες επιφάνειες πρασίνου, όπως, για παράδειγμα, στο πρώην εργοστάσιο του Φιξ στην οδό Πατησίων, όπου η διαμόρφωση αντικατοπτρίζει μια νέα φιλοσοφία σχεδιασμού.

Δίνεται, ωστόσο, μεγάλη έμφαση στη διάχυση του πρασίνου στους δρόμους, έστω και σημειακά. Η επιφάνεια του οδικού δικτύου είναι τεράστια, και δεν είναι δύσκολο να ανακαλύψει κανείς κενά για να φυτέψει έστω και ένα δένδρο. Είναι πολύτιμο. Στις κεντρικές νησίδες των αρτηριών και στις διασταυρώσεις έχει ήδη υλοποιηθεί ένα μεγάλο έργο που θα συνεχιστεί με ακόμη πιο έντονους ρυθμούς.

Στους δρόμους χρειάζεται και νερό. Η Αθήνα είναι μια μεσογειακή πόλη. Έχει ανάγκη από δροσιά και σκιά. Της είναι απαραίτητο ένα δίκτυο από πόλους νερού στο δρόμο, όσο γίνεται πιο πυκνό. Σύμφωνα με αυτή την αρχή κατασκεύασε ο Δήμος πολλά σιντριβάνια. Παραδείγματα: στις πλατείες Αιγύπτου, Αργεντινής Δημοκρατίας, Λαυρίου, Τρούμαν, Αγ. Θωμά, και δεν σταματάμε εδώ.

Επίλογος

Στις κύριες πύλες της Αθήνας, με κατασκευές-σύμβολα δώσαμε το στίγμα της εισόδου στα όρια της. Είναι ένα μικρό, αλλά μεγάλης συμβολικής σημασίας, μέρος της πολιτικής για την ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πρωτεύουσας, για την ενίσχυση της ταυτότητάς της· για την



ενίσχυση, τελικά, της ταυτότητας των κατοίκων της και των δεσμών τους με αυτόν τον ιστορικό τόπο.

Η συζήτηση για την εικόνα που θα θέλαμε να έχει η πρωτεύουσα τον 21ο αιώνα, είναι συζήτηση για μια αστική κοινωνική πολιτική· για μια Αθήνα με λιγότερα φράγματα και αποκοπές· για μια Αθήνα χωρίς εγκλωβισμένους στα διαμερίσματα κατοίκους, αλλά με ενεργούς και συμμετέχοντες πολίτες· για μια Αθήνα πιο φιλόξενη σε όσους την επισκέπτονται ή προσφεύγουν σ' αυτήν· για μια Αθήνα πιο ανθρώπινη, πιο συνεκτική· ένα αστικό τοπίο δημοκρατικό, ευγενέστερο και πιο πολιτισμένο. Η Αθήνα θέτει μια πρόκληση πολιτισμού, ένα πολιτικό στήλημα.

Ο Δήμος Αθηναίων αναλαμβάνει την ευθύνη και αντιμετωπίζει αυτή την πρόκληση. Πρόκειται για μια μάχη στην οποία ο αρχιτεκτονικός κόσμος έχει ήδη προσφέρει και μπορεί να προσφέρει ακόμη πολλά. Με το Δήμο, ήδη οι συνθήκες είναι πολύπλευρες. Φυσικά, υπάρχουν πολλά περιθώρια για διεύρυσή τους, και αυτό θα γίνει, διότι, για την Αθήνα, η αρχιτεκτονική συμβολή είναι πολύτιμη.

Ερώτημα 1:

α) Πρόγραμμα Ενοποίησης Χώρων Πρασίνου Πολιτιστικών και Κοινωνικών Λειτουργιών

Ο Οργανισμός της Αθήνας, στα πλαίσια της εξειδίκευσης των στόχων του Ρ.Σ.Α. (Ν. 1515/85) που αναφέρονται σε ποιοτικές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας για την αναβάθμιση των κεντρικών περιοχών της Αθήνας, προχώρησε στην κατάρτιση Προγράμματος Ενοποίησης Χώρων Πρασίνου Πολιτιστικών και Κοινωνικών Λειτουργιών.

Η πρώτη φάση του προγράμματος περιλαμβάνει δύο υποπεριοχές:

Η πρώτη βρίσκεται στις ανατολικές υπώρειες του Λόφου του Λυκαβηττού και εκτείνεται από τον Άρειο Πάγο και τα Κουντουριώτικα μέχρι τη συμβολή των Λεωφόρων Αλεξάνδρας και Βασ. Σοφίας, και τα Νοσοκομεία Μετοχικού Ταμείου Στρατού, Αιγινήτειο και Αρεταίειο. Η δεύτερη βρίσκεται μεταξύ των Λεωφόρων Βασ. Σοφίας, Ρηγίλλης, Βασ. Κωνσταντίνου και Μεγ. Αλεξάνδρου όπου, σύμφωνα, με το Ρ.Σ.Α., προβλέπεται η δημιουργία πολιτιστικού πάρκου.

Σύμφωνα με τους στόχους του προγράμματος προβλέπεται:

- Αύξηση των χώρων πρασίνου και των ελευθέρων χώρων.
- Διασύνδεση και ενοποίηση των χώρων πρασίνου τόσο μεταξύ τους όσο και με το πράσινο του Λόφου του Λυκαβηττού και του Άλσους Συγγρού.
- Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων, ενταγμένου στους ενοποιημένους χώρους πρασίνου.
- Διευθέτηση της κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων προς όφελος της συνολικής ενότητας του χώρου.
- Απομάκρυνση συγκεκριμένων εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων, και απόδοση του αντίστοιχου χώρου ή κελύφους σε κοινόχρηστες ή κοινωνοφελείς δραστηριότητες.
- Ενοποίηση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων και διασύνδεσή τους με άλλες, αντίστοιχες, της ευρύτερης περιοχής.
- Δημιουργία προϋποθέσεων ενοποίησης και συσχετισμού του συνόλου της περιοχής παρέμβασης με άλλους σημαντικούς χώρους πρασίνου, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων του Λεκανοπεδίου (Γουδί, Πεδίον του Άρεως, Αττικό Άλσος, Τουρκοβούνια κ.λπ).

Πιο συγκεκριμένα:

Στην πρώτη υποπεριοχή επιτυγχάνεται σημαντική αύξηση του πρασίνου, τόσο με την αξιοποίηση και την αναβάθμιση των ελευθέρων και αδό-

μητων χώρων, όσο και με την απομάκρυνση ορισμένων δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων σημαντικής κλίμακας. Χαρακτηριστικά, αναφέρεται η αξιοποίηση ως πρασίνου του χώρου πίσω από τον Άρειο Πάγο, του χώρου δυτικά των σχολικών συγκροτημάτων, του χώρου πίσω από την Πρεσβεία των ΗΠΑ και του χώρου πρώην ΟΔΔΕΠ. Παράλληλα, προβλέπεται η απομάκρυνση του Γηπέδου του Παναθηναϊκού, των προσφυγικών πολυκατοικιών της Λεωφ. Αλεξάνδρας, της πολυκατοικίας πίσω από το Μέγαρο Μουσικής, καθώς και των Νοσοκομείων Αρεταίειο, Αιγινήτειο και Ελπίς.

Από κυκλοφοριακή άποψη, προτείνεται η πεζοδρόμηση πολλών οδών, ενώ κατάλληλες ρυθμίσεις εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη ροή και προσπέλαση των πεζών προς όλους τους ελεύθερους χώρους. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η υποβάθμιση της Λεωφ. Αλεξάνδρας στο ύψος του Γηπέδου του Παναθηναϊκού. Ειδικός υπόγειος χώρος στάθμευσης προβλέπεται για την εξυπηρέτηση του Μεγάρου Μουσικής. Στη δεύτερη υποπεριοχή, η οποία θα λειτουργήσει ως Πολιτισμικό Πάρκο, η ενοποίηση του πρασίνου επιτυγχάνεται με την κατάργηση της οδού Ριζάρη από τη Βασ. Σοφίας μέχρι την Βασ. Κωνσταντίνου, καθώς και με την κατάργηση τμήματος της Βασ. Κωνσταντίνου, από το ύψος της Ριζάρη μέχρι την Βασ. Σοφίας, και εκτροπή της κυκλοφορίας της Βασ. Κωνσταντίνου προς την Μιχαλακοπούλου και την Βασ. Σοφίας μέσω της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου. Για την εξυπηρέτηση όλων των πολιτιστικών εγκαταστάσεων της περιοχής αυτής, προβλέπεται υπόγειος χώρος στάθμευσης σε θέση πλησίον της συμβολής των οδών Ριζάρη και Βασ. Κωνσταντίνου.

Σύμφωνα με την πρόταση σχεδιασμού, η κατανομή των χρήσεων γης, και για τις δύο περιοχές συνολικά, φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ		ΠΡΟΤΕΙΝ. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	
	ΕΚΤΑΣΗ (στρ.)	ΠΟΣΟΣΤΟ %	ΕΚΤΑΣΗ (στρ.)	ΠΟΣΟΣΤΟ %
Οικοδ. Τεράγωνα με γενικές χρήσεις	132.06	16.90	117.10	15.00
Χώροι Κοινοφελών και Πολιτιστικών Λειτουργιών	284.40	36.40	222.30	28.50
Κοινόχρηστο Πράσινο-Πλατείες-Πεζοδρόμοι	78.70	10.06	322.70	41.20
Ελεύθεροι αδόμητοι χώροι	82.20	10.50	-	-
Αθλητισμός	22.60	2.90	5.60	0.70
Δρόμοι	182.10	23.30	114.20	14.60

Η ως άνω μελέτη εγκρίθηκε από την Εκτελεστική Επιτροπή του Οργανισμού Αθήνας και απεστάλη στους καθ' ύλην αρμόδιους φορείς (Δή-

μος Αθηναίων, Δ/ση Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ, ΔΕΠΟΣ), προκειμένου να προχωρήσουν στη θεσμοθέτηση των προτεινόμενων ρυθμίσεων.

β) Ενοποίηση/πράσινο Πρόγραμμα ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας

Η πιο ζωντανή μαρτυρία της διαχρονικής συνέχειας της Αθήνας και κορυφαίο στοιχείο της πολιτιστικής της κληρονομιάς είναι αναμφίβολα τα μνημεία της και οι αρχαιολογικοί χώροι. Σήμερα, οι αρχαιολογικοί χώροι της Αθήνας είναι διάσπαρτοι μέσα στον αστικό ιστό, κατακερμα-

βαθμίζεται η “ιδέα” της Αθήνας στη συνείδηση όσων κατοικούν ή ζουν την εμπειρία αυτής της πόλης. Οι προσπάθειες για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας ανάγονται στις πρώτες δεκαετίες του αιώνα. Από τότε έχουν υπάρξει διάφορες προτάσεις και μελέτες. Όλες, πάντως, είχαν παραμείνει σε ένα γενικό επίπεδο επεξεργασίας και δεν έφτασαν σε επιχειρησιακό επίπεδο, ούτε –κατά μείζονα λόγο– εφαρμόστηκαν. Η πρώτη επίσημη ένταξη από την Πολιτεία της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων σε ένα θεσμοθετημένο προγραμματικό πλαίσιο, έγινε με την ψήφιση του νόμου 1515 του 1985, που αφορά στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας.

ζωής σε έναν αναβαθμισμένο περιβαλλοντικά, λειτουργικά και πολιτιστικά χώρο· σ’ ένα χώρο που θα προβάλλει πρωτίτως την ιστορική φυσιογνωμία της Αθήνας, μέσα από μια αρμονική συνύπαρξη των στοιχείων της πολιτιστικής κληρονομιάς και της σύγχρονης ανάπτυξης. Με τον όρο “ενοποίηση” νοείται η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου, το οποίο θα έχει ως προεξάρχοντα στοιχεία τα μνημεία και τους αρχαιολογικούς χώρους, θα περιλαμβάνει όμως παράλληλα και χώρους πρασίνου, ελεύθερους και κοινόχρηστους χώρους, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής, καθώς και κοινωφελείς εγκαταστάσεις. Ταυτόχρονα, το δίκτυο αυτό θα είναι σε στενή σχέση με το δίκτυο κ-

στον αστικό χώρο. Είναι προφανές, ότι στο πρόγραμμα εντάσσονται παρεμβάσεις πολυεπίπεδης και σύνθετης μορφής, όπως: παρεμβάσεις πολεοδομικού προγραμματισμού, αστικού σχεδιασμού, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, αρχιτεκτονικές και φυτοτεχνικές. Οι παρεμβάσεις αυτές αναδεικνύουν και τον αναπτυξιακό χαρακτήρα του προγράμματος, μέσα από το οποίο αναμένεται χωροθέτηση νέων πυρήνων κεντρικών λειτουργιών που θα συμβάλουν στην αποσυμφόρηση του σημερινού κέντρου, ανάπλαση υποβαθμισμένων συνοικιών του πολεοδομικού ιστού, αναβάθμιση του κυριότερου τουριστικού πόρου της Αθήνας και ανάδειξη της Αθήνας ως μητρόπολης ευρωπαϊκού και Διεθνούς επιπέδου για την έλξη δραστηριοτήτων αιχμής.

Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, στα πλαίσια του συντονισμού του προγράμματος ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας που έχει αναλάβει, προχώρησε σε σειρά συνεργασιών με τους συναρμόδιους και εμπλεκόμενους φορείς (ΥΠΠΟ, Δ/σεις ΥΠΕΧΩΔΕ, Δήμος Αθηναίων, ΓΓΔΕ, Μετρό, ΟΑΣΑ, ΕΟΤ κ.λπ.), ιδιαίτερα όσον αφορά σε έργα που μπορούν να προωθηθούν άμεσα, και αυτά που ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη. Οι αρχαιολογικοί χώροι της Αθήνας είναι σήμερα κατακερματισμένοι, ασύνδετοι μεταξύ τους και ανένταχτοι στην καθημερινή ζωή. Η κατάσταση αυτή υπαγορεύει την αναγκαιότητα της συνένωσης των αρχαιολογικών χώρων που υπάρχουν στο κέντρο της Πόλης, σ’ ένα ενιαίο, λειτουργικό και αντιληπτικό σύνολο, ένα Αρχαιολογικό Πάρκο μέσα στο οποίο τα μνημεία και τα σύνολα θα κατέχουν τη θέση που υπαγορεύει η ανάδειξή τους, η αναβάθμιση της αισθητικής και διδακτικής τους αξίας, και η προβολή της ιστορικής συνέχειας της πόλης. Συνολικά, η Ζώνη της Ενοποίησης θα συνδέεται με το ευρύτερο δίκτυο που θα περιλαμβάνει τους σημαντικότερους χώρους πρασίνου της Αθήνας. Η περιοχή θα συσχετιστεί με διαδρομές καθημερινής χρήσης από τους Αθηναίους, με συσχέτισμό τις λειτουργίες του Εμπορικού Κέντρου και τις υπάρχουσες και προβλεπόμενες πολιτιστικές λειτουργίες.

Όσον αφορά στις επιμέρους επεμβάσεις αυτές εμφανίζονται ως εξής:

- Συνολική ανάδειξη Αρχαιολογικών Χώρων:
1. Κεραμεικού
 2. Ολυμπιείου
 3. Αρχαίας Αγοράς
 4. Ρωμαϊκής Αγοράς και Βιβλιοθήκης Αδριανού
 5. Βόρειας και Νότιας Κλιτύς Ακρόπολης
 6. Φιλοπάπου
 7. Ανάπλαση-διαμόρφωση δικτύου πεζοδρόμων και κοινοχρήστων χώρων στην περιοχή Ακρόπολης (Διονυσίου Αρεοπαγίτου-Αποστόλου Παύλου και καθέτων).

Οι οδοί Διον. Αρεοπαγίτου και Απ. Παύλου αποτελούν τον βασικό άξονα της Ενοποίησης που συνδέει την περιοχή του Σταδίου-Ολυμπιείου Αρδηττού και Ζαππειού με τους χώρους της Ακρόπολης και των Κλιτύων της, του Φιλοπάπου, της Αγοράς, του Κεραμεικού και των άλλων χώρων της Ενοποίησης. Η ιδιαιτερότητα του έργου απαιτεί την εκπόνηση μελέτης, η οποία ήδη έχει ανατεθεί βάσει των διατάξεων



τισμένοι, ασύνδετοι μεταξύ τους, ανένταχτοι στην καθημερινή ζωή, και υφίστανται άμεσα την περιβαλλοντική ρύπανση μιας σύγχρονης μεγαλούπολης. Συνέπεια όλων αυτών είναι να χάνεται η ιστορική συνέχεια της πόλης και να υπο-

Το πρόγραμμα ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων στοχεύει στην αποκατάσταση της ιστορικής συνέχειας της πόλης και στη δημιουργία πόλων έλξης για τους Αθηναίους, με την ταυτόχρονη εξασφάλιση μιας καλύτερης ποιότητας

ντρικών λειτουργιών της πόλης, ώστε οι διελεύσεις μέσα από τη ζώνη των ενοποιημένων χώρων να προκύπτουν όχι μόνο μετά από συνειδητή επιλογή αλλά και ως αυτόματη συνέπεια της γενικότερης χρήσης και διακίνησης



του άρθρου 11 παραγ. του Ν. 716/79, σύμφωνα με το οποίο θα υποβληθούν στις προβλεπόμενες από τη διαδικασία ημερομηνίες οι προκαταρκτικές μελέτες.

(ΥΠΕΧΩΔΕ/ΔΕΕΑΠ)

γ) Μετρό της Αθήνας

Το Έργο της κατασκευής των 2 νέων γραμμών μετρό της Αθήνας δημοπρατήθηκε το 1987-88 με το σύστημα μελέτη-κατασκευή-θέση σε λειτουργία. Ο μειοδότης ανακηρύχθηκε το 1989, και η σύμβαση υπογράφηκε τον Ιούνιο 1991. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε στη Βουλή με τον Ν. 1955/91, με τον οποίο ιδρύθηκε και η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. (ΑΜ), που διαχειρίζεται το Έργο στην κατασκευή του και θα το λειτουργήσει όταν ολοκληρωθεί. Ανάδοχος του Έργου είναι η Κοινοπραξία Ολυμπιακό Μετρό, 22 γερμανικών, γαλλικών και ελληνικών κατασκευαστικών και μελετητικών εταιρειών.

Το 1994, μετά από μια συσσώρευση προβλημάτων και καθυστερήσεων κατά τα πρώτα 2½ χρόνια της εκτέλεσης της σύμβασης, όπου είχε κατασκευαστεί το 11% του έργου, έγινε συμπληρωματική σύμβαση, με αύξηση του συμβατικού τιμήματος κατά 54,6 δις ή 14,5% του αρχικού τιμήματος. Στην αύξηση αυτή περιλήφθηκαν πρόσθετες εργασίες αναγκαίων βελτιώσεων σε ποσοστό 80%, αποζημίωσης λόγω καθυστερήσεων 12% και εργασίες επιτάχυνσης 8%.

Η συμβατική προθεσμία του έργου, που ήταν αρχικά 6 χρόνια, παρατάθηκε κατά 11½ μήνες, με νέα ημερομηνία περάτωσης την 31.10.98.

Με την υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης, ο ρυθμός του έργου επιταχύνθηκε και ήδη σήμερα έχει κατασκευαστεί περισσότερο από το 50% του Έργου, στο οποίο τα έργα πολιτικού μηχανικού έχουν ξεπεράσει το 75%. Παράλληλα, έχουν αρχίσει και εξελίσσονται ικανοποιητικά οι ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες και ο εξοπλισμός.

Δεν υπάρχουν σημαντικά προβλήματα στην κατασκευή των σταθμών, τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και τα σιδηροδρομικά συστήματα. Αντίθετα, σοβαρό πρόβλημα παρουσιάζεται στη διάνοιξη των σηράγγων, όπου τα δύο διατρητικά μηχανήματα (ΤΒΜ) παρουσιάζουν αδυναμία διάνοιξης σε ορισμένα σημεία του αθηναϊκού υπεδάφους.

Το ΤΒΜ1 που διανοίγει τη σήραγγα της γραμμής 2 (Σεπόλια-Δάφνη), είχε καθλωθεί στην οδό Αγ. Κωνσταντίνου προς Ομόνοια. Ήδη, όμως, οι εργασίες στο σημείο αυτό προχωρούν ικανοποιητικά, μετά τη συμφωνία των δύο μερών ότι η μεταξύ τους διαφωνία θα επιλυθεί σύμφωνα με τη σύμβαση. Στο μεταξύ, οι εργασίες θα πληρώνονται προσωρινά από την ΑΜ, μέχρις ότου δοθεί η λύση του “ποιος φταίει” από το Δικαστήριο.

Το ΤΒΜ2 που διανοίγει τη σήραγγα της γραμμής 3 (Πεντάγωνο-Κεραμεικός), σταμάτησε λόγω συχνής παρουσίας παλαιών φρεάτων (πηγαδιών) στη διαδρομή του που, στην περίπτωση διάβασης της σήραγγας κάτω από κτίρια, θέτουν σε κίνδυνο τη στατική τους επάρκεια. Υπάρχουν επίσης σοβαρά προβλήματα στη διαδρομή Σύνταγμα-Μοναστηράκι-Κεραμεικός, όπου οι εκπρόσωποι της Μητρόπολης πέτυχαν τη διακοπή των εργασιών σε ένα φρέαρ αερισμού που κατασκευάζεται στην οδό Μητροπό-

λεως (κρίσιμης σημασίας για το Έργο), ενώ η Αρχαιολογία προβάλλει σοβαρά προσκόμματα στη χάραξη κάτω από τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού, στο σταθμό Κεραμεικός και το φρέαρ αερισμού στην Πλατεία Αγ. Ασωμάτων.

Χρονοδιάγραμμα

Η αρχική σύμβαση προέβλεπε την ολοκλήρωση του Έργου στις 15.11.1997. Η τροποποιητική του 1994 μετέθεσε την ολοκλήρωση στις 31.10.1998 λόγω των καθυστερήσεων στις αρχαιολογικές ανασκαφές. Ήδη, με τις επιπλέον καθυστερήσεις, έχει δοθεί παράταση με ευθύνη του Αναδόχου μέχρι 31.5.1999. Από την πορεία όμως του Έργου, προβλέπεται ολοκλήρωσή του στις αρχές του 2000. Για το λόγο αυτό καταβάλλεται προσπάθεια, ένα τμήμα του (το σημαντικότερο) να λειτουργήσει μέσα στο 1999.

Χρηματοδότηση

Το Πρόγραμμα που καλύπτει το Έργο, έχει προϋπολογισμό 2.000 ΜΕCΥ (περίπου 600 δις δρχ.) εκ των οποίων 75% για το κυρίως Έργο (450 δις) και 25% για τα συμπληρωματικά Έργα και τη διαχείριση. Η χρηματοδότηση γίνεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, σε ποσοστό μέχρι 50%, και το Ελληνικό Δημόσιο μέσω του εταιρικού κεφαλαίου και μέσω δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Μέχρι τώρα, δεν έχει προκύψει πρόβλημα χρηματοδότησης, και, με ομαλές συνθήκες, προβλέπεται ότι θα χρειαστεί πρόσθετη χρηματοδότηση για το βασικό Έργο.

Οφέλη του έργου

Για την κατασκευή του Έργου απασχολούνται άμεσα, σε ελαφρά διαφοροποιούμενη βάση ανάλογα με την εξέλιξη του, 3400 εργαζόμενοι, ενώ, όταν θα λειτουργήσει το σύστημα, θα δημιουργήσει 1000 περίπου μόνιμες νέες θέσεις εργασίας. Η λειτουργία του δικτύου θα αυξήσει τις δυνατότητες μετακίνησης των πολιτών, θα περιορίσει την κίνηση των ΙΧ (250.000 λιγότερες ημερήσιες μετακινήσεις με ΙΧ) και θα βελτιώσει το περιβάλλον της Πρωτεύουσας. Σε επιλεγμένους σταθμούς του δικτύου θα κατασκευαστούν σταθμοί μετεπιβίβασης από λεωφορεία και τρόλεϊ, και χώροι στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων για την αποτελεσματικότερη λειτουργία του συστήματος και την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη.

Επεκτάσεις

Ήδη έχουν αρχίσει οι μελέτες για τις πρώτης προτεραιότητας επεκτάσεις του δικτύου προς Περιστερί και Αιγάλεω. Η επέκταση προς Αιγάλεω, που περιλαμβάνει την κατασκευή ενός επιπλέον αμαξοστασίου έχει προϋπολογισμό 100 δις δρχ., με πιθανό τελικό κόστος 80 δις. Η επέκταση κατά ένα σταθμό μετά τον Κηφισό προς τη Περιστερί έχει προϋπολογισμό 20 δις και προβλεπόμενο χρόνο ολοκλήρωσης (εφόσον εγκριθεί η χρηματοδότησή του) τρία χρόνια. Παράλληλα, εκπονείται μια Γενική Μελέτη Βάσης, που καλύπτει όλο το χώρο της Αττικής και θα δώσει στοιχεία για τη βελτίωση της λειτουργικότητας του συστήματος που κατασκευάζεται, για τη διαστασιολόγηση και τις αναγκαιότητες



των επεκτάσεων, την αναβάθμιση της υφιστάμενης γραμμής 1 των ΗΣΑΠ, την αναμόρφωση των δικτύων των επιφανειακών μέσων μεταφοράς και, τέλος, το Σχεδιασμό των έργων υποδομής μεταφορών της Αττικής για τις επόμενες δεκαετίες.

Συμπέρασμα

Η πορεία του Έργου θα μπορούσε να είναι ικανοποιητική και η ολοκλήρωση απόλυτα προβλέψιμη, αν τα δύο μηχανήματα λειτουργούσαν ικανοποιητικά. Σε συνεργασία με την κατασκευάστρια Κοινοπραξία, έχουν εξευρεθεί τεχνικές λύσεις που περιορίζουν τους βαθμούς αβεβαιότητας για την ολοκλήρωση του Έργου. Η θέση του Ελληνικού Δημοσίου είναι ότι όλα τα προβλήματα που παρουσιάζονται, πρέπει να επιλύονται στα πλαίσια και μόνο της σύμβασης. Με αυτά τα δεδομένα, καταβάλλεται προσπάθεια σύγκλισης με την Κοινοπραξία. Αν η Κοινοπραξία κρατάει ακραίες θέσεις, το Ελληνικό Δημόσιο θα αναγκαστεί να αντιδράσει με τις συμβατικές δυνατότητες που του παρέχονται, περιορίζοντας το αντικείμενο του έργου της Κοινοπραξίας ή, ακόμη περισσότερο, κηρύσσοντας έκπτωτη την Κοινοπραξία, πράγμα, βέβαια, που θα έχει επιπτώσεις στην ολοκλήρωση του Έργου.

(ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ)

δ) Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών “Ελευθέριος Βενιζέλος”

Η εταιρεία “Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.” είναι ανώνυμη εταιρεία ιδιωτικού δικαίου και συγκροτήθηκε με τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου (που κατέχει το 55% του μετοχικού κεφαλαίου) και μιας κοινοπραξίας τεχνικών εταιρειών, της οποίας ηγείται η εταιρεία Hoch-

tief AG (που κατέχει το 45% του μετοχικού κεφαλαίου).

Η εταιρεία “Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.” είναι εταιρεία κοινής ωφελείας, αλλά λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, δεν υπάγεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και δεν εφαρμόζονται σε αυτήν οι διατάξεις που διέπουν όσες εταιρείες έμμεσα ή άμεσα ανήκουν στο Δημόσιο. Η εταιρεία είναι υπεύθυνη για την κατασκευή και τη λειτουργία του νέου διεθνούς αεροδρομίου στα Σπάτα.

Η “Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου” υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των εταιρειών Hochtief AG, ABB Calor Emag Schaltanlagen AG, H. Krantz-TKT GmbH και Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mbH στις 31.7.1995 και κυρώνεται από το Ελληνικό Κοινοβούλιο στις 14.9.1995, αποτελώντας πια νόμο του κράτους (Ν. 2338/95).

Η Εξειδικευμένη Σύμβαση Κατασκευής μεταξύ της εταιρείας “Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.” και της κοινοπραξίας των κατασκευαστών υπογράφεται στις 14.6.1996.

Η κατασκευή του αεροδρομίου αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 56 μήνες από την ημερομηνία έναρξης (δηλαδή, το νέο αεροδρόμιο αναμένεται να λειτουργήσει το Φεβρουάριο του 2001).

Σύνοψη της μέχρι τώρα προόδου

1. Γενικά, η πρόοδος που επιτεύχθηκε κατά τους πρώτους 6 μήνες, ήταν ικανοποιητική, όσον αφορά στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συμμετοχή της Υ.Π.Α. στο έργο. Ποσοστό περίπου 18% του συνόλου των χωματουργικών έργων έχουν ήδη εκτελεστεί, και η κατασκευή του κτιρίου του Αεροσταθμού και των δικτύων κοινής ωφελείας ξεκίνησε κανονικά το μήνα Ιανουάριο. Επί του παρόντος, έχουν ανατεθεί υπεργολαβίες σε 11 υπεργολάβους, ενώ περι-

αριστερά: Αθήνα, 1996, φωτ. Σ. Γεωργίου

πάνω: από τις εργασίες των σταθμών του μετρό, φωτ. Μ. Λοιζίδης, 1995

που 850 άτομα απασχολούνται στο εργοτάξιο. Εν πάση περιπτώσει, οι επόμενοι 6 μήνες αναμένεται να είναι οι πιο κρίσιμοι, δεδομένου ότι, κατά τη διάρκειά τους, η επιτευχθείσα πρόοδος μπορεί να αποδειχθεί περισσότερο φαινομενική παρά αληθινή.

2. Τρεις σημαντικοί παράγοντες θα παίξουν καθοριστικό ρόλο στο να εξασφαλιστεί η διατήρηση του καλού ξεκινήματος που ήδη επιτεύχθηκε: ήτοι:

2.1 η δυνατότητα διατήρησης της ικανοποιητικής προόδου όσον αφορά στα χωματουργικά έργα κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών,

2.2 η πρόοδος της διαδικασίας σχεδιασμού,

2.3 το ξεπέρασμα των υφισταμένων προβλημάτων στο Λόφο Ζάγανη.

3. Εκτός των ανωτέρω, εξίσου σημαντική είναι η ανάγκη να αναλάβουν έντονη δράση όλα τα εμπλεκόμενα μέρη μέσα σε πνεύμα γνήσιας συνεργασίας. Υπ' αυτή την έννοια, το ξεκίνημα του έργου υπήρξε εξαιρετικό, θα διαδραματίσει δε σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια διατήρησης όλων των προβληματικών περιοχών υπό τον έλεγχο της Εταιρείας. Γενικά, πάντως, η πρόοδος της κατασκευής θα μπορούσε να απειληθεί σοβαρά μόνο από εξωγενείς παράγοντες, εκτός της σφαίρας ελέγχου της Εταιρείας.

(ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ)

Ερώτημα 2:

Η συστηματική και ολοκληρωμένη έρευνα τόσο σε επιμέρους εξειδικευμένους τομείς όσο και σε διεπιστημονικό επίπεδο, όπου και όπως απαιτείται. Η διατύπωση διαφορετικών ιδεών και προτάσεων για αντιμετώπιση ενός θέματος από σημαντικό αριθμό επιστημόνων και δημιουργών με αποκλίνουσες ή και αντιτιθέμενες, ίσως, απόψεις. Η ανοιχτή, οργανωμένη και αποτελεσματική δημόσια συζήτηση σημαντικών θεμάτων. Η ευρεία πληροφόρηση και δημοσιοποίηση προθέσεων και προτάσεων, αναφορικά είτε με κάποιους στρατηγικούς στόχους είτε πραγμάτων συγκεκριμένων παρεμβάσεων. Η δυνατότητα σύνθεσης των παραπάνω αντιδράσεων και προτάσεων, και η ανάληψη της συγκεκριμένης ευθύνης για τη διαμόρφωση οριστικών θέσεων και προτάσεων για εφαρμογή, συγκροτούν επιθυμητές διαστάσεις/ποιότητες/πλαίσιο για έναν σύγχρονο σχεδιασμό, και σε σημαντικό βαθμό ακολουθούνται σε καίρια θέματα από τις Υπηρεσίες του ΟΡΣΑ στη διαδικασία άσκησης των αρμοδιοτήτων του, παρά τους γνωστούς περιορισμούς και τις εγγενείς αδυναμίες του, με κυμαινόμενο βαθμό επιτυχίας κάθε φορά. Οι ίδιες αυτές διαστάσεις χαρακτηρίζουν επίσης τη διαδικασία των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών διαγωνισμών, αν και, πολλές φορές, με εξαιρετικά χαμηλό ποσοστό επιτυχίας.

Ερώτημα 3:

Για τους παραπάνω λόγους, θεωρούμε γενικά πρόσφορους τους αρχιτεκτονικούς και πολεοδομικούς διαγωνισμούς στη διαδικασία σχεδιασμού και συγκρότησης προτάσεων για εφαρμογή. Εκτιμούμε ότι δεν αποτελούν "χρονοβόρες διαδικασίες", αν η απαιτούμενη για την ολοκλήρωσή τους χρονική περίοδος τοποθετηθεί στο πλαίσιο του συνολικού χρονοδιαγράμματος ενός προγράμματος από την αρχική του σύλληψη μέ-

χρι και την ολοκλήρωση της εφαρμογής/κατασκευής του. Εμφανίζονται σαν "χρονοβόρα" μόνο όταν συγκριθούν με άλλες διαδικασίες του Ν. 716 ή και τη "Μελετοκατασκευή" σε τμήμα μόνο του συνολικού χρονοδιαγράμματος ενός προγράμματος: εκείνο της εκπόνησης των πλήρων μελετών. Η σημερινή αδυναμία αξιοποίησης της διαδικασίας των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών διαγωνισμών, στο βαθμό που θα ήταν επιθυμητό και στις περιπτώσεις που θα ήταν αποτελεσματικό, πηγάζει βασικά από τις γνωστές εγγενείς αδυναμίες συστηματικού, ορθολογικού, μακρόπνοου και σταθερού προγραμματισμού και διαχείρισης του δημόσιου τομέα (κεντρικής διοίκησης και αυτοδιοίκησης), ο οποίος καταλήγει να διογκώνει τα προκαταρκτικά στάδια, να συμπίεζει το χρόνο εκπόνησης ολοκληρωμένων μελετών και να επεκτείνει το χρόνο κατασκευής και ολοκλήρωσης.

Στο μέτρο, λοιπόν, που θα κερδίζεται σταδιακά η μάχη του παραπάνω προγραμματισμού, αλλά

κάτω: διεθνής αερολιμήν Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος", Σπάτα, Αττική

και της απλοποίησης των διαδικασιών εγκρίσεων και θεσμικής κατοχύρωσης που αναγκαστικά ακολουθεί το Δημόσιο, θα διευρύνεται και η δυνατότητα αξιοποίησης των διαγωνισμών. Πιστεύουμε, επίσης, ότι πολλά μένουν να βελτιθούν στην ίδια τη διαδικασία των διαγωνισμών, που θα μπορούσαν ακόμη και να συντμήσουν τον συνολικά απαιτούμενο χρόνο, από το στάδιο της κατάρτισης των προδιαγραφών και προκήρυξης μέχρι την τελική επιλογή, χωρίς αυτό και πάλι να γίνεται σε βάρος του χρόνου μελέτης και της ποιότητας των προτάσεων. Παράλληλα, οργανωμένη ανοιχτή συζήτηση, ενημέρωση, δημοσιοποίηση και έκθεση απόψεων και προτάσεων θα ήταν ίσως σκόπιμο να προηγείται της τελικής κρίσης της οποιασδήποτε κριτικής επιτροπής, της οποίας η συγκρότηση και λειτουργία πρέπει να επανεξεταστεί προς μια κατεύθυνση περισσότερης διαφάνειας, δημοσιοποίησης, ανοιχτού διαλόγου και, τελικά προσηλωτικής, επιστημονικής και δημιουργικής ευθύνης των μελών της. Προς την κατεύθυνση

αυτή της βελτίωσης της συνολικής διαδικασίας των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών διαγωνισμών, που αποτελεί ευθύνη του ΣΑΔΑΣ και των συγγενών συλλόγων, είμαστε πρόθυμοι να συνεισφέρουμε, στη βάση της σχετικής εμπειρίας και του προβληματισμού που συνδέεται με τις αρμοδιότητές μας.

(ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ)

Ο ρόλος των Αρχιτεκτονικών και Πολεοδομικών Διαγωνισμών είναι πολύ σημαντικός. Όμως, δεν είναι δυνατόν να γίνεται για όλες τις παρεμβάσεις που περιλαμβάνει η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων. Θα προωθείται η διαδικασία των Πολεοδομικών και Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο: δηλαδή, για έργα ιδιαίτερης σημασίας, όπως το έργο της Ανάπλασης-Διαμόρφωσης Δικτύου Πεζοδρόμων και Κοινοχρήστων Χώρων στην περιοχή Ακρόπολης (Διον. Αρεοπαγίτου), το οποίο θα ανατεθεί με τον Ν. 716/79.

(ΥΠΕΧΩΔΕ/ΔΕΕΑΠ)





2) Δυτική Περιφερειακή Λεωφ. Υμηττού: Ιούνιος 2001.
3) Λοιπά τμήματα του έργου: Ιούνιος 2002

Επισημαίνεται ότι το τμήμα Παλλήνη-Αεροδρόμιο Σπάτων επιβάλλεται να έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία προ της ενάρξεως λειτουργίας του Νέου Αεροδρομίου, ενώ η Δυτ. Περιφερειακή Λεωφ. Υμηττού (ΔΠΛΥ) εντός 12 μηνών από της ενάρξεως λειτουργίας του Νέου Αεροδρομίου. Σε περίπτωση καθυστέρησης ολοκλήρωσης των δύο αυτών τμημάτων, προβλέπεται στη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου η καταβολή αποζημιώσεως στην Α.Ε. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών για κάθε ημέρα καθυστέρησης. Όσον αφορά στην πρόοδο του έργου μέχρι σήμερα, σημειώνεται ότι ολοκληρώνεται ήδη η κατασκευή από το ΥΠΕΧΩΔΕ ενός τμήματος 3 χλμ. (Λεωφ. Κύμης-Μεταμόρφωσης) ως κλασσικό δημόσιο έργο, λειτουργώντας ως έργο-πιλότος, ενώ, κατ' εφαρμογήν διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης, η Παραχωρησιούχος Εταιρεία Α.Ε. ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ξεκίνησε την εκπόνηση των μελετών εφαρμογής και την εγκατάσταση των εργοταξίων, επισπεύδοντας τους χρόνους ενάρξεως των κατασκευαστικών εργασιών αμέσως μετά την επέλευση της Ενάρξεως Ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης.

2. Στο έργο του Περιφ. Δακτυλίου Αττικής όπως έχει μέχρι σήμερα προοριστεί, με τις μελέτες (Προμελέτες σε προχωρημένη μορφή) που εκπονήθηκαν για τις ανάγκες του Διαγωνισμού και της Σύμβασης Παραχώρησης, έχουν συμμετάσχει όλες οι επιστημονικές ειδικότητες που επιβάλλονται από τις ισχύουσες διατάξεις, κανονισμούς και προδιαγραφές. Έτσι, για την εκπόνηση μελετών, έλεγχο αυτών και έγκριση συμμετείχαν και ειδικότητες Αρχιτεκτόνων (π.χ. χωροτάκτες, πολεοδόμοι, αρχιτέκτονες τοπίου κ.λπ.).

Ειδικότερα για τους Ανισόπεδους Κόμβους, που αποτελούν τα σημεία εισόδων-εξόδων από το Έργο, η μορφή τους έχει καθοριστεί κατ' εφαρμογήν των προδιαγραφών του Π.Δ. 696/77 και έχουν εξεταστεί στις Μελέτες Περιβ. Επιπτώσεων, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα αναγκαία στοιχεία, όπως:

- κατηγορία οδών που συνδέονται στον Κόμβο,
- κυκλοφοριακοί φόρτοι που θα εξυπηρετηθούν,
- δραστηριότητες και ανάπτυξη περιοχών (Αστική Περιοχή ή μη, Εγκεκριμένη ή υπό ένταξη Πολεοδομική Μελέτη Περιοχής, Χωροταξία περιοχής κ.λπ.),
- ένταξη έργου στον Περιβάλλοντα χώρο (από πολεοδομικής άποψης και αρχιτεκτονικής τοπίου).

3. Σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και των προσαρτημάτων αυτής, στις Ομάδες μελετητών που θα μελετήσουν το έργο στην οριστική μορφή, περιλαμβάνεται και ομάδα Αρχιτεκτόνων με τις εξειδικεύσεις αυτών που απαιτούνται για το έργο και, κυρίως, τις λεπτομέρειες υλοποίησης του εγκεκριμένου από τον Κύριο του Έργου (Ελληνικό Δημόσιο) σχεδιασμού. Εκτός από τις περιοχές των κόμβων, και στο υπόλοιπο έργο προβλέπεται η συμμετοχή και Αρχιτεκτόνων (π.χ. διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων, αρχιτεκτονική θεώρηση τεχνικών κ.λπ.).

(ΕΥΔΕ/ΣΕΑ)

Τα μεγάλα έργα και ο ρόλος του αρχιτέκτονα

των Ντίνου Χρ. Ρόβλια και Δημήτρη Γ. Κουρκουμέλη, δικηγόρων

Έχοντας εισέλθει πλέον στην περίοδο εκτέλεσης των περισσότερων "μεγάλων έργων", είμαστε σε θέση να διαμορφώσουμε μια πρώτη εικόνα για τη μορφή και τη λειτουργικότητα των υποδομών της χώρας μας, στο ξεκίνημα του επόμενου αιώνα.

Ιδιαίτερα στην Αττική και, πιο πολύ, στην πρωτεύουσα, τα υπό εκτέλεση έργα, όπως το Μετρό, το Αεροδρόμιο των Σπάτων, η Περιφερειακή Λεωφόρος Ελευσίνας-Σταυρού-Α/Δ Σπάτων, αλλά και οι χωροταξικές παρεμβάσεις, όπως η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, η ανάπλαση του ιστορικού κέντρου κ.λπ., σηματοδοτούν (ή θα πρέπει να σηματοδοτούν) μια προσπάθεια αναβάθμισης της ποιότητας ζωής, διευκόλυνσης και εξυπηρέτησης των κατοίκων, αλλά και βελτίωσης της αισθητικής εικόνας της πόλης.

Πραγματικά, στον τόσο έντονο και ευρύ προβληματισμό που αναπτύσσεται γύρω από τα μεγάλα έργα, τις τεχνικές εταιρίες και σειρά άλλων συναφών ζητημάτων, ελάχιστη προσοχή έχει δοθεί και πολύ περιορισμένες απόψεις έχουν κατατεθεί για τις αρχιτεκτονικές λύσεις που θα επιλεγούν στα έργα αυτά και θα επηρεάσουν αποφασιστικά την εικόνα της πόλης.

Το κτίριο του αεροδρομίου των Σπάτων θα αποτελεί για τους περισσότερους αλλοδαπούς ταξιδιώτες την πρώτη εικόνα που θα αντικρίσουν στη χώρα μας. Τα περίχωρα και οι εισόδους της πόλης θα καλύπτονται από τους ανισόπεδους κόμβους και τις διαβάσεις της Περιφερειακής Λεωφόρου, ενώ οι καινούργιοι σταθμοί του Μετρό θα χαρακτηρίζουν τα σημεία της πόλης στα οποία θα κατασκευαστούν, και θα αποτελούν το "περιβάλλον" στο οποίο θα κινούνται καθημερινά χιλιάδες Αθηναίοι.

Προβάλλει, λοιπόν, εύλογα το ερώτημα: έχουν επιλεγεί για τα έργα αυτά, αλλά και για όλα τα υπόλοιπα, οι καλύτερες αρχιτεκτονικές λύσεις; Έχει εξεταστεί η μορφή τους σε σχέση με το περιβάλλον, τα λοιπά οικοδομήματα και το γενικότερο ύψος της πόλης; Τελικά, υπάρχει αισθητική άποψη για τα μεγάλα έργα;

Πριν απαντήσει κανείς άμεσα στο ερώτημα, θα πρέπει να επισημάνει ότι σε όλα αυτά τα έργα ο ανάδοχος έχει αναλάβει την εκτέλεση τόσο της μελέτης όσο και της κατασκευής. Το σύστημα αυτό, που έχει χρησιμοποιηθεί αρκετά σε διάφορα έργα τα τελευταία χρόνια, εφαρμόστηκε και στα μεγάλα έργα, με την αιτιολογία του σύνθετου και εξειδικευμένου χαρακτήρα

Ερώτημα 4:

Ελευθέρα λεωφόρος Ελευσίνας-Σταυρού-Α/Δ Σπάτων και Δυτική Περιφερειακή λεωφόρος Υμηττού (Περιφερειακός δακτύλιος Αττικής)

Η Σύμβαση Παραχώρησης για το έργο υπεγράφη την 23η Μαΐου 1996 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Α.Ε. ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ, στην οποία συμμετέχουν 14 από τις μεγαλύτερες ελληνικές τεχνικές εταιρίες και η γαλλική εταιρεία TRANSROUTE. Η ανωτέρω σύμβαση κυρώθηκε από τη Βουλή στις 16.12.1996 με τον Ν.2445/96. Κατά την παρούσα φάση, λαμβάνουν χώρα διαπραγματεύσεις με σκοπό την οριστικοποίηση της χρηματοδότησης του έργου από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΤΕ έχει λάβει στις 23.7.1996 κατ' αρχήν θετική απόφαση για τη χρηματοδότηση του έργου) και όμιλο εμπορικών Τραπεζών, με σκοπό να επέλθει μέχρι το τέλος Ιουνίου 1997 η Έναρξη Ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης και να ξεκινήσει η κατασκευή του έργου.

Σημειώνεται ότι το έργο θα παραδίδεται προς χρήση τμηματικά, με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

1) Τμήμα Παλλήνη-Αεροδρόμιο Σπάτων: Δεκέμβριος 2000.

πάνω: η νέα Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας, φωτ. Ν. Δανηλίδης, 3/3/95

κάτω: διεθνής αερολιμήν Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος", Σπάτα, Αττική



τους. Ανεξαρτήτως όμως της ορθότητας της επιλογής του συστήματος, αναγκαία φαίνεται ότι ήταν μια πρόβλεψη μηχανισμού ικανού να μετράσει τις επιπτώσεις από τα μειονεκτήματα που κατ' αρχήν παρουσιάζει το σύστημα της μελετοκατασκευής.

Τα μειονεκτήματα αυτά πηγάζουν από τη σύλληψη και την εκτέλεση του έργου κάτω από μια θεώρηση κυρίως οικονομική/χρονική, που στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του κόστους και στη συντόμευση του χρόνου κατασκευής. Η εκπόνηση των μελετών από τον κατασκευαστή, είναι φυσικό να προκρίνει λύσεις που διευκολύνουν την κατασκευή και αποδίδουν κατά το στάδιο αυτό. Επιπλέον, οι επενδυτές, κυρίως οι ιδιώτες, έχουν ως βασικό στόχο από την εκτέλεση του έργου την απόδοση των κεφαλαίων τους, και μόνο τότε το έργο μπορεί να ολοκληρωθεί επιτυχώς, αφού η χρηματοδότησή του θα έχει καλυφθεί επαρκώς. Η οπτική όμως αυτή υποβαθμίζει την τεράστια σημασία της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος. Η ποιότητα αυτή αποτελεί μείζονα κοινωνική και πολιτιστική παράμετρο, και, φυσικά, δεν περιορίζεται στις τεχνικές και οικονομικές συνιστώσες του έργου. Η αισθητική ταυτότητα των έργων ξεπερνά κατά πολύ τη χρονική περίοδο της κατασκευής τους, αφού αυτά συνιστούν μέρη της κληρονομιάς μας στις επόμενες γενεές.

Η ανοικοδόμηση της Αθήνας στηρίχτηκε στην αντιμετώπιση της οικοδομής ως αποκλειστικά οικονομικής διαδικασίας, και οι πληγές της άναρχης και συνεχούς δόμησης θα αργήσουν πολύ να επουλωθούν. Η κατασκευή των μεγάλων έργων και η χρηματοδότηση παρεμβάσεων στον πολεοδομικό ιστό αποτελούν σημαντική ευκαιρία αναστροφής μιας πορείας προς την λάθος κατεύθυνση που επικράτησε τα τελευταία 30 χρόνια. Η κατάθεση αξιολογών αρχιτεκτονικών προτάσεων για την υλοποίηση των μεγάλων έργων αποτελεί επιταγή που θα λειτουργήσει σαν παρακαταθήκη για το μέλλον.

Οι αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί εξασφαλίζουν τη δυνατότητα κατάθεσης πολλών λύσεων υψηλού επιπέδου και την επιλογή της καλύτερης. Επιπρόσθετα, με τη διενέργεια του διαγωνισμού, συγκεντρώνεται το απαιτούμενο ενδιαφέρον στη μορφή του έργου και τίθενται τα αισθητικά εκείνα όρια που η κατασκευή του έργου θα σεβαστεί σε κάθε περίπτωση, αφού ο ανεξάρτητος αρχιτέκτων-μελετητής γίνεται παράγοντας της υλοποίησης του έργου.

Οι ρυθμίσεις για τους αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς προβλέπουν τη διενέργειά τους σε περίπτωση εκτέλεσης "αξιολογών έργων" που δεν τυχάνουν "κατεπιείγοντα", και εφόσον δεν απαιτούν "απολύτως εξειδικευμένη επεξεργασία ή μελέτη". Οι αξιολογότερες μελέτες βραβεύονται με χρηματικό έπαθλο, κάτι που προβλέπεται άλλωστε ως δυνατότητα και από το άρθρο 16 του Π.Δ. 609/85 (εκτέλεση δημοσίων έργων), για ολόκληρη τη μελέτη στο σύστημα μελέτη-κατασκευή.

Έτσι επιτυγχάνεται η διατύπωση ανεξάρτητης γνώμης από τον αρχιτέκτονα-μελετητή που, κατ' αρχήν, δεν δεσμεύεται στις επιλογές του από εκτιμήσεις άσχετες με την αισθητική ποιότητα του έργου. Στη διακήρυξη μπορεί να προ-

βλέπεται η εξαγορά των σχεδίων από τον αγνοθέτη και η εκχώρηση των σχετικών δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας στο Δημόσιο, ώστε, σε κάθε περίπτωση, το προϊόν του διαγωνισμού να δύναται να αξιοποιηθεί. Έτσι φαίνεται να μοιάζει απλή η λύση: αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί στα μεγάλα έργα.

Αν όμως οι αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί αποτελούν τη λύση για τα έργα που πρόκειται να δημοπρατηθούν, δεν συμβαίνει το ίδιο και με τα υπό εκτέλεση. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν και τα μεγαλύτερα έργα της Αττικής, με βασικό εκείνο του Μετρό, όπου η κατασκευή του έχει ξεπεράσει το ήμισυ του έργου, και η μελέτη ολοκληρώνεται παράλληλα με τις εργασίες. Στο Αεροδρόμιο των Σπάτων και στην Περιφερειακή Λεωφόρο Ελευσίνιας-Σταυρού-Α/Δ Σπάτων, η κατασκευή δεν έχει αρχίσει ακόμη, όμως έχει προηγηθεί αρκετή μελετητική προεργασία.

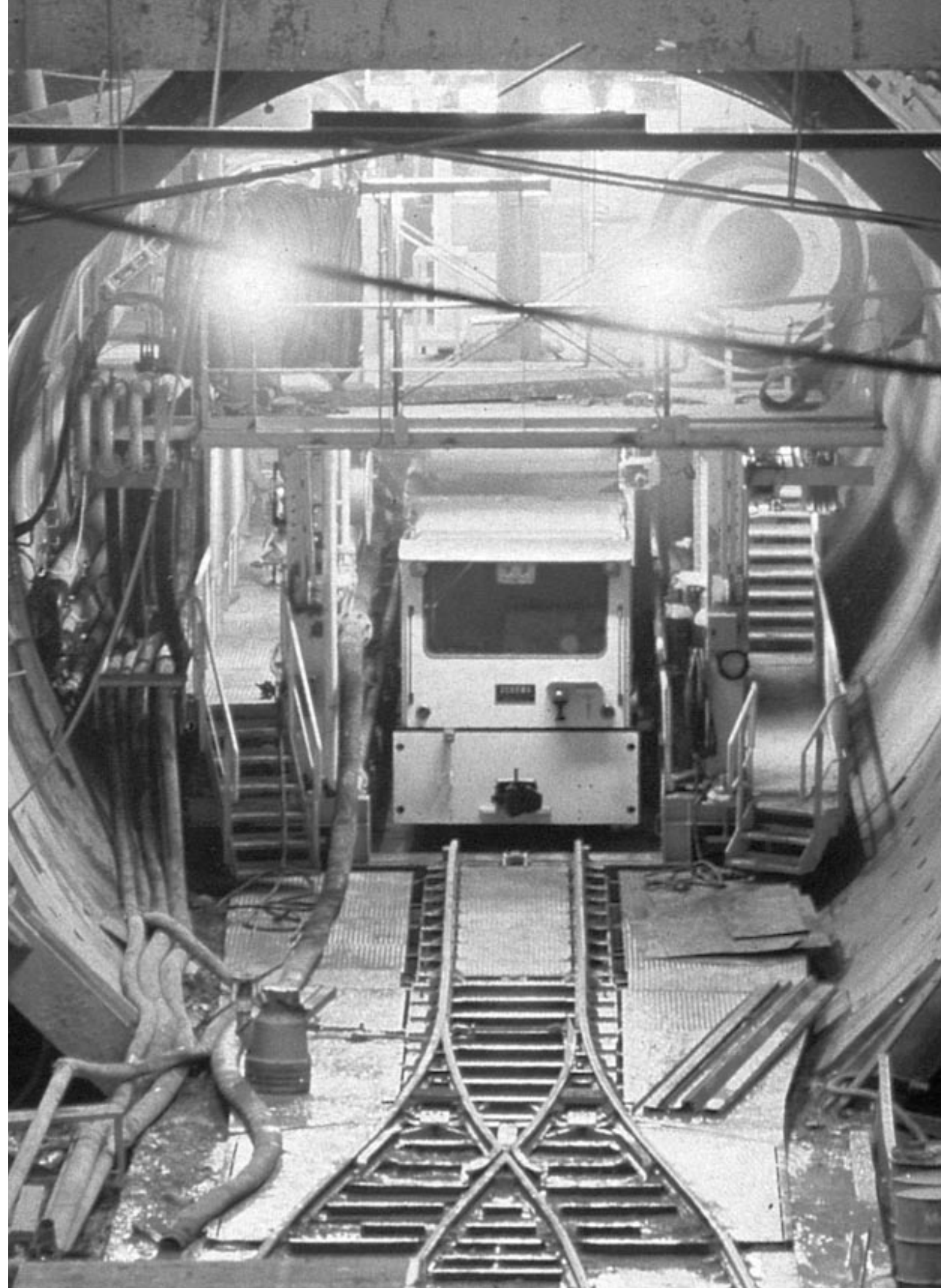
Εδώ, το βάρος μετατοπίζεται στην έγκριση των μελετών, η οποία σε όλα τα σχετικά συμβατικά κείμενα προαπαιτείται για την έναρξη της κατασκευής.

Βέβαια, τα όρια έγκρισης των μελετών στα υπό εκτέλεση έργα προδιαγράφεται στα τεχνικά τεύχη, και ο έλεγχος δεν μπορεί να απαιτεί την εκπλήρωση υποχρεώσεων πέραν των συμβατικά καθορισμένων. Παρά ταύτα, ο έλεγχος των αρχιτεκτονικών λύσεων μπορεί να αποτρέψει τυχόν απαράδεκτες επιλογές και, ενδεχομένως, να δώσει την ευκαιρία βελτίωσης του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού των έργων, διευθετώντας το ζήτημα του τυχόν πρόσθετου κόστους, το οποίο σε τόσο μεγάλα έργα μπορεί να απορροφηθεί με διάφορους τρόπους.

Το συμπέρασμα φαίνεται να είναι μάλλον απογοητευτικό: ο ρόλος του αρχιτέκτονα στα μεγάλα έργα που έχουν ήδη ανατεθεί, έχει υποβαθμιστεί σημαντικά. Οι κύριες επιδιώξεις στο επίπεδο κόστους και χρόνου άφησαν σε τρίτο επίπεδο την αισθητική του έργου και την ένταξή του στο χώρο, όσο κι αν αυτή μπορεί να προβλεπόταν σαν παράγοντας αξιολόγησης των προσφορών.

Αυτό σημαίνει ότι έχουμε εγκαταλειφθεί στη μοίρα μας και στις διαθέσεις των ηλεκτρονικών υπολογιστών που είναι προγραμματισμένοι να αντιλαμβάνονται μόνον χρονοδιαγράμματα, οικονομικά μεγέθη και αποδόσεις; Ασφαλώς όχι. Παρά την έλλειψη νομοθετικής πρόβλεψης, ο ΣΑΔΑΣ δικαιούται να ζητήσει να λάβει γνώση και να σχολιάσει κρίσιμες αρχιτεκτονικές επιλογές των μεγάλων έργων, να τις θέσει σε δημόσιο διάλογο και να ασκήσει την κριτική του, θετική ή αρνητική. Έτσι, το κράτος θα τεθεί μπροστά στις ευθύνες του για την αισθητική που θα κληροδοτήσει στις επόμενες γενεές, και δεν θα μπορεί να μείνει απαθής και αδρανής στην τυχόν κριτική του κατ' εξοχήν αρμόδιου φορέα: δηλαδή, του ΣΑΔΑΣ.

Και αν τα πράγματα είναι ακραία και η διοίκηση κωφεύει, τότε το άρθρο 24 του Συντάγματος παρέχει το δικαίωμα της δικαστικής προσφυγής και προστασίας, ανεξάρτητα και υπεράνω των όποιων συμβάσεων έχουν υπογραφεί και έχουν κυρωθεί με νόμους.



Τα “μεγάλα έργα” επιβάλλουν στην πόλη τη δική τους λογική

του Γιάννη Πολύζου, αρχιτέκτονα-πολεοδόμου, καθηγητή

Τα λεγόμενα “μεγάλα έργα” (δηλαδή, στην ουσία, τα μεγάλα κυκλοφοριακά έργα) επιβεβαιώνουν πλήρως την αρχαία ρήση “ενός κακού μύρια έπονται”. Το “κακό” είναι η χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα. Τα “μύρια” των κακών που έπονται, είναι τα “μεγάλα οδικά έργα” που, σε μεγάλο βαθμό, σχεδιάζονται για να υποστηριχτεί η λανθασμένη επιλογή του αεροδρομίου των Σπάτων· διότι αυτός είναι τελικά ο στόχος ορισμένων τουλάχιστον από τα οδικά έργα-μαμούθ που πρόκειται να κατασκευαστούν το επόμενο διάστημα, κι ας διαβεβαιώνουν οι αρμόδιοι ότι τα έργα αυτά θα ανακουφίσουν το κυκλοφοριακό και θα αναβαθμίσουν περιβαλλοντικά την πόλη. Είναι, μάλιστα, τέτοια η σιγουριά τους, που τα εντάσσουν στα λεγόμενα περιβαλλοντικά έργα· στα έργα, δηλαδή, που έχουν θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, γεγονός που αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία.

Ποια είναι τα έργα αυτά; Στον βασικό άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης σχεδιάζονται (και ορισμένα έχουν ήδη περάσει στη φάση υλοποίησής τους) πέντε μεγάλα οδικά έργα, που αποτελέσαν, μάλιστα, και κίνητρο για τη διεκδίκηση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004: ο άξονας Σταυρού-Ελευσίνας, ο άξονας της Λεωφόρου Βεΐκου-Κύμης, η Περιφερειακή Υμηττού, η σήραγγα του Υμηττού και η υπόγεια ζεύξη της Σαλαμίνας.

Δυστυχώς για την Αθήνα και τους κατοίκους της, τα έργα αυτά ούτε το περιβάλλον ούτε το κυκλοφοριακό θα ανακουφίσουν. Αντιθέτως, όπως επισημαίνεται και στο Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Αστικό Περιβάλλον, η κατασκευή νέων αστικών αυτοκινητοδρόμων δεν είναι “η κατάλληλη λύση” για το κυκλοφοριακό, “αφού οι νέοι δρόμοι ενθαρρύνουν ακό-

κάτω: διεθνής αερολιμήν Αθηνών “Ελευθέριος Βενιζέλος”, Σπάτα, Αττική

μη περισσότερο την κυκλοφορία”. Οι διαπιστώσεις αυτές δεν φαίνεται να προβληματίζουν τους αρμοδίους. Τα μεγάλα κυκλοφοριακά έργα τείνουν να γίνουν κυρίαρχος τρόπος σκέψης και δράσης στη χώρα μας· να αποτελούν μέρος ενός “ποσοτικού αναπτυξιακού” οράματος που κάθε άλλο παρά υπηρετεί τις ανάγκες μιας σύγχρονης πόλης. Τα σχεδιαζόμενα έργα, όπως θα δούμε παρακάτω, όχι μόνο πρωτοδοτούν τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο (άρα, δεν αντιμετωπίζουν το κυκλοφοριακό), αλλά αναπαράγουν ένα μοντέλο πόλης που δοκιμάστηκε και απέτυχε παταγωδώς: το μοντέλο εκείνο που θέλει την πόλη να οργανώνεται και να αναπτύσσεται κατά μήκος των μεγάλων κυκλοφοριακών αξόνων, όπου ο πολίτης καλείται να υπάρξει μόνο ως καταναλωτής· το μοντέλο εκείνο που θεωρεί το αυτοκίνητο ως συστατικό στοιχείο του ανθρώπου. Στη λογική αυτού του μοντέλου κινούνται τα “μεγάλα έργα”. Όταν ολοκληρωθούν, θα έχουμε μετά βεβαιότητας περισσότερο τσιμέντο και αυτοκίνητα, και λιγότερο πράσινο και ελεύθερους χώρους. Υπολογίζεται ότι οι περιφερειακοί δρόμοι και το αεροδρόμιο των Σπάτων θα έχουν καταπιεί, με την ολοκλήρωσή τους, 40.000 στρέμματα δασικής έκτασης και αδόμητης γης, όταν δεν έχουμε την πολυτέλεια να παραχωρήσουμε ούτε μία σπιθαμή.

Ας δούμε, όμως, πιο αναλυτικά τις επιπτώσεις των έργων αυτών, αρχίζοντας από τον άξονα Σταυρού-Ελευσίνας, που προβάλλεται ως το σημαντικότερο.

Πέντε έργα στη λογική του Ι.Χ.

Ο άξονας Σταυρού-Ελευσίνας είναι το πιο σημαντικό κυκλοφοριακό έργο για την Αθήνα και την Αττική των αρχών του 21ου αιώνα. Το έργο αυτό πρόκειται να συνδέσει την ανατολική με τη δυτική Αττική, και, από την άποψη αυτή, θεωρείται ότι θα συμβάλει στην αποσυμφόρηση του κέντρου. Το πιο σημαντικό, ωστόσο, στοιχείο είναι ότι ο άξονας αυτός θα δώσει δύο σοβαρές διεξόδους στην επέκταση της Αθήνας, τόσο προς τα Δυτικά, το Θριάσιο Πεδίο, όσο και προς τα Ανατολικά· προς τα Μεσόγεια, δηλαδή. Αιτιολογία κατασκευής αυτού του άξονα είναι το αεροδρόμιο των Σπάτων. Σε αυτό ακριβώς το σημείο βρίσκεται και ο προβληματικός χαρακτήρας του έργου: στις σοβαρές παρενέργειές του στην περιοχή των Μεσογείων.

Γίνεται φανερό από τα παραπάνω ότι το συγκεκριμένο έργο δεν αποτελεί μια ολοκληρωτικά λανθασμένη επιλογή. Ο δυτικός κλάδος του άξονα, από την Ελευσίνα μέχρι την Εθνική Οδό, είναι πράγματι αναγκαίος και είναι αποδεκτός κάτω από ορισμένους περιβαλλοντικούς όρους και προϋποθέσεις. Το τμήμα αυτό, που έχει μελετηθεί εδώ και 35 χρόνια, μπορεί να θεωρηθεί θετικό, γιατί θα αποτρέψει την μεγάλη κυκλοφορία Θεσσαλονίκης-Πατρών από το να εισέλθει στον αστικό χώρο, μεταλλάσσοντάς τον και επιβαρύνοντάς τον σημαντικά. Αυτό και μόνο το κομμάτι είναι χρήσιμο. Τα υπόλοιπα τμήματα αυτού του μεγάλου άξονα που κατευθύνονται στο Λαύριο, είναι προβληματικά.

Ο ενδιάμεσος κλάδος του άξονα, μεταξύ Εθνικής Οδού και Σταυρού, είναι ένας ακτινικός κλάδος που θα κατευθύνει πάνω του τις εσω-

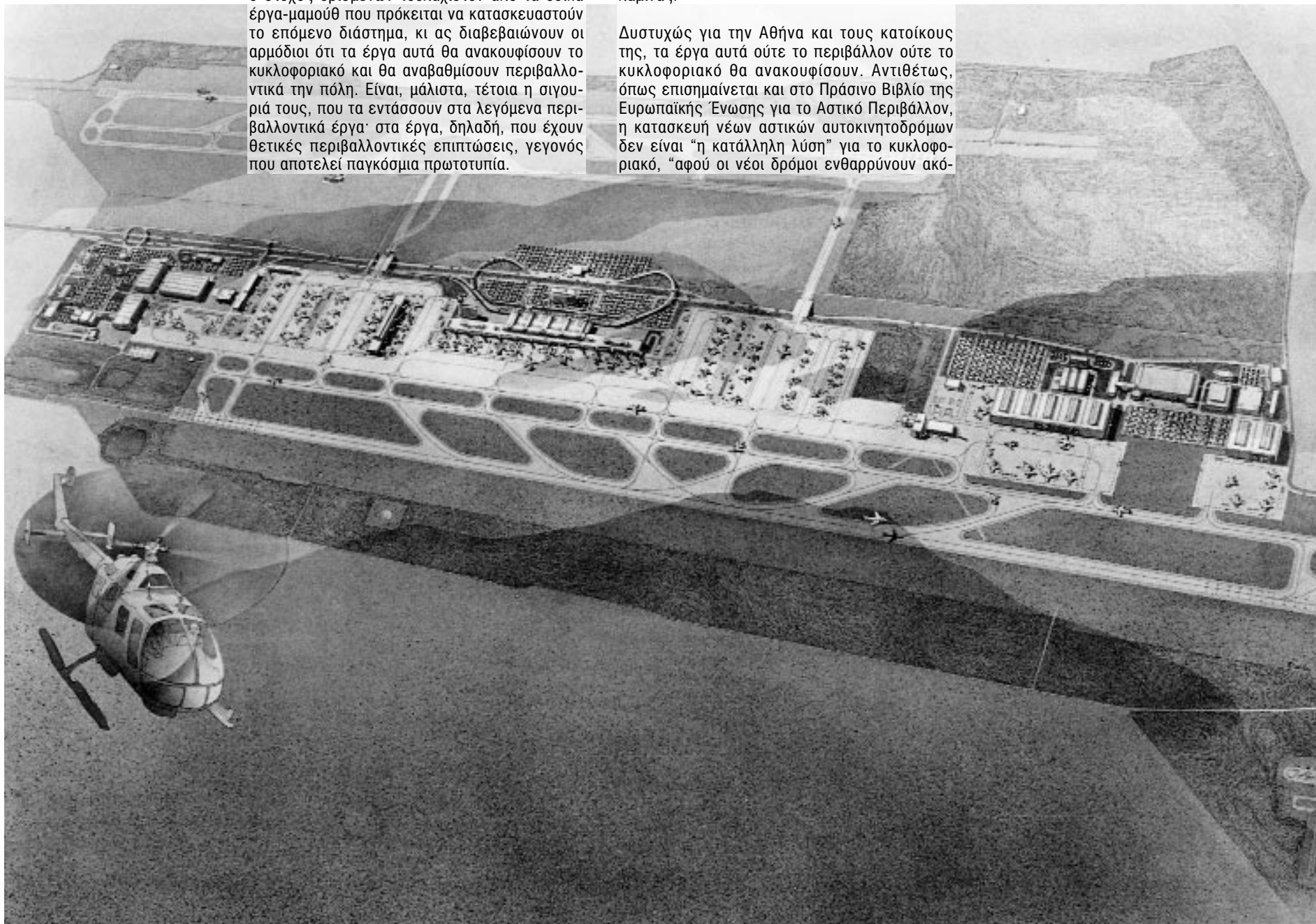
τερικές μετακινήσεις της Αθήνας, κατά κύριο λόγο τις ροές από την Κηφισιάς και την Μεσογείων· άξονες, που θα εντατικοποιηθούν κυκλοφοριακά. Ο ανατολικός κλάδος είναι αυτός που προαναφέρθηκε: εκείνος που θα συνδέει την Αθήνα με τα Μεσόγεια, επιφέροντας τα γνωστά καταστροφικά αποτελέσματα. Με τον τρόπο αυτό, η περιοχή των Μεσογείων εντάσσεται στο ευρύτερο σύστημα της πρωτεύουσας. Έτσι, όμως, αντί η περιοχή να διατηρηθεί ως ζώνη προστασίας της πρωτεύουσας, προτείνονται άξονες που θα την διαπερνούν απ' άκρη σ' άκρη, κατακερματίζοντάς την και καθιστώντας την προβληματική. Κι αυτό, γιατί ο άξονας Σταυρού-Λαυρίου δεν είναι ο μόνος που προβλέπεται να περάσει από τα Μεσόγεια. Σχεδιάζονται επίσης:

- Άξονας μήκους 50 χλμ, που θα καταλήγει στην Ανάβυσσο, κινούμενος σε παράλληλη χάραξη με τον προαναφερθέντα άξονα· αρχικά στους ανατολικούς πρόποδες του Υμηττού και, στη συνέχεια, κοντά στις ακτές.
- Άξονας μήκους 60 χλμ, που, σε προέκταση της σήραγγας Αργυρούπολης στον Υμηττό, θα εφάπτεται του νέου αεροδρομίου, στη συνέχεια θα κινείται στους ανατολικούς πρόποδες του Πεντελικού, για να καταλήξει τελικά στην Εθνική Οδό, στο ύψος του Μαραθώνα.
- Δύο ακόμη άξονες, που θα συνδέουν τον Σταυρό με τη Ραφήνα και με τη Λούτσα, συνολικού μήκους 25 χλμ περίπου.

Αν τώρα λάβει κανείς υπόψη του ότι προωθείται και η δημιουργία νέου λιμανιού στο Λαύριο, που θα απορροφήσει μέρος του μεταφορικού έργου του Πειραιά, γίνεται φανερό η επιλογή, να μετατεθεί στο οδικό δίκτυο μέρος των μεταφορών που σήμερα εκτελούνται δια θαλάσσης. Είναι μια απολύτως λανθασμένη επιλογή που δεν διασώζεται ούτε από το –σωστό κατά άλλα– επιχείρημα της γρηγορότερης ανανέωσης των νερών και, άρα, της ταχύτερης απομάκρυνσης των ρύπων από την πλευρά του Λαυρίου.

Το δεύτερο έργο που, μαζί με τα υπόλοιπα, θα χειροτερεύσουν τις συνθήκες της καθημερινής ζωής στην πρωτεύουσα, αφορά στον άξονα της Λεωφόρου Βεΐκου-Κύμης. Ο άξονας αυτός θα γίνεται υπόγειος μετά τη διασταύρωση με την Γαλατσίου, θα περνά κάτω από τον Λυκαβηττό και θα βγαίνει περίπου στο Κάραβελ, για να ενωθεί με την Περιφερειακή του Υμηττού. Πρόκειται για ένα έργο χωρίς καμία αξία, χωρίς τεκμηρίωση, που κινείται στην ξεπερασμένη λογική των υπόγειων κεντρικών αυτοκινητοδρόμων που ήδη εγκαταλείπονται σε πολλές πόλεις.

Η Περιφερειακή Υμηττού είναι το τρίτο έργο για το οποίο υπάρχει μια θετική επιχειρηματολογία, που αναφέρεται κυρίως στην δημιουργία ενός δακτυλίου της Αθήνας. Σύμφωνα με τα επιχειρήματα αυτά, η Περιφερειακή Υμηττού μπορεί να είναι μέρος αυτού του δακτυλίου που θα εμποδίζει τη ροή αυτοκινήτων προς το κέντρο. Θεωρητικά, τα επιχειρήματα αυτά ευσταθούν. Στην πράξη, όμως, υπάρχει σύγχυση, αφού κατά καιρούς έχουν προταθεί από τους κυκλοφοριολόγους τρεις δακτύλιοι, κάτι που περιπλέκει την ήδη δύσκολη κατάσταση. Πάντως, ο δακτύλιος της Περιφερειακής Υμηττού είναι άκρως προβληματικός. Η Σταυρού-Ελευσίνας είναι σχεδιασμένη μόνο για τα Σπάτα, και η Υμηττού



σταματά στην Κατεχάκη, αφού, μετά τις κινητοποιήσεις των κατοίκων της περιοχής, δεν έχει τη δυνατότητα να περάσει από την Αργυρούπολη. Στο σημείο αυτό, τίθεται ένα επιπλέον ζήτημα, που ακυρώνει εκ των πραγμάτων την ύπαρξη του δακτυλίου. Πρόκειται για το γεγονός ότι η Αλίμου, ως τμήμα που συνδέεται με την Ποσειδώνος και, στη συνέχεια, με την Εθνική Οδό, αφέθηκε να “βραχυκυκλωθεί” κυκλοφοριακά από τη χωροθέτηση δύο μεγάλων εμπορικών επιφανειών, του “Κόντινεντ” και του “Πράκτικερ”. Παράλληλα, δεν αληθεύει ο ισχυρισμός των συγκοινωνιολόγων ότι θα δημιουργηθεί ένας νέος άξονας στο εσωτερικό του αεροδρομίου. Ο τεμαχισμός του αεροδρομίου δεν θα καταλήξει σε πάρκο. Ούτε μοιάζει υλοποιήσιμη η εκδοχή της παραχώρησης για πράσινο του Ελληνικού (όπως και του Ιπποδρόμου) απέναντι στο φάσμα της τσιμεντοποίησης.

Η σήραγγα του Υμηττού είναι το τέταρτο σχεδιαζόμενο μεγάλο έργο. Το ερώτημα που τίθεται αμέσως, αναφορικά με το έργο αυτό, είναι ο λόγος ύπαρξής του. Μήπως για να συνδέει τα δύο αεροδρόμια; Αν κάτι τέτοιο ισχύει, σημαίνει ότι αποδεχόμαστε τη λειτουργία δύο αεροδρομίων. Άλλωστε, η διεθνής πρακτική δείχνει ότι κανένα αεροδρόμιο δεν έχει κλείσει. Το ένα μπορεί να υποκαθιστά σταδιακά το άλλο, αλλά πάντα μέσα στο πλαίσιο καταμερισμού εργασίας των αεροπορικών εταιριών. Έτσι, το ένα αεροδρόμιο θα εξυπηρετεί τις διεθνείς πτήσεις, και το άλλο, εκείνες του εσωτερικού ή της ιδιωτικής αεροπλοΐας. Εκείνο που είναι σίγουρο, είναι ότι το Ελληνικό θα αργήσει να μετατραπεί σε χώρο πρασίνου, αν τελικά μετατραπεί...

Το πέμπτο μεγάλο οδικό έργο –αποκορύφωμα της εργολαβίστικης νοοτροπίας– είναι η υπόγεια ζεύξη της Σαλαμίνας για να συνδεθεί το νησί με την Αττική. Πρόκειται για ένα έργο με ολέθριες επιπτώσεις, αφού το νησί θα αλωθεί στην κυριολεξία από τα ΙΧ, αντί να προφυλαχθεί από αυτά, με μια κατάλληλη πολιτική ενίσχυσης των θαλάσσιων συνδέσεων με ταχύπλοα σκάφη και δημιουργία δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας.

Θύματα: το πράσινο και οι τελευταίοι ελεύθεροι χώροι

Από τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό ότι τα μεγάλα έργα κινούνται στη λογική του Ι.Χ. ως κύριου μέσου υλοποίησης των μετακινήσεων, ενώ, ταυτόχρονα, ενισχύουν τον υδροκεφαλισμό της πρωτεύουσας σε βάρος της περιφέρειας. Στην ίδια λογική, οι αστικοί άξονες μετατρέπονται σε αυτοκινητοδρόμους, με εξαιρετικά αρνητικές συνέπειες για την πόλη και το περιβάλλον. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το “τίμημα” για τα μεγάλα έργα είναι βαρύ. Οι ελάχιστοι ελεύθεροι χώροι της πρωτεύουσας, οι “πνευμονές” της, όπως είναι για παράδειγμα τα Μεσόγεια, απειλούνται με καταστροφή. Οι εναπομείναντες φυσικοί χώροι, όπως είναι τα ρέματα, που ούτως ή άλλως αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα επιβίωσης, λόγω των γνωστών “μπαζωμάτων”, απ’ ό,τι φαίνεται θα αφανιστούν. Χαρακτηριστικά αναφέραμε το ρέμα της Πικροδάφνης, που θα ισοπεδωθεί από δρόμους ταχείας κυκλοφορίας, ενώ από την ίδια αιτία απειλείται και εκείνο του Χαλανδρίου.

Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004: άλλη μια καταστροφή;

Αν σε όλα αυτά προστεθούν και τα έργα που προγραμματίζονται ενόψει των διεκδικούμενων Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, η εικόνα που προκύπτει για την Αθήνα, είναι μάλλον ζοφερή. Αντί, δηλαδή, οι Ολυμπιακοί του 2004 να είναι μια ευκαιρία για την πρωτεύουσα να κινηθεί με ταχύτερους βηματισμούς, είτε προς την κατεύθυνση υλοποίησης μεγάλων οραμάτων, όπως π.χ. “Αθήνα και πάλι Αθήνα” (Τρίτσης, 1983), “Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων” (Μερκούρη, 1985), είτε με “βήμα-βήμα, προσεκτικές” αναπλάσεις του υποβαθμισμένου πολεοδομικού ιστού (Kreuzberg, Βερολίνο 1987), ο φάκελος διεκδίκησης αρθρώνεται γύρω από μεγάλα αθλητικά και κυκλοφοριακά έργα, που θα επιτείνουν τα ήδη γνωστά προβλήματα.

Αν οι προτάσεις του φακέλου υλοποιηθούν ως έχουν, τότε η Αθήνα θα ξυπνήσει την επαύριο των αγώνων σε ένα σκηνικό που όχι μόνον δεν θα διαφέρει σε τίποτε από το σημερινό, αλλά, κατά πάσα πιθανότητα, θα είναι χειρότερο. Η σχέση πόλης-πολίτη (με την πολιτική δυναμική που έχει ο όρος “πολίτης”) θα έχει διαταραχθεί ανεπανόρθωτα, ενώ θα έχουν υποθηκευτεί –προς όφελος της τσιμεντοποίησης– και οι τελευταίοι εναπομείναντες ελεύθεροι χώροι –χώροι σωτήριοι για το επιβαρυνόμενο περιβάλλον της πρωτεύουσας, μια και σήμερα λειτουργούν, έστω και υποτυπωδώς, ως ενεργό οικολογικό “απόθεμα”. Η “επόμενη ημέρα” θα επιφυλάσσει για την Αθήνα τις ίδιες ή και περισσότερες περιοχές φτώχειας και αρχόμενης γκετοποίησης, ενώ η έλλειψη ολοκληρωμένης συγκοινωνιακής υποδομής θα εξακολουθεί να κάνει αφόρητες τις καθημερινές μετακινήσεις. Καμία σχέση με την ειδυλλιακή σχεδόν κατάσταση που υπόσχεται ο φάκελος.

Είναι ένας φάκελος που επίσης αλλάζει συγκεκριμένες επιλογές της προηγούμενης διεκδίκησης και χωροθετεί ένα πλήθος δραστηριοτήτων στην ήδη υπερφορτωμένη παράκτια ζώνη, διαγράφοντας έτσι τις σχετικές προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και τα τελευταία σχέδια του Γιώργου Κανδύλη για να παραμείνει η Αθήνα παραθαλάσσια πρωτεύουσα. Πρόκειται, συγκεκριμένα, για τα έργα που προτείνονται στην περιοχή του Φαληρικού Όρμου, στο Δέλτα Ιλισού και στην ακτή Αγίου Κοσμά. Η ολοκλήρωσή τους θα σημάνει την πλήρη αποκοπή της Αθήνας από το υγρό στοιχείο, ενώ θα υπονομεύσει ακόμη περισσότερο τον δημόσιο χαρακτήρα του θαλάσσιου μετώπου, κατακερματίζοντάς το. Καμία μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και υδροδυναμικής δεν έχει εκπονηθεί για τα τεράστια κρηπιδώματα που προτείνονται στον Άγιο Κοσμά. Και η εξαιρετικά αρνητική κατάσταση που θα δημιουργηθεί στον Σαρωνικό, δεν θα είναι πλέον αναστρέψιμη. Οι επιλογές αυτές των “ολυμπιακών” σχεδιασμών βρίσκονται στην ίδια λογική των μεγάλων έργων που προαναφέρθηκαν: στη λογική του τσιμέντου, του άμεσου και με κάθε τίμημα κέρδους, στην ποσοτική ανάπτυξη, στη λογική που οδήγησε στη σημερινή υπερδιογκωμένη και ασπόνδυλη Αθήνα.

Έτσι, οι εγκαταστάσεις στον Ιππόδρομο, που μετά τους Αγώνες προβλέπεται να φιλοξενούν

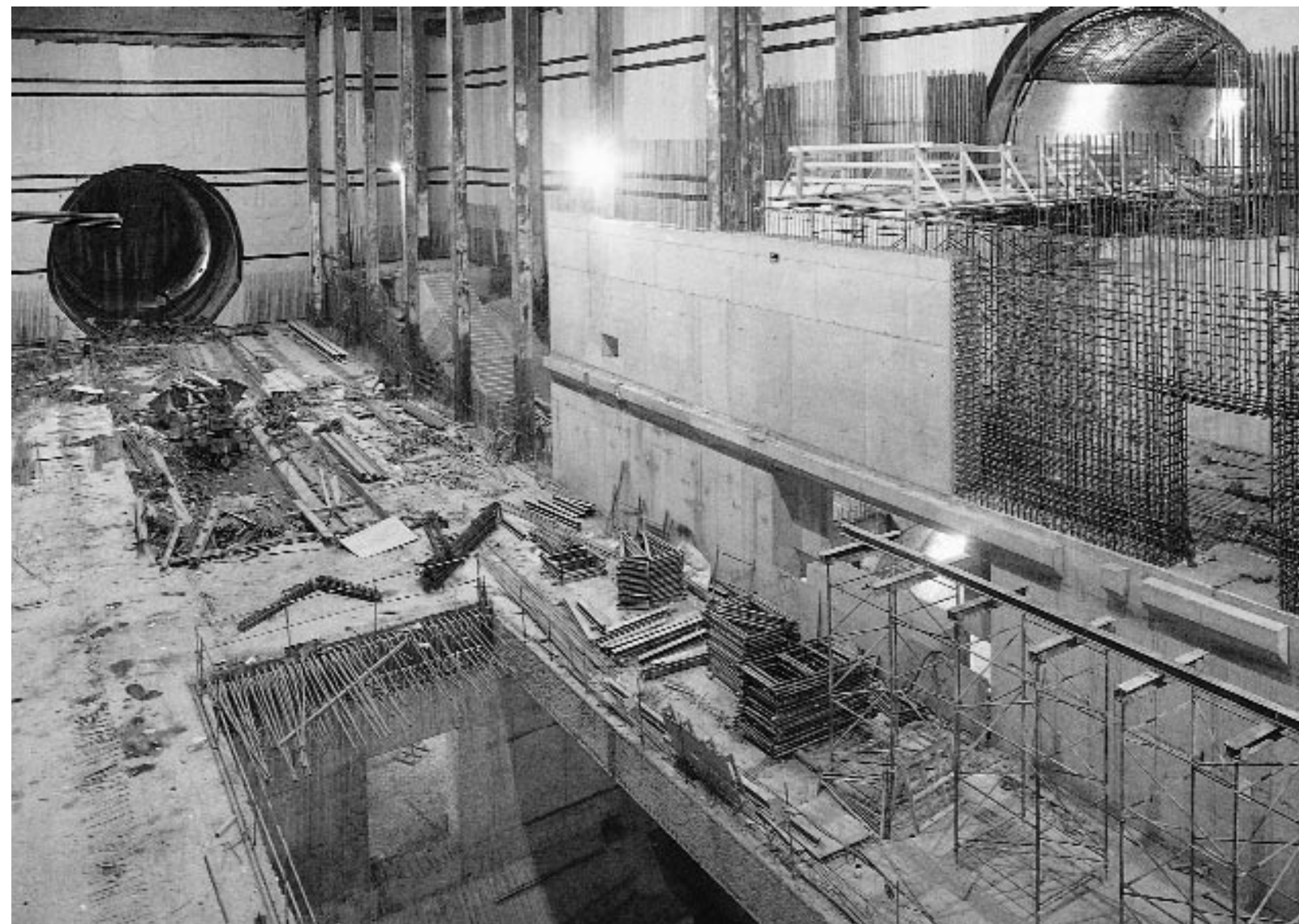
εμπορικές και συνεδριακές δραστηριότητες, είναι ίσως η “χρυσή ευκαιρία” για κάποιους που επιδιώκουν την ανέγερση πολυώροφου ξενοδοχείου στον Φαληρικό Όρμο – μια επένδυση, που υπό τις παρούσες συνθήκες κρίνεται ασύμφορη. Ο αποκαλούμενος “ολυμπιακός” δακτύλιος θα έχει κατασκευαστεί στα μέτρα των Ι.Χ. μετακινήσεων και όχι των μετακινήσεων με μέσα μαζικής μεταφοράς. Το Ολυμπιακό Χωριό, κατασκευασμένο στους πρόποδες της Πάρνηθας με πρότυπα μιας οργανωμένης δόμησης παρωχημένης αντίληψης, θα αναζητεί τους δικούς του οικιστές.

Αναγκαία η αλλαγή επιλογών και στόχων

Έτσι, για άλλη μια φορά, η λογική του φυσικού πρασίνου βρίσκεται αντιμέτωπη με εκείνη του ΙΧ και του τσιμέντου, και χάνει... Χάνει προς όφελος μιας στρεβλής αντίληψης ανάπτυξης της Αθήνας, που γυρνά την πλάτη της σε κοινά πλέον αποδεκτές κατευθύνσεις για τη μελλοντική ευρωπαϊκή πόλη, όπως είναι η στρόφη στις αναπλάσεις μειονεκτούντων χώρων, η προστασία του πρασίνου, η προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ιδιαίτερα των ήπιων, όπως είναι το τραμ. Χωρίς τέτοιες παρεμβάσεις, δεν αντιμετωπίζονται τα οξυμένα κοινωνιακά, περιβαλλοντικά και, κατ’ επέκταση,

κοινωνικά προβλήματα της, όπως είναι η γήρανση και η ερήμωση του κέντρου, ή η γκετοποίηση παλιών, παραδοσιακών συνοικιών.

Δυστυχώς για την Αθήνα, η επικρατούσα αντίληψη δεν θεωρεί την πρωτεύουσα ως σημείο σύγκλισης και αλληλοτροφοδότησης της οικονομικής, κοινωνικής, πολιτικής και πολιτιστικής δύναμης, αλλά ως χοάνη που καταπίνει αδιακρίτως προσωπικές ιδιαιτερότητες, συλλογικές δυναμικές, διαφορετικές ευαισθησίες. Είναι η αντίληψη, στο επίκεντρο της οποίας βρίσκονται το ΙΧ και το άτομο-καταναλωτής. Μια κοινωνία αχαλίνωτου καταναλωτισμού αντικατοπτρίζεται σε μια πόλη αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας και μεγάλων καταναλωτικών επιφανειών – μια πόλη που έχει πάρει διαζύγιο από τους κατοίκους της: μια πόλη, που έχει χάσει την ανθρωπιά της, που δεν συμπάσχει με τους κατοίκους της, που δεν είναι σημείο κοινωνικής ή πολιτιστικής αναφοράς: μια πόλη-εργαλείο, που εξυπηρετεί παραγωγικές και καταναλωτικές ανάγκες. Αυτήν την αντίληψη εκφράζουν, αλλά και εξυπηρετούν, τα σχεδιαζόμενα μεγάλα οδικά έργα – έργα, που η ολοκλήρωσή τους θα αλλάξει τη μορφή του λεκανοπεδίου προς το χειρότερο: και μάλιστα, χωρίς καμία δυνατότητα αναστροφής της αρνητικής κατάστασης.



Προς μια βιώσιμη πρωτεύουσα Το στοίχημα της αρχιτεκτονικής

του Θάνου Βλαστού, αρχιτέκτονα-συγκοινωνιολόγου

Εισαγωγή

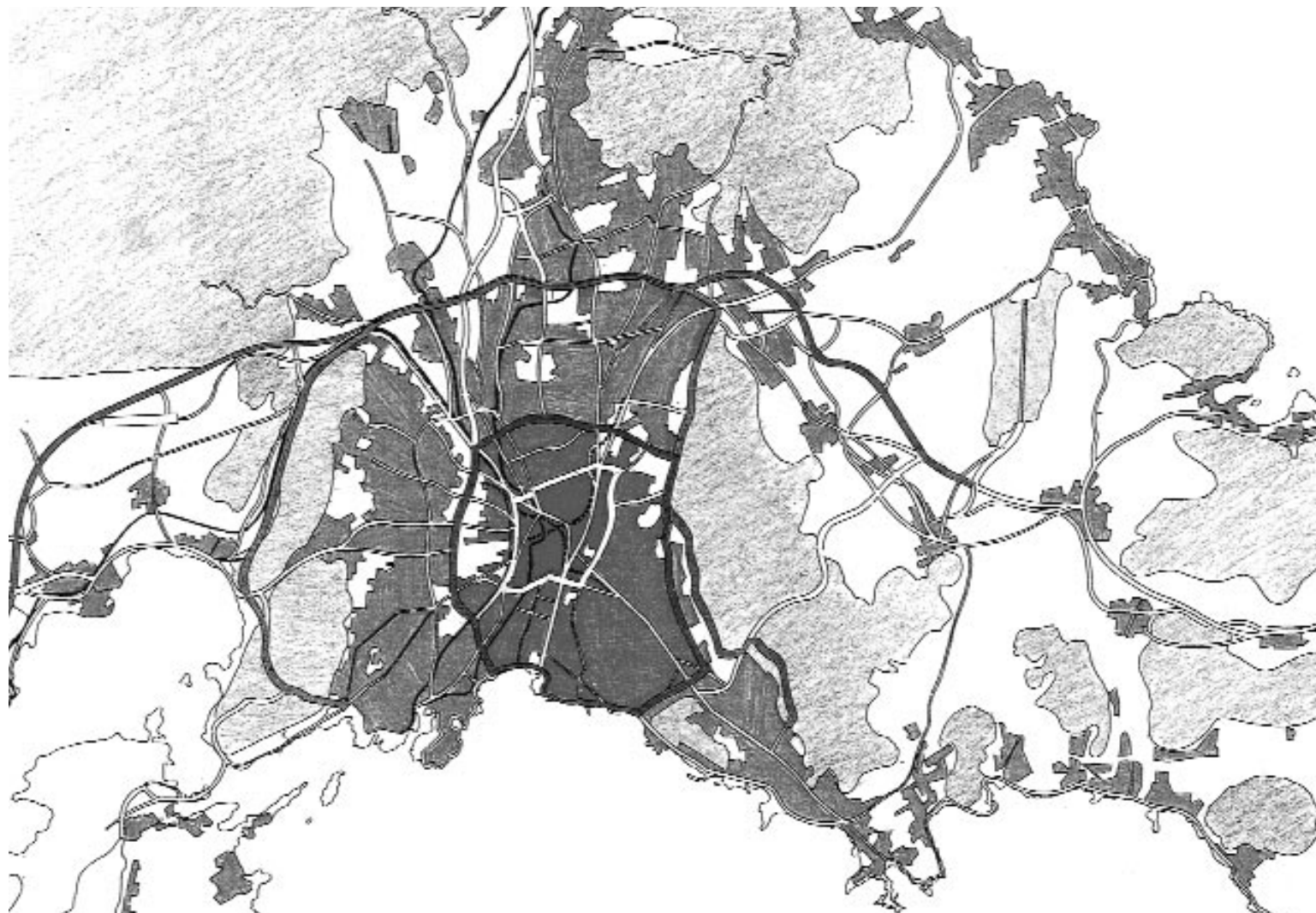
Σήμερα, στο τέλος του 20ού αιώνα, 165 χρόνια από τότε που ένα χωριό ορίστηκε πρωτεύουσα κι ανατέθηκε σε αρχιτέκτονες με τα πολεοδομικά τους σχέδια να το μεταμορφώσουν για να το καταστήσουν ικανό να ανταποκρίνεται στον νέο του ρόλο ιδεολογικά και ποσοτικά, αξίζει να αποτιμήσουμε το αποτέλεσμα, να εκτιμήσουμε το τι κατάφεραν αυτοί και οι μεταγενέστεροί τους, και να αναρωτηθούμε κυρίως ως προς το τι θα γίνει από εδώ και πέρα, ποια θα είναι η θέση και ποιος ο ρόλος του αυριανού αρχιτέκτονα στην πρωτεύουσα, αν έχει τα εφόδια να τον αναλάβει.

Ας τεθεί το ζήτημα ως έχει ευθύς εξ αρχής. Τα προβλήματα της Αθήνας, όπως και κάθε μεγάλης πόλης, είναι προβλήματα μιας κλίμακας που ο αρχιτέκτονας δεν είναι εκπαιδευμένος να αντιμετωπίζει. Ίσως να μη είχε και αντικείμενο μια τέτοια εκπαίδευση, αφού η μεγάλη πόλη δεν είναι δυνατόν, και ούτε θα ήταν εφικτό, να σχεδιάζεται στο σχεδιαστήριο και να υλοποιείται με συνολικές παρεμβάσεις. Εκ των πραγμάτων προκύπτει ως άθροισμα επιμέρους πρωτοβουλιών, των οποίων το συνολικό αποτέλεσμα είναι εκ των προτέρων κατά κανόνα άγνωστο.

Δεν θα ήταν επιθυμητή μια ενιαία αντιμετώπιση της πόλης· διότι, αν προερχόταν από αποφάσεις ενός ανθρώπου (που, μάλιστα, θα είχαν παρθεί με κριτήρια αισθητικά), τότε θα αποκτούσε μια ταυτότητα ιδιαίτερα αυταρχική, ισοπεδωτική και πιθανά εχθρική και βίαιη, ασύμβατη με τις σημερινές δημοκρατικές ευαισθησίες. Η ορθότητα των αισθητικών επιλογών δεν αποδεικνύεται· επομένως, δύσκολα γίνονται αποδεκτές. Ο σημερινός πολίτης δεν θα ήταν διατεθειμένος να υποτάσσει την καθημερινότητά του σε σχεδιασμούς που δεν θα συνδέονταν άμεσα με πραγματικές ανάγκες και λειτουργικές σκοπιμότητες.

Η αισθητική της μεγάλης πόλης. Ένα συλλογικό έργο.

Ωστόσο, ο τρόπος βάσει του οποίου αναπτύσσεται η σημερινή πόλη, οδηγεί σε ένα αισθητικό αποτέλεσμα. Το πολεοδομικό συγκρότημα, όσο απροσδιόριστο χωρικά και αν είναι, διαθέτει μια αισθητική ταυτότητα. Προκύπτει μια εικόνα· όμως δεν είναι μια εικόνα συγκροτημένη από καθαρές γραμμές, συμμετρίες και γεωμετρικές κανονικότητες, δεν είναι μια εικόνα απλή και αναγνώσιμη, μια εικόνα που απομνημονεύεται ως ένα ενιαίο γεγονός· είναι, αντίθετα, η εικόνα της αταξίας, της περιπλοκότητας και του



ακανόνιστου. Δεν είναι καν ένα άθροισμα στατικών εικόνων· είναι ένα δυναμικό συνεχές, απρόβλεπτο και υπό αδιάκοπο μετασχηματισμό.

Δεν είναι επίσης η πόλη ένα αντικείμενο τέχνης που το παρατηρείς ως θεατής. Είναι δρώμενα στα οποία συμμετέχεις, και οι εντυπώσεις από αυτά παραμορφώνουν την αίσθηση του αντικειμενικού χώρου. Την πόλη, οι κάτοικοι την πήραν στα χέρια τους. Ίσως αυτό είναι που την κάνει, παρά τα τόσα της προβλήματα, φιλική: το ότι γνωρίζουμε πως τις εντάσεις της, εμείς τις δημιουργούμε. Και είμαστε όλοι ίσοι ως προς αυτό. Ο καθένας, ένα αυτοκίνητο μπορεί να οδηγήσει. Είμαστε όλοι συνευθύνοι στα προβλήματα της Αθήνας. Όλοι αυθαιρέτου· και γι' αυτό είμαστε ανεκτικοί στις αυθαιρέσεις των άλλων.

Η πρωτεύουσα, λοιπόν, είναι ένα έργο συλλογικό· προϊόν σχεδόν του συνόλου των κατοίκων. Αυτό το συλλογικό έργο παίχτηκε και, σε ένα βαθμό, παίζεται ακόμη στην οικοδομή. Υπήρξε μια συλλογική συμμετοχή στην οικοδόμηση της Αθήνας. Μεγάλα οικοδομικά προγράμματα, ανάλογα των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών, στην Αθήνα δεν εφαρμόστηκαν. Το κράτος δεν έπαιξε τον ρυθμιστικό ρόλο που του ανήκε. Άσκησε την ελάχιστη δυνατή παρεμβατική πολιτική. Το ενδιαφέρον του, κυρίως εστιασθηκε στο να παραμείνει η απόκτηση κατοικίας μια

το απολαμβάνουν. Το απολαμβάνουν, γιατί τους δίνει την εντύπωση ότι είναι ελεύθεροι, τους δίνει την εντύπωση του παιχνιδιού, την ικανοποίηση ότι απολαμβάνουν ιδιωτικά τον δημόσιο χώρο. Δεν στοιχειοθετείται αυθαιρεσία όταν όλοι αυθαιρέτούν.

Υπάρχει ένα αισθητικό αποτέλεσμα που επηρεάζει και την κοινωνική συνοχή της πόλης. Δεν περιγράφεται με τους κλασικούς αισθητικούς όρους. Αντικειμενικά, το αποτέλεσμα είναι άσχημο. Βρόμικο, επικίνδυνο, ανθυγιεινό, που δεν ηρεμεί, αλλά εκνευρίζει, κουράζει, προσβάλλει. Τι είναι όμως αυτό που μας κάνει να μας αρέσει η Αθήνα; Τι είναι αυτό που μας κάνει, όταν βρισκόμαστε σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, να αισθανόμαστε άβολα, να τις θεωρούμε άψυχες, ισοπεδωμένες, απρόσιτες, εχθρικές; Και όμως, είναι απόλυτα τακτοποιημένες, όλα δουλεύουν κανονικά, υπάρχει άρτια δημόσια συγκοινωνία, πεζοδρόμια για τον πεζό, λωρίδες για το ποδήλατο. Υπάρχουν σε αυτές προγράμματα που υλοποιούνται. Υπάρχει σχεδιασμός.

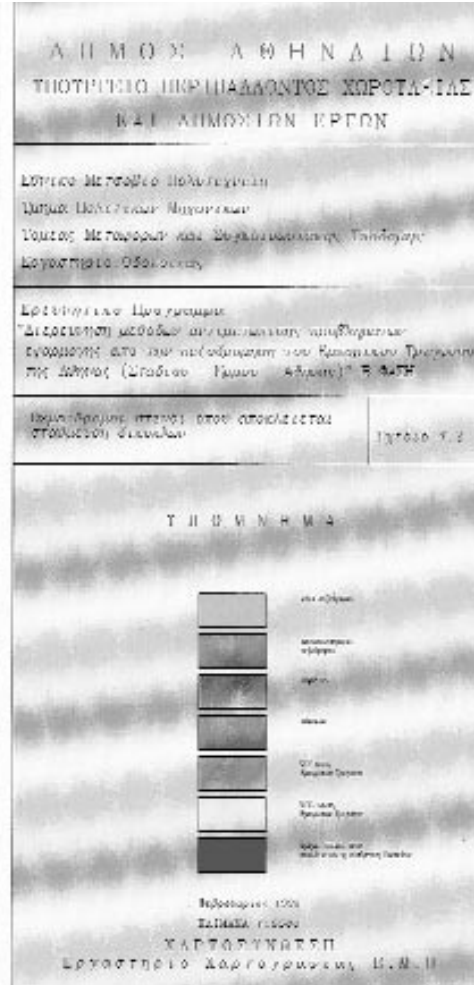
Οι συνθήκες στην Αθήνα είναι απάνθρωπες από πολλές πλευρές. Όμως η πόλη είναι φιλική. Η πυκνότητά της κάνει τους δρόμους να σφύζουν από ζωή, έστω και αν ο πεζός υποχρεώνεται να ελίσσεται κατά τον πιο επικίνδυνο τρόπο ανάμεσα σε αυτοκίνητα και δίκυκλα, έστω και αν υφίσταται τους ρύπους και το θόρυβο, το βομβαρδισμό από βρόμικα και σκιμμένα διαφημιστικά πανό και από ταμπέλες σήμανσης κάθε είδους. Είναι φιλική η Αθήνα, παρ' όλο που είναι ανασφαλής για τον δικυκλιστή, για τον πεζό και, ιδιαίτερα, για τα παιδιά και για τους ηλικιωμένους. Οι "ελεύθερες" συμπεριφορές μπορεί να εξυπηρετήσαν τις ατομικές επιδιώξεις, όμως το κοινωνικό συμφέρον ζημιώθηκε. Είμαστε πλέον όλοι θύματα των προβλημάτων που προκαλέσαμε με τη στάση μας.

Ο ρόλος της αρχιτεκτονικής και τα ερωτηματικά για τις μελλοντικές επιλογές της

Ο πολεοδομικός/αρχιτεκτονικός σχεδιασμός χρειάζεται στην Αθήνα· όχι για να επιβάλει μορφές σύμφωνες με τα κριτήρια της νεοκλασικής σκέψης, αλλά για να κάνει την πόλη πιο ανθρώπινη, αναδεικνύοντας τη μικρή κλίμακα στο εσωτερικό της μεγάλης.

Είναι πια μια πραγματικότητα η άμορφη πολεοδομία. Είναι μια πραγματικότητα ο χώρος χωρίς κανόνες, χωρίς ενιαία φυσιογνωμία. Τα σημεία αναφοράς της πόλης υπάρχουν, όμως αναδύονται στην επιφάνειά της αυτόνομα, τυχαία, αυθαίρετα, ασύνδετα μεταξύ τους. Η φύση τους είναι διαφορετική. Ρόλο σημείου αναφοράς παίζουν μεγάλες κατασκευές, ανισόπεδοι κόμβοι και διασταυρώσεις αξόνων, δρόμοι, αφετηρίες, μνημεία και χαρακτηριστικά κτίρια. Ό,τι απέμεινε από το φυσικό τοπίο, επηρεάζει επίσης την ταυτότητα της πόλης. Η Αθήνα έχει την τύχη να βρίσκεται πάνω σε ένα τοπίο πλούσιο σε χαρακτηριστικά, που χάραξε κατευθύνσεις στην ανάπτυξη της. Της επέβαλε όρια. Γύρω από το Λεκανοπέδιο υπάρχουν ορεινοί όγκοι και η θάλασσα. Με την κατασκευή του εξωτερικού δακτύλιου, θα υπογραμμιστούν ακόμη εντονότερα τα όριά τους με τον αστικό ιστό. Αλλά και στο εσωτερικό του Λεκανοπεδίου υπάρχουν φυσικά

πάνω: οι τρεις δακτύλιοι, το νέο αεροδρόμιο, η Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνιας (από την πρόταση για το διαδημοτικό τραμ, Δήμος Αθηναίων, 1996)



χαρακτηριστικά, ρέματα και λόφοι. Οι διάδρομοι κίνησης αναπτύχθηκαν κατά μήκος, ανάμεσα και γύρω από αυτούς.

Η μορφή της Αθήνας προέκυψε σαν ένα παζλ από ανεξάρτητα σχέδια, που δημιουργήθηκαν τις πιο πολλές φορές με τεμαχισμό εκτάσεων για οικοπεδοποίηση. Συστηματικά εφαρμόστηκε το ευκολότερο: ο προσανατολισμένος από τις κλίσεις του εδάφους κάναβος.

Σπάνιες είναι οι χαράξεις που οφείλονται σε αρχιτέκτονα. Διακρίνονται εύκολα από την προφανή διάθεση μορφολογικής αυτονόμησης: δηλαδή, από άρνηση να συμβάλουν στην οικοδόμηση μιας ενιαίας φυσιογνωμίας στην πόλη. Θεωρήθηκε ανέφικτη ή δεν ενδιέφερε τον αρχιτέκτονα; Φυσικά, αντιπροσωπεύουν μίαν αδικαιολόγητη αισθητικά ασυνέχεια στον ιστό, που γίνεται ίσως κατανοητή με κοινωνικούς όρους.

Η πρωτεύουσα, σύντομα θα ξεπεράσει τα φυσικά όρια του Λεκανοπεδίου και θα ξεχειλίσει προς τα Μεσόγεια, προς το Θριάσιο και προς το βορρά, κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου προς Θεσσαλονίκη. Τα όρια μεταξύ δομημένου και αδόμητου περιβάλλοντος θα γίνονται όλο και πιο δυσδιάκριτα, αφού η Αθήνα, για να συντηρηθεί, θα επεκτείνει ασταμάτητα το μοντέλο της προς την ευρύτερη περιφέρειά της με συγκοινωνιακά έργα και κατασκευές.

Ο κάτοικος ή ο επισκέπτης της Αθήνας τού 21ου αιώνα θα αισθάνεται όλο και πιο μικρός, όλο και πιο χαμένος στα περίπλοκα δίκτυα της

ατέλειωτης αστικής επιφάνειας; Οι μεμονωμένες κατασκευές θα γίνονται ανάλογα όλο και λιγότερο ικανές να επηρεάζουν το περιβάλλον τους; Τι επίπτωση θα έχουν στις μορφές αυτές οι εξελίξεις; Δεν είναι αναπόφευκτο, οι εξωτερικές μορφές να επηρεαστούν από τις νέες κλίμακες του αστικού τοπίου; Δεν είναι αναπόφευκτο, επίσης, να επηρεαστούν από τον τρόπο που θα τις αντιλαμβάνεται ο κινούμενος θεατής;

Πώς θα συμπεριφέρεται στο χώρο ο μελλοντικός χρήστης της αρχιτεκτονικής; Πώς θα συμπεριφέρεται στο δρόμο; Πώς θα μετακινείται; Με ποια μέσα και με ποιες ταχύτητες; Ποιος θα είναι ο ρόλος του δρόμου; Στην Αθήνα, θα μετακινούμαστε μέσω των υπόγειων σπράγγων του μετρό, αναδυόμενοι στην επιφάνεια σημειικά και αντιλαμβανόμενοι την πόλη ανάλογα; Θα μετακινούμαστε στην επιφάνεια εγκλωβισμένοι στο εσωτερικό μιας συμφορημένης και έρπουσας ροής, ή μήπως θα έχουμε αποκαταστήσει ήπιες συνθήκες περιβάλλοντος και κυκλοφορίας, συνθήκες που θα μας επιτρέπουν να περπατάμε ή να χρησιμοποιούμε ποδήλατο;

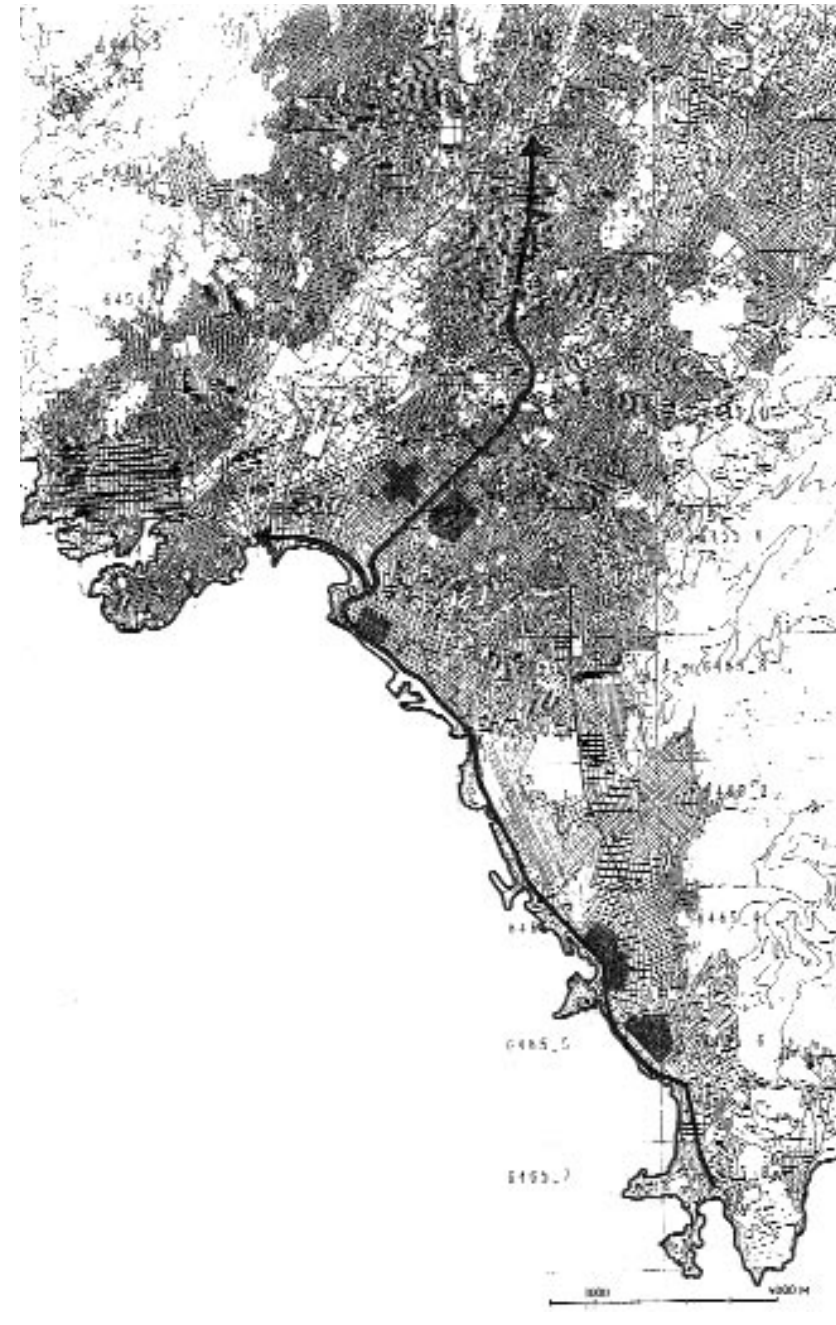
Ποια θα είναι η κατεύθυνση των μετακινήσεών μας; Η επίδραση του χρόνου μετασχηματίζει τη γεωμετρία, και αυτό το αξιοποιεί ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός για να ανακατανέμει την κυκλοφορία. Με τις μονοδρομήσεις, επιβάλλει πολύπλοκες διαδρομές, που εκτρέπουν τις διαμερείς κινήσεις από προστατευόμενες περιοχές, όμως κάνουν την πόλη δυσπρόσιτη και λιγότερο οικεία. Τα συγκοινωνιακά δίκτυα, υπη-

δεξιά: γραμμή τραμ (πλοτικό σενάριο σύνδεσης κέντρου-ακτής), με σημειωμένα τα τοπικά κέντρα εξυπηρέτησης των Δήμων

ρετώντας αποκλειστικά λειτουργικές προτεραιότητες, αναπτύσσονται στο χώρο ανεξάρτητα από τις επιταγές των μορφών, διαμορφώνουν ασύμβατους με την ταυτότητα της πόλης τρόπους προσπέλασης και αναδεικνύουν σημεία του ιστού που ίσως δεν το αξίζουν, ενώ άλλα, αξιολογότερα, εμμέσως υποβιβάζονται.

Είναι πολλά τα ερωτήματα για την τύχη της Αθήνας, όπως και για τα περιθώρια που αφήνονται στην αρχιτεκτονική παρέμβαση. Είναι κρίσιμα ερωτήματα, διότι, μαζί με τον αρχιτέκτονα, δεν διακυβεύεται μόνο μια κάποια αισθητική παράδοση ή, το σοβαρότερο, μια ιστορία αιώνων διακυβεύεται και μια ποιότητα ζωής στο εσωτερικό ενός κόσμου που θα χαρακτηρίζεται όλο και πιο άμεσα από ποσοτικές παραμέτρους.

Ποιος άλλος καλύτερα από τον αρχιτέκτονα κατανόησε τη φυσιογνωμία του αστικού τοπίου, και πάνω στον καμβά του έπλασε σχέσεις αρμονίας ή σύγκρουσης ανάμεσα στο ανοιχτό και



το κλειστό, το μεγάλο και το μικρό, το ελεύθερο και το οργανωμένο, το ήρεμο και το δυναμικό; Ποιος άλλος επέτυχε αρμονικότερη σύνθεση ανάμεσα στο ατομικό και το συλλογικό, το ιδιωτικό και το δημόσιο; Ποιος άλλος προστάτευσε το πηγαίο και το αυθόρμητο από το συστηματικό και το βιομηχανοποιημένο; Ποιος άλλος κράτησε ζωντανή την ιστορία του χώρου και πάλεψε για να πειθαρχήσει την εξέλιξη στις κατευθύνσεις της; Πρόκειται για ποιότητες του χώρου, που διαμορφώνουν ποιότητες ζωής.

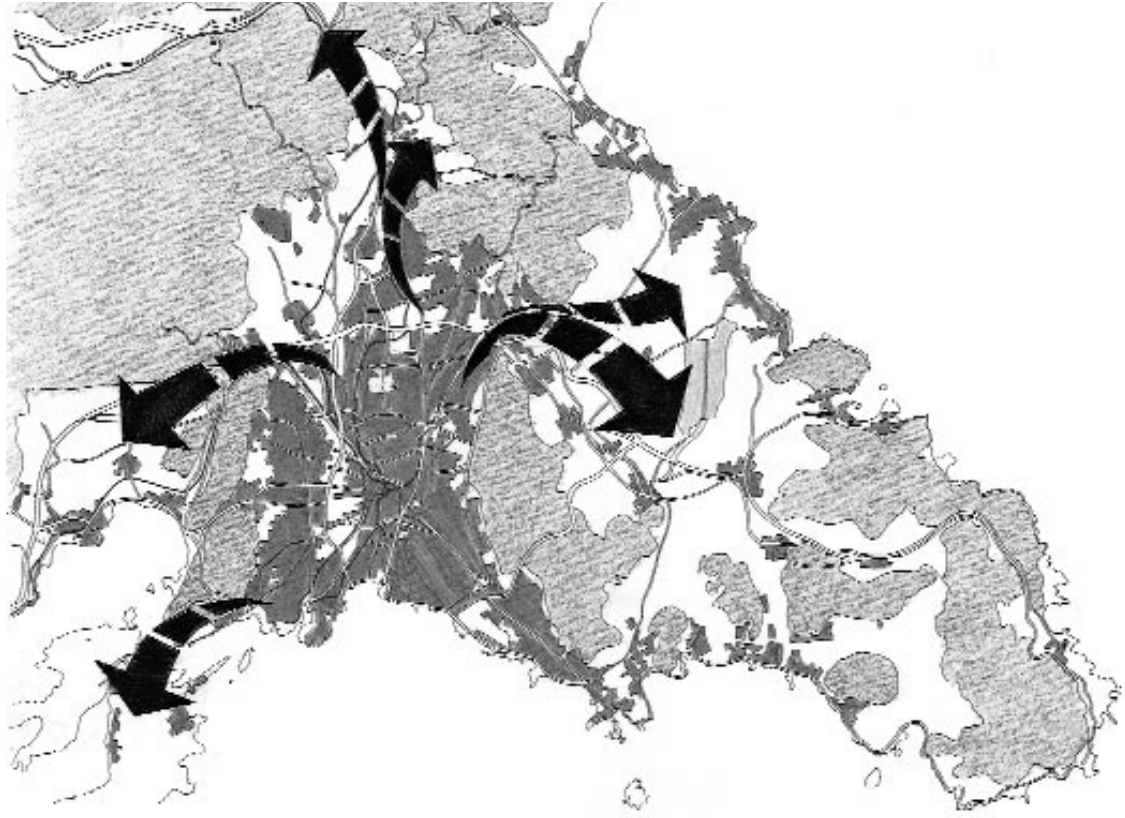
Οι αρχές της Local Agenda 21 και η εφαρμογή τους στην Αθήνα

Σήμερα, είναι δύσκολο να υπάρξει μια συνολική εποπτεία των πολύπλοκων λειτουργιών του πολεοδομικού γίγνεσθαι. Είναι δύσκολο να ερμηνευτούν οι τάσεις, να προβλεφθούν οι επιπτώσεις των μεγάλων έργων, της τηλεματικής και της εμπνευματοποίησης της Αθήνας. Είναι δύσκολο να τεθούν υπό έλεγχο οι ατομικές επιλογές των εκατομμυρίων κατοίκων και τα κερδοσκοπικά εγχειρήματα των χιλιάδων εταιρειών. Δίνονται, όμως, πολλά περιθώρια στον αρχιτέκτονα να δρομολογήσει διαδικασίες που θα οδηγήσουν σε μια συνεκτικότερη κοινωνικά πρωτεύουσα.

Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, η άρθρωσή τους με το σύγχρονο κέντρο και η γενικότερη αναβάθμισή του συνθέτουν έναν ύψιστης σημασίας στόχο που, αν υλοποιηθεί, θα παραδώσει στην Αθήνα έναν σπηρνήνα, μια καρδιά, κλίμακα ανάλογης του σημερινού της μεγέθους. Θα έχει έτσι ικανοποιηθεί η πρώτη προϋπόθεση για να διαμορφώσει η Αθήνα μια φυσιογνωμία σε προέκταση της πλούσιας ιστορίας της. Πρόκειται, φυσικά, για μια προϋπόθεση-στοιχείο αρχιτεκτονικής.

Η δεύτερη προϋπόθεση είναι η αποκατάσταση ενός ανθρώπινου περιβάλλοντος στο δρόμο. Ταυτίζεται με περιορισμό του αυτοκινήτου και του μηχανοκίνητου δικύκλου, και υλοποιείται με δύο παράλληλες πολιτικές: η πρώτη είναι η συγκέντρωση των μεγάλων ροών αποκλειστικά σε ένα δίκτυο αρτηριών – πολιτική, που συνεπάγεται την απελευθέρωση του υπόλοιπου δικτύου των δρόμων και τη δημιουργία ανάμεσα στις αρτηρίες θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Η δεύτερη πολιτική είναι η θωράκιση των δρόμων κάθε κατηγορίας, αρτηριών και τοπικών, απέναντι στις παράνομες συμπεριφορές των οδηγών. Θωράκιση σημαίνει φαρδιά πεζοδρόμια με κράσπεδα/εμπόδια για το αυτοκίνητο, λωρίδες (επίσης προστατευμένες) για το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, διάδρομοι για το αυτοκίνητο με οριζόντιες και κατακόρυφες καμπύλες που αποκλείουν υπέρβαση των ορίων ταχύτητας.

Και οι δύο παραπάνω πολιτικές στηρίζονται σε επιλογές αρχιτεκτονικής: ο προσδιορισμός των αρτηριών (ιεράρχηση του δικτύου) ακολουθεί τον προσδιορισμό των θυλάκων, που αξίζουν προστασίας από τις διαμερείς ροές, και γίνεται με κριτήριο την πολεοδομική ταυτότητά τους. Όσο για τη θωράκιση του δρόμου, αυτή έχει πλέον αποδειχθεί ότι επιτυγχάνεται μόνο με φυσικές διαμορφώσεις, που θα 'πρεπε πάλι να αποτελούν αντικείμενο και του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.



Η αρχιτεκτονική παρέμβαση γίνεται όλο και πιο επείγουσα στο επίπεδο της μακρο- και της μικρο-κλίμακας. Η βιωσιμότητα της Αθήνας μπορεί μέσω αυτής να προσεγγιστεί από τα μέρη προς το σύνολο. Αυτή, εξ άλλου, είναι και η κατεύθυνση που δόθηκε από την Παγκόσμια Διάσκεψη για το Περιβάλλον στο Ρίο, με τη διατύπωση των αρχών της Local Agenda 21. Η βασική της φιλοσοφία είναι ότι κάθε επιμέρους ενότητα της πόλης έχει τοπικά χαρακτηριστικά, που δικαιολογούν τη χάραξη ξεχωριστής πολιτικής –ενός Καταστατικού Χάρτη ενεργειών και πολιτικών– για την προάσπισή τους. Η συνισταμένη των επιμέρους πολιτικών διασφαλίζει την προοπτική προς τη βιωσιμότητα της πόλης. Αυτή τη στιγμή, στο Λεκανοπέδιο, τοπικός Καταστατικός Χάρτης (Local Agenda 21) συντάσσεται στο Μαρούσι και στο Χαλάνδρι. Ο Δήμος Αθηναίων θα ακολουθηθεί.

Επίλογος

Για την έκταση, τη λειτουργία και τη μορφή που θα παρουσιάζει η πρωτεύουσα τα επόμενα χρόνια, είναι πολλά τα ερωτηματικά και ελάχιστες οι βεβαιότητες. Αυτό που έχει σημασία, είναι ότι τα σοβαρά προβλήματα κορεσμού και υποβάθμισης του περιβάλλοντος απέδειξαν πως τα διαχειριστικά μέτρα, οι ρυθμίσεις και η επιστράτευση της υψηλής τεχνολογίας δεν επαρκούν για να δώσουν λύση στο βασικό πρόβλημα της Αθήνας, που είναι η έλλειψη οδικού χώρου. Η Αθήνα είναι υποχρεωμένη να λειτουργήσει με βάση τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Πρέπει, γι' αυτό, να γίνει ένα τεράστιο έργο στο επίπεδο του δρόμου. Ο αρχιτέκτονας είχε μέχρι σήμερα εκτοπιστεί από ένα μεγάλο ποσοστό της επιφάνειας της πόλης, ίσως το πιο πολύτιμο από πλευράς κοινωνικής. Ο αρχιτέκτονας είχε εκτοπιστεί από το δρόμο. Και όμως, αποκατάσταση του περιβάλ-

λοντος στην Αθήνα, φυσικού, τεχνητού και κοινωνικού, σημαίνει σε μεγάλο βαθμό ανάπλαση του δρόμου. Για την αρχιτεκτονική ανοίγει ένα μεγάλο κεφάλαιο.

Βιβλιογραφία

1. Θ. Βλαστός, "Η υπέρβαση της πολεοδομικής αισθητικής", "Νέα Οικολογία", τεύχος 73, Νοέμβρ. 1990, σελ. 48-49.
2. Θ. Βλαστός, Γ. Νάθνας, "Αθήνα. Μεταπολεμικές αυταπάτες και οι επιπτώσεις τους στους σημερινούς κοινωνικοπολιτικούς προγραμματισμούς", Πρακτικά Δ' Συνεδρίου του Ιδρ. Σ. Καράγιωργα, Αθήνα 1994, σελ. 619-641.
3. Θ. Βλαστός, "Η αναγκαιότητα λήψης γενναίων αποφάσεων για τις μετακινήσεις στο Λεκανοπέδιο", "Πυρφόρος", Διμ. Έκδ. Ε.Μ.Π., Νοέμ.-Δεκέμ. 1995, σελ. 7-10.
4. Θ. Βλαστός, "Προς την Αθήνα του 2000. Σκέψεις απέναντι στην πολιτική των μεγάλων οδικών έργων", "Μανδραγόρας", τεύχος 12-13, Μάιος - Σεπτ. 1996, σελ. 50-51.
5. Θ. Βλαστός, "Κυκλοφοριακός σχεδιασμός προς τη βιώσιμη πόλη", Μέρος Δ' κεφ. 17, 18, 19, 20 in: Α. Αραβαντινός, Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, εκδ. Συμμετρία, Αθήνα 1997.
6. G. Mintsis, Ch. Taxiltaris, Th. Vlastos, "Mobilité et Développement Durables: un paradigme local défiant les pressions métropolitaines athéniennes", Annales du Congrès Intern. Franc., Versailles 28-30/1/1997, Mobilité dans un environnement durable, pp. 103-112.
7. G. Mintsis, Ch. Taxiltaris, Th. Vlastos, "Lieux et mouvements athéniens: une approche stratigraphique du développement de la cité et de ses réseaux de transport", Annales du Congrès Int. Franc., Le Havre, 17-19 Octobre 1995, pp. 343-355.

πάνω: τάσεις επέκτασης οικιστικού ιστού στην Αττική

δεξιά: κόμβος Π. Ράλλη (κατασκευή: ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ), φωτ. Ν. Δανηλιδής, 18/9/93



Επτά θέσεις και μια πρόταση για την ανασυγκρότηση της Αθήνας

του Γεωργίου Α. Πανέτσου, αρχιτέκτονα

Στο κείμενο που ακολουθεί, παρουσιάζονται ορισμένες θέσεις/υποθέσεις εργασίας για την αναλυτική προσέγγιση και τη συνθετική επίλυση των πολεοδομικών προβλημάτων της Αθήνας, και, στη συνέχεια, προτείνεται ένα στρατηγικό σχέδιο ανασυγκρότησης της πόλεως σε μητροπολιτική, εν όψει της προσεχούς τρίτης ανοικοδόμησής της.

1. ΟΙ ΕΠΤΑ ΘΕΣΕΙΣ

Η διατύπωση νέων θέσεων –εφ’ όσον αυτές ισχύουν– συνιστά:

– δίοδο προς νέα γνώση άρα, και προς νέες δυνατότητες παρέμβασης,
– προϋπόθεση για την πολεοδομική σύνθεση, που παραμένει σε εμβρυώδες στάδιο, λόγω περιορισμένης και εκ των υστέρων αξιοποίησης της πολεοδομίας στην οργάνωση του χώρου, αλλά και λόγω της πολεοδομικής εκπαίδευσης, και

– αντίδοτο στον ξύλινο “πολεοδομικό” λόγο και την απλοϊκή πολεοδομική πράξη, που ακολούθησε την εκ των άνω εισαγωγή της πολεοδομίας στον κοινωνικό διάλογο από τους Σ. Μάνο και Α. Τρίτη.

Οι προτεινόμενες θέσεις είναι οι εξής:

1η. Η Αθήνα είναι μια νέα πόλη

Παρά την αδιάκοπη ιστορία της των οκτώ χιλιετιών, η Αθήνα είναι κατ’ ουσίαν μια νέα πόλη. Η αρχαία πόλη συνιστά ελάχιστο μόνον τμήμα της σύγχρονης και παραμένει εν πολλοίς αφανής. Λανθάνει θαμμένη κάτω από δρόμους και σπίτια, κλεισμένη στα υπόγεια των πολυκατοικιών, τρυπημένη από τις εισόδους και τους αεραγωγούς του μετρό, υποβαθμισμένη στα άκτιστα οικόπεδα των δημοσίων φορέων, απειλούμενη από ιδιοτελή συμφέροντα, υπό εξαφάνισιν ακόμη και στις παρυφές της πόλης, που εντάσσονται χωρίς μέριμνα στο σχέδιο. Η αποκάλυψή της δεν φαίνεται να απασχολεί πλέον κανένα. Κανέναν σχεδόν δεν συγκινεί και η καταστροφή της. Αν και νέα πόλη, η Αθήνα στερείται των περισσότερων από τα πλεονεκτήματα των νέων πόλεων, γιατί αναπτύχθηκε άναρχα, χωρίς σχέδιο, “οργανικά”. Η “οργανική” ανάπτυξη υπήρξε, τουλάχιστον στη μικροκλίμακα, ευλογία, καθώς προφύλαξε την περιφέρεια της πόλης από την αποξένωση που χαρακτηρίζει αλλού τις σχεδιασμένες επεκτάσεις.

2η. Η Αθήνα είναι μια στιγμιαία πόλη

Διαμορφώθηκε χωρίς τις μακροχρόνιες διαδικασίες και ζυμώσεις που γνώρισαν άλλες πόλεις, μέσα σε σαράντα μόλις χρόνια. Τόσα χρειάστηκε η μεταμόρφωση του κέντρου (ακόμη λιγότερα των περιφερειακών συνοικιών), ενώ η ριζική αλλοίωση παλαιών προαστίων, όπως το Μαρούσι ή η Κηφισιά, συντελέστηκε μόλις μέσα στην τελευταία δεκαετία. Αυτή η ταχύτατη ανάπτυξη και αλλαγή, που συνεχίζονται, ενέχουν τον κίνδυνο μιας εξίσου ταχείας και συνολικής υποβάθμισης, που θα επέλθει με τη φυσιολογική γήρανση του οικοδομικού αποθέματος μέσα στα προσεχή είκοσι έως τριάντα χρόνια. Ο χρόνος αυτός επαρκεί για την εκπόνηση ενός σχεδίου ριζικής ανασυγκρότησης, τουλάχιστον των περιοχών που παρουσιάζουν τα πλέον αρνητικά χαρακτηριστικά και όπου η συμβολή κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων προβλέπεται δυσμενής.

3η. Η Αθήνα είναι μια αμερικανική πόλη

Παρουσιάζει πολύ περισσότερα κοινά χαρακτηριστικά με τον τύπο της αμερικανικής¹ παρά με αυτόν της ευρωπαϊκής πόλης. Η απουσία μιας ισχυρής παράδοσης μοναρχίας ή αριστοκρατίας, η κοινωνική ομοιογένεια, η κοινωνική και φυσική κινητικότητα, ο ατομικισμός, η αστυφιλία, η απουσία καθιερωμένων πολεοδομικών μορφών και αξιών, η προτεραιότητα της οικονομικής απόδοσης και της laissez-faire οικονομικής δραστηριότητας εις βάρος κάθε άλλης πρακτικής ή αναπαραστατικής λειτουργίας της πόλης, η ανεξέλεγκτη δράση συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων –εργολάβων, μεσοζώντων, καταπατητών κ.λπ., που ενεργούν σαν διαχειριστές του αγαθού της ιδιοκτησίας και της εργατικής δύναμης, αλλά και σαν παράγοντες καθορισμού της λειτουργίας των δημοσίων μηχανισμών–, η κοινοτοπία, η αποστροφή προς κάθε έννοια μορφής και η ταχύτατη μεταλλαγή της ιδέας σε τεχνική αποτελούν μερικά μόνον από τα χαρακτηριστικά αυτά, έστω και με διαφορά φάσεως εξήντα έως ογδόντα ετών. Η αναφορά σε αμερικανικά, και όχι σε ευρωπαϊκά, προηγούμενα είναι ίσως αντίθεση στην κατεστημένη ιδεολογία, σήμερα. Πειθόμαι, ωστόσο, όλο και περισσότερο, ότι αποτελεί αρμοδιότερο και γονιμότερο σημείο εκκίνησης, τόσο για θεωρητική διερεύνηση όσο και για πρακτικές λύσεις.

4η. Η Αθήνα είναι μια υπερτροφική μικρή πόλη

Είναι μια πόλη μικρής κλίμακας, αλλά μεγάλων διαστάσεων, τεχνικά ανεπαρκής και, συγχρόνως, δαπανηρή από πλευράς υποδομής και συντήρησης. Μικρής κλίμακας είναι και το μέγεθος των ιδιοκτησιών, που δυσχεραίνει την αποδοτική εκμετάλλευσή τους και αποθαρρύνει την άσκηση οποιασδήποτε σχετικής πολιτικής. Η δομή της πόλης -ενιαία, ομοιογενής και ανιεράρηπτη- επιτείνει το πρόβλημα της κλίμακας, καθώς αδυνατεί να αφομοιώσει κρίσιμους κτιριολογικούς τύπους (όπως η υπεραγορά, το μεγάλο κτίριο γραφείων, το κλειστό στάδιο, το εκθεσιακό και το συνεδριακό κέντρο), στοιχεία της υποδομής (όπως οι ανισόπεδοι κόμβοι και οι γέφυρες) ή εμπειρίες πόλεως και λειτουργίες μητροπολιτικού χαρακτήρα ή μητροπολιτικής κλίμακας.² Ταυτόχρονα, εξαφανίζει μέσα της τη χωρική έκφραση θεσμών, όπως η διοίκηση, η δικαιοσύνη ή η παιδεία, που θα έπρεπε να είναι εμφανείς.

5η. Η Αθήνα είναι μια πόλη δίχως νόημα

Η επιλογή της ως πρωτεύουσας του νέου ελληνικού κράτους ήταν μια ιδεολογική πράξη, που αποσκοπούσε στην παραγωγή νοήματος. Ανάλογη ήταν και η σκοπιμότητα της τριγωνικής χάραξης του σχεδίου των Κλεάνθη και Schaubert. Οι μετέπειτα εξελίξεις –από την αλλαγή της θέσης των Ανακτόρων, που άφησε μετέωρη την όλη ρυμοτακτική διάταξη, ως τις πρόσφατες τεχνικές διεκπεραιώσεις της διαδικασίας ένταξης στο σχέδιο- δεν επέτρεψαν παρά σπάνια τη μέριμνα για την παραγωγή νοήματος. Από την Αθήνα λείπουν οι συμμετρικές διατάξεις, οι

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Για τα χαρακτηριστικά της αμερικανικής πόλης, βλ. G. Ciucci, F. dal Co, M. Manieri-Elia, M. Tafuri, *The American City: From the Civil War to the New Deal*, Cambridge, Mass. and London, 1983. Για τη θέωση της Αθήνας ως αμερικανικής πόλης, βλ. Γ. Σπυριδορίδης, “Διελεύσεις - Αμερικανισμός”, *“Το Τέταρτο”*, αριθ. 2, Οκτωβ. 1985.

2. Για την εμπειρία της μητρόπολης, βλ. R. Koolhaas, *Delirious New York, A Retroactive Manifesto for Manhattan*, New York-London, 1978. Για το θέμα του μεγέθους, βλ. R. Koolhaas, S. M, L, XL, *New York*, 1995.

3. Για τη σύνθεση της πόλης από διατάξεις με νόημα, βλ. C. Rowe-F. Koetter, *Collage City, Cambridge, Mass. and London*, 1978. “Eva δοκίμιο για δημιουργική έξοδο από την αυταπάτη, μια έκκληση για τάξη και αταξία, για το απλό και το πολύπλοκο, για την ταυτόχρονη ύπαρξη της διαρκούς αναφοράς και του τυχαίου συμβάντος, του ιδιωτικού και του δημόσιου, της καινοτομίας και της παράδοσης, του αναδρομικού, όσο και της προσωπικής χειρονομίας...” (ό.π. σ. 8).

4. Βλ. τη γνωστή έκθεση DATAR, “Les Villes Européennes”, Paris, 1989.

5. Αρχεί να αναλογιστεί κανείς ότι το συνολικό ύψος δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων στη Βαρκελώνη ήταν 2.200 δισεκατομμύρια δραχμές (τιμή 1990), και ότι, την τριετία 1993-95, δαπανήθηκαν μεταξύ 1.200 και 1.500 δισεκατομμύρια για την κάλυψη των ελλειμμάτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας, των ΕΛΤΑ, των ναυπηγείων κ.λπ.

6. *Municipality of Barcelona*, Barcelona 2000, Economic and Social Strategic Plan, Barcelona, 1990, σ. 8.

7. Για εναλλακτικές προτάσεις διαμόρφωσης της περιοχής, σε συμφωνία ή σε απόκλιση προς τις προτάσεις που διατυπώνονται εδώ, βλ. *The “Isopolis”* (Hellinikon), *Harvard Athens Studio*, Cambridge, Mass., 1997 (υπό έκδοση).

8. Εννοείται ότι αποκλείεται η ανοικοδόμηση στην περιοχή Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, που –κατά τα δημοσιεύματα του ημερησίου τύπου– σχεδιάζεται εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

9. Η σχετική πρόταση διατυπώθηκε κατ’ αρχήν μέσα στα πλαίσια του δημοτικού “Προγράμματος για την ιστορική αποκατάσταση/Ανάκτηση της Αθήνας” του Α. Τρίτη, στο κεφάλαιο “Η Ιστορική Αθήνα” (Αθήνα, 1992).

10. Η πρόταση αποκάλυψης του Ιλισού είναι του Δ. Φατούρου.

11. Βλ. L. & O.M. Ungers, “The Humanist City”, *“Architectural Design”* 11/12-1982, σσ. 70-73.

12. Βλ. Διαμόρφωση της περιοχής “Λιανή Άμμος της Χαλκίδας”, Αρχιτέκτονες Χ. Μπουγαδέλλης και Γ. Πανέτσος, “Αρχιτεκτονικά Θέματα”, 19/1972, σ. 49.

πεπερασμένες κλειστές χαράξεις, οι άζονες, οι θέες και οι οπτικές φυγές, η σύνδεση με τα παλαιά ή νεότερα μνημεία, η αναφορά στο φυσικό περιβάλλον ή τον φυσικό υποδοχέα της πόλης, η εμπρόθετη συσχέτιση των λειτουργιών –με λαμπρή εξαίρεση την Τριλογία–, ακυρώνοντας (εις το διηνεκές;) τη σπάνια ωριότητα του τοπίου, αλλά και τη δυναμική της πόλης ως ανθρώπινου προϊόντος.³ Η μάχη του ιδεώδους με το πραγματικό έληξε με την έναρξή της. Κυριάρχησε ο ουδέτερος κάρναβος ή η τυχαία κατάτμηση. Η παραγωγή νοήματος αφέθηκε στις ονομασίες των οδών, μέχρις ότου και αυτές ενεπλάκησαν στις ποικίλες σκοπιμότητες.

6η. Η Αθήνα είναι μια ανολοκλήρωτη πόλη

Η πόλη ολοκληρώνεται, αποκτά ταυτότητα, με την αρχιτεκτονική. Μέσω αυτής αποσαφηνίζει τη δομή και ποικίλλει τη σύνθεσή της, εντείνει τη ζωή και μορφοποιεί την παρουσία της. Η αρχιτεκτονική παρέχει την τελική πιστοποίηση της μητρόπολης και εξασφαλίζει στην πόλη τη διάρκεια⁴ ως θυμηθούμε τον Παρθενώνα. Η Αθήνα, σήμερα, περισσότερο από κάθε άλλη περίοδο στην ιστορία της, αγνοεί την αρχιτεκτονική, έστω και αν διεκδικεί τους Ολυμπιακούς Αγώνες, προσπαθεί να προσελκύσει τουρίστες ή, απλώς, να βελτιώσει το επίπεδο ζωής των κατοίκων της. Η αρχιτεκτονική δεν είναι αντικείμενο προτεραιότητας⁵ η έννοια “υψηλή αρχιτεκτονική” παραμένει ακατανόητη. Οι αρχιτέκτονες των σύγχρονων μνημείων είναι άγνωστοι⁶ κάποτε, γιατί απλώς δεν υπάρχουν.

7η. Αθήνα ή Αθήναι

Η πόλη ονομάστηκε “Αθήναι” (στον πληθυντικό) όταν τα πολιόματα της περιοχής συνενώθηκαν από τον Θησέα σε μία διοικητική οντότητα. Σήμερα, η Αθήνα είναι διοικητικά κατατεμαχισμένη, αλλά κατ’ ουσίαν μία, μονότροπη και ομοιογενής. Μήπως πρέπει και πάλι να δημιουργήσουμε τις πολλές Αθήνες, να σεβαστούμε την ιδιοπροσωπία, να αναγνωρίσουμε την ατομικότητα, να αποδεχούμε τη διαφοροποίηση, να εξασφαλίσουμε τη δυνατότητα επιλογής, να επιτρέψουμε τη σύγκριση ανάμεσα σε ισότιμα, αλλά διαφορετικά, κομμάτια της πόλης; Μπορούμε να το επιτύχουμε, τουλάχιστον σε χωρικό επίπεδο, με τον εντοπισμό, την αποσαφήνιση και την ενίσχυση των τοπικών ιδιομορφιών, ποσοτικών-μετρήσιμων (όπως το μέγεθος, η κλίμακα, η πυκνότητα κ.λπ.) ή ποιοτικών στοιχείων, τον καθορισμό των κτιριακών τυπολογιών, του μίγματος των χρήσεων και των λειτουργιών, τη θέσπιση ειδικών οικοδομικών κανονισμών, που θα καθορίζουν “πρότυπα” μορφών, υλικών κ.λπ. Και μόνη μια τέτοια διαφοροποίηση θα παραγάγει νόημα χάριν της πόλεως.

Οι επτά θέσεις παραπέμπουν σε κρίσιμες όψεις της ζωής της πόλης:

- τη σχέση με το παρελθόν της,
- τη δυνατότητα αλλαγής της σε εύλογο χρόνο,
- την εξουσία πάνω στην πόλη,
- την ποσοτική ανάπτυξη,
- τον ιδιαίτερο στόχο και ρόλο της,
- την ποιοτική της άνοδο,
- την εσωτερική της οργάνωση.

II. Η ΠΡΟΤΑΣΗ

Η διατύπωση μιας πρότασης για τη δομική ανασυγκρότηση της Αθήνας σε μητρόπολη προϋποθέτει τη λήψη συγκεκριμένης θέσεως στους τομείς αυτούς, με συναίσθηση δύο αντικειμενικών προϋποθέσεων:

- της πορείας προς την ευρωπαϊκή ενοποίηση και την οικονομική διεθνοποίηση, που έχει προ πολλού κινητοποιήσει τις πόλεις και τις περιφέρειες της Ευρώπης, προκειμένου αυτές να αναδυθούν μέσα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού και του διεθνούς ανταγωνισμού, και να συγκεντρώσουν όσο γίνεται περισσότερα οφέλη, και
- της περιορισμένης στρατιωτικοπολιτικής σημασίας και ισχύος της χώρας μας.

1. Γενικές κατευθύνσεις, δεδομένα και στόχοι

Θεωρώ ότι η σύγχρονη Αθήνα πρέπει εκ νέου να αναφερθεί στην αρχαία. Το Δημόσιο Σήμα και η Ιερά Οδός πρέπει να αποκαλυφθούν σε όλο τους το μήκος, η διαδρομή των Μακρών Τειχών νασημανθεί, η πεδιάδα του Μαραθώνα να προστατευτεί (δηλαδή, να παραμείνει αδόμητη), η Ελευσίνα και τα Στενά της Σαλαμίνας να αποκατασταθούν, τώρα που η αποβιομηχανία παρέχει την ευκαιρία. Η Ακρόπολη πρέπει να αναδειχθεί σε πόλο της Αθήνας, όπως ο Άγιος Πέτρος είναι πόλος της Ρώμης. Θεωρώ ότι η Αθήνα θα αλλάξει και πάλι ριζικά σε ένα διάστημα μικρότερο των πενήντα ετών. Η αλλαγή αυτή μπορεί να είναι θεαματική προς τα βελτίω, αν:

- οι διαδικασίες που θα την επιτρέψουν ή θα την καθοδηγήσουν, είναι διαφανείς,
- εμπλακεί σε αυτές η διεθνής επιστημονική αφοκρεμα (ας θυμηθούμε τα παραδείγματα της Βιέννης και της Βαρκελώνης) ή, έστω,
- εξασφαλιστεί η αξιοκρατία και η ηθική διαχείριση, και, βεβαίως,
- αποκλεισθούν από αυτήν οι σεσημασμένοι κερδοσκόποι και καιροσκόποι.

Θεωρώ ότι η αλλαγή της συμπεριφοράς των πολιτών, η αλλαγή του τρόπου χρήσης και διαχείρισης της πόλης προϋποθέτει συγκεκριμένα δείγματα, ειδικότερες φυσικές αλλαγές (δηλαδή, ριζικές, ευρείες και συνολικές παρεμβάσεις, έστω και σε νησίδες του αστικού χώρου), ώστε να γίνει δυνατή η έξοδος από τον σημερινό φαύλο κύκλο της ανεπάρκειας και της αναποτελεσματικότητας. Θεωρώ ότι είναι εφικτή η διατήρησή της στο σημερινό της μέγεθος, έτσι ώστε να διαφυλαχθούν το φυσικό περιβάλλον και η γεωργική γη. Οι πιέσεις για μεγέθυνση, αφού αποθαρρυνθούν και ελαχιστοποιηθούν, θα πρέπει να κατευθυνθούν προς τους υπάρχοντες δήμους των Μεσογείων και του Θρασιού Πεδίου, κατά τρόπο που θα αποτρέψει τη συσσωματώσή τους σε ένα αστικό συνεχές (conurbation) ασιατικού τύπου.

Θεωρώ ότι μπορεί να εξελιχθεί σε διεθνές κέντρο σπουδών, έρευνας, καινοτομίας και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αθλητικών, αξιοποιώντας τη θέση της στο διεθνές δίκτυο αεροπορικών μεταφορών, την αίγλη της ως κοιτίδας του δυτικού πολιτισμού,⁴ το κλίμα της και τον χαρακτηριστικό τρόπο ζωής, υπό τον όρο, βεβαίως, ότι θα βελτιωθούν η υποδομή και οι εξυπηρετήσεις, η ποιότητα ζωής εν γένει.

Θεωρώ, τέλος, ότι πρέπει να αποκτήσει ένα δίκτυο αντιπροσωπευτικών (representative) δημοσίων χώρων και κτιρίων μητροπολιτικού χαρακτήρα, που σήμερα απουσιάζουν σχεδόν πλήρως: από σιδηροδρομικό σταθμό ή σταθμό λεωφορείων, μέχρι νεκροταφείο, μουσεία, θέατρα και όπερα. Ένα πρόγραμμα ανεγέρσεως νέου κοινοβουλίου, υπουργείων και μητροπολιτικού ναού με χρονικό στόχο το έτος 2021 ή 2027 (διακοσιοστή επέτειος της Επανάστασης του ’21 και της Ανεξαρτησίας) θα προσέδιδε ιδιαίτερο συμβολικό χαρακτήρα στην εφαρμογή του “οράματος”.

Δεν κρύβω ότι είμαι απαισιόδοξος για το μέλλον της Αθήνας, όχι τόσο σε σχέση με το σήμερα, όσο συγκρίνοντας τις επιδόσεις με τις δυνατότητές της, αναλογιζόμενος τον χαμένο χρόνο και τις χαμένες ευκαιρίες ή επισκοπώντας τα επιτεύγματα των άλλων πόλεων με παρόμοια προβλήματα και συγκρίσιμα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα και περιορισμούς. Κορυφαία, βέβαια, μεταξύ αυτών είναι η Βαρκελώνη. Μέσα σε λιγότερο από δεκαπέντε χρόνια, μετετράπη από μεσογειακό λιμάνι σε διεθνή μητρόπολη, χάρις όχι μόνο στις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν (περίπου 2 τρισεκατομμύρια δραχμές σε τιμές 1990),⁵ αλλά κυρίως χάρις στη σταθερή εμμονή στην ποιότητα, στις διαφανείς διαδικασίες λήψεως και εφαρμογής αποφάσεων, και την ελκυστική συναινεση⁶ όλων των κοινωνικών εταίρων και των κάθε είδους εμπλεκόμενων μερών, που μεταμόρφωσε με τον πλέον επιτυχή τρόπο το αστικό τοπίο της και ανέδειξε το καλλιτεχνικό, επι-

αριστερά κάτω: Σικάγο, άποψη από την οδό Adams προς βορρά, τουριστικός οδηγός, 1898

στημονικό και επιχειρηματικό δυναμικό της. Ακόμη, πάντως, και αν επιτευχθεί συναίνεση σε ένα μίνιμουμ —φαινόζομαι ότι είναι εύκολο να συμφωνήσουμε ότι δεν πρέπει π.χ. να είναι ανεκτή η εξωθεσμική διαχείριση της πόλης, η αυθαίρετη δόμηση, οι καταπατήσεις ή οι παραχωρήσεις δημοσίων εκτάσεων—, αφορτιέμαι ποιος θα το θέσει σε εφαρμογή, όταν η σκοπιμότητα και οι αλληλεξαρτήσεις καταργούν τους θεσμούς ή όταν η διαφθορά έχει διαβρώσει σχεδόν τα πάντα. Θα προχωρήσω, εντούτοις, στη συνοπτική περιγραφή ενός στρατηγικού σχεδίου για την ανασυγκρότηση της Αθήνας...

Στόχος του σχεδίου είναι η σταδιακή, δομική ανάπλαση ολόκληρης της Αθήνας, κατά τρόπο που θα βελτιώσει αποφασιστικά την ποιότητα ζωής και την όψη της πόλης, θα προστατεύει το φυσικό περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά, και θα διευκολύνει την εκσυγχρονισμένη παραγωγική δραστηριότητα, ιδιαίτερα στους τομείς που κρίνεται ότι διαθέτουν προτεραιότητα.

Μόνιμο εμπόδιο κάθε σημαντικής παρέμβασης στην πόλη —εκτός από την πολιτική ατολμία— αποτελεί η έλλειψη —πραγματική ή όχι— επαρκών οικονομικών μέσων. Για τον λόγο αυτόν, κατέχει κεντρικό ρόλο στο σχέδιο που προτείνουμε, η διαδικασία παραγωγής κεφαλαίου, με το οποίο θα τροφοδοτηθεί το εγχείρημα στην όλη διάρκειά του, που εκτιμάται σε τριάντα έως σατήντα χρόνια για το σύνολο της σημερινής έκτασης της Αθήνας.

Άλλο σημαντικό εμπόδιο είναι η εγγενής αναξιοπιστία

κάθε παρέμβασης στην πόλη. Στην περίπτωση των τοπικών παρεμβάσεων, των μικρών έργων, η αναξιοπιστία οφείλεται στην ίδια την σημαντόττά τους και στη συνήθως μονομερή τους σύλληψη, που συνοδεύεται από κακής ποιότητας σχεδιασμό και εκτέλεση, και από απουσία οιασδήποτε συντήρησης. Όσον αφορά στις μεζιζονες παρεμβάσεις, τα περίφημα μεγάλα έργα, η αναξιοπιστία προκύπτει κατ' αρχήν από τις απίστευτες καθυστερήσεις που μεσολαβούν μεταξύ συλλήψεως και πραγματοποίησεως —σαράντα χρόνια για το μετρό και το αεροδρόμιο— και οι οποίες μειώνουν την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων, όταν δεν τις κάνουν κυριολεκτικά άστοχες. Οξύνεται βεβαίως από τις συνήθεις ελλείψεις στο σχεδιασμό, τις δικαιολογημένες ή όχι αυξήσεις του κόστους και τις περιβαλλοντικές και λοιπές επιπτώσεις που δεν προλαμβάνονται ή δεν αντιμετωπίζονται. Κατά συνέπεια, η αποδοχή οποιασδήποτε πρότασης για την Αθήνα απαιτεί την πραγματοποίηση εκτεταμένου και ολοκληρωμένου δείγματος, όπου η σκοπιμότητα και η ποιότητα των προτάσεων θα ελεγχθούν και θα αποδειχθούν στην πράξη.

Η Αθήνα, σήμερα, χαρακτηρίζεται μεταξύ άλλων από: — την ύπαρξη μιας εκτεταμένης πυκνοδομημένης κεντρικής περιοχής —από το Παγκράτι ώς τα Πατήσια— όπου τα πολεοδομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα συνυπάρχουν με δυσμενείς κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους,

— την πολικότητα μεταξύ ανατολικής και δυτικής Αθήνας, που συντηρείται όχι τόσο λόγω των υπαρκτών, αλλά αμβλυνόμενων, κοινωνικών-πολιτιστικών διαφορών ή του πνεύματος στο οποίο αναπτύχθηκαν οι δύο “όχθες”, όσο λόγω της παρεμβολής της περιοχής του Ελαιώνα, μιας περιοχής απωθητικής, που δεν αναιρείται από τις ούτως ή άλλως ανεπαρκείς φυσικές και αντιληπτικές συνδέσεις των “οχθών”,

— την έλλειψη χώρων για τη στέγαση του τριτογενούς τομέα, τόσο της διοίκησης όσο και των ιδιωτικών επιχειρήσεων, σε αντίθεση με την υπερπροσφορά χώρων για το εμπόριο, και

— την ύπαρξη αποθεμάτων γης μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα, που έχουν παραμείνει ανεκμετάλλευτα ή έχουν υποβαθμιστεί χωρίς να έχουν υποστεί εντατική χρήση, ή που εκ των πραγμάτων θα αλλάξουν χρήση μέσα στα προσεχή χρόνια, με σημαντικότερα από κάθε άποψη αυτά του Ελληνικού και του Ελαιώνα.

2. Το Ελληνικό

Ως πρώτη φάση του σχεδίου για την ανασυγκρότηση της Αθήνας προτείνεται η ανοικοδόμηση του μισού τουλάχιστον της εκτάσεως που καταλαμβάνει σήμερα το αεροδρόμιο του Ελληνικού, με κτίρια γραφείων και κατοικιών, με στόχο, αφ' ενός τη δομική εξισορρόπηση της πόλης και, αφ' ετέρου, την πραγματοποίηση εσόδων, αλλά και την παραγωγή δείγματος. Το υπόλοιπο θα αποδοθεί υπό μορφήν οργανωμένου πρασίνου, διάσπαρτο στο σύνολο της περιοχής, παραλίας λουομένων (υπολογίζεται ότι ολόκληρη η ακτή του Σαρωνικού μετά το Φάληρο θα είναι κατάλληλη για κολύμβηση) και εγκαταστάσεων πολιτιστικής αναψυχής (ναυτικό μουσείο στη θάλασσα, μουσείο αεροπλοΐας-αεροναυτικής στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου που διατηρούνται μερικώς και σε συνδυασμό με τη Μετεωρολογική Υπηρεσία, που συμπληρώνεται από σχετικό ερευνητικό κέντρο κ.λπ.)

Η παραλιακή λεωφόρος στο τμήμα αυτό θα καταργηθεί και θα αντικατασταθεί από παράκαμψη, ούτως ώστε να διευρυνθεί η παραθαλάσσια αδόμητη ζώνη και να καταστεί “εμφανής” (άρα, εμπορικά ελκυστική) η περιοχή που θα ανοικοδομηθεί. Προβλέπεται επέκταση της γραμμής του μετρό στην περιοχή της σημερινής Λεωφόρου Βουλιαγμένης και γραμμή τραμ κατά μήκος της παραλίας. Οι εγκάρσιες συνδέσεις μπορούν να γίνουν με τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Για την περιοχή που θα ανοικοδομηθεί, προδιαγράφονται οικοδομικά τετράγωνα μεγάλων διαστάσεων και κανονικού σχήματος, ώστε να εξασφαλί-

13. Η πρόταση, που πρωτοδιατυπώθηκε στο δημοτικό “Πρόγραμμα για την Ιστορική Αποκατάσταση/Ανάκτηση της Αθήνας” του Α. Τρίτση, κεφ. “Η Μητροπολιτική Αθήνα”, επαναλήφθηκε στα δημοτικά προγράμματα των διαφόρων συνδυσασμών εν όψει των εκλογών του 1994, χωρίς βέβαια έκτοτε να ανακινήθει. Το ΤΣΜΕΔΕ, στο κενό οικόπεδο του οποίου στηριζόταν η πρόταση, έκτοτε προκήρυξε αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για την ανέγερση των κεντρικών γραφείων του.

14. Τον Μάρτιο 1997, το κτίριο, από τα σημαντικότερα του μεσοπολέμου, κατεδαφίστηκε εσπευσμένα από το Ίδρυμα Ωνάση, στο οποίο είχε εν τω μεταξύ περιέλθει.

15. Πολλές από τις προτάσεις που αναφέρονται, περιλαμβάνονται στο δημοτικό “Πρόγραμμα για την Ιστορική Αποκατάσταση/Ανάκτηση της Αθήνας”, του Α.Τρίτση, Αθήνα 1992 (φωτοτυπική έκδοση). Υπενθυμίζονται ακόμη προτάσεις για το κτίριο “Φιξ”, κ.λπ.

16. Για την διαλεκτική ιδεώδους-πραγματικού στην πόλη, βλ. J.M. Schwarting, “The Lesson of Rome”, “The Harvard Architectural Review”, 2/1981, σσ. 40-46.

17. Θα πρέπει γι' αυτό να προχωρήσουμε —αντίθετα και πάλι στις κρατούσες πρακτικές— στη σταδιακή διάνοιξη ενός ορθολογικά συνθεθειμένου πλέγματος κύριων δρόμων και μητροπολιτικών ελεύθερων χώρων, που θα εφαρμοστεί επί του υπάρχοντος και θα καλύψει ολόκληρη την έκταση της πόλης. Είναι ακόμη απαραίτητη η διαπλάτυνση ή προέκταση ορισμένων υπαρχουσών οδών, όπως οι λεωφόροι Μεσογείων και Κηφισίας στους Αμπελόκηπους ή η Λεωφόρος Αλεξάνδρας που πρέπει να φθάσει ως τον Κολωνό, ως στοιχείων του πλέγματος αυτού. Ας μην ξεχνάμε, ότι το μεγάλο ποσοστό αυτοαπασχολούμενων δημιουργεί ηυξημένη ατομική κινητικότητα, που δεν μπορεί να ικανοποιηθεί από οποιοδήποτε σύστημα δημοσίων μεταφορών.

18. βλ. J.M. Schwarting, ό.π.

19. Ο μηχανισμός αυτού του προγράμματος μπορεί να περιλάβει τα εξής ενδεικτικά βήματα:

— αξιολόγηση του οικοδομικού πλούτου κατά περιοχές,

— εντοπισμός των αρχιτεκτονικά αξιόλογων κτιρίων και προστασία τους (προτεραιότητα θα δοθεί στα σύνολα των προσφυγικών πολυκατοικιών του μεσοπολέμου, που θα ανακαινιστούν και θα συνεχίσουν να λειτουργούν ως κατοικίες),

— εντοπισμός των θέσεων όπου έχουμε μεγάλη συγκέντρωση υποβαθμισμένων οικοδομών, και συσχετισμός τους με τις περιοχές όπου υπάρχουν ελλείψεις στους τομείς που προαναφέρθηκαν,

— επιλογή των θέσεων παρέμβασης και επακριβής καθορισμός των συγκεκριμένων εκτάσεων.

ζονται ευρύχωροι ακάλυπτοι χώροι στο εσωτερικό τους, καθώς και στεγασμένοι (υπόγειοι) χώροι στάθμευσης. Προτείνεται συνεχές οικοδομικό σύστημα με υποχρεωτική τήρηση εμπρόσθιας και οπίσθιας οικοδομικής γραμμής, που θα απέχουν μεταξύ τους 12 έως 14 m, αναλόγως του προσανατολισμού. Προβλέπεται ενιάτο υποχρεωτικό ύψος 22, 25 ή 28 m για κτίρια επτά, οκτώ και εννέα ορόφων, χωρίς να αποκλείεται η ύπαρξη πύργων σε συγκεκριμένα σημεία κατόπιν ειδικής πολεοδομικής μελέτης. Το πλάτος των δρόμων —η απόσταση μεταξύ οικοδομικών γραμμών— προβλέπεται όχι μικρότερο των είκοσι μέτρων και ανάλογο του ύψους των κτιρίων με πλάτος πεζοδρομίων άνω των τεσσάρων, δενδρστοιχείες και στοές με συγκεκριμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο.

Γενικά, προβλέπεται υποχρεωτική ανάμξη γραφείων / καταστημάτων και κατοικιών, με τα πρώτα να καταλαμβάνουν υποχρεωτικά και πλήρως τους χαμηλότερους ορόφους, και τις δεύτερες, τους υψηλότερους. Το ύψος που καταλαμβάνεται από τα γραφεία και τα καταστήματα, διατίθεται στο εσωτερικό του οικοδομικού τετραγώνου για στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή άλλους βοηθητικούς χώρους με φυτεμένο δώμα (προβλέπεται πάχος χώματος 1,5 m και διατομές απορροής ομβρίων προς τη γη, ώστε να μην αλλοιωθεί η στάθμη του υδροφόρου ορίζοντος). Η ανοικοδόμηση της περιοχής του Ελληνικού βάσει των προηγουμένων θα αποτελέσει πραγματοποιημένο δείγμα του πώς νοείται η ανασυγκρότηση της Αθήνας. Ανάλογα με τη θέση των κτιρίων, θα προδιαγραφούν εξ αρχής συγκεκριμένα κύρια υλικά κατασκευής των προσόψεων, τοπικές παρεκκλίσεις του γενικού όγκου και άλλα. Παραθέτουμε ενδεικτικά μετρικά στοιχεία ανά τυπικό οικοδομικό τετράγωνο κατά τα προηγουμένα:

Συνολικό εμβαδόν οικοδομικού τετραγώνου και δρόμων: 130 m x 130 m = 16.900 m²
Καθαρό εμβαδόν οικοδομικού τετραγώνου: 110 m x 110 m = 12.100 m²
Κάλυψη 40%: 4.840 m²
Δόμηση (με διάωροφη στοά πλάτους 4 m και συνολικό βάθος κτιρίου 12,5 m)
Ισόγειο - Α' όροφος: 3.400 m² x 2 = 6.800 m²
Β, Γ, Δ, Ε όροφοι: 4.830 m² x 4 = 19.360 m²
ΣΤ (εσοχή): 3.400 m² = 6.800 m²
Σύνολον = 29.560 m²

Πραγματοποιούμενος συντελεστής: <2,45
Θέσεις στάθμευσης σε τρεις στάθμες: 600· δηλαδή, 1 θέση / 50 m²
Θέσεις στάθμευσης σε τέσσερις στάθμες: 800· δηλαδή, 1 θέση / 37 m² δομημένου χώρου

Εάν θεωρήσουμε ως μέσο κόστος κατασκευής κυρίων χώρων τις 300.000 δρχ/m² (συμπεριλαμβανομένων των βοηθητικών χώρων και της υποδομής, των διοικητικών εξόδων κ.λπ.) και μέση τιμή πώλησης τις 500.000 δρχ./m², διαπιστώνουμε ότι μια έκταση περίπου 17.000 m² αποφέρει κέρδος 5.912.000.000 δρχ. ή 350.000.000 δρχ./στρέμμα. Αν δοθεί για ανοικοδόμηση το μισό της έκτασης του αεροδρομίου, που αντιστοιχεί σε 3.000 στρέμματα περίπου, προβλέπεται κέρδος της τάξεως των 1,05 τρισεκατομμυρίων δρχ. ή του 1 τρισεκατομμυρίου, αν αφαιρεθούν δαπάνες διαμορφώσεως δημοσίων χώρων, ανέγερσης δημοσίων κτιρίων κ.λπ. Αν και ο υπολογισμός είναι χονδρoειδής, εντούτοις δίνει ένα μέτρο των δυνατοτήτων οικονομικής απόδοσης. Και αν ακόμη επενδυθεί μέρος μόνον του κεφαλαίου αυτού, είναι δυνατόν όχι απλώς να ξεκινήσει, αλλά και να προχωρήσει σημαντικά η υπόθεση της εξυγίανσης της Αθήνας.⁷

3. Ο Ελαιώνας

Αντίστοιχη επιχείρηση ανοικοδόμησης με παρόμοιους στόχους προβλέπεται και για την περιοχή του Ελαιώνα, όπου προτείνεται, κατ' αναλογίαν, να διατεθεί μέρος της

όλης εκτάσεως, εμβαδού της τάξεωσ των 4.500-5.000 στρεμμάτων.

Ο Ελαιώνας βρίσκεται κοντά στο σημερινό κέντρο της Αθήνας, σε ίση απόσταση μεταξύ Αθήνας και Πειραιά, στο κέντρο κατ' ουσίαν του Λεκανοπεδίου και του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας. Όπως ήδη αναφέραμε, στην παρουσία του οφείλεται κατά κύριο λόγο η πολικότητα μεταξύ ανατολικής και δυτικής Αθήνας. Η αρνητική αυτή συμβολή επιτείνεται από την πολλαπλή υποβάθμιση της περιοχής, δεδομένου ότι στο κέντρο του δομημένου χώρου της πόλης έχουμε το χώρο όπου καταλήγουν όλες οι ανεπιθύμητες χρήσεις, καταλαμβάνοντας μάλιστα κατά κανόνα εκτάσεις σημαντικά μεγαλύτερες απ' ό,τι στην πραγματικότητα απαιτείται.

Προτείνεται, ενόλο εθνικού διοικητικού κέντρου, όπου θα μεταφερθούν σε κατάλληλα νέα και λαμπρά κτίρια το Κοινοβούλιο, η έδρα της Κυβερνήσεως, τα υπουργεία, οι δημόσιοι οργανισμοί, η Δικαιοσύνη, οι φορείς που εκπροσωπούν τους διάφορους κοινωνικούς εταίρους (συνδικάτα, επιμελητήρια, εργοδοτικοί και επιστημονικοί φορείς κ.λπ.) Ο χώρος του εθνικού διοικητικού κέντρου θα αποτελέσει κεντρικό στοιχείο στην πολεοδομική σύνθεση της περιοχής... Θα συνταχθεί με σημείο αναφοράς την Ακρόπολη, σύμβολο του Δυτικού Πολιτισμού, προς την οποία ο Ελαιώνας διαθέτει εξαιρετική θέα. Κατάλληλα θα χωροθετηθούν κτίρια και χώροι για τον δημόσιο βίο· δηλαδή, τις μαζικές διαδικασίες συνειδητής συμμετοχής των πολιτών και τις κρατικές τελετουργίες. Ενδεικτικά αναφέρονται: μεγάλο συνελεύσεων, κτίριο συνεδρίων, μνημείο αγνώστου στρατιώτου, “Πάνθεον”, οδοί παρελάσεων-πορειών, χώρος συγκεντρώσεων. Επίσης, κτίρια και χώροι για τη διεθνή παρουσία/εμφάνιση της χώρας. Ενδεικτικά αναφέρονται: “κήπος των εθνών”, όπου κάθε χώρα θα διαμορφώσει ένα συγκεκριμένο τμήμα, Ολυμπιακό Μέγαρο, ιδρύματα του Οικουμενικού Πατριαρχείου, χώροι για εγκατάσταση διεθνών ή ευρωπαϊκών οργανισμών, διεθνές πολιτιστικό κέντρο κ.λπ.

Υπόβαθρο/συνδετικό στοιχείο των χώρων αυτών θα αποτελέσει ένας αστικός ιστός με κτίρια κατοικιών και γραφείων, ενώ σε συγκεκριμένους δρόμους θα προβλεφθούν εντατικές εμπορικές δραστηριότητες.

Οι βασικές παράμετροι πολεοδομικής σύνθεσης θα είναι αντίστοιχες με αυτές που ήδη περιγράφηκαν για την περιοχή του Ελληνικού, πλην όμως με έμφαση στην κίνηση των πεζών, αλλά και τον απαραίτητο μνημειακό χαρακτήρα. Το ρυμοτομκό σχήμα θα εξασφαλίσει τις συνδέσεις με τον Φαληρικό Όρμο⁸ ως φυσική και συμβολική διέξοδο προς τη θάλασσα, τον Πειραιά, το Θριάσιο Πεδίο, το Μενίδι, το παλιό (πλέον) κέντρο της Αθήνας, το Ελληνικό και την Ακτή του Σαρωνικού, και τη βέβαιη προσέγγιση των ανατολικών με τις δυτικές συνοικίες.

Αντίστοιχο ρόλο θα παίξουν και οι υπαίθριοι χώροι και οι χώροι πρασίνου, που θα καταλάβουν το υπόλοιπο μισό περίπου της διαθέσιμης έκτασης. Τμήμα της θα αποτελέσει ο δημόσιος χώρος του Εθνικού Διοικητικού Κέντρου, αντίστοιχο του Whitehall του Λονδίνου και του Mall της Ουάσιγκτον, πλην όμως σαφέστερα αρθρωμένος και προσανατολισμένος. Οι σημαντικότεροι από τους χώρους αυτούς θα είναι, πάντως, τα γραμμικά πάρκα των Μακρών Τειχών, της Ιεράς Οδού και του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ, που με κατάλληλα έργα (φράγματα κ.λπ.) θα διατηρεί νερό ολόκληρο το χρόνο, ώστε να αναχθεί, μαζί με τον “οικολογικά αποκατεστημένο” Κηφισό, σε κύριο στοιχείο ενός πλέγματος που θα συντάξει τα φυσικά στοιχεία της περιοχής σε ενιαίο σύνολο. Η Ιερά Οδός αντιμετωπίζεται ως τμήμα του “Πάρκου της Αθήνας”, που θα συνδέσει τους ενοποιημένους αρχαιολογικούς χώρους με την Ελευσίνα και, προς τα ανατολικά, με την Καισαριανή.⁹ Το Πάρκο των Μακρών Τειχών θα αποτελεί τη συνέχεια της κοίτης του Ιλισού, που οδηγεί στο Ολυμπειόν και το Παναθηναϊκό Στάδιο, και που προτείνεται να αποκαλυφθεί ξανά.¹⁰



αριστερά μέση: Ρώμη, ιστορικό κέντρο (figure-ground plan, C. Rowe, F. Koetter, Collage City, 1978)

κάτω: πολεοδόμηση της πόλης Saint-Dié, αρχ. Le Corbusier, 1946 (figure-ground plan, C. Rowe, F. Koetter, Collage City, 1978)

δεξιά: συγκροτήματα κατοικίας, Rebstockpark, Φραγκφούρτη, αρχ. Eisenman Architects, Albert Speer & Partner, αρχ. τοπίου Hanna/Olin, Το βραβείο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, 1991

Στην περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος, προβλέπεται η δημιουργία μεγάλου πάρκου, που ελπίζεται να καλύψει το σχετικό έλλειμμα του Περιστερίου και του Κολωνού, ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου και, ενδεχομένως, δημιουργία σύγχρονου κέντρου φιλοσοφικής έρευνας. Ως αναφορά στην ονομασία της περιοχής, στην ιστορική παρουσία του Ελαιώνα, στην οικονομική σημασία του, αλλά και στον πολιτισμό της ελιάς (δηλαδή, τον μεσογειακό πολιτισμό που αντιπαρτίθεται στον βόρειο πολιτισμό του ζωϊκού λίπους), μέρος του ιστορικού ελαιώνα θα διατηρηθεί ως πάρκο/αγρόκτημα.

Ένα άλλο τμήμα του, που μπορεί να περιλάβει και εκτάσεις πέραν του Κηφισού, θα διαμορφωθεί σε Παναθηναϊκό Νεκροταφείο, ώστε να απαλειφθεί το φαινόμενο της δημιουργίας “αυθαιρέτων” τάφων για επιφανείς και μη νεκρούς, εις βάρος του ελεύθερου χώρου, που εδώ και καιρό παρατηρείται στο περιζήτητο Α΄ Κοιμητήριο. Η πολεοδομική σύνθεση της περιοχής μπορεί να αξιοποιήσει τα ποικίλα υπάρχοντα ανθρωπογενή στοιχεία, με τον διαφορετικό χαρακτήρα, με τις διαφορετικές απαιτήσεις, προϋποθέσεις και παράγωγες καταστάσεις, ώστε να δημιουργηθεί ένα σύνολο με νόημα, μια “ουμανιστική πόλη”¹¹ και ένα “ουμανιστικό τοπίο”,¹² όπου θα συνυπάρχουν και θα αλληλεπιδρούν φυσικά δεδομένα, λείψανα του παρελθόντος, ίχνη του απερχόμενου παρόντος, αποτυπώματα ιδεών, κοινωνικές πιέσεις, πολιτικές αποφάσεις, προσωπικές επιρροές. Το πρότυπο ανάπτυξης του Ελληνικού και του Ελαιώνα μπορεί βεβαίως να εφαρμοσθεί και σε άλλες περιοχές, όπως ο Ιππόδρομος, οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στο εσωτερικό της πόλης, οι εγκαταλελειμένες βιομηχανικές εκτάσεις κ.ά.

4. Το ιστορικό κέντρο

Η μεταφορά της διοίκησης στον Ελαιώνα θα αποσυμφωρήσει το σημερινό κέντρο και θα επιτρέψει αφ΄ ενός την αποκάλυψη της αρχαίας πόλης και, αφ΄ ετέρου, τη μετατροπή της νεοκλασικής πόλης και των γειτονικών συνοικιών σε προνομιακό χώρο για δραστηριότητες εκπαιδευσης και πολιτισμού. Το πυκνοδομημένο κέντρο, με τις εντατικές χρήσεις, πεζοδρομημένο και με ακμαίο το λιανικό εμπόριο και ορισμένους κλάδους καλλιτεχνικής βιοτεχνίας, όπως η αργυροχοΐα, η χρυσοχοΐα, η βιβλιοδεσία κ.λπ., θα αποτελέσει ιδανικό πλαίσιο για φοιτητική ζωή, μετεκπαιδευση, πολιτιστική αναψυχή και τουρισμό, που θα προβληθεί ανά τον κόσμο και θα καθιερώσει και πάλι την Αθήνα, μετά από δεκαπέντε αιώνες, ως διεθνές μορφωτικό κέντρο του κόσμου. Οι πανεπιστημιακές σχολές θα επανέλθουν στο ιστορικό κέντρο, ενώ οι Πανεπιστημιούπολεις των Ιλισίων και του Ζωγράφου θα στεγάσουν εξειδικευμένα ερευνητικά επιχειρηματικά κέντρα.

Η δομή των γειτονικών συνοικιών –Εξάρχεια, Νεάπολη, Γαργαρέττα, Μεταξουργείο, Βάθη, Πλατεία Βικτωρίας κ.λπ., όταν αυτές θα έχουν πλέον απαλλαγεί από την πίεση του συμπεφορημένου Κέντρου– παρέχει κατάλληλο περιβάλλον κατοικίας για ομάδες πληθυσμού, όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι, δηλαδή για εγκατάσταση νοικοκυριών χωρίς παιδιά (δηλαδή, χωρίς απαίτηση σχολείων) και χωρίς αυτοκίνητο (δηλαδή, χωρίς απαίτηση χώρων στάθμευσης)]. Η εκκαθάριση μερικών οικοδομικών τετραγώνων μπορεί να παράσχει τους απαιτούμενους ελεύθερους χώρους (απαραίτητους και για περιπτώσεις σεισμών κ.λπ.), ενώ η ευφάνταστη αξιοποίηση υπάρχοντα κελυφών –αποθηκών, βιοτεχνιών, εργοστασίων κ.λπ.– μπορεί να παράσχει τους απαιτούμενους κοινωνικούς χώρους (λέσχες ηλικιωμένων και νέων, εξωτερικά ιατρεία κ.λπ.)

Στο κέντρο θα δημιουργηθεί νέα Εθνική Βιβλιοθήκη, ενώ στο σημερινό κτίριο του Th. Hansen θα παραμείνουν επιλεγμένες συλλογές, όπως τα χειρόγραφα, τα παλαιότυπα ή όσα αφορούν την Αθήνα ή τον Ελληνικό Πολιτισμό. Το Αρχαιολογικό Μουσείο θα επεκταθεί στα γύρω οικοδομι-

κά τετράγωνα (μάλλον μεταξύ Μαυρομματαίων και Μπουμπουλίνας), παίρνοντας πλέον τη μορφή ενός συγκροτήματος κτιρίων, καθένα από τα οποία θα στεγάσει συγκεκριμένες αυτοτελείς ενότητες εκθεμάτων (ενονοείται, σε νέα κτίρια). Θα προσελκυστούν όσες άλλες εγκαταστάσεις και λειτουργίες κριθεί ότι συντείνουν στους στόχους που προαναφέραμε. Η περιοχή θα διατηρηθεί ως έδρα της ενοποιημένης τοπικής διοίκησης, με ανέγερση νέου Δημαρχείου στην Πλατεία Κλαυθμώνος,¹³ κομβικό σημείο ανάμεσα στη νεοκλασική και την παλαιότερη πόλη. Τα Παλαιά Ανάκτορα θα αποκατασταθούν στην αρχική τους μορφή και θα στεγάσουν ένα ιστορικό μουσείο ή ένα μουσείο δυτικής τέχνης, η Σχολή Ευελπίδων ένα μουσείο στρατιωτικής ή γενικής ιστορίας, το κτίριο αντιπροσωπείας Ford ένα μουσείο παλαιών αυτοκινήτων ή την έδρα του Rally Ακρόπολις κ.λπ.¹⁴ Το Μουσείο Ακροπόλεως θα ανεγερθεί στο λόφο του Αγίου Αθανασίου, παρά την οδό Πειραιώς, νότια του Κεραμεικού και δυτικά του σταθμού του Θησείου, ώστε να αποκατασταθεί ο αντιληπτικός προσανατολισμός της Ακρόπολης προς τα δυτικά, όπως ήταν και κατά την αρχαιότητα, και να εμπλουτιστεί με νόημα, αλλά και χρήσεις, η “τρίτη πλατεία”. Το Γκάζι, σωστά διατηρούμενο, μπορεί να αποτελέσει ένα ζωντανό πολιτιστικό κέντρο για σύγχρονες καλλιτεχνικές εκφράσεις ή να στεγάσει ένα Μουσείο Τεχνολογίας. Η Εθνική Πινακοθήκη μπορεί επίσης να μεταφερθεί σε νέο κτίριο επί της οδού Πειραιώς –πάντα κατόπιν αρχιτεκτονικού διαγωνισμού– κοντά στην Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών, ενώ το υπάρχον κτίριό της μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί ως Kunsthalle. Μια επαρκής δημόσια διοίκηση στον τομέα του Πολιτισμού θα είχε ήδη επιτύχει την παραχώρηση στο κράτος της συλλογής Ιόλα, την παραμονή στην Ελλάδα της συλλογής Κωστάκη, πριν αυτή στερηθεί τα σημαντικότερα κομμάτια της, ή την ίδρυση ενός Μουσείου Δυτικής Τέχνης με πυρήνα τη συλλογή Νιάρχου. Το Α΄ Νεκροταφείο θα διατηρηθεί αποκλειστικά ως μνημειακός χώρος, όπου θα μεταφερθούν και τα καλλιτεχνικώς αξιόλογα μνημεία του Β΄ Νεκροταφείου. Στη Ριζούπολη, η περιοχή του γηπέδου του Απόλλωνος, σε συνδυασμό με την έκταση του Β΄ Νεκροταφείου και τις παρακείμενες, θα μετατραπούν σε ενιαίο χώρο πρασίνου και αθλητικών εγκαταστάσεων. Οι προσφυγικές πολυκατοικίες στη Λ. Αλεξάνδρας, την Καισαριανή και το Δουργούτι διατηρούνται ως αξιόλογα δείγματα της πολεοδομίας και της αρχιτεκτονικής του μεσοπολεμικού μοντερνισμού, αλλά και λόγω του ότι έχουν εξασφαλίσει ευνοϊκούς πολεοδομικούς όρους.

5. Οι γειτονιές της Αθήνας

Οι πάγια (;) διαμορφωμένες περιοχές

Η προτεινόμενη δομική ανασυγκρότηση της Αθήνας ολοκληρώνεται μόνον εάν η επιθυμητή πολεοδομική ανανέωση διεισδύσει στο σύνολο της σημερινής πόλης (της πόλης, δηλαδή, των τελευταίων τριάντα χρόνων), στο πυκνό και ισοπεδωμένο πλέγμα των δρόμων και των κτιρίων της. Σε αντίθεση με το Ελληνικό και τον Ελαιώνα, όπου η πρόταση είναι ολοκληρωτική και προβλέπει την ενσωμάτωση στο νέο πολεοδομικό σχήμα των λίγων αξιόλογων υπαρχόντων στοιχείων, στις ήδη ανεπτυγμένες/δομημένες περιοχές προβλέπεται το ανάποδο: η ένταξη/ενσωμάτωση μεμονωμένων (δηλαδή, αυτοτελών), “ιδεωδών” πολεοδομικών-αρχιτεκτονικών οντοτήτων στον υπάρχοντα αναρχώμενο οργανικό ιστό, ως πόλων ή αξόνων πολεοδομικής οργάνωσης των περιοχών αυτών.

Οι “ιδεωδείς” πολεοδομικές-αρχιτεκτονικές οντότητες θα συμβιβάζουν την επιθυμητή ιδεατή πολεοδομική τάξη – μια τάξη, που θα επιτρέψει στις λειτουργίες της πόλεως να τελούνται με άνεση και οικονομία, και να συσχετίζονται με νόημα μεταξύ τους, όσο και προς το τοπίο, την ιστορία, την κοινωνία¹⁶ και την υπάρχουσα πόλη. Προς την τελευταία οφείλουν αυτές να απευθύνονται, χωρίς



– εκπόνηση πλήρων μελετών κατόπιν αρχιτεκτονικών διαγωνισμών,

– παροχή κινήτρων (χρηματική αποζημίωση/αγορά ανταλλαγή της παλαιάς ιδιοκτησίας με άλλη, νέα, στις περιοχές που αξιοποιούνται, ή, στην ίδια περιοχή, ανταλλαγή των ιδιοκτησιών με μετοχές κτηματικών εταιρειών κ.λπ.) για παραχώρηση των ιδιοκτησιών τους ή απαλλοτριώσή τους, ώστε να περιέλθει στην ιδιοκτησία του αναπτυξιακού φορέα, τόσο η περιοχή που προβλέπεται να εκκαθαρισθεί, όσο και ιδιοκτησίες πέραν αυτής, για ανταλλαγή ή για εγκατάσταση των ενόικων, – μετεγκατάσταση των ενόικων –ιδιοκτητών ή νοικοκυριών– σε περιοχή της προτιμώσεώς τους, και, τέλος,

– κατεδάφιση και νέα αξιοποίηση/διαμόρφωση των χώρων.

20. Για τη σημασία των κανονιστικών διατάξεων, βλ. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών: “Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας”. Πολεοδομική Έρευνα και Προγραμματισμός Αναβάθμισης (1989-90), επιστημονικός υπεύθυνος Α. Αραβαντινός, Αθήνα 1996, σσ. 197-8.

21. Η ιδέα των πολλών Αθηνών οφείλει πολλά στο C. Rowe και F. Koetter, Collage City, ό.π., ιδιαίτερα στο κεφάλαιο “Collision City and the Politics of Bricolage”, ό.π. σσ. 86-117.

όμως και να υποτάσσονται στους υπαρκτούς περιορισμούς που θέτει. Οφείλουν να εξασφαλίσουν τη μακροσκοπική, τη συνολική αστική οργάνωση¹⁷, όσο και την τοπική, μικρής κλίμακας διασύνδεση και διαμόρφωση. Οφείλουν να περιέχουν ολοκληρωμένες αρχιτεκτονικές ιδέες, να συνιστούν σαφείς προτάσεις χωρικών διατάξεων, αλλά και να μεταμορφώνονται με βάση το περιβάλλον και το συγκεκριμένο (context), ώστε να επιτυγχάνεται τέλεια καταλληλότητα και συνεπής ανταπόκριση (όχι συμμόρφωση) στη μορφολογική και κοινωνική πραγματικότητα.¹⁸ Πρέπει να σημειώσουμε ότι η δημιουργία αυτών των “ιδεωδών” οντοτήτων απαιτεί μόνο κοινωνική/πολιτική βούληση και αρχιτεκτονική ικανότητα: όχι επιπλέον δαπάνη.

Ο νέος οικοδομικός όγκος, που θα προστεθεί από την πολεοδόμηση/ανοικοδόμηση μέρους του Ελληνικού, του Ελαιώνα, θα καταστήσει μέρος του ήδη υπάρχοντος περιττό. Θα δοθεί έτσι η ευκαιρία, ο πλεονάζων αυτός όγκος να αντικατασταθεί είτε από ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου, είτε από εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής, κατά προτεραιότητα στις πυκνοδομημένες κεντρικές περιοχές.¹⁹ Πρόκειται κατ΄ ουσίαν για μια διαδικασία μετατόπισης/αντικατάστασης οικοδομικού όγκου, με στόχο την αποκατάσταση ισορροπίας στο σύνολο της πόλης, που σε συνδυασμό με την ανάπτυξη εξειδικευμένων κέντρων, σε σήμερα υποβαθμισμένες περιοχές, το κατάλληλο ρυμοτομικό σχέδιο και τις συγκεκριμενοποιημένες συνδέσεις συνιστούν ανατροπή της σημερινής δομής της πόλης, που ελπίζεται ότι θα άρει την πολιτικότητα ανατολικής και δυτικής Αθήνας με προφανή οφέλη.

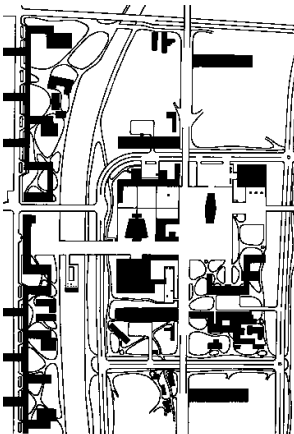
Μια σειρά αυστηρών κανονιστικών²⁰ διατάξεων θα στρέψει τη δυναμική που θα δημιουργηθεί, σε υγιείς-ποιοτικές κατευθύνσεις. Ταυτόχρονα, μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο των ανακατατάξεων, μπορεί να εξασφαλιστούν με ειδικές παρεμβάσεις οι απαραίτητοι για την κοινωνική

υποδομή χώροι –σχολεία, παιδικόι σταθμοί, κέντρα νέων και ηλικιωμένων, χώροι αθλητισμού, χώροι πρασίνου– και μάλιστα, κατά τρόπον όχι τυχαίο και αποσπασματικό, όπως σήμερα, αλλά συνεκτικό και προσανατολισμένο στην ανασυγκρότηση-των-περιοχών με νόημα. Η θέση περί “πολλών Αθηνών”, που διατυπώθηκε προηγουμένως, θα προλάβει τη μηχανιστική επανάληψη ενός προτύπου σε όλες τις περιοχές και θα τονώσει την ιδιαίτερη ταυτότητά τους.²¹

III. ANTI ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Έχω πλήρη συναίσθηση του ότι η εφαρμογή κάθε πολεοδομικής πρότασης που ξεπερνά τη διακοσμητική επιφανεια, προσκρούει στην απουσία ή τον έντεχνο παραμερισμό επιτυγχών πραγματοποιημένων προτύπων, στα βραχυπρόθεσμα λαϊκά μικροσυμφέροντα, στην ιδιοτελή δράση διαχειριστών και εκτελεστών, στην ολιγομύθεια όσων έχουν την αρμοδιότητα να εισηγούνται λύσεις, στην ατομία, τον στενό ορίζοντα ή και τις ηθελημένες παραλείψεις όσων διαθέτουν την εξουσία των αποφάσεων. Το ίδιο συμβαίνει και με την αρχιτεκτονική, όπου οι εμπλεκόμενοι είναι πολύ λιγότεροι, και οι “συνέπειες”, πολύ πιο περιορισμένες. Άλλωστε, όλες οι θεομοθετημένες διαδικασίες εξασφάλισης έστω και στοιχειώδους ποιότητας στη χώρα μας έχουν πλήρως παραμεριστεί ως μη ρεαλιστικές, δυστυχώς με την ανοχή ή και τη συνηγορία όσων οφείλουν να τις διαφυλάσσουν, και αντικατασταθεί από λύσεις που οξύνουν τα προβλήματα (μελέτη-κατασκευή, προγραμματικές συμβάσεις), στο όνομα επιχειρημάτων που διαφεύδονται, ή στόχων που δεν πραγματοποιούνται..

Υπό τις παρούσες συνθήκες, όμως, με το είδος και το μέγεθος των προκλήσεων που αντιμετωπίζουμε και θέτουμε στον εαυτό μας, το τι είναι ρεαλιστικό δεν μπορεί πλέον παρά να καθορίζεται από το μέτρο των αναγκών, των επιθυμιών και των ικανοτήτων μας.



Αθήνα: Πόλις επί πόλεως ή πόλις επιπολαίως;

του Γιάννη Τσιώμη, αρχιτέκτονα-πολεοδόμου, καθηγητή



Η πόλη δεν είναι ένα ομοιόμορφο ή ομοιογενές “χαλί”. Δεν είναι και δεν ήταν ποτέ. Μόνο οι στρατώνες, τα στρατόπεδα συγκέντρωσης ή οι πόλεις-αποικίες¹ σχεδιάστηκαν με αυτή τη στρατηγική της μονολειτουργικότητας, που εκφράζεται φυσικά μέσα από τη γεωμετρική “κανονικότητα” και την επανάληψη των στοιχείων χωρίς διαφοροποιήσεις. Αλλά δεν είναι φυσικά η γεωμετρική αντίληψη, η εφαρμογή ενός κανόνα, που αρκεί για να “ισοπεδώσει” την πόλη. Το κύριο χαρακτηριστικό των χώρων καταναγκασμού (όπως και των αποικιών που με ένα ορισμένο τρόπο είναι χώροι καταναγκασμού και εξαναγκασμού φύσης και ανθρώπων) είναι η έλλειψη του δημόσιου χώρου με τρεις αποδοχές:

α) ως χώρου ελεύθερης διακίνησης,
β) ως συμβολικού χώρου,
γ) ως χώρου συνεχούς διαχείρισης και συντήρησης.
Αυτή την έννοια δίνουμε στο δήμο, στον δημόσιο χώρο – έννοια, που μπορεί να γίνει επιχείρημα για μια πολεοδομία σήμερα που δεν καλ-

πιδίξει ή ταξινομεί μόνο, αλλά και φτιάχνει πόλη επί πόλεως και όχι πόλη επιπολαίως, δηλαδή ευκαιριακά. Αλλά για να γίνει κάτι τέτοιο αποδεκτό, υπάρχουν ορισμένες προϋποθέσεις, οι οποίες, εδώ, μόνο αξιωματικά είναι δυνατόν να παρουσιαστούν:

1. Η πολεοδομία δεν είναι επιστήμη, αλλά εφαρμοσμένη διεπιστημονικότητα με γνώμονες (και παραμέτρους) την αισθητική (στη φιλοσοφική και καλλιτεχνική διάσταση) και τη χρήση του χώρου, διαρθρωμένες με την οικονομική και ανθρωπολογική του διάσταση.

2. Το πρόβλημα δεν είναι η κλίμακα επέμβασης, αλλά η διαδικασία επέμβασης, η οποία πρέπει να πηγάζει από τη στρατηγική (και να στηρίζεται, φυσικά, στην πολιτική βούληση...) Η κάθε κλίμακα επέμβασης επιβάλλει διαφορετικού τύπου τεχνικές, αλλά το κύριο παραμένει η στρατηγική: Τι πόλη επεξεργαζόμαστε και ποια πόλη θέλουμε;

3. Στρατηγική για τον αρχιτέκτονα-πολεοδόμο δεν είναι μια μελλοντολογική, φουτουριστική “ανείπωτη” μορφή. Στρατηγική, για τον πολεοδόμο-αρχιτέκτονα, πρέπει να είναι το σενάριο ή τα σενάρια σχεδιασμού που βασίζονται στην υπέρχουσα πόλη, τη διαπίστωση των δυναμικών στοιχείων τα οποία εμπεριέχει –με βάση τη διάγνωση– και τη διαμόρφωση μεταλλαγών που δεν έχουν καμιά σχέση ούτε με μιμητισμό ούτε με εκκωφαντικές μορφολογικές προτάσεις.

Η πολεοδομική πράξη απαιτεί τελικά ανταλλαγή και πολεμική – με την ευγενή έννοια, αυτήν του συναγωνισμού. “Πολεμική ιδεών”, διότι πίσω από κάθε πρόταση υπάρχουν διαφορετικά κριτήρια και ιδεολογίες, διαφορετικές πρακτικές, αλλά και αντικρουόμενες λογικές, όπως επίσης και διαφορετικοί χρόνοι αντίληψης και διατύπωσης των προβλημάτων. Τα κριτήρια δεν μπορεί να είναι “μοναδικά”, γιατί δεν είναι μονοσήμαντα. Η “σύμπνοια” μεταξύ πολιτικού, αρχιτέκτονα, κατοίκου, εμπόρου κ.λπ., καθώς φυσικά και του χρηματοδότη (είτε είναι το κράτος, είτε ο ιδιώτης) ως δρώντων προσώπων (και όχι μόνο ως χρηστών της πόλης) δεν είναι ποτέ ένα κατ’ αρχήν ζητούμενο (εκτός αν βρισκόμαστε σε μια ολοκληρωτικού τύπου λογική η οποία καταστρέφει την πόλη, όπως το ζεύγος Τσαουσέσκου κατέστρεψε το Βουκουρέστι, ή η δικτατορία του 1967 την Αθήνα).

Η πολεοδομική πράξη είναι πολιτική πράξη, αλλά και πολιτισμική. Είναι, επομένως, μια διαδικασία (διαδικασία διάρθρωσης λογικών, συμφερόντων, χρόνων κ.λπ.) Και ο σχεδιασμός είναι σενάριο, έως ότου η σχετική ισορροπία επιτρέψει να γίνει χάραξη και κατασκευή. Ο προγραμματισμός, επομένως δεν είναι ένας κατ’ αρχήν “κλειστός” κατάλογος, ούτε όμως μια ευκαιριακή πολεοδομική πράξη με πρόσχημα την “απορρόφηση” χρημάτων επειγόντως. Εξ άλλου, βρισκόμαστε στο τέλος αυτής της σπάταλης και αλόγιστης Εοικικής Ευρώπης. Αν το “επείγον” –πλήν σεισμού και κατακλυσμού– δεν εγγράφεται σε πρόγραμμα ή δεν προκαλεί πρόγραμμα, τότε είναι περιττό να βιαζόμαστε: ή τουλάχιστον, ας έχουμε επίγνωση ότι βιαζόμαστε για την καταστροφή της πόλης και όχι για την αποφυγή της καταστροφής της. Ορισμένοι επιτυχείς αστικοί σχεδιασμοί στην Ευρώπη την τελευταία δεκαετία αυτό διδάσκουν: ότι η λύση δεν είναι ούτε το απόλυτο πρόγραμμα-κατάλογος ρυθμιστικού τύπου, ούτε η αποσπασματική επένδυση χωρίς στρατηγική.

Σε τι αφορούν όλα αυτά την Αθήνα; Πρώτα απ’ όλα –για να μείνουμε στην Ευρώπη– αφορούν κάθε πόλη αυτής της ηπειρού και όχι μόνο την Αθήνα. Δεύτερον, ιδιαίτεροποιούνται στην Αθήνα, διότι βρισκόμαστε όντως σε μια καμπή. Το ερώτημα που τίθεται, είναι: Τα έργα που γίνονται, είτε σε χωροτακτικό επίπεδο είτε σε αυτό του αστικού σχεδιασμού, προσπαθούν να αντιμετωπίσουν την κρίση της πόλης, ή ανταποκρίνονται στη γενική κοινωνική, οικονομική κ.λπ. μεταλλαγή; Ή ακόμα υπόκεινται σε μια μεταλλαγή η οποία γίνεται εκ των ενόντων, χωρίς φυσικά στρατηγική (αν αυτή υπάρχει, δεν την έχουμε ακούσει ευκρινώς...) Κρίση ή μεταλλαγή; Τόσο η Αθήνα όσο και οι ευρωπαϊκές μεγαλου-

πόλεις βρίσκονται μπροστά σ’ αυτή την επιταγή: δηλαδή, να απαντήσουν, ανεξάρτητα από το μέγεθος των “έργων” που επιτελούνται, αν απλώς επιδιώκουν “διόρθωση” μιας κατάστασης και την επιστροφή σε μια υποτιθέμενη χαμένη ισορροπία, ή επιδιώκουν τη διατύπωση προτάσεων μέσα στις οποίες εγγράφονται τα “έργα”. Και, φυσικά, οι προτάσεις αυτές αποδέχονται τη μεταλλαγή της πόλης –του κοινωνικού και του αστικού ιστού της– και καθορίζουν τόσο μια νέα σχέση με την ιστορία της πόλης όσο και ένα σχεδιασμό που προδιαγράφει νέες καταστάσεις.

Και θα εντοπίσω εδώ το πρόβλημα της Αθήνας. Από τη μια μεριά, γίνεται προσπάθεια, με κολλοσιαία έργα, όπως αυτό του μετρό, να διορθωθεί μια κατάσταση: κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, πεζοδρομήσεις κατά κόρον κ.λπ. (Την ίδια στιγμή, στο Παρίσι, με το πιο πλήρες δίκτυο μετρό, αποδεικνύεται ότι η μόλυνση της ατμόσφαιρας και η συμφόρηση βρίσκονται στο υψηλότερο επίπεδο... και παίρνονται μέτρα που η Αθήνα έχει πάρει εδώ και χρόνια: τα μονά-ζυγά.)

Αποδεικνύεται επίσης ότι ο αποκλεισμός του κέντρου της πόλης αποτελεί λύση-ημίμετρο. Αν υποθέσουμε ότι αναβαθμίζει το κέντρο (υπόθεση σχετική, διότι, τελικά, παντού και χωρίς εξαίρεση, η αναβάθμιση καταλήγει συνήθως σε μια μονολειτουργικότητα και αποκλεισμό κοινωνικών ομάδων), από την άλλη υποβαθμίζει, λόγω κυκλοφοριακού φόρτου, μια “ελεύθερη” περί το κέντρο περιφέρεια. Η σημερινή έντονη αντιμαχία μεταξύ των δήμων της περιφέρειας του Παρισιού με τον Δήμο του Παρισιού που αποφάσισε να απαγορεύσει την είσοδο αυτοκινήτων στο εσωτερικό της πόλης, είναι εύγλωττη. Συγχρόνως, ο καλλωπισμός του κέντρου με επιχείρημα –ή πρόσχημα– την Ιστορία, δημιουργεί ένα άλλο ερωτηματικό: Το μνημείο-χώρος και η πράσινη συνέχεια αποτελούν πολεοδομικό σύστημα; Με ποιο τρόπο παίρνουν υπόψη τους την πρακτική της πόλης, τη χρήση του κέντρου σε σχέση με τα άλλα τμήματα της πόλης, τα οποία, ως έκκεντρα ή “απόκεντρα”, δεν αποτελούν αντικείμενα μελέτης;

Τα παραδείγματα που αναφέραμε (δηλαδή, τις λύσεις για το κυκλοφοριακό πρόβλημα του κέντρου της πόλης, την πεζοδρομήσή του, καθώς και την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων), δείχνουν ότι το πρόβλημα δεν είναι αν πρέπει να γίνουν ή όχι, αλλά πώς πρέπει να γίνουν, μέσα σε ποια στρατηγική πρέπει να εγγραφούν, και πώς γίνονται κατανοητά από τις διάφορες θεωρητικές και πρακτικές αρχές της πολεοδομίας.

Διότι –και αυτή, φυσικά, είναι η προσωπική πεποίθησή μου– οποιαδήποτε παρέμβαση στο κέντρο της πόλης δεν μπορεί πια να αποσκοπεί στη “διόρθωση” μιας κατάστασης που άλλαξε ανεπιστρεπτή.

Θέμα μας, άρα, και λύση δεν είναι ο καλλωπισμός με λιγότερο ή περισσότερο όμορφα κτίρια, όπως θέμα μας δεν μπορεί να είναι η λύση που δίνει ένα γενικό ρυθμιστικό το οποίο αφήκει σε άλλη κλίμακα. Καμιά από τις δύο αυτές ακραίες κλίμακες δεν μπορεί να δώσει απάντηση μόνη της, αν δεν έχει διατυπωθεί μια στρατηγική για την πόλη Αθήνα.

Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει τόσο άποψη για το γενικό δημογραφικό πρόβλημα, όσο και άποψη –και μέτρα– για τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκι-

νήτου, τις ζώνες αποκλειστικών χρήσεων που νεκρώνουν κυριολεκτικά όταν οι χρήσεις αυτές σταματούν. (Το τμήμα της πεζοδρομοποιημένης Ερμού, περί την Καπνικαρέα, όταν κλείνουν τα μαγαζιά, έγινε από τα πλέον μελαγχολικά μέρη της πόλης...)

Αν όλα αυτά έχουν επισημανθεί από πολλούς αρχιτέκτονες, αυτό σημαίνει ότι βάσιμα υπάρχει πρόβλημα, το οποίο, όμως, δεν συζητείται επαρκώς, διότι πιθανώς –και είναι η τελείως απαισιόδοξη εκδοχή– ο συντεχνιακός λόγος έχει αποδιώξει οποιαδήποτε δυνατότητα θεωρητικής αντιπαραβολής ιδεών για το τι είναι μια πολεοδομική πρακτική σήμερα που να μη μένει είτε στις γενικότητες περί “ρυθμιστικού” είτε στις ρητορείες περί αρχιτεκτονικής ποιότητας μεμονωμένων έργων, τα οποία ουδέποτε και πουθενά έφτιαξαν πόλη.

Ένας πρακτικός λόγος περί “αστικού σχεδιασμού” είναι απών.

Μπροστά σ’ αυτές τις δυσκολίες, και επειδή η στρατηγική δεν εκφράζεται καθαρά από την πολιτική αρχή, και επειδή ένας νέος πολιτιστικός και πολιτισμικός λόγος περί του ρόλου της αρχιτεκτονικής δεν αρθρώνεται, έρχεται μια άλλη εκδοχή φυγής να καλύψει το κενό: η εισαγωγή μοντέλων που αρχίζουν ήδη να παλιώνουν, ακόμη και στις πόλεις όπου πρωτοεμφανίστηκαν –όχι φυσικά ως μοντέλα, αλλά ως πολεοδομικές πρακτικές “αστικού σχεδιασμού”, που ήταν, όμως, βασισμένες σε αρχές και στρατηγική.

Έτσι, δεν συζητείται καν το εύστοχο ή άστοχο των επιλογών σε σχέση με την ιστορία του συγκεκριμένου αστικού σχεδιασμού και η διαδικασία που ακολουθήθηκε, αλλά προτείνεται μεταφορά της μορφής και του λόγου ως “πακέτου”. (Κάτι τέτοιο είναι ανέφικτο, όπως αποδεικνύει η μεταφορά των ιδεών της ομάδας της Βαρκελώνης στο αστικό πόλεμο βίαιο Ρίο της Βραζιλίας). Όμως, η άκριτη εισαγωγή μοντέλων, όρων και παραδειγμάτων για νηοστή φορά (το κατά κόρον χρησιμοποιημένο παράδειγμα της Βαρκελώνης, του Παρισιού, των “μεγάλων έργων” κ.λπ.) εξασφαλίζει πιθανόν τον διανοητικό εφησυχασμό (ιδιαίτερα όταν δεν αναφέρονται οι πηγές τους...), αλλά δεν λύνουν φυσικά κανένα πρόβλημα συγκεκριμένο, διότι δεν εγγράφονται σε μια στρατηγική εκφρασμένη με συνοχή, για τη συγκεκριμένη Αθήνα. Παράδειγμα, η τελευταία μόδα του “κενού” χώρου (ή του “κενού” στο χώρο;) ως παραγωγού της νέας διάστασης της πόλης (ή, ακόμα, την άκριτη χρήση όρων όπως “bigness” του Rem Koolhaas, και παράδειγμα, μεταξύ άλλων, η περίπτωση της Λίλλης).

Η σχέση μεγάλης κλίμακας και πόλης δεν είναι φυσικά η εφεύρεση ενός αρχιτέκτονα ή ένα εύρημα αμφισβητούμενης ή αμφιλεγόμενης “θεωρητικής” βάσης. “Κενό”, πιθανόν να είναι το μυαλό των εφευρετών του, όχι γιατί είναι ανόητοι ή αδαείς, αλλά γιατί δεν μπορούν να τοποθετήσουν το έργο οποιασδήποτε κλίμακας μέσα στη στρατηγική των υπόλοιπων δρώντων (πολιτικών, τεχνικών, οικονομικών παραγόντων, καθώς και “κατοίκων” για τους οποίους δεν γνωρίζουμε πλέον σε τι και ποιο “είδος” ανοίκουν...): διότι, συχνά, είναι οι υπόλοιποι δρώντες που δεν έχουν στρατηγική!

Το παράδειγμα της Λίλλης και ο τρόπος με τον οποίο εξελίσσεται στην πραγματικότητα (και όχι μέσα από τις φωτογραφίες αρχιτεκτονικών

περιοδικών “κύρους”), δείχνει ότι το πρόβλημα είναι πιο πολύπλοκο από την προσφερόμενη εικόνα. Η θελκτική εικόνα ενός μεγάλου διευρωπαϊκού συγκοινωνιακού έργου (το TGV, το τρένο μεγάλης ταχύτητας) που μπορεί να λύσει το πρόβλημα μιας πόλης, αποδείχθηκε μιά αισθητική απάτη, διανθισμένη με κατά πλειονότητα κακοχτισμένα κτίρια. Λόγω έλλειψης χρημάτων, τα απαστράπτοντα μέταλλα άρχισαν ήδη να σκουριάζουν και να τσαλακώνονται, και τα γραφεία να “ενοικιάζονται” πάντα...

Εδώ, όμως, δεν είναι η έλλειψη στρατηγικής, αλλά, αντίθετα, η εφαρμογή μιας μονομερούς στρατηγικής που οδηγεί στην αποτυχία.

Πρώτον, η στρατηγική ενός πολιτικού-δημάρχου και πρώην πρωθυπουργού, για τον οποίο η Euralille είναι το αντίτιμο για να αποσυρθεί από την εθνική πολιτική σκηνή.

Δεύτερον, η στρατηγική των τεχνικών της Εθνικής Εταιρείας των Γαλλικών Σιδηροδρόμων (SNCF) και της Alsthom (ιδιωτική εταιρεία κατασκευής του TGV) που, φυσικά, σκοπεύουν στην εξάπλωση του δικτύου και τη σύνδεσή του με αυτό της Αγγλίας (μέσω του Channel) και της Ολλανδίας και του Βελγίου.

Ο πολιτικός και ο τεχνικός έχουν ανάγκη τον αρχιτέκτονα, ο οποίος έρχεται έτσι να “ντύσει” τα σχεδιασμένα από μηχανικούς δίκτυα με ένα ιδεολογικό πολεοδομικό λόγο περί “περιφέρειας”, “κενού”, “μεγάλης κλίμακας” κ.λπ. τα οποία καμιά απολύτως σχέση δεν έχουν με την ίδια την πόλη και, κυρίως, με τους ανθρώπους που την κατοικούν.

Αν το “εύρημα” φάνηκε θελκτικό στην αρχή κανείς δεν αναρωτήθηκε αν υπάρχει πραγματικά το ανόητο αυτό στέλεχος επιχείρησης που, κατά τον Koolhaas, θα φεύγει το πρωί απ’ το Λονδίνο για να δουλέψει στο Άμστερνταμ, να πάει το βράδυ στην Όπερα στο Παρίσι, για να καταλήξει σ’ ένα ξενοδοχείο στην Euralille. Ποιον αφορά τελικά η Euralille;

Αν δώσαμε το παράδειγμα της Euralille –το οποίο, ας μας επιτραπεί να σημειώσουμε ότι το έχουμε μελετήσει επιτόπου επί μακρόν και δεν μεταφέρουμε εδώ φευγαλέες ιδέες– είναι για να τονίσουμε ότι, αν επιμένουμε στην αναγκαιότητα μιας στρατηγικής, αυτό οφείλεται στο ότι αυτή εξαρτάται επίσης από την “πολιτική” –με την ευρύτερη έννοια– από την οποία πηγάζει και επιδρά στην πολιτική την οποία εξυπηρετεί.

Η κατ’ εξοχήν πολιτική πόλη του θνήσκοντος ευρωπαϊκού πολιτισμού, η Αθήνα, η πόλη του θεάτρου ως αντιλόγου, της θεσμοποιημένης αντιδικίας και της χρήσης του μύθου, με φαντασία τόση ώστε να τον μετουσιώσει σε χώρο, με ένταση τέτοια ώστε ακόμα να τον ανασκάπτουμε ανάμεσα σε μοχθηρές πολυκατοικίες, η Αθήνα, θα μπορέσει άραγε να πάψει να μοιάζει με Βηρυττό ή να θέλει να μοιάσει με επαρχιακές άχρωμες “ευρωπαϊκές” περιφέρειες φτηνού high-tech ή, ακόμα, με ανούσιες πεζοδρομημένες πόλεις, όπου το πράσινο γίνεται φετίχ γιατί λείπει, και το ωραίο αρχιτεκτόνημα εμφανίζεται ως δείγμα στην έρημη χώρα;

Κανένα “μεγάλο έργο” δεν φτιάχνει τελικά πόλη –η “Μεγάλη Βιβλιοθήκη της Γαλλίας” το δηλώνει–, κανένα συγκοινωνιακό “γεγονός” δεν αρκεί –η Λίλλη το αποδεικνύει–, κανένα εκθεσιακό show δεν σώζει –η Σεβίλλη το υπογραμμίζει–, κανένα παγκόσμιο συνέδριο δεν ειρηνοποιεί –το Ρίο ντε Τζανέιρο του 1992 το υπεν-

θυμίζει–, καμιά Ολυμπιάδα δεν εκμοντερνίζει, με εξαίρεση τη Βαρκελώνη. Κι αυτό, γιατί ο προβληματισμός, η διαδικασία, ο προγραμματισμός κ.λπ. προυπήξαν και μορφώθηκαν ανεξάρτητα της ευκαιρίας της Ολυμπιάδας, και, άρα, ήταν σε αντιδιαμετρική στρατηγική από αυτήν της Λίλλης (Ερήσθω εν παρόδω, μου κάνει πάντα εντύπωση ότι εκθειάζεται τόσο η Βαρκελώνη όσο και η Euralille αδιακρίτως ή μηπως εκθειάζεται η φωτογένεια των top-models των περιοδικών;)

Όπως ειπώθηκε, όμως η Βαρκελώνη δεν είναι μοντέλο.

Άρα, ας ξαναγυρίσουμε στην Αθήνα... Και ο καθείς –πολιτικός, τεχνικός, αρχιτέκτονας, έμπορος, επενδυτής (ιδιαίτερα αυτός, που κυβερνά όλους), ιδιωτικός ή δημόσιος, κάτοικος, πεζός ή εποχούμενος– ας αρθρώσει τον λόγο του και ας κάνει διαφανείς τους λόγους του. Αν κάτι τέτοιο επιτευχθεί, τότε και το μικρότερο έργο θα πάρει τη σημασία του μέσα στην πόλη, ο δημόσιος χώρος θα πάψει να θεωρείται ως χώρος κυκλοφορίας και μόνο (για

να ξεφύγει έτσι από μια ποσοτική ρύθμιση ροής μηχανών), αλλά και θα πάψουν να διαχωρίζονται με βίαιο τρόπο ο χώρος κυκλοφορίας από το χώρο “αναψυχής” – διαχωρισμός, που οδηγεί στη μονολειτουργικότητα.

Χρειάζεται, άρα, κατά τη γνώμη μου, διάλογος, αντίλογος, πολεμική, αλλά και αποκατάσταση ρόλων και των ειδικοτήτων: μετουσίωση του ρόλου του αρχιτέκτονα και πολεοδόμου, και αποδοχή από όλους –και από εμάς τους ίδιους– ότι η αρχιτεκτονική καλλιεργείται, είναι ειδική καλλιέργεια, που διαφέρει από αυτήν του μηχανικού ή του εργολάβου. Το ζήτημα δεν είναι οι προστασίες επαγγελματιών και οι κορπορατισμοί, αλλά η προστασία της αρχιτεκτονικής και της πόλης ως αγαθών.

1. Αναφερρόμαστε εδώ στις ισπανικές και πορτογαλικές πόλεις –ή στο θεωρητικό μοντέλο τους– που σχεδιάστηκαν στη Ν. Αμερική, με μοναδικό σκοπό την εκμετάλλευση ενός προϊόντος, την εξόρυξη χρυσού, τον στρατιωτικό έλεγχο περιοχών κ.λπ.

Ένα πρόγραμμα για την Αθήνα

του Γιώργου Σημαιοφορίδη, αρχιτέκτονα-κριτικού

Διεκδικώντας τη συνέχεια του πρωταγωνιστικού ρόλου του στη σφαιρική θεώρηση των προβλημάτων της πρωτεύουσας, το ΤΕΕ συνεχίζει την πρωτοβουλία που ξεκίνησε πριν από 2 περίπου χρόνια, με το Διεθνές Συνέδριο "Ένα όραμα για την Αθήνα. Προοπτικές και διαχείριση μητροπολιτικών περιοχών", με αφορμή τους τρέχοντες ζωτικής σημασίας μετασχηματισμούς της πόλης. Στο περασμένο συνέδριο, εν όψει των επικείμενων δημοτικών εκλογών, προσκαλέστηκαν οι υποψήφιοι δήμαρχοι της Αθήνας (Δ. Αβραμόπουλος, Λ. Αυδής, Μ. Δαμανάκη, Α. Λεντάκης, Θ. Πάγκαλος), να καταθέσουν τις απόψεις τους, αμέσως μετά την επίσημη έναρξη του συνεδρίου, πάνω στη δέσμη των 4 ερωτημάτων που παρουσιάστηκαν από τον πρόεδρο του ΤΕΕ, Κ. Λιάσκα (1. Υπάρχει η ανάγκη για όραμα; 2. Ποιο είναι το μέλλον των μεγάλων πόλεων; 3. Είναι αναγκαία η μητροπολιτική δομή της πρωτεύουσας; 4. Ποιες πρέπει να είναι οι μεγάλες παρεμβάσεις στην Αθήνα;), συζήτηση που επαναλαμβάνεται και φέτος, με το πάνελ στο οποίο συμμετέχουν οι κκ. Κ. Λαλιώτης, Σ. Μάνος, Σ. Χαλβατζής, Μ. Παπαγιαννάκης, Γ. Δημαράς και Α. Λεντάκης.

Κινδυνεύοντας να είμαι απλουστευτικός, θα έλεγα ότι υπήρξε κάποια σύγκλιση απόψεων στις περισσότερες απαντήσεις, οι οποίες επικεντρώθηκαν στο ανθρώπινο μέτρο, στη συμμετοχή του πολίτη, στην αποκέντρωση κ.λπ. Αν υπήρξαν διαφορές στα όσα ελέγχθησαν, αυτές θα πρέπει να επισημανθούν στην αντιπαράθεση ενός ρεαλιστικού ονείρου, στηριγμένου στις παραγωγικές τάξεις ή στο κοινωνικό συμφέρον, απέναντι στο ιδεαλιστικό όραμα μιας κοινωνίας οποταγμένης στα ιδιωτικά συμφέροντα, και στην επιμέρους αξιολόγηση των αναγκαίων παρεμβάσεων, οι περισσότερες των οποίων συνιστούν, και πάλι, κοινό τόπο (ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων, αναπλάσεις γειτονιάς, αναβάθμιση ποιότητας ζωής ως προς τις συγκοινωνίες, το πράσινο, τις σχολικές αίθουσες κ.λπ.) Ωστόσο, έχω την εντύπωση πως το κεντρικό ερώτημα παραμένει αναπάντητο, από κάθε πλευρά, και αυτό δεν είναι άλλο από την αναζήτηση της ταυτότητας, της ιδιομορφίας της πόλης, πριν προχωρήσουμε σε οτιδήποτε άλλο – ιδιαίτερα στη διατύπωση ενός νέου Καταστατικού Χάρτη της Αθήνας.

Οι περισσότερες μεγάλες πόλεις, όπως η Αθήνα, γίνονται κατανοητές μέσα από διάφορα μοντέλα αστικής ανάπτυξης, σε εξάρτηση των κοινωνικών μετασχηματισμών: ομόκεντροι κύκλοι (από το κέντρο στην περιφέρεια), τομείς, πολλαπλοί πυρήνες. Σήμερα, όμως, σύμφωνα με τον ιταλό ερευνητή P. Perulli (*Atlante metropolitano. Il mutamento sociale nelle grandi città*,

1992), η εικόνα της σημερινής μεγάλης πόλης είναι αυτή μιας τεράστιας κλειψύδρας, στους δύο πόλους της οποίας βρίσκονται, από τη μια πλευρά, τα ανερχόμενα κοινωνικά στρώματα, οι επαγγελματίες ελίτ, και από την άλλη, οι νέοι τομείς χειρωνακτικής εργασίας (που δεν απορροφούνται στη βιομηχανία, αλλά στις υπηρεσίες του τριτογενούς τομέα), μαζί με πρωτοφανείς μορφές φτώχειας και κοινωνικής υποβάθμισης, ενώ στη μέση της βρίσκονται οι παραδοσιακές παραγωγικές τάξεις (αστική και εργατική).

Σ' αυτές τις πτυχές του κοινωνικού ιστού της σύγχρονης πόλης έχουμε σταθεί λίγο, όμως κάθε οραματισμός, σχεδιαστικός ή άλλος, του παρόντος και του μέλλοντος της πρωτεύουσάς μας προσκρούει αναπόφευκτα στο μεταβαλλόμενο τοπίο της κοινωνικής δομής που τη συγκροτεί. Αλήθεια, έχουμε σκεφτεί ποιος φτιάχνει σήμερα την Συγγρού, την Κηφισίας των ασφαλιστικών εταιριών και την Βουλιαγμένης των εμπορικών κέντρων; Σ' αυτό το πλαίσιο είναι πολύ σημαντική η πρόσφατη επιστολή του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, προς τον Δήμαρχο Αθηναίων, σχετικά με τις κτιριακές και πολεοδομικές επεμβάσεις στην πόλη της Αθήνας (Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων, νέο Μουσείο της Ακρόπολης, επεκτάσεις στο Μέγαρο Μουσικής, αναμόρφωση κτιρίου Βουλής και κατασκευή υπόγειου γκαράζ, επέκταση του Βυζαντινού Μουσείου, Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, υπέργειες απολήξεις σταθμών του Μετρό, πλατείες Δημαρχείου-Εθνικής Αντιστάσεως, Ομονοίας, Συντάγματος, Μαβίλη κ.λπ.), που αγγίζει, επί τον τύπον των ήλων, τα θέματα του Συνεδρίου.

Το φαινόμενο δεν είναι βεβαίως ελληνικό. Η ευρωπαϊκή κοινότητα μετατρέπεται πρωτίστως σε μια κοινότητα πόλεων παρά εθνών. Οι ειδικοί μάς λένε πως στην ανακατανομή του ευρωπαϊκού χάρτη κερδίζουν έδαφος μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές, οι οποίες αντιμετωπίζουν την κρίση τους διεκδικώντας μια νέα οικονομική και πολιτική κεντρικότητα, όπως το Παρίσι και το Μιλάνο, πόλεις "κόμβοι", όπως η Φρανκφούρτη και οι Βρυξέλλες, περιφερειακές μεγαλουπόλεις σε ανάπτυξη, όπως η Λυών, πόλεις-κέντρα βιομηχανικών περιοχών με ευέλικτη τεχνολογία, όπως η Στουτγάρδη και η Μπολόνια, πόλεις έρευνας και επιστημών, όπως η Γκρενόμπλ. Στον ίδιο χάρτη, χάνουν σταθερά θέση πόλεις μαζικής παραγωγής, όπως το Τορίνο, μητροπόλεις που υπέστησαν δραστική μείωση της παραγωγικής τους βάσης, όπως το Λονδίνο, περιοχές πρωτο-βιομηχανικές, σε φάση μαρασμού, όπως Βρέμη, Γλασκώβη, Λίβερπουλ.

Ως γενικό φαινόμενο μπορούμε να παρατηρήσουμε την άνοδο του γερμανικού, του γαλλικού

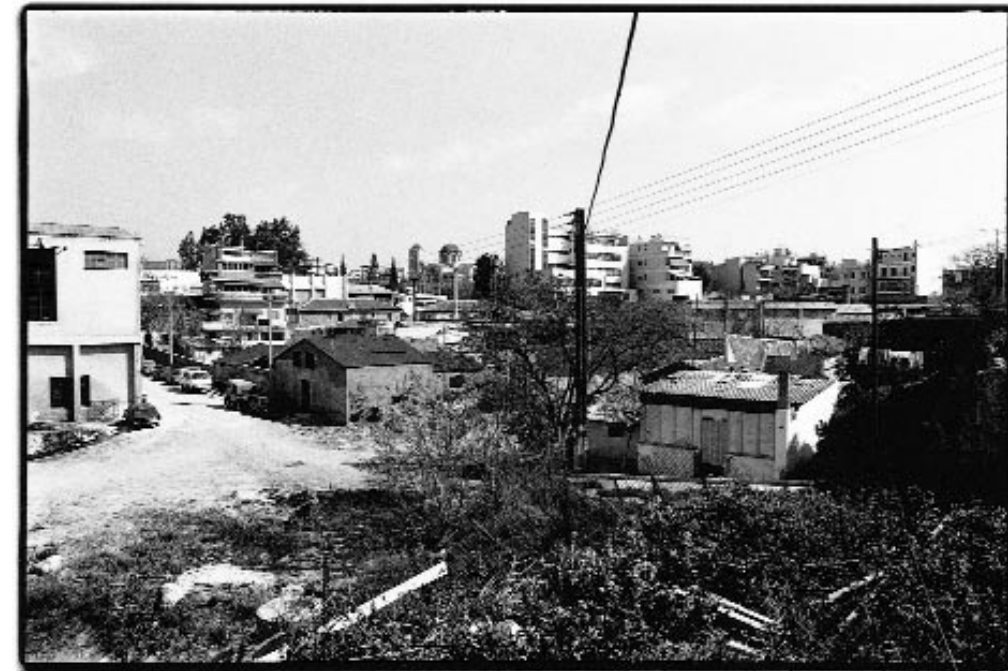
και του αγγλικού "νότου" σε αντίθεση με τον "βορρά", των ίδιων χωρών, που υφίσταται τις δραματικές συνέπειες της αποβιομηχάνισης και της αστικής κρίσης. Αντιστοίχως, ενώ διαπιστώνεται η επιτυχία των πόλεων μεσαίου μεγέθους, δεν αποτελεί γενική διαπίστωση η παρακμή των μεγάλων μητροπολιτικών περιοχών, πλην του Λονδίνου, αφού, εκτός από το Παρίσι και το Μιλάνο, το Βερολίνο, το Άμστερνταμ, η Φρανκφούρτη, οι Βρυξέλλες, η Λυών, το Μόναχο δείχνουν μια σημαντική ανάκαμψη. Όπως αναφέρει ο Perulli, μια έρευνα του Ιδρύματος Agnelli κατέγραψε τις παραμέτρους ανανέωσης για κάθε αστική περιοχή, ταξινομώντας τις σε πόλεις με σφαιρική διευθυντική τάση, πόλεις θετικής βιομηχανικής και τεχνολογικής μετάβασης, και πόλεις σε σημαντική δομική κρίση. Δυστυχώς, σ' αυτή την κατάταξη, η πρωτεύουσά μας και τα μεγάλα αστικά κέντρα

πλαίσιο του διεθνούς ανταγωνισμού ή της "εξωτερικής πολιτικής" των ευρωπαϊκών πόλεων, προκειμένου μια πόλη να επιλεχθεί για επενδύσεις, θα πρέπει να διαθέτει κατάλληλες υπηρεσίες, υψηλό τεχνολογικό επίπεδο, να ενδυναμώνει την οικονομική υποδομή της, να καλλιεργήσει την εικόνα και την ποιότητά της (στην κατοικία, στο περιβάλλον, στο κοινωνικό και πολιτισμικό επίπεδο). Αυτή ακριβώς είναι η σκοπιμότητα των μελετών παρέμβασης, όπου ο σχεδιασμός της πόλης αποκτά πρωτεύοντα ρόλο ως προς τη λειτουργικότητα των δικτύων και τη βελτίωση της εικόνας της. Αυτό είναι το μεγάλο μυστικό που μας διαφεύγει πίσω από τα κάθε λογής έργα που συμβαίνουν στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις (ανάκτηση της σχέσης με τη θάλασσα στη Βαρκελώνη, προσδιορισμός μιας νέας κεντρικότητας γύρω από τον σιδηρόδρομο ταχείας κίνησης στη Λίλλη).

Βεβαίως, για να συμβεί η οποιαδήποτε διαδικασία αναβάθμισης, μέσα από μια στρατηγική επεμβάσεων, είναι αναγκαία η αναθεώρηση ορισμένων προκαθορισμένων ρόλων. Παρά τις διακηρύξεις της "νέας τάξης" ή την επιστροφή σ' ένα "ασφαλές παρελθόν", σήμερα, στην εποχή της "αδύναμης σκέψης" και της "αδύναμης διακυβέρνησης", για πολλούς, είναι οι συμβάσεις της ρητορικής, της πειθούς και της διαπραγματεύσεως που καθορίζουν ένα νέο καταστατικό νομομοίησης κάθε αρχιτεκτονικού και, ιδίως, πολεοδομικού σχεδίου που αναφέρεται στο ετερογενές μίγμα, στις διάφορες κοινότητες που συναπαρτίζουν τις αστικές κοινωνίες, σε κατοίκους που αποποιούνται την ιδιότητα του δημότη ή δεν βιώνουν την πόλη ως δημότες. Προκειμένου, λοιπόν, να

ξεκινήσει κάποια σημαντική πολεοδομική μελέτη, απαραίτητος όρος είναι να επιτευχθεί μια πολιτισμική συναίνεση μεταξύ των παραγόντων που συμβάλλουν στην υλοποίησή της (φορείς κρατικοί, δημοτικοί, ιδιωτικοί, κατασκευαστικές εταιρείες, μελετητές, κοινότητες ενδιαφέροντος: οι τοπικές κοινωνίες, όπως συνηθίζεται να λέγονται). Σ' αυτή την κατεύθυνση, ορισμένες μορφές εργασίας και εκπόνησης μελετών, όπως η πρόσκληση ειδικών συμβούλων, διαγωνισμοί ιδεών ή διαγωνισμοί με πρόσκληση, σεμινάρια σχεδιαστικά και εργαστήρια, μοιάζουν να είναι πιο αποτελεσματικές από τη συμβατική εκπόνηση μελετών στα γραφεία των τεχνικών υπηρεσιών ή την απ' υψηλού χάραξη κάποιων επεμβάσεων.

Το κορυφαίο διεθνές γεγονός του 1996 ήταν το XIX Συνέδριο της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων που διεξήχθη στη Βαρκελώνη την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου με κεντρικό θέμα του "Παρόν και μέλλον - Η αρχιτεκτονική στις πόλεις", στο οποίο προσήλθαν περισσότεροι από 12.000 αρχιτέκτονες απ' όλον τον κόσμο. Η θεματολογία του Συνεδρίου δεν πρότεινε ένα εξαντλητικό σύστημα ανάλυσης των νέων σχέ-



της χώρας μοιάζουν να βρίσκονται στις δύο τελευταίες θέσεις.

Αναμφισβήτητα, σε όλες τις περιπτώσεις –υποβαθμισμένες περιοχές, νέες περιφερειακά αναπτυσσόμενες περιοχές, αναβαθμισμένες μητροπόλεις– καθοριστικό ρόλο διαδραματίζουν οι τοπικοί παράγοντες, ιδιαίτερα η ικανότητά τους να αναπτύξουν συνεταιριστικές στρατηγικές, να κινητοποιούν τοπικά αποθέματα που βρίσκονται σε υπολανθάνουσα κατάσταση, να ελκύουν νέες εξωτερικές επενδύσεις, να εντάσσουν τις πόλεις τους σ' ένα δίκτυο και να σχεδιάζουν την ανάπτυξή τους. Σε αντίθεση με την πολιτική του νεο-φιλελευθερισμού (η περίπτωση των αγγλικών πόλεων), επιτυχής ανάκαμψη παρουσιάστηκε σ' εκείνες τις πόλεις που έθεσαν σε διεργασία πολιτικές σχεδιασμού, στοχεύοντας στην πολυκεντρικότητα (κυρίως μέσα από τη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με την ίδρυση μικτών εταιρειών αστικής ανανέωσης), στην αναμετατροπή των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών και στη δημιουργία νέων υποδομών υπηρεσιών για τις επιχειρήσεις.

Αυτό που πρέπει να γίνει σαφές, είναι ότι, στο

πάνω: Ν. Ιωνία-Περισσός, φωτ. Α. Ζαννί, 1991



σεων μεταξύ αρχιτεκτονικής και σύγχρονης πόλης, αλλά, απλώς, πέντε πλατφόρμες (μεταλλάξεις, ροές, οικισμοί, υποδοχείς και terrains vagues/λανθάνοντα εδάφη), ως πεδία ανίχνευσης μιας νέας κατάστασης που απομακρύνεται από την παραδοσιακή αντίληψη του αρχιτεκτονικού επαγγέλματος, αλλά και από τους τρόπους περιγραφής και επέμβασης στην πόλη. Μέσα από αυτή την προσέγγιση, διαπιστώθηκαν: 1) η ακαταλληλότητα του οργανικού-εξελικτικού μοντέλου, όπως επίσης και της θετικιστικής λογικής του ορθολογικού μοντέλου, να αντιμετωπίσουν τα φαινόμενα και τις ραγδαίες μεταλλάξεις της σύγχρονης πόλης, 2) η αντίληψη της ταχύτητας ως εναπόθεσης, διασύνδεσης και διανομής μιας παλλαπλότητας ροών, 3) η παρουσία περιοχών πειραματισμού και καινοτομίας ως προς τους χώρους κατοίκησης (νέες κοινωνικές ή περιθωριακές ομάδες, προνομούχα στρώματα κ.λπ.), 4) η εμφάνιση νέων περιβλημάτων-υποδοχών που εξαντλούν την κατανόηση και την κατανάλωση της δημόσιας σφαιρας (μουσεία, στάδια, εμπορικά κέντρα, θεματικά πάρκα και τουριστικές αναπτύξεις), και 5) η παρουσία κενών, μη παραγωγικών, απροσδιόριστων, δίχως σαφή όρια, ανοίκειων περιοχών στις πόλεις.

Ειδικά, η θεώρηση των κενών περιοχών –στο κέντρο και στις περιφέρειες– γίνεται επιτακτική στα πλαίσια των μετασχηματισμών της σύγχρονης πόλης. Η παρατήρησή τους μας οδηγεί στην αναγνώριση δύο τύπων διαδικασιών: μια φυγόκεντρη, βάση της οποίας νέες δραστηριότητες, οικονομικές, υπηρεσίες, κατοικία και διολισθητικές αναζητούν περιοχές και σημεία εγκατάστασης εκτός πόλης, και μια κεντρομόλο, βάση της οποίας σημαντικές αναμετατροπές επισημαίνονται στα ενδιαμέσα εσωτερικά κενά της πόλης (μεγάλα αστικά κενά/βιομηχανικά συγκροτήματα σε μαρμαρό/μετασχηματισμοί παλιών λιμανιών/σιδηροδρομικοί σταθμοί και άξονες εξυπηρέτησης).

Τα φαινόμενα αυτά συγκροτούν την κυρίαρχη προβληματική που αναπτύσσεται για την αντιμετώπιση της κρίσης των πόλεων, σ' αυτό το τέλος του αιώνα, η οποία επικεντρώνεται στην επανεκτίμηση της υπάρχουσας πόλης, προσεγ-

γίζοντας σχεδιαστικά το μετασχηματισμό και όχι την επέκταση της αστικής δομής. Η τάση αυτή αναπτύχθηκε ιδιαίτερα στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και του 1990, και επισκίασε κατά κάποιον τρόπο την ανασυγκρότηση της πόλης μέσα από τμηματικές οικιστικές επεμβάσεις (Βερολίνο) και την αναδιάταξη της πόλης μέσα από τη στρατηγική τοποθέτηση δημοσίων κτιρίων που εκμεταλλεύονται την ήδη υπάρχουσα κοινωνική υποδομή της (Παρίσι). Πρόκειται για το φαινόμενο της “νέας κεντρικότητας”, σύμφωνα με το οποίο εκδηλώνεται σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις μια διαδικασία επαναστικοποίησης. Πράγματι, ακολουθώντας τις απόψεις οικονομολόγων, οι πόλεις ξανασυσκεντρώνουν νέες αστικές δραστηριότητες και ορισμένους τύπους κατοικίας σε περιοχές που θεωρούνται “εγκαταλειμμένες”, στις οποίες υπήρξαν κάποτε παραγωγικές ή άλλες δραστηριότητες, που είτε απομακρύνθηκαν είτε τέθηκαν σε αχρηστία.

Αυτές ακριβώς οι περιοχές, που βρίσκονται συνήθως μεταξύ του “ιστορικού κέντρου” και της σύγχρονης “περιφέρειας”, προσφέρονται τώρα ως πεδία για σημαντικές αναπτυξιακές επεμβάσεις, μέσα από προγράμματα μικτών χρήσεων που συνδυάζουν κατοικία, οργανωμένο πράσινο, υπηρεσίες, βιοτεχνικές δραστηριότητες μικρής κλίμακας και πολιτισμικές δραστηριότητες – ουσιαστικά, την πεμπτούσια της πόλης. Όπως γίνεται αντιληπτό, οι περιοχές αυτές βρίσκονται σε κάθε μεγάλη και μεσαία ευρωπαϊκή πόλη που γνώρισε τους ρυθμούς της βιομηχανικής ανάπτυξης, αποτελώντας ένα είδος αρχαιολογίας της πόλης –σε λιμάνια, πέριξ των σιδηροδρομικών σταθμών και μεγάλων βιομηχανικών συγκροτημάτων– δηλαδή, περιοχές όπου υπάρχουν εγκαταστάσεις με αποθήκες, πλατφόρμες και δεξαμενές, αλλά το ίδιο ισχύει και για πιο μεμονωμένα κτίρια ή χώρους, όπως: παλιές αγορές, σφαγεία, νοσοκομεία, στρατώνες, που έχουν περιέλθει σε μαρμαρό και υποβάθμιση– και δεν λείπουν βεβαίως από τις δικές μας, σε διαφορετική πάντα κλίμακα.

Κάτω από την ώθηση αυτών των νέων τάσεων ανάπτυξης (ιδιαίτερα αισθητής στους τομείς του εμπορίου, των υπηρεσιών και του τουρισμού/αναψυχής), οι θεαματικές αλλαγές των

οποίων είναι άμεσα συσχετισμένες με τα νέα συστήματα επικοινωνίας και πληροφορικής, δημιουργούνται νέοι τρόποι προσέγγισης της υπάρχουσας πόλης, νέες στρατηγικές σχεδιασμού της και, προφανώς, νέα εργαλεία πολεοδομικής διαχείρισης, που έχουν όλα ως κοινό τόπο τη διάγνωση της κρίσης του παραδοσιακού “αστικού σχεδιασμού” (έννοια που, δυστυχώς, δεν ευδοκίμασε στην χώρα μας). Αντί της μεγαλεπήβολης πολιτικής των “μεγάλων έργων”, σε πολλές πόλεις προωθείται η πολιτική των ειδικών προγραμμάτων, που απαιτούν:

α) την αναθεώρηση του μοντέλου της πυραμιδωτής διαδικασίας των επεμβάσεων (χωροταξικό, πολεοδομικό, αρχιτεκτονικό σχέδιο), προς χάριν επεμβάσεων και σχεδίων αποτελεσματικών και με εκτελεστική ισχύ, ικανών να παρακάμψουν τις γραφειοκρατικές αδυναμίες και τα εμπόδια, αλλά και να προβάλουν ταυτόχρονα μια γενική στρατηγική, β) τον υψηλά επεξεργασμένο επαναπροσδιορισμό της αστικής μορφής, σύμφωνα με τις ιδιαίτερες απαιτήσεις κάθε περιοχής και κάθε μελέτης, επιμένοντας στη συνεργασία δικτύου υποδομών/αρχιτεκτονικής και όχι στο διαχωρισμό τους, γ) διαρθρωτικές αλλαγές στις σχέσεις δημόσιου/ιδιωτικού τομέα ως προς τις επεμβάσεις, γεγονός που επιφέρει συχνά αντιθέσεις συμφερόντων, και δ) νέες μορφές διαχείρισης και νέα πολεοδομικά εργαλεία, που προσδιορίζονται στη σύσταση ειδικών μικτών οργάνων. Αυτή είναι επιγραμματικά η φιλοσοφία των ειδικών προγραμμάτων, σύμφωνα με τον Ισπανό πολεοδόμο Joan Busquets (φιλοσοφία πάνω στην οποία βασίστηκε εν μέρει το πρόγραμμα συνολικής αναβάθμισης που έγινε στη Βαρκελώνη, πριν και κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, βελτιώνοντας την προηγούμενη πολιτική των σημειακών επεμβάσεων).

Τα δύο Συνέδρια για την Αθήνα θα πετύχουν πολλά, αν καταφέρουν να θέσουν στο επίκεντρο των μετασχηματισμών της πόλης ευρηματικά και τολμηρά προγράμματα, τα οποία οφείλουν να ανταποκρίνονται στις κοινωνικές ανάγκες βελτίωσης της ποιότητας του αστικού τοπίου, να υπολογίζουν την ανοδική διαφοροποίηση του κοινωνικού ιστού και να βασίζονται πα-

ράλληλα στις έννοιες του εφικτού και της αποδοτικότητας. Ίσως μια τέτοια υπόθεση να αφορά άμεσα σ' εκείνους τους αρχιτέκτονες και πολεοδόμους που μπορούν να αναμετρηθούν σχεδιαστικά με τη “μεγάλη κλίμακα” (δηλαδή, με την ίδια την πόλη), δίχως να υποκύπτουν αβίαστα στην ιστορικοιστική ρητορεία ή στην αισθητικοποίηση του κατακερματισμού του αστικού τοπίου. Συχνά –και στο περασμένο συνέδριο– εκφράζονται πολλές επιφυλάξεις ως προς τις μεγάλες σχεδιαστικές παρεμβάσεις στην Αθήνα, παράλληλα με τη διεκδίκηση της μικρής κλίμακας· όμως, θα ήταν λάθος να υιοθετηθεί μονομερώς αυτή η αντιπαράθεση, δίχως να εντοπιστούν οι διαφορές στην εμβέλεια και στην κλίμακα των έργων, ιδιαίτερα η δυνατότητα παρέμβασης κατά τμήματα και περιοχές, δεδομένης της αδυναμίας εφαρμογής ενός συνολικού σχεδίου και της αναποτελεσματικότητας των αποσπασματικών επεμβάσεων. Μήπως, λοιπόν, έφτασε η ώρα να απομακρυνθούν οι υπεύθυνοι από τη στεία δημοκοπία, που ανοίγει το δρόμο στην αποσπασματική αυθαιρεσία των ιδιωτικών επεμβάσεων, και ν' αντιληφθούν την πολιτική αξία του νέου σχεδιασμού στην κλίμακα της πόλης;

Είναι λοιπόν στο χέρι κυρίως των δημοτικών Αρχών, αλλά και της Πολιτείας, να ενθαρρύνουν την υλοποίηση ορισμένων ειδικών προγραμμάτων, υπό τη μορφή μικτών εταιρειών και με συμμετοχή ιδιωτικών φορέων. Ο Οργανισμός της Αθήνας αποτελεί, προς το παρόν, έναν κατάλληλο φορέα, που μπορεί να λειτουργήσει προς αυτή την κατεύθυνση –στη μεταβατική περίοδο συγκρότησης της μητροπολιτικής δομής–, φτάνει να έχει αυτονομία συγκρότησης και εκτελεστικές αρμοδιότητες. Στο σημείο αυτό, είναι καθοριστικός ο ρόλος των μεγάλων εργοληπτικών και κατασκευαστικών εταιρειών, που θα πρέπει να στρέψουν τη δράση τους και να συνδράμουν σε έργα αναπτυξιακής δομής, αναβαθμίζοντας αισθητά την ποιότητα των μελετών και των επεμβάσεων, και υπολογίζοντας τις επιπτώσεις στο περιβάλλον. Είναι καιρός να αναθεωρηθεί ριζικά η διαδικασία εκπόνησης και ανάθεσης δημοσίων τεχνικών έργων: το σύστημα της μελετοκατασκευής, που διαμορφώνει –τμηματικά, έστω– τις πόλεις μας.

πάνω: βιντεο-τοπία της Αθήνας, αρχ. Α. Αγγελιδάκης, 1996 (από την έκθεση “Τοπία του οικείου”, στην XIX Διεθνή Έκθεση Αρχιτεκτονικής της Τριεννάλε του Μιλάνου)



Είναι σαφές ότι μια τέτοια θεώρηση στηρίζεται πρωτίστως στη συνέχεια των θεσμών και των προγραμματικών δεσμεύσεων, καθώς και στη συνεννόηση του πολιτικού κόσμου. Η επιτυχία της ανάκαμψης της Αθήνας στηρίζεται στη δυνατότητα σύλληψης, επεξεργασίας και υλοποίησης όχι τόσο οράματος όσο ενός προγράμματος συνδυασμένων παρεμβάσεων, με γνώμονα το κοινωνικό συμφέρον. Πιθανόν να χρειάζεται η δημιουργία ενός Ανωτάτου Συμβουλίου Μέριμνας για την Αθήνα (αν και η άποψη αυτή με βρίσκει κάπως επιφυλακτικό, θυμίζοντας την αναποτελεσματικότητα της πολλά υποσχόμενης Κοσμητείας Εθνικού Τοπίου και Πόλεων στη δεκαετία 1957-67), ακόμη ίσως και η σύνταξη ενός νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής⁷⁸ προτάσεις, που έχουν κατατεθεί στο παρελθόν από τον καθ. Γ. Κανδύλη και τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, κ. Κ. Λαλιώτη.

Αυτό όμως που προέχει και αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για την εκκίνηση ορισμένων ειδικών προγραμμάτων, είναι η ενιαία μητροπολιτική δομή του πολεοδομικού συγκροτήματος –πάγιο αίτημα του πολεοδομικού προβληματισμού της χώρας και, απ’ ό,τι φαίνεται, κοινός τόπος κάθε συζήτησης– και ο συντονισμός της δημόσιας διαχείρισής τους, προκειμένου να αποφευχθούν επικαλύψεις θέσεων, αρμοδιοτήτων και ενεργειών. Η παρέμβαση του αρχιτέκτονα R. Nicolini, δημοτικού συμβούλου στη Ρώμη, στο περασμένο Συνέδριο, κατέστησε σαφή αυτή τη λειτουργία, διακρίνοντας ανάμεσα σ’ εκείνους τους τομείς που απαιτούν συντονισμό μητροπολιτικού επιπέδου (συγκοινωνίες, απορρίμματα), και σ’ αυτούς που μπορούν να οργανωθούν σε δημοτικό επίπεδο (πολιτισμός, εκπαίδευση, υγεία). Επιτρέψτε μου εδώ μια μικρή παρένθεση, σε σχέση με τη χθεσινή απογευματινή συζήτηση: η μητροπολιτική δομή εξαρτάται από την παρουσία των δικτύων και την εμβέλεια τους στη γεωγραφική περιοχή λειτουργίας τους, και όχι από τις διάφορες τοπικότητες.

Χρειάζεται επίσης κάποια μεγάλων αφορμή για να τεθεί ο μηχανισμός σε εφαρμογή. Η Θεσσαλονίκη, ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 1997, έχει αυτήν ακριβώς την ευκαιρία, αυτή την αφορμή που μπορεί να την ωθήσει σε μια κατεύθυνη ανασυγκρότηση και ελπίδας⁷⁹ κάτι που, δυστυχώς, λείπει από την Αθήνα. Ούτε πολιτιστική πρωτεύουσα, ούτε προοπτική αναβάθμισης στο οικονομικό δίκτυο

της Ευρώπης, τίποτα απ’ όλα αυτά δεν συντρέχει για να ωθήσει τα πράγματα και την τύχη της πόλης – πλην της διεκδίκησης για την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Αυτό που αναζητείται, λοιπόν, είναι το κίνητρο⁸⁰ δηλαδή, για να επανέλθουμε στο αρχικό ερώτημα, η ταυτότητα της πόλης σ’ αυτό το γύρισμα του αιώνα. Περισσότερο από τους τεχνικούς, αυτή η αγωνία ήταν έκδηλη στις ομιλίες των κοινωνιολόγων, των ιστορικών, των κριτικών που πλαισίωσαν το περασμένο συνέδριο. Στην κατεύθυνση αυτή, ο Κ. Τσουκαλάς σημείωνε –κάπως αισιόδοξα– ως απαραίτητη προϋπόθεση την αποκατάσταση του Δήμου, την ανασύσταση της συμβολικής ταυτότητας της πόλης, ενώ ο Κ. Μοσκόφ –κάπως ελλειπτικά– πρότεινε την Αθήνα ως επίκεντρο του Έλληνα Λόγου, που έχει το ρόλο να εξανθρωπίσει τον Τρίτο Κόσμο.

Η εντύπωσή μου είναι πως αυτή η ταυτότητα υπολανθάνει στην ασαφή οντότητα της μητροπολιτικής διάστασης της πόλης: η Αθήνα-χωνευτήρι, η Αθήνα-τοπίο μιας οικείας, καθημερινής επανάληψης που χρήζει περισσότερης ορθολογικότητας, εις πείσμα όσων την αντιμάχονται⁸¹ ή, για να το πω μ’ άλλα λόγια, αν η Αθήνα προβάλλεται μόνο ως τόπος μιας “αστόχαστης πράξης”, τότε, αυτό που χρειάζεται, είναι “στοχαστική αρχιτεκτονική” και πολεοδομία (για να χρησιμοποιήσω τους όρους του Α. Προβελέγγιου), με στόχο μίαν αποκεντρωμένη και ευέλικτη ευταξία, ενσωματώνοντας στην ήδη πολυσυλλεκτική –σχεδόν νεομεσαιωνική– δομή της (συνδυασμός εμπορικών και χειροτεχνικών χρήσεων με κατοικία), τον αναγκαίο κοινωνικό και πολιτισμικό εξοπλισμό.

Σχετικά με το είδος των επεμβάσεων, είναι βασική μια διαφοροποίηση ανάμεσα στο δίκτυο υποδομών και στην εικόνα πολιτισμού, όσον αφορά στην καθημερινή αντίληψη και βιωματική εμπειρία της πόλης. Αναμφισβήτητα, η Αθήνα και η Αττική, καθώς και οι άλλες ελληνικές πόλεις και οι ευρύτερες περιοχές τους, χρειάζονται μεγάλες επεμβάσεις που θα εξασφαλίσουν ένα λειτουργικό και ορθολογικό δίκτυο υποδομών: αποχέτευση, τηλεπικοινωνίες, συγκοινωνία. Όμως, χρειάζονται επίσης και μια μεγάλη επέμβαση, μακράς πνοής, που θα τείνει να διαμορφώσει την εικόνα της πόλης και της καθημερινής ζωής σ’ αυτήν. Δεδομένης της αδυναμίας επέμβασης στον τομέα της κατοικίας, που συνεχίζει να κινείται στον ολισθηρό δρόμο της ιδιωτικής και εν τέλει ανεξέλεγκτης επέμβα-

σης, και εν μέρει σ’ αυτόν των δημοσίων κτιρίων, που ταλανίζεται από τις αδυναμίες και τις χρονοβόρες διαδικασίες του Δημοσίου, φρονώ ότι σημαντικός τομέας, με άμεση επίπτωση στη βελτίωση της εικόνας της πόλης και της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής της, είναι η διαμόρφωση του δημόσιου χώρου, συνδυασμένη με την αναβάθμιση και την αναπροσαρμογή νέων χρήσεων, και η ουσιαστική επέμβαση των αρχιτεκτόνων στον τομέα των τεχνικών έργων (υποδομές).

Κάτι τέτοιο σημαίνει την αναζήτηση μιας διαφορετικής ισορροπίας μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής σφαίρας, την απόδοση της πόλης στους κατοίκους-δημότες της, ιδιαίτερα μέσα απ’ τη διαμόρφωση του δημόσιου ανοικτού χώρου. Εκτός από την πολυθρόνητη ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, η επανάκτηση όλου του παραθαλάσσιου μετώπου του αστικού συγκροτήματος, απ’ το Κερατσίνι ως το Σούνιο (κι η διαμόρφωσή του ως κατ’ εξοχήν δημόσιου ανοικτού χώρου όλου του λεκανοπεδίου), η ανάπλαση της μεγάλης σφήνας κατά μήκος του Κηφισού, απ’ την Εθνική Οδό ως το Φάληρο (γεφυρώνοντας την απόσταση των δυτικών συνοικιών απ’ το κέντρο), όπως επίσης και η αναστήλωση της σύγχρονης περιφέρειας, μαζί με την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, ή ο ανασχηματισμός όλων των κρασπέδων, του οδοστρώματος της πόλης, μαζί με τον εκσυγχρονισμό των αστικών εξοπλισμού, δεν είναι άραγε ορισμένα από τα σημαντικά ειδικά προγράμματα, τα ζωτικά έργα, της επόμενης δεκαετίας;

ΥΓ. Αντιλαμβάνεστε, ίσως, γιατί στον τίτλο τής εισήγησής μου αναφέρομαι σε πρόγραμμα και όχι σε όραμα. Το όραμα αποτελεί πολιτισμικά μια έννοια του μοντέρνου, που αποκτά ιδεαλιστική χροιά στον 19ο αιώνα, την εποχή των μεγάλων σχεδίων που αποσκοπούσαν στη μητροπολιτική επέκταση της πόλης (Βαρκελώνη/Cerdà, Παρίσι/Hausmann και Hénard, Βιέννη/Wagner), και μια ουτοπική, στα σχέδια των πρωτοποριών στις αρχές του 20ού. Το πρόγραμμα είναι μια περισσότερο μεταρρυθμιστική έννοια του μοντέρνου, που αποσκοπεί στο μετασχηματισμό, στην επιτυχή αναδίπλωση της πόλης. Η επιτυχία της ανάκαμψης των πόλεων σήμερα στηρίζεται στη δυνατότητα σύλληψης, επεξεργασίας και υλοποίησης όχι τόσο ενός οράματος όσο ενός προγράμματος συγκεκριμένων δράσεων. Ειδάλλως, οι πόλεις, η Αθήνα, είναι, εξ ορισμού, άτυχες.

Σημ. 1: Όσον αφορά στη φύση και το είδος αυτών των “μεγάλων” έργων (γύρω από τα οποία έχει δημιουργηθεί μάλλον κάποια σύγχυση εννοιών), θα πρέπει να διακρίνουμε εδώ

–σχηματικά, έστω– ανάμεσα σ’ αυτά που έχουν εμβέλεια σε ολόκληρο τον εθνικό χώρο (βλ. εκτροπή Αχελώου, ζεύξη Ρίου-Αντίριου, εκσυγχρονισμός σιδηροδρομικού δικτύου και αυτοκινητοδρόμων/Εγνατία οδός), σ’ αυτά που θα επηρεάσουν αποφασιστικά την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή και χωροταξική διάρθρωση μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων (βλ. αεροδρόμιο Σπάτων, κυκλοφοριακοί άξονες όπως η Σταυρού-Ελευσίνας, περιαστικό πράσινο, βιολογικός καθαρισμός Ψυττάλειας), και σ’ αυτά που αφορούν στη βελτίωση της καθημερινής ζωής των κατοίκων στις πόλεις.

Σημ. 2: Σ’ αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να δούμε το παράδοξο ανάμεσα σε μια σχετική αναβάθμιση της αρχιτεκτονικής στα μαζικά μέσα ενημέρωσης, και μια βαθμιαία εξόντωση των νεωτεριστικών εκφάνσεών της (βλ. κτίριο “Φιξ”)⁸² για να το πω πιο απλά, την παράδοση της ελληνικής εκδοχής του μοντέρνου⁸³ γιατί αυτό που, τελικά, φαίνεται να ενδιαιτείται την ελληνική κοινωνία, είναι οι εκδοχές άλλων ιστορικών χρόνων, που προσφέρουν στο παιχνίδι των μορφών δάνεια στοιχεία, π.χ. ο νεοκλασικισμός (η μοντέρνα αρχιτεκτονική χαρακτηρίζεται ως γνωστόν από μια διαβάθμιση αφαιρέσης). Περιττεύει να πω, πως ο ρόλος του πελάτη εδώ είναι αποφασιστικός και εξαιρετικά υπεύθυνος στη διαμόρφωση ενός κλίματος, ιδιαίτερα εκείνου του πελάτη που έχει τη δυνατότητα επέμβασης στην πόλη: Τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρίες, ξενοδοχεία. Η ανάμιξη των μορφών είναι πολιτισμικό γνώρισμα της νεοελληνικής κοινωνίας μετά τη μεταπολίτευση, που εμφανίζει με γοργούς ρυθμούς τα χαρακτηριστικά φαινόμενα της μεταμοντέρνας κοινωνίας (ανάμεσα σ’ αυτά, το *pastiche* και τη *schizofrenεία*). Ωστόσο, αυτός ο υβριδικός πλουραλισμός δεν πρέπει να συγχέεται με βαθύτερα, δομικά χαρακτηριστικά της μετα-μοντέρνας κοινωνίας, της οποίας συχνά αποτελεί άλλοθι. Διανύουμε, όπως υποστηρίζουν πολλοί φιλόσοφοι, την περίοδο της “αδύναμης σκέψης” και της “αδύναμης διακυβέρνησης”, που μεταφράζονται (στην αρχιτεκτονική) στην απώλεια ενός συλλογικού οράματος, στην εξατομικευμένη θεώρηση των πραγμάτων, στη διακοσμητική έμφαση και στην αναζήτηση του απόηχου μιας μνημειακότητας. Όμως, η κοινωνία μας έγινε κοινωνία πολλών φωνών και, συνεπώς, είναι η στιγμή και η αρχιτεκτονική της να γίνει αρχιτεκτονική πολλών φωνών (διαφορετικών κοινωνικών ομάδων και προγραμμάτων), αντί να είναι η αρχιτεκτονική της συνεχούς εξομείωσης, της εξατομικευμένης επανάληψης του ίδιου. Αυτή η πολιτική θεώρηση ανοίγει άλλους δρόμους στην αρχιτεκτονική και πολεοδομική πρακτική⁸⁴ για παράδειγμα, μια διαφορετική προσέγγιση των δημοσίων κτιρίων, κτιρίων υποδομών και εξοπλισμού, των αναγκών σε στεγασή, της διαμόρφωσης των ανοικτών δημόσιων χώρων, της οικειοποίησης των εγκαταλελειμμένων περιοχών της πόλης. Στις πρόσφατες μελέτες μιας νεότερης γενιάς, που αφορούν σε τέτοια ακριβώς θέματα, διαφαίνεται μια αλλαγή ευαισθησίας, που χρειάζεται να βρει τη μέριμνα και την έμπρακτη συμπαράσταση της πολιτείας, γνωρίζοντας ότι οι πολλές φωνές ξεκινούν από τη βάση και συγκροτούνται πάνω στην εμπειρία της καθημερινής ζωής.

πάνω: Βιντεο-τοπία της Αθήνας, αρχ. Α. Αγγελιδάκης, 1996 (από την έκθεση “Τοπία του οικείου”, στην XIX Διεθνή Έκθεση Αρχιτεκτονικής της Τριεννάλε του Μιλάνου)

ε ι δ ή σ ε ι ς



Το κτίριο *Palazzo dei Congressi*, **EUR** (αρχ. *A. Libera*) στην Ρώμη, όπου διεξήχθησαν οι εργασίες του **ΕΥΡΩΡΑΝ 4 FORUM** (έκθεση των 110 βραβευμένων μελετών, εργαστήρια,

διαλέξεις), από τις 13-16 Μαρτίου 1997, στις οποίες συμμετείχαν περίπου 1000 άτομα (αρχιτέκτονες, εκπρόσωποι πόλεων, κατασκευαστές, εμπειρογνώμονες).

80
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΕΥΡΩΡΑΝ 4 “ΚΤΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΠΑΝΩ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ”

Η Ελλάδα και η Κύπρος συμμετείχαν στο διαγωνισμό με 5 περιοχές: την Αγία Τριάδα του Δήμου Ηρακλείου, το Ομεριέ του Δήμου Λευκωσίας, τον οικισμό Κυπριανού του Δήμου Λαυρίου, τα Παλαιά Σφαγεία του Δήμου Πατρέων και την περιοχή Αγνό-Πρόνοια του Δήμου Σταυρούπολης. Δόθηκαν 3 ισότιμα βραβεία, 4 έπαινοι και 4 διακρίσεις.

Βραβείο (Ηράκλειο)
Μελέτη: ΚΕ 064
Μελετητές: Σωκράτης Στρατής, Κυριάκος Κουνταυράς, Σάββας Ιωαννίδης, αρχιτέκτονες· Μαρία Λοιζίδου, γλύπτρια.
Βραβείο (Λευκωσία)
Μελέτη: CC170
Μελετητές: Virginie Anselme, αρχιτέκτωνων· Christophe Chiclet, δημοσιογράφος, κοινωνιολόγος.
Βραβείο (Λαύριο)
Μελέτη: RV 714
Μελετητές: Ιωάννης Τσίλης, Βασίλης Γκανιάτσας, αρχιτέκτονες.
Συνεργάτες: Νίκη Γεωργίου, Βίκη Κόντζα, Ελενα Λάλου, φοιτ. αρχιτεκτονικής, Εύα Αθανασάκου, φυσικός, Γρηγόρης Οικονομίδης, πολιτικός μηχανικός.
Έπαινος (Ηράκλειο)
Μελέτη: LR 996
Μελετητής: Lucio Rosato, αρχιτέκτων.

Συνεργάτες: Mauro Vanni, φοιτ. αρχιτεκτονικής, Alfredo Padovano, ηλεκτρονική σχεδίαση.
Έπαινος (Ηράκλειο)
Μελέτη: MM 212
Μελετητές: Βασιλεία Μανιδάκη, Χαράλαμπος Κωνσταντινίδης, αρχιτέκτονες.
Έπαινος (Πάτρα)
Μελέτη: PA 111
Μελετητής: Εμμανουήλ Αναστασάκης, αρχιτέκτων.
Συνεργάτες: Βασιλική Μπάστα-Ξένου, Κυριακή Πρεβεζάνου, σπουδάστριες διακοσμητικής.
Έπαινος (Σταυρούπολη)
Μελέτη: KM 106
Μελετήτρια: Μαρία Ζώγαλη, αρχιτέκτων.

Συνεργάτης: Κώστας Μιχαλακόπουλος, αρχιτέκτων.
Διάκριση (Ηράκλειο)
Μελέτη: ΧΕ 614
Μελετητές: Δημήτρης Τενεζάκης, Αντωνία Κουναλάκη, αρχιτέκτονες.
Συνεργάτης: Γιώργος Γιαμπάνης, αρχιτέκτων.
Διάκριση (Ηράκλειο)
Μελέτη: AB 444
Μελετητές: Barbara Hollerer, αρχιτέκτων· Josef Bauer, Anton Oitzinger, φοιτ. αρχιτεκτονικής.
Συνεργάτες: Peter Vogl, Vincenzo Generini, Edith Koren, Karl-Heinz Fladenhofer, Stefan Pernthaller, Ulrike Bogensberger, Mischa Grabner.
Διάκριση (Λαύριο)
Μελέτη: VS 131

Μελετητές: Αγλαΐα Σκούρα, Νίκος Βαλατσός, αρχιτέκτονες.
Συνεργάτης: Χριστίνα Μαχαίρα, γραφίστρια.
Διάκριση (Σταυρούπολη)
Μελέτη: NC 042
Μελετητές: Πρόδρομος Νικηφορίδης, Bernard Cusoto, αρχιτέκτονες.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής ήταν: Ελένη Γούλιου, αρχιτέκτων, Δ/ντρια ΔΕΕΑΠ, ΥΠΕΧΩΔΕ, Κωνσταντίνος Παπαστεργίου, πολιτικός μηχανικός, δήμαρχος Τρικαίων, εκπρόσωπος ΚΕΔΚΕ, Γιάννης Πολύζος, αρχιτέκτων πολεοδόμος, αναπληρωτής καθηγητής ΕΜΠ, Μάξιμος Χρυσομαλλίδης, αρχιτέκτων, καθηγητής ΑΠΘ, Άγγελος Γαβαλάς, αρχιτέκτων, πρόεδρος ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Αντώνης Νουκάκης, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΤΕΕ, Μαργαρίτα Δάνου, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Κύπρου, Martin Robain, αρχιτέκτων-πολεοδόμος, Γαλλία, Elen Meurat-Schlee, κοινωνιολόγος-πολεοδόμος, Ελβετία.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΔΗΜΑΡΧΙΑΚΟΥ ΜΕΓΑΡΟΥ ΜΕΣΣΗΝΗΣ 30-12-96

Α΄ Βραβείο
Μελέτη: 28431
Μελετητής: Κέλλυ Βρεττού, αρχιτέκτων.

Σύμβουλοι: Αρχιτεκτονικό γραφείο Αναστάσιου και Δημήτριου Μπίρη.
Συνεργάτης: Έφη Βιτζηλαίου, αρχιτέκτων.
Ειδικοί συνεργάτες: Κατερίνα Μιχαλοπούλου, Ναταλία Μαργαριτούλη, Βασίλης Παναγιωτόπουλος, φοιτ. αρχιτεκτονικής· Κατερίνα Μπίρη, αρχιτέκτων· Παγώνης-Χρονέας-Κηνατός, πολιτικοί μηχανικοί· Γιώργος Χριστοφίλης, ηλεκτρολόγος μηχανικός· Γεωργία Βασιλάρα, γραμματέας.
Β΄ Βραβείο
Μελέτη: 33566
Μελετητής: Βασίλης Πούρλος, αρχιτέκτων.
Εξαγορές
Προτάθηκαν για εξαγορά οι μελέτες με τα στοιχεία 16619 και 86301.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής ήταν: Παύλος Πτωχός, Δήμαρχος Μεσσηνής, πρόεδρος, Δημήτρης Παπαλεξόπουλος, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΕΜΠ, Ευθαλία Καλογερέα, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΤΕΕ, Γεώργιος Διαφάντης, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος του ΣΑΔΑΣ, Ανδρέας Καραμπέτσος, τοπογράφος μηχανικός, τεχνική υπηρεσία του Δήμου.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΕΥΘΗΤΗΣΗΣ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ- ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΡΕΜΑΤΟΣ ΣΥΝΑΤΣΑΚΗ, ΠΟΛΗΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, ΚΡΗΤΗΣ. 23-2-1996

Α΄ Βραβείο
Μελέτη: 23946
Μελετητής: Αντώνης Νουκάκης, αρχιτέκτων.
Σύμβουλοι: Π. Μπαμπάλου-Νουκάκη, αρχιτέκτων· Α. Παραπανήσιος, Ε. Παπάζογλου, γεωπόνοι.
Συνεργάτες: Μ. Χατζηγεωιάδου, Ε. Καραβίτη, Ν. Βαλατσός, αρχιτέκτονες· Σ. Τσάμη, Ε. Κούλη, Χ. Λουϊζίδης.

Β΄ Βραβείο
Δεν δόθηκε.
Γ΄ Βραβείο
(Δόθηκαν δύο τρίτα βραβεία)
Μελέτη: 54831
Μελετητές: Μαρία Βουτοτάκη, Δημοσθένης Χατζηδήμος, αρχιτέκτονες.
Συνεργάτης: Μέλπω Σκουλά, βιολόγος.
Μελέτη: 15432
Μελετητές: Μιχάλης Καταρτζής, Πόπη Κουγιανού, αρχιτέκτονες.
Συνεργάτης: Άννα Κανέλλη, αρχιτέκτων.
Εξαγορές
Προτάθηκαν για εξαγορά οι μελέτες με τα στοιχεία 25969 και 55729.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής ήταν: Δ. Αρχοντάκης, Δήμαρχος Ρεθύμνης, Κ. Βαΐου, αρχιτέκτων, επικ. καθηγήτρια, εκπρόσωπος ΕΜΠ, Χ. Σπυροπούλου, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΤΕΕ, Μ. Πολιτοπούλου-Ζαφειρίδου, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Ε. Κλάδος, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΤΥΔΡ.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΩΝ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ 1-4-1996

Α΄ Βραβείο
Μελέτη: 95007
Μελετήτριες: Αικατερίνη-Ουρανία Κωνσταντινοπούλου, Ειρήνη Βενιέρη, αρχιτέκτονες.
Β΄ Βραβείο
Μελέτη: 32120
Μελετητής: Αρχιτεκτονική Ομάδα ΗΝΟΡΕΗ υπό τον Βαγγέλη Απέργη, αρχιτέκτονα.
Συνεργάτες: Γιώργος Μαδεμοχωρίτης, αρχιτέκτων· Μαρία Παπαδοπούλου, Μαίρη Τσαγκάρη, φοιτ. αρχιτεκτονικής.
Γ΄ Βραβείο
Μελέτη: 13031
Μελετητές: Γεώργιος Αλικάκης, Ιωάννης Λειβαδινός, Αικατερίνη Μαλοχάτη, Εμμανουήλ Τσάκωνας, αρχιτέκτονες.
Σύμβουλοι: Γεώργιος Αστρινός, ηλεκτρολόγος μηχανικός.
Εξαγορές
Προτάθηκαν για εξαγορά οι μελέτες με τα στοιχεία 23032 και 16333.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής ήταν: Δ. Αρχοντάκης, Δήμαρχος Ρεθύμνης, Ι. Καβαλιεράτος, επικ. καθηγητής, εκπρόσωπος ΕΜΠ, Χρ. Σπυρόπουλος, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΤΕΕ, Ε. Παπαγεωργίου-Πελέκη, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Γ. Κελέκη, αρχιτέκτων, προϊστάμ. ΤΥΔΡ.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΣΤΑ ΦΑΡΣΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ

Α΄ Βραβείο
Μελέτη: 77177
Μελετητές: Αρχιτεκτονική ομάδα ΑΡΣΙΣ, που αποτελείται από τους Ελένη Μπουλαμάση, Κώστα Μωραΐτη, Κατερίνα Χελιδώνη, αρχιτέκτονες.
Σύμβουλοι: Χρυσάνθος Κιρπότην, πολιτικός μηχανικός· Νικόλαος Σταυρόπουλος, μηχανολόγος μηχανικός.
Συνεργάτες: Ιωάννα Παπαματθαίου, Σταύρος Δενδρινός, αρχιτέκτονες· Δήμητρα Μπουγά, Αντώνης Τουλούμης, φοιτ. αρχιτεκτονικής.
Β΄ Βραβείο
Μελέτη: 18290
Μελετητές: Γιώργος Γιαμπάνης, Δημήτρης Τενεζάκης, αρχιτέκτονες.
Σύμβουλος: Αλέξανδρος Αθανασιάδης, πολιτικός μηχανικός.
Γ΄ Βραβείο
Μελέτη: 68271
Μελετητές: Σταύρος Ιωάννου, Ελένη Καρβέλα, Θωμάς Χρυσάφης, αρχιτέκτονες.

Σύμβουλοι: Δημήτρης Δαλαβάγκας, ηλεκτρολόγος μηχανικός· Παύλος Κρεμέζης, πολιτικός μηχανικός.
Συνεργάτης: Νατάσσα Φουσκουκολάκη, φοιτ. αρχιτεκτονικής.
Ειδικοί Σύμβουλοι: Σόλων Ξενόπουλος, Ελένη Χατζηνικολάου, αρχιτέκτονες.
Ειδικός Συνεργάτης: Νίκος Κουρεπίνης, επιμετητής.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής ήταν:

Β Ι Β Λ Ι Ο Π Α Ρ Ο Υ Σ Ι Α Σ Η

VI Διεθνής Έκθεση Αρχιτεκτονικής, Ελλάδα, Ο ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΚΡΟΚΟΣ, επίτροπος: Α. Γιακουμακάτος, Biennale di Venezia, 1996, Υπουργείο Πολιτισμού.

Μετά τη σημαντική παρουσία της Ελλάδας στην 5η Διεθνή Έκθεση Αρχιτεκτονικής της Μπιεννάλε της Βενετίας το 1991, με τις εκθέσεις, “Δ. Πικιώνης”, “Δημόσια κτίρια των Σ. και Δ. Αντωνακάκη, Ν. Βαλαμάκη και Α. Τομπάζη”, και “18 Ιδέες για το ελληνικό περίπτερο”, η Ελλάδα συμμετείχε στην 6η Μπιεννάλε με την έκθεση "Ο αρχιτέκτων Κυριάκος Κρόκος". Ο πρωτότυπος κατάλογος, σε μορφή “κουτιού” (γραφική επιμέλεια ΑΚΜ-Α. Κατζουράκη), περιέχει ένα έντυπο με κείμενα του Α. Γιακουμακάτου και του Κ. Κρόκου, και μια σειρά πολύπτυχων αφιερωμένων σε μεμονωμένα έργα και μελέτες του αρχιτέκτονα. Όπως γράφει ο επίτροπος: “το νόημα της ελληνικής παρουσίας στην Έκτη Διεθνή Μπιεννάλε Αρχιτεκτονικής ταυτίζεται με μια στάση βαθιά ειλικρινή μπροστά στις πιο αυθεντικές προτάσεις που η σύγχρονη σχεδιαστική δραστηριότητα στη χώρα είναι σε θέση να εκφράσει, προτάσεις που να διακρίνονται κατά το δυνατό από μια πρωτό-

Α. Μονεμβασίτου, αρχιτέκτων, επικ. καθηγήτρια, εκπρόσωπος ΕΜΠ, πρόεδρος επιτροπής, Α. Πατρικίου, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΤΕΕ, Θ. Δανέζης, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Δ. Κουγιανός, εκπρόσωπος κοινότητας, Α. Μπενετάτος, πρόεδρος κοινότητας Φάρσων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΠΥΘΑΓΟΡΑ ΔΗΜΟΥ ΣΑΜΙΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΥΤΕΡΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Α΄ Βραβείο
Μελέτη: 01101
Μελετητές: Παναγιώτης Δραγώνας, αρχιτέκτονας.
Συνεργάτες: Γιάννα Έξαρχου, Βαρβάρα Χριστοπούλου, αρχιτέκτονες.
Β΄ Βραβείο
Μελέτη: 00061
Μελετητές: Σπύρος Κακαβάς, Αθηνά Μάλιαρη, Σταυρούλα Μελισσού, αρχιτέκτονες.
Συνεργάτες: Ελένη Κλωνιζάκη, Ζηνοβία Κοτσοπούλου.

Γ΄ Βραβείο
Μελέτη: 13121
Μελετητές: Βασιλική Αγοραστίδου, Νικόλαος Βαλατσός, Αγλαΐα Σκούρα, αρχιτέκτονες.
Συνεργάτες: Ιωάννης Καραχάλιος, Έλενα Κουρή, Γιώργος Καρβέλας, Μανώλης Βότσης, αρχιτέκτονες· Λητώ Ιωαννίδου, φοιτ. αρχιτεκτονικής.
Έπαινος
Μελέτη: 23344
Μελετητές: Παναγιώτης Τσακόπουλος.

Βασίλειος Καραμάλης, αρχιτέκτονες.
Σύμβουλοι: Αλέξανδρος Αθανασιάδης πολιτικός μηχανικός· Κώστας Γεωργακόπουλος, Απόστολος Ασημάκης, Κώστας Παπασοστόλου, ηλεκτρολόγοι μηχανολόγοι.
Συνεργάτες: Σοφία Τσακωνιάτη, αρχιτέκτων· Χριστίνα Κολοβού, φοιτ. αρχιτεκτονικής.

Έπαινος
Μελέτη: 77640
Μελετητές: Σταύρος Δενδρινός, Σοφία Μαυρομάτη, αρχιτέκτονες.
Σύμβουλοι: Ράνια Κοκκινίδου, τοπογράφος μηχανικός· Νίκος Βίτης, συγκοινωνιολόγος· Γεωργία Μαλινδρέτου, φοιτ. πολιτικός μηχανικός.
Συνεργάτες: Παναγιώτης Βασιλάτος, Ελένη Μπουλαμάση, Αθηνά Στουριδου, αρχιτέκτονες· Γεώργιος Νίνος, φοιτ. αρχιτεκτονικής.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής ήταν: Πέτρος Γρύλλος, Δήμαρχος Σαμίων , πρόεδρος, Σταμάτης Τσολακάκης, αρχιτέκτων, μέλος ΔΣ Δήμου Σαμίων, Σόλων Ξενόπουλος, αναπληρωτής καθηγητής τμήματος Αρχιτεκτόνων, εκπρόσωπος ΕΜΠ, Φανή Αναρούση, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΤΕΕ, Σωτήρης Καβασακάλης, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Νίκη Ζαμενοπούλου, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος ΥΠΠΟ, Μαρία Βενέτη, αρχιτέκτων, εκπρόσωπος Δήμου Σαμίων.





περιγράφονται οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν το σχεδιασμό των κλωστούφαντουργειών: η διαδικασία παραγωγής και τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται, οι συνθήκες περιβάλλοντος στο χώρο παραγωγής, το θεσμικό πλαίσιο που αφορά στη βιομηχανία και τις συνθήκες περιβάλλοντος στο εργοστάσιο, και, τέλος, τα δομικά υλικά και οι κατασκευαστικές μέθοδοι. Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφεται το δείγμα των 56 εργοστασίων. Στο τέταρτο, γίνεται προοπτική η διαδικασία για την τυπολογική διερεύνηση των κτιρίων του δείγματος. Στη συνέχεια, μέσα από αυτή τη διαδικασία εντοπίζονται οι τύποι, περιγράφονται αναλυτικά και κατατάσσονται με βάση τη γεωγραφική και τη χρονική τους εμφάνιση. Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο ερμηνεύονται οι τύποι του προηγούμενου κεφαλαίου.

Isaák Σαπόρτα "ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ – ΜΙΑ ΑΦΗΓΗΣΗ ΖΩΗΣ, Επιμέλεια: Γ. Σημαιοφορίδης, *Untimely Books*, Αθήνα, 1996, 168 σελ., 29 Α/Μ φωτογραφίες, 8 σχέδια.



"Κοιτώντας πίσω, αυτά τα σχεδόν 70 χρόνια που έχω αφιερώσει στην αρχιτεκτονική, συνειδητοποιώ ότι ποτέ δεν αντιμετώπισα την αρχιτεκτονική ως επάγγελμα ή, ακόμη χειρότερα, ως επιχείρηση, της οποίας ο κύριος σκοπός ήταν να αποκτήσω χρήματα. Το σημαντικότερο ήταν η πνευματική πρόκληση, η δημιουργική διαδικασία. Τέλος –αλλά όχι τελευταίο– η ικανότητα δημιουργίας στέγης, ενός βιώσιμου περιβάλλοντος για τους συνανθρώπους μας..."

Μια αυτοβιογραφική αφήγηση του αρχιτέκτονα Isak Saporita, μέλους της ελληνικής ομάδας του 4ου Διεθνούς Συνεδρίου C.I.A.M. του 1933 στην Αθήνα και εκφωνητή του λόγου της ελληνικής αντιπροσωπείας στο συνέδριο. Μια ζωή που ξετυλίχθηκε σε μια περίοδο κοινωνικοοικονομικής αστάθειας, ανάμεσα σε μύθους της μοντέρνας πρωτοπόρας του μεσοπολέμου, ένας προσωπικός κόσμος γεμάτος οράματα και ελπίδες προς μια καλύτερη ζωή και μια υπεύθυνη συλλογική ευημερία. Ο λόγος αναδύεται μέσα από μια λήθη, αφήνοντας απρόσβλητες τις αφηγήσεις. Η μορφή του αυθόρμητου μονολόγου (βασισμένη σε μια αρχική συζήτηση του αρχιτέκτονα με τους Γ. Πολύζο και Γ. Σημαιοφορίδη) χωρίς χρονική ακολουθία ή φραστικές επεξεργασίες μεταδίδει περισσότερο από μια τεκμηριωμένη πληροφόρηση την ατμόσφαιρα των χρόνων του μεσοπολέμου στην Ευρώπη, στην Ελλάδα και, μεταπολεμικά, στην Atlanta των ΗΠΑ, όπου από το 1947 δίδαξε και εργάστηκε. Τη βασική αφήγηση ακολουθεί η ομιλία του Ι.Σ. στο συνέδριο του C.I.A.M. και ένα μικρό δοκίμιο για τη σύντομη συνάντησή του με τον Νίκο Καζαντζάκη. (Η έκδοση είναι εμπλουτισμένη από πλήθος σημειώσεων που συνέταξαν οι Γ. Σαρηγιάννης και Γ. Σημαιοφορίδης.)

Επίσης κυκλοφορούν:

ALBERTO SARTORIS, Αθήνα, 1996, 63 σελ., 19 εγχρ. εικόνες.

Κατάλογος της Έκθεσης Alberto Sartoris: 30 αρχιτεκτονικά σχέδια (21.10 - 2.11.96, Αθήνα Τελετών ΕΜΠ) που οργανώθηκε από το Ελληνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής, το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος και το Τμήμα Αρχιτεκτόνων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Περιλαμβάνει μια εισαγωγή για τον Alberto Sartoris, ένα κείμενο του ίδιου για την αρχιτεκτονική στην Ελλάδα με αφορμή την Έκθεση, αναδημοσιεύσεις των δύο γνωστών του άρθρων: "Η νέα αρχιτεκτονική. Οι τύποι του Λειτουργισμού", δημοσιευμένο στα "Έργα" (157/1931), και "Το Νέο Πνεύμα εις την Αρχιτεκτονικήν", δημοσιευμένο στα "Τεχνικά Χρονικά" (6/ 1932), μια συνέντευξη στον Luigi Lonati δημοσιευμένη στο "Passages" (20/-1996), καθώς και μια παρουσίαση 16 αξονομετρικών σχεδίων του από την Έκθεση.

SECTIONING ATHENS/TEMNONTAS THN AΘHNA, *Untimely Books*, Αθήνα, 1997, 48 σελ.

Κατάλογος της Έκθεσης Sectioning Athens (15-31/1/97, Αθήνα Κόντογλου, Πνευματικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων) που οργανώθηκε από τη Σχολή Αρχιτεκτονικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αυστραλίας και το Αρχαιολογικό Ινστιτούτο της Αυστραλίας στην Αθήνα. Η Έκθεση και ο κατάλογος παρουσιάζουν τα αποτελέσματα ενός σεμιναρίου αρχιτεκτονικού σχεδιασμού δομημένου γύρω από το θέμα ενός νέου αρχαιολογικού ινστιτούτου της Αυστραλίας για την Αθήνα. Το πρόγραμμα διαρθρώθηκε γύρω από τις αναλογίες και διαφορές της πρακτικής της αστικής αρχιτεκτονικής ανάμεσα στην Ελλάδα και την Αυστραλία, καθώς και τους τρόπους με τους οποίους μπορούν να προσεγγιστούν πιθανές συνδιαλέξεις με τα αποσπάσματα πολιτιστικής ενότητας, καθώς και με τις μεταλλασσόμενες συνθήκες του μοντερνισμού. Ο κατάλογος περιλαμβάνει μια Εισαγωγή από τον R. S. Merrillees, τα κείμενα "Η μέσα-έξω πόλη" του Nigel Westbrook, "Φως, Λαβύρινθος και Τοπογραφία" της Καλλιόπης Κοντόζογλου, "Ταξίδι και καλλιέργεια της Αρχιτεκτονικής" του Bill Taylor, "Urban Flaneurism" του Γιώργου Σημαιοφορίδη, και 19 σχεδιαστικές προτάσεις.

Livio Dimitrii, Vincenzo Pavan, URBAN ROOMS/STANZE URBANE, *USA Books*, NY, 1995, 52 σελ.

Κατάλογος του σεμιναρίου Urban Rooms, με τις 22 βραβευμένες προτάσεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της διεθνούς σεμιναρίου του USA Institute στη Βερόνα (21/7-14/8/95), υπεύθυνος του οποίου είναι ο καθ. Livio Dimitrii. Οι προτάσεις θίγουν τρεις αστι-

κές προβληματικές, όπως αυτές προκύπτουν από τα αντίστοιχα δεδομένα των προς μελέτη περιοχών: το πρόβλημα της γεφύρωσης δύο ακαθόριστου χαρακτήρα ανοικτών δημόσιων χώρων στις απέναντι όχθες του ποταμού Αδίου, που περικλείει την παλιά πόλη· ο χαρακτήρας ενός αστικού διάκενου, της Piazza Isola, που δημιουργήθηκε από συνεχείς επιχωματώσεις στην όχθη του ίδιου ποταμού· το πρόβλημα της κλίμακας της οδικής αρτηρίας Corso Porta Nuova που λειτουργεί μνημειακά και αποσπασματικά μέσα στον συνεκτικό αστικό ιστό της μεσαιωνικής πόλης. Παρουσιάζουν όμως γενικότερο ενδιαφέρον, γιατί θίγουν προβλήματα αστικής ασυνέχειας και σύγκρουσης της κλίμακας στην πόλη. Ο κατάλογος περιλαμβάνει μια Εισαγωγή του L. Dimitrii, μια κριτική για τον ορισμό του μοντερνισμού, την απεικόνιση και την ιδεολογία των υλικών στον σημερινό πολιτισμό των εξαιρεσεων και μια ιστορική αναδρομή για την αστική εξέλιξη στη Βερόνα και των μελετώμενων περιοχών από τον αρχιτέκτονα Vincenzo Pavan.

Kenneth Frampton, STUDIES IN TECTONIC CULTURE. THE POETICS OF CONSTRUCTION IN NINETEENTH AND TWENTIETH CENTURY ARCHITECTURE, *MIT Press*, Boston, 1996, 550 σελ., 510 Α/Μ εικόνες.

Ο Kenneth Frampton επανεξετάζει όλη τη μοντέρνα αρχιτεκτονική παράδοση μέσα από την έννοια της τεκτονικής αντίληψης που, όπως την εννοεί ο ίδιος, είναι η αρχιτεκτονική ως κατασκευαστική τέχνη, μαστοριά. Η σκοπιά αυτή αποτελεί μιαν άμεση πρόκληση στον σύγχρονο τρόπο αντίληψης του αισθητικού περιορισμού του μεταμοντερνισμού και προτείνει μια ποιοτική εναλλακτική: η μοντέρνα αρχιτεκτονική είναι σταθερά τόσο δομή και κατασκευή όσο χώρος και αφαιρετική φόρμα. Το βιβλίο διαρθρώνεται σε δέκα κεφάλαια και έναν Επίλογο, που καθορίζουν την ιστορία της σύγχρονης φόρμας ως μια ποιητική εξέλιξη της δομής. Το αναλυτικό πλαίσιο του βιβλίου βασίζεται στην ανάγνωση σημαντικών γαλλικών, γερμανικών και αγγλικών κειμένων, χρονολογούμενων από τον 18ο αι. ως σήμερα. Επεξηγεί τις ποικίλες μεταστροφές της δομικής μηχανικής και τεκτονικής φαντασίας στο έργο αρχιτεκτόνων όπως οι A. Perret, F.L. Wright, L. Kahn, C. Scarpa και Mies van de Rohe, και επεξηγεί πώς η κατασκευαστική δομή και ο χαρακτήρας των υλικών ήταν αναπόσπαστα μέλη της αρχιτεκτονικής έκφρασης. Αυτό αποδεικνύεται ιδιαίτερα μέσα από τις ειδικές αναφορές στο έργο των Perret, Mies και Kahn, τη συλλογιστική τους και τη στάση τους, που τους συνέδεε με το παρελθόν. Ο Frampton θεωρεί τη συνειδητή καλλιέργεια της τεκτονικής παράδοσης στην αρχιτεκτονική ως ένα ουσιαστικό συστατικό της μελλοντικής εξέλιξης της αρχιτεκτονικής φόρμας, διαμορφώνοντας ένα

κριτικό νέο φως σε όλο το θέμα του μοντερνισμού και έργων που έχουν χαρακτηριστεί ως avant-garde.

Edward Ford, THE DETAILS OF MODERN ARCHITECTURE, VOLUME 2: 1928-1988, *The MIT Press*, Boston, 1996, 384 σελ., 513 Α/Μ φωτογραφίες και σχέδια.

Μια μελέτη για τη σχέση των αρχών σχεδιασμού και της πραγματικότητας της κατασκευής της μοντέρνας αρχιτεκτονικής από το τέλος του 1920 έως σήμερα. Το βιβλίο αυτό μεταφέρει τη δομική έκφραση της μοντέρνας αρχιτεκτονικής της περιόδου αυτής, τους μηχανισμούς χάρη στους οποίους αυτή επιτεύχθηκε, και τα μοντέλα που χρησίμευσαν ως παραδείγματα σωστής εφαρμογής της. Πολλά από τα κατασκευαστικά θέματα προς συζήτηση των μοντέρνων αρχιτεκτόνων στρέφονταν γύρω από ερωτήματα όπως: Περιέχει μια καλή κατασκευή την επαρκή ή την ελάχιστη ποσότητα κατασκευαστικού υλικού; Καθιερώνεται αυτή με το μεγάλο ή το ελάχιστο βάρος; Αναζητεί ένα τέλει επίπεδο μαστοριάς ή ένα αδρό, ζωντανό και άμεσο αποτέλεσμα; Το Διεθνές Στυλ και η High Tech αρχιτεκτονική στόχευσαν στην ελαχιστοποίηση των υλικών και του βάρους, συγχρόνως με την μεγιστοποίηση της ακρίβειας της κατασκευής. Αντίθετα, οι αρχιτέκτονες του κινήματος Arts & Crafts, του Νέου Μπρουταλισμού και άλλων αναγνώρισαν την αξία του παραδοσιακού κτίσματος και προχώρησαν προς ένα δρόμο μεγιστοποίησης του υλικού και του βάρους, ταυτόχρονα με ένα λιγότερα απαιτητικό επίπεδο τελειότητας υλοποίησης. Και για τις δύο αυτές σχολές τα παραδείγματα έργων προσφέρουν μια πληρέστερη εικόνα από την ανάλυση των ιδίων των ιδεών. Έτσι, το βιβλίο αυτό είναι περισσότερο μια ερμηνεία της φόρμας από μια ιστορία ιδεών. Αφορά τα μοντέλα εκείνα που οι αρχιτέκτονες είχαν να φτάσουν. Το βιβλίο δεν προσφέρει μιαν αντιλαμβανόμενη ιστορία της κατασκευής ή των λεπτομερειών στη μοντέρνα αρχιτεκτονική, αλλά τον τρόπο με τον οποίο 15 σημαντικοί αρχιτέκτονες απάντησαν στα ερωτήματα της κατασκευής. Επίσης, δε χρησιμεύει ως οδηγός κατασκευαστικών λεπτομερειών, για τον απλό λόγο ότι πολλές από τις μεθόδους κατασκευής που εφαρμόζονταν τότε, θεωρούνται σήμερα μη ικανοποιητικές ή ξεπερασμένες, αλλά ακόμα και λόγω της παράλειψης ή της τμηματικής περιγραφής πολλών τεχνικών πληροφοριών. Οι αρχιτέκτονες των οποίων τα έργα αναλύονται και για τα οποία μελετάται η τεχνική και αισθητική σκοπιά της κτιριακής φόρμας, είναι οι Elieel και Eero Saarinen, Eric Gunnar Asplund, Richard Neutra, Alvar Aalto, Le Corbusier, Luis Kahn, Robert Venturi, Michael Graves, Carlo Scarpa, καθώς και αρχιτέκτονες που εντάσσονται στις τάξεις της High Tech και του Deconstruction.

[επιμέλεια βιβλιοπαρουσίασης: Λίνα Στεργίου]

Εκδηλώσεις Αρχιτεκτονικής από το Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης και το Building Center-ΚΤΙΠΙΟ.

Θέμα: Παρουσίαση αρχιτεκτονικού έργου των Αντώνη και Βαγγέλη Στυλιανίδη.

Πραγματοποιήθηκε, με συνεργασία του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης και του BUILDING CENTER-ΚΤΙΠΙΟ, παρουσίαση του αρχιτεκτονικού έργου των Αντώνη και Βαγγέλη Στυλιανίδη, στην αίθουσα εκδηλώσεων του Κέντρου Δομικών Υλικών και Τεχνολογίας BUILDING CENTER, στην οδό Αδριανουπόλεως-Ελ. Βενιζέλου 2, στη Θεσσαλονίκη. Την εκδήλωση παρακολούθησαν με πολύ ενδιαφέρον πολλοί αρχιτέκτονες, πολιτικοί μηχανικοί, εκπρόσωποι τεχνικών εταιρειών και γραφείων. Οι επισκέπτες εντυπωσιάστηκαν από την πληθώρα των έργων του τεχνικού γραφείου των δύο αρχιτεκτόνων και την ποιότητά τους, τα οποία παρουσιάστηκαν από τον Βαγγέλη Στυλιανίδη μέσα από μια σειρά slides. Πολλές ξενοδοχειακές μονάδες, ιδιαίτερα στην περιοχή της Κρήτης, οικισμοί και μονοκατοικίες διαμόρφωσαν το έργο πολλών ετών δουλειάς. Την παρουσίαση προλόγισαν ο πρόεδρος του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης, κ. Θ. Παπάς. Η συγκεκριμένη εκδήλωση αρχιτεκτονικής είναι η πρώτη από μια σειρά αρχιτεκτονικών εκδηλώσεων που έχει σκοπό να πραγματοποιήσει ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων σε συνεργασία με το BUILDING CENTER-ΚΤΙΠΙΟ. Έτσι, με τον τρόπο αυτό, ο ΣΑΘ συμβάλλει στην πολιτιστική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, στα πλαίσια των εκδηλώσεων της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας 1997.



Το νέο κτίριο γραφείων της Asea Brown Boveri

Υπεγράφη μεταξύ της Asea Brown Boveri και της ΓΕΚ η σύμβαση για την κατασκευή του νέου κτιρίου γραφείων και βιομηχανικού χώρου που θα ανεγερθεί στον ιδιόκτητο χώρο της ΑΒΒ, συνολικής έκτασης 10.000 τ.μ., ο οποίος βρίσκεται στο 14ο χλμ της Εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας. Η σύμβαση περιλαμβάνει την κατασκευή ενιαίου κτιριακού συγκροτήματος, εμβαδού 11.000 τ.μ., το οποίο θα στεγάσει τα κεντρικά γραφεία της ΑΒΒ, τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις παραγωγής ηλεκτρικών πινάκων και συστημάτων ελέγχου, καθώς και τις εγκαταστάσεις διακίνησης προϊόντων της εταιρείας. Η επένδυση αυτή είναι μέρος του συνολικού επενδυτικού προγράμματος της εταιρείας που υλοποιείται στη χώρα μας, και περιλαμβάνει, εκτός από την

κατασκευή του νέου κτιρίου, τη συνεχή αύξηση σε προσωπικό, μέσα και τεχνολογία, με στόχο τη σταθερή αύξηση της ελληνικής προστιθέμενης αξίας και την ανάπτυξη των παρεχόμενων υπηρεσιών προς την ελληνική και τη διεθνή αγορά. Η μελέτη και ο σχεδιασμός του κτιρίου έγινε από την ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ του κ. Αλέξανδρου Τομπάζη, σε συνεργασία με την Αθηνών-Λαμίας. Η μελέτη και ο σχεδιασμός του κτιρίου έγινε από την ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ του κ. Ν. Κτενά. Το νέο κτίριο της ΑΒΒ βασίζεται στις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού σχετικά με τη χρήση των φυσικών πηγών και την εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις συνθήκες εργασίας και άνεσης των εργαζομένων.



Ε Ι Δ Η Σ Ε Ι Σ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΖΕΦΥΡΙΟΥ

Α΄ Βραβείο: Μελέτη **75380**

Μελετητής: Ιωάννης Μουστάκας, αρχ. μηχ.
Ειδικοί συνεργάτες: Πηνελόπη Χηνάρη, αρχ. μηχ., Παναγιώτης Παναγιωτόπουλος, πολ. μηχ., Γεώργιος Χριστοφίλης, μηχαν. μηχ.
Ομάδα εργασίας: Ελένη Μουστάκα, γραφίστρια, Στέλλα Μάταλα, διακοσμήτρια, Μαρία Γκόγκα, Ευαγγελία Λασκαρίδου, φοιτ. αρχ.

Β΄ Βραβείο: Μελέτη **11125**
Αρχιτεκτονική μελέτη: Δημήτρης Παπαλεξόπουλος, αρχ. μηχ.
Σύμβουλος: Νίκος Καλογεράς, αρχ. μηχ.
Συνεργάτης: Ζωή Γκλεζάκου, αρχ. μηχ.
Συνεργάτης ηλεκτρομηχανολογικής μελέτης: Γιώργος Διαμαντούρος.
Ποσοστά συμμετοχής στο βραβείο: Δ. Παπαλεξόπουλος 95%, Χ. Κιρπότην, Π. Βασιανιώτ 5%.

Γ΄ Βραβείο: Μελέτη **27996**
Ομάδα μελέτης: Ηρώ Μπερτάκη, Κωστής Πανηγύρης, αρχ. μηχ.
Ειδικοί συνεργάτες: Λίλυ Γιαχνή, αρχ. μηχ., Ι. Μυλωνάς, Σ. Τζιβανάκης, πολ. μηχ., Δημήτρης Μαντάς, μηχαν. μηχ., Στέφανος Μπερτάκης.

1η εξαγορά: Μελέτη **42211**

Ομάδα μελέτης: Χριστίνα Γωβέττα, Δημήτρης Λουκόπουλος, Λώρα Σολωμών, Ευαγγελία Σταυροπούλου, αρχ. μηχ.
Ειδικοί συνεργάτες: Τάσος Αβραάμ, πολ. μηχ., Παντελής Αναξαγόρου, ναυπηγός, μηχαν. μηχ.
Συνεργάτες: Διογένης Βεριγάκης, Κωνσταντίνος Καρακάσης, φοιτ. αρχ.

2η εξαγορά: Μελέτη **23314**
Ομάδα μελέτης (ΘΕΡΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ): Δημήτριος Αντωνίου, Κωνσταντίνος Γρηγοράτος, Γεράσιμος Δημήτρουλου, Ιωάννης Ραγκούσης, αρχ. μηχ., Εμμανουήλ Γιαννουλάκης, πολ. μηχ., Γεώργιος Χριστοφίλης, ναυπηγός, μηχαν. μηχ.
Συνεργάτες: Βασιλική Κουκαλά, Άννα Σαπίκα, αρχ. μηχ., Άννα Στρατουδάκη, Χαρίκλεια Κακάτσου, φοιτ. αρχ., Ευαγγελία Γκίκα, φοιτ. Σ.Γ.Τ.Κ.Σ.

Κριτική Επιτροπή: Μόσχος Διαμαντόπουλος, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος του ΑΣ-ΔΑ, Πρόεδρος της Επιτροπής, Ανδρέας Κουρκουτσάκης, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Ιωάννης Κίζης, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος του Τμήματος Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ, Νικόλαος Μαραγκός, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος του Δήμου Ζεφυρίου.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΩΝ “ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΩΝ ΟΨΕΩΝ ΤΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΚΛΕΙΟΥΝ ΤΟ ΜΝΗΜΕΙΟ ΑΛΑΤΖΑ ΙΜΑΡΕΤ”

Β΄ Βραβείο: Μελέτη 10143

Γιώργος Γεράκης, αρχ. μηχ.

Γ΄ Βραβείο: μΜλέτη 44444

Δημήτρης Κρανιώτης, Χρύσα Σαχανά,

αρχ. μηχ.
Συνεργάτες: Νικόλας Γαζέπης, Ουρανία Οικονόμου, Λ. Δίτσα, Α. Ζούγγρα, Γ. Παπαγιαννάκης, Δ. Διαμαντάκος.
1η εξαγορά: Μελέτη 90163
αρχ. Γεώργιος Φούκας, Άννα Ματρακίδου

2η εξαγορά: Μελέτη 12135

Ομάδα μελέτης: Βασιλική Αγορασιδίου, Νικόλαος Βαλάτσος, Εμμανουήλ Βότοης, Αγγαία Σκούρα.
Συνεργάτες: Ιωάννης Καραχάλιος, Ελένη Κουρή, Ζηνοβία Κωτσοπούλου, Ιουλία Δρούγα.

Κριτική Επιτροπή: Βασιλική Βλάχου, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος ΟΠΠΕΘ ‘97, Πρόεδρος, Αννί Ζόμπου, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, Κωνσταντίνος Οικονόμου, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος Τμήματος Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, Άγγελος Βακαλόπουλος, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος ΣΑΘ, Γιάννης Τρόντζιος, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος ΤΕΕ/ΤΚΜ, Μαρία Ιορδανίδου, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος Δήμου Θεσσαλονίκης, Ανδρέας Σεφερλής, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος ΣΑΔΑΣ.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΗΝΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΩΝ “ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΑ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΑ ΤΕΙΧΗ”

Α΄ Βραβείο: Μελέτη 50704
Ομάδα μελέτης: Γιάννης Ανυφαντής, Σταύρος Ανυφαντής, Νίκος Θεοτόκης, Δημήτρης Κατζουράκης, Γιώργος Προβελέγγιος, αρχ. μηχ.
Συνεργάτες: Γεωργία Κολυβοδιάκου, Ελευθερία Μηστοστεργίου, Βασιλική Νάκου, Ελίζα Τσιβεριιώτη, Αλεξάνδρα Γαλάρη, Μαρία Ξανθού, Κώστας Παγγίδης.
Β΄ Βραβείο: Μελέτη 34156
Ομάδα μελέτης: Ευδοξία Γεωργιάδου, Μαγδαληνή Σεγκούνη, αρχ. μηχ.
Ειδικός συνεργάτης: Αθανάσιος Τζένος.
Σύμβουλος: Γιάννης Τόσκας.
Βοηθός: Χριστίνα Ιωαννίδου.

Κριτική Επιτροπή: Πέτρος Συναδινός, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος ΟΠΠΕΘ ‘97, Πρόεδρος, Βασίλης Κονιάρδος, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, Νίκος Παπαμίχος, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος Τμήματος Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, Αλέξανδρος Αραβαντινός, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος ΣΑΔΑΣ, Γεώργιος Χατζημιάλης, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος ΣΑΘ, Μίλτος Φρύσσας, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος ΤΕΕ/ΤΚΜ, Κυβέλη Κούλη, αρχ. μηχ., εκπρόσωπος Δήμου Συκεών.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΙΔΕΩΝ “ΝΕΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ ΤΟ ‘ΔΥΤΙΚΟ ΤΟΞΟ’ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ”

Η 11μελής διεθνής κριτική επιτροπή για την κρίση του διαγωνισμού του “Δυτικού Τόξου”

συνεδρίασε στις 8, 9, 10 και 11 Μαΐου 1997, στη Θεσσαλονίκη. Μετά το τέλος των εργασιών της, απένειμε 5 ισότιμα βραβεία, 6 ισότιμους επαίνους και 6 ισότιμες διακρίσεις, σε αντίστοιχες μελέτες.

Βραβεία:

- François DEFFRAIN, Refki CHELLY, Catherine GUILLLOT, Olivier SOUQUET, γάλλοι αρχιτέκτονες, Παρίσι, Γαλλία, Catherine BRUNET, γαλλίδα αρχιτέκτων τοπίου, Παρίσι, Γαλλία
- Alexandre GRUTTER, ελβετός αρχιτέκτων, Λωζάννη, Ελβετία, Héléne MEHATS, γαλλίδα αρχιτέκτων, Λωζάννη, Ελβετία
- Stefano DE MARTINO, ιταλός αρχιτέκτων, Αμαντέα, Ιταλία
- John LONSDALE, βρετανός αρχιτέκτων, Άμστερνταμ, Ολλανδία
- Karl MEINHART, Georg HUBER, αυστριακοί αρχιτέκτονες, Σάλτσμπουργκ, Αυστρία

Έπαινο:

- Sylvaine GLAIZOL, Alain PEREZ, γάλλοι αρχιτέκτονες, Μοντελιέ, Γαλλία, Ασπασία ΚΑΜΠΕΡΟΥ, ελληνογαλλίδα αρχιτέκτων, Μονπελιέ, Γαλλία, σύμβουλος: David SOLIS, ει-καστικός καλλιτέχνης
- Μαρίνα ΛΑΘΟΥΡΗ, ελληνίδα αρχιτέκτων, Φιλαδέλφεια, Η.Π.Α., Maurice VAN Eijs, ολλανδός αρχιτέκτων, Φιλαδέλφεια, Η.Π.Α.
- Ellen MONCHEN, Inge BOBBINK, Agnes BURG, Caroline BIJVOET, ολλανδέζες αρχιτέκτονες, Άμστερνταμ, Ολλανδία
- José MORALES SANCHEZ, Juan GONZALEZ MARISCAL, Felipe PALOMINO GONZALEZ, ισπανοί αρχιτέκτονες, Σεβίλλη, Ισπανία
- Laurent RIVIER, Lionel RINQUET, ελβετοί αρχιτέκτονες, Λωζάννη, Ελβετία
- Ana Maria VICENS PEDRET, Concepcion IVARS BRAVO, ισπανίδες αρχιτέκτονες, Βαρκελώνη, Ισπανία.

Διακρίσεις:

- Jürgen BAUER, Katja BEISS, γερμανοί αρχιτέκτονες, Μπράουνσβάιγκ, Γερμανία
- Celia CAPPELLI, Nicolas CAPPELLI, ιταλοί αρχιτέκτονες, Μαδρίτη, Ισπανία, Juan CORRA, αργεντινός αρχιτέκτων, Μαδρίτη, Ισπανία, Carla HABIF HASSID, ισπανίδα αρχιτέκτων, Μαδρίτη, Ισπανία, Andrea PERLI, ιταλίδα αρχιτέκτων, Μαδρίτη, Ισπανία
- Elke DELUGAN-MEISSL, αυστριακή αρχιτέκτων, Βιέννη, Αυστρία
- Kira LE ROY, γαλλίδα αρχιτέκτων, Παρίσι, Γαλλία
- Roberto VERDELLI, Laro LANI, Paolo LUCATTINI, ιταλοί αρχιτέκτονες, Φλωρεντία, Ιταλία
- Menno Barend VAN DER WOUDE, ολλανδός αρχιτέκτων, Ρότερνταμ, Ολλανδία, Anja LÜBKE, γερμανίδα αρχιτέκτων, Ρότερνταμ, Ολλανδία, Jerden WOUTERS, Sander NELISSEN, ολλανδοί αρχιτέκτονες, Ρότερνταμ, Ολλανδία.

Οι μελέτες θα αποτελέσουν αντικείμενο μιας διεθνούς Έκθεσης και ενός καταλόγου. Ένα συνέδριο γύρω από τα αποτελέσματα θα οργανωθεί τον Νοέμβριο του 1997, στο οποίο θα συμμετέχουν οι οργανωτές, οι εκπρόσωποι των δημοτικών αρχών (Δήμοι Συκεών, Νεάπολης, Πολίχνης, Σταυρούπολης, Αμπελοκήπων, Ευόσμου, Μενεμένης), οι

επαγγελματίες αρχιτέκτονες-πολεοδόμοι, οι εμπειρογνώμονες, τα μέλη της κριτικής επιτροπής και οι νέοι αρχιτέκτονες που συμμετείχαν στο διαγωνισμό.

Οι πέντε βραβευμένες ομάδες θα πάρουν καθεμιά το ποσό των 4 εκατομμυρίων δραχμών και θα προσκληθούν να συμμετάσχουν, από τις 4 έως τις 12 Ιουλίου του 1997, σ’ ένα εργαστήριο στη Θεσσαλονίκη, όπου θα έχουν την ευκαιρία να επεξεργαστούν και να μορφοποιήσουν περισσότερο τις ιδέες τους. Οι βραβευμένες ομάδες, όπως και όσες πήραν έπαινο, θα κληθούν επίσης να συμμετάσχουν στο ευρωπαϊκό σεμινάριο που θα οργανωθεί στη Θεσσαλονίκη, ενώ θα πάρουν και μια αποζημίωση για τα έξοδα παραγωγής ενός προπλάσματος που θα παρουσιαστεί στην Έκθεση των αποτελεσμάτων του διαγωνισμού.

Σύνθεση κριτικής επιτροπής:

Marcel Smets (Λουβέν, Βέλγιο), Peter Zlonicki (Ντίσελτορφ, Γερμανία), Bernard Reichen (Παρίσι, Γαλλία), Stefano Boeri (Μιλάνο, Ιταλία), Eduard Bru (Βαρκελώνη, Ισπανία), Kees Christiaanse (Ρότερνταμ, Ολλανδία), Σαθίιπη Χάιπελ (Θεσσαλονίκη, Ελλάδα), Θαλής Αργυρόπουλος (Θεσσαλονίκη, Ελλάδα), Θεανώ Γεωργιάδου (Θεσσαλονίκη, Ελλάδα), Αργύρης Δημηκας (Θεσσαλονίκη, Ελλάδα), Γιώργος Αθανασόπουλος (Θεσσαλονίκη, Ελλάδα).

Προέλευση μελετών:

Αυστρία:16, Βέλγιο: 3, Βουλγαρία: 2, Γαλλία: 45, Γερμανία: 25, Γιουγκοσλαβία: 1, Δανία: 1, Ελβετία: 8, Ελλάδα: 17, Εσθονία: 2, Ιρλανδία: 1, Ισπανία: 11, Ιταλία: 42, Κροατία: 2, Μ. Βρετανία: 10, Νορβηγία: 3, Ολλανδία: 11, Ουκρανία: 1, Πολωνία: 8, Ρουμανία: 2, Ρωσία: 2, Σλοβενία: 1, Σουηδία: 2.

Η επεξεργασία και η μορφοποίηση της ιδέας, η προετοιμασία του διαγωνισμού, η διοργάνωση και διοίκηση του έργου έγιναν από τους: Γιώργο Σορτίκο, αρχιτέκτονα, πολεοδόμο-project manager των έργων του ΟΠΠΕΘ ‘97, Didier Rebois, αρχιτέκτονα, καθηγητή-γενικό γραμματέα EUROSPAN, Γιώργο Σημιοφορίδη, αρχιτέκτονα, κριτικό-συντονιστή προγράμματος, Ειρήνη Συκά, αρχιτέκτονα-διοίκηση διαγωνισμού.

Γραμματεία διαγωνισμού: Χάρης Μιχαηλίδου Μ. Μπίτσαρη 66, 54644 Θεσσαλονίκη
τηλ.: 031 863 346 / 093 268 143, fax: 031 866 114.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΟΥ ΣΑΔΑΣ - ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ

- Δημοσιεύουμε λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος την επιστολή του συναδέλφου Μανώλη Ζαχαράκη σχετικά με τις εισαγωγικές εξετάσεις στην Αρχιτεκτονική. (ολόκληρη η επιστολή Α.Π. 19117)

- Δημοσιεύουμε επίσης την επιστολή του συναδ. Δ. Αντωνάκη, με την παρατήρηση ότι ο Σύλλογος ουδέποτε κλήθηκε να συμμετάσχει σε Επιτροπή Κρίσης “πακέτου”, σε αντίθεση με το ΤΕΕ, που πολλές φορές καλείται να στείλει εκπρόσωπο. Σε κάθε περίπτωση, η διαδικασία δημοπράτησης με το παραπάνω σύστημα δεν πρόκειται να βελτιωθεί με την παρουσία ενός συναδέλφου. (ολόκληρη η επιστολή Αντωνάκη Α.Π. 21145)

- Ανακοινώθηκε η λειτουργία Επιτροπής για θέματα ΤΣΜΕΔΕ και κλήθηκαν συνάδελφοι για τη στελέχωσή της.

- Με το έγγραφο 20144 έγινε παρέμβαση στο Υπουργείο Πολιτισμού, Γραφείο Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας, ώστε να μη ζητούνται συμπληρωματικά στοιχεία από ορισμένους μελετητές, επιλεκτικά, που εκδήλωσαν ενδιαφέρον ένα χρόνο μετά την υποβολή των σχετικών αιτήσεων.

- Κλήθηκαν και συνεδρίασαν τα μέλη της Επιτροπής Χωροταξίας, με κύρια θέματα τον νέο οικιστικό νόμο και τα προβλήματα κατά την εκπόνηση των πολεοδομικών μελετών.

- Με έγγραφο προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, ζητήθηκε η ικανοποίηση αιτήματος κατοίκων για διάνοιξη μονοπατιού στην περιοχή Γουδί.

- Στάλθηκε στα Τμήματα του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ και τους περιφερειακούς Συλλόγους το προτεινόμενο θεσμικό πλαίσιο περί Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών και το σχέδιο Νόμου για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς.

	Προς	
	Τον Δήμαρχο Αθηναίων κ. Δ. Αβραμόπουλο	
	Λιοσίων 22	
	10438 Αθήνα	
		
	Θέμα: Ελεύθεροι χώροι στην περιοχή Μετς	

Ύστερα από κοινοποίηση στο Σύλλογό μας καταγγελίας κατοίκων της περιοχής του Μετς σχετικά με την πρόθεση του Νοσοκομείου “ΕΛΠΙΣ”, που υπάγεται στη δικαιοδοσία σας, να προχωρήσει σε εκμετάλλευση συγκεκριμένων οικοπέδων ιδιοκτησίας του στην περιοχή αυτή, θα επιθυμούσαμε να σας γνωρίσουμε τις παρακάτω σκέψεις μας:

1. Τα οικόπεδα αυτά (6 τον αριθμό) αποτελούν ιδιοκτησία του Δήμου Αθηναίων (πλην ενός), είναι σε μεγέθος ικανά για να αποτελέσουν νησίδες ελεύθερων χώρων πρασίνου, χώρων αναψυχής για μικρούς και για μεγάλους, και αποτελούν τους τελευταίους εναπομείναντες ελεύθερους χώρους στη γειτονιά του Μετς.

Οι χώροι αυτοί για την κλίμακα της γειτονιάς του Μετς είναι επαρκείς και, καθώς είναι διάσπαρτοι μέσα στην περιοχή και κατανέμονται μέσα σ’ αυτήν κατά ένα τρόπο ισόρροπο και λειτουργικό, καλύπτουν τη στοιχειώδη ανάγκη για πράσινο.

2. Θέλουμε να σημειώσουμε ότι η δόμηση στην περιοχή του Μετς είναι τέτοια, που έχει φτάσει σε σημείο απόλυτου κορεσμού.

3. Οι μέχρι σήμερα χρήσεις γης στο Μετς διέπονται από το ΠΔ

30.8.77, ΦΕΚ 286, από το ΠΔ 1150/16.9.93, ΦΕΚ 1150 και τη Νομαρχιακή Απόφαση 3267/348/28.12.92, ΦΕΚ 1350. Η άποψή μας, όπως άλλωστε και η δική σας, που έχει διατυπωθεί εκ μέρους σας επισήμως, είναι ότι οι ρυθμίσεις αυτές είναι αποσπασματικές και ελλιπείς.

Είναι αναγκαίο για όλη την περιοχή να προταθεί ένας πλήρης και γενικός πολεοδομικός σχεδιασμός με σαφείς χρήσεις, που να είναι σεβαστός και να μην επιτρέπει αυθαιρέσιες και παραβάσεις από οιονδήποτε.

4. Θα σας είναι γνωστό ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ, κατόπιν προτάσεως του Οργανισμού Αθήνας, επιχειρεί, μέσω συγκεκριμένων παρεμβάσεων, να αυξήσει τους κοινόχρηστους χώρους πρασίνου στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας. Οι παρεμβάσεις αυτές, που περιλαμβάνουν συγκεκριμένα οικοδομικά τετράγωνα, από την περιοχή της Λ. Αλεξάνδρας μέχρι το χώρο του Εθνικού Κήπου και του Ζαπτείου, θα πρέπει, κατά τη γνώμη μας, να γίνουν γνωστές και στο Δήμο Αθηναίων, ο οποίος θα μπορούσε να παρέμβει υποβοηθητικά στη βελτίωση και ολοκλήρωση των προτάσεων αυτών με δικές του υποδείξεις.

Μέσα σ’ αυτό το πνεύμα, είνα χρήσιμο να ενταχθεί και η περιοχή του Μετς, με συνοδευτικές ρυθμίσεις που θα διέπουν την περιοχή και θα ενισχύουν την κατεύθυνση που έχει διατυπωθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ για την αύξηση των κοινόχρηστων χώρων.

5. Επειδή έμπρακτα έχετε επιδειξει μέχρι σήμερα για το όλο θέμα ζωηρό ενδιαφέρον, αναθέτοντας στον Αντιδήμαρχο κ. Ηλία Σκαλαίο να χειριστεί αυτό το θέμα, σας παρακαλούμε να συνεχίσετε την προσπάθεια αυτή, έτσι ώστε οι χώροι αυτοί να περιέλθουν σε πλήρη κυριότητα στο Δήμο και να αποδοθούν στους κατοίκους ως κοινόχρηστοι και δημόσιοι χώροι, διακόπτοντας παράλληλα κάθε ενέργεια του Νοσοκομείου “ΕΛΠΙΣ” που αποβλέπει την εκμετάλλευσή τους.

Κοινοποίηση:

1. ΥΠΕΧΩΔΕ, Αμαλιάδος 17, 11523 Αθήνα
2. Οργανισμό Αθήνας, Πανόρμου 2, 11523 Αθήνα
3. Δημοτικό Συμβούλιο 2ου Διαμερίσματος, Τριβανιανού 29, 11636 Αθήνα
4. Ελληνική Εταιρεία, Τριπόδων 28, 10558 Αθήνα
5. Ημερήσιο Τύπο

		
	Προς	
	Τον Γενικό Γραμματέα ΥΠΕΧΩΔΕ κ. Αλέκο Βούλαρη	
	Αμαλιάδος 17	
	10675 Αθήνα	

Κύριε Γενικέ,

Υπόμνημα μελετητών Αρχιτεκτόνων, Πολεοδόμων, Χωροτακτών, προς τον κ. Γενικό Γραμματέα του ΥΠΕΧΩΔΕ. Κοινοποιήθηκε και στον ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων, στο Συμβούλιο (23.7.96) του οποίου συζητήθηκε και ομόφωνα αποφασίστηκε η άμεση παρέμβαση του φορέα μας, γιατί για άλλη μια φορά επιβεβαιώνεται η διάσταση της πολιτικής βούλησης με τη λειτουργία της Διοίκησης.

Είναι σαφές και πέρα απ’ όλα ξεκάθαρο:

- ότι από την ΕΠΑ έχουμε αποκομίσει εμπειρίες σ’ ό,τι αφορά στις διαδικασίες και το τελικό αποτέλεσμα το οποίο δεν θα θέλαμε να επαναληφθεί,
- ότι ομάδες εργασίας των φορέων μας, επενδύοντας ανθρωποώρες επεξεργάστηκαν και διαμόρφωσαν τις κατάλληλες συνθήκες για την προκήρυξη των πρώτων 45 μελετών,
- ότι ο φορέας μας οργάνωσε διήμερο, στα συμπεράσματα του οποίου υπήρχαν οι πρώτες διαπιστώσεις για τις αδυναμίες και τα προβλήματα της Διοίκησης, παρά τη διαβεβαίωση, περί του

αντιθέτου, που υπήρχε στην έναρξη του προγράμματος, για την υπάρχουσα ετοιμότητα.

Σήμερα, πλέον, τα ζητήματα είναι οξύτατα, και έχουμε την αίσθηση ότι οδηγούμαστε σε ανάλογο της ΕΠΑ αποτέλεσμα, το οποίο όμως θα είναι καταστροφικό για:

- το περιβάλλον,
- τον πολίτη,
- την πολιτική ηγεσία και την αξιοπιστία της,
- τους μελετητές Αρχιτέκτονες, Πολεοδόμους.

Κύριε Γενικέ,

Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων υποστηρίζει πλήρως τα αιτήματα που περιλαμβάνονται στο από 23.7.96 μνημόνιο των μελετητών Πολεοδόμων.

Συμμερίζεται την ανησυχία τους για την πορεία των συμβάσεων του νέου προγράμματος των πολεοδομικών μελετών 1994-1996, δεδομένου ότι συσσωρεύονται σοβαρά προβλήματα, που δεν λύνονται για μακρό ήδη χρονικό διάστημα.

Ειδικότερα επισημαίνουμε:

- την ανατροπή της φιλοσοφίας εκπόνησης των μελετών πολεοδόμησης μέσα από το πρίσμα των προδιαγραφών του λεγόμενου “πακέτου”, με συνέπεια να οδηγούνται ήδη σε ξεπερασμένες διαδικασίες σχεδιασμού,
- την ανυπαρξία μηχανισμού παρακολούθησης, στήριξης και συντονισμού του προγράμματος, 22 μήνες μετά την ανάθεση της 1ης Δέσμης των 45 μελετών, με συνέπεια, κενά των προδιαγραφών των συμβάσεων και της εκτέλεσης της Διοίκησης να παραμένουν απλήρωτα.

Τέλος, υπενθυμίζεται ότι ο κ. Υπουργός είχε δηλώσει, και εμείς είχαμε συμφωνήσει, ότι ο πολίτης πρέπει να έχει έτοιμη πολεοδομημένη γη σε χρόνο που από κοινού καταφέραμε να ελαχιστοποιήσουμε στους 24-30 μήνες. Ήδη στο συμβατικό χρονοδιάγραμμα η απόκλιση είναι 6-9 μήνες.

Ο Σύλλογός μας βρίσκεται, την ύστατη αυτή στιγμή, για άλλη μια φορά, στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε βοήθεια του ζητηθεί στο συγκεκριμένο θέμα των “πακέτων”.

Κοινοποίηση:

Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, κ. Κ. Λαλιώτη, Αμαλιάδος 17, 11523 Αθήνα



• Προγραμματίστηκε, υπό την αιγίδα της UΜΑR (Ένωση Αρχιτεκτόνων Μεσογείου) και σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ, η οργάνωση Παμμεσογειακού Καλοκαιρινού Σπουδαστηρίου για 22 σπουδαστές Αρχιτεκτονικής από τις χώρες της Μεσογείου: Αλβανία, Αλγερία, Γιουγκοσλαβία, Ελλάδα, Ισραήλ, Κύπρο, Μαρόκο, Παλαιστίνη, Τουρκία και Τυνησία, στην πόλη της Αμφισσας.

• Ορίστηκαν εκπρόσωποι του Συλλόγου στο ΥΠΕΧΩΔΕ για σύσταση Επιτροπής για τη συμπλήρωση και τον εκσυγχρονισμό τού από 3.6.87 Π.Δ. (ΦΕΚ 116Δ) “Κατηγορίες και περιεχόμενα χρήσεων γης” οι συνάδ. Γιάννης Τσουδερός, τακτικό μέλος, και Ρέλια Παναγιωτοπούλου, αναπληρωματικό μέλος.

Προς
Τον Υπουργό Πολιτισμού
κ. Στ. Μπένο
Μπουμπουλίνας 20
10682 Αθήνα

Θέμα: **Επεμβάσεις στο Επταύργιο Θεσσαλονίκης**

Κύριε Υπουργέ,

Από δημοσιεύματα του Τύπου πληροφορηθήκαμε για την από-

φαση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (Κ.Α.Σ.) 12.7.96 που αφορά στις φυλακές του Γεντί Κουλέ. Επί του θέματος αυτού, επιθυμούμε να σας γνωρίσουμε τα παρακάτω:

Θεωρούμε ότι η επαναφορά ενός μνημείου σε μια συγκεκριμένη ιστορική περίοδο και μόνο, και η αφαίρεση της μεταγενέστερης ιστορικής μνήμης που, όσο κι αν είναι οδυνηρή, δεν παύει να είναι δεμένη με τη νεότερη Ιστορία μας, δεν είναι στη σωστή κατεύθυνση.

Έχει γίνει πλέον κατανοητό σε όλους τους πολίτες ότι τα μνημεία μας δεν περιορίζονται μόνο στα κλασικά και τα βυζαντινά, αλλά και στα νεότερα και τα σύγχρονα.

Είναι δεδομένο, πλέον, ότι στα μνημεία μας με διαχρονική παρουσία και συνέχεια οι επεμβάσεις από τις νέες χρήσεις αποτελούν μαρτυρίες και μήμες απαραίτητες για τη συνολική ιστορική αξία των μνημείων.

Κύριε Υπουργέ,

Θεωρούμε ότι πρέπει να επανεξετάσετε την απόφαση του Κ.Α.Σ. μέσα στα παραπάνω πλαίσια· δηλαδή, της διάσωσης όχι μόνο της παλιάς, αλλά και της νεότερης πολιτιστικής κληρονομιάς της πατρίδας μας.

Κοινοποίηση:

1. Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, Μπουμπουλίνας 20, 10682 Αθήνα
2. ΥΠΠΟ, Δ/ση Αναστηλώσεων Βυζαντινών Μνημείων, Ερμού 56, Αθήνα



• Στάλθηκαν συγχαρητήρια στον συνάδελφο Α. Καχιασβίλι για την περιφανή διακρισή του στους Ολυμπιακούς Αγώνες.

• Προτάθηκαν στο ΙΚΥ, σε απάντηση εγγράφου του, οι παρακάτω εξειδικεύσεις για τις οποίες υπάρχει ανάγκη από μετακπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό.

Στην **Αρχιτεκτονική**:

1. Οικολογική Αρχιτεκτονική.
2. Θεωρητικοποίηση και Ερμηνεία των φαινομένων της Αρχιτεκτονικής και των συνδεδεμένων με αυτήν.
3. Διερεύνηση και Ανάπτυξη των Μεθόδων Αρχιτεκτονικής Σύνθεσης.
4. Σύγχρονα Δομικά Υλικά και Επίδρασή τους στη Σύγχρονη Αρχιτεκτονική.
5. Ακουστική και Ηχοπροστασία στην Αρχιτεκτονική.
6. Υποστήριξη της διαδικασίας λύσης του Αρχιτεκτονικού προβλήματος.
7. Εμβάθυνση και ανανέωση της έννοιας των Αρχιτεκτονικών έργων.

Στην **Πολεοδομία**:

1. Δομική Ανάλυση του Αστικού Χώρου.
2. Λειτουργική Ανάλυση του Αστικού Χώρου.
3. Περιβαλλοντική Ανάλυση του Αστικού Χώρου.
4. Συνθετική διευθέτηση του Αστικού Χώρου.
5. Προστασία πόλεων από καταστροφές.

• Με το παρακάτω έγγραφο προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, ο Σύλλογος τοποθετήθηκε στη διακήρυξη μελετών Γεν. Πολεοδομικών σχεδίων.

Προς
Τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ
κ. Κ. Λαλιώτη
Αθήνα

Θέμα: Εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ανάληψη της εκπόνησης μελετών Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου που δημοσιεύτηκε στο 1916/29.7.1996 Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ

Στο υπ’ αριθμ. 1916/29.7.1996 Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ και σε εκτέλεση της υπ’ αριθμ. 71895/5040/17.5.96 Απόφασης του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, δημοσιεύτηκε ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εκπόνηση 22 νέων μελετών (ΠΙΝΑΚΑΣ 1) Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.

Οι προεκτιμώμενες αμοιβές των παραπάνω μελετών είναι εσφαλμένες, γιατί υπολογίστηκαν με βάση την αφετηριακή αμοιβή των 6.000.000 που προβλέπεται από την παρ. 1 της Απόφασης ΥΠΕ-ΧΩΔΕ 71937/4768/89 για πόλεις από 2001-10.000 κατοίκους, χωρίς την εφαρμογή του συντελεστή “λ” που προβλέπεται στην παρ. 2 της ίδιας απόφασης με αφετηρία τις τιμές του β’ εξαμήνου 1989.

Το γεγονός αυτό, θέλουμε να πιστεύουμε ότι οφείλεται σε παραδρομή της παραπάνω πρόσκλησης, διότι:

α. ανατρέπει το θεσμοθετημένο τιμολόγιο των μελετητών Γ.Π.Σ. και μειώνει τις προβλεπόμενες αμοιβές, οι οποίες, αντί των 6.000.000 δρχ. θα έπρεπε να είναι:

6.000.000 Χ 40,72/18 = 13.573.333 δρχ.,

β. αλλοιώνει την τάξη των απαιτούμενων πτυχίων, τα οποία, με βάση την αμοιβή των 6.000.000 δρχ. της πρόσκλησης, προβλέπονται:

Α ή Β τάξης για την κατηγορία 01

και Β τάξης για την κατηγορία 02,

ενώ, με βάση την ορθή αμοιβή των 13.873.333 δρχ., θα έπρεπε να είναι:

Β ή Γ τάξης για την κατηγορία 01

και Γ τάξης για την κατηγορία 02.

Το ίδιο συμβαίνει και με τις μελέτες του ΠΙΝΑΚΑ ΙΙ της ίδιας πρόσκλησης, που αφορούν σε τροποποίηση Γ. Π. Σχεδίου.

Για τους λόγους αυτούς, που αφορούν στην ουσία και τη νομιμότητα της διαδικασίας ανάθεσης και εκπόνησης των παραπάνω μελετών, θεωρούμε ότι είναι αναγκαία η ορθή επανάληψη της πρόσκλησης, και παρακαλούμε να μεριμνήσετε γι’ αυτό άμεσα, πριν δημιουργηθούν και νέα, πιο αρνητικά δεδομένα.



• Με έγγραφα προς το ΥΠΕΧΩΔΕ, ζητήθηκε να σταματήσει η κατασκευή κτιρίων αποθηκών χονδρεμπορίου 19.200 μ2 μεταξύ οικιών μέσα στον οικισμό της Άνοιξης Αττικής, ύστερα από αίτημα επιτροπής κατοίκων.

• Με αφορμή κατεδάφιση ιστορικού κτίσματος στο Μετς, έγινε παρέμβαση του ΥΠΕΧΩΔΕ και ζητήθηκε να ξεκινήσουν άμεσα από το ΥΠΕΧΩΔΕ οι διαδικασίες μελέτης της συνολικής περιοχής του Μετς για την προστασία των αξιόλογων κτιρίων και των αρχιτεκτονικών συνόλων που έχουν διασωθεί, για την πολεοδομική της οργάνωση και την ένταξή της στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας.

• Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ εξέφρασε την αντίθεσή του σχετικά με την απαίτηση κατάργησης της κράτησης 1% υπέρ ΤΣΜΕΔΕ και 0,5% υπέρ ΕΜΠ που πρόβαλαν οι εργοληπτικές οργανώσεις ΠΕΔΜΕΔΕ, ΣΑΤΕ και ΣΤΕΗΤ με έγγραφα προς τους Υπουργούς ΠΕΧΩΔΕ και Εθνικής Οικονομίας.

• Με έγγραφό του προς τον Δήμαρχο Καλαμάτας, ο Σύλλογος τοποθετήθηκε κατά της κατεδάφισης του Εργατικού Κέντρου της Καλαμάτας, εξαιρετικού δείγματος της μοντέρνας αρχιτεκτονικής στην πόλη της Καλαμάτας.

• Παραθέτουμε, λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, ολόκληρη την επιστολή που στάλθηκε στον Δήμαρχο Αθηναίων κ. Αβραμόπουλο.



Προς
Τον Δήμαρχο Αθηναίων
κ. Δ. Αβραμόπουλο
Αθήνα

Θέμα: Κτιριακές και πολεοδομικές επεμβάσεις στην πόλη της Αθήνας

Κύριε Δήμαρχε,

Ο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ θεωρεί σκόπιμο να θέση υπόψη σας τις θέσεις του σχετικά με υλοποιούμενα τη χρονική αυτή στιγμή σημαντικότεα πολεοδομικά ή κτιριακά έργα, που θα επηρεάσουν άμεσα τη λειτουργία και τη μορφή της πόλης των Αθηνών, για την οποία, όπως νομίζουμε, έχετε καθοριστική δικαιοδοσία.

Τέτοιες παρεμβάσεις βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη, στη φάση της μελέτης ή υλοποίησής τους, όπως, π.χ.:

1. η ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων,
2. το νέο Μουσείο της Ακρόπολης,
3. οι επεκτάσεις στο Μέγαρο Μουσικής,
4. η αναμόρφωση του κτιρίου της Βουλής και η κατασκευή σ’ αυτό υπογείων γκαράζ,
5. η επέκταση του Βυζαντινού Μουσείου,
6. το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης,
7. οι υπέργειες απολήξεις σταθμών του Μετρό σε πλατείες και κοινόχρηστους χώρους,
8. οι Πλατείες Δημαρχείου-Εθνικής Αντιστάσεως, Ομονοίας, Συντάγματος, Μαβίλη, κ.ά.

Τα περισσότερα από τα έργα αυτά προγραμματίζονται, μελετώνται και εκτελούνται –και μάλιστα, από δημόσιους φορείς– χωρίς να δημοσιοποιείται το αντικείμενο που επεξεργάζονται, λειτουργώντας αποσπασματικά, χωρίς να φαίνεται ότι υπάρχει κάποια γενικότερη πολεοδομική σύλληψη ή συσχετισμός με το ρυθμιστικό σχέδιο της πόλης.

Κατά την άποψή μας:

1. Η ευρεία δημοσιοποίηση των μελετών τέτοιων σημαντικών έργων, που συντελούν στη διαφοροποίηση, πέρα από τη λειτουργία, αλλά και την αισθητική, της φυσιογνωμίας μιας πόλης, αποτελεί πάγια τακτική, τουλάχιστον στις ευρωπαϊκές χώρες.

2. Είναι αναγκαίο, τα έργα αυτά να μελετώνται με τη διαδικασία των Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών. Είναι γνωστό ότι οι Αρχιτεκτονικοί Διαγωνισμοί αποσκοπούν στη διερεύνηση πρωτότυπων αρχιτεκτονικών προτάσεων και γι’ αυτό δημιουργούν ένα κλίμα γόνιμης αρχιτεκτονικής αναζήτησης. Αλλά δεν πρέπει να αγνοούνται και τα πολύπλευρα προϊόντα ενός Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού: και μόνο το γεγονός της προκήρυξης συνιστά μια ευρεία δημοσιοποίηση ενός ενδιαφέροντος ερωτήματος που κινητοποιεί τους διαγωνιζομένους, αλλά και τους πολίτες, διευρύνει τη συζήτηση και εμπλουτίζει το πεδίο των πιθανών απαντήσεων. Τέλος, οι εκδηλώσεις που συνηθίζεται να συνοδεύουν έναν Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό (έκδοση καταλόγου, Έκθεση συμμετοχών, ημερίδες), συνιστούν πολιτιστικά γεγονότα εθνικού και, ενδεχομένως, διεθνούς ενδιαφέροντος. Κατά την άποψή μας, με την παραπάνω διαδικασία, πέρα από τη δημοσιότητα, δίνεται η ευκαιρία επιλογής της καλύτερης κάθε φορά λύσης από το σύνολο του αρχιτεκτονικού δυναμικού της χώρας. Με δεδομένη τη σημασία τέτοιων έργων, δεν μας είναι κατανοητό πως ανατίθενται σε μεμονωμένες Υπηρεσίες του Δημοσίου ή ιδιωτικά γραφεία ή ειδικούς συμβούλους να συντάσσουν μελέτες για τα σημαντικότεα αυτά σημεία αναφοράς και ιστορίας της πόλης.

3. Θεωρούμε ότι βασική προϋπόθεση για τη μελέτη τέτοιων έργων αποτελεί η πολύπλευρη προσέγγισή τους· συγκεκριμένα, είναι αναγκαία συνθήκη να προηγούνται συμπληρωματικές μελέτες που να αναφέρονται στις επιπτώσεις στην κυκλοφορία, στις αρχαιολογικές έρευνες, στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και σε υφιστάμενα έργα υποδομής (δίκτυα κ.λπ.)

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά στα έργα διαμόρφωσης των Πλατειών Εθνικής Αντιστάσεως-Κοτζιά, Ομονοίας και Συντάγματος, όχι μόνο πλατείες της Αθήνας, αλλά κέντρα της Ελλάδας, για τα οποία έχετε την ευθύνη και την πρωτοβουλία υλοποίησής τους, πρέπει να επισημάνουμε ότι:

Ήδη έχουν κατά καιρούς υποστεί ατυχείς επεμβάσεις που προκλήθηκαν από ευκαιριακές καταστάσεις, είτε από προσωπικές αποφάσεις Δημάρχων είτε από σκοπιμότητες προβολής και εντυπωσιασμού (διεκδίκηση Ολυμπιακών Αγώνων 1996).

Αλλά και σήμερα:

1. Ως προς την Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως-Κοτζιά, έχουν προκληθεί σοβαρές αντιδράσεις πολιτών, αλλά και ειδικών επισημόνων, από τις αντιαισθητικές και αντιλειτουργικές για την πλατεία, κατασκευές που πρόβλαν στην επιφάνειά της. Δεν γνωρίζουμε αν οι ογκώδεις αυτές κατασκευές από μπετόν αποτελούν λειτουργικές απολήξεις αναβατήρων, κλιμακοστασίων ή φρεατίων εξαερισμού του υπόγειου garage. Όμως το αντιαισθητικό αποτέλεσμα που προκαλεί τις αντιδράσεις αυτές, τις οποίες συμμεριζόμαστε απολύτως, είναι φανερό ότι οφείλεται στο ότι η Δημοτική Αρχή ενήργησε αποσπασματικά, χωρίς να συσχετιστεί η μελέτη του υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων με τη διαμόρφωση της υπερκείμενης πλατείας, παρακάμπτοντας τη διαδικασία που είχε αρχικά επιλέξει, του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού.

Πληροφορούμαστε ότι αντ’ αυτού (και υποκαθιστώντας τον!) έχει προσληφθεί από το Δήμο σύμβουλος Αρχιτέκτονας, του οποίου οι προτάσεις παρουσιάζονται σαν μελέτη των τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου!

2. Σύμφωνα με πληροφορίες μας, με τον ίδιο τρόπο ετοιμάζεται να αντιμετωπιστεί ο ομφαλός της Αθήνας, η Πλατεία Ομονοίας.

3. Ως προς την Πλατεία Συντάγματος, μας είναι άγνωστες οι προθέσεις του Δήμου, σε σχέση βέβαια με τη μορφή που θα πάρει μετά την αποπεράτωση των έργων των σταθμών του Μετρό.

Κύριε Δήμαρχε,

Είναι ανάγκη να αναθεωρηθεί η μεθοδολογία που ακολουθείται. Πρέπει να αποφευχθούν πειραματισμοί και προχειρότητες, και να αποκλειστούν μελέτες που δεν μπορούν να αξιολογηθούν ως προς την ποιότητά τους και, συνεπώς, να τύχουν της ευρύτερης αποδοχής πολιτών, αλλά και ειδικών.

Είναι αναγκαία η επιστροφή στις αρχικές επιλογές του Δήμου, έστω και την ύστατη ώρα, για διεξαγωγή Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών, τουλάχιστον για τις τρεις ιστορικές αυτές πλατείες της πόλης της Αθήνας.

Με τη βεβαιότητα ότι η πρότασή μας αυτή εξυπηρετεί το γενικότερο συμφέρον, πιστεύουμε ότι η ορθή κρίση σας θα την αποδεχθεί, στη δε προσπάθειά σας για μιαν Αθήνα ανθρώπινη, εμείς είμαστε πάντα πρόθυμοι να βοηθήσουμε.

Κοινοποίηση:

- ΥΠΕΧΩΔΕ, Αμαλιάδος 17, 11523 Αθήνα
- ΥΠΠΟ, Μπουμπουλίνας 20, 10682 Αθήνα
- Οργανισμό Αθήνας, Πανόρμου 2, 11523 Αθήνα
- ΤΕΕ, Καρ. Σερβίας 4, 10562 Αθήνα
- Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ
- Ημερήσιο Τύπο



- Με έγγραφο προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, επικροτούμε την απόφασή του για την άμεση έναρξη της διαδικασίας αναστολής έκδοσης αδειών κατεδάφισης και εργασιών κατεδάφισης στο Μετς, έως ότου προχωρήσει άμεσα η μελέτη της περιοχής για τη διατήρηση-κήρυξη των παλαιών κτισμάτων και αρχιτεκτονικών συνόλων.

- Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, εκτιμώντας ότι η άσκηση του επαγγέλματος στις σημερινές συνθήκες, όπου κυριαρχούν τα προβλήματα ανεργίας, υποαπασχόλησης, ασφάλισης κ.λπ., είναι ιδιαίτερα δύσκολη για τους νέους συναδέλφους, ανακοίνωσε τη συγκρότηση Επιτροπής Νέων Αρχιτεκτόνων:

Ανακοίνωση

Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων εκτιμά ότι η άσκηση του επαγγέλματος στις σημερινές συνθήκες, όπου κυριαρχούν τα προβλήματα ανεργίας, υποαπασχόλησης, ασφάλισης κ.λπ., είναι ιδιαίτερα δύσκολη για τους νέους συναδέλφους.

Διαπιστώνοντας τα παραπάνω, και μετά από αίτημα νέων συναδέλφων, προκειμένου να μεθοδευτούν οι ενέργειες αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών, το Δ.Σ. του Συλλόγου ανακοινώνει ότι συγκροτείται στο Σύλλογο Επιτροπή Νέων Αρχιτεκτόνων, και καλεί τους συναδέλφους που ενδιαφέρονται να πλαισιώσουν την Επιτροπή, να δηλώσουν τη συμμετοχή τους στη Γραμματεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ (τηλ. 3215146, fax 3215.147).

Η πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής ορίστηκε για την Τρίτη 26.11.96 και ώρα 8.00 μ.μ. στα γραφεία του Συλλόγου (Βρυσακίου 15, Μοναστηράκι).



- Στα πλαίσια της δραστηριότητας του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, δημιουργήθηκε “Μόνιμη Επιτροπή Επαγγελματικών Θεμάτων Μελετητών Πολεοδομίας Χωροταξίας”.

Στις 7 Νοεμβρίου, στα Γραφεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, έγινε η προγραμματισμένη συνάντηση μελετητών πολεοδομίας χωροταξίας. Μετά από έναν γόνιμο προβληματισμό στην εισήγηση της προσωρινής Γραμματείας για την αναγκαιότητα, το χαρακτήρα και το περιεχόμενο αυτής της νέας Μόνιμης Επιτροπής, αποφασίστηκε ομόφωνα από τους παρόντες η δημιουργία “Μόνιμης Επιτροπής Επαγγελματικών Θεμάτων Μελετητών Πολεοδομίας Χωροταξίας” του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ.

<div><div> </div><div>Προς</div><div>Τον Υπουργό Πολιτισμού</div><div>κ. Ε. Βενιζέλο</div><div>Μπουμπουλίνας 20</div><div>10682 Αθήνα</div></div>

Θέμα: **Υπογραφή σύμβασης για την προμελέτη του νέου Μουσείου της Ακρόπολης**

Κύριε Υπουργέ,

Όσα ανακοινώσατε στο Συνέδριο “Ένα όραμα για την Αθήνα”, στις 18.11.1996 καθώς και αυτά που πληροφορηθήκαμε από τον ημερήσιο Τύπο, έφεραν ξανά στη δημοσιότητα το θέμα της ανέγερσης του νέου Μουσείου της Ακρόπολης, το οποίο, εξαιτίας μιας κακής πολιτικής του Υπουργείου Πολιτισμού, έχει περιπέσει σε αδράνεια και τέλμα.

Ο Σύλλογός μας, που ήδη από το 1977 παρακολουθεί το μείζον αυτό θέμα για την Ακρόπολη και την Αθήνα, και από το 1988, με μια μόνιμη επιστημονική επιτροπή, διατυπώνει τις απόψεις του προς το ΥΠΠΟ, αλλά και δημόσια, αισθάνεται την ευθύνη να παρέμβει για μιαν ακόμα φορά, για λόγους επιστημονικής ευθύνης και σοβαρότητας του έργου.

Σε μια πορεία 19 ετών που το θέμα εξαγγέλλεται, αποσιωπάται και επανέρχεται χωρίς ορατό αποτέλεσμα, και επειδή σήμερα εξαγγέλλεται η υλοποίησή του με το σκεπτικό “μουσείο να ‘ναι κι ότι να ‘ναι”, είναι σκόπιμο να επισημανθούν ορισμένα χαρακτηριστικά της πρακτικής που ακολουθήθηκε.

Η ανάγκη ανέγερσης του νέου Μουσείου της Ακρόπολης για να στεγάσει τα γλυπτά του Παρθενώνα, καθώς και για λόγους ευ-

ρύτερης πολιτιστικής αναγκαιότητας, αφού συνδέθηκε με την επιστροφή των Μαρμάρων του Παρθενώνα, έχει συνειδητοποιηθεί από το ευρύτερο ελληνικό κοινό. Αυτό όμως που δεν έγινε ποτέ σαφές, είναι ότι η μη υλοποίησή του οφείλεται στην ανεπάρκεια της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠ-ΠΟ, στην άρνηση για διεπιστημονική προσέγγιση, στην αδιαφάνεια των διαδικασιών, αλλά, κυρίως, στην εμμονή της λανθασμένης επιλογής του γηπέδου Μακρυγιάννη που είχε επισημανθεί από τους αρχιτέκτονες από το 1979.

Από το 1977 έγιναν δύο πανελλήνιοι διαγωνισμοί, ένας διεθνής, ημερίδες, επιτροπές, συζητήσεις, δημοσιεύματα στον Τύπο. Οι δύο πανελλήνιοι διαγωνισμοί χαρακτηρίστηκαν αποτυχημένοι, και ο τρίτος κρίθηκε παράνομος με απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από προσφυγή του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων. Οι “τυπικοί” λόγοι της ακύρωσης του διαγωνισμού, όπως θέλουν να τους διοχετεύουν στο κοινό δια του Τύπου οι αρμόδιοι του Υπουργείου, δεν ήταν μόνο τυπικοί, αλλά και ουσιαστικοί.

Ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων έκανε προσφυγή στο ΣτΕ, διότι το αποτέλεσμα του διαγωνισμού έδωσε ένα κτίριο που υπερβαίνει τις δυνατότητες ενός ευαίσθητου χώρου, προσβάλλοντας το βράχο και τα μνημεία του, στο όνομα μιας έξαλλης αρχιτεκτονικής όπου τα εκθέματα και η σχέση του επισκέπτη μ’ αυτά εξαφανίζεται, παραβιάζοντας έτσι βασικές αρχές της πολεοδομίας και της αρχιτεκτονικής.

Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με το Ελληνικό Σύνταγμα, η απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου σε ένα κράτος δικαίου, είναι σεβαστή και εκτελεστή, και υποχρεώνει τη Διοίκηση να συμμορφωθεί προς αυτήν. Γι’ αυτό, η τότε Υπουργός Μελίνα Μερκούρη, αναγνωρίζοντας τους πραγματικούς λόγους της απόρριψης από το ΣτΕ του αποτελέσματος του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, αποπλήρωσε τους μελετητές της επιλεγμένης πρότασης, απαλλάσσοντας το φορέα από κάθε νομική και ηθική δέσμευση με τους αρχιτέκτονες και τη συγκεκριμένη μελέτη.

Στα πρακτικά των ημερίδων που οργάνωσε ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων για το θέμα, στη μονόδρομη αλληλογραφία του, προς το Υπουργείο αλλά και προς τον Τύπο, έχει καταγραφεί λεπτομερειακά όλη η επιχειρηματολογία και οι αντιθέσεις του Συλλόγου μας που αφορούν στα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η θέση Μακρυγιάννη και το ανέφικτο της ένταξης στο χώρο αυτό του συγκεκριμένου Μουσείου. Όσο για την πρόταση των ιταλών αρχιτεκτόνων, έχουν διατυπωθεί πολλές επικρίσεις τόσο από έλληνες αρχιτέκτονες, μεταξύ των οποίων ο Άρης Κωνσταντινίδης, ο Γιάννης Δεσποτόπουλος, ο Αριστομένης Προβελέγγιος, όσο και από μέλη της Κριτικής Επιτροπής, όπως ο Πρόεδρός της Γιώργος Κανδύλης, ή διεθνείς προσωπικότητες, όπως ο καθηγητής Aldo Rossi.

Παρ’ όλα αυτά, το ΥΠΠΟ, με τις επιχειρούμενες μεθοδεύσεις, οδηγεί την υπόθεση του Μουσείου και πάλι σε λαθμεμένες επιλογές, όπως:

- στην παράτυπη επιλογή των ίδιων μελετητών,
- στην επιστημονικά απαράδεκτη άποψη ότι η νέα μελέτη μπορεί να προκύψει με τροποποίηση της αρχικής,
- στη μεθόδευση της κατασκευής του έργου με το αμφισβητούμενο σύστημα της μελέτης-κατασκευής που δεν είναι αποδεκτό από το σύνολο του τεχνικού κόσμου,
- στην αγωνιώδη προσπάθεια των αρμοδίων να εντάξουν τη χρηματοδότηση του έργου στο Β’ Κοινοτικό Πρόγραμμα Στήριξης (πακέτο Delor II), με “λύσεις” εκ των ενόντων,
- στην εμμονή για τη συγκεκριμένη θέση, παρά την κατασκευή του σταθμού του Μετρό μέσα στο χώρο του οικοπέδου που μικραίνει και κατακερματίζει το χώρο, και τον ομολογούμενο, από τους πάντες, κίνδυνο για τα αρχαία από τους κραδασμούς, πράγμα ασυμβίβαστο με την ύπαρξη ενός αρχαιολογικού μουσείου.

Ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, με ανησυχία παρακολουθεί τη δυσάρεστη αυτή εξέλιξη (δηλαδή, την προώθηση και πάλι της κατασκευής του Μουσείου χωρίς οικόπεδο, χωρίς μελέτη, χωρίς φιλοσοφία, χωρίς πρόγραμμα), την οποία είχε προσπαθήσει να

αποτρέψει, προβάλλοντας θέσεις που σέβονται τα μνημεία του βράχου και τα εκθέματα του νέου μουσείου.

Συμπερασματικά, νομίζουμε ότι το Υπουργείο Πολιτισμού θα περιπέσει σε νέο κύκλο δεσμεύσεων και συμβατικών υποχρεώσεων, ο οποίος θα το οδηγήσει σε νέα αδιέξοδα και εμπλοκές, με απώλεια πολύτιμου χρόνου και σημαντικό οικονομικό κόστος για την Πολιτεία, χωρίς το θέμα να οδηγηθεί σε ρεαλιστική λύση.

Θεωρούμε ότι, από το 1993 που ανεκόπη η προηγούμενη ανάθεση, οι υπεύθυνοι γι’ αυτό το θέμα είχαν την υποχρέωση και το χρόνο να συντάξουν καινούργια σοβαρή μελέτη διεπιστημονικού χαρακτήρα για την επίλυση του θέματος.

Κύριε Υπουργέ,

Ζητάμε να μην προχωρήσετε στην υπογραφή αυτής της σύμβασης και να αποδοθεί ο απαιτούμενος σεβασμός σε μνημεία εθνικής και παγκόσμιας σημασίας.



<div><div> </div><div>Προς</div><div>Τον Υπουργό Πολιτισμού</div><div>κ. Ε. Βενιζέλο</div><div>Μπουμπουλίνας 20</div><div>10682 Αθήνα</div></div>

Κύριε Υπουργέ,

Παρακαλούμε να έχουμε μια συνάντηση μαζί σας, προκειμένου να σας ενημερώσουμε για τις θέσεις του Συλλόγου μας σε θέματα που αφορούν το Υπουργείο σας, όπως:

- το σχέδιο Νόμου για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς,
- τον τρόπο ανάθεσης και κατασκευής των έργων,
- την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων,
- το Μουσείο της Ακρόπολης,

και για προβλήματα του κλάδου μας.



Δελτίο Τύπου για το νέο Μουσείο Ακρόπολης

Όσα ανακοινώθηκαν από τον Υπουργό Πολιτισμού κ. Ε. Βενιζέλο, στο Συνέδριο “Ένα όραμα για την Αθήνα”, στις 18.11.1996, καθώς και αυτά που πληροφορηθήκαμε από τον ημερήσιο Τύπο, έφεραν ξανά στη δημοσιότητα το θέμα της ανέγερσης του νέου Μουσείου της Ακρόπολης, το οποίο, εξαιτίας μιας κακής πολιτικής του Υπουργείου Πολιτισμού έχει περιπέσει σε αδράνεια και τέλμα.

Ο Σύλλογός μας, που ήδη από το 1977 παρακολουθεί το μείζον αυτό θέμα για την Ακρόπολη και την Αθήνα, και από το 1988, με μία μόνιμη επιστημονική επιτροπή, διατυπώνει τις απόψεις του προς το ΥΠΠΟ, αλλά και δημόσια, αισθάνεται την ευθύνη να παρέμβει για μιαν ακόμα φορά, για λόγους επιστημονικής ευθύνης και σοβαρότητας του έργου.

Σε μια πορεία 19 ετών που το θέμα εξαγγέλλεται, αποσιωπάται και επανέρχεται χωρίς ορατό αποτέλεσμα, και επειδή σήμερα εξαγγέλλεται η υλοποίησή του με το σκεπτικό “μουσείο να ‘ναι κι ότι να ‘ναι”, είναι σκόπιμο να επισημανθούν ορισμένα χαρακτηριστικά της πρακτικής που ακολουθήθηκε.

Η ανάγκη ανέγερσης του νέου Μουσείου της Ακρόπολης για να στεγάσει τα γλυπτά του Παρθενώνα, καθώς και για λόγους ευρύτερης πολιτιστικής αναγκαιότητας, αφού συνδέθηκε με την επιστροφή των Μαρμάρων του Παρθενώνα, έχει συνειδητοποιηθεί από το ευρύτερο ελληνικό κοινό. Αυτό όμως που δεν έγινε ποτέ σαφές, είναι ότι η μη υλοποίησή

του οφείλεται στην ανεπάρκεια της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠ-ΠΟ, στην άρνηση για διεπιστημονική προσέγγιση, στην αδιαφάνεια των διαδικασιών, αλλά, κυρίως, στην εμμονή της λανθασμένης επιλογής του γηπέδου Μακρυγιάννη που είχε επισημανθεί από τους αρχιτέκτονες από το 1979.

Από το 1977 έγιναν δύο πανελλήνιοι διαγωνισμοί, ένας διεθνής, ημερίδες, επιτροπές, συζητήσεις, δημοσιεύματα στον Τύπο. Οι δύο πανελλήνιοι διαγωνισμοί χαρακτηρίστηκαν αποτυχημένοι, και ο τρίτος κρίθηκε παράνομος με απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από προσφυγή του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων. Οι “τυπικοί” λόγοι της ακύρωσης του διαγωνισμού, όπως θέλουν να τους διοχετεύουν στο κοινό διά του Τύπου οι αρμόδιοι του Υπουργείου, δεν ήταν μόνο τυπικοί, αλλά και ουσιαστικοί.

Ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων έκανε προσφυγή στο ΣτΕ, διότι το αποτέλεσμα του διαγωνισμού έδωσε ένα κτίριο που υπερβαίνει τις δυνατότητες ενός ευαίσθητου χώρου, προσβάλλοντας το βράχο και τα μνημεία του, στο όνομα μιας έξαλλης αρχιτεκτονικής όπου τα εκθέματα και η σχέση του επισκέπτη μ’ αυτά εξαφανίζεται, παραβιάζοντας έτσι βασικές αρχές της πολεοδομίας και της αρχιτεκτονικής.

Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με το Ελληνικό Σύνταγμα, η απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου σε ένα κράτος δικαίου, είναι σεβαστή και εκτελεστή, και υποχρεώνει τη Διοίκηση να συμμορφωθεί προς αυτήν. Γι’ αυτό, η τότε Υπουργός Μελίνα Μερκούρη, αναγνωρίζοντας τους πραγματικούς λόγους της απόρριψης από το ΣτΕ του αποτελέσματος του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, αποπλήρωσε τους μελετητές της επιλεγμένης πρότασης, απαλλάσσοντας το φορέα από κάθε νομική και ηθική δέσμευση με τους αρχιτέκτονες και τη συγκεκριμένη μελέτη.

Στα πρακτικά των ημερίδων που οργάνωσε ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων για το θέμα, στη μονόδρομη αλληλογραφία του, προς το Υπουργείο αλλά και προς τον Τύπο, έχει καταγραφεί λεπτομερειακά όλη η επιχειρηματολογία και οι αντιθέσεις του Συλλόγου μας που αφορούν στα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η θέση Μακρυγιάννη και το ανέφικτο της ένταξης στο χώρο αυτό του συγκεκριμένου Μουσείου. Όσο για την πρόταση των ιταλών αρχιτεκτόνων, έχουν διατυπωθεί πολλές επικρίσεις τόσο από έλληνες αρχιτέκτονες, μεταξύ των οποίων ο Άρης Κωνσταντινίδης, ο Γιάννης Δεσποτόπουλος, ο Αριστομένης Προβελέγγιος, όσο και από μέλη της Κριτικής Επιτροπής, όπως ο Πρόεδρος της Γιώργος Κανδύλης, ή διεθνείς προσωπικότητες, όπως ο καθηγητής Aldo Rossi.

Παρ’ όλα αυτά, το ΥΠΠΟ, με τις επιχειρούμενες μεθοδεύσεις, οδηγεί την υπόθεση του Μουσείου και πάλι σε λαθεμένες επιλογές, όπως:

- στην παράτυπη επιλογή των ίδιων μελετητών,
- στην επιστημονικά απαράδεκτη άποψη ότι η νέα μελέτη μπορεί να προκύψει με τροποποίηση της αρχικής,
- στη μεθόδευση της κατασκευής του έργου με το αμφισβητούμενο σύστημα της μελέτης-κατασκευής που δεν είναι αποδεκτό από το σύνολο του τεχνικού κόσμου,
- στην αγωνιώδη προσπάθεια των αρμοδίων να εντάξουν τη χρηματοδότηση του έργου στο Β΄ Κοινοτικό Πρόγραμμα Στήριξης (πακέτο Delor II), με “λύσεις” εκ των ενόντων,
- στην εμμονή για τη συγκεκριμένη θέση, παρά την κατασκευή του σταθμού του Μετρό μέσα στο χώρο του οικοπέδου που μικραίνει και κατακερματίζει το χώρο, και τον ομολογούμενο, από τους πάντες, κίνδυνο για τα αρχαία από τους κραδασμούς, πράγμα ασυμβίβαστο με την ύπαρξη ενός αρχαιολογικού μουσείου.

Θεωρούμε υποχρέωσή μας να αποκαλύψουμε ότι στο χώρο του οικοπέδου Μακρυγιάννη, βρέθηκαν σημαντικότατα αρχαία και τρεις σημαντικοί αρχαίοι δρόμοι. Το Υπουργείο Πολιτισμού μέχρι σήμερα έντεχνα αποκρύπτει τα σημαντικά αυτά αρχαιολογικά ευρήματα.

Ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, με ανησυχία παρακολουθεί τη δυσάρεστη αυτή εξέλιξη (δηλαδή, την προώθηση και πάλι της κατα-

σκευής του Μουσείου χωρίς οικόπεδο, χωρίς μελέτη, χωρίς φιλοσοφία, χωρίς πρόγραμμα), την οποία είχε προσπαθήσει να αποτρέψει, προβάλλοντας θέσεις που σέβονται τα μνημεία του βράχου και τα εκθέματα του νέου μουσείου.

Συμπερασματικά, νομίζουμε ότι το Υπουργείο Πολιτισμού θα περιπέσει σε νέο κύκλο δεσμεύσεων και συμβατικών υποχρεώσεων, ο οποίος θα το οδηγήσει σε νέα αδιέξοδα και εμπλοκές, με απώλεια πολύτιμου χρόνου και σημαντικό οικονομικό κόστος για την Πολιτεία, χωρίς το θέμα να οδηγηθεί σε ρεαλιστική λύση.

Θεωρούμε ότι, από το 1993 που ανεκόπη η προηγούμενη ανάθεση, οι υπεύθυνοι γι’ αυτό το θέμα είχαν την υποχρέωση και το χρόνο να συντάξουν καινούργια σοβαρή μελέτη διεπιστημονικού χαρακτήρα για την επίλυση του θέματος.

Ζητάμε από τον Υπουργό Πολιτισμού να μην προχωρήσει στην υπογραφή αυτής της σύμβασης και να αποδοθεί ο απαιτούμενος σεβασμός σε μνημεία εθνικής και παγκόσμιας σημασίας.



- Ζητήθηκε από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ συνάντηση με το Διοικ. Συμβούλιο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων, με θέματα:
 - Θεσμικό πλαίσιο άσκησης του επαγγέλματος του αρχιτέκτονα.
 - Προβλήματά μας σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο και τη λειτουργία του ΤΕΕ.
 - Τα ιδιαίτερα οξυμένα προβλήματα των τομέων χωροταξίας-πολεοδομίας και περιβάλλοντος.
 - Νομοσχέδιο για Γ.Ο.Κ. (Ανώτατο Αρχιτεκτονικό Συμβούλιο, έλεγχος οικοδομών).
 - Λειτουργία πολεοδομικών γραφείων, αρχιτεκτονικών επιτροπών σε συνάρτηση με λειτουργία Δήμων, Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, Υπουργείου κ.λπ.)
 - Νομοσχέδιο για αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς.
 - Αναπροσαρμογή αμοιβών για μελέτη και επίβλεψη ιδιωτικών έργων.
 - Αναθεώρηση Ν. 716/77.

Επισημάνθηκε η ικανοποίηση δύο πάγιων αιτημάτων μας: της οριστικής συμμετοχής εκπροσώπου του Συλλόγου μας στις επιτροπές αξιολόγησης μελετητών, και της κοινοποίησης εγκυκλίου σε σχέση με τον περιορισμό του συστήματος “μελέτη-κατασκευή”.

- Ο συνάδελφος Β. Γρηγοριάδης ορίστηκε εκπρόσωπος του Συλλόγου μας στην εκδήλωση-παρουσίαση του πιλοτικού προγράμματος διαδημοτικής συνεργασίας για την αστική συνοχή “Inter-municipal 4”.

- Στάλθηκε έγγραφο προς το Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης για το Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης με το σύστημα “μελέτη-κατασκευή”, με συνημμένη τη δημοσίευση της προκήρυξης για το Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης, καθώς και σχετικό απόσπασμα της Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προκειμένου να έχουμε τις απόψεις τους, ώστε να συντονιστούν οι περαιτέρω ενέργειες.

- Με αφορμή επιχειρούμενη τροποποίηση του άρθρου 25 του Κτιριοδομικού Κανονισμού, που ουσιαστικά επεκτείνει τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανολόγων, έγινε διαμαρτυρία στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, δηλώθηκε η κατηγορηματική αντίθεση του Συλλόγου για μονομερείς ρυθμίσεις και ζητήθηκε η συνολική ρύθμιση του αναχρονιστικού θεσμικού πλαισίου του 1930.

- Έγινε συνάντηση του Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ με τον Πρόεδρο της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδας κ. Ε. Κουλουμπή, με θέμα τους Οργανισμούς Νομαρχιών και τη θέση των αρχιτεκτόνων, και υποβλήθηκαν:
 - σημείωμα για το σύνολο των προσφυγών μας σχετικά με τους Οργανισμούς Νομαρχιών,
 - χαρακτηριστικές αποφάσεις με τις οποίες έγιναν δεκτές οι

προσφυγές μας (Αθηνών, Κιλκίς), αλλά και απορριπτικές αποφάσεις (Ανατ. Αττικής, Κορινθίας, Λέσβου, Πειραιά), γ. ΦΕΚ Οργανισμών Νομαρχιών (Αχαΐας-υπόδειγμα).

Διαπιστώθηκε νομοθετική αδυναμία συνολικής ρύθμισης, γιατί η κάθε Νομαρχία ενεργεί αυτοτελώς και ανεξάρτητα από οποιαδήποτε οδηγία ή παρέμβαση.
Επ’ ευκαιρία, ενημερώσαμε τους συναδέλφους για τις συνολικές ενέργειες του Συλλόγου.

Ενημερωτικό σημείωμα

Σχετικά με τους πρόσφατα εγκριθέντες Οργανισμούς Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας των Υπηρεσιών Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων κατέθεσε προσφυγή (άρθρο 18 παρ. 13 του Ν. 2218/1994) κατά των παρακάτω Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων:
<ol style="list-style-type: none">Αθηνών Ανατ.Αττικής Ιωαννίνων Κιλκίς Κορινθίας Λέσβου Μαγνησίας Πειραιά Σάμου.

Από τις προσφυγές αυτές, έγιναν δεκτές οι προσφυγές μας κατά των Ν.Α.:

- Αθηνών
- Κιλκίς.

Απορρίφθηκαν οι προσφυγές μας κατά των υπόλοιπων 7 Νομαρχιών:

- Ανατ. Αττικής
- Ιωαννίνων
- Κορινθίας
- Λέσβου
- Μαγνησίας
- Πειραιά
- Σάμου,

και προσφύγαμε, σε δεύτερο βαθμό, στον Υπουργό Εσωτερικών. Οι προσφυγές αυτές δεν απαντήθηκαν.

Μετά τα παραπάνω, προσφύγαμε στο Συμβούλιο της Επικρατείας κατά των αποφάσεων του Υπουργού και των αντίστοιχων Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων που αφορούσαν στις Νομαρχίες:

- Λέσβου
- Μαγνησίας.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το σχόλιο της Απόφασης Ν.Α. Κορινθίας (απορριπτική), του πρωτοδίκη ο οποίος μειοψήφησε.



<div>Προς</div> <div>Τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ</div> <div>κ. Κ. Λαλιώτη</div> <div>Αμαλιάδος 17</div> <div>11523 Αθήνα</div>

Θέμα: **Χώρος Ιστορικής Μνήμης 1941-1944 – Κοραή 4**

Κύριε Υπουργέ,

Όπως γνωρίζετε, ο επί της οδού Κοραή 4 υπόγειος χώρος-κρατητήριο κατά τη διάρκεια της Γερμανικής Κατοχής, έχει κηρυχθεί από το Υπουργείο Πολιτισμού ιστορικό-διατηρητέο μνημείο, σαν “χώρος ιστορικής μνήμης 1941-1944”.

Ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων θεωρεί υποχρέωσή του να προτείνει, εφόσον και εσείς το θεωρείτε σκόπιμο, να διε-

ρευνηθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες σας η δυνατότητα οργανικής ένταξης του παραπάνω χώρου στο σταθμό της οδού Κοραή του υπό κατασκευή Μετρό.

Κατά την άποψή μας, η ενδεχόμενη, χωρίς πολλές τεχνικές δυσκολίες, ένταξή του στο χώρο διακίνησης του σταθμού θα βοηθούσε στη διατήρηση και της νεότερης εθνικής μνήμης, τόσο απαραίτητης σε καιρούς έκπτωσης των ιδανικών, αλλά και θα αποτελούσε ελάχιστο φόρο τιμής στους ανώνυμους Έλληνες, που γνώρισαν με τον πιο επώδυνο τρόπο την καταρράκωση των ανθρώπινων αξιών εξαιτίας του πολέμου και της κατοχής, ως ανταμοιβή του πάθους τους για την ελευθερία.



- Στάλθηκε έγγραφο προς τον Δήμαρχο Καλλικράτειας και τονίστηκε ότι ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων, λαμβάνοντας υπόψη του όλες τις συνέπειες και παραμέτρους του θέματος της πολεοδόμησης της περιοχής της Καλλικράτειας, βρίσκεται σε συνεχή επαφή και συνεργασία με τους μελετητές της και το ΥΠΕΧΩΔΕ, προκειμένου να διαμορφωθεί η πληρέστερη άποψη, επιστημονικά τεκμηριωμένη, για το σύνολο των προβλημάτων που έχουν προκύψει και απαιτούν άμεσα λύση.

- Από την Επιτροπή Δελτίου του Συλλόγου αποφασίστηκε σαν θέμα του νέου τεύχους “Τα μεγάλα έργα στην Αττική και ο ρόλος των αρχιτεκτόνων” και στάλθηκε ερωτηματολόγιο στο ΥΠΕΧΩΔΕ, στο ΥΠΠΟ, στον Δήμαρχο Αθηναίων και στο Αττικό Μετρό.

- Το Σάββατο 18.1.97 πραγματοποιήθηκε Συντονιστικό των Συλλόγων σύμφωνα με το άρθρο 13 του Καταστατικού, με θέματα:
 - Προετοιμασία Αντιπροσωπείας, Γενική Ενημέρωση.
 - Έγκριση Καταστατικού από Πρωτοδικείο.
 - Υποβολή θεμάτων από Περιφέρεια.

- Ορίστηκε η 3η Τακτική Γεν. Συνέλευση της Αντιπροσωπείας το Σάββατο 25.1.97, στην αίθουσα της Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ.

Ανακοίνωση ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

Εκπροσώπηση στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Αρχιτεκτόνων (C.A.E.)

Με αφορμή σχετικά δημοσιεύματα συναδέλφων της Ενωτικής Πρωτοβουλίας στο Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ, και για την αποκατάσταση της αλήθειας, επιθυμούμε να ενημερώσουμε γενικότερα τους συναδέλφους σε ό,τι αφορά στην εκπροσώπηση των Αρχιτεκτόνων στο C.A.E.

Στις Γενικές Συνελεύσεις του C.A.E., οι έλληνες αρχιτέκτονες εκπροσωπούνται με 2 συναδέλφους από τον ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ και 2 από το ΤΕΕ.

Παράλληλα, στις 4 Επιτροπές που έχουν συσταθεί και λειτουργούν, συμμετέχουν 4 εκπρόσωποι από τον ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ και 3 από το ΤΕΕ. Η στελέχωση των Επιτροπών, σε ό,τι αφορά στον ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, έγινε ύστερα από εκδήλωση ενδιαφέροντος (μετά από πρόσκληση που δημοσιεύτηκε στο Ενημερωτικό Δελτίο) και αξιοκρατική επιλογή μεταξύ των ενδιαφερομένων, με ομόφωνη έγκριση του Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ.

Οι εκπρόσωποι του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ έχουν τακτικές συναντήσεις, στις οποίες διατυπώνονται και οι θέσεις που μεταφέρουν σε συνεργασία με το Δ.Σ. του Συλλόγου, το οποίο καθορίζει και την ακολουθητέα πολιτική του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, και ενημερώνεται με τα σχετικά πρακτικά και τα υπομνήματα των εκπροσώπων από τις συναντήσεις των Επιτροπών και τις Γενικές Συνελεύσεις του C.A.E.

Όλο αυτό το υλικό είναι στα γραφεία του Συλλόγου και είναι πάντα στη διάθεση οποιουδήποτε συναδέλφου επιθυμεί να ενημερωθεί σχετικά.

Κατά συνέπεια, και σε ό,τι τον αφορά, ο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, όπως σε

όλη του την ιστορία, επιδεικνύει πλήρη διαφάνεια στις λειτουργίες του, η δε σχέση του με το ΤΕΕ στο συγκεκριμένο θέμα είναι αποκλειστικά και μόνο η ανάληψη (από το ΤΕΕ) της κάλυψης των δαπανών μετάβασης και παραμονής των εκπροσώπων του Συλλόγου.

Είναι σαφές, ότι ο τρόπος επιλογής και λειτουργίας των εκπροσώπων του ΤΕΕ στο C.A.E. είναι θέμα που αφορά στα όργανα του ΤΕΕ και ασφαλώς δεν είναι ευθύνη του Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ.

Τέλος, εμείς προσπαθούμε μαζί με τους συναδέλφους μας από το ΤΕΕ για την ενιαία εκπροσώπηση των ελλήνων αρχιτεκτόνων, παρά τις γνωστές διαφωνίες του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ με το ΤΕΕ σε πολλά καίρια ζητήματα.



Ψήφισμα της αντιπροσωπείας του ΣΑΔΑΣ-ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ για το νέο μισθολόγιο των Διπλωματούχων Μηχανικών του Δημοσίου

Όπως είναι γνωστό, η Κυβέρνηση ανακοίνωσε ένα σχέδιο Νέου Μισθολογίου για το Δημόσιο. Στην ουσία, πρόκειται για ένα “νέο ενιαίο Μισθολόγιο” ισοπεδωτικής λογικής και δεν εντάσσεται σε κάποια παραγωγική, αναπτυξιακή και εκσυγχρονιστική προσπάθεια της χώρας στον ευαίσθητο τομέα της Δημόσιας Διοίκησης. Δεν αναγνωρίζει την καθοριστική συμβολή των Διπλωματούχων Μηχανικών στην ανάπτυξη και αντιφάσκει όταν, από τη μια πλευρά, με τον προϋπολογισμό, μιλάει για έργα και ανάπτυξη, και από την άλλη, με την εισοδηματική πολιτική, χτυπάει αυτούς που καλούνται να τα υλοποιήσουν (βλ. Κ.Π.Σ. κ.λπ.)

Μόνο για το 1997, το όριο πληρωμών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) στον τομέα των μελετών και κατασκευών έργων του Δημοσίου, θα ξεπεράσει το 1,2 τρις δραχμές, με αύξηση κατά 50% από το όριο του 1996.

96

Αξίζει να σημειωθεί επίσης ότι, όπως και η ίδια η κυβέρνηση αποδέχθηκε, το καλοκαίρι του 1996, με τη θεσμοθέτηση του 7%ο: “οι Διπλωματούχοι Μηχανικοί είναι η μόνη κατηγορία εργαζομένων στο Δημόσιο που καλούνται να αναλάβουν ευθύνες για θέματα καθοριστικά για την ανάπτυξη της χώρας”, τις συνθήκες ζωής, την ασφάλεια και το περιβάλλον χωρίς καμία αποζημίωση ή κίνητρο για την υπευθυνότητα αυτή. Επιπλέον είναι οι μόνοι που αποκτούν άδεια άσκησης επαγγέλματος και σοβαρές ποινικές ευθύνες που απορρέουν απ’ αυτήν, χωρίς να έχουν αντίστοιχη ιδιαίτερη μισθολογική μεταχείριση για το λόγο αυτό, σε αντίθεση με τους απασχολούμενους στο Δημόσιο δικηγόρους και γιατρούς, στους οποίους, με ανάλογη επαγγελματική άδεια, αναγνωρίζονται προ πολλού ξεχωριστές μισθολογικές και εργασιακές σχέσεις.

Η Αντιπροσωπεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ της 25.1.1997 αποφασίζει:

1. Συμπαραστέκεται στις αγωνιστικές κινητοποιήσεις της ΕΜΔΥ-ΔΑΣ για το δίκαιο αίτημα της θεσμοθέτησης εδώ και τώρα Νέου Μισθολογίου για τους Διπλωματούχους Μηχανικούς του Δημοσίου, μέσα από την εφαρμογή των Συλλογικών Διαπραγματεύσεων στο Δημόσιο, αναδρομικά από 1.1.97, και τη δυνατότητα υπογραφής Συλλογικής Σύμβασης από την ΕΜΔΥΔΑΣ και τον εργοδότη-κράτος.
2. Για όσο χρόνο δεν είναι αυτό δυνατόν, συμπαραστέκεται στους αγώνες της ΕΜΔΥΔΑΣ και το αίτημα για ένα Μισθολόγιο Μηχανικών με συνολικές αποδοχές τουλάχιστον 400.000-700.000 δραχμές σε αρχικό-καταληκτικό μισθολογικό κλιμάκιο αντίστοιχα.

ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ ΤΟΥ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ



Ψήφισμα για τον “ΠΥΡΓΟ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ” στην Έδεσσα

Η Αντιπροσωπεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ, στη συνεδρίασή της στις 25.1.97, διατύπωσε τις απόψεις της για την κατασκευή του “Πύργου” από τη Δημοτική Επιχείρηση της Έδεσσας.

Η χωροθέτηση της όλης κατασκευής κοντά στους καταρράκτες υποβαθμίζει ένα τοπίο “ιδιαίτερου φυσικού κάλλους”, από τα πιο χαρακτηριστικά του μακεδονικού χώρου. Τόσο η μορφολογία και η κλίμακα του “Πύργου” όσο και η ελεγχόμενη σχέση του Μεγάλου Αλεξάνδρου με την έννοια του Πύργου, αλλά και τον συγκεκριμένο τόπο, ασφαλώς δεν μπορούν να τεκμηριώσουν σοβαρά τις ειλημμένες αποφάσεις για την υλοποίηση του έργου. Τέτοιες περιέργες επιλογές, ούτε τον μεγάλο Μακεδόνα τιμούν, ούτε στη συντήρηση της ιστορικής μνήμης της πόλης συντελούν.

Η ανάθεση της μελέτης από τη Δημοτική Επιχείρηση Έδεσσας έγινε με πρωτόγνωρες διαδικασίες, που δεν δικαιολογούν αποφάσεις για τη σοβαρότητα ενός τέτοιου έργου. Η περιέργη δικαιολογία παραγόντων του Δήμου που δημοσιεύτηκε σε εφημερίδες, ότι ο μελετητής αρχιτέκτονας Ε. Βαρλάμης, εγκατεστημένος και εργαζόμενος στη Βιέννη, όπως μας πληροφορεί το πολυτελέστατο τεύχος που εκδόθηκε, θα εξασφαλίσει και τις χορηγίες της κατασκευής, δεν μπορεί να “νομιμοποιήσει” την όλη διαδικασία. Οι χορηγίες για την κατασκευή του έργου στον συγκεκριμένο δημόσιο χώρο δεν είναι ικανές να αποτρέψουν μόνες τους την επαειλούμενη υποβάθμιση του φυσικού και ιστορικού περιβάλλοντος.

Ο ΣΑΔΑΣ-ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ καλεί το Δήμο να επανεξετάσει τις αποφάσεις, του τώρα που οι καθ’ ύλην αρμόδιοι φορείς έχουν εκφράσει τις απόψεις τους. Σε αντίθετη περίπτωση, ζητάει από τα συναρμόδια Υπουργεία να πάρουν θέση στο τόσο σημαντικό αυτό θέμα και να επέμβουν, αποτρέποντας μια τόσο μεγάλη καταστροφή του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.

ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ ΤΟΥ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ



Ψήφισμα

Η Αντιπροσωπεία του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων, στη συνεδρίασή της στις 25.1.1997:

Ενημερώθηκε για τα έργα που συνεχίζονται στο ΠΑΡΚΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ, τα οποία παρουσιάστηκαν αρχικά σαν υπόγειοι χώροι στάθμευσης για τις ανάγκες του Μεγάλου Μουσικής (αρχικό Διάταγμα Κατσιγιάννη) και στη συνέχεια, με το δεύτερο Δ/γμα του ίδιου, που απορρίφθηκε από το ΣτΕ, αλλά και το Δ/γμα Λαλιώτη, για το οποίο εκκρεμεί προσφυγή μας στο ΣτΕ, με τα οποία ο ΟΜΜΑ απέκτησε δικαίωμα ενός υπογείου ορόφου και ενός 3ώροφου κτιρίου “Πολιτιστικών Εκδηλώσεων”, καθώς και για την παράνομα εκδοθείσα οικοδομική άδεια 702/96, σύμφωνα με την οποία πρόκειται να κατασκευαστούν –επίσης παρανόμως– περισσότερα του ενός υπό τη γη επίπεδα “πολιτιστικών εκδηλώσεων”· δηλαδή, μία αίθουσα 400 θέσεων, μία άλλη 1200 με τίτλο συνεδριακό και με προδιαγραφές όπερας, μουσική βιβλιοθήκη και πλήθος χώρων και επιπέδων εξυηρητήσεως των παραπάνω, και όχι βέβαια του ήδη υπάρχοντος και αυτοτελώς λειτουργούντος Μεγάλου Μουσικής.

Ενημερώθηκε ακόμα για τις πρόσφατες ενέργειες του Συλλόγου για την αποτροπή αυτού του παράλογου έργου:
- την προσφυγή στο γραμματέα της περιφέρειας,
- το γράμμα στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ,
- το γράμμα στον Πρωθυπουργό,
και ακόμα για:

- την υπηρεσιακή εισήγηση στον γραμματέα, που δικαιώνει το Σύλλογο,
- την απόφαση της Νομαρχιακής Επιτροπής που ζητά τροποποίηση του Δ/τος κ.λπ.

Θεωρεί απαραίδεκτη τη μεθόδευση με την οποία επιχειρείται:

η με δημόσιο αποκλειστικά χρήμα ιδιωτικοποίηση του Πάρκου Ελευθερίας,

η με τη μέθοδο των διαδοχικών εξαπατήσεων της κοινής γνώμη, ικανοποίηση της ολοένα αυξανόμενης βουλιμίας του ΟΜΜΑ: γκαράζ, γκαράζ και λίγα πολιτιστικά, γκαράζ και συνεδριακά, συνεδριακό κέντρο κ.ο.κ., που τελικό στόχο έχουν να καταστήσουν ολόκληρο το Πάρκο Ελευθερίας “πίσω αυλή” του Μεγάλου Μουσικής, και την εγκατάσταση όπερας,

η εγκατάσταση στο σημείο αυτό εξαιρετικά εντατικών χρήσεων όπως οι παραπάνω, χωρίς άδεια χωροθέτησης,

η απόσπαση 6 δις από το πακέτο Delor με αιτιολόγηση “Συνεδριακό και Πολιτιστικό Κέντρο Αθηνών” (από το πρόγραμμα Τουρισμός-Πολιτισμός) ως καθαρά κερδοσκοπική επιχείρηση, πράγμα που αντίκειται ακόμα και στον μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα του ΟΜΜΑ,

η επιλογή ενταφιασμού ενός μοναδικής σπουδαιότητας και όγκου κτιριακού συγκροτήματος, το οποίο έπρεπε να έχει χωροθετηθεί έξω από το κέντρο της πόλης και ν’ αποτελέσει αντικείμενο Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού (πραγματικού και όχι σαν αυτόν που επιχειρείται τώρα με τη μέθοδο “μελέτη-κατασκευή” για έργο που έχει μελέτη με βάση την οποία εκδόθηκε –παράνομως– η υπ’ αριθ. 702/96 οικοδομική άδεια),

η εκ των υστέρων προσπάθεια νομιμοποίησης, με νομοθετικές πράξεις της Πολιτείας, όλων των παρανόμων ενεργειών και αποφάσεων του ΟΜΜΑ.

Η Αντιπροσωπεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ είναι αντίθετη με την κάλυψη των όποιων λειτουργικών αναγκών της πόλης με τη μέθοδο της κατάληψης και της κατάρνησης των ελάχιστων ελεύθερων χώρων.

Η Αντιπροσωπεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ είναι πεπεισμένη ότι τα έργα στο Πάρκο Ελευθερίας:

δεν ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΟΥΝ τη συγκεκριμένη περιοχή, δεν ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ στην ανάδειξη της πολιτιστικής φυσιογνωμίας της πόλης και στα πολιτισμικά στοιχεία της ιστορίας της, και δεν ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ τη συγκεκριμένη περιοχή της Αθήνας, δεν ΣΕΒΟΝΤΑΙ το περιβάλλον, δεν ΑΞΙΟΠΟΙΟΥΝ σωστά τους Κοινοτικούς και Εθνικούς πόρους, δεν ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ θετικό προηγούμενο στο χώρο της Αρχιτεκτονικής και του πολιτισμού, δεν ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΝ την ποιότητα ζωής στην πόλη της Αθήνας, και ΔΥΣΦΗΜΟΥΝ την Ελλάδα ΔΙΕΘΝΩΣ,

και κάνει έκκληση να ΜΗΝ ΓΙΝΟΥΝ.

ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ ΤΟΥ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ



- Για τη σημαντική βοήθειά τους, στάλθηκε ευχαριστήρια επιστολή στους συνάδελφους καθηγητές Ν. Καλογερά, Β. Γκανιάτσα, Ν. Λάσκαρη, Κ. Μωραϊτή, Α. Ρόκα, στον Γλύπτη Θ. Παπαδημητρίου, στον συνάδελφο Α. Κοντέα, στη Δήμαρχο Άμφισσας Ι. Γαζή, στον Αστυνομικό Δ/ντή Φωκίδας κ. Χ. Μποσινάκη, στον Γυμνασιάρχη Άμφισσας Ι. Ζουμά, στον ΕΟΤ, Δ/νση Δημοσίων Σχέσεων, και στο ΥΠΠΟ-Τμήμα Μουσείων.
- Με αφορμή τη συνεχιζόμενη ανάθεση κατασκευής των περι-

πτέρων στις διεθνείς Εκθέσεις με τρόπους τουλάχιστον περιέργους, στάλθηκε το παρακάτω έγγραφο στην Υπουργό Ανάπτυξης Βάσω Παπανδρέου, το οποίο μέχρι σήμερα έμεινε χωρίς απάντηση:

Προς
Την Υπουργό Ανάπτυξης
κα. Βάσω Παπανδρέου
Αθήνα

Θέμα: **Ελληνικά Περίπτερα Τουρισμού στις Διεθνείς Εκθέσεις**

Κυρία Υπουργέ,

Είναι γνωστό ότι η προβολή των τουριστικών δυνατοτήτων της χώρας μας γίνεται και μέσω των ελληνικών περιπτέρων στις διεθνείς Εκθέσεις τουρισμού.

Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται υποβάθμιση της ποιότητας προβολής της χώρας μας, εξαιτίας της χωρίς φαντασία χρησιμοποίησης τετριμμένων και επαναλαμβανόμενων στοιχείων, αμφιβόλου αισθητικής και χαρακτήρα, σε αντίθεση με τις ανταγωνίστριες χώρες (Τουρκία, Ισπανία, Ιταλία κ.ά.) που οργανώνουν υψηλού επιπέδου προβολή.

Κατά την άποψή μας:

α) Στην υποβάθμιση της ποιότητας συμβάλλουν οι πρόχειρες, ευκαιριακές και χωρίς προγραμματισμό (κυριολεκτικά της τελευταίας στιγμής) επιλογές των Διοικητών του ΕΟΤ για ανάθεση κατασκευής των περιπτέρων σε κατασκευαστές χωρίς εξειδίκευση και με αδιαφανείς διαδικασίες.

β) Απαιτείται εκσυγχρονισμός στο όλο σύστημα, με έγκαιρο προγραμματισμό, διεξαγωγή Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού προτάσεων-ιδεών και άρτια τεχνική υλοποίησή τους.

Ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων έχει τη δυνατότητα, με βάση την εμπειρία του, να συμβάλει στη βελτίωση του τρόπου επιλογής μελετητών και κατασκευαστών, ώστε να διασφαλισθεί η ποιότητα προβολής της Ελλάδας, αντίστοιχη της ποιότητας των Υπηρεσιών Τουρισμού, στην οποία πρέπει να προσβλέπει στο μέλλον η χώρα μας, για να είναι ανταγωνιστική.

Κοινοποίηση:

- Διοικητή Ε.Ο.Τ., Αμερικής 2Β, 10564 Αθήνα
- Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, Καρ.Σερβίας 4, 10562 Αθήνα
- Σύλλογο Μηχανικών Ε.Ο.Τ., Αμερικής 2Β, 10564 Αθήνα



97

Γ Ρ Α Μ Μ Α Τ Α - Ε Π Ι Σ Τ Ο Λ Ε Σ

για την “θεραπεία”, πλέον, των κακών κειμένων, σχετικά με τις δοκιμασίες εις τα εν λόγω “ειδικά μαθήματα” του Γραμμικού και του Ελευθέρου Σχεδίου.

Τα πράγματα αυτά παραθέτω κατωτέρω:

1. ΚΑΠΟΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΚΟΠΟ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΣΤΑ ΕΙΔΙΚΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ
Η Αρχιτεκτονική είναι υπόθεση ευρυτάτου φάσματος. Η Αρχιτεκτονική είναι Καλή Τέχνη, χρησιμοποιούσα, για την υλοποίηση του έργου της, ένα από τα κύρια όργανά της, την Επιστήμη, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες του Ανθρώπου· του Ανθρώπου, όμως, ως τρισυποστάτου Όντος, αποτελουμένου (χονδρικός) από φυσικό σώμα, ψυχή και πνεύμα. Έτσι, οι μορφές της Αρχιτεκτονικής Δημοουργίας πρέπει να είναι πρωτίτως μεν Εξυπηρετικές (Λειτουργικώς τέλειες) αλλά ταυτοχρόνως και Τεχνικές (Τεχνικώς τέλειες) και Καλλιτεχνικές (Καλλιτεχνικώς τέλειες), ώστε με την κάλυψη και της τελευταίας αυτής προϋπόθεσης να προκαλεί, στη θέα της, μια ψυχική τέρψη-ευαρέσκεια, μια εσωτερική ευφορία, συγκινώντας τα Ανώτερα Στρώματα του συναισθηματικού κόσμου του Ανθρώπου, εκφράζουσα και υψηλές ιδέες, καλλιεργούσα και προάγουσα τον Άνθρωπο. Χωρίς αυτές τις προϋποθέσεις, Αρχιτεκτονική δεν υπάρχει.

Ως εξ αυτής, λοιπόν, της φύσεως της, η Αρχιτεκτονική είναι κατεύθυνση την οποία δεν μπορούν ή, τουλάχιστον, δεν πρέπει να ακολουθούν παρά μόνον εκείνοι οι οποίοι έχουν, συν τοις άλλοις, και έμφυτη προδιάθεση προς αυτήν.

Σκοπός, λοιπόν, των εξετάσεων εις τα εν λόγω ειδικά μαθήματα είναι ακριβώς η διαπίστωση υπάρξεως ή όχι της προδιαθέσεως αυτής και, συνεπώς, η επιλογή του καταλλήλου, προς διόπλωση εντός της Σχολής, υλικού μεταξύ των υποψηφίων, διότι, ειδικά όσον αφορά στην Αρχιτεκτονική, είναι ολωσδιόλου απαραίδεκτο να γίνεται κάποιος Αρχιτέκτων συμπωματικώς, επειδή π.χ. “κατέφυγε” εις την Αρχιτεκτονική ως σανίδα σωτηρίας διότι δεν εισήχθη εις την Σχολή προτιμησώς του λόγω χαμηλής βαθμολογίας, π.χ., εις τα Μαθηματικά, ή λόγω του ότι εκρίθη κατάλληλος χωρίς να είναι, συγκεντρώσας μια περιστασιακή, χαμηλότατη μεν, αλλ’ υπερβαίνουσα την βάση, βαθμολογία στα σχέδια. Κάτι τέτοιο δεν θα ήταν δυνατόν, εάν οι εξετάσεις διεξήγγοντο κατά ορθό τρόπο.

2. ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΩΝ ΜΟΡΙΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ
Οι συντελεστές των προβλεπομένων μαθημάτων για την εισαγωγή των υποψηφίων σποδοστών στις Αρχιτεκτονικές Σχολές της Χώρας, διά μεν την Έκθεση, την Φυσική και την Χημεία (μη βασικά μαθήματα) είναι 0,95, διά δε τα Μαθηματικά (βασικό μάθημα), 1,15. Ο συντελεστής των ειδικών Μαθημάτων του Γραμμικού και του Ελευθέρου Σχεδίου είναι 2.

Η πρωμοδότηση αυτή είναι ορθότατη εφ’ όσον μέσω των εν λόγω μαθημάτων ελέγχεται σχεδόν κατ’ αποκλειστικότητα, για την Αρχιτεκτονική, η καταλληλότητα των υποψηφίων της. Δυστυχώς, όμως, είτε από κακή διατύπωση του κειμένου του σχετικού Νόμου, είτε από ελλιπή ενημέρωση του Νομοθέτου, ο ανωτέρω συντελεστής γίνεται κατ’ ουσίαν 1· δηλαδή, κατά 0,05 μόνον μεγαλύτερος των μη βασικών μαθημάτων και κατά 0,15 μικρότερος του συντελεστού του βασικού μαθήματος των Μαθηματικών.

Τούτο συμβαίνει διότι επί 2 πολλαπλασιάζεται ο μέσος όρος των βαθμών των ειδικών μαθημάτων, τα οποία, κατά τρόπον ολωσδιόλου απαράδεκτο, θεωρούνται ως ενιαίο μάθημα(!) όπως π.χ. οι γλώσσες και τα αθλήματα. Αυτό σημαίνει πλήρη άγνοια, τουλάχιστον σε βάθος, του σκοπού των εν λόγω μαθημάτων μέσω των οποίων κρίνονται ολωσδιόλου διαφορετικά προσόντα, η συνύπαρξη των οποίων καθιστά τον υποψήφιο κατάλληλο για να γίνει Αρχιτέκτων.

3. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΓΡΑΜΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
Δια της εξετάσεως του ειδικού μαθήματος του Γραμμικού Σχεδίου ελέγχονται:
α. Η γνώση της χρήσεως των στοιχειωδών οργάνων σχεδιάσεως, η ορθότητα αναγωγής του θέματος εις ορισμένη κλίμακα, καθώς και η δεξιότητα γραφής γραμμάτων, τίτλων, αριθμών και διαστασιολογήσεως των σχεδίων.
β. Η εξακρίβωση της στοιχειώδους συνθετικής φυσικής προδιαθέσεως του υποψηφίου και της εξ δισαισθήσεως και ιδιοφυΐας στοιχειώδους ικανότητας του υποψηφίου εις την σύλληψη, έκφραση και γραμμική (δι’ οργάνων) σχεδίαση απλών γεωμετρικών σχημάτων και μορφών αρχιτεκτονικού χαρακτήρος, και συμπλήρωση δεδομένων, κατά μέγα μέρος, στοιχειωδών θεμάτων αρχιτεκτονικού, επίσης, χαρακτήρος.

Η ύπαρξη, εις τον υποψήφιο, της, απαραίτητης, για την σπουδή της Αρχιτεκτονικής, ηψήχμένης τεχνικής και παραστατικής αντίληψεως, η ταχύτητα, η πρωτοβουλία, η θετικότητα και γενικώς η δεξιοτεχνία εκφράζεσθαι μέσω γεωμετρικού σχεδίου αρχιτεκτονικού χαρακτήρος, του υποψηφίου.

4. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
Δια της εξετάσεως του ειδικού μαθήματος του Ελευθέρου Σχεδίου επιδιώκεται η εξακρίβωση της ικανότητας του υποψηφίου να παρατηρεί, να διακρίνει, να αποδίδει και να εκφράζει με γραμμές με ελεύθερο χέρι τα χαρακτηριστικά μορφικά γνωρίσματα μιας απλής συνθέσεως εις τον χώρο.

Επίσης, με το Ελεύθερο Σχέδιο ελέγχεται η αφαιρετική ικανότητα του υποψηφίου, όσον αφορά στο επουσιώδες, ο προσωπικός χαρακτήρας και η έκφραση του σχεδίου, η αίσθηση του χώρου, του όγκου και του φωτός, και, τέλος, η αίσθηση των σχέσεων-αναλογιών από τον χειρισμό των οποίων εξαρτάται, κατά

μέγιστο, η επιτυχία ενός Αρχιτεκτονήματος.

Το Ελεύθερο Σχέδιο του υποψηφίου, στην τελειωμένη (υπό την έννοια της “φθασμένης”) μορφή του, θα πρέπει:
I. να αποδεικνύει την ικανότητα του ΕΝΣΥΝΕΙΔΗΤΩΣ και ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΩΣ παρατηρείν,

II. να συγκεντρώνει όλα τα χαρακτηριστικά ενός ΕΡΓΟΥ ΤΕΧΝΗΣ αλλά, ταυτοχρόνως, να διέπεται και από ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ, ως προς εκείνα τα οποία ΕΠΕΛΕΞΕ ο υποψήφιος να ΠΡΟΒΑΛΕΙ, και,
III. βάσει όλων των ανωτέρω, να αποτελέη ΕΡΜΗΝΕΙΑ και όχι, έστω δεξιοτεχνική, μίμηση-ιχνογράφηση του θέματος.

5. ΕΞΕΤΑΣΤΑΙ-ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΤΑΙ
Σοβαρότατη προϋπόθεση για να υφίσταται εξετάσεις “ουσία” και όχι “τύποις”, είναι η καταλληλότητα εξεταστών-βαθμολογητών.

Αυτό το οποίον συμβαίνει, επί σειράν ετών, εις τα ειδικά μαθήματα του Γραμμικού και Ελευθέρου Σχεδίου από πλευράς εξεταστών-βαθμολογητών, είναι πραγματικά πρωτάκουστο.

Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία “η βαθμολόγηση και αναβαθμολόγηση των ειδικών μαθημάτων μπορεί να γίνει από εκπαιδευτικούς Δευτεροβάθμιας και Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης”. Τούτο σημαίνει ότι εις την αξιολόγηση και την βαθμολόγηση των δύο Σχεδίων στην Αρχιτεκτονική συμμετέχουν απόφοιτοι της Σχολής Καλών Τεχνών, ουδεμίαν σχέση έχοντες με την Αρχιτεκτονική και, επομένως, με το πνεύμα υπό το οποίον πρέπει να εξετάζονται τα θέματα των Εισαγωγικών Εξετάσεων για τις Σχολές της, μη δύναμνοι οι ίδιοι ν’ αντιμετωπίσουν, έστω και κατά κεραίαν, ορθώς τα θέματα αυτά, προκειμένου να επιλέξουν τους πλέον κατάλληλους για Αρχιτέκτονες εκ των υποψηφίων!!!

Το αποτέλεσμα, εν πάση περιπτώσει, της υπό των ως άνω εξεταστών-βαθμολογητών αξιολογήσεως των Σχεδίων της Αρχιτεκτονικής παρουσιάζει πολλές φορές βαθμολογία στυγνή, ανακόλουθη και εν πολλοίς τυχαία ή βασισμένη σε κριτήρια ολωσδιόλου διαφορετικά ή και αντίθετα προς εκείνα τα οποία θα έπρεπε για εξετάσεις με τους παραπάνω αναφερομένους σκοπούς και στόχους. Και για μεν το Γραμμικό Σχέδιο, το πράγμα δεν χωρεί καμιά απολύτως συζήτηση, αλλά και για το Ελεύθερο Σχέδιο η αναρμοδιότητα των εν λόγω εξεταστών γίνεται εύκολα αντιληπτή, εάν κατανοηθεί η διαφορά η οποία υπάρχει μεταξύ της Αρχιτεκτονικής και των υπολοίπων Καλών Τεχνών, και η οποία είναι κολοσσιαία.

Η διαφορά αυτή εις το Ελεύθερο Σχέδιο εμφανίζεται στις ιδιαίτερες καλλιτεχνικές και άλλες αξίες οι οποίες εξαιρούνται εις το σχέδιο ενός υποψηφίου καταλλήλου για την Αρχιτεκτονική και ενός υποψηφίου καταλλήλου δι’ οιαδήποτε άλλην Καλή Τέχνην.

Είναι επομένως απαραίτητο να επανελθουν οι εξετάσεις επί των δύο Ειδικών

Μαθημάτων του Γραμμικού και του Ελευθέρου Σχέδιου, από απόψεως εξετάσεων, σε παλαιότερο καθεστώς και να βαθμολογούνται τα Σχέδια αυτά από πρόσωπα ανήκοντα αποκλειστικώς και μόνο εις το διδακτικό προσωπικό των Αρχιτεκτονικών Σχολών της Χώρας. Συγκεκριμένα, οι εξετασται πρέπει, απαραίτητως, να είναι Καθηγητάι, Λέκτορες, ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ.

6. ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ
Ο παρεχόμενος χρόνος των 6 ωρών εις το Ελεύθερο Σχέδιο μπορεί να πει κανείς ότι είναι ο κατ’ ελάχιστον απαιτούμενος. Ο χρόνος όμως των 6 ωρών του Γραμμικού Σχεδίου επιβάλλεται να επανέλθει, επίσης, στο παλαιότερο καθεστώς των 8 ωρών.

Κύριε Πρόεδρε, με την ευκαιρία αυτής μου της επιστολής, θεωρώ υποχρεωσή μου να αναφέρω και κάποιες άλλες γενικότερες απόψεις μου, οι οποίες, είμαι απόλυτα βέβαιος, θα βρουν σύμφωνους όλους ανεξαίρετως όσοι αγωνίζονται για την ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ και οι οποίες αφορούν εις το ισχύον, εδώ και πολλά χρόνια, σύστημα επιλογής των υποψηφίων της. Πιστεύω ότι κάποιои, επιτέλους, πρέπει να κάνουν την αρχή για την εφαρμογή τους.

1. Επάνοδος, όσον αφορά την Αρχιτεκτονική, στο καθεστώς των εξετάσεων των διεξαγομένων από τις ίδιες τις Σχολές Αρχιτεκτόνων σύμφωνα με τις δικές τους ανάγκες.

2. Εκείνοι οι οποίοι έχουν τάξει εαυτούς στο επαγγέλμα-λειτουργήμα της Αρχιτεκτονικής, να μην έχουν τη δυνατότητα επιλογής και άλλης Σχολής, πλην της Αρχιτεκτονικής και των Σχολών των ΤΕΙ που έχουν επίσης ανάγκες που καλύπτονται από τα δύο Σχέδια, ώστε οι συμμετέχοντες στις εξετάσεις με πρώτη Σχολή προτίμησης την Αρχιτεκτονική να είναι μόνο αυτοι που νιώθουν ότι δεν μπορούν να γίνουν παρά μόνον Αρχιτέκτονες, όπως συμβαίνει και με την Σχολή Καλών Τεχνών. Με άλλα λόγια, η λύστα εκείνη που αντιπθετα προς κάθε έννοια οσωτού επαγγελματικού προσανατολισμού, με αποτέλεσμα πολλοί υποψήφιοι να βρίσκονται σε τομείς έξω από αυτόν που τους εκφράζει πραγματικά, να καταργηθεί τουλάχιστον για την Αρχιτεκτονική. Δεν νοείται σπουδαστής της Αρχιτεκτονικής ο υποψήφιος που δεν συγκέντρωσε, για την Σχολή της πραγματικής του προτιμήσεως, τα απαιτούμενα μόρια, αλλά πέτυχε ένα περιστασιακό δέκα εις τα Σχέδια.

Μετά τιμής,

Μανώλης Κ. Ζαχαράκης,
Αρχιτέκτων Μηχανικός.

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ-ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΓΙΑ ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΕΚΚΟΛΑΠΤΟΜΕΝΟΥ ΣΚΑΝΔΑΛΟΥ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΗΣ ΒΡΑΒΕΥΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

1. Το 1983, ο Δήμος Ηρακλείου (Δ.Η.) προκήρυξε Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό Προσχεδίων για το Πολιτιστικό Κέντρο Ηρακλέου (Π.Κ.Η.) Το Α' Βραβείο απονεμήθηκε στη μελετητική μας ομάδα (Τ. Μπίρης, Δ. Μπίρης και Π. Κόκκορης). Το 1984, ο Δ.Η. υπέγραψε σύμβαση ανάθεσης της πλήρους μελέτης στους βραβευμένους μελετητές (αρχιτεκτονικά), στον Θ. Βουδικλάρη (στατικά) και στον Γ. Κοντορούπη (Η/Μ). Το 1987, η πλήρης μελέτη παραδίδεται και εγκρίνεται από τον Δ.Η. Το 1991, εκδίδεται οικοδομική άδεια από το αρμόδιο Πολεοδομικό Γραφείο. Από κει και μετά, ξεκινά μια αφάνταστη περιπέτεια, που μεταμορφώνει το Π.Κ.Η. σε... γεφυρί της Άρτας. *

2. Το 1993, η Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής και Τουριστικής Ανάπτυξης Ηρακλείου (Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η.), επί προεδρίας Γ. Λεμπιδάκη, έχοντας παραλάβει από τον Δ.Η. τη σκυτάλη της προώθησης του έργου, αναθέτει στους βραβευμένους μελετητές την αναμόρφωση ενός τμήματος της εγκριμένης μελέτης τους, που περιλαμβάνει, κύρια, το θέατρο. Η νέα σχετική σύμβαση (εγκριμένη από το Δημοτικό Συμβούλιο Ηρακλείου) ζητούσε –παρά την εκφρασμένη αντίθεση των μελετητών– πλήρεις μελέτες για τα στατικά και μηχανολογικά (δηλαδή, και στάδιο μελέτης εφαρμογής), ενώ, περιέργως, για τα αρχιτεκτονικά ζητούσε μόνο οριστική μελέτη. Αυτή η “λειψή” αναθεθείσα μελέτη αναμόρφωσης του θεάτρου υποβλήθηκε και εγκρίθηκε από την Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. το 1994.

3. Κατά τη διετία 1994-96 (ανά διαστήματα και με ιδιαίτερη πυκνότητα το φθινόπωρο του 1996) και μέχρι τις αρχές του 1997, η Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. επικοινωνεί με τους μελετητές και ζητά τη γνώμη τους, καθώς και χρονικές-οικονομικές προτάσεις, για τα θέματα που παρέμειναν σε εκκρεμότητα. Αυτά ήταν: α) η ολοκλήρωση του ελλείποντος μελετητικού τμήματος (αρχιτεκτονική μελέτη εφαρμογής αναθεωρημένου τμήματος θεάτρου), β) η επικαιροποίηση των τευχών δημοπράτησης της εγκριμένης από το 1987 μελέτης (για τα τμήματα εκείνα που δεν αναθεωρήθηκαν το 1993), και γ) το ζήτημα της συνεπιβλεψης των μελετητών κατά την κατασκευή του έργου, την κρισιμότητα της οποίας φαινόταν να αντιλαμβάνεται και να επιδιώκει η Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η., δεδομένου του εξαιρετικά σημαντικού χαρακτήρα του έργου και της συνθετης και λεπτά επεξεργασμένης αρχιτεκτονικής του. Όλα αυτά, εν όψει της επικείμενης δημοπράτησης του Π.Κ.Η. οι μελετητές, σε όλες αυτές τις επαφές, ανταποκρίθηκαν με θετικά και ουσιαστική διάθεση συνεργασίας και υποστήριξης κάθε γόνιμης προσπάθειας, με στόχο την πολυπόθητη υλοποίηση της βραβευμένης και ιδιαίτερα αγαπητής τους μελέτης.

4. Τον Μάρτιο του 1997, και ύστερα από ανεξήγητη δήμην περίπου διακοπή των συνενώησεων από πλευράς Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η., πλη-

Γ Ρ Α Μ Μ Α Τ Α - Ε Π Ι Σ Τ Ο Λ Ε Σ

ροφορούμαστε ότι το Διοικητικό Συμβούλιο της Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. με διαδικασία τουλάχιστον “περίεργη”, που κατηγορήθηκε έντονα από πολλούς Δημοτικούς Συμβούλους και ενεργοποίησε έντονες φήμες περί κυοφορούμενου σκανδάλου, με ψήφους 5-2 και με (σκόπιμη;) έλλειψη απαρτίας, κατέληξε στην απόφαση να αναθέσει απευθείας, χωρίς να προηγείται καμιά απολύτως αξιολογική διαδικασία επιλογής (ούτε καν σύγκριση οικονομικών προσφορών), σε συγκεκριμένο γραφείο συμβούλων διοίκησης έργων (project managers) την εν λευκώ προώθηση όσων και όποιων διαδικασιών αυτοί αποφασίσουν για: α) τη συμπλήρωση των προαναφερθεισών μελετητικών εκκρεμοτήτων, και β) τη δημοπράτηση και κατασκευή του έργου με τη συνδυασμένη μέθοδο της προκήρυξης μελετοκατασκευής επί εδάφους της βραβευμένης μελέτης μας!!! Αυτή είναι η διαδικασία που προέκρινε ο manager, και μ’ αυτή τη διαδικασία συμφώνησε, με πειθήνια ικανοποίηση, η Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η., πλήρως καλυπτόμενη από τον Δ.Η.

5. Αντιδράσαμε άμεσα στον απίστευτο αυτό αιφνιδιασμό, επιδιώκοντας επίμονα να αποσπάσουμε μιαν επίσημη πρόσκληση του Δήμου/Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η., μόνο και μόνο για να εκθέσουμε τις απόψεις μας, να εκφράσουμε την πλήρη αντίθεσή μας στα τεκταινόμενα και να εξηγήσουμε πως αυτά, όχι μόνο παραβιάζουν τη στοιχειώδη νομιμότητα και δεοντολογία, αλλά και θίγουν, με μαθηματική βεβαιότητα, τα συμφέροντα του Δήμου. Προσκόρησαμε σε τείχος ύποπτης σιωπής από πλευράς Δήμου/Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. Καταφύγαμε, ως εκ τούτου, σε αρθρογραφία στον Τύπο (Βλ. “Ελευθεροτυπία”, 23/5/97, και εφημερίδες Ηρακλείου “Πατρίδα” και “Μεσόγειος”, 5/6/97), και απευθύναμε εξώδικη δήλωση-διαμαρτυρία προς τον Δήμο/Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η.

6. Καθώς η ύποπτη σιωπή συνεχιζόταν, και έχοντας αντιληφθεί –κυρίως μέσω του τοπικού Τύπου– ότι οι αδιαφανείς μεθοδεύσεις της Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. συναντούσαν την αυξανόμενη αμφισβήτηση και κριτική από μεγάλος μέρος της κοινής γνώμης και των Δημοτικών Συμβούλων, τόσο της συμπολίτευσης όσο και της αντιπολίτευσης, παρουσιαστήκαμε αυτοβούλα στη συνεδρίαση του Δ.Σ. Ηρακλείου της 9/6/1997, στην ημερήσια διάταξη του οποίου ήταν εγγεγραμμένο το θέμα “Συζήτηση-ενημέρωση για τις διαδικασίες προώθησης του Π.Κ.Η.”. Έτσι, στην πρώτη και μοναδική, μέχρι στιγμής, επίσημη επαφή μας (μετά την έναρξη της “ένοχης” σιωπής και των αδιαφανών μεθοδεύσεων της Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η., τον Μάρτιο του 1997), αφού αναπτύξαμε τις απόψεις μας ενώπιον του Σώματος, γίναμε μάρτυρες των ακόλουθων γεγονότων:

- Η πλειονότητα των Δημοτικών Συμβούλων αναγνώρισε κατηγορηματικά, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, την απόλυτη ανάγκη αδιάλειπτης παρουσίας των μελετητών στις όποιες διαδικασίες συνέχισης και ολοκλήρωσης του Π.Κ.Η. (είτε ως μελετητές των σε εκκρεμότητα τμημάτων και, στη συνέχεια, συνεπιβλέποντες την κατασκευή, είτε ως

επίσημα αμειβόμενοι σύμβουλοι του Δήμου/Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. για τον έλεγχο και την εποπτεία κάθε τρίτου εμπλεκόμενου παράγοντα).

- Η πλειονότητα των Δημοτικών Συμβούλων εξέφρασε την κατηγορηματική διαφωνία της με το ενδοχόμενο παραγκωνισμό των μελετητών ή, εν πάση περιπτώσει, μη σαφούς και επίσημης αναγνώρισής τους από τον Δήμο/Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. ως καθοριστικών παραγόντων για τη συνέχιση των διαδικασιών ανέγερσης του Π.Κ.Η.

- Η πλειονότητα των Δημοτικών Συμβούλων ζήτησε επίμονα να έρθει το θέμα σε ψηφοφορία –με στόχο την κατάρριψη της λανθασμένης απόφασης του Δ.Σ. της Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. και των αδιαφανών διαδικασιών που δρομολογή– πράγμα που επίμονα αρνήθηκαν ο Πρόεδρος του Δ.Σ. Ηρακλείου και η Δημοτική Αρχή, καλυπτόμενοι πίσω από νομιμοφανή μεν, αλλά ανούσια, “επιχειρήματα”.

7. Τόσον εντός του Δ.Σ. όσο και σε συζήτηση μαζί με στο γραφείο του, την επομένη, ο Δήμαρχος, κατ’ επανάληψη, αναφέρθηκε στην πρόθεση της Δημοτικής Αρχής να “αξιοποιήσει τους βραβευμένους μελετητές”. Οστόσο, συμπλήρωσε ότι δεν είχε πρόθεση να ανοίξει νέο κύκλο αναθέσεων και αμοιβών. Έδειξε, δηλαδή, σαφέστατα στους μελετητές ότι εννοούσε την αξιοποίησή τους σε κάποιο υπερβατικό επίπεδο, που μόνον αυτός και ουδείς άλλος γνωρίζει, την ίδια στιγμή που, υπό τις ελλογιές του, η Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. αναθέτει σε manager το προαναφερθέν έργο διακήρυξης μελετοκατασκευής, που απειλεί άμεσα να αλλοιώσει ανατιτρεπτή σημαντικότητα πνευματική και επιστημονική εργασία των μελετητών – και μάλιστα, με αμοιβή 30.000.000 δραχμών, ποσόν που έχει ξεσηκώσει θύελλα αντιδράσεων από Δημοτικούς Συμβούλους.

8. Κατόπιν όλων των προαναφερθέντων, μας έγινε απολύτως φανερό ότι, επί του παρόντος, ο Δ.Η. και η Δ.Ε.Π.Τ.Α.Η. έχουν πλήρως παρεκκλίνει από την ορθή οδό της διεκπεραίωσης των εκκρεμοτήτων της μελέτης (που εξαιτίας τους υφίστανται) και της ανέγερσης του έργου του Π.Κ.Η. Ο κεντρικός και μόνος στόχος είναι, κατά δήλωση του Δημάρχου, η “έγκαιρη” εκταμίευση ποσού 1 δισ δραχμών κοινοτικής χρηματοδότησης και η άνευ όρων παράδοσή τους σε ιδέες απίστευτα πρόχειρες, αντιδεοντολογικές και επικίνδυνες (πρωτίστως για τα συμφέροντα του Δήμου), που δήθεν θα εξυπηρετήσουν τον κεντρικό αυτό στόχο. Αυτές συγκλίνουν σε αναγόρευση του manager σε ουρανόπεμπο σωτήρα που θα “λύσει” αυτομάτως και ταχύτατα τα προβλήματα, και σε “ένοχο” παραγκωνισμό των μελετητών.

9. Επειδή όλα τα παραπάνω συνιστούν άμεση απειλή κατάφωρης παραβίασης της κείμενης νομοθεσίας και των πνευματικών δικαιωμάτων των μελετητών –και μάλιστα, επί ενός σημαντικότητας βραβευμένου αρχιτεκτονικού έργου–, απευθυνόμαστε στον ΣΔΔΑΣ-ΠΕΑ και ζητάμε την με κάθε δυνατό τρόπο έμπρακτη συμπαράστασή του στην

προσπάθειά μας να ανατρέψουμε την απαράδεκτη αυτή πραγματικότητα που ποδοπατεί βίανουσα κάθε έννοια ορθότητας στην επιστημονική και μελετητική εργασία του αρχιτέκτονα.

Με εκτίμηση,

Τάσος Μπίρης
Δημήτρης Μπίρης
Πάνος Κόκκορης
μελετητές του Π.Κ.Η.

* Βλ. περιοδικό “Αντί”, τεύχος 638, 20/6/97