



## Περιεχόμενα

Πρόλογος.....σελ. 2

### A. Εισαγωγή

1. Η Ελλάδα την περίοδο 1830- 1949\_ σύντομη ιστορική αναδρομή\_ πολεοδομική και αρχιτεκτονική εικόνα Αθήνας. ....σελ. 3

2. Οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά περιόδου 1950- 1973. ....σελ.10

### B. Η Αθήνα το διάστημα 1950- 1973\_ πολεοδομική συγκρότηση\_ αρχιτεκτονική εξέλιξη.

1. Νομοθετικό υπόβαθρο και νέες ρυθμίσεις\_ δημόσιος χώρος\_ πλατεία Ομόνοιας. ....σελ. 12

2. Οικιστική αρχιτεκτονική\_ αστική πολυκατοικία\_ κρατική μέριμνα (μικρασιατική καταστροφή). ....σελ. 22

3. Τουριστικές εγκαταστάσεις και χώροι αναψυχής... ....σελ. 26

4. Αναζήτηση τοπικής ταυτότητας. ....σελ. 28

### Γ. Συμπεράσματα\_ επίλογος

1. Οράματα για μια νέα Ελλάδα. ....σελ.31

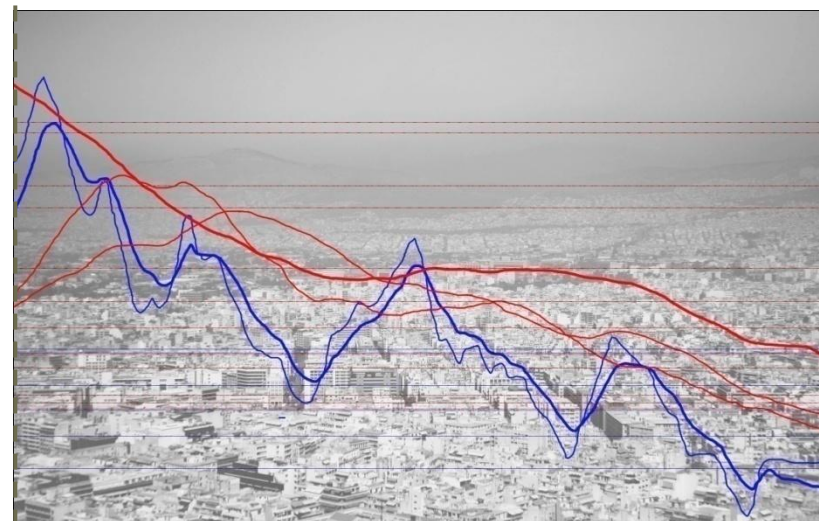
2. Επιπτώσεις των ρυθμίσεων και του νέου τρόπου ζωής της περιόδου 1950- 1973 στη σημερινή ελληνική πραγματικότητα. ....σελ. 33

Δ. Βιβλιογραφία\_ αρθρογραφία\_ ηλεκτρονικές πηγές. ....σελ. 35

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εποχή μας καθορίζεται έντονα από την οικονομική καπιταλιστική κρίση (2008-...), με σοβαρές επιπτώσεις από τη μία στο βιοτικό επίπεδο του λαού και από την άλλη στις αναπτυξιακές επενδυτικές δυνατότητες και τις δυνατότητες διευρυμένης αναπαραγωγής του κεφαλαίου, ελληνικού και ξένου. Από την αρχή της κρίσης εκδηλώθηκε και κρίση στον κλάδο των κατασκευών και της οικοδομής, με βασικό χαρακτηριστικό των περιορισμό της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην κατασκευή κατοικίας ενώ πολύ περιορισμένα προγραμματίζονται και υλοποιούνται μεγάλα δημόσια έργα, στα οποία ελπίζουν όλα τα επαγγέλματα του κλάδου για εύρεση απασχόλησης. Ταυτόχρονα, γίνονται πολλές συζητήσεις σχετικά με τις διεξόδους που θα μπορούσε να έχει ο κατασκευαστικός κλάδος, αλλά και το αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό έργο γενικότερα.

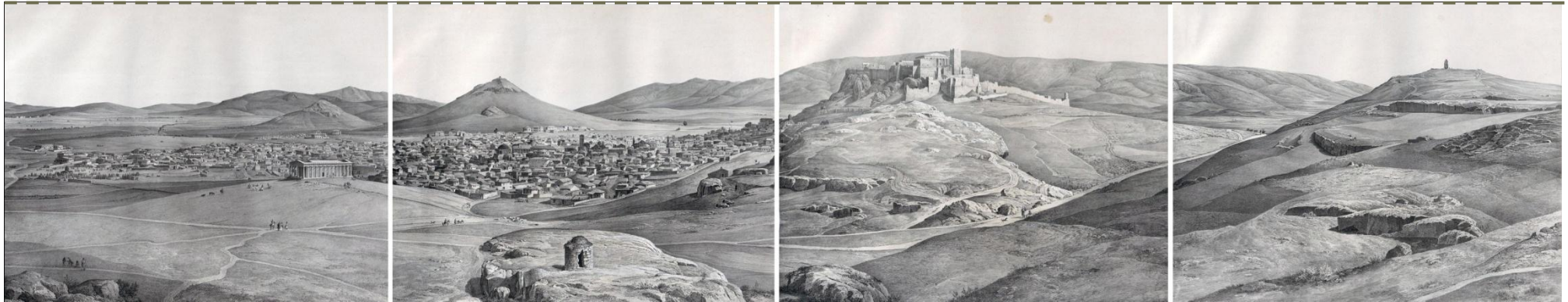
Σε αυτή τη βάση, η παρούσα εργασία επιχειρεί να αναζητήσει τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνεται η Αθήνα των δεκαετιών του '50 και του '60, περιόδου ανασυγκρότησης του ελληνικού κράτους και της οικονομίας, βασισμένης κύρια στην οικοδομική δραστηριότητα και την εκβιομηχάνιση. Στην εργασία θα αναλυθεί η Αθήνα μέσα στο δεδομένο ιστορικό πλαίσιο της χώρας, από οικονομική- κοινωνική και έπειτα από πολεοδομική- αρχιτεκτονική σκοπιά, με εργαλείο τη θεώρηση που θέτει την οικονομία και τις σχέσεις των διαφόρων κοινωνικών ομάδων με αυτή στη βάση του συστήματος και την πολεοδομική- αρχιτεκτονική σαν μέρος του εποικοδομήματός του. Στόχος, λοιπόν, είναι να εντοπιστούν τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και της ζωής της κοινωνίας της εποχής, οι διάφορες ομάδες και λογικές που τα διαμορφώνουν και να αναγνωριστούν τα συστατικά στοιχεία και προβλήματα της σημερινής πόλης που έχουν τη ρίζα τους στο συγκεκριμένο παρελθόν της Αθήνας, αλλά και δυναμικές- προοπτικές που θα μπορούσε να έχει. Ευκταίο είναι να λειτουργήσει η εργασία ενισχυτικά στην προσπάθεια προστασίας και ανάδειξης της βιομηχανικής κληρονομιάς του τόπου μας μέσα από την αναζήτηση της ιστορίας της Αθήνας της εκβιομηχάνισης. Σε καμία περίπτωση, όμως, δε φιλοδοξώ να δώσω λύση στη συζήτηση και το πρόβλημα που αναφέρθηκε προηγουμένα, καθώς πιστεύω ότι αυτό είναι ένα ζήτημα συνολικότερο που αρχίζει και τελειώνει στην οικονομία και την παραγωγή της Ελλάδας, στη σχέση της με τις άλλες οικονομίες και χώρες, και δεν αντιμετωπίζεται με επιστροφή σε μια άλλη εποχή και μια άλλη Αθήνα, ούτε τονώνεται με επιμέρους θέματα του πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος.



Εικόνα 1. Η Αθήνα της κρίσης. (ιδία επεξεργασία)

### Α1. Η Ελλάδα την περίοδο 1830- 1949\_ σύντομη ιστορική αναδρομή\_ πολεοδομική και αρχιτεκτονική εικόνα Αθήνας.

Το σήμα της έναρξης της νεότερης ιστορίας της Ελλάδας δίνεται στις 2 Φεβρουαρίου του 1830 με την υπογραφή του πρωτοκόλλου για την αναγνώρισή της ως ανεξάρτητου και ελεύθερου κράτους στο Λονδίνο<sup>1</sup>. Στις 31/03/1833 καθορίζεται η Αθήνα ως πρωτεύουσά<sup>2</sup> του. Αυτό είναι και το τέλος της φεουδαρχικής ιστορίας της χώρας. Τώρα, πρέπει να εδραιωθεί το αστικό κράτος. Αυτό χρειάζεται μια σειρά υποδομών, βιομηχανική παραγωγή και μια ωραία, σύγχρονη πρωτεύουσα να επιδείξει. Η Αθήνα είναι εκείνη την εποχή μια μικρή μεσαιωνική πόλη με 12.000<sup>3</sup> κατοίκους περίπου και ελλείψεις σε σπίτια, παλάτι, διοικητικά κτήρια, νοσοκομεία, σχολεία. Είναι ισοπεδωμένη από τις οδομαχίες της επανάστασης με δρόμους ανώμαλους και λασπώδεις, χωρίς επίστρωση και πολλές φορές με ερείπια από τα σπίτια. Δε διαθέτει αποχέτευση και μέριμνα για την αποκομιδή απορριμμάτων, ενώ τα υδραγωγεία της είναι κατεστραμμένα<sup>4</sup>. Στον εκσυγχρονισμό του κράτους τεχνογνωσία, επιστημονικό δυναμικό και κεφάλαιο θα διαθέσει η Βαυαρία, που έχει ήδη γνωρίσει



Εικόνα 2. F. Stademann, Panorama von Athen, 1835|1. Δυτικό τμήμα Αθήνας και γύρω λόφοι 2. Ανατολικό τμήμα Αθήνας και γύρω λόφοι 3. Ακρόπολη και Άρειος Πάγος 4. Πνύκα και λόφος Φιλοπάππου

χρόνια καπιταλιστικής ανάπτυξης, κάνοντας έτσι τα πρώτα της βήματα στην ενίσχυση των οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων της στην περιοχή. Για την πρωτεύουσα συντάσσεται μια σειρά ρυμοτομικών σχεδίων (σχέδιο Στ. Κλεάνθη και Ed. Schaubert 1833, τροποποιήσεις G. Gropius 1833, σχέδιο Leo Van Klenze 1834, σχέδιο Ch. Hansen και Ed. Schaubert 1836), γίνονται αντίστοιχα προτάσεις για τη θέση των ανακτόρων της νέας πόλης (Ομόνοια, Κεραμικός, Ακρόπολη, Σύνταγμα) και αρχίζει η διάνοιξη δρόμων και η ανοικοδόμηση.

<sup>1</sup> Ι. Τραυλού, *Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών*

<sup>2</sup> όπως παραπάνω

<sup>3</sup> Δ. Ν. Καρύδη, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*

<sup>4</sup> Ι. Τραυλού, *Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών*

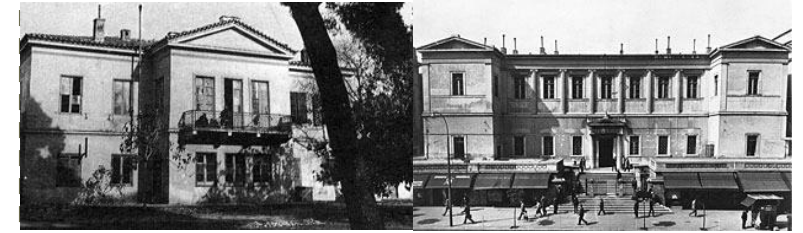


Εικόνα 3. Η Αττική το 1937. Χάρτης του J. A. Sommer πηγή: Αθήνα 1830- 2000. πηγή: Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, Γ. Μ. Σαρηγιάννης, σελ. 55

Αυτή η διαδικασία συμπίπτει με την επινόηση και την εξάπλωση του Νεοκλασικού ρυθμού στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα να καθορίσει και τη φυσιογνωμία της Αθήνας ως πρόσφορο έδαφος των βουαρικιών ιδεών. Εκφράζει τις φιλοδοξίες της τότε ακόμη ανερχόμενης αστικής τάξης για τη σύνδεση της νέας Ελλάδας με τις ιστορικές της ρίζες και την αρχαία ελληνική κληρονομιά και δίνει μεγάλο βάρος στο παλάτι και τα κτήρια διοίκησης στην πολεοδομική σύνθεση. Έτσι, χτίζονται σε Νεοκλασικό ρυθμό, διοικητικά μέγαρα, κατοικίες επωνύμων, ενώ στην πρόσοψη επηρεάζονται και τα

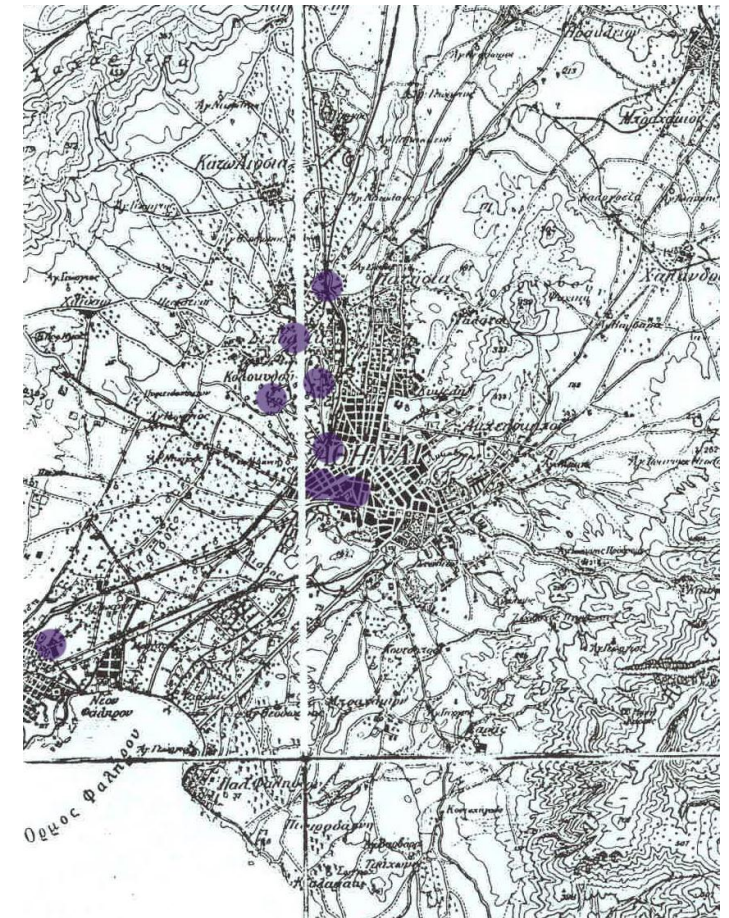
σπίτια των μεσαίων και χαμηλότερων στρωμάτων. Ο νεοκλασικός τρόπος είναι η αρχιτεκτονική γλώσσα ολόκληρης της κοινωνίας και συντελεί στην πολιτιστική της ενότητα. Κέντρο της εμπορικής και κοινωνικής ζωής παραμένει το Παζάρι<sup>5</sup> από την εποχή της Τουρκοκρατίας. Η Αθήνα από τότε αυξάνεται σε μέγεθος, χωρίς ακόμη να λειτουργεί ανταγωνιστικά προς τις επαρχιακές πόλεις. Κατασκευάζονται δρόμοι, τοποθετούνται φανάρια, γίνονται υδρευτικά έργα και υπόνομοι, φροντίζεται η καθαριότητα και ο καλλωπισμός της πόλης, φτιάχνεται το πρώτο Νεκροταφείο. Το 1835 απομακρύνεται ο βουαρικός στρατός από την Ακρόπολη και κατεδαφίζονται κτίσματα και οχυρωματικά έργα της προηγούμενης περιόδου. Το 1837 συστήνεται η Αρχαιολογική Εταιρία, δίνοντας ώθηση στο αρχαιολογικό ενδιαφέρον και την έρευνα, και ιδρύει μουσεία.

Στην πρώτη αυτή περίοδο κυρίαρχος κλάδος της οικονομίας είναι η γεωργία και η κτηνοτροφία (83,76% καταλαμβάνει ο πρωτογενής τομέας στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας το 1853)<sup>6</sup>. Από τα τέλη του 1860 όμως, και με τη διακυβέρνηση του Χ. Τρικούπη (1875-1895) η Ελλάδα μπαίνει σε μια νέα φάση, αυτή της πρώτης, και αργής βέβαια, εκβιομηχάνισης. Την τροφοδοτούν ξένα κεφάλαια<sup>7</sup> (κυρίως το αγγλικό), η ίδρυση των τραπεζών, η κατασκευή μεγάλων έργων οδικών, σιδηροδρομικών, λιμενικών και η ανάπτυξη δικτύων ενέργειας. Στην Αθήνα και τον Πειραιά χτίζονται κάποιες μικρές βιομηχανίες και βιοτεχνίες, κυρίως καταναλωτικών αγαθών και γεωργικών προϊόντων, ενώ η Αθήνα εξακολουθεί να παίζει τον ισχυρό ρόλο του διοικητικού κέντρου. Αυτή την εποχή σηματοδοτείται για την Αθήνα η σαφής διάκριση της κοινωνίας σε δύο κατηγορίες την αστική και την εργατική τάξη, με την πρώτη να αποτελείται από τους ιδιοκτήτες των βιομηχανιών, από χρηματιστές, γαιοκτήμονες εισοδηματίες και μεγαλεμπόρους και τη



Εικόνα 4. Έπαυλη Malkoim, 1831-1832, πρώιμη νεοκλασική αρχιτεκτονική πηγή: eie.gr

Εικόνα 5. Αρσάκειο Παρθενοναγωγείο, 1846-1852, νεοκλασική αρχιτεκτονική πηγή: eie.gr



Εικόνα 6. Βιομηχανικές συγκεντρώσεις, επεξεργασία πάνω στο χάρτη Ελευθερουδάκη- Bart, 1912 πηγή: Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, Γ. Μ. Σαρηγιάννη, σελ. 64

<sup>5</sup> Ι. Τραυλού, *Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών*

<sup>6</sup> «Εισαγωγή στην ιστορία της ελληνικής κεφαλαιοκρατίας», Γ. Κορδάτος, σελ. 56

<sup>7</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, *Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές*, σελ. 53

δεύτερη από εργάτες και τεχνίτες. Ενδιάμεσα σε αυτές τις δύο τάξεις στέκονται τα ευρεία στρώματα των αγροτών, υπάλληλοι μικροί έμποροι και βιοτέχνες.

Ήδη, από τα προηγούμενα χρόνια, αλλά πλέον πιο έντονα, στην Αθήνα διακρίνονται ανατολικές<sup>8</sup> (Πλάκα, Ανάκτορα, Σταδίου, Πανεπιστημίου, Κολωνάκι) και δυτικές (Μοναστηράκι, Ψυρρή, Θησείο) περιοχές, με τις πρώτες να συγκεντρώνουν την κατοικία των ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων και τις δεύτερες λόγω των βιοτεχνιών και των εργαστηρίων να αποτελούνται από φτωχά σπίτια και ανθυγιεινό περιβάλλον, χωρίς τις επιδεικτικές δενδροφυτεύσεις και τους κήπους του κέντρου. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα χαράσσονται οι γραμμές του τρένου Πειραιάς- Αθήνα- Πελοπόννησος (1882) και Πειραιάς- Αθήνα- Λάρισα (1892) που εντείνουν τη συγκέντρωση της βιομηχανικής παραγωγής στη δυτική Αθήνα (βιομηχανία Μεταξουργείου, εργοστάσιο αερίοφωτος- γκάζι) και γύρω της αναπτύσσονται εργατικές συνοικίες (Γκαζοχώρι, Σεπόλια, Κολωνός, αρχή Αχαρνών, Θησείο, Μεταξουργείο, Ψυρρή, Αγ. Διονύσιος Πειραιά). Εργατικές γειτονιές δημιουργούνται ακόμη στο Λαύριο, με την επαναλειτουργία των μεταλλείων και οικισμοί οικοδόμων στα Αναφιώτικα και την περιοχή της οδού Ζαλόγγου<sup>9</sup>. Η Κηφισιά εξελίσσεται σε περιοχή εξοχικής κατοικίας της αστικής τάξης, ενώ δευτερευόντως ακολουθούν το Νέο και το Παλιό Φάληρο, η Καστέλα και για τα μεσαία στρώματα η Πατησίων μετά το Μουσείο, ενώ ταυτόχρονα κατοικούν τα Εξάρχεια, τη Νεάπολη και το Παγκράτι.

Η λειτουργία των σιδηροδρομικών σταθμών Πελοποννήσου και Λάρισας, αναβαθμίζει το ρόλο της πλατείας Ομόνοιας, που αναλαμβάνει πλέον αυτόν του χώρου συγκέντρωσης, κοινωνικής συναναστροφής, συλλογής και αναδιανομής των κινήσεων από και προς την πόλη. Σε συνδυασμό με την Αθηνάς και την Αιόλου που ήδη λειτουργούν σαν εμπορικοί δρόμοι αναδεικνύεται ως η νέα «αγορά» της Αθήνας, ενώ το Σύνταγμα παραμένει διοικητικό κέντρο. Ο ρόλος άλλωστε του Παζαριού σαν τόπος εμπορικής και κοινωνικής συναναστροφής είχε τερματιστεί το 1884 με την πυρκαγιά που έπληξε τα ξύλινα παραπήγματα της αγοράς.



Εικόνα 7. Η Αθήνα το 1875, τμήμα χάρτη του J. A. Kaupert, πηγή: Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, Γ. Μ. Σαρηγιάννης, σελ. 63



Εικόνα 8. Η Ομόνοια στα 1910. πηγή: Δ. Ν. Καρύδη, Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, σελ. 251

<sup>8</sup> ο. π., σελ. 66

<sup>9</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννης, Παραγκουπόλεις, ένα τυπικό καπιταλιστικό φαινόμενο, άρθρο

Τα χρόνια που ακολουθούν σφραγίζουν ο Πρώτος Παγκόσμιος πόλεμος (1914- 1918) και η Μικρασιατική καταστροφή (1922). Ο πόλεμος απομυζεί την οικονομία της χώρας, την ύπαιθρο και το ανθρώπινο δυναμικό. Επιβαρυντικά σε αυτό λειτουργεί η επένδυση του ελληνικού κράτους στον πόλεμο στο έδαφος της Μικράς Ασίας, ο οποίος με τη γνωστή κατάληξή του και τη Συνθήκη της Λωζάννης (1923) που επιβάλλει την ανταλλαγή πληθυσμών προσθέτει στον ελληνικό πληθυσμό 1.100.000 πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία, την Ανατολική Θράκη, την Κωνσταντινούπολη και τον Πόντο. Από αυτούς 220.000<sup>10</sup> περίπου εγκαθίστανται στην Αθήνα που τότε αριθμούσε 453.037 κατοίκους<sup>11</sup>. Οι πρόσφυγες αποτελούν για την Αθήνα άφθονο, φτηνό εργατικό δυναμικό που έρχεται να τονώσει την κατεστραμμένη από τον πόλεμο βιομηχανία της πόλης, αντίστοιχα φυσικά και στην ύπαιθρο. Φέρνουν μαζί τους γνώση στην ταπητουργία, την κλωστοϋφαντουργία, την κεραμική, την επιπλοποιία και ακόμη αγάπη και παράδοση στην τέχνη, τη μουσική και τα γράμματα, που θα καθορίσουν τόσο τη βιομηχανική παραγωγή όσο και την πολιτιστική ταυτότητα της αθηναϊκής κοινωνίας. Παράλληλα, ο πληθυσμός αυτός έχει ανάγκη στέγασης, την οποία αναζητεί αρχικά σε πρόχειρες αυτοσχέδιες κατασκευές (παράγκες). Ωστόσο, αντίληψη και ανάγκη του κράτους της εποχής είναι να ικανοποιήσει από τη μία μέρος των στεγαστικών αναγκών και από την άλλη να εκσυγχρονίσει το θεσμικό πλαίσιο της ιδιοκατοίκησης χρησιμοποιεί το Ν. 3741/29 «περί οριζοντίου ιδιοκτησίας»<sup>12</sup> και τον Γ.Ο.Κ. του 1929 με τον οποίο αυξάνονται οι συντελεστές εκμετάλλευσης της γης προκειμένου να ικανοποιηθούν οι εκτεταμένες στεγαστικές απαιτήσεις, περιγράφοντας ουσιαστικά το μοντέλο της πολυκατοικίας. Αρχίζει, λοιπόν η ανάδειξη του κατασκευαστικού κλάδου ως βασικού τομέα της αθηναϊκής και ελληνικής γενικότερα οικονομίας. Νεοκλασικά κτήρια κατοικιών αρχίζουν να κατεδαφίζονται, και οικοδομούνται νέα κτήρια με επιρροές από το μοντέρνο κίνημα. Προϊόν

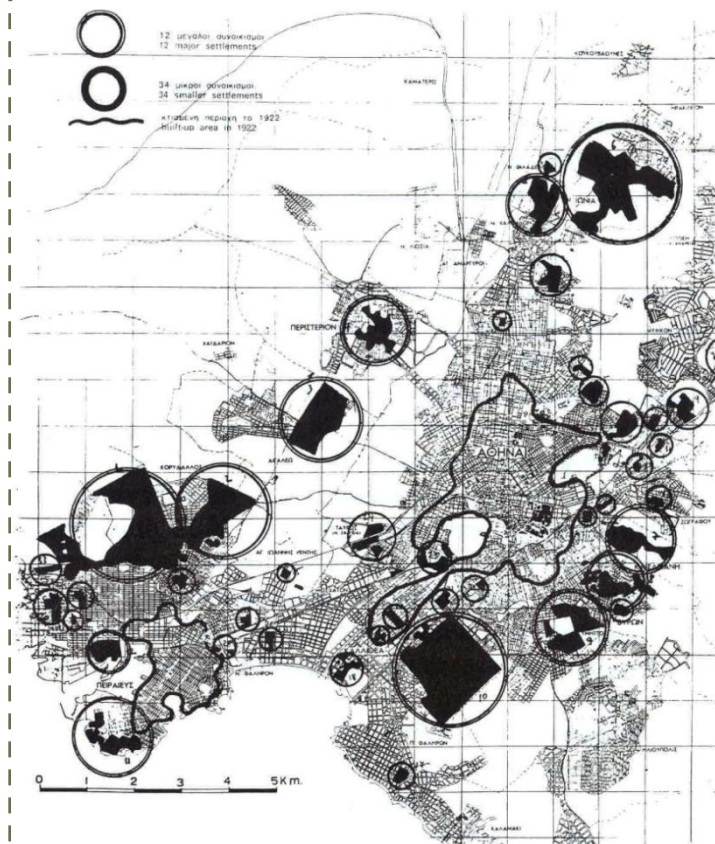
της περιόδου είναι η γνωστή πολυκατοικία του '30.

Προσφυγικές συνοικίες δημιουργούνται ανάμεσα στα κτήρια της οργανωμένης δόμησης στη Νέα Ιωνία, τη Νέα Φιλαδέλφεια, τον Περισσό, τη Νέα Χαλκηδόνα, τον Ταύρο, τις Τζιτζιφιές, το Δουργούτι και τη Χαροκόπου, στον Κορυδαλλό, την Κοκκινιά και τη Δραπετσώνα του Πειραιά και έπειτα εκτός πόλης στο Περιστέρι, το Αιγάλεω, την Καισαριανή, τον Υμηττό, το Βύρωνα και τη Νέα Καλλικράτεια. Η κατοικία και αυτή την εποχή είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον τόπο δουλειάς (βιομηχανίες, βιοτεχνίες) και αναπτύσσεται γύρω από αυτόν. Επίσης, συγκεντρώνονται βάσει σχεδίου μεσαία στρώματα στην Ηλιούπολη και τη γύρω περιοχή και ανώτερα στο Ψυχικό, τη Φιλοθέη και

<sup>10</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 90

<sup>11</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Παραγκουπόλεις, ένα τυπικό καπιταλιστικό φαινόμενο, άρθρο

<sup>12</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 99

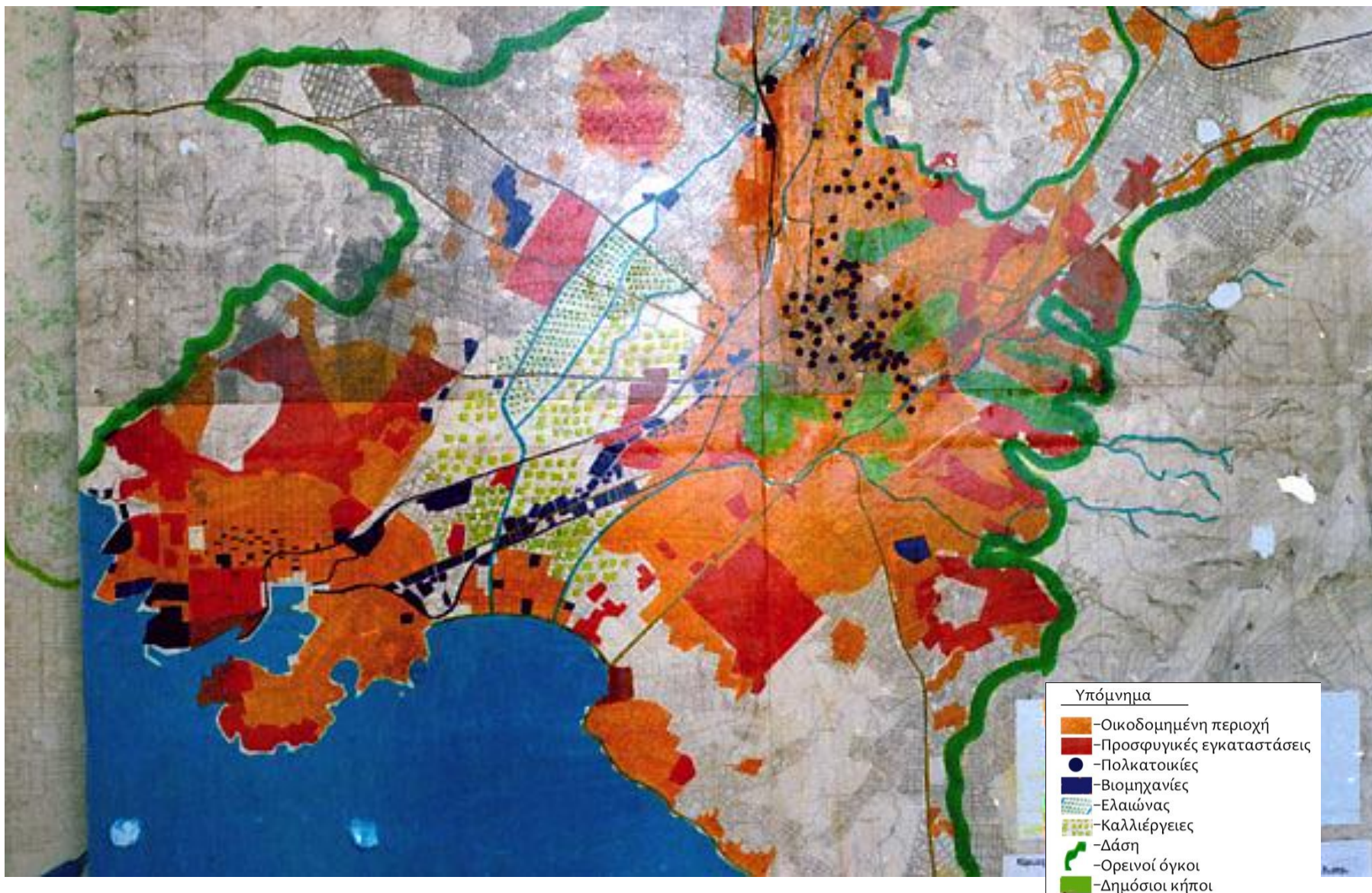


Εικόνα 9. Οι τόποι εγκατάστασης των προσφύγων, πηγή: Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, Γ. Μ. Σαρηγιάννης σελ. 105



Εικόνα 10. Προσφυγικές πολυκατοικίες Λ. Αλεξάνδρας, 1933- 1935, Κίμωνας Λάσκαρης, Δημήτριος Κυριακού Πηγή: eie.gr





Εικόνα 11. Η Αθήνα του μεσοπολέμου, πηγή: ΥΠΠΟ

την Εκάλη<sup>13</sup>. Η κατασκευαστική δραστηριότητα του διαστήματος 1920- 1930 συμπληρώνεται με μια σειρά έργων κοινής ωφέλειας τα οποία εκμεταλλεύονται ξένες επιχειρήσεις<sup>14</sup> (ύδρευση, μεταφορές, τηλεπικοινωνίες, εθνικό οδικό δίκτυο). Και στην πρωτεύουσα ήδη από αυτή την περίοδο ξεκινά η προτεραιότητα στη δημιουργία οδικού δικτύου, ανταγωνιστικά μάλιστα με το σιδηροδρομικό. Το τέλος του μεσοπολέμου βρίσκει την Αθήνα με 1.124.098 κατοίκους σε φανερή πλέον ανταγωνιστική θέση ανάπτυξης προς την ελληνική επαρχία.

Η τελευταία δεκαετία (1941- 1949) που φέρνει την Αθήνα στο κατώφλι της περιόδου μελέτης (1950-1973), χαρακτηρίζεται από τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο (1940-1944) και στη συνέχεια τον Εμφύλιο πόλεμο (1946- 1949). Ο πρώτος απορροφά τον πλούτο της χώρας (ορυκτός πλούτος, γεωργικά προϊόντα, στρατηγικής σημασία βιομηχανίες) για να αποδοθεί στο γερμανικό κεφάλαιο<sup>15</sup>. Το βιοτικό επίπεδο του λαού πέφτει κατακόρυφα. Τα χρόνια του πολέμου χωροταξικές- πολεοδομικές ανησυχίες δεν υπάρχουν, ενώ η οικοδομική δραστηριότητα περιορίζεται σε επισκευές και μεταρρυθμίσεις κτηρίων<sup>16</sup>. Μετά την απελευθέρωση, τη θέση της Γερμανίας αναλαμβάνει το βρετανικό κεφάλαιο για τη διασφάλιση των οικονομικών και πολιτικών του συμφερόντων στην περιοχή. Χρησιμοποιεί για αυτό το σκοπό στελέχη σε όλο το πολιτικό φάσμα (πχ. Γ. Παπανδρέου, Κ. Βαρβαρέσος κ.ά.). Όμως από το Νοέμβριο του 1945 στο πολιτικό- οικονομικό προσκήνιο της Ελλάδας έρχονται οι ΗΠΑ<sup>17</sup>. Όταν ξεσπά ο εμφύλιος η συμμετοχή των ΗΠΑ στα πράγματα είναι πλέον

καθοριστική. Ενδεικτικά το «Δόγμα Τρούμαν» (12/03/1947) παρέχει στρατιωτική βοήθεια στο αδύναμο τότε ελληνικό αστικό κράτος για να μπορέσει να επιβληθεί στον αγωνιζόμενο λαό και το Δ.Σ.Ε. (Δημοκρατικός Στρατός Ελλάδας) αλλά ταυτόχρονα αποτελεί απάντηση στην ανάγκη αμερικάνικου και ελληνικού κεφαλαίου να συνεργαστούν. Τα χρόνια του εμφυλίου ο κυβερνητικός στρατός υποχρεώνει πληθυσμούς της υπαίθρου να μετεγκατασταθούν<sup>18</sup>, κυρίως σε στρατόπεδα, για να εμποδιστεί ο ανεφοδιασμός των ανταρτών. Ακόμη και μετά τον πόλεμο, ο μαρasmus της γεωργικής παραγωγής οδηγεί στη μόνιμη παραμονή μεγάλης μερίδας των προσφύγων αυτών στα αστικά κέντρα και κυρίως στην Αθήνα.

<sup>13</sup> Δ. Ν. Καρύδη, Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, σελ. 256, 257, 266

<sup>14</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 97, 98

<sup>15</sup> ο. π. σελ. 127

<sup>16</sup> Λ. Λεοντίδου Εμμανουήλ, Αθήνα 1834- 1978, σελ. 57

<sup>17</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 136, 137

<sup>18</sup> ο. π. σελ. 140



Εικόνα 12. Η άρση της ναζιστικής σημαίας στην Ακρόπολη, πηγή: εφημερίδα Ριζοσπάστης 11/05/13



Εικόνα 13. Ερείπια σπιτιών στον Πειραιά, πηγή: εφημερίδα Καθημερινή 30/06/13

## Α2. Οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά περιόδου 1950- 1973.

Η λήξη και του εμφυλίου πολέμου, βρίσκει την Ελλάδα για άλλη μια φορά αποδιοργανωμένη, με την οικονομία της εξασθενημένη λόγω των στρατιωτικών δαπανών, των απωλειών εργατικού δυναμικού και της μεγάλης εγκατάλειψης της αγροτικής οικονομίας. Το 1950 τα μεροκάματα, η κατανάλωση φαγητού και ειδών ένδυσης και υπόδησης είναι σε χαμηλότερα των προπολεμικών επίπεδα<sup>19</sup>. Ξεκινά, λοιπόν, μια όχι σύντομη περίοδος πολιτικής και κοινωνικής σταθερότητας κατά την οποία το αστικό κράτος σε πρώτη φάση ανασυγκροτείται και στη συνέχεια ισχυροποιείται και αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς. Από οικονομικής πλευράς η περίοδος που εξετάζεται αποτελεί μια ιστορική ενότητα, για την οποία ειδικά το διάστημα 1957- 1973 μπορεί να χαρακτηριστεί ως περίοδος ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, ως την κρίση του 1974 («πετρελαϊκή κρίση» που θα αποτελέσει την απαρχή της αποβιομηχάνισης της χώρας. Η Τράπεζα της Ελλάδος ακολουθεί την εξής περιοδολόγηση:

1944- 1952: Μεταπολεμική πληθωριστική περίοδος

1953- 1956: Περίοδος προσαρμογής της οικονομίας

1957- 1966: Περίοδος νομισματικής σταθερότητας και ανάπτυξης

1967- 1974: Περίοδος δικτατορίας

Μετά το «Δόγμα Τρούμαν» η αμερικάνικη βοήθεια συνεχίζεται με το «Σχέδιο Μάρσαλ» (περίοδος εφαρμογής: 04/1948- 04/1952), τα χρήματα από το οποίο διατίθενται στην κατασκευή υποδομών (αεροδρομίων, λιμανιών και δρόμων) για στρατιωτικούς σκοπούς και όχι για την εκβιομηχάνιση της χώρας που αρχικά υποσχόταν. Η κρατική παρέμβαση εκείνη την εποχή γενικότερα πραγματοποιεί έργα υποδομής και εξηλεκτισμού της χώρας<sup>20</sup>. Το 1952 η Ελλάδα μπαίνει στο NATO ισχυροποιώντας τη συμμαχία της σε πολιτικό και στρατιωτικό επίπεδο με το αμερικάνικο κεφάλαιο. Τη διετία 1952- 53 η αμερικανική βοήθεια περικόπτεται και μαζί της οι δημόσιες επενδύσεις και η πιστοδότηση των ιδιωτικών<sup>21</sup>. Στο μεταξύ η εκβιομηχάνιση καθυστερούσε.

Με αργούς ρυθμούς η κρατική μηχανή αποκαθίσταται, ενώ ολοένα και περισσότερο επικρατούν δυνάμεις στη θεωρητική και πολιτική διαμάχη της εποχής που τάσσονται υπέρ της εκβιομηχάνισης. Στον αντίποδα στέκεται η έκθεση που συνέταξε το 1952 ο Κ. Βαρβαρέσος, Καθηγητής Πολιτικής Οικονομίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, «επί του οικονομικού προβλήματος της Ελλάδος» η οποία υποστήριζε ότι το κράτος πρέπει να ασχοληθεί με την αποκατάσταση της νομισματικής σταθερότητας, με γραμμή ανάπτυξης τη γεωργία και την οικοδομή, ενώ άφηγε τη βιομηχανία στην πρωτοβουλία του ιδιωτικού κεφαλαίου. Η ελληνική κυβέρνηση παραχωρεί με νόμο<sup>22</sup> το 1953 φορολογικά και άλλα κίνητρα στο ξένο κεφάλαιο για επένδυση στη βιομηχανία. Ο νόμος αυτός αξιοποιείται κυρίως από τα τέλη τις δεκαετίας του '50 και μετά, οπότε και εντείνεται η διαδικασία εκβιομηχάνισης (κατά βάση το διάστημα 1958- 1967<sup>23</sup>). Η βιομηχανική παραγωγή αφορά τα εξής είδη: ηλεκτρισμός, ζάχαρη, λιπάσματα με κρατική μέριμνα και τρόφιμα, ποτά, καπνός, κλωστοϋφαντουργία, μεταλλουργεία (χάλυβας, αλουμίνιο κ.ά.), ηλεκτρικά είδη, χημική βιομηχανία (π.χ. χρωματοουργεία), περιορισμένη

<sup>19</sup> Δοκίμιο ιστορίας ΚΚΕ 1949- 1968, σελ. 152- 155

<sup>20</sup> ο. π. σελ. 126

<sup>21</sup> ο. π. σελ. 110

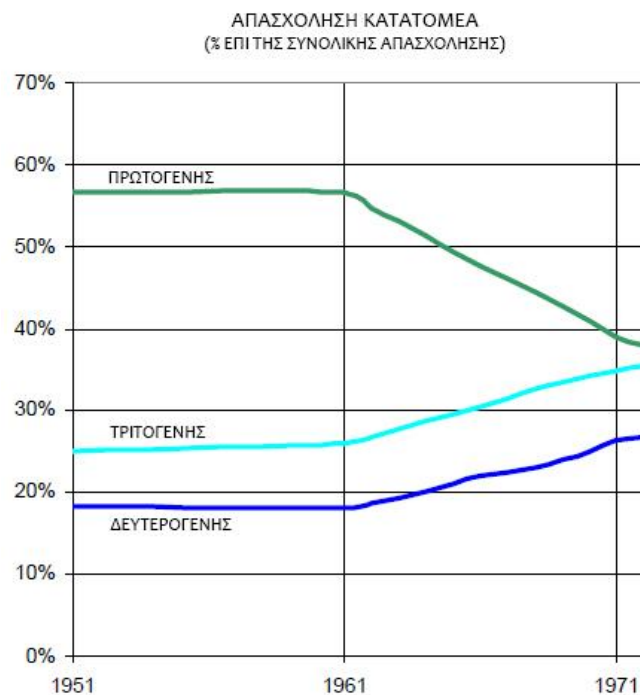
<sup>22</sup> ο. π., σελ. 122

<sup>23</sup> ο. π. σελ. 129

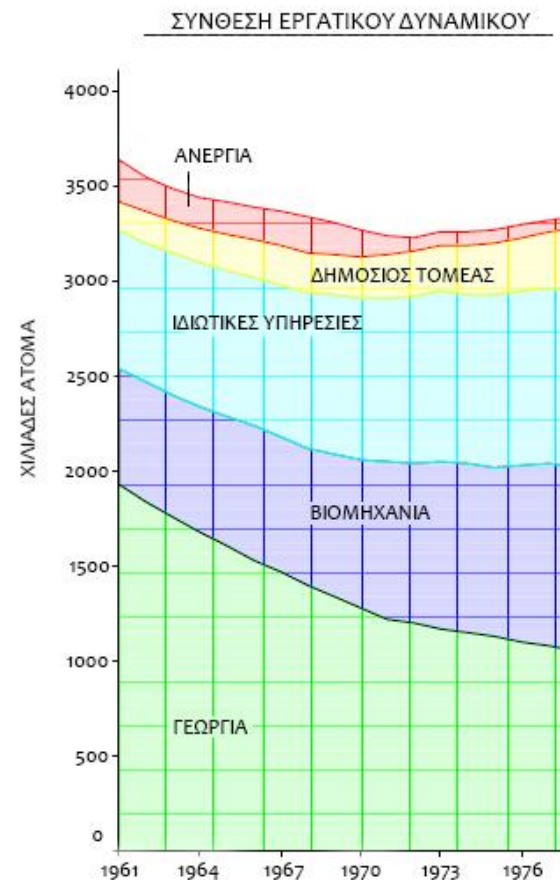
αυτοκινητοβιομηχανία με ιδιωτική πρωτοβουλία. Το 1967 επιβάλλεται η Δικτατορία των Συνταγματαρχών η οποία συνεχίζει την ανάπτυξη της οικονομίας με τα ίδια χαρακτηριστικά εντείνοντας ακόμη περισσότερο τον βιομηχανικό κλάδο, δίνοντας κίνητρα και δάνεια και πραγματοποιώντας έργα υποδομής.

Αυτό που χαρακτηρίζει ολόκληρη την περίοδο, όμως, είναι η κατασκευή κατοικίας και η οικοδόμηση γενικότερα, για τα οποία βέβαια θα γίνει λόγος εκτενέστερα παρακάτω. Ενδεικτικά αναφέρεται εδώ ότι για το διάστημα 1950- 1963<sup>24</sup> οι κατοικία απορροφά το μεγαλύτερο κομμάτι των επενδύσεων (32,9%), με τον τομέα ενέργεια- ύδρευση- μεταφορές- επικοινωνίες να απορροφά το 27% και τον τομέα αγροτική παραγωγή- ορυχεία- μεταποίηση το 26,7%. Επιπλέον, το διάστημα 1964- 1973 οι επενδύσεις σε κατοικίες ήταν το 30% του συνόλου, ενώ οι δαπάνες για «κτήρια και λοιπές κατασκευές» το 67%.

Τα χρόνια αυτά διευρύνονται τα κοινωνικά στρώματα των εργατών και των υπαλλήλων, ενώ αντίστοιχα περιορίζονται οι αγρότες. Αυξάνονται οι κάτοικοι των πόλεων και ειδικά της Αθήνας. Αναβαθμίζεται το επίπεδο εκπαίδευσης του λαού, με μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού να ολοκληρώνει την υποχρεωτική εκπαίδευση και να συνεχίζει στην τριτοβάθμια. Σταδιακά το βιοτικό επίπεδο του λαού ανεβαίνει και έχει πρόσβαση στην κατοικία, με τους νέους όρους παραγωγής της, στις ανέσεις της νέας ζωής, το αυτοκίνητο, τη διασκέδαση.



Πίνακας 1. Απασχόληση ανά τομέα. Ελλάδα. πηγή: ΕΣΥΕ



<sup>24</sup> Τράπεζα της Ελλάδος, Τα πενήντα χρόνια της Τραπέζης της Ελλάδος 1928- 1978, σελ. 633- 634

## B1. Νομοθετικό υπόβαθρο και νέες ρυθμίσεις\_ δημόσιος χώρος\_ πλατεία Ομόνοιας.

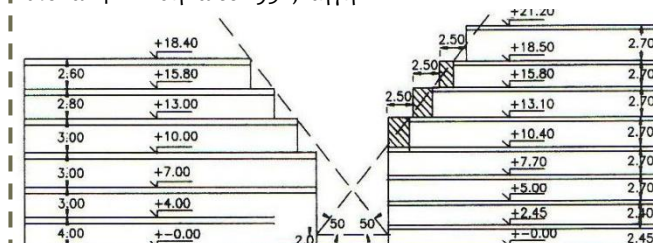
Η Αθήνα του 1950 δεν έχει μεγάλη διαφορά από αυτή του Μεσοπολέμου, σε ότι αφορά την έκταση και τη διάρθρωση του αστικού ιστού. Έχει ήδη αρχίσει, όμως, η εσωτερική μετανάστευση και η ανοικοδόμηση πολυκατοικιών μετά το πέρας του εμφυλίου πολέμου. Πληθυσμοί από την απαξιωμένη επαρχία συρρέουν στην πρωτεύουσα σε αναζήτηση ευκαιριών απασχόλησης, ελπίζοντας σε μια νέα αρχή. Υπολογίζεται ότι στην Αθήνα, που το 1951 αριθμούσε 1.378.586<sup>25</sup> κατοίκους, εγκαταστάθηκαν σε όλη τη δεκαετία μισό εκατομμύριο πρόσφυγες περίπου. Το μεγαλύτερο μέρος τους εγκαθίσταται σε αυθαίρετες κατασκευές στη δυτική πλευρά του Λεκανοπεδίου (Μενίδι, Λιόσια, Πετρούπολη, Περιστερί) και προς τον Πειραιά και το Θριάσιο (Πέραμα, Κορυδαλλός, Ασπρόπυργος, Ελευσίνα)<sup>26</sup>. Από αυτή την εποχή ξεκινά η έντονη ανοικοδόμηση της πρωτεύουσας.

Στο επίπεδο της νομοθεσίας αυτό εκφράζεται με τη θεσμοθέτηση του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ) του 1955, ο οποίος αποτυπώνει την κρατική αντίληψη για την προώθηση της οικοδομής με ιδιωτική πρωτοβουλία, βασισμένη πάνω στη λογική της Έκθεσης Βαρβαρέσου. Οι αλλαγές<sup>27</sup> που επιφέρει ο ΓΟΚ του 1955 αφορούν στην αύξηση των υψών των κτηρίων, για τα οποία μονάδα μέτρησης αποτελεί πλέον ο όροφος απελευθερώνοντας έτσι το ανώτατο ύψος, και στην αύξηση των συντελεστών δόμησης, μέσω ενός καινούριου συστήματος που συνυπολογίζει δομημένο και αδόμητο χώρο, αστικές πυκνότητες και ύψη σε οικιστικά σύνολα και όχι σε μεμονωμένα οικόπεδα που βέβαια εντάσσονται σε μια περιοχή. Επιπλέον, καταργεί το ιδεατό στερεό των 50° του ΓΟΚ του '29 επιτρέποντας προεξοχές στην όψη, η οποία πλέον αποδεσμεύεται από το πλάτος του δρόμου, και μειώνει την υποχρέωση υποχώρησης των ορόφων όσο το ύψος του κτηρίου αυξάνεται.

Ενισχυτικά στον ΓΟΚ του '55 και την ένταση της οικοδομικής δραστηριότητας λειτουργεί η μέθοδος της «αντιπαροχής», η οποία, αν και εμφανίζεται ήδη από τη δεκαετία του '30, αυτά τα χρόνια θα αξιοποιηθεί στο έπακρον. Αυτό το μέτρο δίνει τη δυνατότητα στον κατασκευαστή-εργολάβο να απαλλοτριώσει την ιδιότητα, συνήθως αυθαίρετη, μονοκατοικία για να χτίσει μια



Εικόνα 14. Η Αθήνα το 1950, πηγή: ΓΥΣ



Σχήμα 1. Συγκριτικό διάγραμμα εφαρμογής του ιδεατού στερεού των 50° του ΓΟΚ του '29 και του σταθερού βήματος εσοχής των 2,5μ. Του ΓΟΚ του '55. πηγή: Χ. Π. Σακελλαρόπουλου<sup>2</sup> (ΕΜΠ), Μοντέρνα αρχιτεκτονική και πολιτική της αστικής ανοικοδόμησης- Αθήνα 1945- 1960, σελ. 348

<sup>25</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Παραγκουπόλεις, ένα τυπικό καπιταλιστικό φαινόμενο, άρθρο

<sup>26</sup> Ο. Π.

<sup>27</sup> Χ.Π. Σακελλαρόπουλου, Μοντέρνα αρχιτεκτονική και πολιτική της αστικής ανοικοδόμησης, σελ. 300,301,309,336

νέα, «μοντέρνα» πολυκατοικία επιστρέφοντας στον άλλοτε ιδιοκτήτη ένα διαμέρισμα σε αυτή. Η επιλογή αυτή του κράτους ήταν στρατηγικής σημασίας τόσο για να ικανοποιήσει τα επιχειρηματικά συμφέροντα των μικρών κεφαλαιούχων που ολοένα διευρύνονταν, δημιουργώντας ένα πλήθος ανθρώπων που επωφελούνταν από την κυβερνητική πολιτική και θα τη στήριζαν, όσο και για να ενσωματώσει στο σύστημα μια τεράστια κοινωνική βάση εργατών (είτε από τις γειτονιές των προσφυγικών, είτε από τα νέα αυθαίρετα του '50) που αποκτώντας το εμπόρευμα<sup>28</sup> «διαμέρισμα» μετατρέπεται πλέον σε ευυπόληπτο μικροϊδιοκτήτη.

Παρακολουθούμε, λοιπόν, το αστικό τοπίο της Αθήνας να μεταλλάσσεται, τα αστικά κενά να γεμίζουν, νεοκλασικά, λαϊκά παραδοσιακά σπίτια και αυθαίρετες κατασκευές να κατεδαφίζονται και να δίνουν τη θέση τους στις νεόδμητες πολυκατοικίες. Αυτές διαταράσσουν την κλίμακα των όγκων της πόλης, την κορυφογραμμή των όψεων των δρόμων και τις οπτικές φυγές, τον ορίζοντα του πεζού στο επίπεδο της κυκλοφορίας του. Ταυτόχρονα, η προηγούμενη λειτουργία της γειτονιάς που κρατούσε το ανθρώπινο μέτρο στα μεγέθη και διατηρούσε αυλές, κήπους και εσωτερικά αίθρια για κοινωνική συναναστροφή σιγά σιγά καταλύεται. Το προβληματικό σημείο της εφαρμογής των δύο αυτών νομοθετικών επιλογών, είναι ότι, ενώ απάντησε στις αντικειμενικά αυξημένες ανάγκες οικοδόμησης τα εποχής, δεν προέβλεψε αντίστοιχα ελεύθερους χώρους ικανού εύρους ώστε να εξομαλύνουν τη διόγκωση της πόλης σε ύψος και να λειτουργούν ως χώροι εκτόνωσης και αναψυχής των κατοίκων και δεν προστάτεψε το πολιτισμικό παρελθόν της Αθήνας. Στο όνομα του «εκμοντερνισμού» επιδίωξη ήταν κάθε φορά το νέο, επιτρέποντας ουσιαστικά, πρώτα το κράτος και οι φορείς του, αλλά και οι κάτοικοι, την κατεδάφιση κάθε εποχής προηγούμενων κτισμάτων. Περιοχές που δέχονται αυτή τη μετάλλαξη είναι το Πέραμα, η Ν. Ιωνία, ο Περισσός, ο Υμηττός, ο Βύρwanas, ο Κορυδαλλός, το Κερατσίνι, η Καισαριανή και ακόμη από τα προσφυγικά του '50 το Μενίδι, τα Λιόσια, η Πετρούπολη, το Περιστέρι, το Μπουρνάζι, τα Σούρμενα, το Μπραχάμι, ο Κολωνός και το Αιγάλεω<sup>29</sup>.

Η υπηρεσία Σχεδίου Πόλης του Δήμου της Αθήνας ήταν σε θέση εκείνη την εποχή να εντοπίσει μέρος του προβλήματος, σχετικά με τα ύψη των κτηρίων και το κυκλοφοριακό πρόβλημα που υπήρχε και θα εντεινόταν. Η πρόταση της υπηρεσίας αποτυπώνεται στις δύο πράξεις που εξέδωσε το Δημοτικό Συμβούλιο, 123/14- 1- 55 και 442/16- 4- 56<sup>30</sup>, και επέβαλαν σταδιακή διεύρυνση των δρόμων της παλιάς πόλης και στοές στο κέντρο και σε ορισμένες ακόμη αρτηρίες, προκειμένου οι ιδιοκτήτες να δικαιούνται το μεγαλύτερο ύψος του Οικοδομικού Κανονισμού. Ωστόσο, τα μέτρα εφαρμόζονταν αποσπασματικά, το Υπουργείο έδινε, δηλαδή, το ύψος χωρίς να απαιτεί την παραχώρηση του πλάτους και οι στοές τηρήθηκαν μόνο σε νέες κατασκευές, με αποτέλεσμα να προκύπτουν ασυνέχειες στην κυκλοφορία πεζών και οχημάτων κατά μήκος του δρόμου. Τελικά,

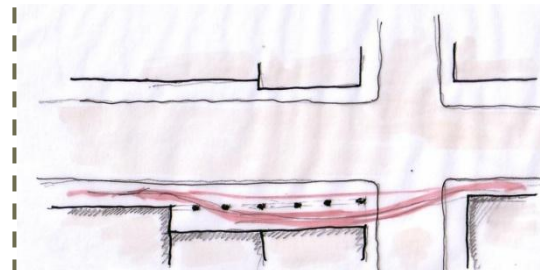
<sup>28</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Η μικροαστική πόλη, άρθρο

<sup>29</sup> ο. π.

<sup>30</sup> Κ. Η. Μπίρη, Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα, σελ. 360



Εικόνα 15. Αντιπαροχή, πηγή: Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη



Σκίτσο 1. Ασυνέχεια στοάς



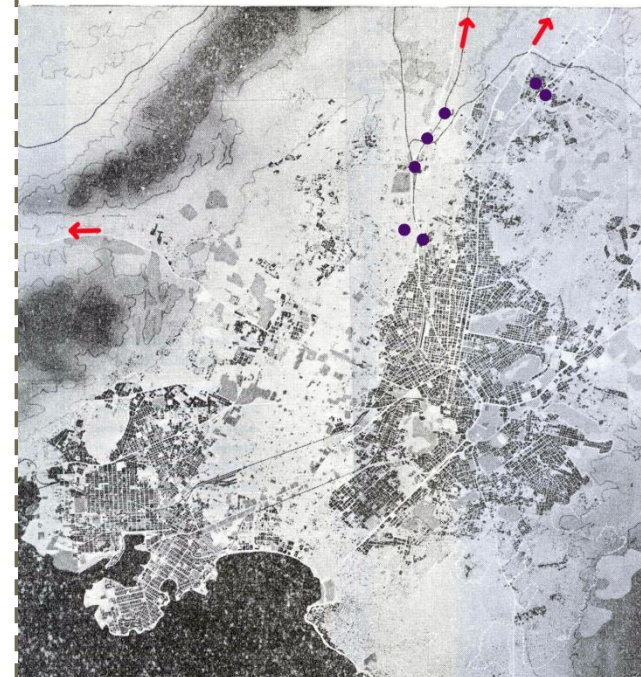
Εικόνα 16. Χαλκοκονδύλη, 2010, πηγή: panoramio.com

τα μέτρα του Δήμου δεν κατάφεραν να ανακουφίσουν το πρόβλημα, πολύ περισσότερο να ανακόψουν τη διόγκωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης της Αθήνας, ειδικά στις περιοχές του κέντρου, όπου η δόμηση ήταν ήδη ασφυκτική. Αντίθετα, η αποσπασματική εφαρμογή τους συνέβαλλε στην άναρχη εικόνα της όψης των δρόμων, με τα κτήρια που είχαν ήδη κτιστεί να προεξέχουν από τη νέα οικοδομική γραμμή και να άρεται η συγκρότηση του ιστού της πόλης με τοπικές παρεμβάσεις να διαλύουν τη συνέχειά του.

Το ρεύμα εισόδου νέων κατοίκων στην Αθήνα συνεχίζεται, σε αναζήτηση στέγης και εργασίας, αφού η ύπαιθρος παραμένει αφιλόξενη, με ελλείψεις υποδομών και θέσεων εργασίας. Η πρωτεύουσα υπόσχεται δυνατότητες ανέσεων, κοινωνικής ανέλιξης, με σκληρή δουλειά, ωστόσο μακριά από τον καυτό ήλιο των αγροτικών εργασιών και των ελλείψεων παραγωγικής βάσης που και λόγω του απερχόμενου εμφυλίου μαστίζουν την ύπαιθρο. Από αυτούς οι οικονομικά ευπορότεροι εγκαθίστανται σε πολυκατοικίες συνοικιών του κέντρου (Παγκράτι, Κυψέλη, Αμπελόκηποι, Πατήσια) ή σε μονοκατοικίες στα προάστια. Η βασική εισροή, όμως, για άλλη μια φορά, βρίσκει στέγη σε αυθαίρετες κατασκευές στο δυτικό Λεκανοπέδιο<sup>31</sup>. Η Αθήνα φτάνει, λοιπόν, τους 1.850.709<sup>32</sup> κατοίκους το 1961.

Όπως είδαμε μετά το 1960, οπότε και αξιοποιείται ο νόμος για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων (βλ. Α2), δημιουργείται στην Αθήνα μια σειρά μεγάλων βιομηχανικών μονάδων κυρίως στο Θριάσιο Πεδίο. Προηγούμενες παραδοσιακές βιομηχανίες του κέντρου μετεγκαθίστανται στην Εθνική οδό Αθηνών- Λαμίας, είτε σε νέες θέσεις μέσα στην πόλη (Φιλαδέλφεια, Κηφισιά, Καπανδριτί), είτε στα Μεσόγεια<sup>33</sup>. Η διόγκωση του πολεοδομικού συστήματος της πρωτεύουσας συνεχίζεται, ενισχυμένη από τη βιομηχανική ανάπτυξη και την έντονη ανοικοδόμηση, με αποτέλεσμα το 1971 ο πληθυσμός της Αθήνας να φτάνει τους 2.540.241<sup>34</sup> κατοίκους.

Επόμενο των παραπάνω ανακατανομών των βιομηχανικών κέντρων αλλά και της αύξησης του πληθυσμού είναι η ένταση των μετακινήσεων μέσα στην πόλη. Αυτές αποκτούν καθημερινό και αναγκαστικό χαρακτήρα, τουλάχιστον για τη μετάβαση από την κατοικία στο χώρο εργασίας και πίσω. Η οργάνωση του οδικού δικτύου της εποχής κάνει υποχρεωτική τη σύνδεση των συνοικιών μέσω του κέντρου με αποτέλεσμα να διοχετεύει σε αυτό όλες τις κινήσεις, η πλειοψηφία των οποίων δεν έχει το κέντρο σαν τελικό προορισμό. Αν αυτό συνδυαστεί με την υποτίμηση των δημόσιων συγκοινωνιών (το δίκτυο του τραμ καταστρέφεται το διάστημα 1957- 1960<sup>35</sup>), την ανεπάρκεια του πλάτους των δρόμων της παλιάς πόλης, την έλλειψη χώρων στάθμευσης και την



Εικόνα 17. Νέες βιομηχανικές συγκεντρώσεις, επεξεργασία πάνω στο χάρτη του 1959, πηγή: ΤΕΕ

<sup>31</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές σελ. 160

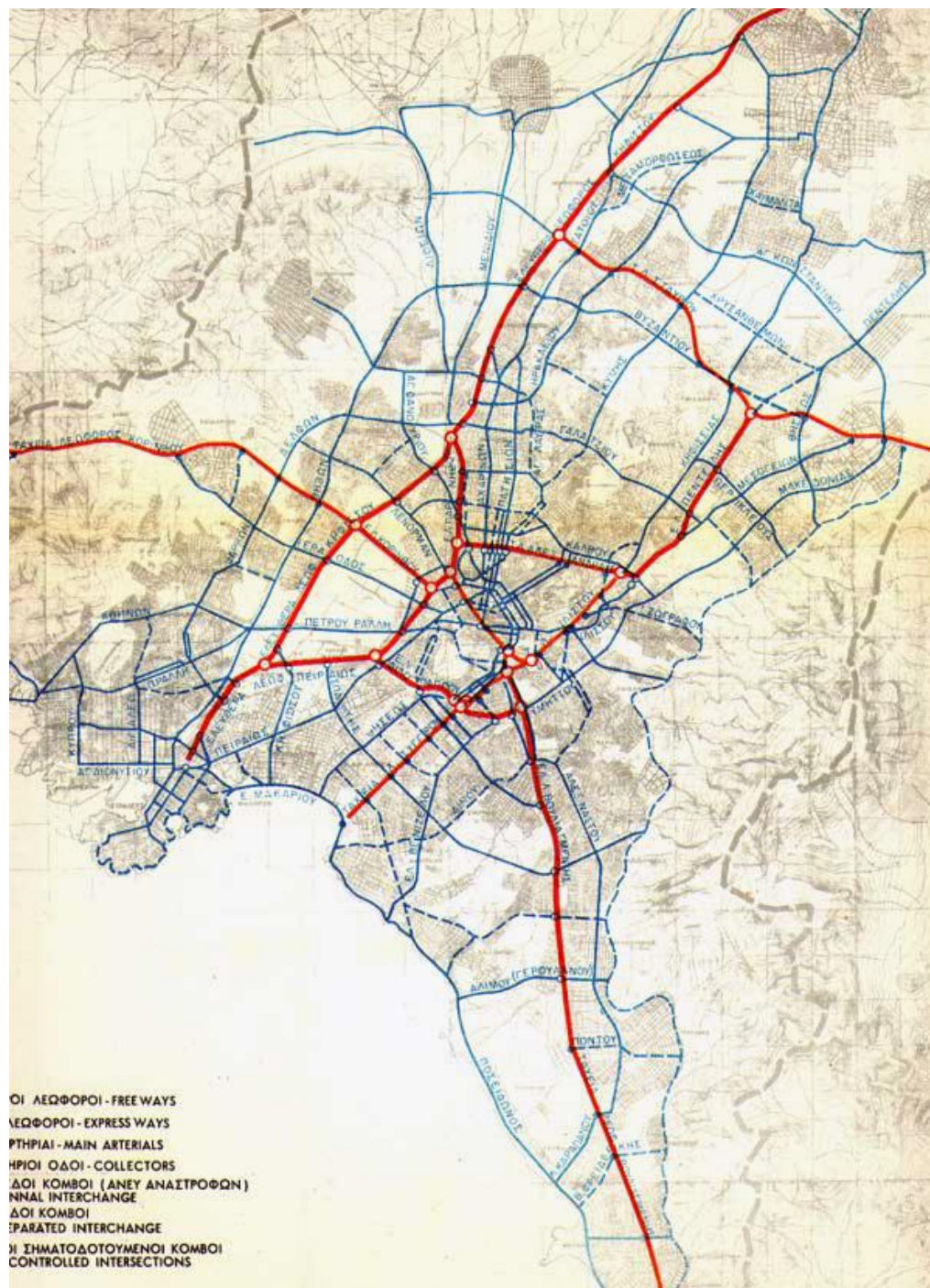
<sup>32</sup> Στατιστική Επετηρίδα ΕΣΥΕ 1961

<sup>33</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 183- 184

<sup>34</sup> ο. π. σελ. 187

<sup>35</sup> ο. π. σελ. 172

ενίσχυση της χρήσης των αυτοκινήτων, που έτσι κι αλλιώς αυξάνονται σε αριθμό, τότε συντίθεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας.



Εικόνα 18. Το κυκλοφοριακό σύστημα του W. Smith, πηγή: greekarchitects.gr



Για την αντιμετώπισή του το Υπουργείο Δημοσίων Έργων αναθέτει το 1962 στο αμερικάνικο γραφείο μελετών του Wilbur Smith (W. Smith and Associates) μελέτη<sup>36</sup> κυκλοφορίας του Λεκανοπεδίου και μελέτη δημόσιων συγκοινωνιών, οι οποίες παραδίδονται το 1963 και το 1965 αντίστοιχα. Βασικό συστατικό της θεωρητικής σκέψης του Smith είναι η αυθαίρετη εκτίμηση της αύξησης του «εθνικού και προσωπικού»<sup>37</sup> εισοδήματος που θα συμπαρασύρει και την αύξηση των ιδιωτικών οχημάτων και μαζί η λύση του κυκλοφοριακού προβλήματος με την ενίσχυση του αυτοκινήτου και του δικτύου που απαιτεί, έναντι των ΜΜΜ. Είναι αξιοσημείωτο πως αυτή η λογική είναι αντίθετη με την πρακτική του Ευρωπαϊκού χώρου που επιλέγει τα ΜΜΜ για τη μαζική εξυπηρέτηση των μετακινήσεων. Η ανάπτυξη του οδικού δικτύου της πρωτεύουσας κατά τον Smith στηρίζεται σε ελεύθερες και ταχείες λεωφόρους που αναπτύσσονται ακτινωτά από το κέντρο συνδέοντας τα προάστια και μικρότερης έκτασης αρτηρίες που ενώνουν τις ταχείες λεωφόρους μεταξύ τους. Η μελέτη δημόσιων συγκοινωνιών προσθέτει στο προτεινόμενο σύμπλεγμα ακτινωτές ταχείες λεωφορειακές γραμμές και συμπλήρωση του μετρό. Το σχέδιο του Smith λειτούργησε σαν βασικός προσανατολισμός οργάνωσης του οδικού δικτύου μέχρι σήμερα, παρόλο που δεν υποδείκνυε τις ακριβείς θέσεις διανοίξεων των οδών. Παρά τις φιλοδοξίες του συγκεκριμένου σχεδίου η πρόταση Smith δεν είχε επαρκώς υπολογίσει τον κυκλοφοριακό φόρτο των νέων αρτηριών και, σε συνδυασμό με την απαξίωση των ΜΜΜ στην οποία συνέβαλλε, οδήγησε στη δημιουργία ενός οδικού δικτύου ανεπαρκούς, σε έκταση και πλάτος, για τα μεγέθη της πόλης. Το κυκλοφοριακό παρέμεινε ένα από τα σοβαρά προβλήματα της Αθήνας.

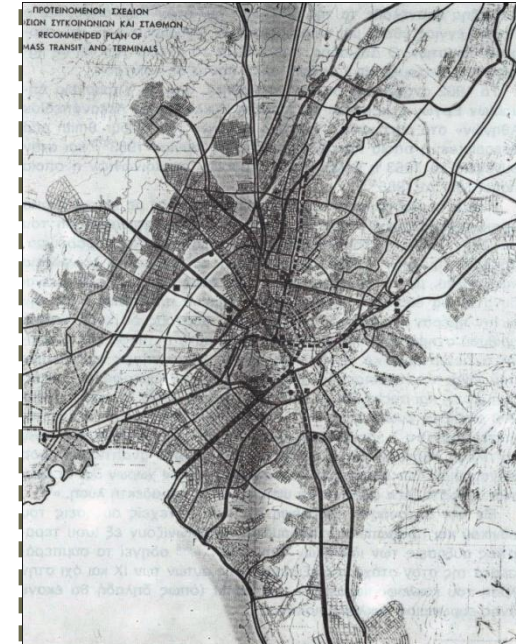
Παράλληλα το διάστημα 1959- 1963<sup>38</sup> εκπονούνται μελέτες είτε από ιδιωτικά γραφεία με ανάθεση, είτε από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, οι οποίες προσπαθούν να χωροθετήσουν τη βιομηχανική ανάπτυξη και να καθορίσουν ενότητες γειτονιάς- συνοικίας. Στα συνέδρια του ΣΑΔΑΣ (Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών) που διοργανώνονται τα επόμενα χρόνια (1961- 1967) αναπτύσσεται η διαπάλη γύρω από το φαινόμενο της αστυφιλίας και την αντιμετώπισή της, την οργάνωση της πόλης, απ' όπου και τονίζεται η ανάγκη των ρυθμιστικών σχεδίων, το ζήτημα της λαϊκής κατοικίας, την αρχιτεκτονική παιδεία, το πράσινο, τους συντελεστές δόμησης και το αυτοκίνητο. Προϊόν της κυβερνητικής αντίληψης της εποχής, αλλά και των απαιτήσεων των συνεδρίων, για τον προγραμματισμό της εξέλιξης της πόλης αποτελούν οι πολυάριθμες μελέτες (45<sup>39</sup> από το 1959 ως το 1967) που ανατέθηκαν, κυρίως σε ιδιωτικά γραφεία. Παρά το πλήθος των εκπονημένων μελετών, τελικά καμία δεν εφαρμόστηκε. Ο

<sup>36</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 199 και Μπίρης σελ. 415

<sup>37</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 199

<sup>38</sup> ο. π. σελ. 189

<sup>39</sup> Γ.Μ. Σαρηγιάννη, Η αριστερή ιδεολογία στην πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960- 1990, Μέρος Β', άρθρο



Εικόνα 19. Η πρόταση για τις δημόσιες συγκοινωνίες του W. Smith, πηγή: Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, Γ. Μ. Σαρηγιάννης, σελ. 200



Εικόνα 20. Πατησίων και Αιόλου, αρχές 1960, πηγή: peopleandideas.gr

Αναγκαστικός Νόμος 395/68 της δικτατορίας ουσιαστικά αχρήστευσε όλες αυτές τις μελέτες και έθεσε διαφορετική βάση για την ανάπτυξη από τις ανησυχίες που είχαν διατυπωθεί προηγούμενα.

Στον ΑΝ 395/68 αποτυπώνεται η στρατηγική αντίληψη της δικτατορίας για την ανάπτυξη, η οποία είναι συνέχεια της πολιτικής των προηγούμενων ετών και με βασικά χαρακτηριστικά την αύξηση των συντελεστών δόμησης, την τουριστική ανάπτυξη, την εκποίηση και την καταστροφή του περιβάλλοντος κ.ά. σε μια προσπάθεια αναθέρμανσης της οικονομίας. Την αναγκαιότητα επιβολής του συγκεκριμένου νόμου έφερε η μείωση της οικοδομικής δραστηριότητας ειδικά στις περιοχές του κέντρου της Αθήνας. Τα μικροαστικά στρώματα των κατασκευαστών και των εργολάβων χρειάζονται πλέον νέα πεδία επένδυσης και για άλλη μια φορά το κράτος έρχεται να ικανοποιήσει αυτή τη διάθεση αυξάνοντας τους συντελεστές δόμησης, κατά 30%<sup>40</sup> περίπου σε όλη τη χώρα, και να δώσει ώθηση στην πολυκατοικιοποίηση των προαστίων της Αθήνας και των παραθαλάσσιων-τουριστικών περιοχών. Το διάστημα 1965- 1972 υπολογίζεται ότι κατασκευάστηκαν 469.001<sup>41</sup> νέες κατοικίες στην Αθήνα. Σαν αποτέλεσμα, ο ΑΝ 395/68 την καταστροφή της κλίμακας της πόλης, της αναλογίας δομημένου- αδόμητου χώρου στα προάστια και επέκταση των συνθηκών διαβίωσης του κέντρου σε αυτά. Συνοικίες που εξελίσσονται με αυτόν τον τρόπο είναι το Ηράκλειο, το Μαρούσι, η Αγία Παρασκευή, το Χαλάνδρι, η Αργυρούπολη, η Ηλιούπολη, η Νέα Σμύρνη<sup>42</sup>. Οι πυκνότητες κατοίκησης αυξάνονται και στην περιφέρεια, μειώνονται οι ελεύθεροι χώροι και το πράσινο και ενισχύεται η χρήση του αυτοκινήτου, αφού ταυτόχρονα δε γίνεται συνολικότερος σχεδιασμός για την ανάπτυξη των προαστίων που να προβλέπει υπαίθριες εκτονώσεις για τις γειτονιές και τη ρύθμιση των μετακινήσεων με ΜΜΜ. Μόνο προς το τέλος της περιόδου, το 1971, διαβλέπεται τέτοια διάθεση με την ίδρυση του ΗΛΠΑΠ (Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής Αθηνών- Πειραιώς)<sup>43</sup>.

Η προσπάθεια και της δικτατορίας για τον έλεγχο των πολεοδομικών προβλημάτων αντικατοπτρίζεται στην ανάθεση το 1972<sup>44</sup> από το Υπουργείο Συντονισμού στο ιδιωτικό γραφείο του Κωνσταντίνου Δοξιάδη δύο μελετών, το «Χωροταξικό Σχέδιο Ελλάδος» και το «Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα για την περιοχή Πρωτεύουσας». Αυτά αποτελούν εφαρμογή της αντίληψης του Δοξιάδη από τα προηγούμενα χρόνια για την Αθήνα ως «οικουμενική πόλη». Ωστόσο, το τέλος της δικτατορίας και η κρίση του '74 άνοιξαν ένα νέο κεφάλαιο για την Ελλάδα και την Αθήνα αφήνοντας την πρόταση Δοξιάδη σε θεωρητικό επίπεδο.

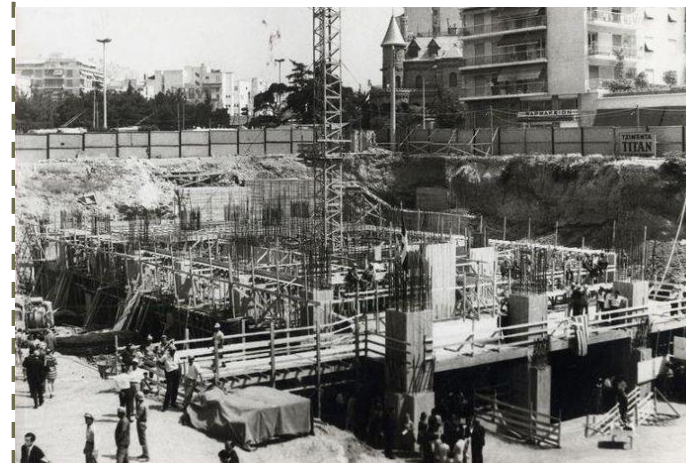
<sup>40</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 211

<sup>41</sup> Λ. Λεοντίδου Εμμανουήλ, Αθήνα 1834- 1978, σελ. 58

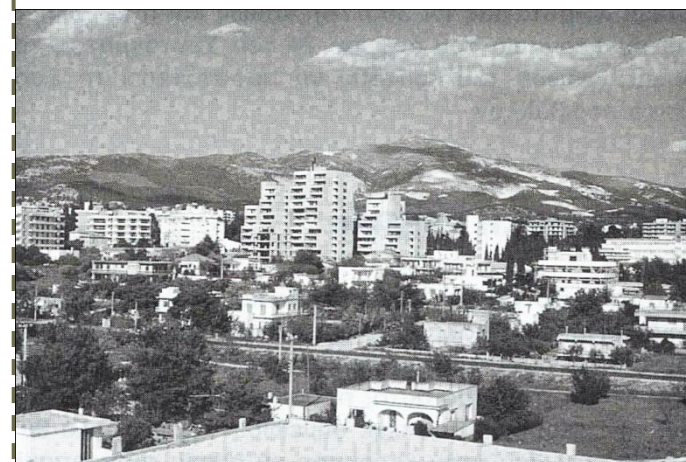
<sup>42</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Η μικροαστική πόλη, άρθρο

<sup>43</sup> Λ. Λεοντίδου Εμμανουήλ, Αθήνα 1834- 1978, σελ. 45

<sup>44</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, σελ. 219

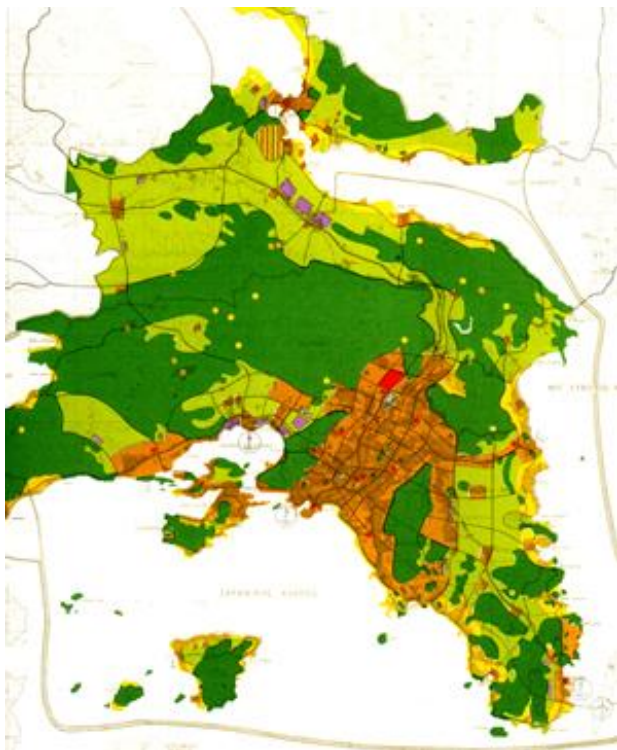


Εικόνα 21. Η θεμελίωση του πύργου των Αθηνών, 1968, πηγή: skyscrapercity.com

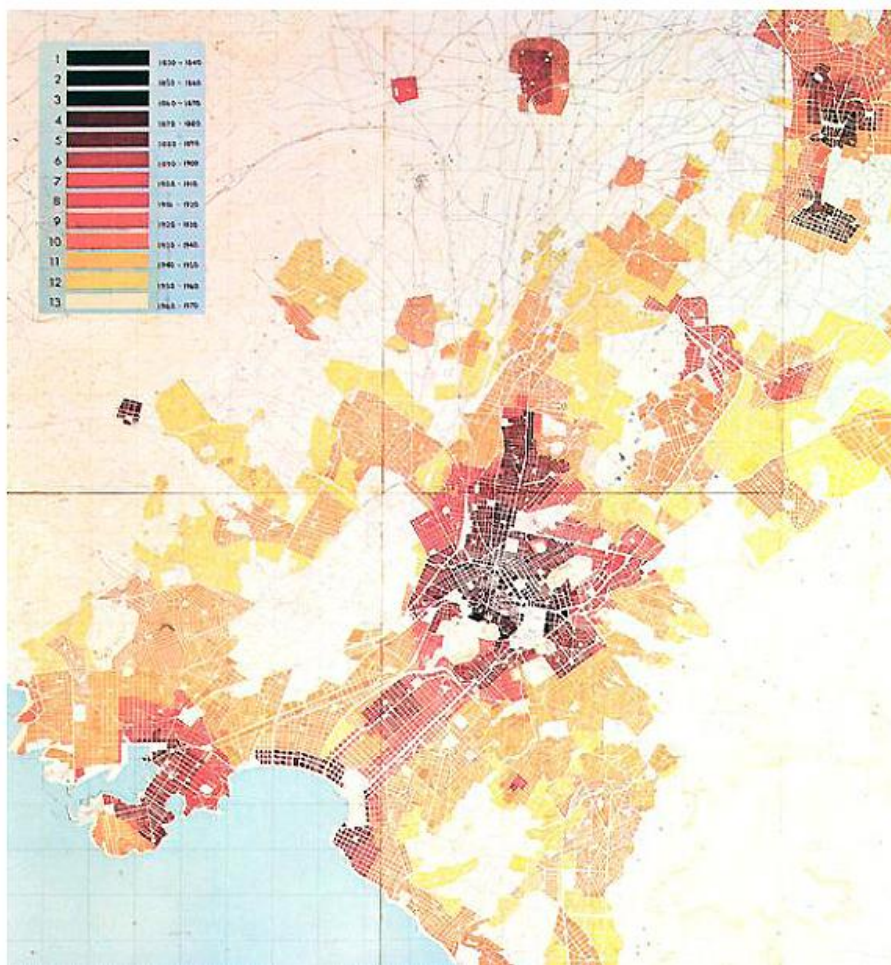


Εικόνα 22. Οι πολυκατοικίες στα προάστια με τον ΑΝ 395/68, πηγή: Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, Γ. Μ. Σαρηγιάννης, σελ. 212

Η έξαρση της οικοδομικής δραστηριότητας στην Αθήνα μπορεί να συνοψιστεί, λοιπόν, σε δύο φάσεις, αυτή που ακολουθεί το ΓΟΚ '55 και αυτή του ΑΝ 395/68. Κοινά χαρακτηριστικά των περιόδων αυτών είναι η ιδιωτική πρωτοβουλία στην κατασκευή κατοικίας, η απουσία κεντρικού κρατικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη της πόλης, η μεγάλη αύξηση των συντελεστών δόμησης και η έλλειψη πρόβλεψης ελεύθερων χώρων. Η διάθεση του κράτους και στις δύο περιπτώσεις να ικανοποιήσει τις διαθέσεις των κατασκευαστών για επενδύσεις και κέρδος, έχει καταστροφικές συνέπειες για τον αστικό ιστό αλλά και για την κλίμακα της γειτονιάς και τη ζωή του κατοίκου, όπως θα φανεί παρακάτω. Παρακολουθούμε σε όλο αυτό το διάστημα την Αθήνα να αλλάζει με γρήγορους ρυθμούς, να γκρεμίζει τις μνήμες του νεοκλασικού της παρελθόντος, της παλιάς πόλης, το παλιό κτηριακό απόθεμα ως επί το πλείστον να μη χρησιμοποιείται, και να σπεύδει να εξελιχθεί σε σύγχρονη πρωτεύουσα με εμβλήματα το μπετόν αρμέ και το αυτοκίνητο. Σε αυτή την πορεία δεν τηρεί το ανθρώπινο μέτρο, όπως κάνει ο ευρωπαϊός πολεοδόμος στο σχεδιασμό και δεν εξορθολογίζει τις μετακινήσεις χρησιμοποιώντας ΜΜΜ.



Εικόνα 23. Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα για την περιοχή Πρωτευούσης, Κ. Δοξιάδης, 1972, πηγή: greekarchitects.gr



## Δημόσιος χώρος.

Εικόνα 24. Οι επεκτάσεις του σχεδίου πόλης της Αθήνας 1830- 1970, πηγή: Υπουργείο Δημόσιων Έργων

Σε όλο το διάστημα 1950- 1973 με βασικό χαρακτηριστικό την έντονη ανοικοδόμηση, ο δημόσιος χώρος μεταλλάσσεται. Σε πρώτο επίπεδο αυτό διαπιστώνεται στη συγκρότηση των όψεων των δρόμων και τα νέα οπτικά ερεθίσματα του αστικού τοπίου. Μνήμες του νεοκλασικού παρελθόντος, σύγχρονα δημόσια κτήρια και «μοντέρνες» πολυκατοικίες το συνθέτουν. Η κορυφογραμμή των όψεων έχει ανέβει στάθμη, ενώ το νέο διεισδύει βίαια στον αστικό ιστό χωρίς να εντάσσεται σε αυτόν αναφορικά με την κλίμακα, την αρμονία των στοιχείων που απαρτίζουν την όψη σε ύψος και δημιουργείται ένα «κολάζ» αρχιτεκτονικών μορφών και υλικών. Συνοικίες που παρόλα αυτά διατηρούν το νεοκλασικό τους χαρακτήρα είναι η Νεάπολη, το Θησείο, το Μεταξουργείο, του Ψυρρή και η Πλάκα<sup>45</sup>.

Το 1965 η κατανομή χρήσεων γης<sup>46</sup> στη Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας έχει ως εξής:

47% κατοικία

4,8% κεντρικές λειτουργίες

3,2% βιομηχανία

27,8% δίκτυα- μεταφορές

4,7% δημόσιες λειτουργίες

3,6% ελεύθεροι χώροι

8,9% χωρίς χρήση ή αδιαμόρφωτοι χώροι

Το ποσοστό των δικτύων μεταφορών πλειοψηφικά χρησιμοποιείται από τα οχήματα και δεν ανταποκρίνεται σε υποδομές άνετης κυκλοφορίας των πεζών (βλ. παρακάτω Πλατεία Ομόνοιας). Οι διανοίξεις δρόμων και η δημιουργία κόμβων κυκλοφορίας είναι ζητήματα διαρκούς επιδίωξης, στην προσπάθεια του ελληνικού κράτους να εξυπηρετήσει τις ανάγκες μεταφορών πρώτα της βιομηχανίας<sup>47</sup> και του μεγάλου κεφαλαίου γενικότερα και έπειτα του ιδιωτικού αυτοκινήτου, σύμβολο γοήτρου της εποχής. Τα βασικότερα συγκοινωνιακά έργα της περιόδου είναι τα εξής<sup>48</sup>: αντικατάσταση τροχιοδρόμων και σηματοδότηση των κεντρικών οδών (1958), κατασκευή των νέων εθνικών οδών Αθηνών- Λαμίας και Αθηνών- Κορίνθου (1958- 1962), διαρρύθμιση της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου (1959), διάνοιξη οδού Καλλιρόης και δημιουργία κόμβων Τριών Γεφυρών και Συγγρού- Ιλισού (1961), διάνοιξη λεωφόρου Βουλιαγμένης και διαρρύθμιση της Θησέως (1963).

<sup>45</sup> Λ. Μιχελή, *Η Αθήνα των Ανωνύμων. Περιήγηση στα πλατώματα, τους μαχαλάδες και τις γειτονιές της Παλιάς Αθήνας*

<sup>46</sup> Λ. Λεοντίδου Εμμανουήλ, *Αθήνα 1834- 1978*, σελ. 61

<sup>47</sup> Το 1956 τα φορτηγά αντιστοιχούν στο 48% της κυκλοφορίας και το 1961 στο 40%. πηγή: Θ. Βλαστού, *Αθήνα. Φάκελος, Βιωσιμότητα και μεταφορές. Τεχνική ή πολιτική προσέγγιση*;, τοποθέτηση στο Πανερωπαϊκό συνέδριο «Βιώσιμο αστικό περιβάλλον. Θεσμοί και διαχείριση» που οργάνωσε η Αναπτυξιακή Εταιρία του Δήμου Αθήνας, 09/10/97

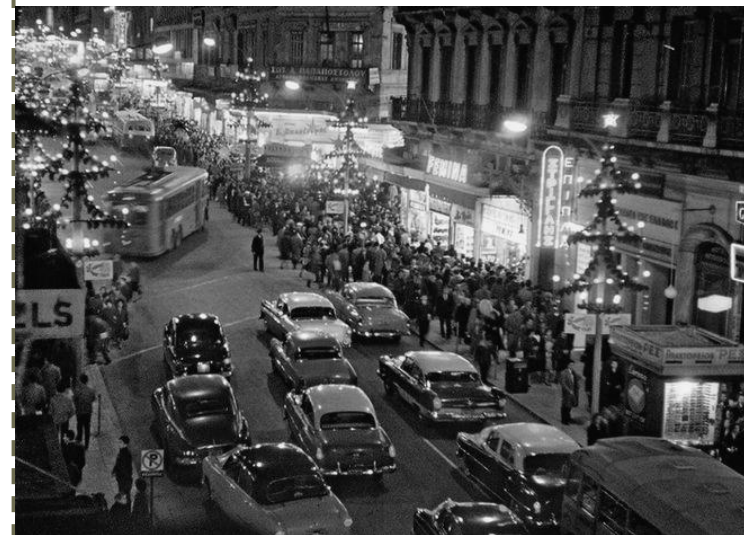
<sup>48</sup> Λ. Λεοντίδου Εμμανουήλ, *Αθήνα 1834- 1978*, σελ. 48- 49

Δεν σχεδιάζονται όμως αντίστοιχα πεζόδρομοι, χώροι κυκλοφορίας και περιπάτου των κατοίκων. Με την επέκταση της χρήσης του αυτοκινήτου, αλλάζει ο τρόπος μετακίνησης μέσα στην πόλη και ο τρόπος ανάγνωσής της από αυτόν που μετακινείται. Η έκταση της Αθήνας δεν επιτρέπει πλέον τη μετάβαση από ένα σημείο της πόλης σε άλλο με τα πόδια και με τη δεδομένη ανεπάρκεια των ΜΜΜ, για αυτούς που έχουν τη δυνατότητα επιλέγεται το αυτοκίνητο. Σαν αποτέλεσμα, χάνεται η διαδικασία της περιήγησης μέσα στην πόλη, της γνωριμίας με τα στενά της, τις πλατείες της, τα κτήρια και οι προσλαμβάνουσες του χρήστη του αυτοκινήτου περιορίζονται σε μια αφετηρία και ένα τέλος. Αυτό καθορίζει την αντίληψη των κατοίκων για τον αστικό ιστό και τους αποξενώνει από αυτόν. Η Αθήνα γίνεται σταδιακά μια πόλη για το αυτοκίνητο, για τα οχήματα γενικότερα, που παραγκωνίζει τον πεζό, χωρίς ταυτόχρονα να μπορεί να λύσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα ή τα ζητήματα της στάθμευσης.

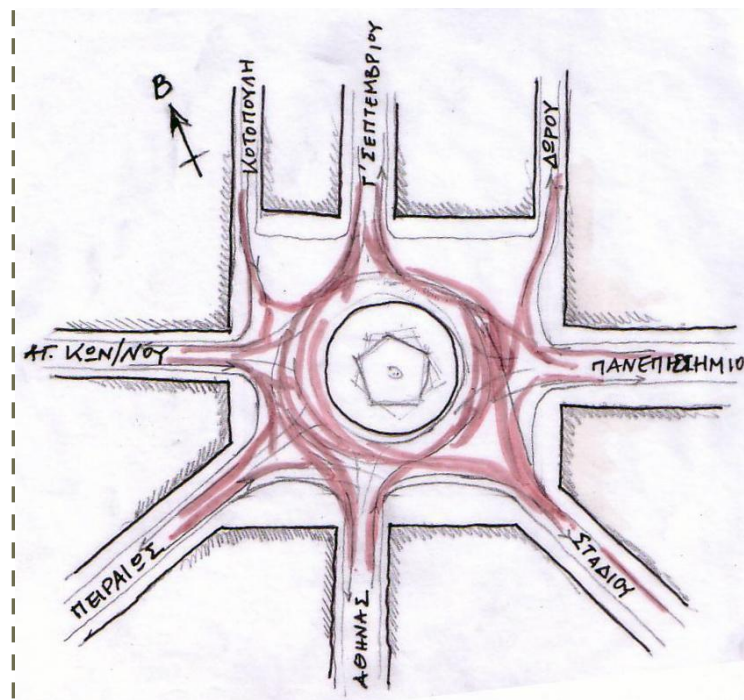
Στη διαμορφωμένη κατάσταση του 1965 προβληματικό μοιάζει το ποσοστό των ελεύθερων χώρων. Αυτό σημειώνεται ότι κατά βάση κατανέμεται στις αστικές και μεσοαστικές περιοχές, ενώ στις εργατικές γειτονιές το ποσοστό πέφτει στο 1,6%<sup>49</sup>. Οι βασικότεροι ελεύθεροι χώροι είναι ο Εθνικός Κήπος, το Ζάππειο, οι πλατείες Συντάγματος και Ομόνοιας, το Πεδίο του Άρεως, το Πάρκο Ευαγγελισμού, οι ανοιχτοί χώροι γύρω από αρχαιολογικούς χώρους και έπειτα οι πλατείες των συνοικιών. Για τους ελεύθερους χώρους της Ακρόπολης ή του Φιλοπάππου και τον Εθνικό Κήπο ή το Πεδίο του Άρεως που λειτουργούν σαν αστικά πάρκα, τίθεται ζήτημα πρόσβασης της πλειοψηφίας της κοινωνίας που δεν είναι κάτοικος κέντρου.

## Πλατεία Ομόνοιας.

Χαρακτηριστική της μετάλλαξης της Αθήνας και των προτεραιοτήτων του σχεδιασμού, είναι η περίπτωση της πλατείας Ομόνοιας. Η συγκεκριμένη πλατεία υπήρξε πάντα για την πρωτεύουσα πολύ σημαντική, αφού λειτουργούσε σαν συλλεκτήριο δημόσιος χώρος των μετακινήσεων των πληθυσμών που έφταναν στην Αθήνα από το Σταθμό Πελοποννήσου και το Σταθμό Λαρίσης, ήταν η κατάληξη του εμπορικού άξονα της οδού Αθηνάς, ενώ τα καφενεία και τα ζαχαροπλαστεία της ήταν πάντα τόπος κοινωνικής συναναστροφής, πολιτικής ζύμωσης και χώροι αναζήτησης εργατικού δυναμικού για μεροκάματο (πιάτσες). Κίνηση της έδινε επίσης και ο σταθμός του τρένου. Από αυτά προκύπτει ασφαλώς η αξία της πλατείας Ομόνοιας για τη ζωή της πόλης και βοηθούν να προσεγγίσουμε την πυκνότητα των μετακινήσεων κάθε είδους (πεζών, ΜΜΜ, αυτοκινήτων) που την αφορούν.



Εικόνα 25. Τα Χαυτεία τη δεκαετία του '60, πηγή: news247.gr



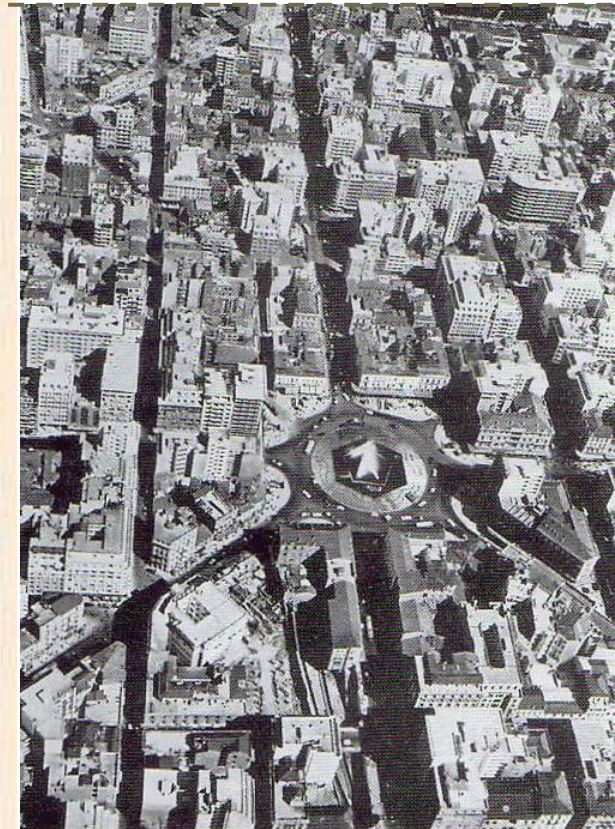
Σκίτσο 2. Σκαρίφημα κάτοψης Πλατείας Ομόνοιας

<sup>49</sup> ο. π. σελ. 62

Η Ομόνοια το 1959 αναδιαμορφώνεται. Η λειτουργία της ως κόμβος αυτοκινήτων υπερτονίζεται και η κυκλοφορία των πεζών μπαίνει σε δεύτερη μοίρα, περιοριζόμενη στα περιμετρικά πεζοδρόμια και τις υπόγειες διελύσεις του σταθμού. Το κεντρικό κομμάτι της πλατείας με τις πεντάγωνες δεξαμενές, ουσιαστικά δεν είναι προσβάσιμο από τον πεζό και μένει απλά ως νεκρό σημείο θέασης. Ταυτόχρονα, η σταδιακή αντικατάσταση των νεοκλασικών γύρω από την πλατεία, με τα καινούρια πολυώροφα κτήρια γραφείων συμβάλουν στη συγκρότηση της Ομόνοιας ως σύμβολο της νέας Αθήνας. Αντικατοπτρίζει την εικόνα της σύγχρονης πόλης, με τα μοντέρνα κτήρια, τους υπερκόμβους για το αυτοκίνητο, τους γρήγορους ρυθμούς. Ο άνθρωπος της εποχής γοητεύεται. Το κόστος, όμως, γι' αυτόν μετριέται στην αποξένωση από το δημόσιο χώρο, την πλατεία και στη στέρηση, τουλάχιστον τοπικά για την Ομόνοια, ενός ζωτικού χώρου της κοινωνικής ζωής.



Εικόνα 26. Η Ομόνοια το 1960, πηγή: athensmagazine.gr



Εικόνα 27. Η Ομόνοια από ψηλά, πηγή: Δ. Ν. Καρύδη, Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, σελ. 293

## B2. Οικιστική αρχιτεκτονική\_ αστική πολυκατοικία\_ κρατική μέριμνα (μικροαστική καταστροφή).

### Αστική πολυκατοικία.

Η κατοικία αποτελεί πάντα το βασικότερο τμήμα της γειτονιάς μιας πόλης και με αυτή την έννοια δε μπορεί παρά να απασχολήσει σε αυτό το σημείο. Το φαινόμενο «αστική πολυκατοικία» απαντάται στην ελληνική πραγματικότητα ήδη από το μεσοπόλεμο. Μέρος των στεγαστικών αναγκών των προσφύγων ικανοποιείται σε συγκροτήματα τριώροφων ή τετραώροφων πολυκατοικιών που χτίζονται με κρατικές δαπάνες. Αναφέρονται 12 κύριοι και 34 μικρότεροι τέτοιοι συνοικισμοί προσφύγων<sup>50</sup> στην Αθήνα και τον Πειραιά. Πλήθος προσφύγων και η μεγαλύτερη πλειοψηφία των Αθηναίων εξακολουθεί να κατοικεί σε μονώροφα ή δώροφα σπίτια, λαϊκής παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, συνήθως αυθαίρετα, που τοποθετούνται σε έναν αραιό αστικό ιστό.

Η αστική πολυκατοικία θα διαδοθεί και θα κυριαρχήσει στα χρόνια της ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας μετά τον εμφύλιο. Οι λόγοι που συντρέχουν σε αυτό είναι πολλοί.

- Η κεντρική, κρατική διάθεση να εκσυγχρονίσει την εικόνα της πόλης και να διαλύσει τις μνήμες της φτώχειας και των πληγών της δεκαετίας που πέρασε και χαρακτηρίστηκε από τον Β Παγκόσμιο και τον εμφύλιο πόλεμο. Έτσι, σε φάσεις αναθεωρείται η σχετική νομοθεσία (συντελεστές δόμησης, κάλυψη, τοποθέτηση στο οικόπεδο κτλ.) περιγράφοντας ουσιαστικά την πολυκατοικία σαν οικιστικό μοντέλο.
- Η επιλογή της «αντιπαροχής» σαν σύστημα για την απελευθέρωση, από τη μία, οικοπέδων με χαμηλού ύψους δόμηση ίδιας κατασκευής του χρήστη και, από την άλλη, για την εξασφάλιση κινήτρου στον εργολάβο να χτίσει, αφού πέραν του διαμερίσματος που όφειλε στον προηγούμενο ιδιοκτήτη τα υπόλοιπα μπορούσε να τα πουλήσει. Το κέρδος του μικρού ιδιωτικού κεφαλαίου έγινε τεράστιος μοχλός της ανοικοδόμησης της Αθήνας τα επόμενα χρόνια.
- Ο βιομηχανικός τρόπος παραγωγής, ο οποίος έδωσε νέες, πιο γρήγορες τεχνολογίες, καινούρια υλικά, μαζική παραγωγή και μεγάλη τυποποίηση, ρίχνοντας το κόστος κατασκευής της κατοικίας και επιτρέποντας την τυποποίηση στον τρόπο κατασκευής και τις μορφές της ίδιας της πολυκατοικίας.
- Η διάθεση και, σε μια πορεία, η δυνατότητα των ευρύτερων λαϊκών στρωμάτων να εγκαταλείψουν τον παλιό τρόπο ζωής που είχε δυσκολίες και ανέχεια και να ζήσουν σε ένα «μοντέρνο» διαμέρισμα, με τις πρωτοφανείς ανέσεις για την εποχή (ηλεκτρικό ρεύμα, κεντρική θέρμανση, λουτρό, ασανσέρ, οικιακές ηλεκτρικές συσκευές). Αυτή ζητούσε «κι άλλη» αστική πολυκατοικία και αργότερα εξελίχθηκε σε μια αναζήτηση του τρόπου ζωής των πιο προχωρημένων δυτικών κοινωνιών και των προτύπων τους.

Η εξάπλωση της πολυκατοικίας συνιστά πολύ μεγάλη αλλαγή στον τρόπο ζωής των κατοίκων της Αθήνας. Η βασική διαφορά αφορά στο χώρο της κατοικίας και του τι νοείται σαν τέτοιος. Η αστική και λαϊκή νεοκλασική κατοικία σταδιακά εγκαταλείπεται. Η κατακόρυφη ιδιοκτησία δίνει τη θέση της μαζικά στην οριζόντια, με αποτέλεσμα η έννοια της κατοικίας να συρρικνώνεται περιοριζόμενη στο διαμέρισμα ή τον όροφο. Η οικειοποίηση του χώρου αφορά αποκλειστικά στο εσωτερικό του, αφού πλέον η όψη δεν μπορεί να είναι ζήτημα ατομικής επεξεργασίας ή επιλογή του χρήστη, αλλά υπόκειται σε μια ομοιομορφία, ενταγμένη στο σύνολο της πολυκατοικίας. Επιπλέον, εξαλείφεται η αυλή<sup>51</sup> του λαϊκού παραδοσιακού σπιτιού, που άλλοτε λειτουργούσε σαν παραγωγική μονάδα και σαν τόπος κοινωνικής συναναστροφής, στις περιπτώσεις που οργανωνόταν σαν αίθριο ανάμεσα σε περισσότερες κατοικίες.

<sup>50</sup> Π. Τουρνικιώτη, *Εισαγωγή στη μοντέρνα αρχιτεκτονική*, σελ. 99

<sup>51</sup> Αναλυτική περιγραφή του σπιτιού και της αυλής στο *Η Αθήνα των Ανωγύμων. Περιήγηση στα πλατώματα, τους μαχαλάδες και τις γειτονιές της Παλιάς Αθήνας* της Λ. Μιχελή

Με την απώλεια της αυλής ή του αίθριου χάνεται ο υπαίθριος χώρος στην κατοικία, η επαφή με το χώμα και το δρόμο, η ανθρώπινη κλίμακα. Η υπαίθρια εκτόνωση της κατοικίας περιορίζεται στο μπαλκόνι, αρκετά μέτρα πάνω από το έδαφος. Η μετάβαση από το δημόσιο στον ιδιωτικό χώρο γίνεται πλέον μέσω της κεντρικής εισόδου της πολυκατοικίας, όπου συναντά κανείς το θυρωρείο, ην κεντρικά σκάλα και το ασανσέρ. Η διαπροσωπική επαφή των ενοίκων της πολυκατοικίας εξαρτάται από τις τυχαίες συναντήσεις στο χώρο της εισόδου.



Εικόνα 28. Σκηνές στο θυρωρείο από την ταινία «Ο Θυρωρός» του 1968

Την περίοδο του μεσοπολέμου αρχιτεκτονική πολυκατοικιών κάνουν συγκεκριμένοι αρχιτέκτονες (Στ. Παπαδάκης, Π. Καραντινός, Π. Τζελέπης, Θ. Βαλεντής κ.ά.)<sup>52</sup> με φανερή στροφή στο Μοντέρνο Κίνημα. Αντίστοιχα, επιρροές υπάρχουν σε συγκροτήματα του Δημοσίου, όπως προσφυγικά, σχολεία, νοσοκομεία<sup>53</sup>. Καθώς, όμως, εντείνεται η ανοικοδόμηση τη δεκαετία του '50, η πρωτοβουλία του αρχιτέκτονα περιορίζεται και στο μαζικό επίπεδο της κατασκευής δίνει τη θέση της στον εργολάβο. Αστικές πολυκατοικίες και κατοικίες σχεδιασμένες από γνωστούς αρχιτέκτονες σαφώς και υπάρχουν (Κ. Κιτσίκης, Κ. Καψαμπέλης, Εμμ. Βουρέκας, Ρ. Κουτσούρης, Σπ. Στάικος, Α. Κωνσταντινίδης, Ν. Βαλσαμάκης, Τ. Ζενέτος κ. ά.), ωστόσο δεν θα αναλυθούν παραδείγματα της δουλειάς στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, καθώς στόχος είναι να συμπυκνωθούν τα γνωρίσματα των πολυκατοικιών της Αθήνας που ισχύουν γενικότερα. Πάντως εμπορικά πετυχημένα πρότυπα αυτής της αρχιτεκτονικής θα μιμηθούν οι εργολάβοι των πολυκατοικιών.

Στην αρχιτεκτονική διατηρούνται στοιχεία του μοντέρνου, αλλά συνθέτουν έναν νέο τύπο που συνδυάζει στοιχεία της μαζικής, λαϊκής παραγωγής και της εργολαβικής τυποποίησης. Ο «εκμοντερνισμός» είναι πλέον αναζήτηση των ευρύτερων μικρών και μεσαίων στρωμάτων της πόλης. Σαν αποτέλεσμα, η αστική πολυκατοικία της εποχής είναι ένα κράμα των καθαρών κυβικών όγκων, των επίπεδων επιφανειών χωρίς διακόσμηση του μοντέρνου, με τα μάλλον τυχαία ανοίγματα και τα επαναλαμβανόμενα μοτίβα της εργολαβίας και με τη διατήρηση της διαίρεσης του κτηρίου σε βάση, κορμό και επίστεψη της κλασικής παράδοσης<sup>54</sup>. Παραδείγματα και μορφολογικά δάνεια<sup>55</sup> αντλούνται από όλη την περίοδο του μοντέρνου, χωρίς περισσότερη επεξεργασία ή

<sup>52</sup> Π. Τουρνικιώτη, *Εισαγωγή στη μοντέρνα αρχιτεκτονική*, σελ. 84

<sup>53</sup> ο. π. σελ. 99

<sup>54</sup> *Αρχιτεκτονικά θέματα* 12/ 1978

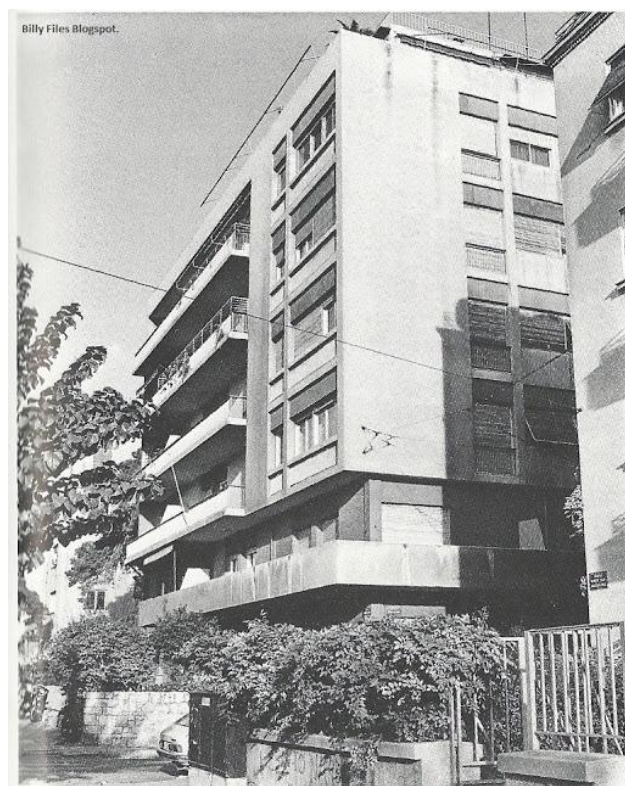
<sup>55</sup> *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική*, Δημήτρης Φιλιππίδης, σελ. 279



αφομοίωση. Στην πρώτη περίοδο οι όγκοι παραμένουν πιο απλοί, πιο καθαροί, συνήθως με κιγκλιδώματα αντί για στηθαία, ελαφριές αρχιτεκτονικές εξοχές στην όψη (έρκερ) και γείσα, περισσότερο μορφολογικής παρά λειτουργικής αξίας, σε γωνιακές βεράντες. Στο μαζικό επίπεδο της κατασκευής όμως, η πλαστικότητα των όγκων του μοντέρνου εγκαταλείπεται, με αποτέλεσμα οι πολυκατοικίες να καταλήγουν απλώς σαν κουτιά. Οι συνθέσεις είναι απλές, συμμετρικές. Προσπάθεια να το εξωραΐσει<sup>56</sup> αυτό ο εργολάβος κάνει με τη χρήση του αρτιφισιέλ στην εξωτερική επιφάνεια των τοίχων, με τη δημιουργία της σκοτίας για να διαχωρίσει υλικά είτε και σε κানাβο σε όλη την όψη. Αργότερα, τη δεκαετία του '60<sup>57</sup>, γίνεται προσπάθεια περισσότερης ποικιλίας, με διάθεση ασυμμετρίας, με τη χρήση διαφορετικής υφής υλικών. Διαπιστώνουμε διακοσμητική διάθεση στα υλικά των επενδύσεων (πλακίδια, πωρόλιθος, μαρμαρόπετρες), στα εσώγλυφα σχέδια των τοίχων και στα «κεντήματα» των μεταλλικών στηθαίων. Σε αυτά τα στοιχεία προστίθεται το χρώμα<sup>58</sup> (ώχρα, ροζ, γαλάζιο), με το επίχρισμα της όψης να βάφεται με ώχρα, οι βεράντες με ροζ, οι οροφές των εξωστών με γαλάζιο και τα κιγκλιδώματα συνήθως με μπλε. Πολλές φορές ο μπετονένιος σκελετός μένει ανεπίχριστος, τα στηθαία γίνονται πλήρη, δημιουργούνται ζαρντινιέρες.



Εικόνα 29. Μεταπολεμικές πολυκατοικίες στα Κάτω Πατήσια, 2012, πηγή: greekarchitects.gr



Εικόνα 30. Ν. Βαλσαμάκης, πολυκατοικία Σεμιτέλου και Βασ. Σοφίας, 1954, πηγή: bill-files.blogspot.gr

<sup>56</sup> ό. π. σελ. 270-271

<sup>57</sup> ό. π. σελ. 384

<sup>58</sup> Αρχιτεκτονικά θέματα 12/ 1978 και Νεοελληνική Αρχιτεκτονική, Δημήτρης Φιλιππίδης, σελ. 310

## Κρατική μέριμνα (μικρασιατική καταστροφή).

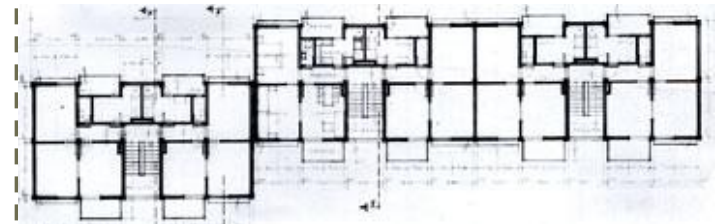
Η κρατική μέριμνα στην παραγωγή κατοικίας δε θα μπορούσε να εννοηθεί χωρίς τον καθοριστικό ρόλο της εισόδου στην Ελλάδα και την Αθήνα των προσφύγων του '22. Τότε για πρώτη φορά στα ελληνικά δεδομένα, λόγω της έκτακτης κατάστασης που απαιτεί μεγάλη σε όγκο και γρήγορη ικανοποίηση στεγαστικών αναγκών, το κράτος αποφασίζει να οικοδομήσει εγκαταστάσεις κατοικίας προσφύγων με δικά του έξοδα. Τα επόμενα χρόνια αυτή η λογική επεκτείνεται σε περισσότερους δικαιούχους και παύει να αφορά μόνο έκτακτες περιπτώσεις.

Η κρατική δόμηση το διάστημα 1950- 1973 αποτελεί μικρό μέρος της συνολικής οικοδομικής δραστηριότητας, όπως έχει αναφερθεί. Φορείς της κατασκευής είναι ο Αυτόνομος Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας (ΑΟΕΚ, αργότερα ΟΕΚ), που ιδρύθηκε το 1954, και το Υπουργείο Πρόνοιας. Αυτοί φτιάχνουν σε όλη την περίοδο συγκροτήματα τριών- τεσσάρων ορόφων<sup>59</sup> στην Αθήνα (μόνο μετά το 1970 θα εμφανιστούν πολυώροφα συγκροτήματα οκτώ- δέκα ορόφων) κατά τα μεσοπολεμικά πρότυπα των μεμονωμένων ή των εν σειρά κτηρίων σε στοίχους, επηρεασμένα από το μοντέρνο κίνημα. Οι οικιστές επιλέγονταν<sup>60</sup> από τα επίπεδα δικαιωμάτων τους για κατοικία (πολυμελείς οικογένειες, εισόδημα, ένσημα κλπ.), αλλά και από το Πιστοποιητικό Κοινωνικών Φρονημάτων, σύμφωνα με τον ιδρυτικό Νόμο του ΑΟΕΚ. Είναι προφανές, λοιπόν, δεδομένης της περιορισμένης δραστηριότητας του οργανισμού, των περιορισμών που έθετε στην σύνθεση του πληθυσμού που στέγαζε και της αδυναμίας της πλειοψηφίας των εργατών να αποκτήσει διαμέρισμα σε πολυκατοικία σαν ιδιώτης, ότι σημαντική μερίδα της κοινωνίας της Αθήνας, ακόμη και στην εποχή της μεγάλης ανοικοδόμησης αποκλειόταν από το δικαίωμα της κατοικίας. Το διάστημα 1954- 1974 ο ΑΟΕΚ κατασκεύασε 18.500 κατοικίες και έδωσε δάνεια σε 36.000 δικαιούχους<sup>61</sup>.

Ο αρχιτέκτονας Άρης Κωνσταντινίδης διατέλεσε προϊστάμενος<sup>62</sup> της υπηρεσίας μελετών του ΑΟΕΚ από το 1955 έως την παραίτησή του το 1957. Οι σπουδές του στο Πολυτεχνείο του Μονάχου και η επαφή του με τα κινήματα της Ευρώπης, θα επηρεάσει την αρχιτεκτονική του αναζήτηση και το έργο του στον Οργανισμό και τον ΕΟΤ (βλ. παρακάτω). Αυτά αφορούν στην ισορροπία ανάμεσα στην τοπική αρχιτεκτονική παράδοση και τη διεθνή αρχιτεκτονική υπό την επιρροή του μοντέρνου κινήματος. Ο Κωνσταντινίδης ανήκε στο κομμάτι των αρχιτεκτόνων που θεωρούσαν ότι δε θα έπρεπε οι οικισμοί εργατικής κατοικίας να αποτελούν γκέτο εργατών<sup>63</sup>. Στο διάστημα που ήταν προϊστάμενος μελέτησε και έχτισε δυο συγκροτήματα πολυκατοικιών, ένα στη Νέα



Εικόνα 31. Συγκρότημα εργατικών κατοικιών Ν. Φιλαδέλφειας, Α. Κωνσταντινίδης, πηγή: greekarchitects.gr



Εικόνα 32. Τυπική κάτοψη κτηρίου κατοικιών Ν. Φιλαδέλφειας, πηγή: culture2000.tee.gr



Εικόνα 33. Οι εργατικές κατοικίες της Ν. Φιλαδέλφειας, πηγή: culture2000.tee.gr

<sup>59</sup> Γ.Μ. Σαρηγιάννη, *Η αριστερή ιδεολογία στην πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960- 1990, Μέρος Β',* άρθρο

<sup>60</sup> ό. π.

<sup>61</sup> Ο θεσμός της οργανωμένης δόμησης και η ΔΕΠΟΣ, Μανόλης Β. Μαρμαράς, σελ. 134

<sup>62</sup> ό. π. και ιστοσελίδα ΤΕΕ [www.culture2000.tee.gr](http://www.culture2000.tee.gr)

<sup>63</sup> Γ.Μ. Σαρηγιάννη, *Η αριστερή ιδεολογία στην πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960- 1990, Μέρος Β',* άρθρο

Φιλαδέλφεια και ένα στον Αγ. Ιωάννη Ρέντη. Σε αυτά δεν ξεφεύγει από την δόμηση σε στοίχους, όμως κάνει, ειδικά στην περίπτωση της Ν. Φιλαδέλφειας, μια ιδιαίτερα επιμελημένη προσπάθεια να συνθέσει τους όγκους και να δώσει νόημα στον υπαίθριο χώρο, χρηματοδότηση για τη διαμόρφωση του οποίου δεν δόθηκε ποτέ. Το συγκρότημα της Ν. Φιλαδέλφειας αποτελείται από τριώροφα κτήρια που συνδυάζονται μεταξύ τους με γωνία ή με υποχώρηση. Η βασική μονάδα αποτελείται από ένα ημιυπαίθριο κλιμακοστάσιο στον άξονα, εκατέρωθεν του οποίου διατάσσονται δύο διαμερίσματα των τριών δωματίων ανά όροφο. Χαρακτηριστικό της κατασκευής είναι ο φέροντας οργανισμός από οπλισμένο σκυρόδεμα σε αυστηρό κάναβο που προσδιορίζει τη μορφή των κατοικιών εσωτερικά και εξωτερικά, γνώριμο στοιχείο του μοντέρνου και της αρχιτεκτονικής του Κωνσταντινίδη. Οι όψεις διαμορφώνονται με εμφανή τον μπετονένιο κάναβο του σκελετού και τοίχους πλήρωσης από πλινθοδομή βαμμένους σε ανοιχτόχρωμους γαιώδεις τόνους: κεραμιδί, ώχρα, καφέ. Στο τελευταίο επίπεδο, διαμορφώνονται στεγασμένοι εξώστες σε προεξοχή με απλές μεταλλικές διατομές να τους συνδέουν μεταξύ τους. Παρόλο που το συγκρότημα έχει δεχτεί αλλοιώσεις και άστοχες επεμβάσεις από τους κατοίκους και το δήμο, διατηρεί μέχρι σήμερα εξέχουσα θέση για το μέγεθος της συνοικίας της Ν. Φιλαδέλφειας.

### Β3. Τουριστικές εγκαταστάσεις και χώροι αναψυχής.

Τις διαθέσεις και το όραμα της εποχής συμπληρώνουν οι επιδιώξεις του κόσμου για το είδος της διασκέδασης και της αναψυχής, ο παραθερισμός και η συγκεκριμένη κρατική προσπάθεια προβολής της χώρας για την τουριστική αξιοποίησή της. Έτσι, ενώ στις λαϊκές γειτονιές τόπος διασκέδασης εξακολουθούν να είναι το καφενείο και η ταβέρνα, όπως διαμορφώνονται από την Απελευθέρωση και μετά, τα μικροαστικά στρώματα αναζητούν τα νυχτερινά κέντρα (night clubs), με τα νέα είδη μουσικής που εισάγονται (ποπ, ροκ, λάτιν). Στα τελευταία αντανακλάται η επιθυμία υιοθέτησης του «μοντέρνου» τρόπου ζωής, με τα ιδανικά του, την ανεμελιά και την ευφορία. Ταυτόχρονα, παρακολουθούμε την ανάγκη του κατοίκου της εποχής για εκδρομή στην ύπαιθρο ή στη θάλασσα και για παραθερισμό, αφού η Αθήνα διογκώνεται και οι συνθήκες ζωής σε αυτή γίνονται αυτές μιας σύγχρονης μεγαλούπολης, με τους γρήγορους ρυθμούς, τη μόλυνση και το νέφος<sup>64</sup>, ενώ μάλιστα, όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, δε διαθέτει επαρκείς δημόσιες, υπαίθριες εκτονώσεις.

Από το 1950-1974 λειτουργεί το κρατικό πρόγραμμα Ξενία (Xenia Hotels) για την κατασκευή και λειτουργία ξενοδοχείων του Ε.Ο.Τ. Το πρόγραμμα Ξενία στόχευε στην ανάπτυξη του τουρισμού και στην κατασκευή πρότυπων τουριστικών μονάδων και αποτελεί απόδειξη του ενδιαφέροντος του κράτους για αυτόν τον τομέα. Από το 1957 έως το 1967, ο Άρης Κωνσταντινίδης, έχοντας γύρω του μια ομάδα νέων αρχιτεκτόνων (Ιωάννης Τριανταφυλλίδης, Γιώργος Νικολετόπουλος, Φίλιππος



Εικόνα 34. Οι εργατικές κατοικίες της Ν. Φιλαδέλφειας, πηγή: culture2000.ttee.gr



Εικόνα 35. Η Αθήνα τη νύχτα, 1960, πηγή: newsbomb.gr



<sup>64</sup> Γ. Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη-Πολοδομία-Μεταφορές, εικ.7 σελ. 217

Βώκος, Κωνσταντίνος Σταμάτης, Διονύσιος Ζήβας, Αικατερίνη Διαλεισμά κ.α.), χτίζει ξενοδοχεία μέσω αυτού του προγράμματος. Στα Ξενία ο Κωνσταντινίδης απαντά στη σχέση ελληνικότητα-μοντέρνο με μια αρχιτεκτονική που τη διακατέχει ο σεβασμός στο ελληνικό τοπίο και τη λαϊκή παράδοση, χωρίς να θέλει να του επιβληθεί ή να εξάρει τον εαυτό της ως τουριστικός πόλος. Οι τουριστικές υποδομές που χτίζει αφήνουν το στίγμα τους στον ΕΟΤ, με την κυριαρχία της οριζόντιας ανάπτυξης, με τα υλικά τους, με την εναρμόνιση με το τοπίο, και συνειδητά διαφοροποιούνται από τη γενικότερη πρακτική της εποχής τους, αλλά ειδικά των επόμενων χρόνων, που χτίζει επιβλητικά πολυώροφα τουριστικά συγκροτήματα.

Το 1955 ο Οικοδομικός Κανονισμός<sup>65</sup> επιτρέπει την ανέγερση ξενοδοχείων με μεγαλύτερο ύψος από το ισχύον ανώτατο όριο οικοδόμησης. Αυτή η διάταξη επιτρέπει την ανέγερση μιας σειράς μεγάλων ξενοδοχείων εκείνη την εποχή, όπως το Χίλτον το 1958-1963 που σχεδίασαν οι αρχιτέκτονες Εμμανουήλ Βουρέκας, Προκόπης Βασιλειάδης και Σπύρος Στάικος. Το συγκεκριμένο αποτελεί και ζήτημα αντιπαράθεσης εκείνη την εποχή μεταξύ των αρχιτεκτόνων, ενώ έντονες κριτικές γίνονται και στον τύπο. Μπαίνουν θέματα σχετικά με την επάρκεια του διαθέσιμου χώρου του τετραγώνου, με τη μεταχείριση του τοπίου και τον ανταγωνισμό με τον ιστορικό λόφο της Ακρόπολης. Το ξενοδοχείο επιβάλλεται έντονα στον αστικό ιστό με την κλίμακα και τον όγκο του (ανώτερο ύψος 54 μ.)<sup>66</sup>. Από επιχειρηματική σκοπιά, ωστόσο, η τοποθέτησή του στον κόμβο των τριών λεωφόρων, Β. Σοφίας, Β. Κωνσταντίνου και Μιχαλακοπούλου, είναι εξαιρετική. Είναι χαρακτηριστικό ότι για την ικανοποίηση των συμφερόντων του ομίλου Χίλτον, το σχέδιο πόλης τροποποιήθηκε<sup>67</sup> το 1967 απομονώνοντας το χώρο του ξενοδοχείου σε ξεχωριστό οικοδομικό τετράγωνο. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν καθαρά τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζει το κράτος τον τουρισμό και την ανάπτυξη- εκσυγχρονισμό της πόλης, φανερώνει τις προτεραιότητες στον αστικό σχεδιασμό. Είναι στρατηγικό θέμα για το κράτος η προσέλκυση των ξένων επενδύσεων, προέχει στην αντίληψή της για την οικονομική ανάπτυξη και γι' αυτό τη διευκολύνει νομοθετικά.

#### **B4. Αναζήτηση τοπικής ταυτότητας.**

Δραστηριότητες ανεξάρτητες και ιδεολογικά αντίθετες από το γενικότερο κλίμα εμπορευματοποίησης της εποχής υπήρξαν η διαμόρφωση των λόφων του Φιλοπάππου και της Ακρόπολης από τον Δ. Πικιώνη και οι δραστηριότητες της Αρχαιολογικής Εταιρίας της Αθήνας και των Υπηρεσιών Αναστηλώσεων του Υπουργείου Πολιτισμού (ΥΠΠΟ). Μέσα σε μια Αθήνα που μεταλλάσσεται με γρήγορους ρυθμούς αυτές οι προσπάθειες αποτελούν μια παρέμβαση στον αστικό χώρο, με αφετηρία την αναζήτηση της ιστορικής μνήμης και της συνέχειας της πόλης στο χρόνο. Ευθυγραμμίζονται με τη συνολικότερη στροφή της

<sup>65</sup> Κ. Η. Μπίρη, *Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα*, σελ. 367

<sup>66</sup> ό. π.

<sup>67</sup> ό. π.

Εικόνα 36. Το Χίλτον υπό κατασκευή, πηγή: bill-files.blogspot.gr



Εικόνα 37. Το Χίλτον το 1963, πηγή: bill-files.blogspot.gr

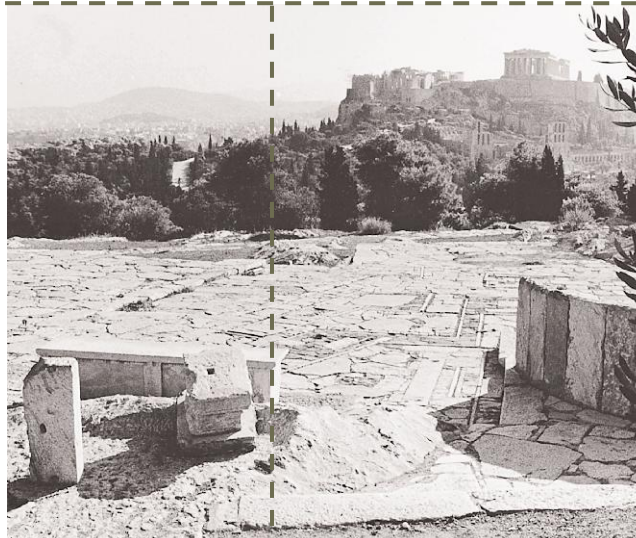
Ευρώπης της εποχής στον τόπο και στην ανάγκη διαμόρφωσης εθνικής ταυτότητας στην αρχιτεκτονική («κριτικός τοπικισμός»<sup>68</sup>), καθώς αυτή αρχίζει να αναγνωρίζει το ζήτημα της απώλειας της πολιτιστικής ταυτότητας εξαιτίας της αστικοποίησης.

### Διαμόρφωση λόφων Φιλοπάππου- Ακρόπολης από τον Δ. Πικιώνη.

Από τον Μάιο του 1954 έως τον Φεβρουάριο του 1958<sup>69</sup>, ο αρχιτέκτονας Δημήτρης Πικιώνης, δούλεψε για τη διαμόρφωση του δικτύου διαδρομών στους λόφους της Ακρόπολης και του Φιλοπάππου, για την οικοδόμηση του ναού του Αγίου Δημητρίου Λουμπαρδιάρη και του τουριστικού περιπτέρου που εντάχθηκε στον προαύλιο χώρο της εκκλησίας. Το έργο περιλαμβάνει δύο κύριες σπειροειδείς διαδρομές<sup>70</sup>, που ξεκινούν σχεδόν αντικριστά στη συμβολή Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Αποστόλου Παύλου. Η μία ανεβαίνει βόρεια το λόφο της Ακρόπολης ως το ιερό της Αθηνάς. Η άλλη απομακρύνεται απ' αυτόν δημιουργώντας δύο συνθήκες θέασής του: μια πρώτη στον Άγιο Δημήτριο Λουμπαρδιάρη, όπου ξεπροβάλλει για μοναδική φορά μετωπικά η κύρια όψη του Παρθενώνα, και μια δεύτερη στο Άνδηρο, όπου καταλήγει η διαδρομή συστρεφόμενη. Οι πλακόστρωτες διαμορφώσεις της καλύπτουν έκταση 85 στρεμμάτων περίπου και αποτελούν μέρος των έργων Ακροπόλεως-Φιλοπάππου.



Εικόνα 38. Ο Αγ. Δημήτριος Λουμπαρδιάρης, πηγή: filopappou.wordpress.com



Εικόνα 39. Η θέα από το Άνδηρο, πηγή: Καθημερινή 16/10/94

Η χάραξη της πορείας στο λόφο έγινε επί τόπου<sup>71</sup>, μετά από αλληπάλληλες επισκέψεις του αρχιτέκτονα στο χώρο, με επί τόπου βελτιώσεις και επανασχεδιασμούς. Η τελική χάραξη έγινε πάνω σε ίχνη αρχαίων μονοπατιών και λαξεύσεων βράχων που υπήρχαν στο χώρο. Στη διαδικασία κατασκευής αποκαλύπτονταν αρχαιολογικά ευρήματα, όπως πηγάδια και λαξεύσεις σε βράχους, τα οποία επανακαθόριζαν το σχεδιασμό. Το υλικό της κατασκευής του προέρχεται από μαζικές κατεδαφίσεις νεοκλασικών, νεοκλασικού τύπου κτιρίων, αθηναϊκών κατοικιών της εποχής, από



<sup>68</sup> Kenneth Frampton, Μοντέρνα Αρχιτεκτονική. Ιστορία και κριτική, σελ. 288

<sup>69</sup> Διερεύνηση των συνθετικών εργαλείων του Δ. Πικιώνη στις διαμορφώσεις του λόφου του Φιλοπάππου, άρθρο του Μανώλη Ηλιάκη

<sup>70</sup> Μια «θραυσματική» αφήγηση κάτω από την Ακρόπολη, Ζήσης Κοτιώνης, άρθρο στο Επτά Ημέρες της Καθημερινής, 16-10-94, σελ. 13

<sup>71</sup> Διερεύνηση των συνθετικών εργαλείων του Δ. Πικιώνη στις διαμορφώσεις του λόφου του Φιλοπάππου, άρθρο του Μανώλη Ηλιάκη

αρχαία πήλινα, μαρμάρινα ή πέτρινα ευρήματα, που βρέθηκαν στην ευρύτερη περιοχή, δίνοντας καινούρια διάσταση στην έννοια του «σρολιά», της επαναχρησιμοποίησης αρχιτεκτονικών μελών. Επιπλέον χρησιμοποιεί το μπετόν στα σημεία που απομακρύνεται ο επισκέπτης από τη θέα της Ακρόπολης, σε λωρίδες ποικίλου πλάτους ανάμεσα στις μαρμάρινες και πέτρινες πλάκες, και σε μια ολόκληρη επιφάνεια με θέα το Σαρωνικό και τη Δυτική Αθήνα. Αυτή η συνθετική επιλογή του Πικιώνη είναι το εύρημά του για τη σύνδεση της αρχαίας, της νεοκλασικής και της σύγχρονης του ιστορίας της Αθήνας στη διαδρομή στο λόφο. Η διαδρομή διατηρεί με τη σύνθεση των επί μέρους στοιχείων την ενότητά της.

Ο λόφος του Φιλοπάππου είναι ένας από τους μεγαλύτερους ελεύθερους χώρους του κέντρου της Αθήνας. Με αυτή την έννοια η διαμόρφωση του Πικιώνη είναι ένα έργο δημόσιου χώρου μεγάλης σημασίας. Κηρύχτηκε από την UNESCO<sup>72</sup> ως μνημείο σύγχρονης αρχιτεκτονικής με παγκόσμια σημασία το 1996, ενώ ο ναός του Αγίου Δημητρίου είχε κηρυχθεί μνημείο ήδη από το 1958. Και χωρίς τις επίσημες διακρίσεις, όμως, το έργο αυτό αποτελεί σταθμό στη νεότερη αρχιτεκτονική και κάνει τη διαδρομή στους δύο λόφους μια ευχάριστη περιήγηση συνδεδεμένη με την ιστορία του τόπου, σε αντιπαράθεση μάλιστα με τους φρενήρεις ρυθμούς της ανοικοδόμησης της Αθήνας. Είναι μια παρέμβαση στο τοπίο με ευαισθησία και αρχιτεκτονική-καλλιτεχνική διάθεση με πολύ διαφορετικά κριτήρια από αυτά της αγοράς κατοικίας που επικρατούν αυτή την εποχή στο Λεκανοπέδιο. Οι σπουδές του Πικιώνη στο Μόναχο και το Παρίσι σίγουρα τροφοδοτούν τη σκέψη του με την κριτική απέναντι στην μεγέθυνση των αστικών κέντρων και την ανάγκη διάσωσης ή και διαμόρφωσης, όπου χρειάζεται, της τοπικής πολιτιστικής ταυτότητας. Ο Πικιώνης επιχειρεί με αυτή του την παρέμβαση στο αττικό τοπίο να κάνει αυτή τη στροφή για τα δεδομένα της Αθήνας και ίσως να κάνει με τον τρόπο του ένα σχόλιο στην πολιτική της ανοικοδόμησης που τη σαρώνει.

Εικόνα 40. Λεπτομέρεια πλακόστρωσης, πηγή: filopappou.wordpress.com



Εικόνα 41. Πλακόστρωση, πηγή: archisearch.gr

## Ανασκαφές-Αναστηλώσεις.

Η Αρχαιολογική Εταιρία της Αθήνας ιδρύεται το 1837. Διακηρυκτικό<sup>73</sup> έργο της είναι η επιτάχυνση των ανασκαφών, των αναστηλώσεων και συμπληρώσεων των αρχαίων μνημείων με σκοπό τον πλουτισμό της επιστήμης. Το διάστημα 1951- 1979, στο οποίο γραμματέας ήταν ο Αναστάσιος Ορλάνδος, ανέλαβε σπουδαία ανασκαφική και δημοσιευτική δράση. Η πρώτη περίοδος<sup>74</sup>, μέχρι το 1966 δηλαδή, φέρνει στο φως διαρκώς νέες αρχαιότητες όπως το ιερό του Παγκράτη στον Ιλισσό (1953- 1954), ο ναός της Αθηνάς Νίκης της Ακρόπολης (1955- 1957, 1959), ενώ ανασκαφές γίνονται για την

<sup>72</sup> ό. π.

<sup>73</sup> από την ηλεκτρονική σελίδα της Εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρίας, [archetai.gr/site/content.php?artid=1280](http://archetai.gr/site/content.php?artid=1280)

<sup>74</sup> από την ηλεκτρονική σελίδα της Εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρίας, [archetai.gr/media/RDF/9/36.pdf](http://archetai.gr/media/RDF/9/36.pdf)

εξακρίβωση των πυλών της νέας πόλης (1953) και στην Ακαδημία Πλάτωνος (1955- 1956, 1958- 1963). Την περίοδο της δικτατορίας στην Αθήνα δε γίνεται κάποια συστηματική ανασκαφή<sup>75</sup>, παρά μόνο στο τέλος της περιόδου στο Μαραθώνα (1970- 1972) που αποκάλυψε μεγάλο πρωτοελλαδικό νεκροταφείο και στο Μοσχάτο (1973- 1974) που έφερε στο φως ιερό της Κυβέλης με μικρό ναό.

Μεγάλο μέρος της δραστηριότητας της περιόδου καταλαμβάνουν οι αναστηλώσεις και η συντήρηση των μνημείων με μεγαλύτερη ένταση στην περίοδο πριν τη δικτατορία. Φορείς αυτής της δραστηριότητας είναι η Υπηρεσία Αναστηλώσεων Αρχαίων και Ιστορικών Μνημείων και η Υπηρεσία Αναστηλώσεων και Εκκλησιαστικών Κτηρίων. Εκείνο που κυρίως χαρακτηρίζει αυτή την περίοδο σχετικά με τις επεμβάσεις στα μνημεία είναι η επισήμανση των βλαβερών συνεπειών που είχαν οι τεχνικές και οι τρόποι των προηγούμενων επεμβάσεων, που χρησιμοποιούσαν οπλισμένο σκυρόδεμα. Με το μετασχηματισμό της Αθήνας από μια πόλη μεσαίου μεγέθους σε μητρόπολη στο πρόβλημα της οξείδωσης και διόγκωσης των σιδήρων και του επακόλουθου κατακερματισμού των μελών των μνημείων προστίθενται και η διάβρωση της επιφάνειάς τους από την ατμοσφαιρική ρύπανση και την όξινη βροχή.

Στο βιβλίο του Κ. Μπίρη «Αι Αθήναι» γίνεται σφοδρή κριτική<sup>76</sup> σε αναστηλωτικές επιλογές σχετικά με τη χρήση του τσιμέντου σε ανακαινίσεις εκκλησιών, της κίτρινης τσιμεντοκονίας για επίχρισμα επιφανειών τους, με την υπόθεση και κατασκευή αρχιτεκτονικών μελών χωρίς στοιχεία, με μορφολογικές και κατασκευαστικές αυθαιρεσίες, με την αντικατάσταση του ξύλινου δαπέδου και της στέγης της Στοάς του Αττάλου με σιδηροπαγές σκυρόδεμα κ.ά. Παρά τις αδυναμίες και τις όποιες επιστημονικές ελλείψεις των υπηρεσιών, η διάθεσή τους να προστατέψουν και να αναδείξουν τα μνημεία διατηρεί τη σημασία της μέσα στις γενικότερες εξελίξεις της περιόδου και αποτελούν τις μοναδικές περιπτώσεις διάσωσης της πολιτιστικής κληρονομιάς, έστω και καθυστερημένα, μιας Αθήνας που γκρεμίζει ασύστολα και βρίσκει άκριτα την εξέλιξη σε ό,τι νέο. Η Αρχαιολογική Εταιρεία της Αθήνας, οι Υπηρεσίες Αναστηλώσεων και οι άνθρωποι που τις στελεχώνουν παλεύουν να περισώσουν και να αναδείξουν μνημεία του ελληνικού πολιτισμού και παράγουν ένα έργο σε πολύ διαφορετικό μήκος κύματος από τη σύγχρονή τους πρακτική κράτους και εργολάβων. Χάρη σε αυτές το όραμα μια Αθήνας που μπορεί να αναδείξει την ελληνική κουλτούρα και να τη συνεχίσει με νέα μέσα μένει ζωντανό.

## Γ. Συμπεράσματα\_ Επίλογος

### 1. Οράματα για μια νέα Ελλάδα.

Το διάστημα 1950- 1973 καθόρισε σε πολύ μεγάλο βαθμό της κατευθύνσεις και τους όρους επέκτασης της Αθήνας, σε μεγάλο βαθμό μη αναστρέψιμους μέχρι σήμερα. Στην εξέλιξη αυτή επιδρούν οι ακόλουθοι παράγοντες με διαφορετικό τρόπο ο καθένας:

<sup>75</sup> ό. π.

<sup>76</sup> Κ. Η. Μπίρη, Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα, σελ. 371- 377, 388- 391

- **Κράτος.** Επιδίωξη των κυβερνήσεων, η οποία συμπαρασύρει και τις διαθέσεις- όνειρα των λαϊκών στρωμάτων, είναι ο εκσυγχρονισμός της χώρας και της πρωτεύουσας, σύμφωνα με τα πρότυπα της καπιταλιστικής Ευρώπης, που νωρίτερα από την Ελλάδα ισχυροποιούν την κρατική μηχανή και ενισχύουν τη βιομηχανική παραγωγή. Αυτό αφορά την οργάνωση των υποδομών και των δικτύων για την προσέλκυση των επενδύσεων, για τη βιομηχανία και τις τουριστικές επιχειρήσεις. Ακολουθεί μια πολιτική κινήτρων για επενδύσεις στη βιομηχανία, κατά βάση με ξένα κεφάλαια, και θεσπίζει μια σειρά νόμων ( ΓΟΚ '55, αντιπαροχή, ΑΝ 395/68) για την ενίσχυση της οικιστικής ανάπτυξης. Αυτά συνθέτουν την εικόνα μιας Αθήνας που διογκώνεται με γρήγορους ρυθμούς και μάλιστα αναφορικά με τους βασικούς παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας (βιομηχανία, κατασκευές).
- **Εργολάβοι- κατασκευαστές.** Κινητήριος μοχλός της οικοδομικής δραστηριότητας είναι η ιδιωτική πρωτοβουλία, ενώ η κρατική παρέμβαση περιορίζεται ποσοστιαία αυτή την εποχή, παρόλο που τοπικές επεμβάσεις μεγάλης σημασίας υπάρχουν (πχ. Οι εργατικές κατοικίες της Νέας Φιλαδέλφειας είναι εξέχον συγκρότημα για την κλίμακα της συγκεκριμένης συνοικίας). Τα επαγγέλματα γύρω από την κατασκευή είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρα και το σώμα των εργολάβων ειδικά ενισχύει τη θέση του στην κοινωνία και πιέζει για διαρκή διεύρυνση της αγοράς κατοικίας. Τα μικρά ιδιωτικά κερδοσκοπικά συμφέροντα, σε συνδυασμό με την απουσία ισχυρού θεσμικού πλαισίου για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη της Αθήνας καθορίζουν τους όρους διαμόρφωσης του αστικού ιστού και το παραγόμενο αρχιτεκτονικό προϊόν.
- **Αθηναϊκή κοινωνία.** Για τα μικροαστικά στρώματα της πόλης, ο εκσυγχρονισμός «ντύνεται» με την αναζήτηση των ανέσεων ζωής (διαμέρισμα, αυτοκίνητο, διασκέδαση, καταναλωτικά αγαθά, τουρισμός- παραθερισμός), που σε μεγάλο βαθμό μπορεί πλέον να αποκτήσει, κυνηγώντας μορφές και πρότυπα στον τρόπο ζωής και της διασκέδασης της «μοντέρνας» Ευρώπης. Αυτό, μάλιστα, έρχεται μετά από μια ολόκληρη δεκαετία πολέμων και δυσκολιών. Με δεδομένο αυτό το πλαίσιο, είναι λογικό και η μεγαλύτερη μερίδα των κατοίκων της Αθήνας να ελπίζει για το μέλλον, να αντιμετωπίζει τα πράγματα αισιόδοξα, να θαμπώνεται από το νέο τρόπο ζωής και να επιζητά να τον αποκτήσει. Αυτοί είναι οι κύριοι αποδέκτες των αλλαγών της Αθήνας, της «εργολαβικής» κατοικίας και ουσιαστικά ζητούν αυτού του είδους την ανοικοδόμηση για την πόλη τους ταυτίζοντας την πολυκατοικία, το οροφδιαμέρισμα με κοινωνική άνοδο, αλλά και αρχή της νέας ζωής, απαλλαγμένης από τη φτώχεια που γνώρισε τις προηγούμενες δεκαετίες. Φυσικά, η πραγματικότητα δεν είναι η ίδια και για την εργατική τάξη, στις οποίας τις πλάτες χτίζεται η ανάπτυξη στις βιομηχανίες και τα εργοτάξια. Εκεί οι συνθήκες δουλειάς είναι σκληρές και τα μεροκάματα δεν αρκούν για να ζήσει το παραμύθι της εποχής, όμως έχει κι αυτή το ίδιο όνειρο και σε μεγάλο βαθμό το βιοτικό της επίπεδο βελτιώνεται.
- **Τοπικισμός\_ Κωνσταντινίδης\_ Πικιώνης\_ Ανασκαφική- Αναστηλωτική δραστηριότητα.** Αυτοί (και όχι μόνο) είναι οι εκπρόσωποι οραμάτων εκ διαμέτρου αντίθετων με την



Εικόνα 41. Κηφισίας και Αλεξάνδρας, 1960, πηγή: skyscrapercity.com



προηγούμενη πρακτική. Οι αρχιτέκτονες Κωνσταντινίδης και Πικιώνης προφανώς και χτίζουν κατοικίες με τα σύγχρονά τους δεδομένα. Δεν αρνούνται την αναγκαιότητα της πολυκατοικίας στα καινούρια δεδομένα. Η δική τους αντίληψη όμως για τη νέα Ελλάδα δεν είναι αυτή της αποξένωσης από το πολιτιστικό της παρελθόν και της απάρνησης της ελληνικής κατασκευαστικής παράδοσης και των γνωρισμάτων του αστικού και φυσικού τοπίου της Αττικής. Αντίθετα, επιχειρούν τη σύνδεση με αυτά και συμβάλλουν στη δημιουργία μιας «ελληνικής» αρχιτεκτονικής ταυτότητας του μοντέρνου. Παράλληλης λογικής μπορεί να θεωρηθεί και η δραστηριότητα της Αρχαιολογικής Εταιρίας της Αθήνας και των Υπηρεσιών Αναστηλώσεων του ΥΠΠΟ, οι οποίες πασχίζουν μέσα σε όλα αυτά τα χρόνια να επιτελέσουν το έργο της προστασίας μνημείων πολιτισμού της Αθήνας.

Η δράση των τριών πρώτων παραγόντων μάλλον ευθυγραμμίζεται. Κάθε μια κοινωνική ομάδα από αυτές επιδρά σε διαφορετικό ίσως βαθμό και με άλλο τρόπο στην εξέλιξη της Αθήνας. Η πραγματικότητα, πάντως, είναι μια Αθήνα που μεγαθύνεται με γρήγορους ρυθμούς, στην οποία τα όνειρα πραγματώνονται με νέες πολυκατοικίες μαζικής παραγωγής για τους κατοίκους, με υποδομές δικτύου για τους κατόχους αυτοκινήτου, με δημόσια ή ιδιωτικά κτήρια προβολής για το κράτος, με παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο που λειτουργούν σαν σύμβολα του «εκμοντερνισμού» και εκπέμπουν έξω από τα σύνορα ότι η Αθήνα είναι μια σύγχρονη μεγαλούπολη της Ευρώπης (πχ. Ομόνοια, Χίλτον). Στη σύγχρονη πρωτεύουσα δεν έχουν θέση τα παραπήγματα των προσφυγικών και εργατικών γειτονιών.

Είναι ένα σημείο προβληματισμού το κατά πόσο μπόρεσαν τελικά τα οράματα του Κωνσταντινίδη ή του Πικιώνη ή και άλλων αρχιτεκτόνων της εποχής να παρέμβουν στο είδος της μετάλλαξης της Αθήνας, για να αποτελέσει ένα πραγματικό εκσυγχρονισμό χωρίς όμως να καταστρέφει το παρελθόν της πόλης και τη συνοχή της κοινωνίας. Σίγουρα, το έργο τους αφήνει το στίγμα του, όμως σημειακές επεμβάσεις δεν μπορούν να περισώσουν την εικόνα της Αθήνας. Η ανάπτυξη με τα προηγούμενα χαρακτηριστικά είναι καθοριστική.



Εικόνα 42. Η Ομόνοια με έντονη κυκλοφορία, 1960, πηγή: e-radio.gr

## 2. Επιπτώσεις των ρυθμίσεων και του νέου τρόπου ζωής της περιόδου 1950- 1973 στη σημερινή ελληνική πραγματικότητα.

Υπό το πρίσμα των μετέπειτα εξελίξεων, το ερώτημα είναι τι άφησε τελικά αυτή η περίοδος στη σημερινή Αθήνα. Η εποχή κλείνει με την ανατροπή της Δικτατορίας των Συνταγματαρχών και την πετρελαϊκή κρίση του 1974. Η πορεία ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας ανακόπτεται με βασικό χαρακτηριστικό την αποβιομηχάνιση της χώρας. Το 1979 θεσμοθετείται<sup>77</sup> η απαγόρευση εγκατάστασης βιομηχανιών στην Αθήνα, η οποία θα κορυφωθεί μέχρι το τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Τα χρόνια που θα ακολουθήσουν η πολιτική παροχής κινήτρων στο μεγάλο κεφάλαιο θα συνεχιστεί, μαζί με την παροχή κινήτρων και δανείων σε διάφορους τομείς για τα μικρά και τα μεσαία στρώματα. Η οικονομία της Ελλάδας θα στραφεί καθοριστικά στον τριτογενή τομέα

<sup>77</sup> Βιομηχανική κληρονομιά στην Αττική. Η κατάσταση των πραγμάτων, Ν Μπελαβίλας, εισήγηση στην Ημερίδα «Στρατηγικές αναδείξεις Θεμάτων βιομηχανικής κληρονομιάς» 29.5.2011

της παραγωγής, στην ανάπτυξη των υπηρεσιών, τομέων του δημοσίου, χρηματιστικών δραστηριοτήτων, δημιουργώντας καινούρια ανερχόμενα κοινωνικά στρώματα, καταπιέζοντας άλλα κτλ. Θα γνωρίσει ξανά μια φάση ανάκαμψης στη δεκαετία του '90, με διαφορετικά χαρακτηριστικά, για να καταλήξει ξανά σήμερα στην ύφεση που ξεκίνησε το 2008.

Απώλειες στο δομημένο περιβάλλον της Αθήνας μπορούμε να μετρήσουμε αναφορικά με τις εξής παραμέτρους:

- **Αστικός ιστός- δημόσιος χώρος.** Σε αυτό το επίπεδο παρακολουθούμε την ανθρώπινη κλίμακα της πόλης να χάνεται, με την αύξηση των μεγεθών του δομημένου περιβάλλοντος, με τον περιορισμό του ορίζοντα και των οπτικών φυγών του πεζού και τον ελεύθερο χώρο, έστω και αδιαμόρφωτο, να περιορίζεται, αφού η ανοικοδόμηση, με τα δεδομένα χαρακτηριστικά που αναφέρθηκαν, δεν άφησε κενά αναξιοποίητα και συνολικότερα δε σχεδίαζε πάρκα και πλατείες. Κόστος στη λειτουργία και την επάρκεια ελεύθερων δημόσιων χώρων ( πλατείες, πάρκα, σημεία στάσης στην πόλη) μετράμε μέχρι και σήμερα στην Αθήνα. Ο ιστός της πόλης είναι πλέον τόσο ασφυκτικός που μοιάζει να μη χωράει άλλες παρεμβάσεις.
- **Κυκλοφορία- αυτοκίνητο.** Η διάδοση του αυτοκινήτου δε συνδυάστηκε με επαρκές οδικό δίκτυο (πλάτος δρόμου, οδικοί άξονες) και χώρους στάθμευσης για την εξυπηρέτησή του. Σαν αποτέλεσμα, η Αθήνα έγινε μια πόλη για το αυτοκίνητο και παραγκώνισε τον πεζό από το δημόσιο χώρο (βλ. παράδειγμα πλατείας Ομόνοιας, στην οποία η βασική κυκλοφορία των πεζών γίνεται υπόγεια). Η ανάγκη διαπλατύνσεων, η ανεπάρκεια των ΜΜΜ (παρά τα σημαντικά έργα του μετρό) παραμένουν κυρίαρχα προβλήματα του πολεοδομικού σχεδιασμού και μάλιστα σε μια ήδη διαμορφωμένη κατάσταση.
- **Γειτονιά.** Τα ύψη, η κλίμακα αλλάζουν και σε αυτή με βασικότερο λόγο την εξάπλωση της πολυκατοικίας. Το παιδικό παιχνίδι στη γειτονιά, η βόλτα στην πλατεία είναι στοιχεία πολιτισμού που διατηρούνται, όμως οι διαπροσωπικές σχέσεις, η κοινωνική συνοχή και η αλληλεγγύη των κατοίκων μεταξύ τους φθίνουν. Οι κάτοικοι της σημερινής Αθήνας είναι αποξενωμένοι, πολύ περισσότερο που υπάρχει το αίσθημα της ανασφάλειας εξαιτίας της αυξημένης εγκληματικότητας.
- **Αρχιτεκτονική.** Η ανοικοδόμηση της μεταπολεμικής περιόδου καταστρέφει το προηγούμενο δομημένο περιβάλλον, κατεδαφίζει νεοκλασικά κτήρια και παραδοσιακές κατοικίες, με αποτέλεσμα η ποικιλία των μορφών να χάνεται. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τις νέες πολυκατοικίες, η εργολαβία στην κατασκευή περιορίζει σε πολύ μεγάλο βαθμό την αρχιτεκτονική ποικιλία και έκφραση, αφού τυποποιεί και κατασκευαστικά και μορφολογικά στοιχεία για να πετύχει ταχύτητα και κέρδος. Οι μορφολογικές αυθαιρεσίες της «μοντέρνας» πολυκατοικίας είναι στοιχεία που συνθέτουν μέχρι σήμερα την όψη των δρόμων της Αθήνας στο κέντρο και τις συνοικίες.

Άλλαξε προς το καλύτερο η ζωή της κοινωνίας που γνώρισε ανάπτυξη με αυτά τα χαρακτηριστικά; Αν ειδωθούν από απόσταση, τα οφέλη της ανοικοδόμησης και του «εκμοντερνισμού» ήταν βραχυπρόθεσμα έδωσαν μόνο παροδική λάμψη σε ορισμένα στρώματα. Απέτυχαν να απαντήσουν σε ζητήματα που αφορούν το σύνολο των κοινωνικών ομάδων της πόλης, όπως αυτά της πρόσβασης στην κατοικία, της παροχής ελεύθερων χώρων και δημόσιων επαρκών ΜΜΜ, το σχεδιασμό κατευθυντήριων γραμμών ανάπτυξης της πόλης με ορθολογικό τρόπο χωρίς να ισοπεδώνεται το φυσικό τοπίο, το μικροκλίμα και η μορφολογία του λεκανοπεδίου, τις υποδομές αναψυχής και τουρισμού με αναφορά σε ευρύτερα λαϊκά στρώματα και όχι επιχειρησιακά συμφέροντα τουριστικής προβολής. Το κόστος στην πόλη, στο χρήστη της είναι μεγαλύτερο (κοινωνικός αποκλεισμός, περιβαλλοντική επιβάρυνση, διακοπή ιστορικής συνέχειας αστικού ιστού)



Εικόνα 43. Πανεπιστημίου και Βουκουρεστίου στα τέλη του '50, πηγή: in2life.gr

Στο ερώτημα τι κάνουμε σήμερα σαν νέοι αρχιτέκτονες δεν είναι απλό να απαντήσει κανείς. Από τα παραπάνω, νομίζω προκύπτουν αβίαστα τόσο η σημασία του δημόσιου χώρου σε όλες του τις κλίμακες, από την πλατεία μέχρι την αυλή, από το κέντρο μέχρι τα απομακρυσμένα προάστια. Πρέπει να μπουν στο επίκεντρο ζητήματα όπως, σε ποιον απευθύνεται η πόλη και ο δημόσιος χώρος και να απαντηθούν με τρόπο που να περιλαμβάνει όλα τα κοινωνικά στρώματα χωρίς η νομοθεσία και ο σχεδιασμός να καθορίζεται από το ιδιωτικό συμφέρον, μικρό ή μεγαλύτερο. Οι επεμβάσεις μέσα στην πόλη θα πρέπει να υπολογίζουν παραμέτρους όπως η εξασφάλιση ελεύθερων χώρων, ο σεβασμός στην ιστορία της πόλης και η φροντίδα για την προστασία κτηρίων- σταθμών της αρχιτεκτονικής της εξέλιξης. Όμως, αυτά είναι ζητήματα της κατεύθυνσης της ανάπτυξης μιας χώρας και δεν μπορούν να τα απαντήσουν μόνοι τους οι αρχιτέκτονες και οι πολεοδόμοι. Οι προτεραιότητες του σχεδιασμού, τα διαθέσιμα μέσα και η νομοθεσία θα πρέπει να διαμορφώνονται από το κράτος με άξονα ανάπτυξης τις κοινωνικές ανάγκες, την ποιότητα ζωής του συνόλου και όχι τα συμφέροντα και τις διευκολύνσεις τη μερίδα της κοινωνίας που εξυπηρετεί και σήμερα και έχει τα μέσα παραγωγής στα χέρια της. Μεμονωμένες βελτιωτικές κινήσεις δεν αρκούν για να αλλάξει η Αθήνα, η ζωή των κατοίκων της και σίγουρα δε δίνουν απάντηση στην ανεργία που υπάρχει στον κλάδο των κατασκευών.

## Βιβλιογραφία

Γεωργίου Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830- 2000. Εξέλιξη- Πολεοδομία- Μεταφορές, Συμμετρία, Αθήνα 2000

Δημήτρη Ν. Καρύδη, Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, Παπασωτηρίου, 2<sup>η</sup> έκδοση, Αθήνα 2008

Ιωάννη Τραυλού, Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών, Καπόν, Γ' έκδοση, Αθήνα 2005

Κώστα Η. Μπίρη, *Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα*, Μέλισσα, Αθήνα 2005

Χριστόφορου Π. Σακελλαρόπουλου (ΕΜΠ), *Μοντέρνα αρχιτεκτονική και πολιτική της αστικής ανοικοδόμησης- Αθήνα 1945- 1960*, Παπαζήση 2003

Μ. Μαρμαρά, *Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας*, ΕΤΒΑ, Αθήνα 1991

Δημήτρη Φιλιππίδη, *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική*, Μέλισσα, Αθήνα 1984

Kenneth Frampton, *Μοντέρνα Αρχιτεκτονική. Ιστορία και κριτική*, Θεμέλιο, 4<sup>η</sup> έκδοση, Αθήνα 2009

Παναγιώτη Τουρνικιώτη, *Εισαγωγή στη μοντέρνα αρχιτεκτονική*, ΕΜΠ, Αθήνα 2008

Λίλας Λεοντίδου Εμμανουήλ, *Αθήνα 1834- 1978*, Λήμμα στον «Πάπυρο- Larousse», ΕΜΠ 1979

Λ. Μιχελή, *Η Αθήνα των Ανωγύμων. Περιήγηση στα πλατώματα, τους μαχαλάδες και τις γειτονιές της Παλιάς Αθήνας*, Δρώμενα, Β' έκδοση 1991

Γ. Κορδάτου, *Εισαγωγή στην ιστορία της ελληνικής κεφαλαιοκρατίας*, Αθήνα 1930

*Δοκίμιο ιστορίας ΚΚΕ 1949- 1968*, Β' τόμος, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 2011

Τράπεζα της Ελλάδος, *Τα πενήντα χρόνια της Τραπέζης της Ελλάδος 1928- 1978*, Αθήνα 1978

## Αρθρογραφία

Μ. Μαντουβάλου, *Ο πολεοδομικός σχεδιασμός της Αθήνας (1830-1940)*, τοποθέτηση στην ημερίδα «Από την Ακρόπολη της Αθήνας στο λιμάνι του Πειραιά. Σχέδια ανάπτυξης των Αστικών Περιοχών», έκδοση ΕΜΠ- Politechnico di Milano 1988

Γ. Μ. Σαρηγιάννη: - Η μικροαστική πόλη, *Διάπλους*, τ. 26, Ιούν. \_ Ιούλ. 2008

- Παραγκουπόλεις, ένα τυπικό καπιταλιστικό φαινόμενο, *Διάπλους*, τεύχος 27, Αυγ. \_ Σεπτ. 2008

- Η αριστερή ιδεολογία στην πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960- 1990, *Μέρος Β'*, 24/ 01/2013, δημοσίευση στο [greekarchitects.gr](http://greekarchitects.gr)

Ελίζας Παπαδοπούλου- Γ. Μ. Σαρηγιάννη, *Η εγκατάσταση των προσφύγων του '22 στο Λεκανοπέδιο Αθηνών. Η σημερινή κατάσταση των προσφυγικών εγκαταστάσεων στην Αθήνα. Δυνατότητες προστασίας*, 23/02/2007, δημοσίευση στο [monumenta.org](http://monumenta.org)

*Η εξέλιξη της πολυκατοικίας στην Αθήνα μετά τον πόλεμο*, *Αρχιτεκτονικά θέματα*, τεύχος 12/1978

Μανόλη Β. Μαρμαρά, *Ο θεσμός της οργανωμένης δόμησης και η ΔΕΠΟΣ*, *Σύγχρονα Θέματα*, 22/09/02

Ζήση Κοτιώνη, *Μια «θραυσματική» αφήγηση κάτω από την Ακρόπολη*, *Επτά Ημέρες*, Καθημερινή, φύλλο 16/10/94

Μανώλη Ηλιάκη, Διερεύνηση των συνθετικών εργαλείων του Δ. Πικιώνη στις διαμορφώσεις του λόφου του Φιλοπάππου, 06/04/11, δημοσίευση στο [greekarchitects.gr](http://greekarchitects.gr)

Ν. Μπελαβίλα, Βιομηχανική κληρονομιά στην Αττική. Η κατάσταση των πραγμάτων, εισήγηση στην Ημερίδα «Στρατηγικές αναδείξεις Θεμάτων βιομηχανικής κληρονομιάς», 29/05/2011

## Ηλεκτρονικές πηγές

[greekarchitects.gr](http://greekarchitects.gr)

[monumenta.org](http://monumenta.org)

[ysma.gr](http://ysma.gr)

[archetai.gr](http://archetai.gr)