



ΑΣΙ Χώρος

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

για τα 30 χρόνια του
Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης

2020

31



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

για τα 30 χρόνια του
Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης

Επιμέλεια

Παντολέων Σκάγιαννης

Επιστημονικό Περιοδικό

αιχλώρος

Διεύθυνση:
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ
Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ
<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: aeihoros@prd.uth.gr
τηλ.: 24210 – 74486

Επιμέλεια έκδοσης: Εύη Κολοβού
Λαγού: Παναγιώτης Μανέτος
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

| | | |
|--|---|------------|
| | Π. Σκάγιαννης | 4 |
| | Εισαγωγή | |
| | G. Petrakos | 10 |
| Geographies of Growth and Integration in Europe: old and new challenges for regional policy | | |
| | Σ. Πολύζος | 23 |
| Διερεύνηση των Διαθρωπτικών Μεταβολών της Ελληνικής Οικονομίας την Περίοδο της Οικονομικής Κρίσης με Χρήση της Ανάλυσης Εισροών - Εκροών | | |
| | Ε. Ασπρογέρακας, Δ. Καλλιώρας | 62 |
| Χωρικός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: ζητήματα σύμπλεξης | | |
| | Κ. Λαλένης, Σ. Βεζυριαννίδου | 94 |
| Ο Χωρικός Σχεδιασμός και οι Συναφείς Απόπειρες Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων στην Ελλάδα, την Εποχή της Οικονομικής Κρίσης: αξιολόγηση αναγκαιότητας και αποτελεσμάτων | | |
| | Α. Δέφνερ, Ν. Μαντάς, Ε. Ψαθά, Ν. Βογιαζίδης | 119 |
| Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό και την Κληρονομιά: ο σχεδιασμός για όλους | | |
| | Α. Τράμπα | 145 |
| Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η Συσχέτιση με το Θεσμικό Πλαίσιο Χωρικού Σχεδιασμού: ευρωπαϊκή και ελληνική πραγματικότητα | | |
| | Ε. Ασπρογέρακας | 171 |
| Πολιτική Στρατηγικών Παρεμβάσεων και Χωρική Διακυβέρνηση: η περίπτωση του «Ελληνικού» | | |
| | Π. Σκάγιαννης, Θ. Καναρέλης | 206 |
| Οι Πλατείες της Αθήνας: μια διαδρομή προκλήσεων και ανατροπών | | |
| | ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ | |
| | Π. Σκάγιαννης | 236 |
| Παύλος Λουκάκης (2017) Πολεοδομικές & Χωροταξικές Εξελίξεις. Ελλάδα 1952-2012: εμπειρίες δράσης. Επιμέλεια τόμου Ι. Μωραΐτου. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας | | |

Οι Πλατείες της Αθήνας: μια διαδρομή προκλήσεων και ανατροπών¹

Παντολέων Σκάγιαννης

Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Θεοκλής Καναρέλης

Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Οι πλατείες της Αθήνας έχουν περάσει μια πολύ ιδιαίτερη διαδρομή, παράλληλη με την επίσης πολύ ιδιαίτερη ιστορία της πόλης. Το κείμενο επιχειρεί να διατρέξει χρονικά τον σχεδιασμό των πλατειών της ελληνικής πρωτεύουσας και να τοποθετηθεί απέναντι στα προβλήματα του ίδιου του σχεδιασμού της πόλης που τμήμα του είναι οι πλατείες, με ό,τι αυτές σήμερα θα μπορούσαν να σημαίνουν. Στο ιστορικό του μέρος, το κείμενο εκκινεί με την εννοιολογική αρχή της συμβολικής δόμησης και έκφρασης του νέου ρόλου της πόλης και αντλεί κυρίως από τα μνημειώδη και πολυσχιδή έργα σημαντικών συγγραφέων όπως ο Κ.Μπίρης. Όμως, επιχειρεί και συνθέτει πληροφορίες διάχυτες στο έργο τους για τις πλατείες της νεωτερικής και μετα-νεωτερικής Αθήνας, δημιουργώντας ένα αφήγημα μιας εξέλιξης με πολλές παλινωδίες και με λιγότερη πρόοδο αναλογικά με τη σημασία του και την κλίμακα της πόλης. Στο πλέον σύγχρονο μέρος, το κείμενο επιστρατεύοντας κυρίως την προσωπική εμπειρία και κριτική διάθεση των συγγραφέων του περνά στην εποχή των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών και στην εποχή της επιστράτευσης του πράσινου, ως έκφραση της εποχής της αιεφορικής αναζήτησης. Την ίδια στιγμή το κείμενο κρατά μια σκεπτικιστική στάση σχετικά με το διαχρονικό μετασηματισμό των πλατειών σε σχέση με την εννοιολογική αυθεντικότητά τους.

Λέξεις κλειδιά

Αθήνα, Ιστορία, Πλατείες, Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός

¹ Σημείωση: Το παρόν κείμενο αποτελεί επανεπεξεργασία και μετάφραση στα ελληνικά του Skayannis,P., Kanarelis,Th. “The Squares of Athens: the past and the new planning challenges”. 26th Association of European Schools Of Planning (AESOP) Annual Conference, Άγκυρα, 12-15 Ιουλίου 2012 (διαθέσιμο στο https://www.researchgate.net/publication/322752335_THE_SQUARES_OF_ATHENS_THE_PAST_AND_THE_NEW_PLANNING_CHALLENGES).

The Squares of Athens: a path of challenges and ruptures²

Abstract

The squares of Athens have gone through a special trajectory, in parallel with the equally special trajectory of the city's history. This essay attempts to go through the design of the squares of the Greek capital diachronically, and where possible to take a position on the issues concerning them. In its historical part, the paper begins with the conceptual principle of the symbolic construction and expression of the new role of the city, drawing mainly from the seminal and complex works of authors such as K.Biris. It attempts to compile information on the squares of modern and post-modern Athens, creating a narrative of an evolution with many obstacles and less progress on the subject in relation with its importance and with the scale of the city. For the most modern era, the essay mainly draws on the personal experience and critical disposition of its authors, goes back to the times of architectural competitions, and the new period of the employment of the 'green' concept, as an expression of our era of eco-environmental sustainability. At the same time, the paper holds a sceptical position concerning the diachronic transformation of the squares with regard to their conceptual authenticity.

Keywords

Athens, Urban History, Squares, Urban Planning and Design

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός του παρόντος άρθρου είναι να διατρέξουμε την ιστορία της 'πλατείας' στην Αθήνα μετά από τότε που κατέστη πρωτεύουσα της χώρας μέχρι σήμερα, καταδεικνύοντας τόσο τον συσχετισμό με τις ιστορικές περιόδους όσο και τον ρόλο των πλατειών και τη διαφοροποιούμενη υπόσταση και σημασία τους.

² Note: This text is a re-editing and translation in Greek of Skayannis, P., Kanarelis, Th. "The Squares of Athens: the past and the new planning challenges". 26th Association of European Schools Of Planning (AESOP) Annual Conference, Ankara, 12-15 July 2012 (available on https://www.researchgate.net/publication/322752335_THE_SQUARES_OF_ATHENS_THE_PAST_AND_THE_NEW_PLANNING_CHALLENGES).

Βεβαίως, το ζήτημα για τον εξέχοντα ρόλο των πλατειών - ως αγορών - έρχεται από την αρχαία ιστορία. Η αγορά ήταν χαρακτηριστική των ελληνικών πόλεων, αν όχι τεχνικά, οπωσδήποτε κοινωνικά και πολιτικά με την έννοια του τόπου συγκέντρωσης ανθρώπων (πολιτών και μη) και του χώρου ανταλλαγής ιδεών.

Στην αρχαία Ελλάδα, ο δημόσιος χώρος και οι πλατείες ειδικά ως κέντρα πόλης, συμπυκνώνονα στην έννοια της 'αγοράς', αποτελούσαν πάντα σημαντικούς τόπους. Η αγορά ήταν σημαντική τόσο λειτουργικά, όσο και κυριολεκτικά ως αγορά αγαθών, αλλά επίσης και συμβολικά και θρησκευτικά³. Η χωροθέτηση των κτηρίων και η οργάνωση του ανοιχτού δημόσιου χώρου στις πόλεις, όσο οικοδομούταν ο πολιτισμός, ακολουθούσε κανόνες βασιζόμενους σε αριθμητικές και αργότερα σε γεωμετρικές αρχές (Doxiadis, 2006: 218), χωρίς να ξεφεύγει από τις επιταγές ενός κοσμολογικού συμβολισμού (Λαγόπουλος, 2012). Ιδιαίτερα στην Αθήνα, εκτός από την Ακρόπολη, αναπτύχθηκε και δεύτερος πυρήνας της πόλης: η αγορά. Αυτό εξέφρασε την ανάπτυξη του εμπορίου και της βιοτεχνίας, αλλά και τη μετακίνηση της πολιτικής δύναμης από το ιερατείο και τη μοναρχία στην αριστοκρατία και τη δημοκρατία (Doxiadis, 2006: 193). Η παρατήρηση αυτή αναδεικνύει και το θέμα μας. Υπογραμμίζει δηλαδή την πολιτική σημασία των ανοιχτών δημόσιων χώρων που σήμερα ονομάζουμε πλατείες.

Η σημασία και η λειτουργία της αγοράς έχει τύχει και δυσπιστίας και ειρωνείας, ίσως ακριβώς λόγω και του πολιτικού της ρόλου. Όπως μας υπενθυμίζει ο Wycherley (1969), ο Ηρόδοτος αναφερόμενος στον Κύρο, βασιλέα της Περσίας, τον φέρει να λέει για τους Έλληνες ότι ποτέ δεν φοβήθηκε τους ανθρώπους που έχουν ξεχωρίσει έναν χώρο μέσα στη μέση της πόλης για να μαζεύονται και να εξαπατούν ο ένας τον άλλο λέγοντας ενόρκως ψέματα (σελ.55) [δική μας μετάφραση]⁴. Αντίστοιχα, αρκετά απαξιωτικός φαίνεται και ο Αριστοφάνης στις *Νεφέλες* και στους *Ιππής* (βλ. Wycherley, 1969: 72).

Μέσα από τους ύμνους και τις επικρίσεις για τα τεκταινόμενα στην αγορά, στην - συνήθως - τότε μοναδική πλατεία, και στους όρους της χωροθέτησης και δόμησής της, τολμούμε ένα άλμα στο 'σήμερα', σε μίαν άλλη Αθήνα που επιχείρησε ως ένα βαθμό να αντλήσει και να επενδύσει σε συμβολισμούς του παρελθόντος, προσπαθώντας μέχρι σήμερα να αυτοσυγκροτηθεί ως πρωτεύουσα του νέο-ελληνικού κράτους.

Στο παρόν άρθρο επιχειρούμε μια πρωτόλεια ανάλυση εν είδει ιστορικού σχολιασμού του θέματος των πλατειών αποκλειστικά της Αθήνας, ως στοιχείων του δημόσιου χώρου που σήμερα είναι περισσότερο πολυδιάστατος ως μέρος μιας σημαντικά πολυπλοκότερης πόλης από αυτήν της αρχαίας εποχής.

3 Για την αρχαία ελληνική αγορά, βλ. Wycherley, 1969, σελ. 55-92, όπου και εκτενώς για την Αθήνα.

4 «Οὐκ ἔδεισά κω ἄνδρας τοιούτους, τοῖσι ἔστι χώρος ἐν μέσῃ τῇ πόλει ἀποδεδεγμένος ἐς τὸν συλλεγόμενοι ἀλλήλους ὁμύνντες ἐξαπατῶσι» (Ηρόδοτου Ιστορίαι, i-153).

Μεθοδολογικά, έχει γίνει διαίρεση του ιστορικού χρόνου σε πέντε περιόδους που έχουν μελετηθεί βιβλιογραφικά μέσα από σημαντικούς συγγραφείς. Επειδή η βιβλιογραφία ειδικά για τις πλατείες στην Ελλάδα είναι ελάχιστη, η αφήγηση συγκροτήθηκε κυρίως με βάση στοιχεία και απόψεις που εντοπίστηκαν σε συγγραφικό υλικό που δεν αφορούσε κατ'ανάγκη και εξειδικευμένα στις πλατείες της Αθήνας αλλά στην Αθήνα ως σύνολο (πάντα από αρχιτεκτονική και πολεοδομική άποψη). Στη βάση αυτή, «ανασύρονται» στοιχεία ειδικά για τις πλατείες, προκειμένου να συνδεθούν και να συγκροτήσουν ένα ενιαίο αφήγημα, εντασσόμενα στο εκάστοτε ιστορικό τους πλαίσιο, η πορεία και εξέλιξη του οποίου λειτουργεί ως υπόβαθρο.

Η πρώτη περίοδος αναφέρεται στον 19^ο αιώνα, εκκινώντας από την απελευθέρωση και τη δημιουργία του ελληνικού κράτους. Στην περίοδο αυτή είναι σημαντικός ο καθορισμός της Αθήνας ως πρωτεύουσας και η συνεπαγόμενη ανάγκη για συμβολικές δομικές παρεμβάσεις τόσο σε επίπεδο κτηρίων όσο και στον δημόσιο χώρο. Εδώ είναι που οι πρώτες πλατείες βρήκαν τη θέση τους. Η δεύτερη περίοδος του πρώτου μισού του 20ου αιώνα εκφράζεται από τον πρώιμο, πλην ανολοκλήρωτο μοντερνισμό, τον σχεδιασμό της χρηστικότητας, ως αποτέλεσμα του λειτουργισμού, αλλά και της αμηχανίας ως προς τις πλατείες, όπως ελπίζουμε να γίνει φανερό στον αναγνώστη. Η τρίτη περίοδος, από τη λήξη του εμφυλίου πολέμου μέχρι τη δεκαετία του 1990, χαρακτηρίζεται από μια σημαντική αναγέννηση, πλην αμφισβητούμενη ως προς τη μορφή που πήρε (αντιπαροχή, κλπ), και την ολοκλήρωση - κατά κάποιον τρόπο - της μοντέρνας εκδοχής της πόλης της Αθήνας. Η εποχή αυτή, τουλάχιστον από την πλευρά των αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων, αντανάκλουσε και έναν οραματισμό που εκφράστηκε και μέσα από τη σωρεία των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών που κατάφεραν να δώσουν μερικά αρκετά σημαντικά κτήρια και δομημένους ανοιχτούς χώρους στην πόλη. Στη συνέχεια, από τη δεκαετία του 1990 έως τη μετα-Ολυμπιακή εποχή, που την προσδιορίζουμε ως τέταρτη περίοδο, παρατηρούμε μια στροφή που σχετίζεται με τις νέες αναζητήσεις στην κατεύθυνση της αειφόρου ανάπτυξης, που όμως για τον δομημένο και γενικά για τον οργανωμένο υλικό χώρο προσανατολίζεται κυρίως στην πράσινη μετάβαση. Κατά την πέμπτη και τελευταία περίοδο, δηλαδή κατά την μετα-Ολυμπιακή εποχή έως σήμερα, έχουμε εισέλθει σε μια ιδιότυπη μεταμοντέρνα φάση πολυποικίλων νομιμοποιήσεων και συχνά ανούσιων παρεμβάσεων που εκφράζουν το πνεύμα μιας ιδεολογικά ελλειμματικής εποχής.

Παρακολουθούμε λοιπόν μια πορεία από τον συμβολισμό στην αμηχανία, τον (ημιτελή) μοντερνισμό και την προσπάθεια για αειφορία, για να καταλήξουμε σε έναν αδιάφορο μεταμοντερνισμό.

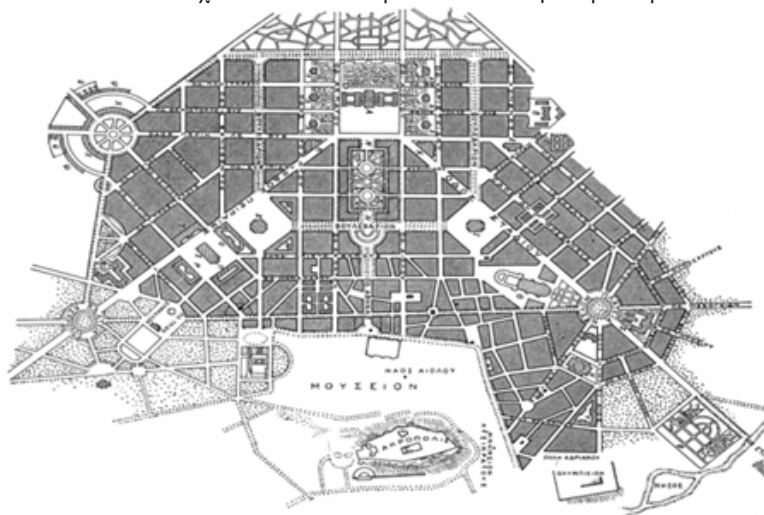
1. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ-ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ – 19^{ΟΣ} ΑΙΩΝΑΣ. ΕΚΚΙΝΩΝΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΛΛΗΨΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΙΚΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΦΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΩΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ

Με τη δημιουργία του ελληνικού κράτους το 1830 και την έλευση του βασιλιά Όθωνα και της βασίλισσας Αμαλίας από τη Γερμανία, καθορίστηκε το 1833 ως πρωτεύουσα η Αθήνα (που ήταν μέχρι τότε ένα μεγάλο χωριό των 4.000 κατοίκων⁵) κυρίως για ιστορικούς λόγους, καθώς άλλες πόλεις, όπως το Ναύπλιο, η Πάτρα, η Τρίπολη, η Ερμούπολη η Αίγινα, κλπ, ήταν κοινωνικά και οικονομικά ήδη περισσότερο σημαντικές και ανεπτυγμένες. Παράλληλα, πόλεις όπως το Άργος, τα Μέγαρα, ο Πειραιάς και ο χώρος του Ισθμού της Κορίνθου – ιδίως αυτός συζητείτο σοβαρά - υποστηρίζονταν για Πρωτεύουσα από διάφορες πλευρές (βλ. Μάρτος, 2005). Η επιλογή της Αθήνας σηματοδότησε και την έναρξη των προσπαθειών για την εξέλιξή της σε μια ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Το πιο σημαντικό τμήμα των προσπαθειών αυτών ήταν η δόμηση της πόλης (επί της ουσίας, μιας πόλης) κάτω από έναν νέο σχεδιασμό που ήταν πολεοδομικός, αλλά επίσης περιελάμβανε κτήρια και δημόσιους χώρους. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού εκπονήθηκε το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της Αθήνας από τους Στ.Κλεάνθη και E.Schaubert⁶ του οποίου κεντρική ιδέα ήταν η τριγωνική δομή του κεντρικού τμήματος της νέας πόλης απαρτιζόμενη από τρεις πλατείες, τις (μετέπειτα) Ομοιοίας, Κλαυθμώνος, και Κεραμεικού (τότε Όθωνος-Διοικητικό Κέντρο, στη θέση της πλατείας Κλαυθμώνος και Κέκροπος στη θέση του Ωδείου-Κεραμεικού, αντιστοίχως), ενώ προβλεπόταν και τέταρτη κυκλική πλατεία περίπου στη θέση της σημερινής πλατείας Συντάγματος (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 26-39· Τραυλός, 1993· Παπαγεωργίου-Βενετάς, 2001).

5 Κατά τον Καρύδη (1981) η Αθήνα αριθμούσε 12.000 κατοίκους και αποτελούσε σημαντική πόλη της χώρας. Βλ. επίσης Σαρηγιάννης (2000: 54), ο οποίος δέχεται την εκτίμηση του Καρύδη.

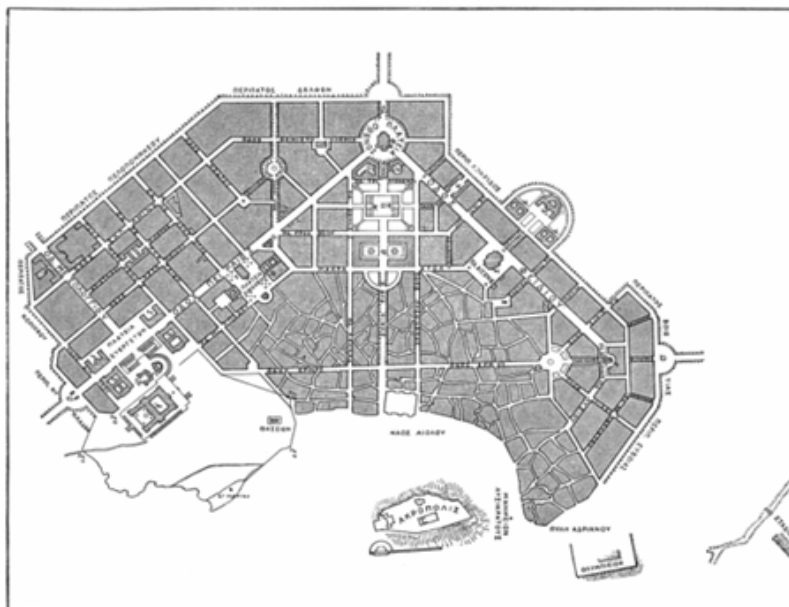
6 Σχετικά με τα πρώτα πολεοδομικά σχέδια για την Αθήνα, βλ. ειδικά το έργο του Παπαγεωργίου-Βενετά. Ο συγγραφέας παραθέτει όλη τη σειρά των συλλήψεων για τον σχεδιασμό της Αθήνας της εποχής αυτής που ανέδειξαν το κλασικιστικό όραμα. Συγκεκριμένα, αφού αναλύσει διεξοδικά και με εξαντλητική τεκμηρίωση όλα τα πολεοδομικά σχέδια-οράματα, τα κατατάσσει σε τρεις κατηγορίες: α) τα γεωμετρικά των Κλεάνθη/Schaubert, Klenze, και Traxel, β) τις προτάσεις για την ελεύθερη οργάνωση της πόλης πάνω σε λόφους των von Quast («λεκτική πρόταση»), σε κάποιο βαθμό του Klenze, και του Schinkel, και γ) του Κανταντζόγλου, που πρότεινε ένα ενιαίο ορθογωνικό ρυμοτομικό σύστημα (Παπαγεωργίου-Βενετάς, 2001: 200 & 250).

Εικόνα 1. Το σχέδιο των Κλεάνθη και Schaubert για την Αθήνα



Πηγή: Johannes και Μπίρης, Κ., εκδ. 2009.

Εικόνα 2. Το σχέδιο του Leo von Klenze για την Αθήνα



Πηγή: Johannes και Μπίρης, Κ., εκδ. 2009.

Στο επικρατήσαν και εν μέρει υλοποιηθέν τελικό σχέδιο των Κλεάνθη/Schaubert, σύμφωνα με τον Παπαγεωργίου-Βενετά, «ιδιαίτερα ισομερής εμφανίζεται η κατανομή των κοινοχρήστων πλατειών μέσα στον ιστό της πόλης» οι οποίες «διακρίνονται σε πλατείες-εστιακά σημεία, πλατείες με δημόσια κτήρια, στην ευρύχωρη πλατεία των ανακτόρων». Το σύνολό τους αριθμεί δεκατρείς πλατείες και απαρτίζεται από πέντε πυκνοφυτεμένες με διαφορετική κάτοψη, τρεις στρογγυλούς κόμβους, τέσσερις τετράγωνα με δημόσια κτίσματα, καθώς και την πολυγωνική πλατεία των 'Συμμάχων'. Ο συγγραφέας στα σχόλια του διευκρινίζει περισσότερες λεπτομέρειες επ'αυτών. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς που παραθέτει, οι κοινοχρήστοι χώροι κυκλοφορίας της νέας πόλης είναι 63,9 εκτάρια ήτοι αγγίζουν το 29,7% της συνολικής της έκτασης, εκ των οποίων τα 45,8 εκτάρια το δίκτυο των οδών και τα 18,1 κοινοχρήστες πλατείες και προαύλια, μεγέθη που πλησιάζουν τα σημερινά, και τα οποία ο συγγραφέας θεωρεί πολύ ικανοποιητικά δεδομένων των τότε συνθηκών (Παπαγεωργίου-Βενετάς, 2001: 70).

Το ενδιαφέρον είναι ότι το πρώτο πολεοδομικό νομοθέτημα της χώρας (1935) ανάμεσα από τα άλλα προτείνει πλατείες «ουχί όμως υπερβολικού μεγέθους, κατανεμημένη σε όλη την πόλη», ενώ οι «δημόσιοι χώροι (οδοί και πλατείες) δεν επιτρέπεται να γίνονται 'αδιάβατοι, ή να φράσσονται' ούτε με εμπορεύματα ούτε με οικοδομικά υλικά» (Παπαγεωργίου-Βενετάς, 2001: 246 & 248).

Η επιλογή της Αθήνας κυρίως για ιστορικούς λόγους, ανέδειξε έναν συμβολισμό που έγινε προσπάθεια να εκφραστεί και μέσα από τις πλατείες αυτές, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι λόγω αντιδράσεων των συμφερόντων των οικοπεδούχων, και εν λιγοτέρω μέρει λόγω οικονομικής δυσχέρειας δεν έγινε δυνατή η εφαρμογή του σχεδίου αυτού, παρά μόνο μια τροποποίησή του εκπονηθείσα από τον Leo von Klenze (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 34). Στα πολεοδομικά αυτά σχέδια ήταν εμφανής ο γερμανικός νεοκλασικιστικός ρομαντισμός και γενικά οι τριγωνικές αστικές μορφολογικές δομές που γενικά χαρακτήριζαν την πολεοδομία της Ευρώπης του 19ου αιώνα. Σύμφωνα με τον Φιλίππιδη,

«τα διάφορα σχέδια που θα εκπονηθούν τον 19ο αιώνα από ξένους ή και Έλληνες μηχανικούς θα βασίζονται περισσότερο στην παράδοση της κλασικιστικής πόλης με τις φυτεμένες λεωφόρους (τα βουλεβάρτα) τις υπολογισμένες θέσεις και τα ομοιόμορφα κτίρια, όπως το πρώτο σχέδιο Αθηνών (1833) των Κλεάνθη-Σάουμπερτ» (Φιλίππιδης, 1984: 24),

ενώ η λογική του σχεδιασμού είναι αυτή του G.Haussmann στο Παρίσι που κατά τον Φιλίππιδη είναι εκπρόσωπος της κατεύθυνσης της «προκαθορισμένης παρέμβασης στον ιστό της πόλης με στόχο την εξασφάλιση της επιβιώσής της» (Φιλίππιδης, 1984: 23).

Ως προς τις ίδιες τις πλατείες και τα πάρκα-άλση, οι μεν μορφές των προτεινομένων (και κατασκευασμένων;) πλατειών ακολουθούν τις τυπικές κατόψεις των ευρωπαϊκών

τοιούτων που βασιζονται σε μια αρχιτεκτονική του τύπου των ανακτορικών πάρκων, τα δε πάρκα/πλατείες-αλσύλλια ακολουθούν μια μορφολογία «ρομαντισμού», ενός σχεδιασμού του τύπου του αγγλικού κήπου. Σύμφωνα με τον Τραυλό,

«την κακήν εντύπωσιν, την οποίαν έδιδεν η πόλις κατά τα πρώτα μετά την απελευθέρωσιν έτη, πολύ εμετρίαζον η φροντίδι της βασιλίσσης Αμαλίας δενδροφύτευσις των κυριωτέρων οδών και πλατειών και η δημιουργία του μέχρι και σήμερα ακόμη αποτελούντος τον κυριώτερον πνεύμονα των Αθηνών Εθνικού κήπου» (sic) (Τραυλός, 1993: 250).

Συνολικά, ο ευρωπαϊκός ρομαντισμός – νεοκλασικισμός (και μετέπειτα εκλεκτικισμός) βρίσκει τον φυσικό του χώρο στην Αθήνα λειτουργικά και μορφολογικά. Εδώ συνδυάζεται ο συμβολισμός της εξουσίας του νέου κράτους με τον ίδιο τον χώρο της καταγωγής του κλασικισμού που οδήγησε στον νεοκλασικισμό. Ο συμβολισμός ως εκ τούτου καθίσταται εκθετικός, ανεξάρτητα από την ουσία (έρμα) που τον στηρίζει. Σύμφωνα με τις Ανανιάδου και Καραδήμα, ο συμβολικός αυτός χαρακτήρας (των πλατειών του 19ου αιώνα) εξέφραζε την ελευθερία του πολίτη, την ισότητα, την προσπελασιμότητα και την σε όλους προσιτή εξουσία. Η χωρικοποίηση αυτή αποτελούσε έκφραση της δημόσιας σφαιράς (Ανανιάδου και Καραδήμα, 200: 21).

Παρόλον όμως τον μεγαλεπήβολο σχεδιασμό και τον ενθουσιασμό που τον συνόδευε, ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου και κατ'επέκτασιν των πλατειών αντιμετώπισε σημαντικά εμπόδια το σημαντικότερο των οποίων η ίδια η παιδεία και αντίληψη των κατοίκων για αυτά. Για παράδειγμα, υπήρξαν διαμάχες για την έκταση της Πλατείας Συντάγματος, που η περικοπή και δόμησή της αποσοβήθηκε για τέταρτη φορά το 1849 από τους κατοίκους, ενώ οι ίδιοι οι κάτοικοι ζητούσαν την οικοπεδοποίηση άλλων εκτάσεων (Καπνικαρέα). Η Πλατεία Ελευθερίας δέχτηκε το πρώτο πλήγμα με την κατά παρέκκλιση εγκατάσταση του βρεφοκομείου (Μπίρης Μ., 1987, εκδ. 2003: 20), ενώ η τρίτη πλατεία δεν υλοποιήθηκε ποτέ ως τοιαύτη. Ο Κήπος του Λαού των Κλεάνθη και Schaubert μετά από αλλεπάλληλες ρυμοτομικές επεμβάσεις οικοδομήθηκε και στον ελεύθερο χώρο του έγινε το κτήριο του Δημοτικού Θεάτρου (Μπίρης Μ., 1987, εκδ. 2003: 26). Άλλες επίσης πράσινες εκτάσεις χάθηκαν προς όφελος ανέγερσης κτηρίων (π.χ. Δημοτικό Θέατρο) (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 85-86). Το σχέδιο της επιτροπής 1860, των Σταυρίδη, Βούρου, Πετμεζά, Κάλκου, Σκούφου, Μπουλανζέ, κλπ πρότεινε μεταξύ άλλων την ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων (Ρωμαϊκής & Αρχ. Αγοράς), τις πλατείες Κάνιγγος, Κολωνακίου, Μοναστηρακίου και Αβησσυνίας, ενώ ταυτόχρονα πρότεινε ανέγερση δημοσίων κτηρίων επί πλατειών(!) αλλά δεν υλοποιήθηκε ως «δυσεκτέλεστον» (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 108-110).

Οι ανάγκες της πόλης όμως εφόσον δεν υλοποιήθηκε ένας συνολικότερος σχεδιασμός οδηγούσαν σε συνεχείς προβληματισμούς αναθεωρήσεων των σχεδίων «για εξυγίανση»

που πολλές φορές είχαν ως βασικό στοιχείο το ρυμοτομικό μέρος, της διάνοιξης των οδών, αλλά σπάνια την δημιουργία πλατειών και χώρων πρασίνου ως συστατικού μέρους του αστικού ιστού. Συνολικά, μέχρι περίπου το 1900,

«ουδεμία σοβαρά προβλεψις υπήρξεν εις αυτάς (επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως) δια την εξασφάλισιν χώρων κοινής ωφελείας. Εις την τεραστίαν έκτασιν του συνοικισμού της Καλλιθέας μία μόνον πλατεία προεβλέφθη ελάχισται εις αριθμόν και επιφάνειαν πλατεΐαι εσχηματίσθησαν εις τας υπολοίπους συνοικίας εκ των οποίων οι περισσότεραι δεν είναι παρά βολαί οδών. Ηγνοήθη δε απολύτως το πράσινον» (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 275).

Έτσι, κατά τον Φιλιππίδη,

«ο τρόπος παρέμβασης του Hausmann θα γνωρίσει μεγάλη διάδοση στην Ευρώπη στο τελευταίο τρίτο του [19ου] αιώνα. Η περίφημη διάνοιξη της οδού Κοραή στην Αθήνα, για την οποία χύθηκε τόσο μελάνι στο παρελθόν, ανήκει στην παραπάνω κατηγορία εξυγίανσης, όπως άλλωστε και όλα τα λίγο-πολύ μεγαλεπήβολα Σχέδια της Αθήνας από ξένους και ντόπιους πολεοδόμους» (Φιλιππίδης, 1984: 23).

Εικόνα 3. Πλατεία Συντάγματος 1865



Πηγή: <https://3.bp.blogspot.com/-soHZ9YvoQWs/UTZJ43qcaI/AAAAAAAAiUA/02ZSDRyVGwM/s560/platia-syntagmatos-1865.jpg>

Η συμβολική αξία των επιδιώξεων του σχεδιασμού και η πολιτική-πολιτειακή χροιά έγινε εμφανής και στην ίδια την ονοματοδοσία και τις αλλαγές της. Το 1862 (έτος

της 'έξωσης' του 'Οθωνα) η «Πλατεία 'Οθωνος» γίνεται πλατεία Ομονοίας, η Πλατεία Λουδοβίκου έγινε Πλατεία Ελευθερίας, και μετά Κουμουνδούρου (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 111). Όλα αυτά την ίδια στιγμή που «η πλατεία Ομονοίας μόλις τις τελευταίες δύο δεκαετίες του 19ου αιώνα απέκτησε τη μορφή ενός 'νεοκλασικού συνόλου'». Μέχρι τότε ήταν πλατεία μεν αλλά σκουπιδοτόπος (Μπίρης Μ., 1987, εκδ. 2003: 24 και σημ. 32: 220). Ομοίως, μόλις τις τελευταίες δύο δεκαετίες του 19ου αιώνα ολοκληρώθηκε η αρχιτεκτονική όψη των τριών πλευρών της πλατείας Συντάγματος που περιελάμβανε λίγα ξενοδοχεία και σπίτια εύπορων αστών (Μπίρης Μ., 1987, εκδ. 2003: 29).

2. Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΜΙΣΟΥ ΤΟΥ 20ΟΥ ΑΙΩΝΑ (ΠΡΩΙΜΟΣ, ΠΛΗΝ ΑΝΟΛΟΚΛΗΡΩΤΟΣ ΜΟΝΤΕΡΝΙΣΜΟΣ;) ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΜΗΧΑΝΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΑΥΤΕΣ

Το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα σημαδεύτηκε από εθνικά πολεμικά εγχειρήματα που κατέληξαν σε νίκες και επέκταση της χώρας, όσο και στη δεινή ήττα της Μικρασιατικής καταστροφής, ενώ στα μέσα επήλθε ο 2ος παγκόσμιος πόλεμος. Τα γεγονότα αυτά με τον δικό τους τρόπο σφράγισαν τον σχεδιασμό της πρωτεύουσας, είτε με αισιόδοξες απόπειρες είτε με πρακτικές λύσεις ανάγκης, πάντως όχι τόσο συχνά με εμπνευσμένο σχεδιασμό του δημόσιου χώρου. Παρ'όλα αυτά, ιδιαίτερα το διάστημα του μεσοπολέμου όπως και στην Ευρώπη έτσι και στην Ελλάδα ήταν μια ιδιαίτερα παραγωγική περίοδος από πλευράς ιδεών και σχεδίων, και από την πλευρά της διατύπωσης του ευρύτερου μοντέρνου αρχιτεκτονικού κινήματος, που μέσω της συνεπακόλουθης άποψής του για την πολεοδομία, επηρέασε τις αντιλήψεις για τον σχεδιασμό του δημόσιου χώρου. Ταυτόχρονα, η περίοδος αυτή συνοδεύτηκε από την ευρεία επέκταση των παντοειδών δικτύων υποδομών των οποίων η εγκατάσταση είχε ήδη αρχίσει στις οικονομικά ανεπτυγμένες χώρες από το τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα (στο πλαίσιο της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης).

Στο επίπεδο του σχεδιασμού της πόλης, καταγράφονται δεκάδες σχέδια και προτάσεις. Μέσα από τη βασική βιβλιογραφία (κυρίως του Κ.Μπίρη και Δ.Φιλίππιδη), εντοπίζονται τα σχέδια των Π.Βακά (1896), Α.Γεωργιάδη (1904 & 1908), L.Hoffmann (1908), Th.Mawson (1914-18) (που προτείνει μνημειακούς άξονες), Α.Μπαλάνου (1917) (που επιμένει στην πρόληψη επέκτασης προβλημάτων), Ε.Hebrard και Π.Καλλιγά (1919). Οι Καραδήμου και Βιτοπούλου (2005) δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στο τελευταίο αυτό σχέδιο στο οποίο διατυπώνονται προγραμματικές αρχές οι οποίες προβλέπουν ένα είδος zoning της εποχής που περιλαμβάνει και την εξασφάλιση χώρων πρασίνου (σελ. 351).

Διαφορετική και χαρακτηριστική στάθηκε η συμβολή του Στ.Λελοούδα (1918) που ήταν ο πρώτος που κινήθηκε σε επίπεδο ρυθμιστικού σχεδίου μάλιστα με επιρροή από τους Geddes [1915] και Garnier [1917] και πρωτοποριακά για την εποχή του πρότεινε

λύσεις zoning, ενώ δήλωνε απέχθεια για κάθε «αρχιτεκτονική έποψη», ή «γραφική πλασιώση». Οι περισσότεροι, κατά τον Φιλιππίδη, εξέφραζαν έναν αισθητικό εξωραϊσμό και Χαουζμανικό πραγματισμό σε αναζήτηση μιας κανονικότητας ως τέλειας λύσης, για μια ευρωπαϊκή μεγαλούπολη (μέσω διάνοιξης οδών, π.χ. Κοραή) (Φιλιππίδης, 1984: 121).

Μετά τη μικρασιατική καταστροφή (1922) η ανάγκη στέγασης των εκατοντάδων χιλιάδων προσφύγων αλλάζει τις προτεραιότητες, αλλά στο επίπεδο της ίδιας της πόλης της Αθήνας η βασική συλλογιστική των προτάσεων παραμένει. Το σχέδιο Καλλιγιά (1922) προτείνει δημόσια κτήρια στις πλατείες, διανοίξεις και νέα κέντρα, καταργείται όμως από το δικτατορικό καθεστώς του Πάγκαλου το 1926 (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 284-286). Κατά τον Δελούδα το σχέδιο αυτό «κατετρίβη εις εξεζητημένες και ασκόπους διορθώσεις συνοικιακής φύσεως ρυμοτομιών» (Φιλιππίδης, 1984: 163). Κατά την ίδια περίοδο εκπονούνται τα πρώτα σχέδια κηπουπόλεων, που προσομοίαζαν περισσότερο σε αγγλικά προάστια παρά σε πραγματικές κηπουπόλεις με τις λειτουργίες τους. Έτσι, ο Σπ.Αγαπητός σχεδιάζει την Εκάλη (1922), ο Α.Νικολούδης το Ψυχικό (1923), ο Α.Βάλβης την Ηλιούπολη, και οι Ι.Ισιγόνης και Ι.Κρεμέζης τη Φιλοθέη (1931)⁷.

Εξαιρέση στις ατέρμονες προτάσεις διανοίξεων οδών αποτέλεσαν οι παρεμβάσεις της Υπηρεσίας σχεδίου Πόλεως επί δημαρχίας Σπύρου Πάτση (1925-1929) βάσει των οποίων έγινε η δημιουργία λεωφόρων (π.χ. Αχαρνών) και η δημιουργία ή διεύρυνση πλήθους συνοικιακών πλατειών, και τοπικές βελτιώσεις ρυμοτομίας. Και πάλι όμως επανέρχεται ο Δελούδας το 1929, ασκώντας κριτική για την ατομία του κράτους, παρά τη γενικευμένη αξίωση της κοινής γνώμης για ένα πραγματικά μεταρρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας. Οι προτάσεις του αυτές κατέληγαν στο τελικό του σχέδιο το 1938 βάσει του οποίου κατασκευάσθηκε και η Λεωφ. Αθηνών & Σκαραμαγκά. Είχαν βέβαια προηγηθεί και οι επεκτάσεις του σχεδίου Πόλεως (1934) αρχομένων επί δημαρχίας Σπ.Τρικούπη από Γενική Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του ΔΑ με τον Β.Τσαγρή και με σειρά βασιλικών διαταγμάτων από το 1934-1939, που συνετάγησαν το 1934-35 με το «Τεχνικόν Πρόγραμμα του Δήμου Αθηναίων» (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 297-324 και Φιλιππίδης, 1984: 202). Σύμφωνα με τον Φιλιππίδη, όμως, η έλλειψη χρηματοδότησης για μεγάλες παρεμβάσεις, κατέληξε να περιορίσει το πρόγραμμα σε εξωραϊσμούς πλατειών και ελεύθερων χώρων (πράσινο έμπροσθεν Ευαγγελισμού, πλατεία Δεξαμενής, πλατεία Μητροπόλεως, Φωκίωνος Νέγρη).

Κατά την περίοδο αυτή, ο σχεδιασμός της πόλης δεν ακολουθεί μια συνειδητή επιλογή όπως τον 19ο αιώνα (συμβολισμός του νέου κράτους), αλλά επεκτείνει το «αλαλούμ» και την αυθαιρεσία που ξεκίνησε ευθύς με την ανακήρυξη της Αθήνας ως πρωτεύουσας. Μικρή και καθυστερημένη η αποτελεσματικότητα των ολιγάριθμων παρεμβάσεων βάσει άτολων

7 Ιδιαίτερα για την περίπτωση Ιωάννη Ισιγόνη (αλλά και Κρεμέζη), βλ. Θεοδωρίδου, 2014.

σχεδίων περιορισμένων κυρίως στις διανοίξεις οδών, συνδέσεις, και άλλες ρυμοτομικές παρεμβάσεις με την πολεοδομία να έχει αναχθεί σε σύνολο ρυμοτομικών ρυθμίσεων. Έτσι και οι ανοιχτοί δημόσιοι χώροι υποφέρουν ανάλογα. Ενώ κάποιοι διανοίγονται και αποδίδονται «εξωραϊσμένοι» στο κοινό, άλλοι τέτοιοι χώροι «οικοπεδοποιούνται» ή δομούνται. Οι εξελίξεις αυτές σύμφωνα με τον Κ.Μπίρη δεν συμβαίνουν χωρίς τον ανταγωνισμό μεταξύ του Υπουργείου Συγκοινωνιών (που στην αρμοδιότητά του υπήγετο η Πολεοδομία) με τον Δήμο Αθηναίων ο οποίος κατόρθωσε να διασώσει από τις οικοπεδοποιητικές παρεμβάσεις του Υπουργείου δυο χώρους πρασίνου στη Λ.Αλεξάνδρας, ενώ η κακή νομοθεσία του 1931 (Ν.5269) οδήγησε σε καταπάτηση δρόμων, κτίσιμο πλατειών και αλσών αλλά και αργότερα (1939) απώλεια μιας πλατείας στην Λ.Αλεξάνδρας (έναντι Ιπποκράτους) με απόφαση του Πολεοδομικού Οργανισμού και του ΣτΕ (!) (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 298 & 322). Στον αντίποδα, ως θετική εξέλιξη, υπήρξε η διαμάχη για την περιοχή Γουδή σχετική με την εγκατάσταση του Πανεπιστημιακού κέντρου και του Στρατιωτικού κέντρου που έληξε με την συμβιβαστική παρέμβαση του Ε.Βενιζέλου (1930) για τις σχετικές επεκτάσεις που όμως δεν ολοκληρώθηκαν παρά μετά τα μέσα του 20ου αιώνα (βλ. Γερολύμπου και Βιτοπούλου, 2005).

Στις σχετικά θετικές παρεμβάσεις θα μπορούσαν να συγκαταλεγούν η κατασκευή του υπόγειου σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στην Ομόνοια (που λειτουργούσε ως στάση λεωφορείων) το 1925-1930 (με τις 8 μούσες! - τις κενές στήλες για τον εξαερισμό του υπόγειου υποσταθμού [1931]), η υπό την κυβέρνηση Βενιζέλου το 1929-1930 κατασκευή του μνημείου του Αγνώστου Στρατιώτου και της πλατείας εμπροσθεν των Παλαιών Ανακτόρων (που τους άλλαξε χρήση), η με απόφαση Πέτρου Ράλλη το 1934 δημιουργία του Πεδίου του Άρεως ως άλσος των Αθηνών, αλλά και η με απόφαση του Ι.Μεταξά το 1939 έναρξη της δημιουργίας του Πεδίου Στρατώνων Πεζικού (κάτω από τη Μονή Πετράκη) (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 302- 21).

Τέτοιες εξελίξεις δεν είναι βέβαια άσχετες με τις μεγάλες κοινωνικές ανακατατάξεις που επέφεραν οι προσφυγικοί πληθυσμοί που συνέρρευσαν στην Αθήνα και δημιούργησαν μια χωρική κοινωνική κινητικότητα. Σύμφωνα με τον Μ.Μπίρη, κατά τη δεκαετία 1910-1920 η πλατεία Αμερικής ήταν ένας νέος τόπος συγκέντρωσης εύπορων αστών – επώνυμων κατοικιών [φαινόμενο της περιμετρικής πύκνωσης αστικών περιοχών, εντατικής ανοικοδόμησης, κλπ].

«Οι συνοικίες - όπως γύρω από το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, τη Βάθεια, ή τον άξονα της οδού Πειραιώς (Ομόνοια - Πλατεία Κουμουνδούρου) -, οι οποίες κατά την περίοδο 1880-1920 φιλοξενούσαν μεσοαστικά και μεγαλοαστικά (η πρώτη και η τελευταία) στρώματα, ύστερα από ριζικές μεταβολές χρήσεων στον κεντρικό και δυτικό τομέα (εμπόριο, μεταποίηση έντονη κυκλοφορία, κλπ) μετέπεσαν σε μια

μικτή δομή λειτουργιών η οποία τελικά οδήγησε στην οριστική υποβάθμισή τους. Το ίδιο συνέβη και στις ενότητες των ιδιωτικών μεγάρων της οδού Πατησίων, ή των εξοχικών κατοικιών στην περιοχή Αγγελοπούλου η της πλατείας Αμερικής, κ.ά. όταν νέες πληθυσμιακές μάζες κατέκλυσαν ολόκληρο το βόρειο τομέα της πρωτεύουσας κατά τη διάρκεια του μεσοπόλεμου και μετά» (Μπίρης Μ., 1987, εκδ. 2003: 26-31).

Κατά τον Κ.Μπίρη, μετά την Μικρασιατική καταστροφή,

«οι εκατέρωθεν του Δημοτικού Θεάτρου και του Δημαρχείου χώροι, αι πλατεΐαι του Βαρβακείου, του Μοναστηρακίου, και η παρ'αυτήν, του Δημοπρατηρίου – εις την διασταύρωσιν των οδών Αιόλου και Πλούτωνος - εγένεσαν από πρόχειρα ξυλόπηκτα μαγαζιά και πάγκους εις τα οποία επωλούντο τα πάντα, εις τρόφιμα, είδη ιματισμού σκεύη και εφόδια του σπιτιού, εργαλεία κ.ά., χωρίς να λείπουν ανάμεσά των πρόχειρα μαγειρεία, καφενεδάκια και αναψυκτήρια» (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 291-292).

Για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα ο Δήμος έφτιαξε στη Βαρβάκειο και στο Δημοπρατήριο ειδικά παραπήγματα (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 291-292).

Εικόνα 4. Πλατεία Συντάγματος 1930-1938



Πηγή: https://scontent.fath7-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/60161_159781187367584_3702441_n.jpg?_nc_cat=110&_nc_sid=cdbegc&_nc_oc=AQIVBco741PUjaDn3qAJvOrkKsWBMGIpWdysnKMI6uGKkoPxxgAN2sYy2N9q3_BsxA2Y&_nc_ht=scontent.fath7-1.fna&oh=23ef84b3854f087e77fd8a45d6a907a4&oe=5EF75442 1930-38

Εικόνα 5. Πλατεία Ομονοίας 1932



Πηγή: https://www.lifo.gr/uploads/image/1601376/The_Omonia_square_in_Athens_1932.jpg

Εικόνα 6. Πλατεία Ομονοίας 1934



Πηγή: Φωτογραφία Hjalmar Larsen, https://www.lifo.gr/uploads/image/1601367/omonia_1934_Hjalmar_Larsen.jpg

Η προπολεμική περίοδος και η περίοδος του πολέμου έκλεισε με τα τελευταία χρόνια του '30, να εξικούνται σε διαμάχες για τον εξευρωπαϊσμό ή την αυθεντικότητα (Κ.Λάσκαρις, Κ.Μπίρης, κλπ) (Φιλιππίδης, 1984: 202-3), με την ατυχεστάτη κατεδάφιση του Δημοτικού Θεάτρου (στη σημερινή πλατεία Κοτζιά στη θέση του Ταχυδρομείου) το 1940-41, και με συρροή κρουσμάτων οικοπεδοποίησης περιφερειακών κυρίως πλατειών και κοινόχρηστων χώρων από το Υπουργείο Συγκοινωνιών χωρίς τη δυνατότητα αντίδρασης του Δήμου Αθηναίων (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 291-292: 355).

Το μοντέρνο κίνημα άργησε να γίνει αποδεκτό στη δημόσια αρχιτεκτονική και κατ' επέκταση στον δημόσιο χώρο και στις πλατείες.

3. 1950-1990. Η ΜΕΤΕΜΦΥΛΙΑΚΗ ΕΠΟΧΗ. Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΜΟΝΤΕΡΝΑΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ

Η περίοδος μετά τον πόλεμο σήμαινε συνολικά μια περίοδο ανασυγκρότησης του δομημένου χώρου που είχε καταστραφεί σε πολύ μεγάλο βαθμό, πράγμα που απετέλεσε και μια ευκαιρία για τον επανασχεδιασμό της Αθήνας, ευκαιρία που χάθηκε.

Στο διεθνές πεδίο, σύμφωνα με τον Φιλιππίδη η Ομάδα 10 (Team X) στη δεκαετία του '50, [Smithson, van Eyck, Josic, Woods, de Carlo, Kandylis]

«στις αναζητήσεις της εργάστηκε σε μεγάλο βαθμό στην πολεοδομική κλίμακα, τονίζοντας την ταυτότητα πολεοδομίας και αρχιτεκτονικής, πάνω σε μια προσπάθεια αντιμετώπισης των προβλημάτων του αστικού χώρου» (Φιλιππίδης, 1984: 42).

Η φιλοσοφία του νέου στυλ πολεοδομικών παρεμβάσεων ήταν ο σεβασμός της υπάρχουσας κατάστασης, οι προσεκτικές επεμβάσεις σε περιορισμένη έκταση, η αναβίωση του ιστού της πόλης, η εγκατάλειψη του παλιότερου τεχνοκρατικού ρόλου της πολεοδομίας, η συνηγορική πολεοδομία (advocacy planning) που έτεινε στην αποφυγή των αυθαιρεσιών μιας πολεοδομικής παρέμβασης (Φιλιππίδης, 1984: 42).

Στο ελληνικό εθνικό πεδίο, ο σχεδιασμός της πρωτεύουσας εκφράστηκε αρχικά με το (Ρυθμιστικών) «Σχέδιον Ανασυγκροτήσεως της Πρωτευούσης» (Σχέδιον Πόλεως Δήμου Αθηναίων [Κώστας Μπίρης]) (1945-1946) που προέβλεπε μεταξύ άλλων τη δορυφόρο των Αθηνών νέα πόλη ονόματι Μεγαρίδα, και το Άλσος των Αρχαίων Αθηνών (ευρύτερη εκδοχή του μετέπειτα εγχειρήματος «ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων»). Για την Αθήνα ενώ προβλεπόταν βελτίωση της ρυμοτομίας, δεν αναφέρονται στον Κ.Μπίρη σχέδια για πλατείες και πράσινο (βλ. σελ. 345-9). Το σχέδιο περιελάμβανε ρητά και την πρόταση του Παναγιώτη Αριστόφρονα για την Ακαδημία Πλάτωνος και το Δημόσιο Σήμα (βλ. και Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 345-9). Το μόνο που έμεινε εκείνη την εποχή και υλοποιήθηκε ήταν οι στοές (Φιλιππίδης, 1984: 265), ενώ πέρασαν χρόνια για να υλοποιηθούν εν μέρει

οι αρχαιολογικοί χώροι και συνεχίζονται ακόμη οι σχεδιασμοί για την Ακαδημία Πλάτωνος και οι σκέψεις για το Δημόσιο Σήμα.

Η ατομία πολεοδομικής πρακτικής, ακόμη και στο επίπεδο του αστικού σχεδιασμού, και ο εγκλωβισμός σε λύσεις φτηνής και γρήγορης ανοικοδόμησης αμέσως μετά τον πόλεμο δεν έδωσαν τη δυνατότητα για σημαντικές παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο και για δημιουργία νέων χώρων όπως πλατειών, ενώ εξακολουθεί στο κέντρο του πολεοδομικού προβληματισμού να βρίσκεται μόνο η ρυμοτομική αντίληψη και η λογική της διάνοιξης και διαπλάτυνσης οδών.

Η ομολογία έρχεται από τον ίδιο τον εμπνευστή Κ.Μπίρη οποίος αναφέρει πως οι προτάσεις του Δήμου Αθηναίων «δια μίαν πολεοδομικήν αναμόρφωσιν της Πρωτεύουσας» ήταν βελτιώσεις του Ρυμοτομικού Σχεδίου των Αθηνών (διαπλάτυνσεις, διανοίξεις, συνδέσεις):

«κατά τα λοιπά, απεβλέψαμεν μόνον εις απαλλαγὴν της περιοχῆς του κέντρου ἀπὸ την, ἀσχετον προς αὐτό, κίνησιν τροχοφόρων. Εκείνην δηλαδή, ἥτις διασχίζει κατ'ἀνάγκην το πυρήνα της πόλεως, δια να φέρη εις ἐπικοινωνίαν ακραίας συνοικίας και προάστια ἀπὸ της μιας πλευρᾶς εις την ἀντίθετον, και μάλιστα, οικισμοὺς της βορείας πλευρᾶς του λεκανοπεδίου προς τους οικισμοὺς της νοτίας, προς τον Πειραιά, και τανάπαλιν. Προς τούτο ἐπροτείναμεν την δημιουργίαν παρακαμπτηρίων ἀρτηριῶν, εις την περιβάλλουσαν κεντρικὴν ἑκτασιν περιοχῆς της πόλεως, ὅπου ἀκόμη δεν εἶχεν ἐκταθῆ το ρεῦμα της νέας οἰκοδομήσεως. Και ἐχαρακτηρίσαμεν ὠρισμένας ἀπὸ τας ἀρτηρίας ταύτας ὡς προοριζομένας δια ἔντονον φόρτισιν και μεγάλας ταχύτητας, με ἐπαρκές πλάτος και ἐκτενοὺς μήκους ἐυγραμμίας» (Μπίρης Κ., 1966, εκδ. 1999: 406-8 & 407).

Στην παραπάνω λογική, παρά τις ρυμοτομικές της διαστάσεις, μπορεί κανείς να δει προτάσεις χειρισμών σχεδιασμού μεγάλης κλίμακας, «χωροταξικής κλίμακας» με εργαλείο πάντα τις συνδέσεις περιοχών μέσω αξόνων.

Ο μεγαλεπήβολος όμως σχεδιασμός, στο πεδίο της μικρότερης κλίμακας στον δημόσιο χώρο, εκφράστηκε μετά με την τοποθέτηση κέντρων διασκέδασης σε άλση και πάρκα (Πεδίον Ἄρεως και Εθνικός Κήπος), και με την ανακατασκευή πλατειών, ειδικά της πλατείας Ομονοίας στην αρχή (σύμβολο της μεταπολεμικής Αθήνας), τη διαμόρφωση της πλατείας Συντάγματος και της πλατεία Κλαυθμόνος στο τέλος (Φιλιππίδης, 1984: 268], μετέπειτα της πλατείας Νέας Σμύρνης, κ.ά.

Για την Πλατεία Συντάγματος, είναι χαρακτηριστικό αυτό που εντοπίζουν οι Ananiadou and Yerolympos (2007), ότι σταδιακά υπέστη εισβολή πολυώρων κτηρίων που εκτόπισαν τα νεοκλασικά, κτηρίων που έδειξαν τους νέους οικονομικούς προσανατολισμούς της χώρας προς τον τριτογενή τομέα και τις νέες συγκοινωνιακές

πραγματικότητες (μετρό, ένταξη αρχαιολογικών χώρων, κλπ), ενώ παρόμοια εξέλιξη είχε και η πλατεία Ομονοίας (104-5).

Παράλληλα, σύμφωνα με τον Κ.Μπίρη, ακόμη και το 1962 συνεχίστηκε η διαμάχη σχεδίων Δήμου και Υπηρεσίας Οικισμού για τις επεκτάσεις των αξόνων (Κοραή [υπερεκατονταετής πλέον διαμάχη], και μετά Φιλελλήνων και Όλγας) (Μπίρης, Κ., 1966, εκδ. 1999: 410-13).

Οι δυσμενείς εξελίξεις της πολεοδόμησης της πρωτεύουσας επιβάλουν τη δημιουργία και πάλι νέων σχεδίων. Έτσι, γίνεται ανάθεση του Χωροταξικού Πρωτεύουσας (και του Εθνικού Χωροταξικού) στο Γραφείο Δοξιάδη το 1972, που καταλήγει το 1979 στο σχέδιο «Πρωτεύουσα 2000» (Ρυθμιστικό) του ΥΧΟΠ ως συμβιβασμό 5 παραλλήλων προτάσεων (Φιλιππίδης, 1984: 330). Κατά τον Φιλιππίδη, στη δεκαετία 1973-1983 (τουλάχιστον):

«... η μεταστροφή της αρχιτεκτονικής πέρα από τις αρχές του μοντερνισμού, είχε άμεσο αντίκτυπο και στην πολεοδομική σκέψη, με την οποία τώρα πια συνδέεται άρρηκτα». Με διάφορα κείμενα κλπ «ανατράπηκαν οι αρχές της Χάρτας των Αθηνών και της συνεπόμενης πρακτικής στη μεταπολεμική πολεοδομία» ... «η Ελλάδα βέβαια έμεινε κυριολεκτικά ανυποψίαστη [στη μεταφορά στην πράξη] από τις ουσιαστικές αλλαγές της πολεοδομικής σκέψης των τελευταίων δεκαετιών. Στις καλύτερες στιγμές της διατηρήθηκε προσκολλημένη στη Χάρτα των Αθηνών και στις χειρότερες κατέληξε να νομιμοποιεί τα αυθαίρετα ή να μετακαλεί ξένους 'σωτήρες'. Αντίστοιχα, η θεωρητική σκέψη κυμάνθηκε ανάμεσα σε μια γενικευμένη κοινωνική κριτική, που ασκήθηκε ιδιαίτερα έντονα στη δεκαετία του 70 και σε μια σειρά προτάσεων χωρίς καμιά ελπίδα υλοποίησης» (Φιλιππίδης, 1984: 44).

Στην πράξη, καθ'όλη την εικοσαετία 1960-80 συνεχίστηκε η τακτική της επί μέρους αντιμετώπισης προβλημάτων, και μπροστά στην αδυναμία ολοκληρωμένου σχεδιασμού, ο εξωραϊσμός: έργα βιτρίνας σε δημόσιους χώρους (πεζοδρόμοι, π.χ. Βουκουρεστίου, παιδότοποι, κλπ) (Φιλιππίδης, 1984: 330).

Την δεκαετία του 1980 η τηλεόραση έχει πλέον αλώσει και το τελευταίο νεοελληνικό νοικοκυριό. Οι πλατείες μετατρέπονται σε προεκλογικά τηλεοπτικά σκηνικά, γίνονται κυρίως πλακόστρωτες προορισμένες για πεδία του πολιτικού λόγου χωρίς πολλά δέντρα που εμποδίζουν τα μακρινά πλάνα (βλ. Κοτζιά, Συντάγματος), προορισμένες να φιλοξενούν μεγάλες συγκεντρώσεις, ενώ αρχίζει και η εν μέρει αξιοποίηση του υπεδάφους τους ως γκαράζ (Κοτζιά, Κλαυθμώνος, κλπ). Το αυτοκίνητο σταδιακά εκτοπίζει αρκετές αφετηρίες λεωφορείων από τις πλατείες (π.χ. Ομόνοια, Κάνιγγος) και η τηλεόραση λίγο αργότερα, σταδιακά, αλλάζει τον τρόπο ζωής, αρχίζοντας να περιορίζει τον κόσμο στο σπίτι και να αλλάζει τη σύνθεση των «θαμώνων» των δημοσίων χώρων.

Εικόνα 7. Πλατεία Ομονοίας 1955



Πηγή: https://www.lifo.gr/uploads/image/1601350/omonoia_1955.jpg

Εικόνα 8. Πλατεία Ομονοίας 1960



Πηγή: Γιώργος Ζογγολόπουλος- Διαμόρφωση πλατείας Ομονοίας Φωτογραφία: Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, https://www.lifo.gr/cache/940/689/1/1601364_omonoia_1_1.jpg

Εικόνα 9. Πλατεία Συντάγματος 1956



Πηγή: Φωτογραφία: Δημήτρης Α. Χαρισιάδης, https://static.in2life.gr/media/pics/pics680/1074307-suntagma-palia_680.jpg

Εικόνα 10. Πλατεία Συντάγματος. Προεκλογική Συγκέντρωση 1981



Πηγή: <https://www.newsbeast.gr/files/1/2014/10/14/sintagma15.jpg>

4. 1990 ΚΑΙ ΜΕΤΑ. ΕΥΡΩΠΗ, ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ 2004, ΚΛΠ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ, ΩΣ ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗΣ

Η δεκαετία του 80 σημαδεύτηκε από τις προτάσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών (Σχέδιο Αντώνη Τρίτση) το 1985 από τις επεμβάσεις για τη διάσωση της Πλάκας (Στέφανος Μάνος) που έκτοτε λειτούργησε (θεωρητικά) ως πρότυπο. Η δεκαετία αυτή αποτέλεσε μια εποχή που συνειδητοποιήθηκαν πολλά προβλήματα αλλά δεν έγιναν στο επίπεδο αυτό σημαντικά πράγματα προφανώς λόγω έλλειψης πόρων. Θα έλεγε κανείς ότι με την «Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης» το βάρος δόθηκε περισσότερο στη χωροταξία σε εθνικό επίπεδο (που συνέχισε τις «ανοιχτές πόλεις» του τότε ΥΧΟΠ), παρά σε επίπεδο συγκεκριμένων παρεμβάσεων μέσα στις ίδιες τις πόλεις και κατά μείζονα λόγο στην Αθήνα.

Ταυτόχρονα, ο σχεδιασμός για την πόλη της Αθήνας στάθηκε επίσης περισσότερο σε ένα γενικό επίπεδο. Με την ενεργοποίηση πόρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση προς το τέλος της δεκαετίας του 80 και στις αρχές του 90 ξεκίνησαν νέες μελέτες (π.χ. ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων) που κατέληξαν σε εξαιρετικά ενδιαφέροντα αποτελέσματα. Ταυτόχρονα, ο συνδυασμός των πόρων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και του προγράμματος για τους Ολυμπιακούς Αγώνες (τόσο των προτάσεων για το 1996 όσο και αργότερα για το 2004), ιδιαίτερα μετά την ανάθεσή τους στη χώρα, επιτάχυναν σειρά έργων στον αθηναϊκό ιστό κατά μείζονα λόγο συγκοινωνιακών (μετρό, τραμ, ανακαίνιση ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, Αττική Οδός, αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος). Τα έργα αυτά, απαραίτητα για τη λειτουργία της πόλης, στηρίχθηκαν από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και προσπέρασαν τους όποιους σχεδιασμούς (δεν είχαν προβλεφθεί από το Ρυθμιστικό του 1985)⁸. Το ενδιαφέρον είναι πως η μεγάλη αυτή κλίμακα στην οποία συγκεντρώθηκαν οι προσπάθειες, συνοδεύτηκε από την «εκ των πραγμάτων» ανάληψη αναγκαστικών μικρότερων έργων για την ίδια τη συμπλήρωσή της. Οι σταθμοί του μετρό αποτέλεσαν το προνομιακό πεδίο αναπλαστικών παρεμβάσεων στην πόλη, τόσο οι «άσημοι» και απομεμακρυσμένοι όσο και ορισμένοι κεντρικοί που υπήρξαν μοχλοί σημαντικών παρεμβάσεων (π.χ. Κεραμικός). Δόθηκε έτσι η ευκαιρία να δημιουργηθούν στην επιφάνεια κάποιοι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι δίκην πλατειών, με προεξάρχουσα

8 Η αναντιστοιχία μεταξύ των ΚΠΣ (αργότερα ΕΣΠΑ, κλπ) με τον πολεοδομικό σχεδιασμό δείχνει αφενός την καθυστέρηση του δεύτερου που υστερεί σε επικαιροποίηση, και αφ'ετέρου υπογραμμίζει την πρωτοκαθεδρία του ευρύτερου οικονομικού-κοινωνικού προγραμματισμού έναντι του χωρικού προγραμματισμού-σχεδιασμού, που αν και θεσμοθετεί, το ελληνικό κράτος δύσκολα κατανοεί και εφαρμόζει. Το γεγονός αυτό θυμίζει και τις παλαιότερες διαμάχες μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (βλ. Αναπτυξιακές Περιφέρειες) και ΥΧΟΠ/ΥΠΕΧΩΔΕ, αλλά και τις εδώ αναφερόμενες διαμάχες κατά τον μεσοπόλεμο μεταξύ του Δήμου Αθηναίων και του Υπουργείου Συγκοινωνιών-Μεταφορών.

την παρέμβαση στον Κεραμεικό που υλοποίησε στην πράξη, με τον τρόπο του 2000, την προ εκατονπεντηκονταετίας σύλληψη του Κλεάνθη για έναν τρίτο πόλο. Στην περιφέρεια της πόλης, η Αττική οδός υλοποίησε διαμορφωμένους ελεύθερους δημόσιους χώρους (πλατείες-γηπεδάκια) πάνω από σήραγγες (Ηράκλειο, Δουκίσσης Πλακεντίας) μετά από διαπραγματεύσεις με τους τοπικούς δήμους ως αντισταθμιστικά οφέλη για τη διάρρηξη του αστικού ιστού από τη λεωφόρο.

Εκτός από τα έργα που συνδέονται με τις μεγάλες συγκοινωνιακές παρεμβάσεις, οι ευρωπαϊκοί πόροι και το ανέτοιμο των δήμων να προβούν σε μεγάλες και ουσιαστικές παρεμβάσεις (π.χ. νέοι δημόσιοι χώροι – πλατείες) είχε ως αποτέλεσμα να υπάρξει ένα κύμα επανασχεδιασμού ήδη υπάρχουσών πλατειών με αδιευκρίνιστους αρχιτεκτονικούς – πολεοδομικούς στόχους (π.χ. Νέο Ψυχικό), πράγμα που χαρακτηρίστηκε ως η εύκολη λύση για την «απορρόφηση πόρων».

Μια τρίτη κίνηση υπήρξε ως αποτέλεσμα της γοργά αναπτυσσόμενης οικολογικής –περιβαλλοντικής συνείδησης που έστρεψε το ενδιαφέρον στο πράσινο της πόλης και συνεπώς στην προσπάθεια εξεύρεσης και αξιοποίησης νέων ελεύθερων δημόσιων χώρων για πράσινο. Στην κατεύθυνση αυτή δημιουργήθηκαν μικρά τοπικά κινήματα όπως στα Πατήσια για τη διάσωση χώρων (αλλά και κτηρίων), (εργοστάσιο Φιξ Πατησίων και οι χώροι του πάρκου Δρακοπούλου στα Άνω Πατήσια, η παλαιά Δημοτική αγορά της Κυψέλης κλπ) που σε πολλές περιπτώσεις είχαν θετικά αποτελέσματα.

Η τέταρτη, τέλος, ομάδα παρεμβάσεων στην πόλη είχε να κάνει με μια σειρά αρχιτεκτονικών-πολεοδομικών διαγωνισμών που ευθέως αφορούσαν στις πλατείες Κεραμεικού (1990) και του διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για το μουσείο της Ακρόπολης 1989 που είχε σχέση με την ανάθεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1996 και σε δεύτερη φάση το 1998-99 τους διαγωνισμούς για τις πλατείες Κουμουνδούρου, Ομόνοιας, Μοναστηρακίου, και Συντάγματος. Οι διαγωνισμοί αυτοί που ως θέμα αρχής αποτελούν θετικό γεγονός επαναφέροντας την επώνυμη αρχιτεκτονική στο προσκήνιο μετά την εταιρική αρχιτεκτονική των έργων, είχαν αμφίσημα αποτελέσματα και ισχνή υλοποίηση των πρώτων βραβείων πράγμα που αποτελεί μια άλλη παθογένεια του σχεδιασμού στη χώρα. Με εξαίρεση την πλατεία Μοναστηρακίου, όπου πρακτικά η λύση ήταν «μη αρχιτεκτονική» και όπου προτείνεται μια απλή πλακόστρωση οι δε παρυφές της πλατείας από μόνες τους έχουν ιστορικά αρχιτεκτονικά κτήρια, τον οθωμανικό τεκέ, το βυζαντινό εκκλησάκι, τα ρωμαϊκά ερείπια και τον βράχο της Ακρόπολης αλλά και κάποια σύγχρονα μικρά αρχιτεκτονικά σύνολα. Η πλατεία εκεί λειτουργεί ως κενό, ως αστική αυλή, και ως περιλήψη της ιστορίας των κτισμάτων και της δικής μας.

Στο πλαίσιο της ομάδας αυτών των παρεμβάσεων ανήκει και η περίπτωση της Πλατείας Ομονοίας. Πρόκειται για κλασική περίπτωση παραπλάνησης της κριτικής

επιτροπής από γραφιστικές ‘τρέντυ’ λύσεις που παρασύρουν από σύγχρονες παραδείσεις τρισδιάστατες απεικονίσεις που μπορεί να γοητεύουν την αρχιτεκτονική ελίτ που έχει ασκηθεί στις εικόνες των διεθνών αρχιτεκτονικών περιοδικών. Αθώοι συμβολισμοί και ψευτο-ενοσιολογίες προσπαθούν να πείσουν τον νεοέλληνα για το νέο ευρωπαϊκό του αστικό τοπίο. Οι λύσεις των περισσότερων διαγωνιζόμενων είναι φτωχές μιμήσεις συναδέλφων τους από την ευρωπαϊκή και αμερικάνικη αρχιτεκτονική.

Τα συνολικά αποτελέσματα δείχνουν πως οι παρεμβάσεις αυτές ήταν αναμφισβήτητα χρήσιμες αλλά ανεπαρκείς καθώς για μια ακόμη φορά επιχειρούν να λύσουν το πρόβλημα του δημόσιου χώρου της Αθήνας (και συνεπώς των πλατειών ως συστατικού στοιχείου του χώρου αυτού) με αποσπασματικό τρόπο που έλκεται από διαφορετικές συγγενείς παρεμβάσεις και δεν δημιουργείται πρωτογενώς σχεδιαστικά με ολοκληρωμένη στόχευση, άρα διέπεται από την πολυκατηγορηθείσα αποσπασματικότητα (προσφιλή πιθανόν στους αποδομιστές μεταμοντέρνους αλλά όχι στους πιο προγραμματικούς μοντέρνους!).

Εικόνα 11. Πλατεία Ομονοίας με τον «Δρομέα» του γλύπτη Βαρώτσου 1988



Πηγή: <https://i1.prth.gr/images/963x541/files/2016/10/21/o-dromeas.jpg>

5. ΣΗΜΕΡΑ. Η ΜΕΤΑ-ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΠΟΧΗ ΣΗΜΕΡΑ, ΕΙΜΑΣΤΕ ΣΤΗΝ ΙΔΙΟΤΥΠΗ ΜΕΤΑΜΟΝΤΕΡΝΑ ΦΑΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΥΠΟΙΚΙΛΩΝ ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΧΝΑ ΑΝΟΥΣΙΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Στη μεταολυμπιακή εποχή έχει παρατηρηθεί αδράνεια. Η μη εκμετάλλευση της συσσωρευμένης από τους αγώνες εμπειρία, η ουσιαστική διάλυση των μηχανισμών παρέμβασης και δημιουργικότητας με τεχνογνωσία, η προϊούσα οικονομική κρίση μετά το 2009 παρέλυσαν τις όποιες πρακτικές ενέργειες για υλοποίηση μειζόνων σχεδιαστικών παρεμβάσεων στον δημόσιο χώρο, που άρχισε να καταλαμβάνεται από «περιθωρικά στοιχεία».

Και πάλι, ο Προγραμματισμός-Σχεδιασμός προσπαθεί να βάλει τον χώρο σε τάξη: στο πλαίσιο της απόπειρας για επανασχεδιασμό της Αθήνας γίνονται δύο απόπειρες μεγάλης κλίμακας: α) το Ρυθμιστικό Σχέδιο «Σουφλιά» (2009) και β) το Ρυθμιστικό Σχέδιο «ΟΡΣΑ-2021» (ΟΡΣΑ, 2012)⁹, αλλά διατυπώνονται και μια σειρά προτάσεων από το ΥΠΕΚΑ όπως το Αθήνα 4Χ4 και ο επανασχεδιασμός των πλατειών του Αγ. Νικολάου, του Αγ. Παντελεήμονα, της Πλατ. Αττικής και συνδεδετικών πεζοδρόμων στο πλαίσιο της δημιουργίας πράσινου άξονα από το Πεδίο του Άρεως στην Ακαδημία Πλάτωνος, και η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου¹⁰. Ο Δήμος Αθηναίων περίπου από το 2010 εμφανίζεται δραστηριότερος, με πρωτοβουλίες επανασχεδιασμού πλατειών με ευρωπαϊκούς στοχευμένους πόρους (που δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για άλλο σκοπό, άρα θεωρούνται ευκαιρία που αν χαθεί χάνονται και οι πόροι) ώστε να μετατραπούν (επανασχεδιαζόμενες) σε βιοκλιματικές οι πλατείες Μεσολογγίου, Αθ. Διάκου, Αγίου Θωμά, κ.ά. και με την επαναφορά των προτάσεων για την περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος (η υλοποίηση των οποίων όμως δεν έχει προχωρήσει μέχρι το 2020) καθώς και με προσπάθειες για άλλες παρεμβάσεις όπως στον προ του Α' Νεκροταφείου χώρο (πενταόροφο υπόγειο πάρκινγκ που συνελάγεται και πλατεία προ της εισόδου) για τον οποίο χώρο τον δρόμο άνοιξαν οι υπ' αριθμ. 2485 και 2586/2017 αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Παραμένουν βέβαια οι μεγάλες σχεδιαστικές εκκρεμότητες των δημοσίων χώρων της ευρύτερης Αθήνας που είναι το Ελληνικό (η υλοποίηση των σχεδιασμού του φέρεται να εκκινεί το 2020), ο Ελαιώνας, η ναυαγήσασα «διπλή ανάπλαση» (γήπεδα Παναθηναϊκού στον Ελαιώνα και στην Λ. Αλεξάνδρας), το μητροπολιτικό πάρκο Γουδή για το οποίο υπάρχουν πολλές εκκρεμότητες ακόμη, και άλλες μικρότερες και αιωνίως σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις όπως τα «προσφυγικά» της Λ. Αλεξάνδρας και Πανόρμου.

⁹ Το δεύτερο αναφέρεται ως τέτοιο επειδή εκπονήθηκε από το ίδιο το επιστημονικό προσωπικό του Οργανισμού.

¹⁰ Για τις ενστάσεις επ' αυτής βλ. Σκάγιαννης 2013.

Το νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας (ΟΡΣΑ, 2012) ορθώς μεν λόγω κλίμακας σχεδιασμού δεν υπεισέρχεται σε λεπτομέρειες της μικρότερης κλίμακας, όπως πού και πώς μπορούν να δημιουργηθούν πλατείες (αφήνοντας τέτοιες ρυθμίσεις σε μελλοντικό Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο), αλλά οι κατευθύνσεις που δίδει προς το σκοπό αυτό είναι ανεπαρκείς, αρκούμενο σε γενικές διατυπώσεις και πάντως όχι στη ρητή δέσμευση για περισσότερους ελεύθερους χώρους άρα και πλατείες που θα πρέπει να δημιουργηθούν εντός του αστικού ιστού.

Η αναποτελεσματικότητα του σχεδιασμού, η έλλειψη πόρων, η πολιτική ατολμία, και η κερδοσκοπία πάνω στη γη δεν οδήγησαν σε πραγματική απελευθέρωση χώρων για δημόσια χρήση (και δημιουργία νέων πλατειών *ex nihilo*), αλλά σε απόπειρα εκμετάλλευσης ήδη υπαρχουσών χώρων με αλλαγή χρήσης. Έτσι προέκυψε η πρόταση για την πεζοδρόμηση της Λεωφόρου Πανεπιστημίου ως επιτομή δύο αιώνων έλλειψης πολιτικής βούλησης για ουσιαστικές χωρικές παρεμβάσεις και με αδιευκρίνιστο το ζήτημα σε ποιο ερώτημα απαντά η πρόταση αυτή, αλλά και διάφορες άλλες προτάσεις που έχουν συζητηθεί (αλλά όχι εισέτι αποφασιστεί, ή και υλοποιηθεί) στο πλαίσιο ευρωπαϊκών προγραμμάτων (Jessica) για την αξιοποίηση ανοιχτών δημοσίων χώρων με ιδιωτικές επενδύσεις.

Παράλληλα, η κατ'αρχάς οικονομική κρίση που αντιμετώπισε Αθήνα κατά τη διάρκεια της εθνικής κρίσης 2009-2019 και οδήγησε στην κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας, στο κλείσιμο καταστημάτων, και στη φυγή μερίδων του πληθυσμού και των επαγγελματιών από το κέντρο της πόλης, έχει οδηγήσει σε μεγάλης έκτασης υποβάθμιση με αποτέλεσμα τα δημιουργημένα κενά να καλύπτονται άμεσα από την συσσώρευση φτωχών παράτυπων, και μη, μεταναστών και διαφόρων περιθωριακών ομάδων. Ο φαύλος κύκλος που δημιουργείται επιδεινώνει καθημερινά την κατάσταση, οι δε απόπειρες αντιμετώπισης είναι πρακτικά ανεπαρκείς ως μηδέποτε με συνέπεια εφαρμοζόμενες. Κατά τα έτη 2010-2012 πάμπολλα σχέδια από φορείς της κεντρικής κυβέρνησης και «ιδιώτες» είχαν διατυπωθεί με μηδενικά αποτελέσματα.

Είναι η κατεξοχήν εποχή που η λύση των προβλημάτων δεν μπορεί να δοθεί με εργαλεία σχεδιασμού του χώρου σε επίπεδα αστικού σχεδιασμού, ενώ οι περιορισμένοι πόροι απαιτούν δραματικές οικονομικές και κοινωνικές επεμβάσεις. Παρόλ'αυτά, το ΥΠΕΚΑ για μεγάλο διάστημα έχει επιμείνει σε προσεγγίσεις σχεδιαστικού τύπου (βλ. παραπάνω) με αποκορύφωμα την «πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου» που, μετά από αντιδράσεις, πρακτικά απεσύρθη (βλ. σχετ. Σκάγιαννης, 2013). Μετά την απαγκίστρωση από τα «Μνημόνια» (Ιούλιος 2018), φαίνεται ότι κάτι κινείται σύμφωνα με τον δημοσιογραφικό τύπο και με τα λεγόμενα στην «πιάτσα» (κυρίως όσον αφορά σε αγορές ακινήτων από «ξένους»), αν και οι συγγραφείς του παρόντος δεν διαθέτουν σκληρά στοιχεία προς επαλήθευση.

Εικόνα 12. Πλατεία Ομονοίας 2018



Πηγή: <https://www.facebook.com/2305300596366464/photos/rpp.2305300596366464/2306286066267917/?type=3&eid=ARDR86uyzscisKugfq2cd02q3g6WEGEKckY5ndV6aEslkqhjE0scoLY19pDSjeS3iNx8XRLoazfHHMz>

Εικόνα 13. Πλατεία Συντάγματος 2016



Πηγή: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fd/%CE%A0%CE%BB%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%AC%CE%B3%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%82_6386.jpg 2016

Σε αντίστιξη με τα ανωτέρω, ο Δήμος Αθηναίων έχει καταβάλει μέχρι το 2019 ήδη μια πρώτη και σημαντική προσπάθεια να εκπονήσει ένα πιο ολοκληρωμένο πρόγραμμα αντιμετώπισης της κρίσης (μέρος του οποίου το Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων – ΣΟΑΠ της Αθήνας¹¹ βλ. Οικονόμου, Δέφνερ, Σκάγιαννης, 2014) το οποίο για να υλοποιηθεί προφανώς έχει ανάγκη ισχυρής χρηματοδότησης. Το πρόγραμμα αυτό εμπεριέχει στοιχεία του αστικού σχεδιασμού ως μέρος ενός ευρύτερου φάσματος πολεοδομικών, κοινωνικών και οικονομικών παρεμβάσεων.

Στην πράξη όμως, οι περιορισμένες παρεμβάσεις του Δήμου και του Υπουργείου ΠΕΚΑ στο επίπεδο του δομημένου χώρου (εν σχέσει με την κλίμακα των προβλημάτων) δεν έχουν αλλάξει ριζικά την εικόνα μέχρι σήμερα.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο δημόσιος χώρος σήμερα στην Αθήνα και οι πλατείες ως μέρος του αποτελούν εκφάνσεις της κρίσης του χώρου. Η αγωνιώδης αναζήτηση ταυτότητας μέσα από τον ευρωπαϊκό νεοκλασικισμό του 19ου αιώνα διχάζει τον πρώην Οθωμανό Χριστιανό Ρωμιό. Η εικόνα του αστικού χώρου για τον Νέο-Έλληνα αντανακλά λίγο πολύ μια φαντασίωση του ευρωπαίου φιλέλληνα που πρέπει να έλθει σε ευθεία αντίθεση με το Οθωμανικό αλλά και το Βυζαντινό του παρελθόν, αν και ένα μέρος των γηγενών ρομαντικών διανοούμενων δραστηριοποιούνταν στην κατεύθυνση αυτή.

Οι πλατείες είναι το πεδίο όπου θα διατυπωθούν οι ψευδείς ρομαντικές ταυτότητες. Κατά τον Καμπερίδη, εκεί θα στηθούν σκηνικά τοπία διαποτισμένα από τις ιδεολογίες της αναπαλαίωσης των ερειπίων. Είναι οι χώροι των φιλοδοξιών των ψεύτικων σκηνικών που με τη σειρά τους θα επιμολύνουν με ψέμα τη νέα αστική πραγματικότητα. Αρχαιοελληνικά σύμβολα, μοτίβα και συμβολισμοί, απόψεις και φαντασιώσεις των Βαυαρών Ευρωπαίων που εύκολα υιοθετούνται από τον νεαρό πολίτη του κράτους που από το πολύπλοκο και συχνά επώδυνο παλίμψηστο του παρελθόντος του επιλέγει την καθαρότητα της νέας του ιδεολογίας που του υποδεικνύεται έντεχνα και τελικά του επιβάλλεται από τον ευρωπαίο φιλέλληνα. Ιδεολογία που τον συνδέει με την εξιδανικευμένη αρχαιότητα όπως αυτή εννοείται από τις ρομαντικές απόψεις του 19ου ευρωπαϊκού αιώνα (Καμπερίδης, 2010: 72-77). Από την άλλη, το μοντέρνο κίνημα μάλλον δεν έχει πραγματικά ποτέ γίνει βίωμα του ευρέως πληθυσμού εκτός από μια - συγκριτικά - ολιγάριθμη ομάδα διανοούμενων και καλλιτεχνών. Συνεπώς, εν τέλει, οι πλατείες αντανακλούν προσπάθειες ελληνοποίησης εισαγόμενων τάσεων.

¹¹ Το ΣΟΑΠ της Αθήνας εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με ανάθεση από τον Δήμο Αθηναίων και με τη συνδρομή σε αμοιότερους από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (2013-2014).

Αυτό όμως αφήνει ένα κενό σύγχρονης νεοελληνικής αυθεντικότητας που στο επίπεδο του σχεδιασμού των ανοιχτών δημόσιων χώρων (σε αντιδιαστολή με λίγα μεν αλλά σημαντικά αρχιτεκτονικά κτηριακά έργα και με την εξαίρεση για τους ανοιχτούς χώρους του έργου του Πικιώνη στην Ακρόπολη) δεν έχει καταφέρει να καλυφθεί με σημαίνοντα τρόπο.

Το διαχρονικό πέρασμα αποκαλύπτει μια αντιφατική πορεία: η κεντρική κυβέρνηση και οι Δήμοι δεν διαθέτουν τους πόρους για ουσιαστικές παρεμβάσεις στην πόλη αλλά και οι πλατείες γίνονται στέκια των μεταναστών, προσφύγων, κ.ά. (βλ. Πλατεία Βικτωρίας), ή αστικά μεγα-διασκεδαστήρια (Κεραμεικός). Από την άλλη, οι προσπάθειες ενός νέου βιοκλιματικού «εξωραϊσμού» δεν μπορούν να απαντήσουν στα καιρία προβλήματα του δημόσιου χώρου που πλέον ξεφεύγουν από τον αστικό σχεδιασμό και λαμβάνουν κοινωνικό χαρακτήρα.

Αυτό που απαιτείται σήμερα είναι να κατανοηθεί ότι η σύγχρονη πολυπλοκότητα δεν μπορεί να αναμένει τη λύση των προβλημάτων μέσα και μόνο από τον αστικό σχεδιασμό αλλά ότι ο αστικός σχεδιασμός αποτελεί ένα από τα εργαλεία στο πλαίσιο ενός καθολικού σχεδιασμού (comprehensive planning) που πρέπει να εδράζεται σε ξεκάθαρες κοινωνικές και πολιτισμικές αξίες.

Εικόνα 14. Πλατεία Ομονοίας 2020



Πηγή: Φωτογραφία: Eurokinissi/ Intimenews, <https://www.iefimerida.gr/poli/paradothike-stoys-athinaioys-i-nea-plateia-omonoias>

Ως απάντηση σε αυτά τον Μάρτιο του 2020 εγκαινιάζεται η νέα (πολλοστή) μορφή της Πλατείας Ομονοίας ... με έμφαση στο πολύχρωμο σιντριβάνι, με την ελπίδα ότι τα

απελευθερούμενα αρνητικά ιόντα οξυγόνου που φέρνουν ευφορία θα τονώσουν την αισιοδοξία και την επιχειρηματικότητα των κατοίκων της ταλαιπωρημένης πόλης.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Ανανιάδου-Τζημοπούλου, Μ. και Καραδήμα-Γερολύμπου, Α. (2009) *Πλατείες της Ευρώπης/ Πλατείες για την Ευρώπη*. Θεσσαλονίκη: Ζήτης [ΑΠΘ και Μουσείο Μπενάκη].
- Ηρόδοτος *Ιστορία*. Στο Wilson N.G. (2015) (ed.) *Herodoti Historiae* (2 vols.). Oxford: Oxford University Press.
- Johannes, H. και Μπίρης, Κ. (1939, εκδ. 2009) *Αι Αθήναι του Κλασικισμού*. Αθήνα: Μέλισσα.
- Θεοδωρίδου-Σωτηρίου, Λ. (2014) «Ο Ιωάννης Ισιγόνης και τα Κτίρια της Εθνικής Τράπεζας του Μεσοπολέμου». 2^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ιστορίας Δομικών Κατασκευών. Ξάνθη, 5-7 Δεκεμβρίου.
- Ιωάννου, Γ. (2001) *Η Αθήνα μέσα από καρτ ποστάλ του παρελθόντος*. Αθήνα: Ι.Σιδέρης.
- Καμπερίδης, Λ. (2010) *Με Εντάφεια Κτερίσματα*. Αθήνα: Δόμος.
- Καραδήμου-Γερολύμπου, Α. και Βιτοπούλου, Α. (2005) «Πολεοδομική Οργάνωση κατά Ζώνες: απόπειρες συνολικής αναδιάρθρωσης της νεοελληνικής πόλης στον μεσοπόλεμο». Πρακτικά Συνεδρίου *Ελευθέριος Βενιζέλος και Ελληνική Πόλη: Πολεοδομικές πολιτικές και κοινωνικοπολιτικές ανακατατάξεις*. Αθήνα: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ΤΕΕ, ΕΜΠ.
- Καρύδης, Δ. (1981) «Πολεοδομικά των Αθηνών (και) της Τουρκοκρατίας». Διδακτορική Διατριβή, ΕΜΠ. Αθήνα.
- Λάββας, Γ. (2002) *Επίτομη Ιστορία της Αρχιτεκτονικής με έμφαση στον 19^ο και 20^ο αιώνα*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Λαγόπουλος, Α.-Φ. (2012) *Ο Συμβολισμός του Χώρου της Αρχαίας Ελλάδος*. Αθήνα: Ακαδημία Αθηνών/ Δημοσιεύματα του Κέντρου Ερεύνης της Ελληνικής Κοινωνίας (αρ. 16).
- Μάρτος, Δ. (2005) «Αθήνα, Πρωτεύουσα Του Νέου Ελληνικού Κράτους. Πολιτική, Ιδεολογία και Χώρος». Διδακτορική Διατριβή. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- Μπίρης, Κ. (1966, εκδ.1999) *Αι Αθήναι*. Αθήνα: Μέλισσα.
- Μπίρης, Μ. (1987, εκδ. 2003) *Αθηναϊκή Αρχιτεκτονική 1875-1925*. Αθήνα: Μέλισσα.
- Οικονόμου, Δ., Δέφνερ, Α., Σκάγιαννης, Π. (2014) «Η εκπόνηση του ΣΟΑΠ για το Κέντρο της Αθήνας: Μια σύγχρονη πρόκληση για την ανάπτυξη της πόλης». *Αστική και*

Περιφερειακή Ανάπτυξη: σύγχρονες προκλήσεις. 12^ο Επιστημονικό Συνέδριο. Ελληνικού Τμήματος της Ευρωπαϊκής και Διεθνούς Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης (RSAI, ERSA), 27-28 Ιουνίου.

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) (2012) «Σχέδιο Νόμου. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής (ΡΣΑ) 2021». Αθήνα (Ιανουάριος).

Παπαγεωργίου-Βενετάς, Α. (2001) *Αθήνα: ένα όραμα του κλασικισμού*. Αθήνα: ΚΑΠΟΝ.

Σαρηγιάννης, Γ. (2000) *Αθήνα 1830-2000: εξέλιξη – πολεοδομία - μεταφορές*. Αθήνα: Συμμετρία.

Σκάγιαννης, Π. (2013) «Παρατηρήσεις Σχετικά με την Πρόταση για την ΄Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου΄». Μέρος του Αφιερώματος «RETHINK Πανεπιστημίου: ο αντίλογος». *Αειχώρος*, τομ.18, σελ. 58-205.

Τραυλός, Ι. (1993) *Πολεοδομική Εξέλιξις των Αθηνών*. Αθήνα: ΚΑΠΟΝ.

Τζιρτζιλάκη, Ε. (1992) «Η Τρίτη πλατεία. Διαγωνισμός για την διαμόρφωση του Κεραμεικού». *Τεύχος. Διεθνές περιοδικό αρχιτεκτονικής, τέχνης και σχεδιασμού*, τομ. 8. Αθήνα, σελ. 45-54.

Φιλυππίδης, Δ. (1984) *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική. Αρχιτεκτονική θεωρία και πράξη (1830-1980) σαν αντανάκλαση των ιδεολογικών επιλογών της νεοελληνικής κουλτούρας*. Αθήνα: Μέλισσα.

Ξενογλώσση

Ananiadou-Tzimopoulou, M. and Yerolympos, A. (2007) “Squares in Greece”. Στο Miotto, L. (επιμ.) *The Square, a European Heritage- a topical survey in five countries (Spain, France, Greece, Italy, Poland)*. Παρίσι: Fondation Maison des Sciences de l’Homme, σελ. 97-115.

Dioxiadis, C. (1964) “The Ancient Greek City and the City of the Present”. *Ekistics*, vol. 18, no. 108, pp. 346-364. Στο Kyrtsis, A.-A. (2006) (επιμ.) *Constantinos A. Doxiadis Texts, Design Drawings, Settlements*. Αθήνα: Ikaros, σελ. 190-203.

Dioxiadis, C. (1972) “The Discovery of the Ancient Greek System of Architectural Spacing”. *Architectural Space in Ancient Greece*. MIT Press, Cambridge MA, pp. 1-24. Στο Kyrtsis, A.-A. (2006) (επιμ.) *Constantinos A. Doxiadis Texts, Design Drawings, Settlements*. Αθήνα: Ikaros, σελ. 204-223.

Wycherley, R.E. (1969) *How the Greeks Built Cities*. New York: Anchor Books.

*Παντολέον (Παντελής) Σκάγιαννης,
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,
e-mail: leonska(AT)uth.gr*

*Θεοκλής Καναρέλης
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,
e-mail: theoklis(AT)arch.uth.gr*

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

| | |
|---------------------------|--|
| Αραβαντινός Αθανάσιος | - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) |
| Ανδρικόπουλος Ανδρέας | - Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών |
| Βασενχόβεν Λουδοβίκος | - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) |
| Γιαννακούρου Τζίνα | - Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών |
| Γιαννιάς Δημήτρης | - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας |
| Δελλαδέτσιμας Παύλος | - Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο |
| Ιωαννίδης Γιάννης | - Tufts University, USA |
| Καλογήρου Νίκος | - Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) |
| Καρύδης Δημήτρης | - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) |
| Κοσμόπουλος Πάνος | - Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ) |
| Κουκλέλη Ελένη | - University of California, USA |
| Λαμπριανίδης Λόης | - Πανεπιστήμιο Μακεδονίας |
| Λουκάκης Παύλος | - Πάντειο Πανεπιστήμιο |
| Λουρή Ελένη | - Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών |
| Μαλούτας Θωμάς | - Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο |
| Μαντουβάλου Μαρία | - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) |
| Μελαχροινός Κώστας | - Queen Mary, University of London |
| Μοδινός Μιχάλης | - Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ) |
| Μπριασούλη Ελένη | - Πανεπιστήμιο Αιγαίου |
| Παπαθεοδώρου Ανδρέας | - Πανεπιστήμιο Αιγαίου |
| Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ. | - Université de Paris I, France |
| Φωτόπουλος Γιώργος | - Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου |
| Χαστάογλου Βίλμα | - Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) |

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 31 ΕΤΟΣ 2020
ISSUE YEAR

Π. Σκάγιαννης 4

Εισαγωγή

G. Petrakos 10

Geographies of Growth and Integration in Europe: old and new challenges for regional policy

Σ. Πολύζος 23

Διερεύνηση των Διαθρωπτικών Μεταβολών της Ελληνικής Οικονομίας την Περίοδο της Οικονομικής Κρίσης με Χρήση της Ανάλυσης Εισροών - Εκροών

Ε. Ασπρογέρακας, Δ. Καλλιώρας 62

Χωρικός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: ζητήματα σύμπλεξης

Κ. Λαλένης, Σ. Βεζυριαννίδου 94

Ο Χωρικός Σχεδιασμός και οι Συναφείς Απόπειρες Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων στην Ελλάδα, την Εποχή της Οικονομικής Κρίσης: αξιολόγηση αναγκαιότητας και αποτελεσμάτων

Α. Δέφνερ, Ν. Μαντάς, Ε. Ψαθά, Ν. Βογιαζίδης 119

Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό και την Κληρονομιά: ο σχεδιασμός για όλους

Α. Τράμπα 145

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η Συσχέτιση με το Θεσμικό Πλαίσιο Χωρικού Σχεδιασμού: ευρωπαϊκή και ελληνική πραγματικότητα

Ε. Ασπρογέρακας 171

Πολιτική Στρατηγικών Παρεμβάσεων και Χωρική Διακυβέρνηση: η περίπτωση του «Ελληνικού»

Π. Σκάγιαννης, Θ. Καναρέλης 206

Οι Πλατείες της Αθήνας: μια διαδρομή προκλήσεων και ανατροπών

ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

Π. Σκάγιαννης 236

Παύλος Λουκάκης (2017) Πολεοδομικές & Χωροταξικές Εξελίξεις. Ελλάδα 1952-2012: εμπειρίες δράσης. Επιμέλεια τόμου Ι. Μωραΐτου. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας