

Περιεχόμενα

I) Εισαγωγή

Μέρος 1 Ευρωπαϊκή Κατάσταση

1.α Σημαντικά γεγονότα 7

Επιπτώσεις Βιομηχανικής Επανάστασης
Επιστημονοτεχνική Επανάσταση
Β' Παγκόσμιος και Ψυχρός Πόλεμος

1.β Επιρροή οικονομικών παραγόντων 15

Βιομηχανοποίηση
Φορντ
Περιφερειακή ανάπτυξη – Νέες Πόλεις
Το κτηματικό κεφάλαιο
Παραδείγματα κερδοσκοπίας στη γη
Εξευγενισμός περιοχών

1.γ Επιρροή πολιτικών λόγων 36

Βιομηχανική περίοδος
Κρατικός Παρεμβατισμός- Παραδείγματα
Πολιτική Μεσοπολέμου
Πολιτική διάσταση Νέων Πόλεων- Πολυκεντρική Ανάπτυξη
Εγκατάλειψη του Κράτους πρόνοιας
Εξευγενισμός και Πολιτική
Κινήματα ενάντια στον Εξευγενισμό

1.δ Μεταφορές-Δίκτυα 52

Επιρροή Μετρό, σιδηρόδρομου, Ι.Χ. στις Μητροπόλεις
Λονδίνο
Παρίσι
Ν. Υόρκη
Λος Άντζελες

1.ε Πολιτισμικές ιδιαιτερότητες 67

Πολιτισμός της αστικής τάξης
Βικτωριανή Ιδεολογία
Η “Χυδαιότητα της Εργατικής Τάξης”
Παλιά κουλτούρα – Νέες Πόλεις: Αγγλία
Γαλλικές Νέες Πόλεις
Παράδειγμα Ολλανδίας
Η Καταναλωτική κουλτούρα – Αναπλάσεις
Διαφορά Ευρώπης- ΗΠΑ
Πολυπολιτισμικότητα και Πόλη

1.στ Πολεοδομικές Θεωρίες- Κινήματα **76**

Ουτοπιστές Σοσιαλιστές
Γραμμική Πόλη
Κηπούπολη
Βιομηχανική Πόλη
Bauhaus
Σχολή Φρανκφούρτης
Σχολή Σικάγο
θεωρία της Γειτονιάς
Τα C.I.A.M
Κινήματα στην ΕΣΣΔ
Νέες Πόλεις
New Urbanists
Βιώσιμη Ανάπτυξη

Μέρος 2 Αθήνα

1.Τέλη 19ου αιώνα- 1920

2.1.α Οικονομία **93**

Εμπορευματοποίηση της οικονομίας.
Βιομηχανική ανάπτυξη
Αστικοποίηση

2.1.β Πολιτική **96**

Επιλογή της Αθήνας για πρωτεύουσα
Αντιδράσεις- Συμφέροντα ισχυρότερα από Διατάγματα
Εμφάνιση Εργατικής Κατοικίας

2.1.γ Γεγονότα **97**

Η εσωτερική μετανάστευση

2.1.δ Πολεοδομική θεωρία **98**

Το σχέδιο Κλεάνθη-Schaubert
Μεγάλη Ιδέα και Νεοκλασικισμός
Πολεοδομικά σχέδια Ludvig Hoffman και Mawson

2.1.ε Ιδιαιτερότητες **99**

Μεταπρατικός χαρακτήρας αστικής τάξης
Μικρή σχετικά προλεταριοποίηση
Αθήνα: Ενδιάμεσος σταθμός προς την εξωτερική μετανάστευση

2.1.στ Μεταφορές-Συγκοινωνιακό δίκτυο	101
Περιφερειακή χωροθέτηση εργατικών συνοικιών	
Η γραμμή Αθηνών-Πειραιώς	
Η ανάπτυξη της Ζώνης του Φαλήρου	
Η δραστηριότητα στη Γραμμή Αθήνας-Κηφισιάς	
Παράρτημα 1	103

2. Περίοδος 1924-1974

2.2.α Γεγονότα	111
Η Μικρασιατική καταστροφή	
Εσωτερική μετανάστευση	
Μετακινήσεις πλυθυσμών λόγω εμφυλίου	
2.2.β Πολιτική	112
Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων και ΕΑΠ	
Ο κρατικός προστατευτισμός	
Διαμόρφωση ευνοϊκού πλαισίου για επενδύσεις στην οικοδομή	
Έκθεση του Βαρβαρέσου	
Κυβερνήσεις και αυθαίρετη δόμηση	
Ισχυροποίηση διοικητικού ρόλου Αθήνας.	
2.2.γ. Οικονομία	117
Ανάπτυξη βιομηχανίας	
Εμπορευματοποίηση κατοικίας	
Η Έκθεση Βαρβαρέσου	
Αύξηση βάσης μικροαστικής τάξης	
Οι εσωτερική μετανάστευση προς την Αθήνα μεταπολεμικά	
Εξάπλωση στα προάστια	
Εκβιομηχάνιση Ελλάδας το '60	
Ανάπτυξη τριτογενούς τομέα	
Η υποβάθμιση κεντρικών περιοχών	
2.2.δ Πολιτισμικές Ιδιαιτερότητες	126
Μικρασιάτες πρόσφυγες και προπαγάνδα	
Επίδραση νεοελληνικής κουλτούρας	
Τοπογραφική ιδιαιτερότητα	
Χώροι πολιτισμικής κληρονομιάς	
2.2.ε Πολεοδομικές διατάξεις-Θεωρία	129
Επιτροπή Καλλιγιά	
Κηπούπολη και Αθήνα	
Το Bauhaus στις πολυκατοικίες	
Η πρόταση Καραντινού	
Μεταπολεμική δραστηριότητα Δήμου Αθηνών και Υπουργείου	
Η πρόταση του Δοξιάδη για Οικομενούπολη	
Wilbur Smith και πριμοδότηση I.X.	

Δραστηριότητα του '65
Σχόλιο

2.2.στ Δίκτυα Μεταφορών **133**

Πριμοδότηση Ι.Χ.
Σύμβαση Μακρή
Απαξίωση ΜΜΜ
Οδικό δίκτυο και προβλήματα

3. Αθήνα 1980 έως σήμερα

2.3.α Οικονομία **135**

Ένταξη στην ΕΕ και Επιπτώσεις
Αποβιομηχάνιση Ελληνικής Οικονομίας
Τριτογενοποίηση παραγωγής
Υποβάθμιση κεντρικών περιοχών
Εξευγενισμός περιοχών

2.3.β Πολιτική **140**

Πολιτικές στοχεύσεις της ΕΕ
Αναπλάσεις κεντρικών περιοχών
Στόχευση για πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου

2.3.γ Πολιτισμικές ιδιαιτερότητες **145**

Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων

2.3.δ Σημαντικά γεγονότα **148**

Επιρροή Ολυμπιακών Αγώνων
Ανάπλαση Φαληρικού Όρμου

2.3.ε Πόλεοδομία **151**

Ρυθμιστικό σχέδιο Αθηνών 1983-85
Ρυθμιστικό σχέδιο Αθηνών 2011

2.3.στ Μεταφορές **158**

Κατασκευή μετρό και ανάπτυξη περιοχών
Διάνοιξη Αττικής οδού και ανάπτυξη περιοχών
Κατασκευή προαστιακού και ανάπτυξη περιοχών

Παράρτημα 2 **161**

Συμπεράσματα **176**

Βιβλιογραφία **187**

Εισαγωγή

Στόχος αυτής της εργασίας είναι να καταδειχτεί ότι η γέννηση, η δομή, οι χρήσεις γης, η κοινωνική τοπογραφία και η κατάσταση της κοινωνίας, όπως και η εξέλιξη μιας πόλης είναι αποτέλεσμα όχι μιας αφηρημένης κίνησης της ιστορίας, αλλά αποτέλεσμα συγκεκριμένων παραγόντων και επιλογών.

Αυτός δεν είναι ένας κανόνας που επαληθεύεται σε όλες τις περιπτώσεις όλων των πόλεων και σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή. Παράδειγμα εξαίρεσης αποτελούν οι πόλεις “φυσικής ανάπτυξης” (Σαρηγιάννης Ιστορία και θεωρία της πόλης, σελ.54), στις οποίες η ανάπτυξη γίνεται με βραδείς ρυθμούς μέσα από την προσθήκη νέων κατοικιών και νέων δρόμων χωρίς κάποιο ιδιαίτερο σχεδιασμό.

Αν και γίνεται κατανοητό ότι υπάρχει αλληλεπίδραση στο σχήμα πόλη-άνθρωπος-μεταφορές, στην εργασία εξετάζεται συγκεκριμένα ο τρόπος με τον οποίο άνθρωπος και μεταφορικά συστήματα επηρεάζουν την πόλη.

Οι παράγοντες που τίθενται αξιακά υπο εξέταση συγκεντρώνονται σε δύο κύριες κατηγορίες:

Οικονομικούς παράγοντες

Πολιτικούς

Πολεοδομικές αντιλήψεις

Πολιτισμικές ιδιαιτερότητες

Σημαντικά γεγονότα

Αστικό δίκτυο και ενδοαστικές μεταφορές

Η εργασία αποτελείται από 2 μέρη. Στο πρώτο μέρος εξετάζεται η εξέλιξη ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων, ενώ στο δεύτερο εξετάζεται συγκεκριμένα η εξέλιξη της Αθήνας θέτοντας ως αφηρητή το σχέδιο Κλεάνθη-Σάουμπερτ, επικεντρώνεται όμως στις τελευταίες δεκαετίες του 20ού αιώνα. Κύριοι άξονες προς εξέταση της πόλης είναι η μορφή, η δομή, οι χρήσεις γης- λειτουργίες, οι μεταμορφώσεις του πολεοδομικού ιστού και το κύρος της πόλης.

Χρονικά, τα παραδείγματα που τεκμηριώνουν το αξίωμα που έχει τεθεί, αντλούνται από τις αρχές του 19ου αιώνα έως τα τέλη του 20ού. Δεν υπονοείται εδώ ότι η περίοδος αυτή είναι σε ασυνέχεια με την προηγούμενη της κατάσταση. Είναι όμως η περίοδος αυτή μετά την Γαλλική Επανάσταση, η περίοδος ισχυροποίησης του κεφαλαίου, των τεχνολογικών επιτευγμάτων που ακολούθησαν την Βιομηχανική Επανάσταση και της ανάπτυξης των σοσιαλιστικών και μαρξιστικών ιδεών και των κοινωνικών αγώνων που επιτρέπει στην εξέταση της ως μιας

ευδιάκριτης ενότητας. Καταδεικνύονται τα αποτελέσματα που έχουν έως και σήμερα στη δομή της πόλης, παρεμβάσεις που συνέβησαν στην περίοδο αυτή.

Έχει σημασία να δοθεί με χαρακτηριστικές προτάσεις η έννοια της πόλης ή του οικισμού ώστε να υπάρξει μια πρώτη τοποθέτηση του προβλήματος. Οι ορισμοί βέβαια και οι απόψεις που δίνονται για τις πόλεις και την μορφή τους δεν μπορούν να εξαντληθούν σε αυτή την εργασία ούτε και αποτελούν αντικείμενό της. Σκοπός όμως των προτάσεων που παρατίθενται εδώ, είναι δώσουν σε λίγες γραμμές και την πολυπλοκότητα του θέματος και τους τρόπους προσέγγισης της ανάλυσης. Κατά τον Δημητριάδη "Ο οικισμός, που αποτελεί το κύριο αντικείμενο της Πολεοδομίας, είναι μια οικιστική χωρική μονάδα που δεν είναι εύκολο να καθοριστεί ως έννοια τόσο για τις ιστορικές όσο και για τις σύγχρονες κοινωνίες. Οι διάφορες απόπειρες που έγιναν για τον καθορισμό της έννοιας του οικισμού ταξινομούνται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη περιλαμβάνει ορισμούς που αντιμετωπίζουν τον οικισμό ως μορφολογικό φαινόμενο. Η δεύτερη αφορά ορισμούς που τον αντιμετωπίζουν ως κοινωνικό φαινόμενο. Τέλος υπάρχουν και ορισμοί που αντιστοιχούν και στις δύο κατηγορίες, χωρίς να συγκροτούν αυτοτελή κατηγορία".

Κατά τον Λαγόπουλο (βιβλίο δημητριάδη σ.14) , "Η μορφή του οικισμού είναι συνάρτηση τόσο των συνειδητών αντιλήψεων και των ασύνειδων τάσεων των ανθρώπων αυτής της ομάδας όσο και των δεσμεύσεων που προκύπτουν από το περιβάλλον, φυσικό ή τεχνητό ή και κοινωνικό". Ο ίδιος σημειώνει πως η παραγωγή του χώρου είναι κοινωνικό προϊόν και για τον εντοπισμό των διαδικασιών της απαιτούνται τρία βασικά επίπεδα ανάλυσης:

- α) Κοινωνικοοικονομικό
- β) Θεσμικό- πολιτικό
- γ) Ιδεολογικό

Τα στοιχεία που παρατίθενται προέρχονται από βιβλιογραφία όπου αναφέρεται και από internet.

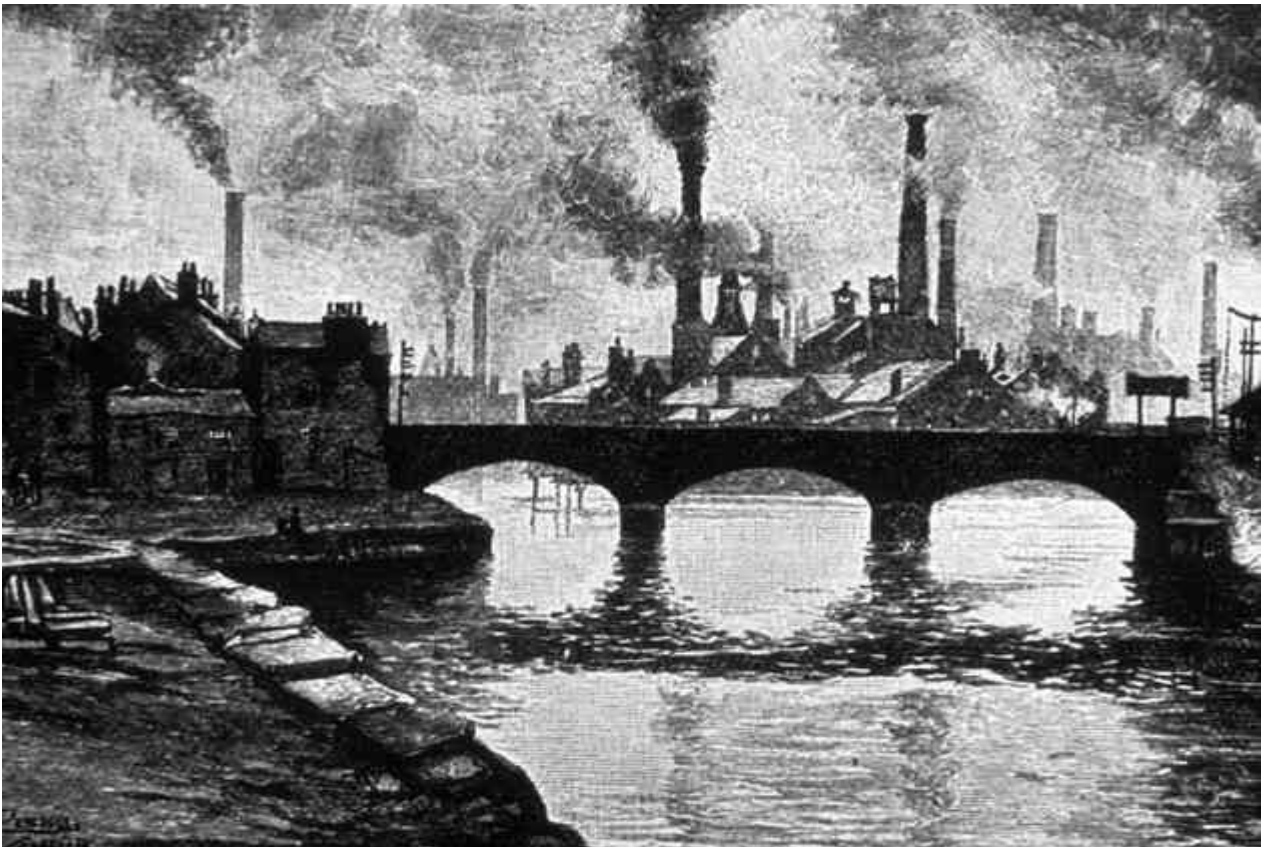
ΜΕΡΟΣ 1

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

1.α ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ-ΤΟΜΕΣ

Πέρα από τους παράγοντες οικονομικής, πολιτικής, πολιτισμικής και θεωρητικής φύσεως σημαντικότερη είναι και η επίδραση στην εξέλιξη και τη μορφή της πόλης μιας σειράς από γεγονότα τα οποία μπορούν να εξεταστούν σαν μια ξεχωριστή κατηγορία. Αυτά είναι σημαντικά γεγονότα, ή τεχνολογικές τομές που συνέβησαν κατά τη διάρκεια του 19ου και 20ού αιώνα και αποτελέσματά τους είναι φανερά στην σημερινή κοινωνία.

Εξέχουσα θέση στην κατηγορία αυτή των παραγόντων έχει η τεχνολογική πρόοδος η οποία συνόδευσε την Βιομηχανική Επανάσταση, η έκρηξη την οποία γνώρισε στην φάση της επιστημονοτεχνικής επανάστασης, αλλά και γεγονότα όπως οι πόλεμοι και κυρίως ο Β' Παγκόσμιος. Στο κεφάλαιο αυτό θα εξεταστεί η επίδραση των παραγόντων αυτών αποκομμένη από το όποιο πολιτικό-οικονομικό πλαίσιο που σαφώς τα συνοδεύει. Η επιχειρηματολογία προέρχεται από την παρατήρηση γενικών τάσεων των κοινωνιών-πόλεων αλλά και με συγκεκριμένα παραδείγματα.



Εικόνα πόλης της Αγγλίας, 19ος αιώνας.

Πηγή: εικόνες Google

Βιομηχανική Επανάσταση

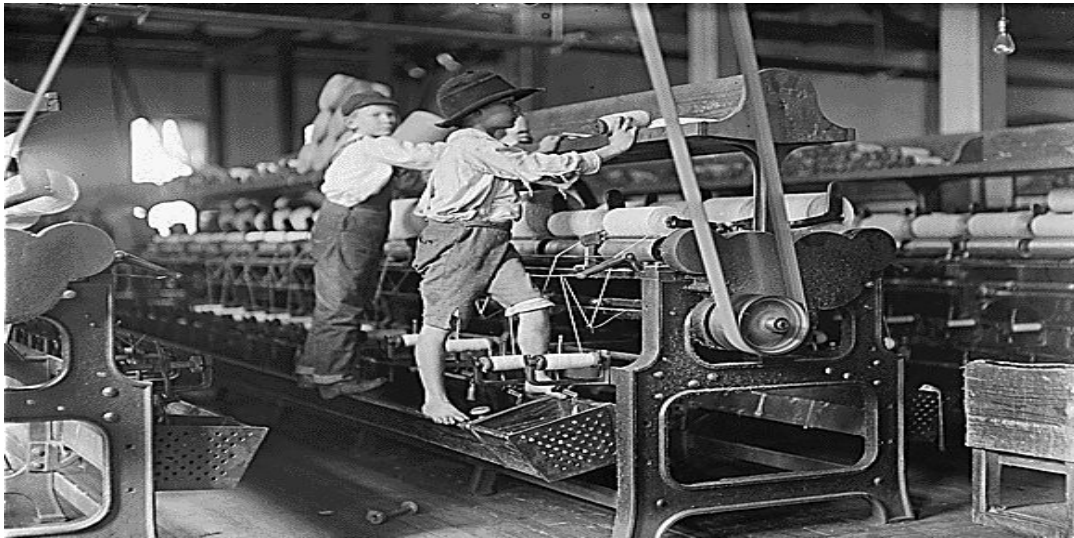
Η Βιομηχανική επανάσταση ήταν ένα ιδιαίτερα σύνθετο σύστημα ραγδαίων μεταβολών και ανακατατάξεων που οδήγησαν στην εμφάνιση της “εκβιομηχανοποιημένης” κοινωνίας στην Μ.Βρετανία το 1770-1860. Το κύριο αποτέλεσμα που είχε η βιομηχανική επανάσταση ήταν η εκβιομηχάνιση των πρότινος αγροτικών κυρίως κοινωνιών της Ευρώπης.

Κύρια χαρακτηριστικά της ήταν :

- 1) Η εκτεταμένη χρήση νέων τεχνικών μέσων που περιόριζαν την χειρονακτική εργασία, αύξαναν την παραγωγή και μείωναν το κόστος των προϊόντων
- 2) Η αξιοποίηση νέων μορφών ενέργειας
- 3) Η εφαρμογή καινοτομιών στη μεταλλουργία και
- 4) Η ανάδειξη του εργοστασίου ως κύριου μέσου παραγωγής και τόπου όπου γύρω του συγκεντρώθηκε η κατοικία των εργαζομένων.

Για την ιστορία των πόλεων, η βιομηχανική επανάσταση αποτελεί τέτοιο ορόσημο, ώστε να χαρακτηρίζονται οι πόλεις ως “Προ-βιομηχανικές” και “Βιομηχανικές”. Η διάσταση πόλης-υπαίθρου εμφανίζεται κατά την προ-βιομηχανική πόλη. Το περίσσειμα της παραγωγής της υπαίθρου που διατίθεται στις πόλεις, η εργασία των εμπόρων και των διάφορων τεχνιτών της πόλης αλλά και η συσσώρευση του κεφαλαίου από το αποικιακό εμπόριο σε αυτήν, διαμορφώνουν το διαχωρισμό. Το πέρασμα όμως από την αριστοκρατικό-εμπορική κοινωνία, στην αστικο-κεφαλαιοκρατική και η καθιέρωσή του, γίνεται στην βιομηχανική κοινωνία κατά τα μέσα του 18ου αιώνα και έχει ως επακόλουθο τον όλο και αυξανόμενο διαχωρισμό της πόλης και της υπαίθρου. Ο διαχωρισμός αυτός αποτελεί και τον πρώτο μεγάλο κοινωνικό καταμερισμό εργασίας.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ταυτόχρονα ιστορική τομή στην μορφή των πόλεων, είναι το γεγονός ότι ήδη κατά την πρώτη φάση της βιομηχανικής πόλης, η πόλη ξεπερνά και αναιρεί τα παλιά της όρια και μάλιστα διαφένεται η τάση- καθώς το έδαφος πλέον είναι εν δυνάμει οικοδομίσιμο αρκεί να αποδίδει κέρδος- η πόλη αυτή να μην έχει σύνορα. Ο φιλελευθερισμός του *Lessez faire-lessez passer* είναι η δύναμη που υποδεικνύει στη φάση αυτή τις οικονομικές δραστηριότητες, τις επεκτάσεις της πόλης, αλλά και τον κοινωνικό καταμερισμό των κατοίκων των πόλεων (Ανώτερα οικονομικά στρώματα στα προάστια, χαμηλότερα στρώματα στο κέντρο υπό ανθυγιεινές συνθήκες διαβίωσης). Η ανάπτυξη του βιομηχανικού τρόπου παραγωγής, μαζί και με την ανάπτυξη της γεωργίας και των μέσων μεταφοράς οδηγεί στην μαζική εισροή πληθυσμού στις πόλεις. Ο δευτερογενής τομέας παραγωγής αποκτά μεγαλύτερη δυναμική από τον πρωτογενή. Η βιομηχανία ήταν η αιτία να δημιουργηθούν πολλές νέες πόλεις και ήταν και η αφορμή για την ανάδυση του



Παιδική εργασία κατά τη βιομηχανική επανάσταση.

Πηγή: yamacanyons.net

Τα τεράστια κοινωνικά προβλήματα που έφερε η συσσώρευση πληθυσμού στις βιομηχανικές μεγαλουπόλεις και τα οποία σύντομα έγινε κατανοητό ότι δεν συμβάδιζαν με την τεχνολογική εξέλιξη και τις παραγωγικές δυνατότητες που είχε ανοίξει η βιομηχανική επανάσταση, οδήγησαν για πρώτη φορά στη θέσπιση πολεοδομικών νόμων. Αυτοί ήταν οι νόμοι για τη δημόσια υγεία (Public Health Code 1848, 1875) που προσπάθησαν να βελτιώσουν τις συνθήκες υγιεινής στις περιοχές διαβίωσης της εργατικής τάξης στην Αγγλία. Οι πρώτοι υγειονομικοί νόμοι αυτοί, αλλά και η θεσμοθέτηση των πρώτων ειδικών διοικητικών υπηρεσιών για την προστασία της πόλης αποτελούσαν την μία μορφή αντίδρασης και προσπάθειας εξομάλυνσης των προβλημάτων.

Η δεύτερη μορφή αντίδρασης, η οποία μάλιστα διέφερε από την πρώτη και ως προς το ότι προσπάθησε, εκμεταλλευόμενη τα τεχνολογικά επιτεύγματα να ορματιστεί νέες μορφές πόλης και οργάνωσης κοινωνικής ζωής, προήλθε από τους “ουτοπιστές σοσιαλιστές” (Με εξέχουσες τις ιδέες των Fourier, Owen), αλλά και από την κριτική των Μαρξ και Έγκελς (η μαρξιστική κριτική). Ο κρατικός παρεμβατισμός εμφανίζεται για να περιορίσει την ωμή πρότινη καταπίεση στην οποία οδήγησε η επικράτηση του φιλελευθερισμού και για να περιορίσει τις διαφαινόμενες εξεγέρσεις.

Για να κατανοήσουμε λίγο καλύτερα τις επιπτώσεις της βιομηχανικής επανάστασης στις πόλεις αξίζει να εστιάσουμε στην περίπτωση της Μ.Βρετανίας. Αναφέρεται ότι ο πληθυσμός της Μ.Βρετανίας τετραπλασιάστηκε τον 19ο αιώνα, ως αποτέλεσμα των καλύτερων συνθηκών

διαβίωσης και των καλύτερων γεωργικών προϊόντων. Αυτό φυσικά μεταφράζεται και σε περισσότερα εργατικά χέρια στις πόλεις. Η Βρετανία είχε τα εξής δύο συγκριτικά πλεονεκτήματα: 1ον μια βαμβακούργια η οποία ήκμαζε και μπορούσε να αποφέρει κέρδη στους βιομήχανους, με αποτέλεσμα αυτό να την καθιστά ένα προσφιλή τομέα επένδυσης κεφαλαίων, αλλά και 2ον ένα κράτος του οποίου η πολιτική ωφελούσε τους βιομήχανους της σε σχέση με τους διεθνείς ανταγωνιστές της. Οι πόλεμοι των ετών 1793-1815 εξάλειψαν τους ανταγωνιστές της από το μη ευρωπαϊκό χώρο. Οι Ινδίες που παραδοσιακά έκαναν εξαγωγές υφασμάτων, τώρα λόγω των απαγορεύσεων και της επικράτησης των βρετανικών βιομηχανικών συμφερόντων, εισήγαγε τώρα υφάσματα από την Αγγλία. Οι Ινδικές αποικίες της Αγγλίας της προσέφεραν εκτός από φτηνή και καλή πρώτη ύλη, χώρο στον οποίο η παραγωγή μπορούσε να γίνει ταχύτατα και χωρίς τις δεσμεύσεις ή τους περιορισμούς της ευρωπαϊκής γεωργίας. Η παραγωγή και το εμπόριο βαμβακιού ήταν ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο για την βιομηχανική επανάσταση στη Μ.Βρετανία. Η κρίση ανάπτυξης που πέρασε η βαμβακοβιομηχανία την δεκαετία του 1830 μπόρεσε να ξεπερασθεί μόνο με την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και μηχανημάτων που απαιτούσαν την επεξεργασία και την παραγωγή χάλυβα και σιδήρου. Όμως αυτό απαιτούσε απαγορευτικά προς επένδυση ποσά. Η μεγάλη αν και ακόμη πρωτογονη στις μεθόδους της παραγωγή άνθρακα έδωσε κίνητρο για την επένδυση και εξάπλωση του σιδηροδρόμου. Αυτό αποτέλεσε ένα άλλο ορόσημο στην ιστορία του μετασχηματισμού των πόλεων και της οικονομίας και σε συνδυασμό με τις εφευρέσεις της μηχανής εσωτερικής καύσεως (πετρέλαιο) και τις ανακαλύψεις στην οργανική χημεία και τις βελτιώσεις στην παραγωγή σιδήρου, οδήγησαν σε αυτό που ονομάστηκε Β΄ φάση της βιομηχανικής επανάστασης.

Σημασία στην καθαρά οικοδομική τεχνική είχαν εφευρέσεις όπως του ανελκυστήρα το 1853, η εφαρμογή σιδερένιου οπλισμού από το 1867 και η χρήση του μπετόν αρμέ στις αρχές του 20ού αιώνα. Η τεχνολογική εξέλιξη και η επίδραση αυτής και στην αισθητική ήταν που οδήγησε στην κατασκευή του Πύργου του Άιφελ το 1889 για την παγκόσμια έκθεση Universel και μάλιστα σαν σημάδι της Γαλλικής Επανάστασης που έκλεινε 100 χρόνια. Βεβαίως ο πύργος αυτός προκάλεσε έντονες επικρίσεις λόγω της μορφής του και αν δεν αποδεικνυόταν χρήσιμος για σκοπούς επικοινωνίας θα κατεδαφιζόταν.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις κατά ένα σημαντικό μέρος “μεταλαμπαδεύονταν” από την Αγγλία στην Ηπειρωτική Ευρώπη. Από τις αρχές του 19ου αιώνα εμφανίζονται στο Βέλγιο, στη Γαλλία και τη Γερμανία μεγάλα κλωστήρια και υφαντουργεία. Η ανάγνωση τεχνικών φυλλαδίων και επαγγελματικών εντύπων που εκδίδονταν από τις κατασκευάστριες εταιρίες και από μεμονωμένους μηχανικούς, συμπλήρωναν την πληροφόρηση των τεχνικών στην ηπειρωτική ευρώπη. Επίσης επισκέπτες σε βρετανικά εργοστάσια ενημερώνονταν για τις εξελίξεις και

μετέφεραν προφορικά τις ιδέες στις χώρες τους, ενώ πολύ συχνά αγοράζονταν μηχανές και εγκαταστάσεις, οι οποίες μεταφέρονταν στα ευρωπαϊκά εργοστάσια, όπου μεθοδεύονταν η ανακατασκευή τους, με τις απαραίτητες βελτιώσεις που απαιτούσαν οι μηχανικοί. Για την αφομοίωση των νέων γνώσεων έπαιξε αποφασιστικό ρόλο η τεχνική εκπαίδευση που επεκτάθηκε σημαντικά κατά τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα και σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες και ιδίως στη Γαλλία.

Η βιομηχανική επανάσταση πάντως δεν ήταν σε όλες τις περιπτώσεις αποκτημένη από την Αγγλία. Περιοχές όπως η Καταλωνία, η Βόρεια Ιταλία, η τσέικη επαρχία, η Αυστρία, η Ουκρανία και η περιοχή γύρω από τη Μόσχα, περιοχές δηλαδή περιφερειακές ως προς τον πυρήνα της Βιομηχανικής Επανάστασης, γνωρίζουν σημαντικά στάδια βιομηχανοποίησης. Η εκμετάλλευση του κάρβουνου είναι σημαντικός παραγωγικός κλάδος στο Βέλγιο, στη Βόρεια Γαλλία αλλά και σε περιοχές της Γερμανίας (Αναπτύσσονται οι πόλεις του Ααχεν, του Ζίγκεραλντ και της πεδιάδας του Κούπερ). Η εκβιομηχάνιση/αστικοποίηση με τη βοήθεια του σιδηρόδρομου αναπτύσσεται στα τέλη του 19ου αιώνα έως και στη Στοκχόλμη, στη Νάπολη και τη Βουδαπέστη, αλλάζοντας και εκεί τη μορφή, τη δομή και το κοινωνικό διαστρωματισμό των περιοχών.

Η Βιομηχανική επανάσταση άλλαξε πλήρως και το Βερολίνο τον 19ο αιώνα. Η οικονομία της πόλης και ο πληθυσμός της μεγάλωσαν σημαντικά, ενώ έγινε κέντρο του σιδηροδρομικού δικτύου και της οικονομίας της Γερμανίας. Το 1861 τα προάστια Βέντινγκ, Μόαμπιτ και άλλα ενσωματώθηκαν στον αστικό ιστό και το 1871 το Βερολίνο έγινε πρωτεύουσα της Γερμανικής Αυτοκρατορίας.

Επιστημονοτεχνική Επανάσταση

Η Επιστημονοτεχνική επανάσταση είχε σαν αντίκτυπο την ποιοτική αλλαγή στην επιστήμη και την τεχνική. Χρονικά εμφανίζεται την περίοδο του μεσοπολέμου, αλλά δίνει αποτελέσματα στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Συνοδεύεται από την ανάπτυξη της αυτοματοποίησης, της όλο και μεγαλύτερης χρήσης του ηλεκτρισμού, της ανάπτυξης της ατομικής ενέργειας και της κατασκευής συνθετικών υλικών. Η ροή των πληθυσμών από την υπαίθρο στην πόλη συνεχίζεται με μεγαλύτερη ένταση απ' ό,τι προηγουμένως, ενώ μετατοπίζεται το κέντρο βάρους της εργασίας από τη βιομηχανική παραγωγή στις υπηρεσίες και σε κλάδους οργάνωσης της παραγωγής. Αυτό συμβαίνει με την ταυτόχρονη αύξηση των ειδικευμένων προς τους ανειδίκευτους εργάτες, την αύξηση των

εργαζόμενων στο τριτογενή παρά στο δευτερογενή τομέα και την αλλαγή της λειτουργίας των πόλεων από βιομηχανικό σε διοικητικό κέντρο και κέντρο υπηρεσιών. Η πόλη αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία και αυξάνει το μέγεθός της και την έκτασή της με μεγαλύτερους ρυθμούς.

Ως προς τη μορφή της συνοδεύεται με την συγκέντρωση λειτουργιών διοίκησης και χρηματιστηρίου και ασφαλειών στα κέντρα, την εκτεταμένη εμφάνιση ουρανοξυστών, την συνέχιση της καταστροφής των ιστορικών πυρήνων, την ανάπτυξη της πόλης προς την μέχρι πρότινος περιφέρειά της και ως αποτέλεσμα την ένταξη των βιομηχανικών μονάδων εντός των ορίων της. Ως προς την κατανομή του πληθυσμού, εντείνει αφ'ενός την εγκατάσταση των εσωτερικών ή εξωτερικών μεταναστών στις υποβαθμισμένες περιοχές των κέντρων αφ'έτερου όμως ωθεί την εγκατάστασή τους και στις νεοαναπτυσσόμενες περιφέρειες. Δημιουργούνται κατ'αυτόν τον τρόπο στην περιφέρεια συνοικίες με αυθαίρετα κτίσματα και κοντά στις όχλουςες δραστηριότητες της βιομηχανίας και με έλλειψη κοινωνικών εξυπηρετήσεων, συγκοινωνιακών συνδέσεων και πλήρη απουσία ταυτότητας και κοινωνικής συνοχής. Διαιρείται έτσι και η περιφέρεια από τη μία στις συνοικίες αυτές και από την άλλη σε προαστιακούς-ειδιλιακούς οικισμούς διαμονής των ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων με πλήρη υποδομή και μακριά από μόλυνση κατ'άναλογία της διαίρεσης του κέντρου σε "καλές" και "υποβαθμισμένες" περιοχές. Τα νέα προβλήματα σε πλήρη αντίθεση με τις δυνατότητες της τεχνολογίας οδήγησαν σε πλήθος κινημάτων (Βλέπε Σαρηγιάννη Ιστορία και θεωρία της πόλης)

Β' Παγκόσμιος και Ψυχρός Πόλεμος

Πέρα από την εκτεταμένη επίδραση και αναφορά στην βιομηχανική επανάσταση, σημαντικότερη επίδραση στη μορφή των πόλεων έχουν και τα πολεμικά γεγονότα του 20ού αιώνα. Οι πολεμικές συρράξεις και κυρίως ο Β παγκόσμιος πόλεμος αποτελούν τη σκοτεινή εξέλιξη της αύξησης της παραγωγής και της τεχνικής του 19ου. Οι οικονομικές ανακατατάξεις οι οποίες συντελέστηκαν λόγω της οικονομικής κρίσης του 1929 (κρίση υπερσυσσώρευσης κεφαλαίου), αλλά και η ταυτόχρονη αύξηση της παραγωγικότητας του μεσοπολέμου (ηλεκτρική κίνηση, μηχανή εσωτερικής καύσης) οδήγησαν στην στρατιωτικοποίηση της οικονομίας και η δεκαετία του '30 χαρακτηρίζεται ως μια περίοδος πολεμικής προετοιμασίας. (Καρύδης 7 βιβλία Πολεοδομίας σ.208). Ο Β Παγκόσμιος πόλεμος, με τις όποιες αιτίες του, και ανάμεσα στην φρικαλεότητα και το μακελιό που προκάλεσε, οδήγησε ασφαλώς και σε μια πρωτοφανή καταστροφή των πόλεων. Η λήξη του πολέμου βρίσκει τα ερείπια των παλαιών πόλεων, τα βομβαρδισμένα τοπία του Λονδίνου, του Βερολίνου, του Ροττερταμ και με τον ένα τρόπο ή τον άλλο αρχίζει η ανοικοδόμησή τους. Οι νέες πολεοδομικές παρεμβάσεις οδήγησαν αρκετές φορές στη ριζική αναδιάταξη του αστικού ιστού.

Ήταν η αρχή για παρεμβάσεις πολλές φορές και με κοινωνική προσέγγιση αλλά και για αναπλάσεις και παρεμβάσεις που φτάνουν μέχρι στις μέρες μας.



Το βομβαρδισμένο Ρότερνταμ

Πηγή: collections.yadvashem.org

Στη Γερμανία, το 1939 υπήρχαν 10,5 εκατομμύρια κατοικίες, από τις οποίες, τα 2,3 εκατομμύρια υπέστησαν σοβαρές καταστροφές κατά τη διάρκεια του πολέμου. Το στεγαστικό πρόβλημα επιδεινώθηκε στη χώρα μετά τον πόλεμο λόγω των μεταναστευτικών ρευμάτων που εισέρευσαν. Αυτό κατέστησε αναγκαία, την μεγάλης κλίμακας ανοικοδόμηση. Όντως, η έλλειψη κατοικιών των μετά τη λήξη του πολέμου ανετράπη και το 1970 ήδη, στη Δυτική Γερμανία υπήρχε πλεόνασμα κατοικιών. (Balchin, Housing Policy in Europe σελ 29)

Είναι δε ο Β Παγκόσμιος πόλεμος, εκτός φυσικά από τις αποικιοκρατικές σχέσεις των χωρών της Δυτικής Ευρώπης, σημαντικότερη αιτία εισροής μεταναστευτικών κυμάτων, καθώς η ανοικοδόμηση των ερειπίων χρειαζόταν φθηνά εργατικά χέρια.

Το Ψυχροπολεμικό κλίμα και ο ανταγωνισμός μεταξύ των ΗΠΑ και της ΕΣΣΔ αποτυπώνεται ξεκάθαρα στην κατεκτημένη πόλη του Βερολίνου με την κατασκευή του τείχους από την κυβέρνηση της ανατολικής Γερμανίας το 1961. Για 30 περίπου χρόνια το Βερολίνο ήταν η μόνη ευρωπαϊκή πόλη που το κέντρο της χωριζόταν και μάλιστα τόσο ωμά σε δύο πολιτικά αντίμαχα στρατόπεδα. Από άποψη μορφής της πόλης είναι προφανής η επίδραση που είχε το τείχος, αλλά και από άποψη κοινωνικής τοπογραφίας, ήταν πρωτοφανής ο διαχωρισμός σε δύο μέρη των ανθρώπων ανάλογα με το καθεστώς. Η πτώση του τείχους οδήγησε στον εκ νέου σχεδιασμό της πόλης (παράδειγμα η πλατεία Potsdammer) και τα απομεινάρια του αποτελούν πλέον πολιτισμική κληρονομιά .

1.β ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΛΟΓΟΙ

Οικονομικοί παράγοντες, με την έννοια οικονομικών συμφερόντων, οικονομικών δεσμεύσεων και μετατροπών της παραγωγικής διαδικασίας, διαδραμάτισαν πρωταγωνιστικό ρόλο στην μορφή της πόλης και τον χωρικό καταμερισμό των κατοίκων της. Στο κεφάλαιο αυτό θα δειχθεί η επίδραση των παραγόντων αυτών μέσω αναφοράς σε γενικές τάσεις και επίσης μέσω παραδειγμάτων.

Βιομηχανοποίηση: Από το μεσαίωνα με το φεουδαλικό τρόπο παραγωγής προέκυπτε μια σταθερότητα στα μεγέθη και την μορφή των πόλεων. Όμως η μεταβολή της παραγωγικής διαδικασίας, με τη βιομηχανική επανάσταση, η αύξηση της παραγωγικότητας στην αγροτική παραγωγή -που έδωχε εργαζομένους από τα χωράφια- και η ανάπτυξη της βιομηχανίας -που τους έλκυε στις πόλεις- οδήγησαν σε μια άνευ προηγουμένου αστικοποίηση. Η συγκεντροποίηση του κεφαλαίου και η αναπαραγωγή του, οδηγεί σταθερά την πόλη στη γιγάντωσή της (ποσοτική επιρροή στη μορφή), την ισχυροποίηση της καπιταλιστικής παραγωγής και την εγκατάσταση των πληθυσμών στο χώρο (επίδραση στην κοινωνική τοπογραφία) και στην αντίθεση της πόλης και της υπαίθρου.

Στις αρχές του 19ου αιώνα, η νεογέννητη αστική τάξη έρχεται να ισχυροποιήσει τη θέση της επενδύοντας στη βιομηχανία μέσα και κοντά στις ήδη υπάρχουσες αστικές δομές. Έτσι, η βιομηχανική ανάπτυξη είναι αυτή που επιδρά και διαμορφώνει αποφασιστικά στην αστική διάταξη.

Η βιομηχανία αναπτύσει και ταυτόχρονα έχει και την ανάγκη άλλων κλάδων. Έτσι κατά την βιομηχανική πόλη εμφανίστηκαν στα κέντρα των πόλεων κτήρια τραπεζών, ασφαλιστικών και ναυτιλιακών εταιρειών. Είναι επίσης η εποχή που η ειδικευμένη γνώση αποκτά μεγάλη σημασία για την παραγωγή, κάτι το οποίο συνδέεται με την άνθηση των πανεπιστημίων και των ιστιτούτων.

Προχωράμε σε παρουσίαση των λόγων οικονομικής φύσεως που επηρέασαν την εξέλιξη και την κοινωνική τοπογραφία των πόλεων.

Μ.Βρετανία:

Λονδίνο: Το Λονδίνο, είναι το πρώτο παράδειγμα πόλης, η οποία μετασχηματίζει της παραγωγικές της δυνάμεις από τα φεουδαλικά και βιοτεχνικά πρότυπα παραγωγής σε βιομηχανία. Η πόλη του Λονδίνου αλλάζει πρόσωπο, καθώς δημιουργούνται κατά τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα οι πρώτες βιομηχανικές συνοικίες στα ανατολικά και βορειοανατολικά της πόλης. Η δημιουργία αυτή εργοστασίων προσελκύει πληθυσμούς από την υπαίθρο, οι οποίοι κατά χιλιάδες εγκαθίστανται στις συνοικίες αυτές. Στην πρώτη φάση της βιομηχανικής επανάστασης στο Λονδίνο, οι πρώην αγρότες εγκαθίσταντο σε άθλια κτίσματα, που προορίζονταν για σταύλους ή αποθήκες στη χειρότερη, σε

καινούρια διαμερίσματα αλλά με πυκνότητα “οικογένεια ανά δωμάτιο” στην καλύτερη περίπτωση, διέμεναν στα βιομηχανικά κέντρα δημιουργώντας έτσι συνθήκες διαβίωσης και γειτονιές που χαρακτηρίστηκαν ως “Slums”. Η εκμετάλλευσή των εργατών φαίνεται και στο παράδειγμα της πρακτικής ορισμένων βιομηχανιών (όπως οι βιομηχανικές επιχειρήσεις της Cadbury και Saltaire στην Μ.Βρετανία) να χτίζουν οι ίδιες κατοικίες για τους εργαζόμενούς τους, κάτι που φυσικά θα τους στερούσαν με την μη συμμόρφωση των τελευταίων στις εργασιακές συνθήκες, ή με την πρώτη απεργία. Αντίθετα τα μέσα και ανώτερα στρώματα κατέφευγαν προς τα προάστεια, σε κατοικίες με κήπο και σε περιβάλλον υγιεινού αέρα.

Άλλες Βρετανικές πόλεις: Η αυγή της βιομηχανικής επανάστασης βρίσκει την Αγγλία έτοιμη να την υποδεχτεί με ένα μεγάλο και πολύ καλά οργανωμένο δίκτυο υδάτινων συγκοινωνιών (κανάλια και διώρυγες).

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας στις πόλεις της Βρετανίας όπως στο Λονδίνο, το Μαντσεστερ ή το Σέφιλντ και το Νιούκαστλ οδήγησε στην εισροή πληθυσμών σε αυτές από την ύπαιθρο σε αναζήτηση εργασίας. Αυτή ακριβώς η αύξηση του πληθυσμού των πόλεων και οι αυξημένες του ανάγκες σε αγαθά αλλά και σε εργασία είναι επίσης ένας λόγος για την περαιτέρω ανάπτυξη της βιομηχανίας και σε συνέχεια την όλο και μεγαλύτερη εισροή νέων πληθυσμών στις πόλεις.

(Σαρηγιάννης, Αθήνα 1830-2000 σελ 25). Οι βιομηχανικές μονάδες που εγκαθίσταντο σε περιοχές πλησίον του κέντρου της πόλεως αποτελούσαν ισχυρότατο πόλο έλξης για την εγκατάσταση των εργαζομένων σε αυτές ή των ανέργων που ζητούσαν εργασία.

Με τον τρόπο αυτό αρχίζουν να δημιουργούνται νέες, βιομηχανικές ζώνες σε απόσταση μικρή από το ιστορικό ή μεσαιωνικό κέντρο των πόλεων (Σαρηγιάννης Αθήνα 1830-2000 σελ 26).

Στις περιοχές αυτές και κάτω από άθλιες συνθήκες εγκαθίστανται και διαμένουν τα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα της κοινωνίας. (βιομηχανικοί εργάτες, άνεργοι, περιπλανώμενοι ελεύθεροι επαγγελματίες ή μικροπωλητές)

Η περίοδος της βιομηχανικής επανάστασης, μαζί με τα νέα πολιτικά δεδομένα που έφερε, μαζί με τις ανακατατάξεις στην κοινωνική τοπογραφία και την γιγάντωση των πόλεων, μαζί με την ανάδειξη του εργοστασίου και του χώρου γύρω από αυτό ως πόλο έλξης και κατοικίας, έφερε και πρωτόγνωρα και μεγάλης κλίμακας προβλήματα στους κατοίκους και ειδικότερα στους φτωχούς. Η ιστορία της Μ.Βρετανίας, λόγω και της πιο εκτεταμένης βιομηχανοποίησής της παρουσιάζει πλήθος στοιχείων.

Ο πληθυσμός του Μπερμιγχαμ από 73.000 το 1801 έφτασε τις 200.000 το 1844, το Σέφιλντ από 46.000 σε 110.000 την ίδια περίοδο. Στις αρχές του 18ου αιώνα ο πληθυσμός του Λονδίνου είχε ξεπεράσει το ένα εκατομμύριο. Περί το 1850 η πόλη είχε 2.650.000 κατοίκους ενώ στις αρχές του

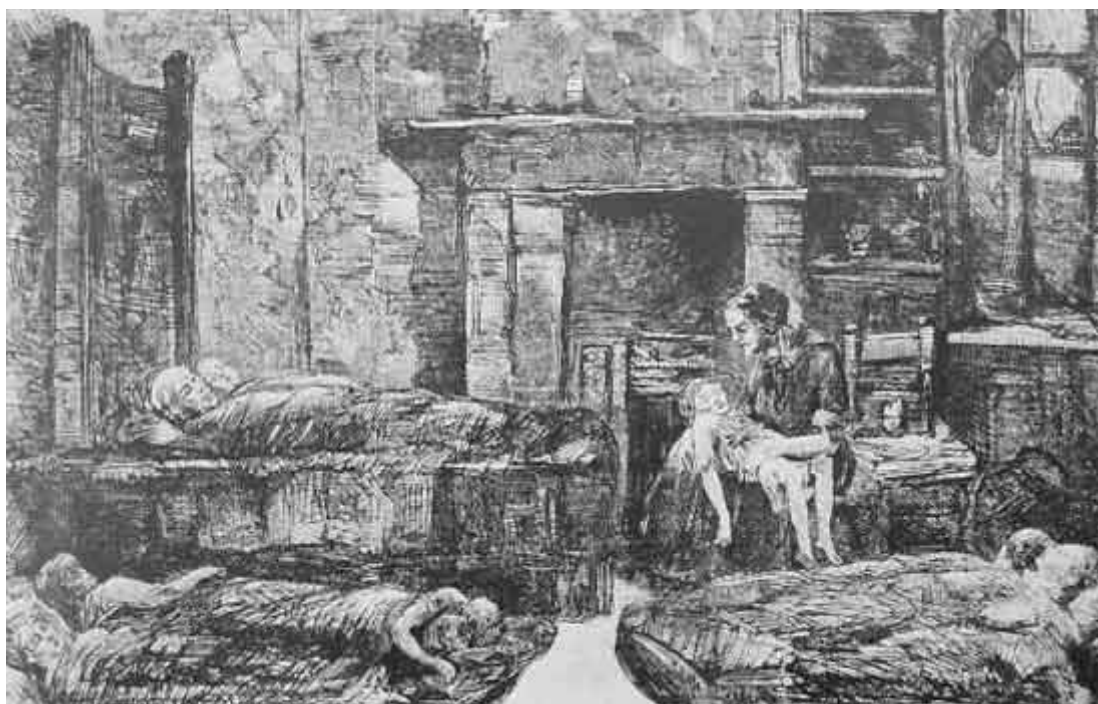
20ού αιώνα, στην ευρύτερη περιοχή κατοικούσαν 6.5 εκατομμύρια άνθρωποι.(Hall p. 1998 σ. 657).Οι περιοχές της κατοικίας της εργατικής τάξης ήταν περιοχές τις οποίες εγκατέλειψαν οι παλιοί τους κάτοικοι, κτηματίες και έμποροι για να μετοικήσουν στα αποσυμφορημένα δημιουργούμενα προάστια.Τα σπίτια που άφηναν πίσω, τα νοίκιαζαν σε εργάτες και μάλιστα σε υψηλες τιμές.Οικογένειες ολόκληρες στιβάζονταν σε ένα ή δύο δωμάτια.

Στις φτωχογειτονιές του Λονδίνου, η θνησιμότητα ήταν υψηλή: ένα στα τρία παιδιά πέθαινε στον πρώτο χρόνο της ζωής του το 1831.Το 1841 ο μέσος όρος ζωής ήταν 37 χρόνια.Στην πρώιμη βιομηχανική πόλη οι νέοι κάτοικοι που εισέρρεαν,διέμεναν στο συμφορημένο κέντρο σε ανήλιαγα σπίτια χωρίς ασφαλές υδροδοτικό σύστημα και με μεσαιωνικό σύστημα αποχέτευσης στο οποίο τα νερά ρίχνονταν απ'ευθείας στον Τάμεση, από όπου υδρευόταν και ένα μεγάλο τμήμα του πλυθισμού.Ολόκληρες οικογένειες ζούσαν κάτω από το όριο της φτώχειας.Στις δεκαετίες του 1830 και του 1850 στα γκέτο (αγγλική ορολογία 'slums') οι επιδημίες χολέρας, λόγω της κατανάλωσης μολυσμένου νερού, αποδεκάτιζαν δεκάδες χιλιάδες ανθρώπους.(Νίκος Βλαντής/ Παύλος Μπαλτάς Επόμενη στάση: Χαμένες λεωφόροι).Μόνο στις πλουσιότερες συνοικίες της πόλης το δίκτυο παροχής νερού ήταν βελτιωμένο.Στις φτωχογειτονιές των βιομηχανικών πόλεων, ο Έγκελς διαπίστωνε πως τα μικρόβια δεν καταπολεμούνται και εξαπλώνονται ως επιδημίες τύφου, χολέρας ή ευλογιάς.Στη βιομηχανική πόλη, ο Έγκελς εντοπίζει την παρακμή ακόμη και των αγροτικών ή μεσσαίων κοινωνικών στρωμάτων και λόγω της ανάπτυξης του βιομηχανικού καπιταλισμού.Οι μικροί παραγωγοί, οι αγρότες και τα μικροαστικά στρώματα, τα οποία αποτελούσαν ένα ενδιάμεσο κοινωνικό στρώμα, γίνονται πλέον και αυτά προλετεριάτο, το οποίο μετετρέπεται σταδιακά σε “σταθερή τάξη”. Η οικονομική εξαθλίωση είναι πρωτοφανής και όπως αναφέρει ο βιομήχανος Μπράιτ αναφερόμενος σε μια διαδήλωση απεργών στο Λανκασάιρ: “Ένα ψωμί καταβροχθίζεται με μια απερίγραπτη αδηφαγία, και ακόμη και αν είναι ολόκληρο καλυμμένο με λάσπη, το καταβροχθίζουν με απληστία”.

Στο Λονδίνο, αλλά και στις άλλες βιομηχανικές πόλεις της Βρετανίας, όπως το Manchester, το Sheffield, το τοπίο χαρακτηρίζεται από τις υψικάμινους των εργοστασίων και τον εξερχόμενο καπνό.Πρώτη φορά, το τοπίο της πόλης έρχεται σε τέτοια ασυνέχεια και ρήξη με το γύρω από αυτό φυσικό περιβάλλον.Ο εξερχόμενος καπνός από την καύση του άνθρακα, ο θόρυβος των εργασιών, τα βλαβερά αέρια και η ρύπανση των εδαφών και των υδάτων δίνουν τη γενική εικόνα.Οι κακοσυντηρημένες κατοικίες των εργατών, με τα σπασμένα τζάμια να αντικαθίστανται από ξύλο και άχυρο,αλλά και οι στενοί δρόμοι με τα ψηλά κτήρια, μείωναν δραματικά τον φωτισμό και τον αερισμό.

Η κατάσταση και στις περιοχές της Σκωτίας ήταν παρόμοια. Και στην Σκωτία, η βιομηχανική

ανάπτυξη που σημειώθηκε, είχε ως αποτέλεσμα την εισροή πληθυσμών τόσο από την σκωτσέζικη ύπαιθρο προς τις πόλεις, όσο και από τις Ιρλανδικές περιοχές που την ίδια περίοδο, η αποτυχημένη σοδειά πατάτας, έσπρωξε χιλιάδες Ιρλανδούς στην μετανάστευση. Στο Ντάντι περί το 1850 η πληθυσμιακή έκρηξη που σημειώθηκε, είχε ως αποτέλεσμα την μη επάρκεια των υπαρχόντων κτηρίων για την αξιοπρεπή στέγαση του πληθυσμού και την δημιουργία Slums. Στην Γλασκώβη, εκτιμάται ότι την ίδια περίοδο και στις πιο φτωχές γειτονιές, 20,000 άνθρωποι διέμεναν σε ερειπωμένα κτήρια. Δεν ήταν δε ασυνήθιστο 12-16 άτομα να στοιβάζονται σε ένα δωμάτιο.



Οικογένεια σε διαμέρισμα στη Σκωτία το 19ο αιώνα

Πηγή: The Housing and Health Website

Όσον αφορά το πολιτισμικό επίπεδο των εργαζομένων, επίσης διαμορφώνεται από τις συνθήκες διαβίωσης και την εργασία του. Η αλλοτρίωση των βιομηχανικών εργατών στα μεταλλορυχεία, στα ανθρακορυχεία, αλλά ακόμα και στις βαμβακοβιομηχανίες και στην βιομηχανοποιημένη γεωργία εμφανίζεται στις μεγάλες πόλεις. Το μορφωτικό επίπεδο, εξαρτάται και αυτό σύμφωνα με τον Έγκελς από την ειδική τους σχέση με τη βιομηχανία. Οι εργαζόμενοι στη βιομηχανία είναι οι καλύτερα μορφωμένοι, οι εργαζόμενοι στα μεταλλεία οι λιγότερο μορφωμένοι, ενώ οι εργαζόμενοι στη γεωργία τελείως αγράμματοι. (Έγκελς, Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία, σελ.63)

Η συγκέντρωση της βιομηχανίας δημιουργεί υποβαθμισμένες αστικές περιοχές που σημαδεύονται από τις επιδημίες της χολέρας κατά το πρώτο μισό του 19ου αιώνα.



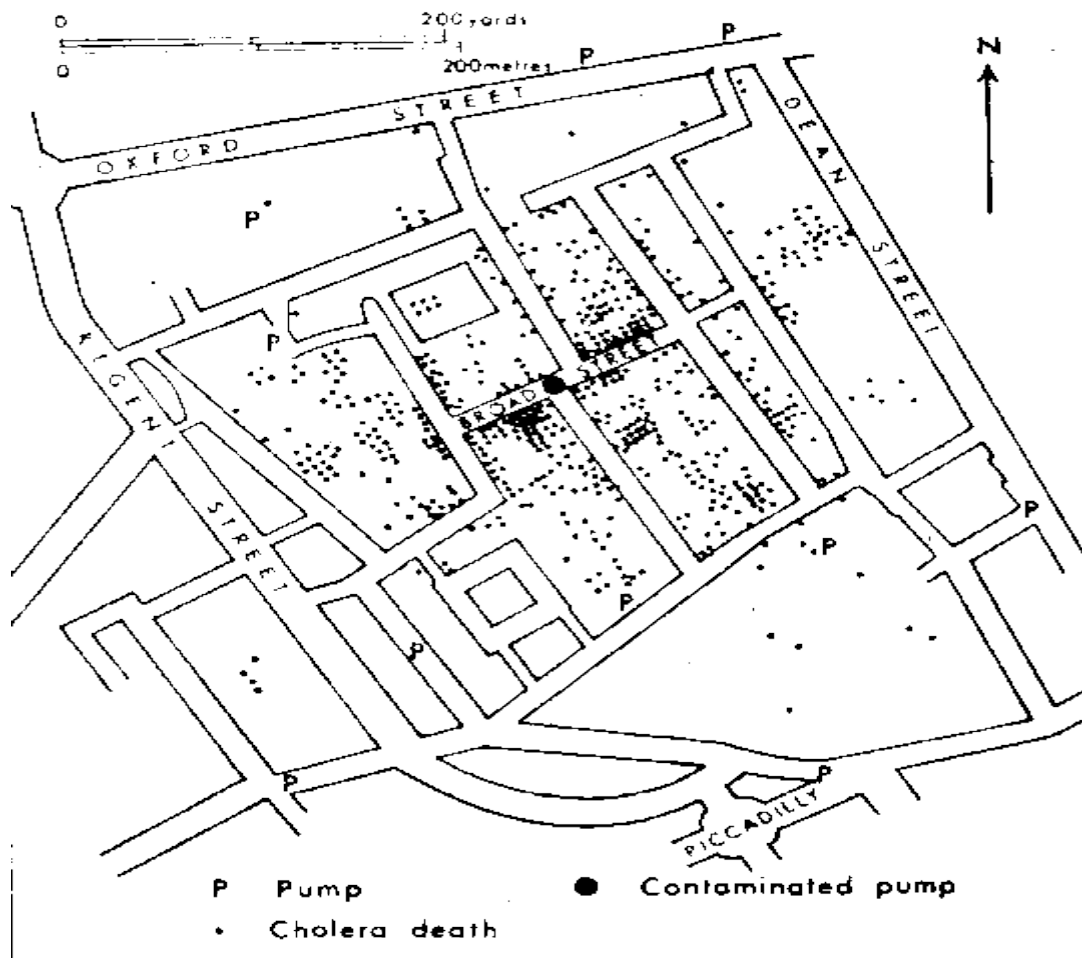
A COURT FOR KING CHOLERA.

Slums στην Μ. Βρετανία

Πηγή: L. Benevolo, Corso di disegno, Roma 1976

Παραθέτουμε ένα παράδειγμα από το Λονδίνο της πρώιμης βιομηχανικής επανάστασης **Regent Street**: Ανατίθεται το 1813 στον αρχιτέκτονα των Woods and Forests, John Nash από τα ανάκτορα να σχεδιάσει το χώρο ανάμεσα στην κατοικία του αντιβασιλέα George IV στα νότια του Λονδίνου, με τις βασιλικές εκτάσεις στα βόρεια, στο Regent's Park. Κατά την εποχή εκείνη τα μεσαία αστικά στρώματα είχαν αποκομίσει μεγάλα κέρδη από το εμπόριο και την υφαντουργία και ο συσσωρευμένος πλούτος αναζητούσε χώρους επίδειξης αυτού του πλούτου, μέσω της κατοικίας, στην πόλη. Η αναζήτηση όμως αυτή σχετιζόταν και με μορφές εκμετάλλευσης της αστικής γης. Έτσι η αναδιάταξη του αστικού ιστού αφ'ενός έδινε διέξοδο σε επικερδείς αγορασπωλησίες γης, αφ'εταίρου προσέφερε το είδος εκείνης της κατοικίας και του πολεοδομικού περιγύρου που αναζητούσαν τα ευκατάστατα στρώματα. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η διάνοιξη αυτή του δρόμου διετέλεσε και μία άλλη λειτουργία: Ένας δρόμος εκτός του να συνδέει τις περιοχές στα δύο άκρα του, μπορεί σε περιπτώσεις να διαχωρίζει τις περιοχές που βρίσκονται εκατέρωθέν του. Αυτό συνέβη και στην περίπτωση της χάραξης της Regent Street, αφού περιχαρακώθηκαν οι αριστοκρατικές περιοχές γύρω από τις πλατείες Cavendish και Hannover στα δυτικά, από τις μάλλον κακόφημες περιοχές του Soho στα ανατολικά. Βέβαια ο διαχωρισμός αυτός δεν εμπόδισε την εξάπλωση του κύματος χολέρας που ξέσπασε το 1854 λόγω της μολυσμένης πηγής νερού στο

Soho και από την δυτική “αριστοκρατική” πλευρά του δρόμου γεγονός που είχε σοκάρη εκείνη την εποχή καθώς η χολέρα θεωρούταν ως αρρώστια των “φτωχών”.



Πίνακας του Dr. John Snow για τα κρούσματα χολέρας ανατολικά και δυτικά της Regent Street
Πηγή: L. D. 1964, *A Geography of Life and Death*

Στις αρχές του 20ού αιώνα στη Μ.Βρετανία το μονοπώλιο της αριστοκρατίας της γης ήταν δεδομένο. Το ένα τέταρτο όλης της εκμεταλλεύσιμης γης όλης της χώρας ανήκε σε 1.200 άτομα τα οποία καρπώνονταν την παχυλή γαιοπρόσοδο. Εννέα μόλις μεγάλες τέτοιες ιδιοκτησίες φιλοξενούσαν τα 7.000.000 κατοίκους του Λονδίνου. (Καρύδης, 7 Βιβλία της Πολεοδομίας σ. 125)

Παρίσι: Το κόστος των δημοσίων έργων στο εγχείρημα της ανάπλασης του κέντρου του παρισιού από τον Haussman μεταξύ 1853-1869 έφτασε τα 2.554 εκατομμύρια φράγκα, το ένα πέμπτο των οποίων προήλθε από δανεισμό. Στον δανεισμό αυτό, μεγάλη συμμετοχή είχαν τόσο το ευέλικτο τραπεζικό σύστημα που είχε αναπτυχθεί (Credit Foncier, Credit Mobilier), όσο και μικροεπενδυτές, αγοράζοντας μετοχές των 500 φράγκων (M. Girouad, *Cities and People* σ.287). Αν εξαιρέσει κανείς

τους φτωχούς οι οποίοι εκδιώχθηκαν, τα μεσσαία αστικά στρώματα των ιδιοκτητών ακινήτων επωφελήθηκαν από τα έργα, τα οποία τελικά λειτούργησαν ως ο καταλύτης μιας πολύ καλής επένδυσης στην αγορά αστικής γης. Οι παραγκουπόλεις και οι φτωχογειτονιές της ανατολικής πλευράς του παρισιού υποδεχόταν την περίοδο εκείνη ανθρώπους που κατοικούσαν ως τότε στην κεντρική περιοχή και που δεν μπορούσαν να ακολουθήσουν τις νέες υψηλότερες τιμές στην προσφερόμενη προς ενοικίαση κατοικία. (εικόνες δικές μου και σελ 96 7 βιβλία)

Μεσοπόλεμος

Φορντική πόλη : Περνώντας στην εποχή του φορντισμού η οποία εκτείνεται στις δεκαετίες 1910-1970, που ονομάζονται και ως “χρυσές δεκαετίες του φορντισμού”, η πόλη αναπτύσσεται ομοκεντρικά, ακτινωτά επί των κύριων οδικών αξόνων. Οδήγησε στην ανάπτυξη και αναμόρφωση βιομηχανικών περιοχών όπως η Black Country και το Μπερμιγχαμ στην Μ.Βρετανία, τις περιοχές της Βόρειας Γαλλίας αλλά και της Κοιλιάδας του Ρουρ στη δυτική γερμανία, με την πρωτεύουσά της, το Ντόρτμουντ να αναπτύσσεται σε μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες χάλυβα και άνθρακα. Έντονες χωρό-λειτουργικές διαφοροποιήσεις, αποκατοίκηση του κέντρου και ανάπτυξη οικισμών δορυφόρων, είναι τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιόδου αυτής, με ταυτόχρονη ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα, που εξυπηρετεί τη βιομηχανική παραγωγή. (Αραβαντινός 1973, Esser & Hirsch 1996)

ΕΣΣΔ: Στην Σοβιετική Ένωση, το πρόβλημα ανοικοδόμησης των νέων τύπων πόλεων, είτε αυτές βρίσκονται στον ιστό των παλαιών πόλεων είτε πρόκειται για εντελώς νέες πόλεις, είναι δυσεπίλυτο. Εδώ το πρόβλημα τίθεται σε διαφορετικό πλαίσιο από τις υπόλοιπες χώρες της Δύσης. Ενώ στις Ευρωπαϊκές χώρες οι οικονομικές συνθήκες και η βιομηχανική παραγωγή ήταν σε πολύ πιο ανεπτυγμένο επίπεδο, στην ΕΣΣΔ επικρατούσαν ακόμη φεουδαρχικές μορφές οργάνωσης της παραγωγής, με αγροτική παραγωγή και ελάχιστη βιομηχανία, σε μια χώρα με απέραντη έκταση στην οποία μόνο το 10% των κατοίκων ζούσαν στις πόλεις. Και ενώ οι τεράστιες οικονομικές δυνατότητες που υπήρχαν στη Δύση είχαν σαν αποτέλεσμα και την καθιέρωση τεράστιων οικονομικών συμφερόντων, οι οποίοι έθεταν περιορισμούς για μια ολότελα ορθολογική οργάνωση της πόλης με εφαρμογή της πολεοδομίας, στην ΕΣΣΔ συνέβαινε το ακριβώς αντίθετο. Ενώ η πολιτική στόχευση κινούταν γύρω από μια πολεοδομία σχεδιασμένη από τους αρμόδιους κρατικούς φορείς και οργανισμούς, χωρίς τους περιορισμούς που θέτει η ατομική ιδιοκτησία και η υπεράσπιση ατομικών εγγείων συμφερόντων, η οικονομική καθυστέρηση και η μη ύπαρξη μιας βιομηχανίας κατασκευών και της αντίστοιχης τεχνογνωσίας, έθεταν πολλά προβλήματα προς αυτήν την κατεύθυνση.

Το κύριο βάρος δε, δόθηκε στην γρήγορη εκβιομηχάνιση της χώρας και στην κατασκευή όλο και

περισσότερων εργοστασίων, και όχι στην παραγωγή κατοικίας. Παρ' όλα αυτά, ο αριθμός των κατοικιών που χτίζονται σε όλες τις πόλεις και γύρω από τα βιομηχανικά συγκροτήματα είναι πολύ μεγάλος.

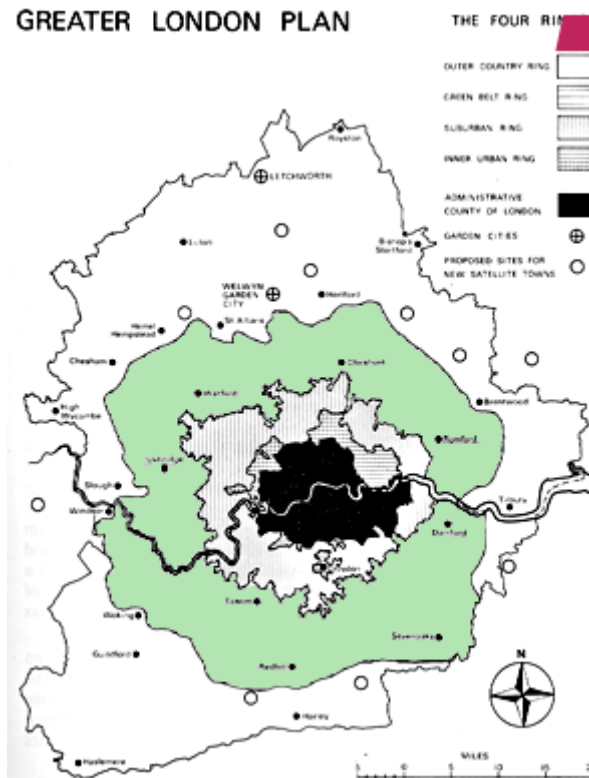
Όπως πάντως δείχνει και ο πίνακας (Α. Κορρ Πόλη και επανάσταση σελ156) ο πληθυσμός αυξάνει πιο γρήγορα από τα τετραγωνικά μέτρα των κατοικιών.

Η προσπάθεια για κατασκευή από το κράτος συγκροτημάτων κατοικιών είχε σοβαρούς οικονομικούς περιορισμούς και οδηγεί σε σχεδιασμό και κατασκευή των οικονομικότερων δυνατών τύπων κατοικίας. Αυτός είναι σημαντικός λόγος -πέρα από την υιοθέτηση του κοινοβιακού τρόπου ζωής που αναλύεται σε άλλο κεφάλαιο- ο οποίος οδηγεί στον σχεδιασμό δωματίων- κυψελών εντός των οικιστικών συγκροτημάτων με επιφάνεια 5-6 τετραγωνικά μέτρα για ένα άτομο και ίσως 12 τετραγωνικά για μια οικογένεια. Το στεγαστικό πρόβλημα ήταν αδιαμφησβήτητα σημαντικότερο στην ΕΣΣΔ των χρόνων έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Μέχρι το 1928 δηλαδή μέχρι το ξεκίνημα του πρώτου πεντάχρονου πλάνου η σοβιετική πολεοδομία δεν φαίνεται να μπορεί να ολοκληρώσει συγκεκριμένες πραγματοποιήσεις που να έχουν κλίμακα ολόκληρης πόλης. Όμως από το 1928 άρχισαν να δημιουργούνται πλήθος πόλεις οι οποίες εμφανίστηκαν στο χάρτη ξαφνικά: Magnitogorsk (σημερα 408.000 κάτοικοι), Dzezjinsk (240.000 κάτοικοι), Berezniki (150.00 κάτοικοι), Khibinogorsk (30.000), Komsomolsk (265.000), Karaganda (471.000), Stalingrad (1.021.000). Όσον αφορά τη Μόσχα, το 1930 ήταν μια πόλη 2.000.000 κατοίκων.

Μετά τον Β Παγκόσμιο

Περιφεριακή ανάπτυξη-Νέες Πόλεις: Το 1944 κατατίθεται το σχέδιο Patrick Abercrombie για μια ραδιοκεντρική ανάπτυξη του Λονδίνου.



The Greater London Plan

Πηγή: New Towns: The British Experience

Στις Νέες Πόλεις που δημιουργήθηκαν στην Αγγλία σε δύο φάσεις (από το 1945-1951, 1964 και μετά) κύριο ζητούμενο, ήταν να επιτευχθεί η οικονομική βιωσιμότητά και αυτάρκειά τους. Οι ιδιώτες επενδυτές έχοντας εξασφαλίσει εγγυήσεις για τη βιωσιμότητα των νέων πόλεων και την αποδοτικότητα των εγκαταστάσεων σε αυτές, παρεμβάλλονταν και αυτοί στο πρόγραμμα χρηματοδότησης, ενισχύοντας κατά περίπτωση τη συμμετοχή τους στις φάσεις υλοποίησης του προγράμματος. Μετά το 1961 συστήθηκε η Commission for the New Towns η οποία αναλάμβανε να διαχειριστεί τα αποθέματα γής και χρημάτων που μεταβίβαζε σε αυτήν ο κάθε Αναπτυξιακός Οργανισμός νέας πόλης, όταν ο τελευταίος ολοκλήρωνε την αποστολή του (περίπου 25 ετία). Όμως η αντίληψη ότι οι κάτοικοι θα έβρισκαν τις θέσεις απασχόλησής τους στα όρια της πόλης δεν

επαληθεύτηκε, παρά και τα κίνητρα που είχαν δώσει οι κυβερνήσεις στις βιομηχανίες να μετακινηθούν στις γύρω από τις νέες πόλεις περιοχές. Κίνητρα όπως φοροαπαλλαγές και προσφορά γης σε χαμηλές τιμές.



Χάρτης των Νέων Πόλεων στην Αγγλία

Πηγή: Wikipedia

Στην πόλη Corby, που ένα μεγάλο ποσοστό των απασχολούμενων εξαρτιόταν από τα εργοστάσια βιομηχανίας χάλυβα στην ευρύτερη περιοχή της πόλης, γνώρισε όλες τις συνέπειες του κλεισίματος αυτών των μονάδων στη δεκαετία του 1970. Η τάση του κεφαλαίου παραγωγής σιδήρου και χάλυβα εκείνη την εποχή, λόγω του ισχυρού ανταγωνισμού μέσα στις χώρες της Ε.Ο.Κ., ήταν λιγότερες μονάδες σε μεγαλύτερες εγκαταστάσεις και στόχος τα 2/3 της συνολικής παραγωγής να είναι ελεγχόμενα από μεγάλες εταιρίες(C.G.Bamford, H.Robinson, Geography of the EEC σσ. 118-119).

Στην πόλη του Stevenage η παραγωγική ύφεση της δεκαετίας του 1980 κλόνησε την οικονομική στήριξη που έδιναν 4 μεγάλα εβιομηχανικά συγκροτήματα(δύο από αυτά ήταν η British Aerospace και English Electric). Ως εκ τούτου το νέο εκείνο πολεοδομικό συγκρότημα δεν κατόρθωσε να

συγκρατήσει εντός των ορίων του τον παραγωγικό πληθυσμό.

Παρά τον ιδεαλισμό και τις διακυρήξεις περί κοινωνικής ομοιογένειας στις νέες αυτές πόλεις, οι δυνάμεις της αγοράς τελικά ενισχύουν και σε αυτές τον κοινωνικό διαχωρισμό. (Καρύδης, 7 βιβλία Πολεοδομίας σελ 339)

Γαλλία: Την δεκαετία του '60 στην Γαλλία δύο λόγοι για την ανάπτυξη των “Νέων Πόλεων” στην περιφέρεια του Παρισιού ήταν η εικόνα παρακμής των Grands Ensembles, και η ανακούφιση των μεγάλων συσσωρεύσεων των αστικών κέντρων λόγω της δημογραφικής αύξησης.

Έτσι το 1965 δημοσιεύτηκε ένα σχέδιο ανάπτυξης για την περιφέρεια του Παρισιού μέσα από το οποίο δημιουργήθηκαν οκτώ νέες πόλεις. Αυτές ήταν οι Pontoise-Cergy, Palesaiau, Plaisir-les-Gatines, Valle de Montmorency, Marnes sud, Evry, Tigery-Senard, Marne-la Valle.



Οι Γαλλικές Νέες Πόλεις

Πηγή:

Η ενεργειακή κρίση του '73-'74 (και η οικονομική ύφεση) επηρεάζει και την ροή πληθυσμού προς τις Γαλλικές Νέες Πόλεις. Ενώ κατά την αρχική τους σύλληψη θα κατοικούνταν από αρκετές εκατοντάδες χιλιάδες (οι τεχνοκράτες πολεοδόμοι έκαναν τους υπολογισμούς τους προβάλλοντας μηχανιστικά στο μέλλον την “ειδylιακή” εικόνα των πρώτων μεταπολεμικών χρόνων),ο μέσος όρος το 1999 ήταν 100.000 κάτοικοι.Η ύφεση είχε και αντίκτυπο στα οικιστικά συγκροτήματα (cittes) των κέντρων της περιφέρειας.Το ποσοστό απασχόλησης στην βιομηχανία είχε πέσει κατα 50% από το 1954, ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός του πληθυσμού έβρισκε εργασία στον τομέα των υπηρεσιών.Από το 1989 το 80% των κτηρίων ήταν σε άσχημη κατάσταση καθώς δεν έχουν γίνει οι απαραίτητες προσπάθειες συντήρησης (υγρασία, σαπισμένο μπετόν).Περίπου 300.000 σπίτια έχουν εγκαταλειφθεί και οι κάτοικοι τους στεγάζονται στα εναπομείναντα κτήρια σε πυκνότητες σε επίπεδα πάνω από τα ανεκτά.

Παράλληλα η αποβιομηχάνιση οδηγεί στην ανεργία και τους κατοίκους των Grandes Ensembles.



Εικόνα συνοικίας στα προάστια του Παρισιού

Πηγή: Live2Times

Στα προάστεια εγκλωβίζονται άνεργοι, μετανάστες, και χαμηλά εισοδήματα. Η εγκληματικότητα και ο αναλφαβητισμός αυξάνονται. Οι άνθρωποι αυτοί είχαν αποφορτιστεί από τις κεντρικές περιοχές του Παρισιού καθώς η πολιτική εγκατάστασης πληθυσμού τους ωθούσε στις εταιρείες που αναπτύσσονταν γύρω από τις βιομηχανικές ζώνες ως φθηνά εργατικά χέρια. Τα μεσαία στρώματα φεύγουν από τα προάστια την περίοδο της κρίσης, ενώ τα κτηριακά συγκροτήματα εγκαταλείπονται και στο συλλογικό ασυνείδητο ταυτίζεται η κτηριακή με την κοινωνική παρακμή.

Στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '60, τα προγραμματικά στοιχεία των σχεδίων των νέων πόλεων περιλάμβαναν την πρόβλεψη γης προορισμένης να φιλοξενήσει βιομηχανικές δραστηριότητες και δραστηριότητες στον τριτογενή τομέα, στο εμπόριο, στα γραφεία, στις υπηρεσίες. Δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, που είχαν αρμοδιότητες στον σχεδιασμό της νέας πόλης, εξέφραζαν μια ορισμένη επενδυτική συμπεριφορά και καθόριζαν η κάθε μια λόγω διαφορετικών συμφερόντων, διαφορετικές χρήσεις γης.

Οι δύο τάσεις που εμφανίστηκαν ήταν:

- α) Οι προτάσεις για βιωσιμότητα της πόλης μέσω πολλαπλών ευκαιριών απασχόλησης, και
- β) Ανάπτυξη βιομηχανικών περιοχών και όχι τριτογενούς τομέα.

Κίνητρα δόθηκαν τελικά και για την εγκατάσταση λειτουργιών τριτογενούς τομέα και για την εγκατάσταση βιομηχανίας. Παρόλη την προτίμηση όμως του τομέα υπηρεσιών να εγκαθίσταται σε περιοχές όπως η Defence- λόγω της αίγλης που αποκτούσε η περιοχή, τη δεκαετία του '80 ο τριτογενής τομέας αντιπροσώπευε το 60% της απασχόλησης στις νέες πόλεις. Η αιτία αυτής της κατάστασης βρίσκεται στην οικονομική κρίση του '70 η οποία είχε όπως ήδη ειπώθηκε δυσμενείς επιπτώσεις στον δευτερογενή τομέα. Επιπλέον οι βιομηχανίες δεν ανταπεξήλθαν στις αρχικές προβλέψεις.

Χαρακτηριστικά, οι βιομηχανικές μονάδες παραγωγής χαλυβα και σιδήρου στην νέα πόλη Rives de l'étang de Berre, δεν συνδέθηκαν με άλλους βιομηχανικούς κλάδους ή με τον κλάδο κατασκευής αυτοκινήτων όπως είχε αρχικά προβλεφθεί. Εκτός αυτού έκαναν και την εμφάνισή τους μονάδες εντάσεως κεφαλαίου με εξαγωγικό προσανατολισμό, που δρούσαν ανταγωνιστικά προς τις τοπικές παραδοσιακές, βιομηχανικές επιχειρήσεις. Οι ρυθμοί απορρόφησης εργατικού δυναμικού και διατήρησης της απασχόλησης, δεν έφτασαν τα επιθυμητά επίπεδα.

Γύρω από τις νέες πόλεις είχαν εγκατασταθεί μεγάλες οικονομικές εταιρείες όπως οι IBM, Nestle, Disney, Honda και άλλες. Έρευνα που πραγματοποιήθηκε για τις μετακινήσεις κατοικία-εργασία στις Νέες Πόλεις γύρω από το Παρίσι, το 1990 έδειξε ότι καθημερινά 192.661 άτομα εγκατέλειπαν μία από τις πόλεις Pontoise-Cergy, Evry, Marne-la Vallée, Senart και Saint Quentin ενώ υποδέχονταν 165.942 οικονομικώς ενεργά άτομα που δεν ήταν κάτοικοι τους. (Καρύδης 7 Βιβλία Πολεοδομίας)

Ολλανδία: Η μεταπολεμική ανάπτυξη της Ολλανδίας στηρίζεται στο πρότυπο μιας πολυκεντρικής μητροπολής, που εκφράζεται μέσα από κέντρα με λειτουργική εξειδίκευση. Οι κυβερνητικές υπηρεσίες βρίσκονται στη Χάγη, οι λειτουργίες λιμανιού, βαριάς βιομηχανίας και χονδρεμπορίου στο Ρόττερνταμ, οι χρηματιστικές δραστηριότητες, ο τουρισμός και οι πολιτιστικές εκφράσεις στο Άμστερνταμ.

Κτηματικό κεφάλαιο

Στη δεκαετία του '80, καθοριστικός παράγοντας της πολεοδομικής δραστηριότητας είναι το κτηματικό κεφάλαιο. Υπάρχουν δύο μορφές γαιοπροσόδου που καρπώνεται αυτό το κεφάλαιο. Η πρώτη αφορά σε συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής λόγω οικονομικά συμφέρουσας γειτνείας της με κάποια ήδη υπάρχουσα υποδομή (π.χ. νέες κατοικίες δίπλα σε σταθμό μετρό), ενώ η δεύτερη προκύπτει από την ομαδοποίηση συγγενών λειτουργιών στον ίδιο χώρο (εμπορικά καταστήματα). Με τον τρόπο αυτό, εκμεταλλεύοντας τις δύο αυτές γεωπροσόδους και με την “όλο και μεγαλύτερη συγκεντροποίησή του, το κτηματικό κεφάλαιο, είναι σε θέση το ίδιο να δημιουργήσει τις συνθήκες για να έχει μεγαλύτερη απόδοση, δηλαδή να καθορίσει την οργάνωση της ιδιοκτησίας του έτσι ώστε “το είδος και οι δραστηριότητες των όσων κάνουν χρήση των κτηρίων σε μια καθορισμένη περιοχή να είναι αμοιβαία πλεονεκτικές και να μεγιστοποιούν τα κέρδη τους” (F. Lamarche).

Τάση αποκέντρωσης των επιχειρήσεων εμφανίστηκε στη Μεγ. Βρετανία, όπου κατά τη δεκαετία 1981-91 οι θέσεις εργασίας στα κέντρα των πόλεων μειώθηκαν κατά 9.0% (στο Λονδίνο μείωση έφθασε το 9.7%) και αντίστοιχα οι θέσεις εργασίας σε απομακρυσμένες, κυρίως αγροτικές περιοχές, αυξήθηκαν κατά 13.3% (Breheny, 1997:212). Γενικά στην Ευρώπη υπάρχει η τάση της αποκέντρωσης καθώς τους 2 τελευταίους αιώνες τα αστικά τους κέντρα ήταν ήδη πολύ πυκνοκατοικημένα. Τα αστικά κέντρα εμφανίζονται να είναι οι λιγότερο επιθυμητές περιοχές για κατοίκηση.

Στην Ελβετία, οτομέας των κατασκευών είχε σημαντική επιρροή στην εθνική και τοπική οικονομία, όντας η μεγαλύτερη παραγωγή πλούτου (επι ποσοστό του ΑΕΠ). Η ύπαρξη ισχυρών μονοπωλίων στις κατασκευές και τα υλικά, οδηγεί σε μεγάλο κατασκευαστικό κόστος και σε περιορισμούς ανάπτυξης της ιδιοκατοίκησης. Το κόστος κατασκευής νέων κατοικιών, στην Ελβετία είναι κατά 33% περίπου ακριβότερο από το αντίστοιχο Ευρωπαϊκό μέσο όρο. Το 63% του συνόλου των κατοικιών (στοιχεία 1990 - Balchin, Housing policy in Europe) είναι υποκαθεστώσ ενοικίασης και μόλις το 31% υπό καθεστώσ ιδιοκατοίκησης. Το 60% του συνόλου των κατοικιών

αφορά δε σε ιδιωτική ενοικίαση και μόνο το 3% σε κοινωνική- κρατική κατοικία. Ο δείκτης ιδιοκατοίκησης πάντως παρουσιάζει σημαντική διαφοροποίηση μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Στις αστικές περιοχές, όπως στη Γενεύη και τη Ζυρίχη, ο δείκτης ιδιοκατοίκησης πέφτει στο 13,8% και 20,9% αντοίστοιχα για το 1991, ενώ στις αγροτικές- τουριστικές περιοχές ο δείκτης ανεβαίνει σημαντικά, αγγίζοντας το 59% στην επαρχία του Valais.

Η πτωτική τάση της ιδιοκατοίκησης, ενθαρρύνεται στα χρόνια μεταξύ 1950 και 1990 με την μετανάστευση προς την Ελβετία και την κάλυψη των αστεγαστικών αναγκών των οικογενειών αυτών.

Ενδιαφέρον είναι πως οι πόροι του κατασκευαστικού τομέα προέρχονται κυρίως από δανεισμό με την μορφή υποθηκών. Το 1984 οι Ελβετικές τράπεζες χρηματοδότησαν το 85% του συνόλου των δανείων, ενώ οι ασφαλιστικές το 6,2 % και τα ασφαλιστικά ταμεία το 5,2%.

Μεταξύ 1980 και 1990 το επιτόκιο των δανείων ανέβηκε και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους του ενοικίου. Οι ιδιοκτήτες των ακινήτων, που έχουν ξεπληρώσει τα δάνειά τους επωφελούνται λόγω της ανατίμησης αυτής, εις βάρος των ενοικιαστών οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις κατοικούν στο κτήριο για δεκαετίες.

Το κόστος ενοικίου τις τελευταίες δεκαετίες αυξάνεται σημαντικά σε σχέση με το κόστος κατασκευής, το κόστος ζωής και τους μισθούς και αναλογεί σε σημαντικό ποσοστό των συνολικών βαρών της οικογένειας.

Κερδοσκοπία πάνω στη γη. Υπάρχουν περιπτώσεις από την διεθνή εμπειρία που καταδεικνύουν την κερδοσκοπία ιδιωτών εκμεταλλευόμενοι την γη.

Λυών: Στην πόλη της Λυών, η οποία κατα τα τέλη του 1960 προοριζόταν μεγάλες εκτάσεις για ιδιωτικά γραφεία και γραφεία δημόσιας διοίκησης, υδρήθηκε η SERL που ανέλαμβανε τη διαχείριση της έκτασης για λογαριασμό της πόλης. Οι νέες εγκαταστάσεις που επρόκειτο να δημιουργηθούν, διαφημίστηκαν, η SERL κατέκτησε την έκταση σε μεγάλες εκτάσεις σε ιδιώτες επενδυτές, ενώ διατήρησε την υποχρέωση να παρέχει τις απαραίτητες υποδομές. Έτσι το κτηματικό κεφάλαιο είχε τη δυνατότητα να κερδοσκοπεί λόγω της υψηλής ζήτησης που προκλήθηκε από την διαφήμιση, και εκτός αυτού η περιοχή μέσω της SERL θα αποκτούσε συνδέσεις με άλλες περιοχές. Εντός ολίγων χρόνων είχε πραγματοποιηθεί η σύδεση της Λυών με το δίκτυο τρένων TGV.

Στη Γερμανία, η ανάπλαση της Potsdammer Platz σηματοδεύτηκε από τις ενέργειες της εταιρείας Daimler. Ενώ το σχέδιο των Hilmer & Sattler για τη διάταξη του χώρου γύρω από τις πλατείες, που μάλιστα είχε βραβευθεί σε διεθνή διαγωνισμό, προέβλεπε εκτός των άλλων χαμηλά ύψη κτηρίων, η εταιρία που είχε αγοράσει στην περιοχή 600,000 τ.μ. πριν από την πτώση του τείχους του Βερολίνου είχε συμφέρον να εκμεταλλευτεί αλλιώς την έκτασή της και αυτό έκανε. Χτίστηκε

20όροφο κτήριο γραφείων το οποίο σε συνδυασμό με την εκτίναξη των τιμών της γης στην περιοχή μετά το 1989 και την φουτουριστική αρχιτεκτονική του καταδικνύει την αλαζονεία της εταιρίας πάνω στην γη. Η ίδια η ΕΕ επέβαλλε πρόστιμα στην Daimler για αθέμιτο ανταγωνισμό.



Το κτήριο της Daimler

Πηγή: KSA Digital Library

Στην ίδια περιοχή, σε έναν εξίσου αμφίβολης αισθητικής και μεγάλου όγκου χώρο συστεγάζονται τα γραφεία της Sony στην Ευρώπη μαζί με άλλες λειτουργίες.



Άποψη της Potsdammer Platz. Το κτήριο της Sony πάνω δεξιά.

Πηγή: <http://www.grimble.de/Snapshots/antonow/>

Το σχόλιο του αρχιτέκτονα Jon Jerde περιγράφει: “Ο ζωτικός της χώρας [της πλατείας] παρακολουθείται κρυφά από 'επώνυμη' αρχιτεκτονική που έχει τη μορφή πολυδιάστατης διαφήμισης.[...]αυτά τα γυαλιστερά κρύσταλλα είναι πρεσβείες των νέων παγκόσμιων δυνάμεων.” Οι δεκαετίες ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα και της εγκατάστασής του και στα κέντρα των πόλεων, συνοδεύτηκε από την αντίστοιχη μετατόπιση των βιομηχανικών μονάδων από αυτά. Οι αναπλάσεις ολόκληρων υποβαθμισμένων περιοχών, η επανένταξή τους στην πόλη και μάλιστα η ανάδειξή τους σε πόλους έλξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ή τουριστικών εξυπηρετήσεων ή και ως καταναλωτικών και πολιτιστικών κέντρων έχει στόχο την εισροή επενδύσεων και την εκμετάλλευσή με αυτές τις οικονομικές δραστηριότητες που αποφέρουν μεγαλύτερα κέρδη στους κατόχους γης ανά μονάδα επιφάνειας.

Εξευγενισμός: Η προσπάθεια αναπλάσεων και μεταμόρφωσης κεντρικών περιοχών γίνεται είτε μέσω πολιτειακής πρωτοβουλίας είτε μέσω οικονομικών διαδικασιών και συμφερόντων του κτηματικού κεφαλαίου οι οποίες δρουν χωρίς το κράτος να προφυλλάσει τους κατοίκους και τον χαρακτήρα των περιοχών. Η διαδικασία αποκόμισης υπερκέρδους για το συμφέρον των developers έχει περιγραφεί ως η αγορά γης στη χαμηλότερη τιμή, η ανάπτυξή της και η πώληση της στην υψηλότερη δυνατή. Η διαφορά μεταξύ της τιμής αγοράς και πώλησης έχει ονομασθεί “χάσμα ενοικίου”.

Η υποβάθμιση περιοχών οδηγεί και στην ανάλογη απαξίωση επενδεδυμένου κεφαλαίου. Παράγοντες όπως η φθορά των κτηρίων, η εγκατάλειψη βιομηχανικών χώρων και η μη επαρκής ύπαρξη υποδομών αρχικά ωθεί τα όποια μικρομεσαία στρώματα να εγκαταλείψουν την περιοχή. Οι τιμές των ενοικίων πέφτουν, πράγμα που ωθεί χαμηλότερα οικονομικά στρώματα όπως μετανάστες και χαμηλόμισθους εργάτες να εγκατασταθούν εκεί. Η κοινωνική διαστρωμάτωση λοιπόν αλλάζει με αυτό τον τρόπο αρχικά. Σε αρκετές περιπτώσεις η εγκατάσταση ανθρώπων αυτής της οικονομικής δυνατότητας υποβοηθάται από το ίδιο το κτηματικό κεφάλαιο. Δωμάτια σε κτήρια αγορασμένα σε μια πρώτη χρονική στιγμή από εκπροσώπους (φυσικά πρόσωπα ή εταιρίες) του κτηματικού κεφαλαίου ενοικιάζονται σε πολλούς μετανάστες είναι μια χαρακτηριστική περίπτωση που μαζί με την ενεργοποίηση ξενοφοβικών και συντηρητικών αντανεκλαστικών της κοινωνίας, που ωθεί στην περαιτέρω υποβάθμιση της περιοχής. Όταν η τιμή της γης είναι αρκετά χαμηλή και συνεπώς το περιθώριο κέρδους ικανοποιητικό, ο developer αγοράζει τη γη, και πληρώνει έξοδα κατασκευής. Σχηματικά σε μια δεύτερη φάση, επιχειρείται η αναβάθμιση της περιοχής ούτως ώστε να πουληθούν ή ενοικιαστούν τα κτήρια στην υψηλότερη δυνατή τιμή. Το κράτος συμβάλλει με την κατασκευή υποδομών. Οι τιμές γης ανεβαίνουν και οι κάτοικοι δεν μπορούν πλέον να

ανταπεξέλθουν και εγκαταλείπουν την περιοχή. Στη φάση αυτή προσελκύνονται και επιχειρήσεις ψυχαγωγίας και εστίασης οι οποίες εγκαθίστανται σε χώρους όπως πρώην εργαστήρια, συνεργεία, βιοτεχνίες και μικρά εμπορικά μαγαζιά. Αυτό αλλάζει και τη μορφή και το χαρακτήρα αυτών των περιοχών. Δημιουργούνται περιοχές διασκέδασης πάνω σε περιοχές με εντελώς διαφορετικό προηγούμενος χαρακτήρα. Νέοι ενοικιαστές υψηλότερης οικονομικής επιφάνειας κατοικούν σε loft. Παραδείγματα τέτοιου είδους αλλαγής της μορφής και του χαρακτήρα ολόκληρων περιοχών συναντάται στις μεγαλουπόλεις της Ευρώπης κατά τη φάση αποβιομηχάνισης των κέντρικών περιοχών τους (Λονδίνο, Παρίσι, Βερολίνο, Ν. Υόρκη και αλλού). Τα συναντάμε και στην Ελλάδα και κυρίως στην Αθήνα ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία στα πλαίσια της προσπάθειας που έγινε για την ανάδειξη της ως πολιτισμικού κέντρου ανταγωνιστικού παγκοσμίως και με αιχμή τους ολυμπιακούς αγώνες. Η κατάσταση αυτή βιώνεται ήδη σε περιοχές όπως του Ψυρρή, το Μοναστηράκι, το Θησείο και το Γκάζι, ενώ προωθούνται καθώς όλα δείχνουν στην περιοχή βόρεια της Ομόνιας στον Άγιο Παντελεήμονα και την Πλατεία Αττικής αλλά και στο Βοτανικό με την κατασκευή του γηπέδου του Παναθηναϊκού.

Ως γενική τάση μεταμόρφωσης της πόλης τις τελευταίες δεκαετίες, διαφαίνεται η μεταστροφή των κατευθύνσεων του πολεοδομικού σχεδιασμού. Η τριτογενοποίηση της οικονομίας ωθεί τον πολεοδομικό σχεδιασμό να δημιουργεί ευνοϊκό πλαίσιο για την ανάπτυξη της πόλης βασισμένο στις ανάγκες της μεταβιομηχανικής, τριτογενούς λειτουργίας. Ο νέος διαχειριστικός και οικονομικός ρόλος των πόλεων, που υποδεικνύεται από τα νέα μοντέλα ανάπτυξης, προβάλλεται και ενισχύεται με διάφορες πολιτικές και κατευθύνσεις, ιδιαίτερα στον ευρωπαϊκό χώρο, πολύ περισσότερο μετά τη Συνθήκη του Μάαστριχτ. Ενδεικτικό είναι το «Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό περιβάλλον» (1990), το οποίο *«υπογραμμίζει την ανάγκη συγκρότησης μιας Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις πόλεις»*. Σε αυτό τονίζεται ο ρόλος των ευρωπαϊκών πόλεων ως *«κέντρων οικονομικής δραστηριότητας, καινοτομίας και πολιτισμού»*, ιδιαίτερα στο κατώφλι του 21ου αιώνα. Οι εταιρείες του τριτογενή τομέα δεν μπορούν παρά να εγκατασταθούν στα αστικά κέντρα. Το ποια θα είναι όμως τα κέντρα αυτά, εξαρτάται από τον τρόπο που η κάθε πόλη θα «πλασάρει» τον εαυτό της, ώστε αυτός να είναι ελκυστικός για τα επενδυτικά κεφάλαια.

Έτσι, οι ίδιες οι πόλεις μετατρέπονται σε προϊόντα και ο βαθμός επιτυχίας τους στο παγκόσμιο marketing καθορίζει και τη θέση τους στο παγκόσμιο πλέγμα των ροών κεφαλαίου, ενώ παράλληλα τις καθιστά κέντρα κατανάλωσης και προσέλκυσης ακόμα περισσότερων εταιρειών – επενδυτών κ.ο.κ.

Επιδιώκεται στα πλαίσια αυτά η ανάδειξη της εκάστοτε πόλης (ή τμημάτων της) ως προσφιλή και ελκυστικά πεδία για την προσέλκυση των δραστηριοτήτων σχετικών με το τριτογενή τομέα. Η πόλη

λοιπόν αλλάζει μορφή και λειτουργία ενώ και η κατανομή του πληθυσμού της διαμορφώνεται.

Παράδειγμα από Λονδίνο

Docklands: Η αναδιαμόρφωση- ανάπλαση των Docklands του Λονδίνου δίνει άλλο ένα παράδειγμα της επιρροής του ιδιωτικού κεφαλαίου με την στήριξη της πολιτικής των κυβερνήσεων στον χαρακτήρα και την οικονομική ζωή σε μια περιοχή. Από τη μια, η εποχή από τον 19ο αιώνα μέχρι το 1960 η περιοχή χαρακτηριζόταν από την λειτουργία της ως λιμανιού, και μάλιστα από τα μεγαλύτερα του κόσμου. Παράλληλα με τις αποβάθρες αναπτύχθηκαν οι σχετικές βιομηχανίες όπως η δύλιση και η

επεξεργασία που χρησιμοποιούσαν τα εισαγόμενα προϊόντα και τις πρώτες ύλες, η ναυπηγική και η επισκευή. Αυτές συνδυάστηκαν με άλλες βιομηχανίες κατασκευής, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που η τοποθέτησή τους εντός της πόλης ήταν απαγορευτική. Από το 1870 οι μέσες και ανώτερες κατηγορίες είχαν εγκαταλείψει το East End, που μετατράπηκε σχεδόν αποκλειστικά σε περιοχή της εργατικής τάξης. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930 οι αποβάθρες βρίσκονταν στην ακμή τους με μια έντονα αναπτυσσόμενη βιομηχανική δραστηριότητα. Η δυνατότητα για δουλεία στο East End έφτασε στο απόγειό της τις δεκαετίες του '20 και του '30, παρόλο που είχαν ήδη αρχίσει να σημειώνονται αλλαγές όπως για παράδειγμα η σταδιακή παρακμή της ναυπηγικής. Το 1967, αμέσως πριν από τα πρώτα οριστικά κλεισίματα των αποβαθρών, υπήρχαν ακόμη 22.815 εγγεγραμμένοι λιμενεργάτες και μεταφορείς στο λιμάνι του Λονδίνου. Μέχρι το 1971 αυτός ο αριθμός είχε μειωθεί σε 6.000 περίπου και έμελλε να μειωθεί σε 3.000 μέχρι το 1981 χρονιά στην οποία ανακοινώθηκε πως οι τελευταίες αποβάθρες Royal επρόκειτο να κλείσουν. Η ανεργία στην περιοχή αυξήθηκε σημαντικά και ειδικότερα στους τομείς της μεταφοράς, διανομής και επεξεργασίας τροφίμων.

Ήταν η εποχή που γινόταν η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα. Αποφασίστηκε ότι αναδιαμόρφωση θα βασιζόταν στις μεγάλης κλίμακας εμπορικές και γραφειακές εγκαταστάσεις, με μια έμφαση στις επενδύσεις ιδιωτικού τομέα. Η επένδυση στη βιομηχανία και την κοινωνική κατοικία δεν ήταν ελκυστική στον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος ευνόησε την κατοικία πολυτέλειας, τον τουρισμό, και την ανάπτυξη γραφείων. Μέχρι το 1981, πάνω από 150.000 θέσεις εργασίας στο λιμάνι και οι σχετικές δραστηριότητες είχαν εξαφανιστεί από το Ανατολικό Λονδίνο. Ο πληθυσμός της περιοχής είχε μειωθεί επίσης από περίπου 55.000 κατοίκους το 1976, σε μόλις πάνω από 39.000 το 1981. Τα Docklands χαρακτηρίζονταν από τα συντριπτικά προβλήματα της κοινωνικής στέρησης, της φτώχης κατοικίας και των μικρών προοπτικών για εκπαίδευση και απασχόληση σε ένα φυσικό πλαίσιο εγκατάλειψης και αποσύνθεσης. Το 1981 στην περιοχή κυριαρχούσαν τα εγκαταλελειμμένα εδάφη και οι υδάτινες επιφάνειες που παρέμεναν μετά το κλείσιμο των αποβαθρών. Αρκετά κτήρια

που συνδέονταν με τις αποβάθρες κατεδαφίστηκαν με το κλείσιμό τους ενώ η πλειοψηφία των περιοχών κατοικίας αποτελούνταν από πολυώροφα μπλοκ μαζικής κατοικίας της δεκαετίας του '50 και του '60. Στη μίξη των χρήσεων στις περιοχές ανάπλασης υπάρχει σαφώς ορισμένη η κυρίαρχη χρήση, η οποία ηγεμονεύει και καθορίζει το χαρακτήρα της παρέμβασης. Έτσι, πέρα από τις κατοικίες και το κέντρο κωπηλασίας των Docklands η ηγεμονεύουσα χρήση είναι η οικονομική και εμπορική δραστηριότητα.



www.shutterstock.com · 54635521

Εικόνα από τα Docklands

Πηγη: www.Shutterstock.com

Τυπική επιρροή που έχει στη μορφή των πόλεων η αξιοποίηση της τεμαχισμένης και οικοδομίσιμης γης είναι η διάλυση της παραδοσιακής ποικιλίας των δημόσιων χώρων με τις πλατείες, το πράσινο κτλ. σε μια επαλληλία απλώς δρόμων και κτηρίων. Η οδός αποκτά νέο περιεχόμενο, αυτό του διαδρόμου προσέγγισης εμπορικών δραστηριοτήτων. Είναι συγχρόνως οδός κυκλοφορίας και χώρος παράθεσης εμπορικών μετώπων. (Carlo Aymonino, Πόλη και Υποτέλεια, σελ 18) Είναι μια τεράστια επιρροή του τριτογενούς τομέα στην μορφή της πόλης.

Πέρα από τα οικόπεδα που προορίζονται για εμπορικές δραστηριότητες, υπάρχουν τα οικόπεδα προορισμένα για κατοικία. Αυτά μπορούν να εκμεταλλευτούν με δυο τρόπους: είτε με υψηλές πυκνότητες και φθηνές κατοικίες (πολυκατοικίες για τα χαμηλά εισοδήματα) είτε με χαμηλές πυκνότητες και ακριβές κατοικίες (βίλλες, μαιζονέτες για τα ανώτερα εισοδήματα). Οι πολυτελείς κατοικίες έλκονται από τα προάστια, ανεβάζοντας τις τιμές της γης, κάτι που υποχρεώνει το δημόσιο να συντηρεί ως κοινωνική μέριμνα φθηνές κατοικίες για τις φτωχότερες τάξεις. Πέρα από αυτό με την ανάπτυξη και των ίδιων των προαστείων και την οικοδόμηση των οικοπέδων τους,

σύμφωνα πάντα με τους κανόνες που θέτει η γεωπρόσοδος, δεν αφήνει χώρο για την ανάπτυξη βιομηχανικών δραστηριοτήτων ή χώρων για εγκατάσταση χαμηλών εισοδημάτων. Εφ' όσον το κέντρο ήδη είναι κορεσμένο, οι λειτουργίες αυτές ωθούνται προς πιο απομακρυσμένη ζώνη περιχώρων. Η πόλη αναπτύσσεται πλέον εκτός της περιφέρειάς της με χαλαρές συνδέσεις και απουσία συγκεκριμένης χωροταξικής πολιτικής, αναπαράγοντας τις κοινωνικές διακρίσεις και στο χώρο. Στη διαδικασία αυτή φαίνεται ξεκάθαρα η επιρροή οικονομικών λόγων, και κυρίως της γεωπροσόδου στην μορφή της πόλης και στην κοινωνική τοπογραφία της.

Σχόλια

Σημαντικότετος παράγοντας κατά τον 19ο και 20ό αιώνα για την ανάπτυξη και την εξέλιξη της πόλης είναι η οικονομική δραστηριότητα.

Από την βιομηχανική επανάσταση, στην τριτογενοποίηση της παραγωγή και στην σημερινή τάση των πόλεων να διαδραματίζουν όσο το δυνατότερο ισχυρό πόλο έλξης λειτουργιών, η πόλη αλλάζει σταδιακά και πολλές φορές απότομα χαρακτήρα και πρόσωπο.

Άλλες ανακατατάξεις στην πόλη έφερε η βιομηχανισή της με την εγκατάσταση εργατών και βιομηχανίας στα κέντρα και παράλληλα αναίρεση των ορίων της, άλλες η αποβιομηχανισή συνοδευόμενη με την μετακίνηση εργατικών πληθυσμών και της βιομηχανίας προς την περιφέρεια, άλλες η ανάπτυξη του τριτογενή τομέα με έμφαση στην ελκυστικότητα και ανάδειξη της πολιτισμικής κληρονομιάς των πόλεων με τις αντίστοιχες συνέπειες. Μετά τις αναπλάσεις στις κεντρικές περιοχές των πόλεων, η στενότητα της γης και η κατακόρυφη άύξηση της τιμής της λόγω της μεγάλης ζήτησης, έχει ως αποτέλεσμα τον ανταγωνισμό ανάμεσα σε εταιρείες ή ομάδες λειτουργιών. Οι μεγάλες εταιρείες παροχής υπηρεσιών, ή τα διοικητικά γραφεία αυτών, ή των κυβερνήσεων, αντιμάχονται για την εγκατάστασή τους στο κέντρο των πόλεων. Ανεξάρτητα, του ποιά από τις ομάδες λειτουργιών επικρατεί, ένα παραμένει κερτημένο από τον ανταγωνισμό αυτόν. Η γη του κέντρου περνάει στην υπηρεσία της όσο το δυνατόν μεγαλύτερης έντασης κεφαλαίου. Στον ανταγωνισμό αυτόν, όπως γίνεται κατανοητό, δεν έχουν θέση μικρο-μεσαίες επιχειρήσεις ή κατοικίες λαϊκών στρωμάτων που παραδοσιακά ήταν εγκατεστημένες εκεί.

Μικρής κλίμακας εμπορικές και βιοτεχνικές χρήσεις που έδρευαν στα κέντρα των πόλεων, λόγω του ανταγωνισμού εκτοπίζονται από μεγαλύτερης κλίμακας εμπορικές και πολιτιστικές χρήσεις. Η ζωντάνια που προσέδιναν στις περιοχές αυτές με την ύπαρξη διαφορετικών κατηγοριών πληθυσμού και δραστηριοτήτων εξαφανίζεται και τη θέση της παίρνει μια πιο απρόσωπη μορφή συναλλαγών και τουριστική εκμετάλλευση του χώρου.

1.γ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Επίσης καθοριστικό ρόλο στην μορφή, τις χρήσεις γης και στην κοινωνική τοπογραφία των πόλεων παίζουν οι πολιτικοί χειρισμοί και αποφάσεις. Τα παραδείγματα αποδουκνείουν τη θέση.

Βιομηχανική περίοδος 19ος-20ός αιώνας

Το κράτος, κατά την επικράτηση των καπιταλιστικών σχέσεων παραγωγής, παίρνει τη μορφή του αστικού δημοκρατικού πολιτεύματος και κάνουν την εμφάνισή τους στα κέντρα των πόλεων το κοινοβούλιο και τα άλλα κτήρια διοίκησης, όπως τελωνεία, υπουργία, χρηματιστήρια.

Τα προβλήματα των ανθρώπων της βιομηχανικής πόλης θέτουν τις συνθήκες ανάπτυξης διαφόρων ιδεολογημάτων. Τα σοβαρά προβλήματα διαβίωσης ήταν αυτά που οδήγησαν στην ανάπτυξη ιδεών και κινημάτων, τα οποία είτε απέβλεπαν σε μια διαχείριση του προβλήματος αφήνοντας ανέπαφες τις δομές του κυρίαρχου συστήματος, είτε ιδέες και κινήματα που απαιτούσαν την ριζική μετατροπή του. Ο Έγκελς αναφέρει “Η κατάσταση της εργατικής τάξης αποτελεί το πραγματικό θεμέλιο απ’ όπου προήλθαν όλα τα σύγχρονα κοινωνικά κινήματα” (Έγκελς. Κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία. Πρόλογος σελ.36). Η έκφραση της “Καλής γηραιάς Αγγλίας” του περασμένου αιώνα, η οποία εμμέσως είχε και ρίζες στην ύπαρξη και την ευμάρεια μιας σταθερής μικροαστικής τάξης δεν δείχνει να χάνει το περιεχόμενό της. Η συγκεντροποίηση του πλούτου και των αγαθών οδηγεί την πλειοψηφία στην χρεωκοπία την πλειοψηφία του πληθυσμού αλλάζοντας ασφαλώς και τα ήθη και τις συνήθειες της κοινωνίας.

Εδώ θα αναφερθεί η ανάπτυξη του κρατικού παρεμβατισμού, ο οποίος μετασχηματίζει το κεφαλαιοκρατικό σύστημα προς μια πιο “ανθρώπινη” μορφή, ή καλύτερα λιγότερο καταπιεστική σε σχέση με αυτήν του φιλελευθερισμού. Η μεταβολή στην οργανική σύνθεση των κεφαλαίων, η δημιουργία “εσωτερικής” αγοράς και ο κρατικός έλεγχος είναι τα νέα χαρακτηριστικά του συστήματος. Θεσπίζονται στο κλίμα αυτό μια σειρά από μέτρα τα οποία αποτελούν την πρώτη μορφή πολεοδομικής νομοθεσίας. Ενδεικτικά υιοθετείται από την πολιτεία μέριμνα για υποδομές, μέριμνα για κοινωνικές κατοικίες, σύσταση επιτροπών που παρακολουθούν τις συνθήκες διαβίωσης. Εντούτοις, γίνεται διάκριση από την πολιτεία ανάμεσα σε δημόσια και ατομικά συμφέροντα. Σε ένα άλλο επίπεδο φανερώνεται μέσω της παρέμβασης της διοίκησης μια οριοθέτηση και “διαιτησία” ανάμεσα στα συμφέροντα του βιομηχανικού και κτηματικού κεφαλαίου.

Βεβαίως η βελτίωση αυτή που έρχεται στις συνθήκες ζωής, δεν πλήττει σοβαρά τα συμφέροντα του κτηματικού κεφαλαίου. Στην περίοδο αυτή, αν και οι υποδομές κατασκευάζονται με χρηματοδότηση από το δημόσιο με πόρους που βρίσκονται μέσω δανεισμού, την υπεραξία της

ανάπτυξης αυτών των υποδομών και της ανάπτυξης της πόλης στο σύνολό της την καρπώνονται ακριβώς οι ιδιοκτήτες ακινήτων.

Αυτό που δεν πρέπει να λείψει, είναι ότι σημαντικότερο στοιχείο των μεγάλων χωρών, όπως η Αγγλία, η Γαλλία, η Ολλανδία είναι ότι ο αποικιοκρατικός τους χαρακτήρας και το καθεστώς αυτό είναι που επηρεάζει σημαντικά τη μορφή τους. Σχηματικά ο Μπουχάριν αναφέρει ότι η μητρόπολη της ευρώπης έχει την αγροτική της ύπαιθρο ...στις αποικίες.

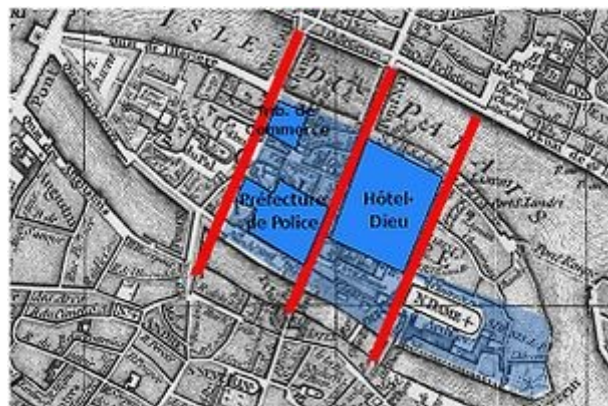
Παραδείγματα:

Γαλλία :Στο σύντομο διάστημα της επανάστασης του 1848, ο Louis Blanc δημιουργεί κοινωνικά εργαστήρια που χρηματοδοτούνται από το κράτος. Τα εργαστήρια αυτά θα προωθούσαν τη συνεργασία και το συνεταιρισμό, ενώ η κρατική χρηματοδότηση θα ήταν προσωρινή και μόνο μέχρις ότου οι εργαζόμενοι στα εργαστήρια να μπορούν ανα τα θέσουν υπό τον έλεγχό τους.

Haussman :Οι αναπλάσεις του Haussman στο Παρίσι έγιναν στον απόηχο των δύο εξεγέρσεων στο κέντρο της πόλης στα 1830 και 1848 .Οι τελευταίες οχυρώσεις της πόλης σχεδιάστηκαν μετά την εξέγερση των σαινσιμονιστών το 1830 και ολοκληρώθηκαν το 1844 με ευθύνη του Θιέρσου, υπουργού δημοσίων έργων της μοναρχίας του Ιουλίου.

Το τείχος του Θιέρσου, αποτέλεσε το διοικητικό όριο της πόλης, όταν το 1959 ο Haussman πραγματοποίησε τη διοικητική προσάρτηση κοντινών χωριών και θέσπισε τη σημερινή διαίρεση της πόλης σε 20 διαμερίσματα.Θεσπίστηκε νόμος για τις απαλλοτριώσεις, ο οποίος υπήρξε σημαντικό όργανο άσκησης δημόσιας πολεοδομικής πολιτικής.

Η πυκνοκατοικημένη περιοχή του Isle de la Cite και του Λούβρου καθιστούσε δυσχερή την επέμβαση της κεντρικής εξουσίας.Στις περιόδους των εξεγέρσεων, λόγω της δαιδαλώδους χάραξης των στενών δρόμων του κέντρου ευνοούνταν η δημιουργία ισχυρών οδοφραγμάτων, ενώ η ισχύς του πυροβόλων μακρού βεληνεκούς της αστυνομίας έμενε κατά αυτόν τον τρόπο ανεκμετάλλευτη.



Αναπλάσεις στο Παρίσι από τον Haussman

Πηγή: Mapsof.com

Οι παρεμβάσεις αυτές, του Haussman ανάμεσα στο 1853 και το 1869 είχαν στόχο την διαίωνηση της απολυταρχικής εξουσίας. 25.000 εργάτες και βιοτέχνες εξορίστηκαν από το κέντρο του παρισιού χωρίς καμμία μέριμνα για την αποκατάστασή τους. Οι σπουδαστές του Cartier Latin απομονώθηκαν από την Place de la République, στην οποία κατασκευάστηκε επίσης και στρατώνας, ενώ γύρω από σημαντικά κτήρια δημιουργήθηκαν πλατώματα κατάλληλα για την κίνηση των κατασταλτικών μηχανισμών. Παρόλα αυτά η παρισινή κομμούνια του 1871 δεν αποσωβήθηκε, ξεσπώντας βέβαια σε περιοχές που είχαν μείνει ανέπαφες από το σχέδιο.

Στις μέχρι τότε αγροτικές κοινότητες χαράσσονται οικοδομικά τετράγωνα, κατασκευάζεται οδόστρωμα, πεζοδρόμια και πλατείες, επεκτείνεται το δίκτυο ύδρευσης και φωταερίου, εγκαθίσταται δημόσιος φωτισμός. Παράλληλα, αρχίζουν να δημιουργούνται και οι διοικητικοί μηχανισμοί για τη συμμετοχή των κοινοτήτων στην χρηματοδότηση και τη διαχείριση των έργων υποδομής.

Αυτό θα θέσει τις βάσεις των σύγχρονων θεσμών αυτοδιοίκησης κάνοντας δυνατή τη διάχυση των κοινοτικών εμπειριών μέσα και έξω από την πόλη, στα προάστια. Οι κοινότητες του πρώτου προαστιακού κύκλου εντάσσονται στο Παρίσι. Στις μέχρι τότε αγροτικές εκτάσεις χαράσσονται οικοδομικά τετράγωνα, οδοστρώματα, περνάνε υποδομές ύδρευσης, φωταερίου. Δημιουργούνται πολλοί δημόσιοι οργανισμοί υποδομών με διακοινοτικό χαρακτήρα (συνδικάτα). Δημιουργούνται προδιαγραφές οικιστικής ανάπτυξης: Κάθε κοινότητα θα έχει σχολείο, δημαρχείο, πλατεία, εκκλησία. Δημιουργούνται προδιαγραφές για την κατοικία και τους χώρους παραγωγής. Θεσπίζεται ο νόμος για τις απαλλοτριώσεις που, με τις αλληπάλληλες τροποποιήσεις του, θα αποτελέσει το αποτελεσματικότερο ακόμα και σήμερα εργαλείο άσκησης δημόσιας πολεοδομικής πολιτικής.

Το τείχος του Θιέρσου διαμόρφωνε μια πραγματικότητα μέσα στη πόλη του Παρισιού. Αποτελούσε το διοικητικό όριο της πόλης.

Ουτοπιστές: Το πολιτικό περιβάλλον των αρχών του 19ου αιώνα επηρέασε τις αντιλήψεις των Ουτοπικών Σοσιαλιστών. Οι ανατροπές των εργασιακών σχέσεων, οι νέες επιδιώξεις της αστικής άρχουσας τάξης και τα τεράστια κοινωνικά προβλήματα που πυκνώνονταν στις βιομηχανικές μεγαλουπόλεις έπαιξαν αναμφίβολα σημαντικό ρόλο στις πόλεις-πρότυπα τις οποίες πρότειναν ο Fourier, ο Owen και ο Godin.

Κηπούπολη: Στα σχέδια του Howard για τις κηπουπόλεις, σημαντική παράμετρος ήταν ο κοινωνικός χαρακτήρας της κατοχής της γης και της λειτουργίας των κοινόχρηστων εξυπηρετήσεων. Η συνεργασία των κατοίκων των πόλεων που οραματιζόταν ο Howard ήταν ο επιδιωκόμενος τρόπος λήψης αποφάσεων.

Μεσοπόλεμος

Η πολεοδομία των πρώτων δεκαετιών του 20ού αιώνα πλαισιώνεται στο πολιτικό της σκέλος από μια προσπάθεια της εργατικής τάξης να γίνει αυτή ο ρυθμιστής των αποφάσεων. Στον τομέα της πολεοδομικής έκφρασης υπάρχει μια αμφίσημη σημασίας πορεία της πάλης των τάξεων. Σε πόλεις όπως της Αγγλίας ή της Γαλλίας, οι απαιτήσεις για καλύτερο και υγιεινότερο περιβάλλον διαβίωσης, που σαφώς αποτελούν κάποιες από τις αιχμές των εργαζομένων κατοίκων των πόλεων, οδήγησαν το αστικό-δημοκρατικό καθεστώς να προβεί σε ανάλογες μεταρρυθμίσεις. Υπό τον φόβο ενός αναπτυσσόμενου διεθνούς κομμουνιστικού κινήματος, οι μεταρρυθμίσεις αυτές ήταν η αναγκαία υποχώρηση, και ταυτόχρονα και “σωσίβιο” μιας αστικής τάξης η οποία βρισκόταν σε κρίσιμο σημείο. Τα λόγια του Lloyd George (υπουργού οικονομικών στην Αγγλία) το 1919 σε συνεδρίαση του υπουργικού συμβουλίου είναι χαρακτηριστικά: “Ακόμη και αν το κόστος (για τις μεταρρυθμίσεις) είναι εκατό εκατομμύρια λίρες, τι είναι αυτό μπροστά στη σταθερότητα του κράτους”. Αξιοσημείωτα και τα λόγια άλλου στελέχους της κυβέρνησης: “Τα χρήματα που θα ξοδέψουμε για την κατοικία είναι ασπίδα στον Μπολσεβικισμό και την Επανάσταση”. Το “Κράτος Πρόνοιας” έχει τις ρίζες του στα προγράμματα κοινωνικής κατοικίας της εποχής αυτής και στη μαζική παραγωγή κατοικίας.

Στην Αγγλία μετά το 1918 και μέσα σε μόλις 5 χρόνια προσφέρθηκαν 170.000 νέες κατοικίες και στη δεκαετία του 20 συνεχίστηκε η κρατική ενίσχυση στη στεγαστική αποκατάσταση (π.χ. επαναστέγαση λόγω προγραμμάτων κατεδάφισης Slums) και διατυπώθηκε ακόμη και επιδίωξη για το “σπίτι των 7 σελινιών”, που κάτω από ευνοϊκές οικονομικές συγκυρίες βρήκε μικρή εφαρμογή.

Βιέννη: Στη Βιέννη συγκεντρωνόταν μετά τον Α Παγκόσμιο πόλεμο μεγάλος αριθμός εργατών. Οι σοσιαλιστές που ήταν στην εξουσία πραγματοποίησαν ένα μεγάλο πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας κτίζοντας μέχρι το 1933 ,60.000 σπίτια, τα περισσότερα ως διαμερίσματα σε πολυκατοικίες-συγκροτήματα με εσωτερικές αυλές και βασικές κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις (Hof), με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το κτηριακό συγκρότημα Karl-Marx-Hof με 1.318 κατοικίες.



Το κτιριακό συγκρότημα Karl Marx-Hof

Πηγή: http://www.marxist.com/Europe-old/austrian_uprising.html

Φρανκφούρτη: Η οικονομική κρίση του 1930 ανέστειλε τα προγράμματα κοινωνικής κατοικίας που είχαν προκύψει από ένα ευνοϊκό πολιτικό-ιδεολογικό κλίμα που είχε διαμορφωθεί και από την Δημοκρατία της Βαϊμάρης (επεξήγηση στο θεωρητικό μέρος). Ήδη από το 1929 τα υψηλά κόστη κατασκευής και τα υψηλά επιτόκια είχαν αναιρέσει τις εκτιμήσεις για χαμηλά ενοίκια.

Η παραγωγή κατοικίας βρήκε εκτεταμένη εφαρμογή και στη Γερμανία με εκτεταμένες απαλλοτριώσεις γης για λογαριασμό των τοπικών Δήμων. Οι οικισμοί όπως της Φρανκφούρτης (βλέπε και Σχολή της Φρανκφούρτης), της Στουτγάρδης κ.α. ανέδειξαν την παραγωγή κατοικίας μικρών διαστάσεων και επαναδιαπραγματεύτηκαν μια νέα σχέση του ανθρώπου με το δομημένο περιβάλλον. Η σχολή του Bauhaus έδινε έμφαση στη λαϊκή στέγαση, λόγος για τον οποίο δεχθηκε την πολεμική των ναζί, οι οποίοι το 1933 κατέστειλαν την λειτουργία της.

ΕΣΣΔ: Ενδιαφέρον παράδειγμα για το πώς η πολιτική παίζει σημαντικό ρόλο στην παραγωγή του αστικού ιστού της πόλης, μπορούμε να αντλήσουμε από την εμπειρία της Σοβιετικής Ένωσης. Η οικονομική, κοινωνική και πολιτική επανάσταση του Οκτώβρη, πρόκρινε την ανάγκη για την οικοδόμηση μιας νέας κοινωνίας, βασισμένης τόσο σε ένα διαφορετικό τρόπο διαχείρισης και εκμετάλλευσης των διαθέσιμων παραγωγικών δυνάμεων, όσο και στην πρόκριση ενός διαφορετικού -και ας πούμε- “κοινωνικού” τρόπου ζωής. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, αυτής της πολιτικής -τουλάχιστον όσον αφορά την προκρινόμενη πρόθεση- παρέχουν κάποια άρθρα του

διατάγματος της Πανρωσσικής Εκτελεστικής Επιτροπής της 19ης Φεβρουαρίου 1918 που θέσπιζε την κοινωνικοποίηση της γης.

Άρθρο 1ο: Όλα τα δικαιώματα ιδιοκτησίας πάνω στο έδαφος, το υπέδαφος, τα νερά, τα δάση και τις ζωντανές δυνάμεις της φύσης μέσα στα όρια της επικράτειας της Ομόσπονδης Δημοκρατία των Σοβιέτ της Ρωσσίας καταργούνται για πάντα.

Άρθρο 5ο: Η σρήση του εδάφους, του υπεδάφους, των δασών, των νερών και των ζωντανών δυνάμεων της φύσης, εξαρτάται από τις αποφάσεις των τοπικών, νομαρχιακών περιφερειακών ή ομοσπονδιακών αρχών και βρίσκεται κάτω από τον τελικό έλεγχο των τελευταίων...

Ένα άλλο διάταγμα στις 20 Αυγούστου 1918 συμπλήρωνε:

Άρθρο 1ο: το δικαίωμα ατομικής ιδιοκτησίας καταργείται χωρίς εξαίρεση για όλα τα οικόπεδα μέσα στα όρια αστικών περιοχών, είτε έχουν κτιστεί είτε όχι, είτε ανήκουν σε ιδιώτες, είτε σε παραγωγικές επιχειρήσεις ή οργανισμούς.

Άρθρο 6ο: Στις πόλεις με πληθυσμό πάνω από 10.000 κατοίκους δικαίωμα κατασκευής έχει μόνο η τοπική εξουσία. Στις πόλεις με μικρότερο πληθυσμό το δικαίωμα αυτό μπρεί να παραχωρηθεί από την τοπική εξουσία σε ιδιώτες...

Παρατηρείται στα άρθρα των διαταγμάτων αυτών μιας μεταβολής της πολεοδομικής πρακτικής μετατρέποντάς την σε όργανο μεθοδεύσεως των αστικών καταστάσεων και θέτουν την χωροταξία, μέσα από την κεντρική ή τοπική διεύθυνση στην ικανοποίηση του κοινού συμφέροντος. (Α. Κορρ, Πόλη και Επανάσταση σελ 74) Για αυτό το σκοπό δημιουργείται στις 9 Μαΐου 1918 με Διάταγμα του Συμβουλίου Επιτρόπων του Λαού, η Έπιτροπή Κατασκευών του κράτους, που λειτουργεί κάτω από τον έλεγχο του Ανώτερου Συμβουλίου Εθνικής Οικονομίας, καθώς και μια υπηρεσία σχεδιασμού Πόλεων και Κατοικούμενων Κέντρων. Είναι επίσης ενδιαφέρον και ταυτόχρονα τεράστια δυσκολία- μαζί με άλλες- η απουσία ουσιαστικά πολεοδομικής πρακτικής στην προεπαναστατική Ρωσία.

Στο γενικό πρόγραμμα αυτής της υπηρεσίας, ο καθηγητής Dioubelir αναφέρει : “ Η σύγχρονη πόλη είναι η κατάληξη μιας συγκεκριμένης πορείας στην εξέλιξη του τρόπου της ζωής και το αποτέλεσμα μεταβολών τόσο στην οικονομία όσο και στην τεχνική... Το πρώτο ποτ πρέπει να κάνουμε είναι να δώσουμε στο πρόβλημα της κατοικίας μια λύση σχεδιασμένη. Σε κάθε περίπτωση οι λύσεις πρέπει να παρακολουθούν τις δυνατότητες και τις διαθέσιμες πηγές εσόδων. Από αυτή ακριβώς τη σχέση θα ξεπηδήσει η επιλογή του τύπου κατοικίας, του αριθμού των κατοίκων και του τόπου όπου θα χτιστούν.”

Το 1926 αποφασίζεται στην XV συνδιάσκεψη του Κομμουνιστικού Κόμματος η θέση για ανάπτυξη του Σοσιαλισμού σε μία μόνο χώρα. Οι λόγοι που συνέβη αυτό δεν αναλύονται εδώ,

όμως θα πρέπει να αναφερθεί ένα αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής. Δίνεται προτεραιότητα στην εκβιομηχάνιση της χώρας ενώ μπαίνει σε δεύτερο ρόλο η παραγωγή καταναλωτικών αγαθών και κατοικίας. Οι βιομηχανικές μονάδες που ανοίγουν στις πόλεις έλκουν πληθυσμούς από την επαρχία – είτε μόνιμους κάτοικους της επαρχίας, είτε πληθυσμό που αναγκαστικά είχε εγκαταλείψει τα αστικά κέντρα την περίοδο του εμφυλίου- και σαν αποτέλεσμα της μη ύπαρξης βιομηχανίας κατασκευών υπάρχει κρίση στεγαστικού προβλήματος. Ενδιαφέρον είναι ένας τρόπος επίλυσης του προβλήματος αυτού: Οι εργαζόμενοι τοποθετούνται στις οικίες των πρώην αρχοντικών κτηρίων και επαύλεων. Είναι προφανές ότι η απόφαση της συνδιάσκεψης αυτής έπεφτε σε αντίφαση θέτοντας την παραγωγή κατοικίας σε β' ρόλο ενώ ταυτόχρονα πρόκρινε την εκβιομηχάνιση της παραγωγής. Παρ'όλα αυτά ο αριθμός των κατοικιών που κτίζονται σε όλες τις πόλεις και γύρω από τα καινούρια βιομηχανικά συγκροτήματα είναι πολύ μεγάλος. Πρόκειται όμως για κατοικίες παραδοσιακές με δύο- τρία δωμάτια, ατομική κουζίνα και χώρους υγιεινής. (A. Kopp Πόλη και Επανάσταση σελ 155)

Προωθήθηκε με άλλο διάταγμα που όριζε ως υποχρεωτική την εκπόνηση ρυθμιστικών σχεδίων για κάθε πόλη και ανατίθεται αυτή η αρμοδιότητα στον Οργανισμό που είχε αναλάβει τον γενικό σχεδιασμό του κράτους.

Παρ'όλα τα μεγαλεπίβολα σχέδια και λόγω των οικονομικών και άλλων δυσκολιών, πραγματοποιούνται σημαντικά έργα όπως η κηπούπολη Sokol κοντά στη Μόσχα(1923-1925) το Doukstoi (1924-1925) καθώς και άλλα στο Λένινγκραντ και αλλού. (A. Kopp Πόλη και Επανάσταση σελ 82)

Γαλλία: Στο Παρίσι από το 1920 έχουμε οικισμούς κηπουπόλεις στο Stains (όπου κατοικούσαν εργαζόμενοι των μηχανουργείων της St. Denis, της Bourget και της Courneuve) στη Suresnes και Drancy. Στο μεσοπόλεμο και με υπόδειξη του Henri Sellier υπουργού Υγείας του Λαϊκού μετώπου του Leon Blum οικοδομούνται έντεκα οικισμοί γύρω από το Παρίσι και με μορφή κηπουπόλεων και λειτουργία διοικητικών κέντρων. Το 1912 οργανώθηκε με δική του πρωτοβουλία δημόσια συζήτηση για τα προάστια στην οποία ανέπτυξε τις απόψεις του για την διοικητική αυτονομία των τοπικών κοινοτήτων και το ρόλο που αυτές έχουν να παίξουν στον εξορθολογισμό της καθημερινής ζωής με:

- την εξυγίανση του αστικού ιστού
- τον πολεοδομικό συσχετισμό των τρόπων κατανάλωσης
- τον εξορθολογισμό των αστικών εξυπηρετήσεων (χωρικό, διοικητικό και οικονομικό)

Σ' αυτές τις απόψεις περιλαμβανόταν και η ιδέα που θα αναλάβει ο ίδιος να υλοποιήσει πειραματικά από το 1919, σαν δήμαρχος της Suresnes, ενός από τα κοντινά δυτικά προάστια του

Παρισιού, ιδέα την οποία θα εξακολουθήσει να προωθεί σαν υπουργός υγείας της κυβέρνησης του Λαϊκού Μετώπου το 1936. Μέχρι το θάνατό του το 1943, κατόρθωσε να υλοποιήσει 15 τέτοιους οικισμούς γύρω από το Παρίσι. Βαθμιαία, οι μονοκατοικίες αντικαθίστανται ή συνυπάρχουν με κατοικίες για περισσότερα νοικοκυριά, καθώς και με πολυόροφα κτίρια, ακόμα και συγκροτήματα. Μεγαλώνει η κλίμακα των προγραμμάτων, μαζί με τον αναγκαίο δημόσιο εξοπλισμό. Οι αρχιτεκτονικές μορφές γίνονται πιο πειραματικές, καθώς παρεμβαίνουν αρχιτέκτονες σε επαφή με το μοντέρνο κίνημα. Μέχρι τη δεκαετία του 50 κατασκευάζονται περίπου 75 οικισμοί κηπουπόλεις. Αν και, στο εσωτερικό της πόλης, τα πολυόροφα κτίρια HBM κτίζονται ακόμα μεμονωμένα, οι cîtes των προαστείων του '30 είναι ήδη ανεπτυγμένα κτιριακά σύνολα με οργανωμένους ελεύθερους χώρους και περιλαμβάνουν εκατοντάδες μονάδων κατοικίας ενώ, πολύ συχνά, συνδυάζονται με κηπουπόλεις. Κάτω από την έντονη δημογραφική πίεση, το μέγεθος των συγκροτημάτων κοινωνικής κατοικίας αυξάνεται διαρκώς. (Στα προάστια του Παρισιού, Στοιχεία Πολεοδομικής εμπειρίας /Μαρία Μάρκου, Σημειώσεις για το “Πολεοδομία II” 2010)

Νέες Πόλεις

Αντιπροσωπευτικά δείγματα μεταπολεμικής άσκησης κρατικής παρέμβασης, άρα και αποτελέσματος πολιτικών συγκυριών, αποτελούν οι ιδρυθείσες Νέες Πόλεις.

“Στις δύο πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, τόσο το Συντηρητικό, όσο και το Εργατικό Κόμμα της Μ.Βρετανίας ευνόησαν εξίσου την πρακτική των νέων πόλεων, οι οποίες συνιστούσαν χαρακτηριστική κρατική παρέμβαση στην οργάνωση του χώρου. Μέσα από αυτή την παρέμβαση ευνοείται η κυρίαρχη πολιτικά-οικονομικά τάξη, γιατί οι πολεοδομικές ρυθμίσεις που εισάγονται αναπαράγουν την ανισοκατανομή ανελαστικών αγαθών, (όπως η γη) υπέρ αυτής της τάξης. Ταυτόχρονα, το ίδιο το κράτος, νοούμενο ως συμπύκνωση αντιτιθέμενων οικονομικών συμφερόντων, μέσω των επίσημων φορέων σχεδιασμού που το ίδιο ελέγχει προτάσσει την ιδεολογική συγκάλυψη της μεροληπτικής προστασίας που παρέχεται στα συμφέροντα της κυρίαρχης τάξης. Ο ουμανιστικός μανδύας της ισορροπημένης κοινότητας, της αυτάρκειας-αυτονομίας μιας νέας πόλης και άλλες παρόμοιες επικλήσεις οι οποίες αφομοιώνονται εύκολα από τα μικρο-αστικά στρώματα του πληθυσμού, εξασφαλίζουν κοινωνική συναίνεση, και, συνεπώς μέσω αυτών αποκομίζονται άμεσα πολιτικά ωφέλη” (Δημήτρης Καρύδης: 7 Βιβλία της Πολεοδομίας, σελ. 319.)

Στις Νέες πόλεις της Μ.Βρετανίας ο κρατικός παρεμβατισμός διασφαλιζόταν μέσω της διαδικασίας η οποία θεσπίστηκε από την New Towns Act το 1946. Για κάθε νέα πόλη προβλεπόταν η σύσταση ενός Αναπτυξιακού Οργανισμού, ο οποίος χρηματοδοτούμενος από το κράτος μέσω εντόκων δανείων, αγόραζε τη γη και κατασκεύεαζε τα έργα. Η απόπληρωμή γινόταν σε ορίζοντα

25ετίας και τα έσοδα του Οργανισμού προέρχονταν από ενοικιάσεις ή πωλήσεις κτηρίων ή γης. Παράλληλα στις Νέες Πόλεις επιδιώχθηκε μέσω φοροαπαλλαγών, προσφοράς γης σε χαμηλές τιμές κ.α. η εγκατάσταση βιομηχανιών, όπως εξηγείται εκτενέστερα στο κεφάλαιο των οικονομικών παραγόντων.

Γαλλία: Τη δεκαετία του '50 το πρόβλημα της στέγης αυξάνεται σε τέτοιο βαθμό και πδηγεί στην εμφάνιση των Grand Ensembles περιοχών δηλαδή περιφερειακά του Παρισιού με υπερμεγέθη συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας. Το κτίσιμο των κατοικιών αυτών δεν ήταν ξεκομμένο από τα σχέδια ανάπτυξης της βιομηχανίας κατασκευών στη Γαλλία την περίοδο εκείνη και την ενίσχυσή του σε μοχλό οικονομικής μεγέθυνσης. Ένα από τα πρωτοποριακά πειράματα μαζικής κατασκευής κατοικίας, το πιο παραδειγματικό για ό,τι επακολούθησε και μάλλον το πιο άτυχο, υπήρξε το συγκρότημα της Murette στην κοινότητα του Drancy η κατασκευή του οποίου άρχισε το 1933.

Το συγκρότημα διέθετε όλα τα λειτουργικά και μορφολογικά στοιχεία που θα συνθέσουν, εφεξής, το λεξιλόγιο των μεγάλων συγκροτημάτων: Μια σειρά από πενταόροφα κτίρια παράλληλα μεταξύ τους, δημιουργεί ένα σύνολο από πέντε επάλληλες αυλές σχήματος Π, με 200 μέτρα βάθος και 40 μέτρα πλάτος η κάθε μια, κάνοντας το σύνολο να μοιάζει με “χτένι”, όπως το ονόμασαν οι ντόπιοι. Στην πίσω πλευρά κάθε αυλής υψώνεται ένας πύργος δεκαπέντε ορόφων. Στο ένα άκρο του συγκροτήματος, υπάρχει μια πολύ μεγαλύτερη αυλή περικλειστη από πενταόροφα κτίρια. Στο πρότυπο ανάλογων αμερικάνικων κτιρίων, η φέρουσα κατασκευή είναι μεταλλική και τα στοιχεία πλήρωσης είναι προκατασκευασμένα από μπετόν, συνδυασμός που θα χρησιμοποιηθεί ευρύτατα στα χρόνια του '50 και του '60.

Τα HBM αντικαθίστανται το 1950 από τις κατοικίες ελεγχόμενου ενοικίου HLM (habitations a loyers moderes). Οι κατοικίες HLM κατασκευάζονται με κρατική ή κοινοτική πρωτοβουλία από εταιρικά σχήματα που περιλαμβάνουν δημόσιους φορείς και ιδιώτες, διατηρώντας τη διαχείριση των κτιρίων. Οι δημόσιοι οργανισμοί HLM θεσμοθετούνται ως βασικοί εταίροι του πολεοδομικού σχεδιασμού και, βαθμιαία, εξοπλίζονται με θεσμούς συμμετοχικού σχεδιασμού.

Στόχος είναι η πρόσβαση των ασθενών κατηγοριών πληθυσμού σε κατοικία με ενοίκιο χαμηλότερο από αυτό της ιδιωτικής αγοράς, καθώς ήδη αίρεται το μεταπολεμικό ενοικιοστάσιο. Τα κριτήρια

επιλεξιμότητας των δικαιούχων κοινωνικής στέγης αναθεωρούνται τακτικά με διάταγμα, καλύπτοντας όμως πάντα μεγάλο τμήμα του πληθυσμού. Η δοσολογία ανάμεσα στην ιδιωτική και την κοινωνική κατοικία είναι αντικείμενο συνεχούς έντασης ανάμεσα στους κατασκευαστές, που κερδίζουν περισσότερο από την πώληση διαμερισμάτων, και τις κοινότητες που διεκδικούν περισσότερες μονάδες κοινωνικής κατοικίας με βάση τις ανάγκες στα εργατικά προάστεια

Η εφαρμογή της νέας πολιτικής κοινωνικής στέγης θα γίνει δυνατή μετά το 1953, όταν θα της δώσει προτεραιότητα το Σχέδιο Courant (από το όνομα του νέου υπουργού ανοικοδόμησης και πολεοδομίας). Ο νέος αυτός νόμος προβλέπει διάφορα μέτρα για την ενίσχυση της παρεμβατικής ικανότητας του κεντρικού κράτους και των κοινοτήτων στον τομέα της στέγης. Ένα από αυτά τα μέτρα αφορά την ενίσχυση του μηχανισμού απαλλοτριώσεων για τις ανάγκες της κοινωνικής κατοικίας κατά προτεραιότητα.

Τα προτάγματα της στεγαστικής πολιτικής που δημιούργησε τα μεγάλα συγκροτήματα κατοικίας ήταν:

- Να στεγάσουμε μαζικά, φθηνά, γρήγορα και με καλή ποιότητα
- Να συνδυάσουμε την πολιτική στέγης με την πολιτική αστικής επέκτασης, την ανάπτυξη των υποδομών, τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων.
- Να χρησιμοποιήσουμε την πολιτική στέγης για την ανάπτυξη (βιομηχανία κατασκευών, ανάπτυξη της κατανάλωσης, οικονομίες κλίμακας, ανάπτυξη της αγοράς γης)

Μορφολογικά στα συγκροτήματα αυτά διακρίνουμε υψηλές πυκνότητες, κατάργηση μετώπων, καθετότητα και zoning.

Στη Γαλλία οι νέες πόλεις επιδιώχθηκε να γίνουν ισχυρά κέντρα μιας Πολυκεντρικής Ανάπτυξης. Η δέσμευση των εκτάσεων γης έγινε με νόμο στις 10 Ιουλίου 1965. Οι πόλεις αυτές εντάχθηκαν στο σχήμα “Δράσεων Εθνικού Συμφέροντος”. Το κράτος δέσμευε προκαταβολικά τη γη αποσοβώντας την κερδοσκοπία τρίτων και προωθούσε την φθηνή κοινωνική κατοικία και υποδομή. Ενδεικτικό είναι ότι από το 1965 δεσμεύτηκαν 63.000 Ha ενώ τριάντα χρόνια μετά είχαν αποκτηθεί από το κράτος 30.000 Ha. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '70 το 60% των οικιστικών προγραμμάτων εντασσόταν σε προγράμματα χαμηλής επιδότησης ενοικίου. Στην Πόλη Ile Sst Denise από τη δεκαετία του 60 έβρισκαν κατοικία πολλοί μετανάστες από την Βόρειο Αφρική. Στη Γαλλία οικιστικά συγκροτήματα άρχιζαν να χτίζονται από τη δεκαετία του '50 εν μέσω του πολέμου της Αλγερίας. Τα συγκροτήματα αυτά που βρίσκονταν στα προάστεια πόλεων της Γαλλίας, αποτελούνταν από τουλάχιστον 500 κτίρια το καθένα, ένα συνδυασμό πολυόροφων μπλοκ και χαμηλών κατοικιών. Η κοινωνική ζωή των κατοίκων των πόλεων αυτών ήταν συγκεντρωμένη δίπλα από τα εργοστάσια, στα οποία δηθεν και θα εργάζονταν. Η κατασκευή των οικισμών αυτών ήταν μια προσπάθεια από τις γαλλικές αρχές για την προώθηση της κοινωνικής κινητικότητας και την αντιμετώπιση της εγκληματικότητας. Στις οικιστικές αυτές μονάδες θα διοχετευόντουσαν οι φτωχοί των κέντρων των πόλεων, με την καλλιέργεια μιας ψευδαίσθησης κοινωνικής ανόδου. Στους λευκούς εσωτερικούς μετανάστες προστέθηκαν τα επόμενα χρόνια μετανάστες από την Αφρική, τη Νοτιοανατολική Ασία και την Καραϊβική. Η ώθηση των μεταναστών αυτών προς την περιφέρεια,

θεωρήθηκε ότι θα κατοχύρωνε την ασφάλεια στα κέντρα. Αν το πέτυχε, αυτό είναι αμφισβητήσιμο, σίγουρα όμως πέτυχε την “γκετοποίηση” και υποβάθμιση των περιοχών αυτών. Σήμερα παρουσιάζουν εικόνες ερήμωσης και έχουν ατμόσφαιρα κοινωνικής εξορίας.

Εγκατάλειψη του κράτους πρόνοιας

Από την ανεργία και τη μείωση του κράτους πρόνοιας πλήττονται περισσότερο και ωθούνται σε περιθωριοποίηση συγκεκριμένες ομάδες του πληθυσμού: εργάτες της μεγάλης βιομηχανίας, νέοι, γυναίκες, μετανάστες, συνταξιούχοι. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι κατά την τελευταία 10ετία εισάγονται όροι, όπως «νέοι φτωχοί» και «4ος κόσμος», για να περιγράψουν αυτά τα φαινόμενα στις αναπτυγμένες χώρες του Βορρά. Οι όροι αυτοί σηματοδοτούν τον κοινωνικό αποκλεισμό συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων, τη διχοτόμηση της κοινωνίας, αλλά και τη σαφή χωρική έκφραση που παίρνουν τα φαινόμενα αυτά.

Η κρίση στις περιφέρειες των μεγάλων αστικών κέντρων, η ερήμωση ολόκληρων αστικών, πρώην βιομηχανικών ή αγροτικών ζωνών, η κοινωνική διαίρεση του χώρου με γκετοποίηση ολόκληρων περιοχών, είναι φαινόμενα που, προς το παρόν, οξύνονται. Συνοδεύονται από τις γνωστές εκδηλώσεις ρατσισμού, ξενοφοβικότητας, νεανικής εγκληματικότητας και ναρκωτικών.

Πολιτική κατασκευών:

Ελβετία: Έχει ήδη επισημανθεί η επιρροή των μονοπωλίων στον κατασκευαστικό τομέα, στην διαμόρφωση ενός καθεστώτος κατοίκησης, που βασίζεται στο ενοίκιο.

Εκτός από αυτό και λόγω και του φυσικού κάλλους της Ελβετίας, έχουν θεσπιστεί αυστηροί οικολογικοί κανονισμοί και κατά περιοχές περιορισμοί. Τα 2/3 της επιφάνειας της Ελβετίας είναι ακατάλληλα για κατασκευή κτηρίων λόγω των Άλπεων.

Δεν υφίσταται κάποιος “ανεπίσιμος” κατασκευαστικός τομέας. Όλα τα νέα κτήρια ρυθμίζονται από τους κανόνες του σχεδιασμού των χρήσεων γης και της κεντρικής ή τοπικής αρχής για την ανάπτυξη έως και συγκεκριμένων τοποθεσιών στις επαρχίες της χώρας. Τα μέγιστα επιτρεπτά ύψη, η επιφανειακή κάλυψη, οι αποστάσεις των μετώπων από τις οδούς καθώς και οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ κτηρίων, καθορίζονται από τις αρχές αυτές.

Αυτό έχει σαν παράγωγο αποτέλεσμα, τόσο τα κτήρια κατασκευασμένα από ιδιώτες ή από το κράτος, να έγκεινται στα ίδια στάνταρντ συνθηκών κατοίκησης. (Balchin, Housing Policy in Europe)

Γερμανία Μετά τη λήξη του Β Παγκοσμίου πολέμου, η Γερμανία αντιμετώπισε σοβαρό πρόβλημα στη στέγαση του πληθυσμού. Ένας τρόπος αντιμετώπισης, ήταν η σύσταση μη κερδοσκοπικών στεγαστικών συνεταιρισμών, οι οποίοι και διαδραμάτισαν πρωτεύον ρόλο στο τομέα της κοινωνικής κατοικίας. Οι συνεταιρισμοί αυτοί θα είχαν αφορολόγητα κέρδη, όμως θα έπρεπε να

έχουν κάποιες υποχρεώσεις, όπως το να διατηρούν την τιμή του ενοικίου σε μια χαμηλή βάση και να επανεπενδύουν μέρος των κερδών τους ξανά στην κατασκευή κατοικιών. Λόγω όμως σκανδάλου διαφθοράς που ξέσπασε σε έναν από του μεγαλύτερους συνεταιρισμούς το 1980, η πολιτική αυτή εγκαταλείφθηκε.

Τις δεκαετίες του 1970 και του 1980 η ιδιοκατοίκηση στη Γερμανία είχε σημαντική αύξηση, όμως παρέμενε σχετικά μικρότερη από ότι στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Αυτό ήταν αποτέλεσμα, τόσο της πολεοδομικής πολιτικής να διατηρεί τις τιμές της γης υψηλές, τόσο και λόγω των μεταναστευτικών κυμάτων που μετά το Β Παγκόσμιο συνέρρεαν προς την Γερμανία και κάλυπταν τις στεγαστικές τους ανάγκες ενοικιάζοντας, και όχι αγοράζοντας, ή χτίζοντας σπίτια.

Η σχετική αύξηση στην κατασκευή σπιτιών μετά το 1980 οφείλεται στις επιδοτήσεις και τη χαμηλή φορολόγηση, όσο και από την δημογραφική ανάπτυξη. Για την κατασκευή κοινωνική κατοικίας, η γενική αρχή είναι να χορηγούνται επιδοτήσεις, που υπολογίζονται- σύμφωνα με αναφορά από τον κατασκευαστή- να καλύπτουν όσα έξοδα θα οδηγούσαν το ενοίκιο σε υψηλότερη τιμή από την προκαθορισμένη τιμή του ενοικίου. Επιπλέον, το θεσμικό πλαίσιο χορήγησης τέτοιων επιδοτήσεων, θέτει όρους για την δυνατότητα ενοικίασης αυτών των κατοικιών, πχ μόνο συγκεκριμένες εισοδηματικές ομάδες και προσαρμογή του ενοικίου σύμφωνα με το εισόδημα των ενοικιαστών. (Balchin, Housing Policy in Europe)

Ολλανδία: Στην Ολλανδία, το στεγαστικό πρόβλημα, πήρε ιδιαίτερη έκταση μετά τον Β Παγκόσμιο πόλεμο και εντάθηκε λόγω και της υπεργεννητικότητας και της ραγδαίας αύξησης των νοικοκυριών έως και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Η παραγωγή νέων κατοικιών, παρέμενε για την Ολλανδία τομέας υψίστου κοινωνικού ενδιαφέροντος. Το απόθεμα σε κατοικίες αυξήθηκε κατά 40% τις τελευταίες δεκαετίες, λόγω της εκτενούς κυβερνητικής βοήθειας στον τομέα της κοινωνικής κατοικίας.

Οι στεγαστικές εταιρίες στην Ολλανδία είναι ιδιωτικοί μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί και δικαιούνται οικονομική βοήθεια από την Πολιτεία, η οποία έχει και λόγο για τις δραστηριότητές τους, κυρίως η τοπική αρχή στην οποία και δραστηριοποιούνται. Χαρακτηριστικό είναι πως τα κτήρια τα οποία και αποτελούν προϊόν των οργανισμών αυτών προσφέρουν σχετικά μεγάλες ανέσεις και διατηρούνται σε καλή κατάσταση, ενώ ταυτόχρονα, απευθύνονται σε μεγάλο εύρος του πληθυσμού από εισοδηματική άποψη.

Πέραν από την κοινωνική κατοικία, το κράτος ενθάρυνε και την ιδιοκατοίκηση, ιδιαίτερα μετά τον Παγκόσμιο πόλεμο. Η άμεση χρηματοδότηση, κυρίως σε χαμηλές εισοδηματικά ομάδες, για την απόκτηση κατοικίας και συγκεκριμένες φοροαπαλλαγές για ιδιοκτήτες, παρέχονται από την πολιτεία.

Παρ' όλα αυτά, μετά το 1970 παρατηρείται, μια σταδιακή αύξηση στην ιδιοκατοίκηση και μια σταδιακή μείωση στην κατοικία κοινωνικού ενοικίου και στις επιδοτήσεις. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο ότι ακόμη και άνθρωποι με εισόδημα αρκετά πάνω από το μέσο εισόδημα της Ολλανδίας, προτιμούν να μένουν σε κατοικίες με κοινωνικό ενοίκιο. Υπάρχει ως εκ τούτου μια προσπάθεια από την κυβέρνηση, οι επιδοτήσεις να καταλήγουν σε κοινωνικές κατοικίες που όντως απευθύνονται σε ενοικιαστές χαμηλού εισοδήματος και να υπάρχει καλύτερος έλεγχος. (Balchin, Housing Policy in Europe)

Εξευγενισμός:

Μετά τις αναπλάσεις στις κεντρικές περιοχές των πόλεων, η στενότητα της γης και η κατακόρυφη άξηση της τιμής της λόγω της μεγάλης ζήτησης, έχει ως αποτέλεσμα τον ανταγωνισμό ανάμεσα σε εταιρείες ή ομάδες λειτουργιών. Οι μεγάλες εταιρίες παροχής υπηρεσιών, ή τα διοικητικά γραφεία αυτών, ή των κυβερνήσεων, αντιμάχονται για την εγκατάστασή τους στο κέντρο των πόλεων. Ανεξάρτητα, του ποιά από τις ομάδες λειτουργιών επικρατεί, ένα παραμένει κερτημένο από τον ανταγωνισμό αυτόν. Η γη του κέντρου περνάει στην υπηρεσία της όσο το δυνατόν μεγαλύτερης έντασης κεφαλαίου. Στον ανταγωνισμό αυτόν, όπως γίνεται κατανοητό, δεν έχουν θέση μικρο-μεσαίες επιχειρήσεις ή κατοικίες λαϊκών στρωμάτων που παραδοσιακά ήταν εγκατεστημένες εκεί. Η διαδικασία του εξευγενισμού διαφόρων κεντρικών περιοχών ωθείται από την πολιτεία με πρόσχημα την καταπολέμηση της εγκληματικότητας, την επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελλημένων κτηρίων και την αποκατάσταση/αναβάθμιση της περιοχής. Στο επίπεδο αυτό είναι που εμφανίζονται συγκρούσεις οι οποίες καταδεικνύουν κάθε φορά το βαθμό κοινωνικής συναίνεσης. Το κράτος με πολεοδομική νομοθεσία, μέσω της σύστασης προγραμμάτων ανάπλασης, ορίζει τις χρήσεις της γης αποτρέποντας τις τελευταίες ομάδες να παραμείνουν ή να εγκατασταθούν εκεί. Η συμμετοχή του πολίτη στη λήψη αποφάσεων πολεοδομικού περιεχομένου και χωροταξικού σχεδιασμού είναι τις περισσότερες φορές ευχολόγιο. Τις περισσότερες φορές εκφράζεται με τη μορφή κινητοποιήσεων των πληττόμενων ομάδων της κοινωνίας. Οι τυχόν δυναμικές αντιδράσεις των ομάδων αυτών, παρακάμπτονται μέσω του κατασταλτικού μηχανισμού που διαθέτει το κράτος.

Παραδείγματα αυτής της πορείας αποτελούν η περιοχή του Kreuzberg στο Βερολίνο, όπου η διαφορά μεταξύ των επιδιώξεων του κτηματικού κεφαλαίου και των παραδοσιακών υφιστάμενων χρήσεων γης, οδήγησε σε καταλήψεις κτηρίων και συγκρούσεις με την αστυνομία. Πιο πρόσφατα, μέχρι και τον 5/2012 στην ίδια περιοχή, η οποία είναι συνοικία πολλών μεταναστών κυρίως τούρκικης καταγωγής, οι αντιδράσεις του πληθυσμού απέτραψαν την κατασκευή του κτηρίου BMW-Guggenheim. Εναλλακτικά προτάθηκε η κατασκευή του στην περιοχή Prenzlauer berg όμως αναμενόταν η ανάλογη αντίδραση. Πάντως σύμφωνα με δηλώσεις των ντόπιων κατοίκων

της περιοχής (<http://www.exberliner.com/articles/six-kreuzberg-natives-on-gentrification>) η περιοχή αλλάζει πρόσωπο. Η πολυπολιτισμικότητα στο Βερολίνο φαίνεται να έχει αρκετούς οπαδούς. Η περιοχή έλκει κόσμο ανώτερων εισοδημάτων και ανάλογης αισθητικής. Αποτέλεσμα να ανεβαίνουν τα νοίκια, να χτίζονται νέα κτίσματα και οι ίδιοι οι νοικάρηδες να προτικούν για ενοικιαστές γερμανούς παρά αλλοδαπούς. Οι χρήσεις γης αλλάζουν, οι μικρομαγαζάτορες εκτοπίζονται και στη θέση τους ανοίγουν νέα καφέ. Οι καταλήψεις κτηρίων άδειων και η προβολή τους ως ανεκμετάλλετους χώρους είναι φαινόμενο όχι σπάνιο για την περιοχή.

Στη Νέα Υόρκη γίνεται προσπάθεια αναβάθμισης της περιοχής Park Slope στο Brooklyn. Χτίζονται πολυτελή ξενοδοχεία, μεταφέρεται το γήπεδο της ομάδας μπάσκετ του New Jersey, αναπλάθονται τα πάρκα και τα εμπορικά της 5ης λεωφόρου ανεβάζουν τις τιμές τους. Αυτό έχει επιπτώσεις στα μεσαία στρώματα της περιοχής και ειδικότερα στις μειονότητες που γίνονται καθημερινός στόχος της αστυνομίας. (<http://sunsetparkalliance.wordpress.com/2012/03/13/the-gentrification-of-park-slope/>).

Η ανάπλαση του δυτικού Village της Νέας Υόρκης από το 2001 οδήγησε στην ανάπτυξη πολυτελών δραστηριοτήτων, στην αναμόρφωση του πάρκου Hudson River Park και την αύξηση πολιτισμικών δραστηριοτήτων. Η περιοχή ήταν παραδοσιακά τόπος συγκέντρωσης ομοφυλόφιλων, οι οποίοι προσπαθήθηκε να απομακρυνθούν με συχνές ενοχλήσεις από την αστυνομία και την απαγόρευση κυκλοφορίας μετά τις 9.00 μμ. Καθώς η περιοχή αποτελούσε πόλο έλξης για κατοίκους που διέμεναν σε άλλες περιοχές το ζήτημα πήρε εμβέλεια, παρενέβησαν οργανώσεις υπεράσπισης ατομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων.

Άλλη περόμοια περίπτωση εξυγениσμού περιοχής στην Ν. Υόρκη ήταν αυτή του Tompkin's Square Park στο νοτιοανατολικό Μανχάτταν. Η περιοχή έχει καταγραφεί στη συλλογική μνήμη ως χώρος αντίστασης της εργατικής τάξης, καθώς ηπύρξε ιστορικά τόπος κοινωνικών και εργατικών συγκεντρώσεων και συγκρούσεων με την αστυνομία. Η περιοχή την δεκαετία του '80 θεωρούταν υποβαθμισμένη καθώς ήταν χώρος συγκέντρωσης και διαμονής κατώτερων στρωμάτων αλλά και ναρκομανών. Στα πλαίσια αυτά αποφασίστηκε το 1988 από την πολιτεία η αναβάθμισή του πάρκου και της περιοχής. Η αντίσταση των κατοίκων αρχικά απέτρεψε τα σχέδια αναμόρφωσης. Σταδιακά όμως και με την προπαγάνδα των ΜΜΕ και τις δηλώσεις πολιτικών που χαρακτήριζαν την περιοχή ως "βόθρο της πόλης" που υποθάλπει ναρκομανείς και διαδηλωτές, αναρχικούς και κομμουνιστές, σταδιακά άρχισε να υιοθετείται η αναβάθμισή της. Περιφράχτηκε το πάρκο, επενδύθηκε με φανταχτερά υλικά, ενώ στην περιοχή χτίστηκε και ο πύργος Zeckendorf με 26 ορόφους για κατοικίες και γραφεία.

Στο Άμστερνταμ από τα μέσα της δεκαετίας του '60 επιχειρήθηκε η κατασκευή στο ιστορικό

κέντρο της πόλης μιας Central Business Area συνδεδεμένη με σταθμούς μετρό και αυτοκινητόδρομους. Οι κινητοποιήσεις των κατοίκων της πόλης όμως κατά το διάστημα 1968-1975 κατέστησαν αδύνατη την κατασκευή των έργων αυτών εκτός ενός σταθμού μετρό. Αντίθετα με τις αρχικές του επιδιώξεις το κράτος αναγκάστηκε να προβεί στη μελέτη και ανέγερση προσωρινών κοινωνικών κατοικιών για την αναζωογόνηση της περιοχής.

Σχόλια

Τόσο με τα παραδείγματα που παρουσιάστηκαν όσο και με την παρουσίαση γενικών τάσεων, αναδείχθηκε η επιρροή των κυβερνητικών αποφάσεων στη διαμόρφωση της πόλης. Η επιρροή αυτή ήταν σημαντικότερη τους δύο τελευταίους αιώνες είτε μιλάμε για το κράτος του αστικού κοινοβουλίου είτε μιλάμε για το Αυτοκρατορικό, είτε για το σοσιαλισμό της ΕΣΣΔ.

Για το επίπεδο ζωής των κατοίκων, για το που και κάτω από ποιες συνθήκες διαμένουν, για τις χρήσεις γης που αναπτύσσονται στο κέντρο και την περιφέρεια, για την δημιουργία νέων πόλεων για την αποκέντρωση των λειτουργιών, για την πριμοδότηση του ενός τομέα της οικονομίας εις βάρος κάποιου άλλου, αλλά και για τα προγράμματα κοινωνικής κατοικίας ή αντίθετα για την εκμετάλλευση της γης από την μεγάλη ιδιωτική πρωτοβουλία, πάντα το κράτος έπαιζε έναν από τους πιο κρίσιμους ρόλους.

Από τον Haussman και την πλήρη αλλαγή του κέντρου του Παρισιού, χωρίς ουσιαστική πρόνοια για τους κατοίκους των περιοχών που εκτοπίζονταν, περάσαμε μετά από μισόπερίπου αιώνα στην παραγωγή κοινωνικής κατοικίας την περίοδο της διακυβέρνησης του Leon Blum. Παράλληλα η υιοθέτηση ενός όπως ονομάστηκε “κράτους πρόνοιας” κατά τον μεσοπόλεμο είχε εμφανισθεί ήδη στο Λονδίνο και προσπάθησε να βελτιώσει την άθλια διαβίωση των εργαζομένων περάσαμε στην εγκατάλειψη αυτού του “κράτους πρόνοιας”, εγκατάλειψη η οποία δημιούργησε ξανά εκτεταμένα προβλήματα διαβίωσης και κοινωνικού αποκλεισμού.

Το “γη και ύδωρ” που προσφερόταν στις βιομηχανίες για περίπου έναν αιώνα, ακολουθήθηκε από δεσμεύσεις τόσο ως προς την χωροθέτησή τους μακριά από το κέντρο των πόλεων όσο και από την δημιουργία ενός πλαισίου κανόνων που ήταν υποχρεωμένες να ακολουθούν. Εν καιρώ οι βιομηχανίες εγκαταλείπουν τις χώρες αυτές και εγκαθίστανται σε αναπτυσσόμενες ή τριτοκοσμικές χώρες για να αποφύγουν τα σχετικά υψηλότερα ημερομίσθια και τα περιβαλλοντικά πρόστιμα καθώς και για να κερδοφορήσουν σε ένα πιο ρευστό θεσμικό πλαίσιο.

Η σταδιακή τριτογενοποίηση της παραγωγής, οδηγεί τις πόλεις στον μεταξύ τους ανταγωνισμό για να αναδειχθούν σε ισχυρά παγκόσμια διοικητικά και εμπορικά κέντρα. Στον αγώνα αυτό, οι κυβερνήσεις προωθούν μια εικόνα για την πόλη και προσπαθούν να αναδείξουν τα σχετικά της προτερήματα. Χάριν αυτού παρατηρούμε το κεντρικό μέρος της πόλης να περνάει στον έλεγχο των

μεγάλων επιχειρήσεων και ελλείψη προστασίας από το κράτος, η κατοικία να εκδιώκεται σταδιακά από το κέντρο. Η κρατική πρωτοβουλία προχωράει στον εξευγενισμό ολόκληρων περιοχών και μετασχηματίζει τον χαρακτήρα που διατηρούσαν ίσως και για αιώνες. Από την άλλη οι κινήσεις πολιτών και συλλογικοτήτων ενάντια σε αυτή τη μορφή εξευγενισμού αναπτύσσεται και προσπαθεί να διαφυλάξει αυτό τον χαρακτήρα.

1.δ Αστικό δίκτυο

Τα δίκτυα μεταφορών και οι υποδομές τους ως κύρια διαφαινόμενη λειτουργία και χρησιμότητα έχουν την εξυπηρέτηση της ζήτησης για μετακίνηση. Η ζήτηση αυτή γεννάται ως επί το πλείστον από ήδη υπάρχουσες λειτουργίες της πόλης διασκορπισμένες στον αστικό ή περιαστικό χώρο. Διαχωρίζονται περιοχές γέννησης μετακινήσεων και περιοχές έλξης μετακινήσεων. Η σύνδεση και η δυνατότητα πρόσβασης μεταξύ των περιοχών αυτών καλύπτεται από τα μέσα μεταφοράς είτε αυτά είναι τα ΜΜΜ με τις αντίστοιχες υποδομές τους είτε είναι το Ι.Χ. .

Η ανάπτυξη όμως των συγκοινωνιακών υποδομών δεν γίνεται αποκλειστικά για την κάλυψη των ήδη υπαρχουσών αναγκών εντός της πόλης. Ήταν και είναι όργανο διαμόρφωσης νέων καταστάσεων. Είναι δε τόσο ισχυρή η επίδρασή τους στη μορφή και την κατανομή του πληθυσμού ώστε το ερώτημα “η πόλη γεννάει τις ανάγκες μετακίνησης ή η δυνατότητα μετακίνησης γεννάει την πόλη” να μην επιδέχεται απόλυτη απάντηση. Η ανάπτυξη του μετρό από τα τέλη του 19ου αιώνα έως τα μεταπολεμικά χρόνια αρχικά οδήγησε στην επέκταση της πόλης πέρα από τα προηγούμενα όριά της και ωθούμενη από πολιτικές, οικονομικές αλλά και κοινωνικές πιέσεις διαμόρφωσε το σχήμα της. Παράλληλα η κατασκευή των συράγγων αλλά και των οδικών αξόνων παγιοποίησε και ως ένα βαθμό καναλιζάρισε τις προϋπάρχουσες όσο και τις νέες κινήσεις και συνήθειες αλλά και λειτουργίες του ίδιου του χώρου.

Πολύ πέρα από τις λειτουργίες τους αυτές σε σχέση με το χώρο, τα συστήματα μεταφορών ορίζουν από μόνα τους έναν ολόδικό τους τόπο. Οι κεντρικοί δρόμοι στις ευρωπαϊκές χώρες (όπως και αλλού) αποτελούν όλο και περισσότερο τον νέο κοινωνικό ιστό, ειδικά σε περιόδους έντονης κοινωνικής ζύμωσης και ανάπτυξης κινήσεων. Ταυτόχρονα οδικές αρτηρίες τεμαχίζουν και καταστρέφουν τις κοινωνικές λειτουργίες σε άλλες περιοχές λόγω του όγκου τους και της ιδιότητάς τους ως “Αυτοκινητόδρομοι”.

Οι υπόγειες διαδρομές του μετρό οικοδομούν μια υπόγεια πόλη, με τα κέντρα της, την περιφέρειά της και τις, απροσπέλαστες χωρίς συρμό, αρτηρίες της. Αν οι σύραγγες του μετρό του Λονδίνου κατά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο λειτούργησαν ως “καταφύγιο” για τους κατοίκους από τους βομβαρδισμούς των χιτλερικών αεροπλάνων (κάτι σαν σύγχρονα οχυρά), οι μεγαλοπρεπείς σταθμοί της Μόσχας ανοιχτοί για όλο τον κόσμο λειτούργησαν ως ανάδειξη της “σοσιαλιστικής ανωτερότητας”. Η σταδιακή εγκατάλειψή τους, τα διαμόρφωσε ως ιδιότυπες “περιοχές διαμονής”, ένα ιδιόμορφο “γκέτο” για τους άστεγους, τους φτωχούς και τους παραμερισμένους. Τις δεκαετίες '50 και '60 η φτώχεια αποτυπωνόταν σοκαριστικά στο Παρισινό μετρό, καθώς και μετέπειτα στους σταθμούς των μεγάλων μητροπόλεων, όπως του Λονδίνου ή της Ν. Υόρκης. Υπογείως κφράζεται η

κατάσταση του πληθυσμού κάθε περιοχής. Ταυτόχρονα όμως, η αρχιτεκτονική τους και ο χαρακτήρας τους, μεγαλόπρεπος ή ησσοнос σημασίας παραμένει και αποτυπώνει μια χωρίς συγκεκριμένη χρονική στιγμή κατάσταση ανεξάρτητα της επίγειας οικοδομικής δραστηρότητας.

Τάσεις

Τα δίκτυα μεταφορών, από τις ιππλάτες άμαξες και τράμ που χρησιμοποιούνταν έως και τον 19ο αιώνα, γνώρισαν μια τεράστια αλλαγή με την εμφάνιση του μετρό, των προαστιακών σιδηρόδρομων αλλά και την εμφάνιση του αυτοκινήτου με τις ιδιαίτερες απαιτήσεις αστικού επίγειου χώρου. Το δίκτυο μετρό έπαιξε σημαντικό ρόλο για την αποσυμφόρηση των πυκνοκατοικημένων κέντρων των πόλεων του 19ου αιώνα (επίδραση στην κατανομή των πληθυσμού). Αυτό έγινε σε δύο επιμέρους κινήσεις. Αρχικά τα ανώτερα οικονομικά στρώματα και οι εύποροι κάτοικοι των πόλεων βρήκαν την δυνατότητα- πολυτέλεια να μετοικήσουν προς τα ανοικοδομούμενα προάστια στις νέες κατοικίες εγκαταλείποντας το κέντρο. Μετέπειτα, καθώς σταδιακά η βιομηχανία αλλά και άλλες δραστηριότητες όπως εμπορικές και ακόμη και διοικητικές λειτουργίες και οι εργαζόμενοι σε αυτές μετατοπίζονταν προς την γύρω από το κέντρο περιοχή, μέρος των ανώτερων στρωμάτων επανακατοικούσαν τις κεντρικές περιοχές.



Ιππήλατο τραμ της Οξφόρδης.

Πηγή: Headington.org

Η ταχύτητα και η ασφάλεια που προσέφερε το μετρό μείωσε το χρόνο μετακινήσεων σε βαθμό που απόσταση κατοικίας-εργασίας δεν αποτελούσε πλέον το ανυπέρβλητο πρόβλημα του παρελθόντος. Αν η οικονομική δυνατότητα το επιτρέπει, ο τόπος εργασίας είναι άλλος από τον τόπο διαμονής. Με την αλλαγή δε του προσανατολισμού της οικονομίας από το δευτερογενή στο τριτογενή τομέα και την εγκατάσταση στα κέντρα των πόλεων διοικητικών γραφείων και εταιρειών, και την ανάπτυξη των προαστίων ως σημαντικό τόπο διαμονής όλο και περισσότερων ανθρώπων (η κατοικία ωθείται σταδιακά από το κέντρο) αλλάζει και η μορφή των πόλεων. Η ανάπτυξη τους εξαρτάται από τις χαράξεις των γραμμών και γίνεται κατά μήκος τους. Μετά το 2ο παγκόσμιο πόλεμο και ενώ στις ΗΠΑ ξεκινούσαν τα έργα κατασκευής των διαπολιτειακών αυτοκινητοδρόμων, στην Ευρώπη δαπανήθηκε ένα σημαντικό μέρος από τα χρήματα του σχεδίου Μάρσαλ, για την επανακατασκευή των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας. Για παράδειγμα η Στοκχόλμη, το Ρότερνταμ και η Ρώμη ξεκίνησαν την κατασκευή μετρό αμέσως μετά τον πόλεμο (Δημήτρης Μηλάκης, Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μακρο- και Μικρο- κλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης, σελ 65) Ωστόσο, και στις ευρωπαϊκές πόλεις η έκταση του οδικού δικτύου αυξήθηκε σημαντικά κατά τη μεταπολεμική περίοδο και κυρίως στις δεκαετίες 1950-1980.

Η ανάπτυξη του Ι.Χ. συνέβαλλε στην ανάπτυξη της τεχνολογίας της οδοποιίας, οδήγησε στην ανάπτυξη μιας ακμάζουσας και ισχυρής οικονομικό-πολιτικά βιομηχανίας αυτοκινήτων και πετρελαϊκής βιομηχανίας, η οποία με τη σειρά της ,μαζί και με τη διαφήμιση (αλλά και φυσικά με την άνεση, ιδιωτικότητα και ελευθερία που προσέφερε το Ι.Χ.) διαμόρφωσε μια εντελώς νέα κατάσταση. Υπερκέρασε για μεγάλο μέρος του αιώνα τις δημόσιες συγκοινωνίες ακόμη και σε ευρωπαϊκές πόλεις με παράδοση και επενδεδυμένα κεφάλαια σε αυτές και άλλαξε την μορφή αλλά και την όψη τους (διαπλατύνσεις, αναδιατάξεις οδών, νέες διανοίξεις, ανισόπεδοι κόμβοι). Παράλληλα, με τον σχεδιασμό οικιστικών προγραμμάτων στην περιφέρεια των μεγάλων πόλεων της Ευρώπης στα μέσα του αιώνα κρίθηκε αναγκαία η αναβάθμιση του οδικού δικτύου για την εξυπηρέτηση της μέλλουσας ζήτησης. Παράγοντες όπως η αύξηση των εισοδημάτων, η δυνατότητα φτηνής ενέργειας και η ζήτηση για προαστιακές κατοικίες αλλά και η θεώρηση από μέρους της πολιτείας ότι η εξυπηρέτηση του αυτοκινήτου είναι κρίσιμος παράγοντας οικονομικής εξέλιξης οδηγούν στην αύξηση του δείκτη χρήσης Ι.Χ. Σημαντικότετος επίσης παράγοντας ήταν τα οικονομικά συμφέροντα που εντάσσονταν στον κύκλο παραγωγής και χρήσης των αυτοκινητοδρόμων, όπως οι κατασκευαστικές εταιρείες, οι εταιρείες εμπορίας πετρελαίου και οι αυτοκινητοβιομηχανίες. (Δημήτρης Μηλάκης, Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μακρο- και Μικρο- κλίμακας στις Επιλογές

Μετακίνησης, σελ 46)

Το χαρακτηριστικότερο, ίσως παράδειγμα ανάμειξης των παραπάνω συμφερόντων στην διαμόρφωση της πολιτικής μεταφορών συνέβη τη δεκαετία του 1930 στο Λος Άντζελες των ΗΠΑ, όταν και ξηλώθηκε το δίκτυο τραμ που κάλυπτε μια τεράστια περιοχή της πόλης, ώστε να δημιουργηθεί προσφορότερο ακόμη έδαφος για την κατασκευή δρόμων για την εξυπηρέτηση του Ι.Χ.

Χαρακτηριστικό επίσης των δεκαετιών '50-'60 όσον αφορά το σχεδιασμό και τις μεθόδους προβλέψεων της μετακίνησης είναι το γεγονός ότι η μετακίνηση με δημόσια συγκοινωνία θεωρείται ότι επιλέγεται από άτομα που δεν έχουν εναλλακτική επιλογή. Η κοινωνική διαστρωμάτωση στο χώρο αν δεν εντάθηκε τουλάχιστον παγιώθηκε ενώ από άποψη καταξίωσης και κοινωνικής προβολής το ΙΧ έγινε το αντικείμενο-πόθος για χιλιάδες ανθρώπους. Στις ΗΠΑ έγινε το νευραλγικό στοιχείο πολεοδομικού σχεδιασμού, με τρανό παράδειγμα το Λος Άντζελες και “ειρωνική” εξαίρεση τη Ν.Υόρκης.

Η δομή των πόλεων επηρεάζεται σημαντικά από την έλξη λειτουργιών στους οδικούς άξονες. Η ύπαρξη συσσωρευμένων λειτουργιών ανεβάζει τις τιμές της γης. Σε μια δεύτερη φάση γίνονται επενδύσεις στον οδικό άξονα με βάση μια προσδοκώμενη επαύξηση της συγκέντρωσης των λειτουργιών, η οποία όμως λειτουργεί αρνητικά λόγω ακριβώς των δυσλειτουργιών που προκαλούνται απ'την ίδια. Υπάρχει λοιπόν ο κίνδυνος να αρχίσει ο αντίστροφος κύκλος εγκατάλειψης και μαρασμού αφήνοντας πίσω μια κατεστραμένη πολεοδομικά και περιβαλλοντικά περιοχή. Στην ευρύτερη οικιστική περιοχή, ως συνέπεια εγκατάστασης χρήσεων που εξυπηρετούν κεντρικές λειτουργίες της πόλης (κτίρια γραφείων, πολιτιστικά κέντρα, εμπορικά καταστήματα κ.α.) γραμμικά παράλληλα με τους οδικούς άξονες, οδηγούν στη διαμόρφωση νέων γραμμικών κέντρων που αποδυναμώνουν τα παραδοσιακά, που όμως στερούνται υποδομών και χαρακτηριστικών που θα συνέβαλαν στη διαμόρφωση κοινωνικού πηρύνα. Δημιουργούνται οικιστικές ενότητες συνήθως χωρίς πολεοδομικό σχέδιο. Λόγω επίσης του χαρακτήρα των χρήσεων γης που συσσωρεύονται παροδίως οι οποίες σχετίζονται με λειτουργίες που προυποθέτουν υψηλή οικοδομική εκμετάλλευση, αυξάνεται ο οικοδομικός όγκος και περιορίζονται οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι εξυπηρέτησης. (Κων. Σερράος, Παρόδιες χρήσεις γης στο αστικό δίκτυο σελ.3-5)

Λόγω των αυξημένων συγκεντρώσεων λοιπόν κατα μήκος των οδικών αξόνων, ειδικότερα σε κεντρικές περιοχές, αναπτύσσεται κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία χρήζει διορθωσης. Τα βήματα σχεδιασμού της προσφιλέστερης μεθόδου για πάνω από μισό αιώνα, είναι τα αξής.

1. Γένεση μετακινήσεων (Trip Generation)

εντοπίζεται ο συνολικός αριθμός επιθυμιών μετακινήσεων προς και από μία περιοχή.

2. Κατανομή μετακινήσεων (Trip Distribution)

εκτιμάται η προέλευση και του προορισμός των μετακινήσεων, δηλαδή η κατανομή τους μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της περιοχής μελέτης (κυκλοφοριακών ζωνών).

3. Καταμερισμός μετακινήσεων ανά μέσο (Modal Split)

διαχωρίζονται οι μετακινήσεις κατά το είδος μεταφορικού μέσου που θα χρησιμοποιηθεί.

4. Καταμερισμός στο δίκτυο (Traffic Assignment)

εκτιμώνται οι διαδρομές που θα ακολουθήσουν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στα επιμέρους οδικά (ή σιδηροδρομικά) τμήματα του δικτύου.

Η αντιμετώπιση ή πολλές φορές και η πρόβλεψη για μελλοντικές αυξήσεις στη ζήτηση αντιμετωπίζεται από την δημιουργία παρακαμπτήριων οδών που καταλήγουν μετά την έλξη όλο και περισσότερων χρήσεων γης σε αυτές να ενταχθούν στον αστικό ιστό, αλλά και με τις διαπλατύνσεις της οδού για καλύτερη εξυπηρέτηση μέσω αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας της. Η αύξηση της χωρητικότητας του οδικού δικτύου, μπορεί αρχικά να προσφέρει τη δυνατότητα για μια πιο ομαλή και ταχεία κυκλοφοριακή ροή, ωστόσο στη συνέχεια ελκύει μετακινούμενους, από άλλα πιο κορεσμένα οδικά τμήματα, αλλά και απελευθερώνει εκείνη τη ζήτηση για μετακινήσεις, που δεν εκδηλωνόταν λόγω της ύπαρξης του κυκλοφοριακού κορεσμού. Οι νέες αυτές μετακινήσεις που έλκονται από το νέο οδικό έργο χαρακτηρίζονται ως «παράγωγη κυκλοφορία»

Όσον αφορά στη μορφή της πόλης, ένα άλλο στοιχείο είναι η πρόσβαση των οδικών αρτηριών από την περιφέρεια στις προαστιακές περιοχές, η μετάβαση δηλαδή από το υπερτοπικό-υπεραστικό δίκτυο στο αστικό. Η μετάβαση αυτή ακριβώς λόγω της ασυντόνιστης έλξης λειτουργιών επί των αξόνων και της μη τήρησης κανενός πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού -σε αρκετές περιπτώσεις- οδηγεί την επέκταση της πόλης σε μορφή “πολυποδα” και επιπλέον απαξιώνει τα μορφολογικά αρχιτεκτονικά στοιχεία “είσοδου” των πόλεων κάνοντας δυσανάγνωστη και ασαφή την είσοδο σε αστική περιοχή.

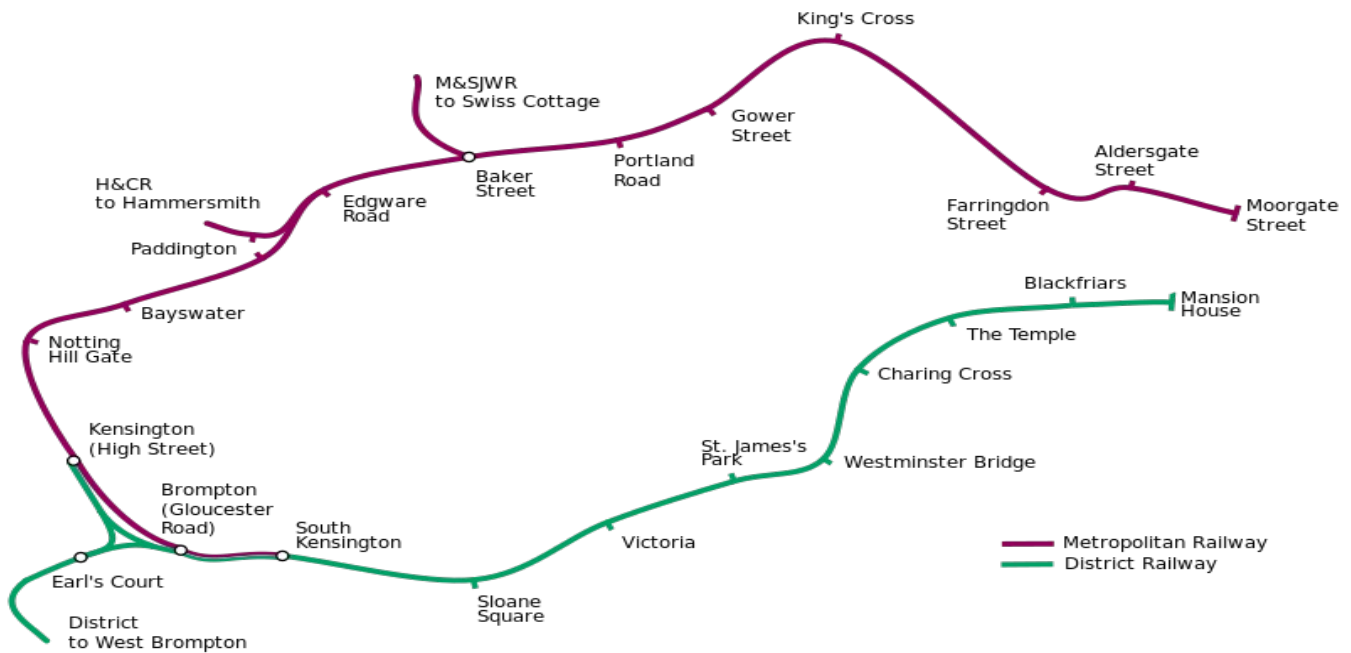
Προχωράμε στην παράθεση παραδειγμάτων από τη διεθνή εμπειρία.

Ευρώπη

Μ.Βρετανία: Στο Λονδίνο κατασκευάστηκε η πρώτη γραμμή μετρό στον κόσμο. Εγκαινιάστηκε το 1863 και κατασκευάστρια εταιρία ήταν η Metropolitan Railways. Η γραμμή Paddington-Farrington Str. Μέσω Kings Cross χρηματοδοτήθηκε από τις σιδηροδρομικές εταιρίες Great Western Railway (GWR) και Great Northern Railway (GNR) ενώ η City of London Corporation επένδυσε κατά την έναρξη των κατασκευών. Οι σιδηροδρομικές εταιρίες προσέφεραν και το τροχιαίο υλικό με αντάλλαγμα σύνδεση της γραμμής με τα δικά τους σιδηροδρομικά δίκτυα. Η GWR συνδέθηκε μέσω του Paddington και η GNR μέσω του Kings Cross. Η έναρξη των εργασιών έγινε μέσα σε

κλίμα φόβου για υποχωρήσεις κτηρίων λόγω των δονήσεων και ανησυχίας για ενδεχόμενες καθιζήσεις του εδάφους πάνω από τις σύραγγες.

Το 1868 μπαίνει στο χώρο των κατασκευών και η εταιρία District Railways. Εως το 1884 και με βάση σχετικού σχεδίου της Βουλής των Λόρδων ολοκληρώνεται από τις δύο εταιρίες μια κυκλική γραμμή γύρω από το κέντρο της πόλης, η Circle Line. Μέχρι τη δεκαετία του 1880 σημαντικότερη γραμμή ήταν αυτή που ένωνε το κέντρο με την περιοχή Middlesex συμβάλλοντας την εκεί ανάπτυξη προαστίων. Η αφόρητη κατάσταση της κεντρικής περιοχής του Λονδίνου απαιτούσε τη λήψη μέτρων για την αναδιαμόρφωσή της,



Η Inner Circle Line to 1872

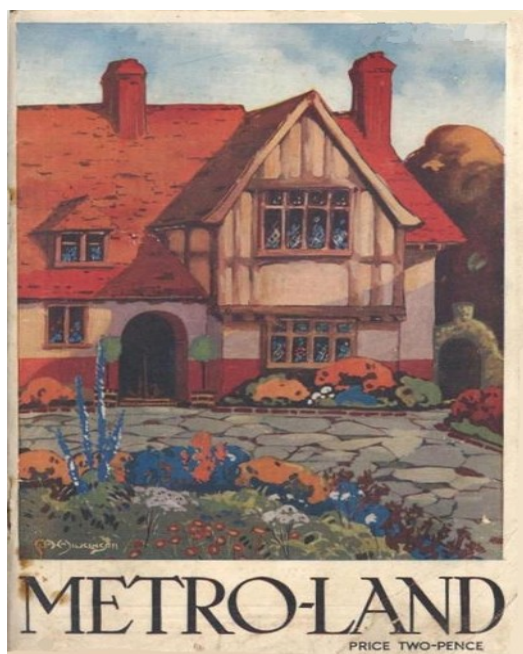
Πηγή: Wikipedia

Το μετρό είχε σημαντικότερη συμβολή ως το μέσο εκείνο με το οποίο θα επιτυχανόταν η απομάκρυνση των εργοστασίων και των βιομηχανικών εργατών από το κέντρο του Λονδίνου. Τα εύπορα στρώματα παράλληλα, βρήκαν με το μετρό ένα μέσο διαφυγής προς τα προάστια. Το προ υπάρχον σύστημα ενδοαστικών μεταφορών αποτελούταν από ιπήλατα λεωφορεία και τράμ σε φτωχό οδικό δίκτυο. Χιλιάδες σπίτια καταστρέφονται από όπου διέρχονται οι γραμμές και στο διάστημα 1872-1885 εκδιώχνονται από την περιοχή κατοικίας τους 75.000 άνθρωποι. Ο πληθυσμός του City μειώνεται από 130.000 σε 21.000 την περίοδο 1853-1901. Μάλιστα από την κατασκευή της πρώτης γραμμής δόθηκαν οικονομικές ελαφρύνσεις για τους εργαζόμενους που χρησιμοποιούσαν το μετρό (π.χ. Για τους επιβάτες-εργάτες που θα χρησιμοποιούσαν το μετρό από τη στάση Paddington μεταξύ 5.30-5.40 το πρωί, το εισιτήριο μετ'επιστροφής χρεωνόταν ως απλής

διαδρομής). Καθώς όμως δεν υπήρχε κανένας σχεδιασμός και οικονομική βοήθεια από το κράτος για τη στέγαση των ανθρώπων αυτών και καθώς το μετρό ήταν-παρά τις όποιες ρυθμίσεις- ακριβό μέσο μεταφοράς και τα κατώτερα στρώματα αποτελούνταν και από χιλιάδες άνεργους ή περιστασιακά εργαζόμενους, αποτέλεσμα ήταν η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στις γειτονικές περιοχές του κέντρου και όχι προς τα αναπτυσσόμενα προάστια. Τα γκέτο δεν εξαλείφθηκαν, παρά μετατοπίστηκαν και το βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων που διέμεναν στο όριο της φτώχειας δεν καλυτέρευσε τουλάχιστον έως τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι εταιρίες Metropolitan και District καταργούν τις ατμομηχανές που ήταν οι μηχανές έλξης μέχρι τότε και παρέχουν ηλεκτροδότηση στους συρμούς τους το 1905.

Στις αρχές του αιώνα καταφτάνει στο Λονδίνο ο αμερικανός Yerkes από το Σικάγο, στο οποίο ήλεγχε τα 644 χιλιόμετρα γραμμών τραμ. Εξαγόρασε το δίκτυο τραμ καθώς και μεγάλο μέρος του δικτύου μετρό δημιουργώντας την Underground Group (στην οποία το 1908 συγχωνεύθηκαν όλες οι εταιρίες μετρό εκτός της Metropolitan). Η ηλεκτροδότηση του τράμ γίνεται το 1901 και τα υπήλατα καταργούνται. Φιλοδοξία του ήταν μέσω της επέκτασης και αναβάθμισης του τραμ να οδηγήσει σε προαστιακή ανάπτυξη και να καρπωθεί τα -τεράστια- οικονομικά οφέλη. Και το τραμ θα έπαιζε ρόλο στην απομάκρυνση των χαμηλών στρωμάτων από το κέντρο.

Το δίκτυο μετρό σε μεγάλο βαθμό παρέμεινε αναλλοίωτο στη μορφή που είχε το 1907. Οι εταιρίες Underground και Metropolitan εκμεταλλεύτηκαν τις οικονομικές ενισχύσεις που ψηφίστηκαν το 1921 για την αύξηση της απασχόλησης και την τόνωση της παραγωγικότητας. Προχωρούν σε ανάπτυξη και εκσυγχρόνιση του δικτύου τους. Στη διάρκεια του μεσοπολέμου κατασκευάζονται με ευθύνη και σχεδιασμό από το κράτος προάστια. Χτίζονται (Hall P.1997 σελ61-80, 108-112) κατά μήκος των σταθμών των γραμμών του μετρό που μέχρι τότε διέτρεχαν ανοικοδόμητες εκτάσεις περίπου 1.000.000 σπίτια. Συγκεντρώνονται επίσης γύρω από τις περιοχές αυτές λειτουργίες αναψυχής (κινηματογράφοι) και εμπορικές (εμπορικά καταστήματα). Το τραμ και το λεωφορείο πυκνώνουν τις περιοχές και οδηγούν στους σταθμούς Μετρό. Η εταιρία Metropolitan εκδίδει διαφημιστικά για τις νέες αυτές περιοχές , στις οποίες δίνει και το όνομα “Metro-Land” και προτρέπει τους Λονδρέζους για ταξίδια αναψυχής σε αυτά αλλά και φυσικά για μόνιμη κατοικία. Τα μεσοαστικά και ανώτερα στρώματα διαφεύγουν από το κέντρο προς τα προάστια. Από πολεοδομικής άποψης στις νεόκτιστες αυτές περιοχές δείχνουν να ασπάζονται τη μορφή “Κηπουπόλεων” του Howard. Μεγάλοι δρόμοι, αραιοδομημένες κατοικίες με κήπους. Όμως ο κοινωνικός χαρακτήρας που επιδίωκε ο Howard στις πόλεις αυτές, δεν επιτεύχθηκε. Την περίοδο του μεσοπολέμου και μέχρι την έναρξη του Β Παγκόσμιου, τα τραμ αντικαθίστανται από τα τρόλλευ. Το 1933 οι εταιρίες μετρό εξαγοράζονται από τιο κράτος.



Διαφημιστικό για τις Metro-Land το 1921

Πηγή: London BBC website

Μεταπολεμικά η ανάπτυξη των προαστίων παίρνει νέες διαστάσεις, με επίδραση δύο παραγόντων. Ο πρώτος είναι το ρυθμιστικό σχέδιο που συνέταξε ο Patrick Abercrombie το 1946 ορίζοντας μια ζώνη πρασίνου γύρω από το Λονδίνο στην οποία απαγορευόταν το χτίσιμο κατοικιών και το κτίσιμο δορυφορικών οικισμών πέρα από αυτή, τις πρώτες “Νέες πόλεις”, όπως το Basildon, Bracknell, Harlow, Corby, Crowley, Stevenage, Peterlee και άλλες που σχεδιάστηκαν από το 1946 έως το 1949. Οι κατοικίες των φτωχότερων στρωμάτων που πλέον και αυτά μετακινούνται προς τα προάστεια, αποτελούνται από μπλοκ 8-10 ορόφων με ξεκάθαρη την επιρροή του σχεδιασμού από τον Le Corbusier. Ο δεύτερος παράγοντας ήταν η μετατόπιση του κέντρου βάρους του τρόπου μετακινήσεων από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στο αυτοκίνητο. Σχεδιάζονται και υλοποιούνται συνεχώς νέοι αυτοκινητόδρομοι και κόμβοι. Οι ενέργειες των κρατικών φορέων ρίχνουν το βάρος στην υποστήριξη του αυτοκινήτου. Αμέσως μετά το 2ο παγκόσμιο πόλεμο και την ανάληψη της εξουσίας από τους εργατικούς το 1946 στη Μεγ. Βρετανία αποφασίστηκε η κατασκευή 1 600 χλμ αυτοκινητοδρόμων. Η πολιτική αυτή συνεχίστηκε και από τους συντηρητικούς που ανέλαβαν αμέσως μετά την εξουσία. Τα Ι.Χ. τετραπλασιάζονται στην περίοδο 1949-1964. Αποτελέσματα αυτών, ήταν να εξαλειφθούν τα γκέτο της κεντρικής περιοχής και να παγιωθεί η πολεοδομική μορφή του Λονδίνου ως κέντρου υπηρεσιών και εμπορίου με περιφέρεια βιομηχανικών ζωνών και πόλεις δορυφόρους.

Παράλληλα συντάσσεται το σχέδιο “Buchanan” το 1961 το οποίο επικεντρώνεται στη χρήση Ι.Χ. και στις νέες δυνατότητες αλλά και απαιτήσεις. Αν και το προ υπάρχον δίκτυο στα

παρadoxιακά

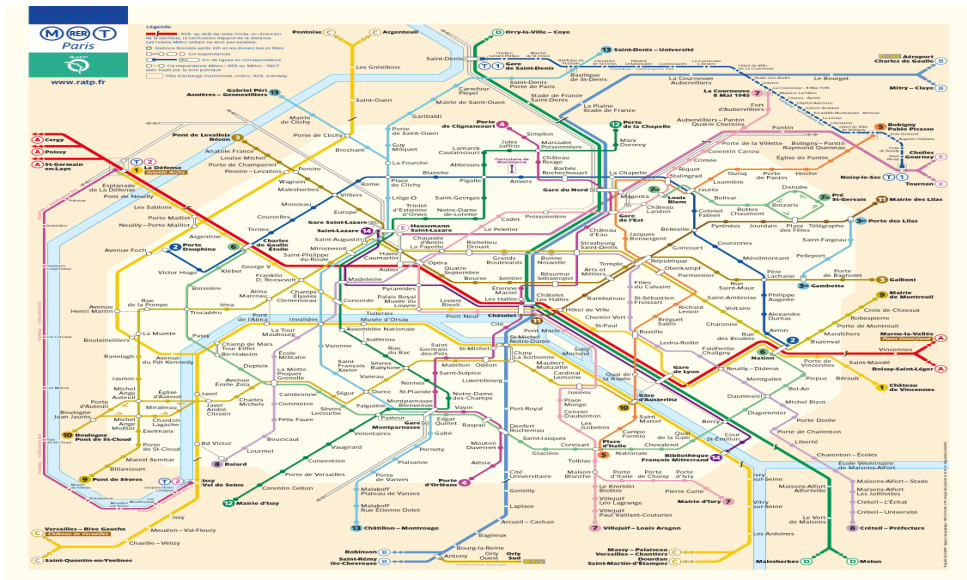
κέντρα δεν μπορεί να εναρμονιστεί με τις νέες απαιτήσεις και τις νέες μορφές μετακινήσεων που έχει το I.X. , αυτό εντούτοις μπορεί να γίνει στις νεοσύστατες νέες πόλεις.

Το μετρό παραμένει υπο την κρατική διοίκηση μέχρι την προεδρία της Θάτσερ το 1984 όταν και εισάγονται από το London Regional Transport (το οποίο αντικατέστησε το London Passenger Transport Board που είχε τον έλεγχο των μαζικών μέσων μεταφοράς από το 1933) ιδιώτες επενδυτές στη λειτουργία και διοίκηση του μετρό. Στις δεκαετίες μέχρι και το '90 γίνονται λίγες επεκτάσεις γραμμών που πάντως δεν μπορεί να ειπωθεί ότι επηρέασαν τη μορφή και την κοινωνική τοπογραφία της πόλης.

Παρίσι

Έχουν ήδη αναφερθεί οι επιρροές του Haussman στον πολεοδομικό ιστό και την προαστιακή ανάπτυξη του Παρισιού. Και στη περίπτωση της πόλης αυτής, το προ υπάρχον δίκτυο, ακόμη και αυτό το οποίο σχεδιάστηκε από τον Haussman και αποτελούνταν από ιπήλατα τραμ και ταξί μαζί με τη διάνοιξη δρόμων, δεν μπορούσε να ανταπεξέλθει στη ζήτηση για μετακινήσεις.

Μετά από σωρεία προτάσεων (π.χ. Εναέριο μετρό, πλωτό μετρό, μετρό με πεπιεσμένο αέρα) θεσμοθετείται το 1898 η κατασκευή 65 χιλιομέτρων υπογειου μετρό με πηγή την ηλεκτρική ενέργεια. Ο δήμος χρηματοδοτεί την κατασκευή των υποδομών και ιδιώτες αναλαμβάνουν τον εξοπλισμό και τη λειτουργία. Το μετρό αντιμετώπισε σε σημαντικό βαθμό την ραγδαία άυξηση στις μετακινήσεις.



Ο Χαρτης του παρισινού Μετρό

Πηγή: Wikipedia

Το δίκτυο μετρό του Παρισιού αποδείχθηκε επικερδής και επένδυση και κατέληξε να γίνει από τα πιο πυκνά δίκτυα μετρό παγκοσμίως. Μέχρι το 1950 κατασκευάζονται με φρενήρεις ρυθμούς επεκτάσεις γραμμών στο κύριο σώμα γραμμών που είχε σχηματιστεί μέχρι το 1920 και ήταν η αποτύπωση με αρκετές βέβαια τροποποιήσεις του σχεδίου του 1898. Τα προάστια τροφοδοτούνται κατά τη διάρκεια 1930-1950. Η επεκτάσεις και τα ανοίγματα νέων σταθμών ήταν τόσο πολλά και τις περισσότερες φορές χωρίς να ακολουθούν πληθυσμιακά κριτήρια για οικονομική λειτουργία, ώστε πολλοί σταθμοί να καταλήξουν σε σταθμούς φαντάσματα και περί το 1960 να θεωρείται αντιοικονομική την οποία περαιτέρω επέκταση των γραμμών, αν και ορισμένες γραμμές κατά τις ώρες αιχμής είχαν πολύ μεγάλη ζήτηση.

Η λύση θεωρήθηκε ότι θα ήταν η προσχώρηση των γραμμών του προαστιακού εντός του δικτύου μετρό, το Regional Express Network. Οι δύο πρώτες γραμμές του σχεδίου αυτού ήταν η Line A προς τη Saint Germain και η Line B προς το αεροδρόμιο Charles de Gaulle. Εγκαινιάστηκαν το 1977 και η γραμμή A αποτελεί την πιο πολυσύχναστη γραμμή του κόσμου των ενδοαστικών διαδρομών. Η πολιτική ενίσχυσης των περιφερειακών κέντρων στον ιστο της πόλης, αλλά και η ανάπτυξη κέντρων και νέων πόλεων στην περιφέρεια βοηθήθηκε και συνδυάστηκε με την πολιτική ανάπτυξης του μετρό και στο Παρίσι και σε άλλες αστικές περιοχές.

Οι οδικοί άξονες διασχίζουν περιαστικά και κεντρικά τμήματα. Η συσσώρευση παρόδιων χρήσεων δεν υπόκειται σε περιορισμούς γενικών πολεοδομικών ρυθμίσεων. Παρ'όλα αυτά η κατασκευή μεγάλων εμπορικών καταστημάτων εμποδίζεται από τους περιορισμούς με βάση οικονομικά κριτήρια που τίθενται από την "Πολεοδομία Εμπορίου". Έτσι στο μέτωπο του οδικού άξονα αποφεύγεται σε αρκετές περιπτώσεις το κτίσιμο μεγάλων εμπορικών εγκαταστάσεων που θα είχαν αποτέλεσμα το κλείσιμο μικρότερων τοπικών επιχειρήσεων με τις αντίστοιχες συνέπειες για την τοπική κοινωνία.

N.Υόρκη

Μεταναστευτικά ρεύματα προς τη Ν. Υόρκη αύξησαν τον πληθυσμό της κατά τη δεκαετία του 1840. Η κεντρική της περιοχή μετετράπη σε πυκνοκατοικημένη και με προβλήματα εγκληματικότητας. Τα ανώτερα στρώματα διαφεύγουν προς τα προάστια. Βόρεια του κέντρου στην Bond Street και την Wall Street οικοδομούνται λεωφόροι με μονοκατοικίες εμπόρων και εύπορων της εποχής. Το μετρό ήρθε για να αντικαταστήσει το έως τότε τα omnibus, τα ιπήλατα τραμ και τις άμαξες και τα Ferry Boat. Στόχος ήταν η αποσυμφόρηση του κέντρου και η αστικοποίηση των προαστίων μέσω του σύγχρονου αυτού τρόπου μεταφοράς. Πρώτη ευρεία απόπειρα ήταν η κατασκευή υπερυψωμένου σιδηρόδρομου με αρνητικές επιπτώσεις στην όψη και την όχληση που λειτούργησε μέχρι να κατασκευαστεί το μετρό.

Η πρώτη γραμμή μετρό δίνεται στη κυκλοφορία το 1904. Σε μια δεκαετία το κτισμένο περιβάλλον της τριπλασιάζεται. Η Times Square φιλοξενούσε καταστήματα που είχαν σχέση με άλογα και ήταν πολύ βρώμικη. Επίσης συνόρευε με την ακρόφημη συνοικία των Ιρλανδών. Το μετρό οδήγησε στην αύξηση της οικονομικής βαρύτητας της περιοχής και είχε ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των επιχειρήσεων αυτών και την κατασκευή θεάτρων και κινηματογράφων με παράλληλο “εξευγενισμό” της περιοχής.

Το κόστος της κατασκευής των υποδομών χρηματοδοτήθηκε από το κράτος ενώ η λειτουργία τους ανελήφθη από ιδιωτικές εταιρείες.

Η κατασκευή του μετρό συνδέθηκε και με την ανάπτυξη του δυτικού Manhattan όπου και δημιουργήθηκαν με ταχείς ρυθμούς, στην μέχρι τότε ανοικοδόμητη έκτασή του, ουρανοξύστες για λειτουργία κατοικίας των ανώτερων τάξεων και για την εργασία τους. Αναπτύσσεται η περιοχή του Μπρονξ ως κατοικία των χαμηλότερων κοινωνικών τάξεων και μεγάλου μέρος μεταναστών. Οικοδομούνται και αστικοποιούνται το Queens (ως κηπούπολη) και το Brooklyn. Περί τα 1920 διαφημίζονται με αντίστοιχο τρόπο με το Λονδίνο προάστια τα οποία επικοινωνούσαν με το μετρό. Το Μανχάτταν μετατρέπεται σε περιοχή κατοικίας της μεσαίας και ανώτερης τάξης. Οι βιομηχανίες εκδιώχνονται από το κέντρο από το 1914 συμπαρασέρνοντας τους εργαζόμενους προς αυτήν. Ως το 1940 σταδιακά και χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα μετοικούν προς τα προάστια.

Η παραγωγή του αυτοκινήτου αναπτύσσεται παράλληλα και ιδιαίτερη σημασία έχει η παραγωγή αυτοκινήτων του Φορντ. Η πολιτική του κράτους στρέφεται στην πρωμοδότηση μέσω οδικών έργων του I.X. Το μετρό εν μέρει αρχίζει να χάνει την πελατεία του και τη δεκαετία του '30 οι εταιρείες λειτουργίας εμφανίζουν ελλείματα. Κρατικοποιούνται το 1939-40. Μεταπολεμικά η Ν. Υόρκη αναπτύσσει την περιφέρειά της σύμφωνα με το μοντέλο πόλεων δορυφόρων και βιομηχανικών πυρήνων. Οι αυτοκινητόδρομοι και η χρήση του I.X. υπερκερνούν το μετρό το οποίο υποχρηματοδοτείται. Όσο όμως η χρήση του ήταν εκτεταμένη συνέβαλλε στη διαμόρφωση του τωρινού τοπίου της Ν. Υόρκης.

Λος Άντζελες

Στο Λος Άντζελες ο σχεδιασμός της πόλης έγινε με βάση τις ανάγκες για το αυτοκίνητο. Η μορφή της θα επηρεάσει την μεταπολεμική λογική σχεδιασμού του συνόλου των πόλεων των ΗΠΑ αλλά και των ευρωπαϊκών.

Στο Λ.Α. Οι μετακινήσεις βασίζονται αποκλειστικά στο αυτοκίνητο. Η πόλη αναπτύχθηκε κατά τα τέλη του 19ου αιώνα και είχε χαρακτηριστικό ότι οι μετανάστες σε αυτήν ήταν στην συντριπτική πλειοψηφία τους Αμερικάνοι σε αντίθεση με τους μετανάστες της Ευρώπης που συνέρρεαν στην ανατολική ακτή. Οι εσωτερικοί αυτοί μετανάστες έφθαναν από επιλογή στην πόλη του Λος

Άντζελες (που από το 1880 συνδεόταν με σιδηροδρομικό δίκτυο με την υπόλοιπη χώρα) , ήταν πιο εύποροι και αναζητούσαν έναν άλλο τρόπο ζωής εκμεταλλευόμενοι τις φυσικές ομορφιές και το κλίμα της περιοχής.

Γύρω από το κέντρο του χωροθετήθηκαν οικισμοί μικρού πληθυσμού και στην μεγάλη έκταση της περιοχής αναπτύσσονται αστικοποιημένες επιφάνειες χαμηλής πυκνότητας με συνδεση μέσω αυτοκινητόδρομων.

Παρ'όλη την κατοπινή πλήρη επικράτηση του αυτοκινήτου, που χρονολογείται με την ανάπτυξη της βιομηχανίας του Φορντ, στις αρχές του αιώνα, το Λος Άντζελες διέθετε ένα εκτεταμένο δίκτυο προαστιακού σιδηρόδρομου ο οποίος ένωνε τα ράντσα της υπαίθρου και εκτεινόταν σε αδόμητες προς εκμετάλλευση περιοχές. Ειδικότερα η επιχειρηματική δραστηριότητα του Huntington, έδωσε κατεύθυνση στην οικιστική ανάπτυξη. Ίδρυσε και είχε στην κατοχή του 3 εταιρίες. Η μια έκανε επεκτάσεις σε αδόμητες περιοχές του σιδηρόδρομου, η άλλη αγόραζε τη γή γύρω από αυτήν και η τρίτη έφταχνε το δίκτυο άδρευσης. Η οικιστική επέκταση σε πρώτη φάση λοιπόν ακολούθησε τις γραμμές αυτές.

Όμως αυτό που θα καθορίσει τη μορφή του Λ.Α. θα είναι η χρήση και η εξυπηρέτηση με οδικό δίκτυο του Ι.Χ. αυτοκινήτου. Η ανεξαρτησία που προσέφερε το αυτοκίνητο ωθούσε την κατοικία όλο και μακρύτερα από το κέντρο και ο σιδηρόδρομος εξυπηρετεί όλο και μικρότερη έκταση της πόλης.



Το Μπέβερλι Χιλς το 1921 πριν την κατασκευή αυτοκινητόδρομου
Πηγή: Ν. Βλαντής/Π. Μπαλτάς: Επόμενη Στάση -Χαμένες Λεωφόροι

Η μορφή του Λ.Α. είναι αυτή των αυτοκινητόδρομων με τις ανισόπεδες διασταυρώσεις.Ενώ πριν τη ραγδαία αύξηση της χρήσης Ι.Χ. οι εργολάβοι σπανίως έκτιζαν σπίτια σε απόσταση από τους σταθμούς του σιδηρόδρομου, τώρα διαχέεται η οικοδόμηση προς κάθε κατεύθυνση χωρίς να επηρεάζεται παρά μόνο από το οδικό δίκτυο το οποίο εξαπλώνεται επίσης.Μονοκατοικίες με κήπο και αυστηρό zoning ήταν από τις αρχές του 20ου αιώνα χαρακτηριστικά της πόλης.Τα προάστεια αχανή και χαμηλής δόμησης εκτός από την κεντρική περιοχή με ουρανοξύστες την Central Buisness District.



Η ίδια περιοχή του Μπέβερλι χιλς το 1952, μετά την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου

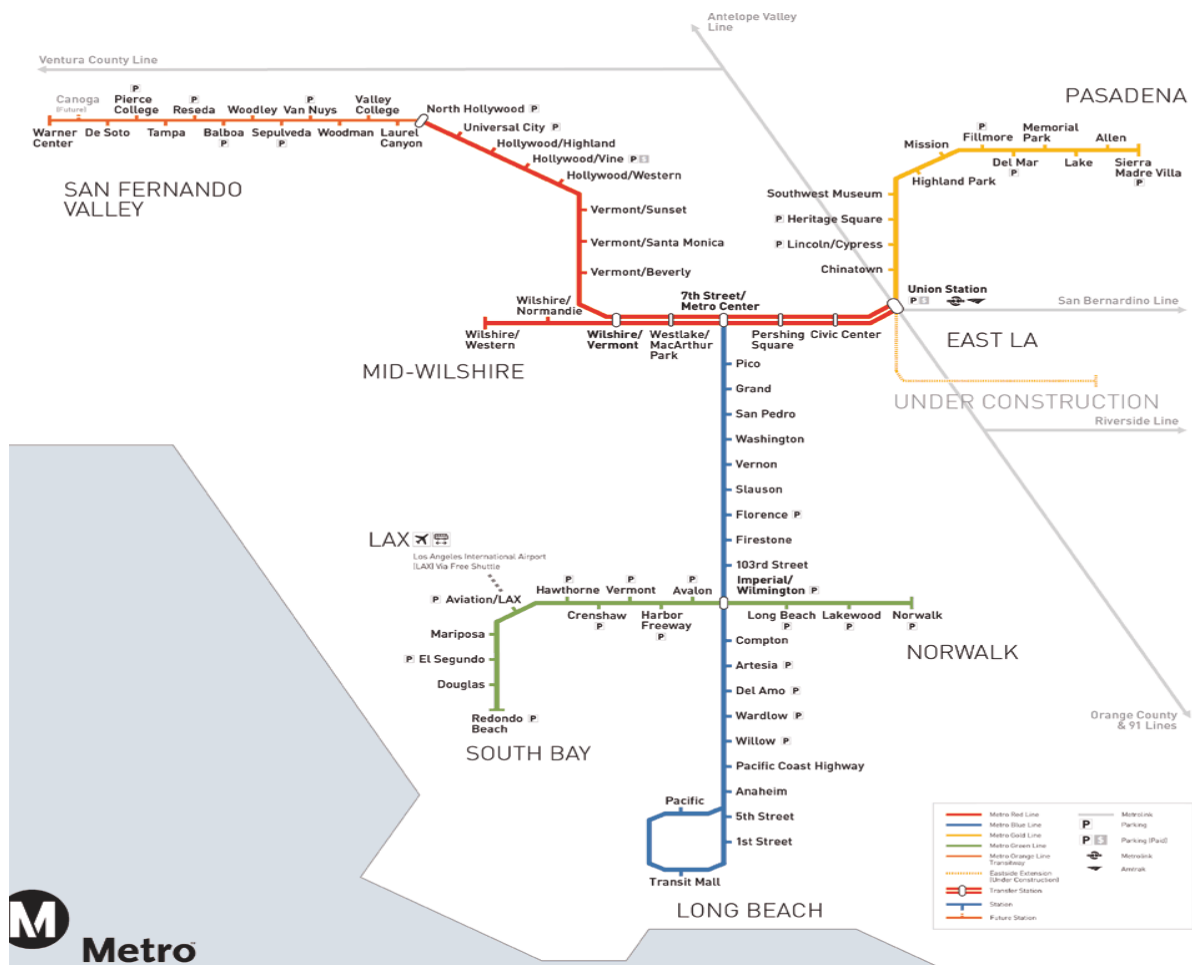
Πηγή:Ν.Βλαντής/Π. Μπαλτάς: Επόμενη Στάση -Χαμένες Λεωφόροι

Οι αυτοκινητόδρομοι αυτοί αποκλείουν την ανάπτυξη κοινωνικών δραστηριοτήτων και κοινωνικής ζωής.Διαχωρίζουν σαν τείχη τις περιοχές εκατέρωθέν τους. Ο κοινωνικός διαχωρισμός δεν αποσωβήθηκε.Οι αφροαμερικάνοι και Λατινοαμερικάνοι μετανάστες που καταφθάνουν μετά τον Α Παγκόσμιο, απαγορευόταν να μετοικήσουν στα προάστεια.

Μεταπολεμικά η επέκταση των προαστίων σε μορφή καννάβου και των αυτοκινητόδρομων επιδοτούμενη από το φόρο βενζίνης συνεχίζει την πορεία της.Από το '53 κατασκευάζονται freeways και η πόλη επεκτείνεται σε όλες τις επαρχίες της Νότιας Καλιφόρνιας.Η κατασκευή τους απορροφά το σύνολο των κρατικών δαπανών σε βάρος της δημόσιας συγκοινωνίας.

Η στροφή προς τις αστικές συγκοινωνίες έγινε μετά τα σοβαρά περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά προβλήματα που είχαν πάρει τρομακτική έκταση τη δεκαετία του '80. Το 1990

ανοίγει η πρώτη μετά από χρόνια γραμμή τραμ και στη συνέχεια γραμμές μετρό θέτονται σε λειτουργία. Οι γραμμές αυτές όμως σε καμία περίπτωση δεν αλλάζουν το προφίλ της πόλης και της κουλτούρας της που αναπτύχθηκε όλο τον 20ό αιώνα.



Το μετρό του Los Angeles

Πηγή: Wikipedia

Σχόλια

Εξετάστηκε σαν παράγοντας διαμόρφωσης της πόλης και της κοινωνικής τοπογραφίας σε αυτές με παραδείγματα τέσσερις μεγαλουπόλεις. Φάνηκε από την ανάλυση, ότι όντως τα MMM και το I.X. έπαιξαν σημαντικότατο ρόλο σε κάθε χρονική στιγμή τους τελευταίους δυο αιώνες. Τα αποτελέσματα που είχαν στην ανάπτυξη των πόλεων εκτός του κέντρου τους, με επέκτασή τους σε πολύ μεγαλύτερη ακτίνα, την μετακίνηση πληθυσμών από το κέντρο στα προάστια, την εγκατάσταση της βιομηχανίας στη περιφέρεια αλλά και την έλξη στις χρήσεις γης είναι ίσως τα πιο χαρακτηριστικά.

Σημαντικό είναι πως από τα προκύπτοντα στοιχεία, τα MMM και το αυτοκίνητο ευνοήθηκαν σε κάποια στιγμή από την ιδιωτική και κρατική χρηματοδότηση και ότι αποτέλεσαν και παράγοντα άσκησης πολιτικής. Η πορεία από την ανάπτυξη των MMM έως τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα και η μετέπειτα εγκατάλειψή τους με στροφή του ενδιαφέροντος προς το Ι.Χ. έως τις αρχές δεν δείχνει να έχει φτάσει σε κάποιο σημείο ισορροπίας.

Τις τελευταίες δεκαετίες η τάση επιστροφής σε όσο το δυνατότερον πιο αξιόπιστη μαζική μετακίνηση αποκτά όλο και περισσότερο έρεισμα σε όλο και μεγαλύτερα κομμάτια της κοινωνίας αλλά και στους πολεοδόμους και συγκοινωνιολόγους. Τα μεγάλα προβλήματα που προξένησε η αλόγιστη χρήση του Ι.Χ. τροφοδότησαν αυτή την τάση.

Η αναζήτηση ενός ιδανικού σημείου ισορροπίας ανάμεσα στο Ι.Χ. και τις μαζικές μετακινήσεις αποτελεί αντικείμενο έντονων προβληματισμών και εμπλουτίζεται από όλο και περισσότερα νέα δεδομένα όπως η “εργασία από το σπίτι”, η οικονομική και περιβαλλοντική κρίση, τα προβλήματα μετακίνησης εντός της πόλης καθώς και από μια διαμορφωθείσα συνήθεια και συνείδηση της κοινωνίας.

Η διαδικασία ανάπτυξης της πόλης, χωροθέτησης των χρήσεων γης, διαμόρφωσης του χαρακτήρα διαφόρων περιοχών και κατανομής του κόσμου ανάλογα με το εισόδημά του στον αστικό ιστό εξακολουθεί (ίσως όχι με την ίδια ένταση όπως στο παρελθόν) να επηρεάζεται από το Ι.Χ. και τα MMM.

1.8 ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΕΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ

Οι πολιτισμικές ιδιαιτερότητες μιας χώρας ή μιας χρονικής περιόδου, μπορούν πολλές φορές να οδηγήσουν σε διαφορετικό τρόπο έκφρασης της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας, ακόμη και σε περιπτώσεις που οι αιτίες εμφάνισης ενός γεγονότος είναι παρόμοιες σε μια άλλη χώρα ή μια άλλη χρονική στιγμή. Παραδείγματα που στηρίζουν τη θέση αυτή θα δωθούν στο κεφάλαιο αυτό. Κλασικό παράδειγμα της επίδρασης του πολιτισμού μιας περιοχής στην μορφή της πόλης, είναι σαφώς η προστασία και η ανάδειξη ιστορικών μνημείων και περιοχών για την προστασία τους και την εκμετάλλευσή τους. Παρ'όλο που αυτό αποτελεί κοινοτοπία, σε μια εργασία αναζήτησης παραγόντων οι οποίοι συμβάλλουν στην μορφή μιας πόλης δε θα μπορούσε παρά να έχει σημαντική θέση. Ειδικά στις περιπτώσεις όπου ιστορικές περιοχές του κέντρου διαγράφονται, ή ακόμη ιστορικά κτήρια γκρεμίζονται, για οικονομικό-πολιτικούς λόγους, φανερώνεται πως δεν είναι αυτονόητη η διατήρηση της πολιτισμικής κληρονομιάς μιας πόλης ή περιοχής.

Η ιδεολογία και ο πολιτισμός της κυρίαρχης αστικής τάξης κατά την βιομηχανική φάση της πόλης, βρήκε έκφραση στα νεόκτιστα κτίρια θεάτρων, οπερών, μουσείων, πάρκων και διαφόρων μνημείων στα κέντρα των πόλεων.



Η όπερα στο Παρίσι του Haussman

Πηγή: The Rolland Collection of Films on Art

Στις αναπλάσεις του Haussman στο Παρίσι, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην ανάδειξη της ισχύς του απολυταρχικού καθεστώτος μέσω της ανάδειξης της μνημειακότητας και της μοναδικότητας

κτηρίων όπως διάφορων δημόσιων κτηρίων, ή εκκλησιών όπως η Notre Dame, που αποδεσμεύτηκαν από τον πολεοδομικό του περίγυρο. Οι όγκοι των κτηρίων, οι οπτικές φυγές και η ενιαία αρχιτεκτονική όψη επίσης κινήθηκαν προς την ίδια κατεύθυνση.

Οι αναπλάσεις αυτές διέγραψαν τη χωρική έκφραση και αρχιτεκτονική μορφή κτηρίων που είχε δώσει το πέρασμα των αιώνων στο Παρίσι, αναδεικνύοντας σε βάρος τους την σχεδιαστική φιλοσοφία του 19ου αιώνα. Στην Γαλλία έχει επίσης ειπωθεί πως η περιοχή του παρισιού κατείχε κεντρική και εξέχουσα θέση στις μελέτες των Γάλλων μελετητών σε βαθμό μάλιστα που θα ήταν αδιανόητος για τις πόλεις της Αμερικής, η ακόμη και του Λονδίνου στην Μ.βρετανία. Η ρίζα αυτού του φαινομένου ίσως ακριβώς να έγκειται στην πλούσια ιστορία του Παρισιού που για αιώνες ήταν η έδρα μεγάλων αυτοκρατοριών. Από την άλλη, τα κοινωνικά ζητήματα, που είχαν ως αποτέλεσμα τις εξεγέρσεις των αρχών του 19ου αιώνα, όπως και την παρισινή κομμούνα, οδήγησαν στο μεγαλύτερο ενδιαφέρον των Γάλλων για την κατάσταση της εργατικής τάξης στο Παρίσι, παρά για την ίδια την πόλη. (Jean-Luc Pinol Ο κόσμος των πόλεων το 19ο αιώνα σ.72).

Αντίθετα, στην Βιέννη των μέσων του 19ου αιώνα, χαράχθηκε στο ίχνος των παλαιότερων τειχών η Ringstrasse με τα δημόσια κτήρια, χωρίς αναφορά σε παρόμοιου είδους με του Παρισιού εκδιώξεις. Η επίσης αυτοκρατορική κυβέρνηση των Αψβούργων ανέδειξε τον κυρίαρχό της ρόλο μέσω της ανάδειξης Δημόσιων μεγαλοπρεπών κτηρίων δίνοντας ταυτόχρονα έμφαση στη διατήρηση της σημασίας του δημόσιου χώρου.



Άποψη της Ringstrasse στη Βιέννη
Πηγή: The Wallstreet Journal.com

Αυτό μάλιστα έγινε παρά το γεγονός ότι η κεντρική πλατεία διαμορφώθηκε ως συγκοινωνιακός κόμβος και ότι η μετάθεση ενός μέρους της κοινωνικής ζωής έβρισκε πλέον έκφραση σε υπόγειες διαδρομές. (Καρύδης, 7 Βιβλία Πολεοδομίας σελ.135).

Στην Βικτωριανή Αγγλία γίνεται μια ιδεολογική προσπάθεια από την άρχουσα τάξη να εξυμνηθεί το πνεύμα της εργασίας. Αν και ο τόπος κατοικίας των διαφορετικών κοινωνικών τάξεων διαχωρίζεται ρητά, οι περιοχές αυτές δεν έχουν έντονες αντιθέσεις που να κάνουν φανερή αυτή τη διαφορά. Είναι η φιλοσοφία της Βικτωριανής αντίληψης, ότι με την βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και της προσπάθειας για επίτευξη ανεβασμένης υγιεινής στην πόλη, όσο και με την εξύψωση σε αρετή της σκληρής εργασίας, η αφύπνιση των κατώτερων στρωμάτων θα αποφεύγοταν. Πέρα από τα παραπάνω λοιπόν, τοποθετούνται στο κέντρο κτήρια δημοσίων λειτουργιών προς ανάδειξη της Βικτωριανής ισχύος, ενώ ένας πύργος με ρολόι υπενθυμίζει και υμνεί την ακρίβεια που απαιτείται καθημερινά στην εργασία. (Δημητριάδης, Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας σ.157)

Χαρακτηριστική επίσης είναι η αντίληψη του δημάρχου του Μπόχουμ στα τέλη του 1880, περι “χυδαιότητας” της εργατικής τάξης. Εκεί που η Βικτωριανή πόλιτική επιδίωκε την εξύμνηση της εργασίας όπως ειπώθηκε, ο δήμαρχος αυτός δημιούργησε ένα δημόσιο πάρκο, το οποίο θα γιάτρευε την έμφυτη ανηθικότητα των εργατών. Αυτό βέβαια δεν ήταν εκτός των αντιλήψεων της τότε (αλλά και των μετέπειτα) άρχουσας τάξης, η οποία στις μεγαλουπόλεις της βιομηχανικής εποχής, δημιουργεί προάστια για τις κατοικίες της, ή διώχνει τους εξαθλιωμένους κατοίκους από τα κέντρα των πόλεων, διαχωρίζοντας έτσι τον τόπο κατοικίας της από την εργατική τάξη, ή ακόμη προτείνει (όπως στην περίπτωση του Μπόχουμ) αναπλάσεις και μεριμνά για την υγεία των τάξεων αυτών, προβάλλοντας έτσι την “φιλανθρωπική” ανωτερότητά της απέναντί τους. Γνωστό είναι και το μότο της εποχής : Classes ouvrières, classes dangereuses. (Εργατικές τάξεις, επικίνδυνες τάξεις)

Ένα ακόμη παράδειγμα στο πως οι ιδιαιτερότητες των περιοχών επιδρούν στα αποτελέσματα της πολεοδομικής πρακτικής είναι αυτό του σχεδίου για την Βαρκελώνη το 1859. Οι επιδιώξεις του Μαδριλένου Pdefonso Cerda για την επέκταση της Βαρκελώνης, σαν σχέδιο εγκρίθηκαν από την κεντρική διοίκηση της Μαδρίτης, (Καρύδης, 7 Βιβλία της Πολεοδομίας). Η αιώνια αντιπαλότητα μεταξύ των δύο πόλεων βρήκε αφορμή ξανά για να αναζωογονηθεί. Το τελικό αποτέλεσμα του σχεδίου κάθε άλλο παρά ελκυστικό θεωρήθηκε και χρόνια αργότερα με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων μορφοποιήθηκε.

Στις δημιουργηθείσες νέες πόλεις στη Μ.Βρετανία, η κουλτούρα και η κοινωνική πρακτική των ανθρώπων που εγκαταστάθηκαν εκεί, πολλές φορές έδειξε να βρίσκεται σε απόσταση από τις άκαμπτες οργανώσεις των πολεοδομικών ενοτήτων που εφαρμόστηκαν. Οι χαμηλές πυκνότητες των

περιοχών κατοικίας και η απουσία πολιτισμικού-ιστορικού κέντρου σε συνδυασμό πάντα με την ανεπαρκή οικονομική δραστηριότητα έδωσαν, παρά τις αρχικές επιδιώξεις, την εντύπωση πόλεων υπνωτηρίων και μάλιστα οδήγησαν και στο ψυχολογικό φαινόμενο της μελαγχολίας του “New Town Blues”. Κέντρα τύπου Cumbernauld δεν κατάφεραν να αντικαταστήσουν σε καμία περίπτωση την λειτουργία του κέντρου μιας πόλης.

Αντίθετα οι Γαλλικές Νέες Πόλεις απέκτησαν τις διαστάσεις ενός “πολεοδομικού μύθου”. Στην Νέα πόλη του Cergy, το 1986, ο σχεδιασμός της πλατείας Place des Colonnes με τους ισχυρούς της συμβολισμούς παρέπεμπαν στην ιστορική συλλογική μνήμη, ενώ και η πλατεία και η πτέρυγα με της κατοικίες πάνω στη θάλασσα στην πόλη Quentin-en Yvelines, έτυχαν ιδιαίτερης προβολής και μνείας, όσο και οι παρεμβάσεις του Bofill τη δεκαετία '75-'85. Η τοποθέτηση των πανεπιστημίων στον αστικό ιστό των νέων πόλεων, αντί για τη δημιουργία campus εκτός του ιστού, συνέβαλλε επίσης στην ενίσχυση της λειτουργίας των κέντρων εμπλουτίζοντάς τα και με τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες κοντά σε αυτά. Αν και οι γαλλικές νέες πόλεις επίσης συζητείται αν πέτυχαν τους στόχους που τέθηκαν κατά την σχεδιάσή τους, είναι εντούτοις προφανής η διαφορά στην αντίληψη σχεδιασμού τους από αυτές της Μ.Βρετανίας.



Άποψη του κέντρου του Cumbernauld

Πηγή: Mairi Laferty. com

Στην περίπτωση των γαλλικών νέων πόλεων ξανά, παρά των οικονομικών διευκολύνσεων που παρείχε το κράτος στις επιχειρήσεις του τριτογενούς τομέα για την εγκατάστασή τους εκεί, οι

επιχειρήσεις αυτές “προτιμούσαν” την περιοχή της Defence στο Παρίσι με το ανεβασμένο prestige.

Η σχέση του ανθρώπου με το περιβάλλον γύρω του, αλλά και οι αντιλήψεις ενός λαού διαμορφώνουν το πλεοδομικό πλαίσιο. Στην περίπτωση της Ολλανδίας, με το αίσθημα ανοχής που πηγάζει από τις ιδέες ακόμη και του Έρασμου, αλλά και λόγω της ιδιαίτερης τοπογραφίας της, οδήγησε στη μέριμνα του κράτους να επιβάλλει τη συμμετοχή του κεφαλαίου στην διασφάλιση της για βιομηχανία ή αγροτική εκμετάλλευση. Σε αντίθεση με τα παραδείγματα άλλων χωρών οι κρατικές παρεμβάσεις δεν έφεραν κοινωνικές αντιδράσεις αλλά έτυχαν στήριξης των κατοίκων.

Χαρακτηριστικό επίσης παράδειγμα της επίδρασης της πολιτισμικής κληρονομιάς στο σχεδιασμό μιας πόλης, αποτελεί η νέα πόλη της Brasilia. Η κάτοψη της πόλης απεικονίζει ένα σχήμα πουλιού με ανοιγμένα φτερά, και οργανώνεται σε ένα σχήμα σταυρού σε ανάμνηση του σημείου του σταυρού που χάραζαν οι ισπανοί κατακτητές στις νέες αποικίες τους. (Δημητριάδης, 7 Βιβλία της Πολεοδομίας ό.π. σ.156)

Στον 20ό αιώνα η επίδραση της “καταναλωτικής” κουλτούρας έχει τη δική της καθοριστική συμβολή. Πέρα από τα καθαρά οικονομικά οφέλη που εντοπίζονται στην συνεύρεση πολλών εμπορικών δραστηριοτήτων σε ένα χώρο, η δημιουργία Mall, αποτυπώνει την αποδοχή από την μεσοταία τάξη όσο και τη ζήτηση χώρων στους οποίους η ψυχαγωγία, οι εμπορικές λειτουργίες ή ακόμη και η σίτιση διαπερνώνται από συγκεκριμένα αισθητικά κριτήρια. Είναι ο αιώνας όπου πρώτη φορά και με τη συμβολή της διαφήμισης γίνεται λόγος για επίπλαστες ανάγκες πολιτισμικής επιβίωσης.

Η στροφή αυτή των αναγκών του τρόπου ζωής οδηγεί και την παραγωγή στην όλο και μεγαλύτερη τριτογενεοποίηση. Από τα θεματικά πάρκα της Disney στην Αμερική και την Ευρώπη, στα οποία εργάζονται χιλιάδες άνθρωποι καθημερινά, από την πόλη του Las Vegas στην οποία κατοικούν 600.000 άνθρωποι, και από τις αναπλάσεις των σύγχρονων πόδοσφαιρικών γηπέδων με την απαραίτητα σε αυτά ύπαρξη “συνοδευτικών” δραστηριοτήτων, ένα στοιχείο είναι που διαπερνάται: Στον σύγχρονο κόσμο, η οικονομία και η κουλτούρα μεταφράζονται στο χώρο με όλο και μεγαλύτερη συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε όλο και πιο συμπαγή έκταση. Το πέρασμα από τις υπαίθριες αγορές στις μοντέρνες υπεραγορές γίνεται όχι σπάνια με την αλλοίωση της φυσιογνωμίας των περιοχών αλλά και της ψυχολογίας των κατοίκων, οι οποίοι και απαιτούν μια νέα, ανεβασμένη και καινούρια αισθητική στο περιβάλλον διάθεσης προϊόντων. Αυτό λειτούργησε ως ο μοχλός σε περιπτώσεις αλλαγής της φυσιογνωμίας και του οικονομικού χαρακτήρα περιοχών, όπως οι αναπλάσεις των Docklands (από ναυτιλιακή περιοχή, μεταμορφώνονται σε επιχειρηματικό κέντρο), της πλατείας Potsdammer στο Βερολίνο, η επέκταση της Βιέννης προς τις όχθες του Δούναβη με λειτουργίες γραφείων, διοίκησης, έρευνας και ψυχαγωγίας-δημιουργία μιας νέας πόλης μέσα στην

πόλη. Από την άλλη, ακόμη και η διατήρηση- και όχι η αλλαγή -των λεγόμενων ιστορικών κομματιών των ευρωπαϊκών πόλεων (“Παλιά Πόλη”) γίνεται με κανόνες “τουριστικής” εκμετάλλευσης της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης.

“Ο σύγχρονος καπιταλισμός που οργανώνει την υποβίβαση όλης της κοινωνικής ζωής στο επίπεδο του θεάματος, δεν είναι ικανός να παρουσιάσει άλλο πέραν του θεάματος της αλλοτρίωσής μας. Οι πόλεις που ονειρεύεται είναι το αριστούργημά του”. Η παραπάνω φράση είναι χαρακτηριστική των απόψεων της Καταστασιακής Διεθνούς.

Ακόμη και χωρίς καταστροφές κτηρίων ή ολόκληρων περιοχών, ο χαρακτήρας αλλάζει δραματικά χάνοντας το κοινωνικό του περιεχόμενο, αποκτά νέες χρήσεις γης, νέου εισοδηματικού επιπέδου κατοίκους και προσφέρει τελικά μια “σύγχρονη” στιλιστική εμπειρία. Αν και ανέκαθεν οι πόλεις υπήρξαν φορείς και δημιουργοί πολιτισμού, στον αιώνα αυτό, γίνεται ο πολιτισμός ένα κεφάλαιο προς εκμετάλλευση για τις πόλεις.

Ενδιαφέρουσα είναι και η εμπειρία από την ΕΣΣΔ. Η πολιτική, οικονομική και κοινωνική επανάσταση του Οκτωβρίου του 1917 απέβλεπε στην μεταμόρφωση της κοινωνίας και στη μεταμόρφωση του ίδιου του ανθρώπου. Από πολεοδομική άποψη, οι παλιές αρχιτεκτονικές φόρμες, η ιδιοκτησία της γης και οι νόμοι του κέρδους μπήκαν στο στόχαστρο των αρχιτεκτόνων που τέθηκαν στην υπηρεσία της επανάστασης. Όμως ο μετασχηματισμός αυτός, επιχειρήθηκε σε μια οικονομικά υποανάπτυκτη αλλά και κοινωνικά οπισθοδρομική χώρα και όχι σε κάποια άλλη εκβιομηχανισμένη και πιο προοδευτική χώρα της Ευρώπης. Όπως αναφέρει ο Α. Κορρ, “... ο λαός είναι ακόμα πάρα πολύ επηρεασμένος από το παρελθόν για να μπορέσει να αντιληφθεί ομορφιά και άνεση μέσα σε αρχιτεκτονικές φόρμες που διαφέρουν από το ντεκόρ της ζωής των χθεσινών καταπιεστών του.” Και συμπληρώνει “Είναι αναγκαίο να περιγράψει κανείς σχηματικά τα κύρια χαρακτηριστικά των χρόνων του τριάντα μέχρι την εποχή του διαγωνισμού για το παλάτι των Σοβιέτ που τα οριστικά του αποτελέσματα σήμαναν το προσωρινό τέλος της περιόδου των ερευνών και τον θρίαμβο του “ρεαλιστικού” στυλ, του στύλ που τα πρότυπά του βρίσκονταν περισσότερο στον Βιτρούβια, τον Μπερμαντέ και τον Παλάντιο και λιγότερο στη σοβιετική πραγματικότητα.”

Ο 20ός αιώνας είναι αυτός, στον οποίο προσπαθείται η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς μεθοδευμένα και με σχέδιο, προστατεύοντας την από οικονομικά συμφέροντα ή ακόμη και από πολεοδομικά κινήματα και παρεμβάσεις που δεν την λαμβάνουν υπ'όψιν. Ο χάρτης της Βενετίας (1964), ο χάρτης του Άμστερνταμ (1975), σύσταση της UNESCO, η σύμβαση της Γρανάδας (1985) κ.α. διατυπώνουν γενικές αρχές σχεδιασμού που προστατεύουν ακριβώς αυτή την πολιτισμική κληρονομιά. Το 1987 η γενική συνέλευση του ICOMOS στην Ουάσιγκτον καταρτάται για το σκοπό αυτό η Διεθνής Χάρτα. Στα άρθρα της χάρτας αυτής διαφυλάσσονται μεταξύ άλλων ακόμη και “οι

διάφορες λειτουργίες που αποκτήθηκαν με το πέρασμα του χρόνου”.(Πόλη και Χώρος στον 20ό και 21ο αιώνα σελ.203).

Αντίθετα με τον πλούτο των ευρωπαϊκών πόλεων σε πολεοδομικά διατάγματα και κανονισμούς ,στις πόλεις των ΗΠΑ, μόλις το 1916 θεσπίζεται ο πρώτος κανονισμός στη Ν.Υόρκη.Η αμερικανική αυτή ιδιαιτερότητα, σαφώς έχει εκτός από οικονομικές αιτίες και ιδεολογικές, καθώς στη χώρα αυτή, η ατομική ιδιοκτησία και η έμφαση στην ελευθερία έκφρασης της στο χώρο είναι στοιχεία κεντρικότατα του πολιτισμού.Η αρχιτεκτονική της επίδειξης (glamour) και του τεχνολογικού εντυπωσιασμού βρίσκει εδώ μια από τις μεγαλύτερες έκτασης εφαρμογές της. Αν και υπάρχουν ήδη από τις αρχές του αιώνα πολυάριθμοι αποκαλούμενοι ουρανοξύστες στην Ευρώπη (Royal Liver Building στο Λιβερπουλ 1911, Boerentoren στο Βέλγιο 1932,King's Towers στη Στοκχόλμη 1924-25),το χαρακτηριστικό είναι ότι στην Αμερική η κατασκευή των πρώτων ουρανοξυστών έγινε σε νομοθετικό κενό.Το 1895 η ολοκλήρωση του American Surety Building δίνει στην Νέα Υόρκη τον τίτλο της πόλης με το υψηλότερο κτήριο (Νέα Υόρκη και Σικάγο ανταγωνίζονταν για την πρωτιά αυτή).



To American Surety Building

Πηγή: Early Office Museum

Στην Αγγλία αντίθετα, παράπονα της Βασίλισσας Βικτώριας για λόγους αισθητικής έθεταν όρια ύψους στους Άγγλους κατασκευαστές, όρια που ίσχυαν με μικρές διαφοροποιήσεις έως το 1950.

Τη δεκαετία του '80, η “εικόνα” της πόλης είναι αντανάκλαση της ιδεολογίας που απορρέει από τον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής. Κυρίαρχο στοιχείο της είναι τα γραφεία πολυεθνικών -σύμβολα της χρηματιστικής οικονομίας και του κρατικομονοπωλιακού καπιταλισμού (Σαρηγιάννης Ιστορία και θεωρία της πόλης, σελ 46) , η κυριαρχία στο κέντρο των τραπεζικών κτηρίων, η έντονη αντίθεση κατά τόπους μεταξύ εργατικών κατοικιών και πολυτελών διαμερισμάτων κτλ.



Παρίσι, Ντεφάνς

Πηγή: Google Earth-Panoramio, David Evers

Όσον αφορά τη σημερινή κατάσταση, η έκφραση στο χώρο της ολοένα και μεγαλύτερης διαφορετικότητας και η ανεκτικότητα προς αυτή φαίνεται να είναι το μεγάλο στοίχημα. Οι αντιλήψεις βέβαια περί βαθιάς συναίνεσης στο σχεδιασμό των πόλεων ή τμημάτων τους, η παρουσίαση δηλαδή ως επικρατούσας μιας “εξέχουσας” κουλτούρας, φαίνονται να καταρρίπτονται εξ'αρχής. Η καλλιέργεια πνεύματος ανεκτικότητας αλλά και προσπάθειας ανάδειξης των πολιτισμικών ιδιαιτεροτήτων των οικονομικών μεταναστών στις χώρες της Ευρώπης, αλλά ακόμη και των ιδιαίτερων αντιλήψεων ομάδων των ντόπιων κατοίκων είναι ένα λεπτό και δυσεπίλυτο απ'ότι φαίνεται ζήτημα. Ακόμη και αν πλέον ζητήματα όπως κατασκευή Τζαμιών, δηλαδή παροχή της δυνατότητας θρησκευτικής έκφρασης σε κάτοικους της πόλης διαφορετικών θρησκειών,

μπαίνουν για πρώτη φορά στην ημερήσια διάταξη, παρεμποδίζονται από φωνές μισαλλοδοξίας και ξενοφοβίας. Η απαίτηση δε μερίδας των πολιτών από το κράτος να λύσει αυτά τα προβλήματα έκφρασης στο χώρο της διαφορετικότητας, φαίνεται να είναι ξεπερασμένη καθώς το κέντρο βάρους άσκησης εξουσίας μετατοπίζεται από το κράτος, όπου παραδοσιακά βρισκόταν, σε υπερεθνικούς μηχανισμούς εξουσίας. Οι μετανάστες στην σύγχρονη Ευρώπη τις τελευταίες δεκαετίες δείχνουν να παίρνουν στη πόλη την θέση των εξαθλιωμένων, θέση που είχαν παλιότερα (ή συνεχίζουν να έχουν) όπως περιγράφηκε, οι εργάτες με τα χαμηλότερα εισοδήματα. Φαινόμενα που στην Αμερική παρουσιάστηκαν νωρίτερα, στα μέσα του αιώνα (γκετοποίηση, εξαθλίωση, περιθωριοποίηση και ως αποτέλεσμα αυτών αύξηση της βίας και της εγκληματικότητας) εμφανίζονται στην Ευρώπη. Λόγω της κατάρρευσης των αποικιών των χωρών της Ευρώπης, της διαρκής εμπόλεμης κατάστασης και οικονομικής μη αυτάρκειας σε χώρες της Ασίας ή της Αφρικής, αλλά και της κατάρρευσης της Σοβιετικής Ένωσης το “μεταναστευτικό πρόβλημα” έχει πάρει πλέον τεράστιες διαστάσεις. Οι πολεοδόμοι δεν μπορούν να μένουν αμέτοχοι στη λύση -και μάλιστα από μια όχι ξενοφοβική σκοπιά-του ζητήματος.

(εικόνες Ιδεολογική δομή των πόλεων σελ142,160)

1.στ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΙΑ-ΚΙΝΗΜΑΤΑ

Ως παράγοντας προς εξέταση, οι πολεοδομικές θεωρίες που αναπτύχθηκαν και εφαρμόστηκαν, παρουσιάζει μεγάλες δυσκολίες.

Αυτό για τους εξής λόγους:

1ον Οι θεωρίες αυτές είναι αποτελέσματα της σκέψης πολεοδόμων- ερευνητών, ή σχολών, οι οποίες αναπτύχθηκαν για να δώσουν λύση στα προβλήματα των πόλεων, όμως δεν εφαρμόστηκαν αυτούσιες. Για να αιτιολογηθεί η σημασία του παράγοντα αυτού λαμβάνονται υπ'όψιν οι περιορισμοί που τέθηκαν ή οι ευνοϊκές συνθήκες που προσφέρθηκαν από την ιστορική συγκυρία. Παρόμοια προβλήματα, σε διαφορετικές εποχές και χώρες, από διαφορετικούς ερευνητές ή σχολές επιχειρήθηκαν να λυθούν με την εφαρμογή διαφορετικών θεωριών. Δεν αναλύονται τα προβλήματα-αυτά εξετάζονται σε άλλο κεφάλαιο- αλλά μόνο οι θεωρίες που ξεπήδησαν.

2ον Οι πολεοδομικές θεωρίες φαίνεται να μην προκύπτουν χωρίς την επιρροή των γενικότερων αντιλήψεων της εποχής, οι οποίες όμως δεν αποτελούν αντικείμενο της εργασίας. Ακόμη όμως και οι θεωρίες οι καθαρά “πολεοδομικές” είναι ένα τόσο αχανές σε έκταση κεφάλαιο, που δεν θα ήταν δυνατό να ερευνηθεί εξόλοκλήρου. Θα επιχειρηθεί λοιπόν να καταδειχθεί η σημασία των “επικρατέστερων” και των “επιδραστικότερων”.

3ον Λαμβάνοντας υπ'όψιν τα παραπάνω, το κεφάλαιο αυτό δεν έχει στόχο να αποτελέσει μια περίληψη των πολεοδομικών θεωριών η οποία θα ήταν ατελείωτη. Εξηγώντας όμως σε γενικές γραμμές τις φαινομενικές αιτίες και τους στόχους των θεωριών αυτών, αντλώντας πάντα παραδείγματα από τον 19ο και 20ό αιώνα, προσπαθεί ουσιαστικά να μην παρακάμψει λόγω των δυσκολιών την τεράστια επίδραση των πολεοδομικών θεωριών στη μορφή της πόλης.

19 ος Αιώνας

Οι ουτοπιστές σοσιαλιστές: Νέες μορφές κοινωνικής και οικονομικής οργάνωσης υπάρχουν στις σκέψεις του Owen που παρουσιάστηκαν το Μάιο του 1820. Ο Owen έδινε σημασία στην ισόρροπη ανάπτυξη βιομηχανικής και αγροτικής παραγωγής, στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, στις σχέσεις του ατόμου με την κοινωνία. Καθόρισε και τα οικονομικά μεγέθη του εγχειρήματος: συνολικό κόστος όχι πάνω από 80 λίρες το άτομο και με υπόθεση δανεισμού 4% το χρόνο καταλήγει στις 4 λίρες το άτομο ετησίως. Τα “Χωριά της αρμονίας και της συνεργασίας” ήταν η έκφραση στο χώρο των απόψεων του Owen που περιγράφονται από μικρές αυτοδιοικήτες μονάδες 800-1200 ατόμων με ιδιόκτητη γη τριγύρω έκτασης 600-1800 acres. Οι προτάσεις του προσπάθησαν να εφαρμοστούν, κυρίως στην Αμερική, όμως δεν ίσχυσαν οι αρχές σύνθεσης και χωρικής οργάνωσης. Συνοπτικά η πόλη θα αποτελούταν από κτήρια με κοινόχρηστες λειτουργίες στο κέντρο μιας τετραγωνικής σύνθεσης, οι τρεις πλευρές προορίζονταν για κατοικίες και η τέταρτη

για νεαρά παιδιά άνω των 3 ετών, 4 δωμάτια ανά νοικοκυριό. Ενδιάμεσου του χώρου των κτηρίων θα βρίσκονταν χώροι άσκησης, ενώ έξω από την πόλη θα τοποθετούνταν κτήρια και εργαστήρια.

Το τετράγωνο σχήμα ήταν το πλέον αδόκιμο για τον Fourier. Ο Fourier θεωρούσε ότι στην τελευταία φάση του ανθρώπινου πολιτισμού, την Αρμονία, τα πάθη του ανθρώπου θα απελευθερόνταν. Αυτά 12 στον αριθμό με τους κατάλληλους συνδυασμούς σχηματίζουν 810 χαρακτήρες, από όπου προκύπτει ο πληθυσμός των 1600 κατοίκων που υποστήριζε ότι πρέπει να έχει μια ενότητα, το ονομαζόμενο “φαλανστέριο”.

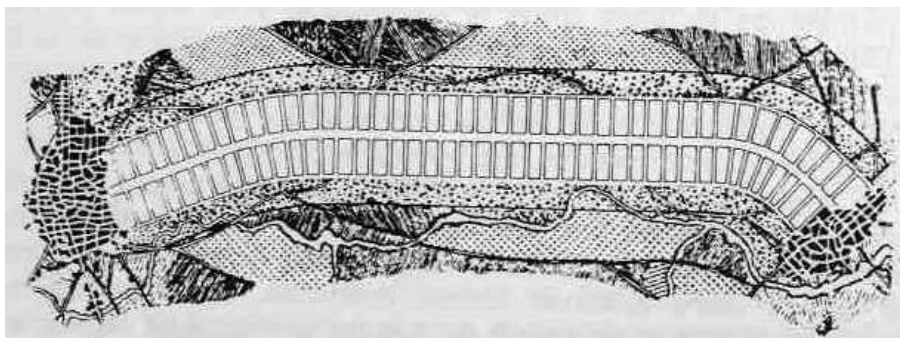


Άποψη του Φαλανστερίου

Πηγή: clioygea.blogspot.gr

Η πόλη της Guise (το λεγόμενο και “φαιμιστέριο”) οικοδομήθηκε στα 1859 από τον βιομήχανο Godin και ήταν μία μικρότερη εκδοχή του φαλανστερίου του Fourier. Σύμφωνα με τον Godin η πόλη αυτή αποτελεί το “πρώτο παράδειγμα μιας σωστής χρήσης του κεφαλαίου, κάτω από μια εννιαία διεύθυνση, όσον αφοράτη συνένωση όλων των απαραίτητων στοιχείων για τη ζωή ενός μεγάλου αριθμού εργατικών οικογενειών.” Το συγκρότημα της Guise έμεινε σε λειτουργία ως το 1939 και είχε δοθεί στην αποκλειστική διαχείριση των εργατών ενοίκων του. Σημαντική σημείωση για την πόλη αυτή είναι ότι το κόστος ενοικίου ήταν σε αρκετά ανταγωνιστική τιμή δεδομένων και των συγκεντρωμένων λειτουργιών της πόλης, αλλά και το γεγονός ότι στον οικισμό αυτό είχε αρθεί ο διαχωρισμός κατοικίας-εργασίας.

Γραμμική πόλη : Το 1875 ο μηχανικός και πολιτικός Soria y Mata έθεσε για πρώτη φορά το ζήτημα της γραμμικής πόλης. Υποστήριξε ότι η γραμμική χάραξη θα έλυne τα προβλήματα υπερσυσσώρευσης και κακής υγεινής στις πόλεις. Πέρα από τη λεπτομερειακή περιγραφή του πολεοδομικού ιστού εντός της πόλης, έχει αξία η σκέψη του ότι ένα δίκτυο από τετοιες γραμμικές αναπτύξεις θα απλωνόταν κάποτε πάνω από τις ειπήρους, ενώνοντας κατά περίπτωση τους παραδοσιακούς πολεοδομικούς οικισμούς σε μια αδιάκοπα επεκτάσιμη ζώνη. Οι τριγωνικές επιφάνειες που θα σχηματίζονταν από τις συνδέσεις των υφιστάμενων πόλεων, θα δίνονταν στη βιομηχανία και την αγροτική παραγωγή. Η γραμμική πόλη κατά τον οραματιστή της θα αναχαίτιζε επίσης το πρόβλημα της αυξανόμενης μετακίνησης από την ύπαιθρο προς τις πόλεις, καθώς “η πόλη που προτείνουμε συνδέει τις υγιεινές συνθήκες της εξοχής με τις σημερινές μεγάλες πόλεις”. Εφαρμογή της ιδέας της γραμμικής πόλης έγινε σε μια περιοχή της Μαδρίτης με αρχικό σχεδιασμό 55 χιλιόμετρα, που λόγω οικονομικών προβλημάτων και μη ικανότητα απαλλοτριώσεων γης, έπεσαν στα 22 χιλιόμετρα και στη συνέχεια ακόμη λιγότερο. Σήμερα διασώζεται ένα τμήμα 5 χιλιομέτρων. Στην ιδέα της γραμμικής πόλης αντιτέθηκαν κριτικές οι οποίες εστίαζαν στην έλλειψη κοινωνικού συγχρωτισμού η οποία είναι στοιχείο νευραλγικό για την πόλη (κατά τον Levanan “ορίζει” την πόλη) , σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στο παραδοσιακό πολεοδομικό/πολιτισμικό περιβάλλον.



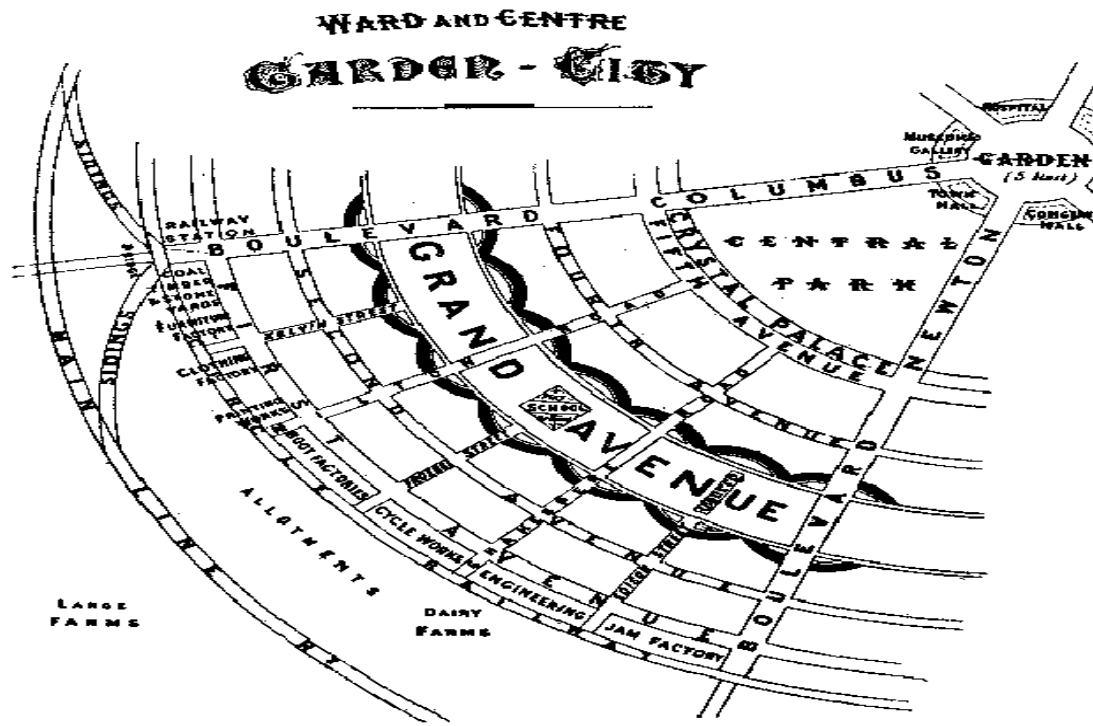
Η γραμμική πόλη στη Μαδρίτη

Πηγή: Pastranec

Κηπούπολη: Ο συνδυασμός των πλεονεκτημάτων της φύσης και της πόλης είναι το κομβικό στοιχείο στη σκέψη του Ebenezer Howard για την σύλληψη της ιδέας της κηπούπολης. Όπως ο ίδιος έγραφε: “[...] Η πόλη και η ύπαιθρος πρέπει να παντρευτούν και από την ένωσή τους θα ξεπηδήσει μια νέα ελπίδα, μια νέα ζωή, ένας νέος πολιτισμός.” Είχαν προηγηθεί οι αναζητήσεις του Arts and crafts movement προς την ίδια κατεύθυνση, κινήματος, του οποίου οι εκφραστές πίστευαν στην ανάγκη απομάκρυνσης από την βιομηχανική πόλη, η οποία γεννά κοινωνικές δυσμορφίες, πέρα από τις αισθητικές. Είχαν επίσης διατυπωθεί και εφαρμοστεί στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα

προτάσεις που οδήγησαν στην οργάνωση βιομηχανικών οικισμών με πρωτοβουλία επιχειρηματιών-βιομηχάνων (Saltaire από τον Sir Titus Salt, το 1851, Port Sunlight από τον W.H.Lever το 1887, Bournville από τον Cadbury το 1895). Οι αναζητήσεις του Howard, είναι σε συνέχεια και ενταγμένες πλήρως στη φιλοσοφία του τέλους του 19ου αιώνα. Και σαν τέτοια συνέχισε εκδίδεται το 1898 το βιβλίο του Howard Garden Cities of Tomorrow. Μετά από 5 χρόνια συστάθηκε η Garden Cities Society και αγοράζοντας μια έκταση 1.500 Ha 50 χιλιόμετρα βόρεια του Λονδίνου. Η πρώτη απόπειρα κηπούπολης ήταν εκεί το Letchworth, με προβλεπόμενο πληθυσμό 35.000 κάτοικους. Αν και από άποψη πυκνοτήτων και χώρου έδινε την εικόνα εξοχής, δεν έγινε κατορθωτό να εγκατασταθούν εκεί βιομηχανικές μονάδες και ο πληθυσμός έως το 1936 δεν ξεπερνούσε το μισό από το προβλεπόμενο. Είχε όμως δύο χρόνια πριν την λήξη του Α παγκοσμίου πολέμου συσταθεί από τον Howard μια δεύτερη εταιρία με την οποία μαζεύτηκε το απαραίτητο κεφάλαιο για την δημιουργία μιας δεύτερης απόπειρας κηπούπολης. Στο Welwyn, η εταιρία Welwyn Stores Limited ανήκε την γη, έκτισε η ίδια τα σπίτια και ήλεγχε το λιανικό εμπόριο. Ο πληθυσμός εκεί το 1935 έφτανε τους 35.000 κάτοικους. Αυτό που για άλλη μια φορά δεν κατάφερε να ξεπεραστεί ήταν η οικονομική αυτονομία της πόλης από την άποψη διασφάλισης θέσεων εργασίας και λοιπών εξυπηρετήσεων εντός των ορίων της.

Παραλλαγμένη, η θεωρία της κηπούπολης θα εμπνεύσει και τους Σοβιετικούς Απολεοδομιστές και θα χαρακτηριστεί σαν επιστροφή στη φύση. Θα σχεδιάσουν γύρω στο 1930 μέσα στην φύση, κατά μήκος των μεγάλων αξόνων, αλλά σε αρκετή απόσταση από τους δρόμους κυκλοφορίας, μακριές κορδέλλες μικρών σπιτιών υπερυψωμένων σε κολώνες (pilotis) συνδέοντάς τες μεταξύ τους αλλά και με το δρόμο και με τα συγκροτήματα που στεγάζουν όλους τους κοινωφελείς εξοπλισμούς και τις κοινόχρηστες εγκαταστάσεις (τις “Βάσεις”) με σκεπαστούς διαδρόμους. Η θεωρία αυτή αναπτύχθηκε λόγω της δυσπιστίας των Απολεοδομιστών για την αναδιάρθρωση των παλαιών πόλεων. Η γραμμική γεωγραφική κατανομή των κτηρίων στον σχεδιασμό θα προσπαθούσαν στην πράξη να την αντικαταστήσουν με μια αλαστική και εύκαμπτη χάραξη.



Σχεδιάγραμμα για την Κηπούπολη

Πηγή: neighborhoodeffects.mercatus.org

20ός Αιώνας

Η αρχή του 20ού αιώνα φέρνει στο προσκήνιο τεράστιες αλλαγές οι οποίες θέτουν τα θεμέλια ενός σύγχρονου τρόπου ζωής. Το ξεπήδημα νέων αντιλήψεων σε όλους τους τομείς του ανθρώπινου πολιτισμού και η ανάπτυξη της τεχνολογίας (εξηγούνται σε άλλο κεφάλαιο) δε θα μπορούσε παρά να έχει αντίκτυπο και στην αρχιτεκτονική και την πολεοδομία.

Βιομηχανική πόλη: Ο αρχιτέκτονας Tony Garner εισήγαγε επίσης νεωτερική πρόταση για την πόλη με το βιβλίο του *Citté Industrielle* (Βιομηχανική Πόλη) που εκτέθηκε το 1904 και δημοσιεύτηκε το 1917. Στα σχέδιά του για την Βιομηχανική πόλη κυρίαρχα και νεωτεριστικά στοιχεία είναι η ελεύθερη τοποθέτηση των κτηρίων στα οικοδομικά τετράγωνα, σπάζοντας έτσι τους κανόνες του συνεχούς μετώπου ως βασικού στοιχείου της αρχιτεκτονικής σύνδεσης, αλλά και ένας νέος σχεδιασμός των κτηρίων, ο οποίος βασίζεται στις τεχνικές δυνατότητες που προσφέρει το μπετόν σαν δομικό υλικό. Στα σχέδιά του αυτά, στηρίζεται το κίνημα του μοντερνισμού του μεσοπολέμου (Δ.Καρύδης 7 Βιβλία της Πολεοδομίας σελ.132).

Bauhaus: Το 1919 ιδρύεται στη Βαϊμάρη της Γερμανίας η σχολή Bauhaus ως συγχώνευση της Ακαδημίας Τεχνών και της Σχολής Χειροτεχνίας με πρώτο διευθυντή τον W.Gropius. Ο

αρχιτεκτονικός τομέας της σχολής εργάστηκε προς την κατεύθυνση της μαζικής παραγωγής κατοικίας και προς μια νέα αρχιτεκτονική προσέγγιση των κτηρίων και εξελίχθηκε σε σύμβολο πρωτοποριακής αναζήτησης. Το Bauhaus προσπάθησε μέσα από την ανάλυση, την οργάνωση και την τυποποίηση μια εννιαία μέθοδο σχεδιασμού και παραγωγής η οποία θα μπορούσε να δίνει λύσεις με έναν ορθολογικό και άμεσο τρόπο στα προβλήματα της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας. Ειδικότερα μετά το 1922 και υπό την επίδραση του θετικισμού, με την απόρριψη της διακοσμητικής λογικής, με την βοήθεια της τεχνολογίας, με την “εμμονή” στη λειτουργικότητα και μέσω μιας διεπιστημονικής μεθοδολογίας επιχείρησε να αναπτύξει μια νέα κοινωνική αρχιτεκτονική. Ασφαλώς δεν έλλειψαν οι διαμάχες στο εσωτερικό της σχολής μεταξύ των Gropius και Iten. Διαμάχη που δείχνει την αντίθεση μεταξύ “καλλιτέχνη” και “τεχνίτη”. Πέρα από την τεράστια επίδραση της σχολής στα διακοσμητικά αντικείμενα, στις καλές τέχνες και την αρχιτεκτονική έκφραση, είχε και μεγάλο αντίκτυπο στην κατασκευή κτηριακών συγκροτημάτων. Στα χρόνια της διεύθυνσης του Μεγερ ανατέθηκε στη σχολή η κατασκευή πέντε διαμερισμάτων στο Dessau, και η κατασκευή των γραφείων του Ομοσπονδιακού Σχολείου Γερμανικών Συνδικάτων στην Bernau. Περισσότερο σημαντική είναι η προσφορά της σχολής σε άλλους αρχιτέκτονες, όπως οι Bruno Taut και Hans Poelzig και Ernst May για τις πόλεις του Βερολίνου, της Δρέσδης και της Φρανκφούρτης με πλήθος κατασκευασμένων κατοικιών. Ο Bruno Taut και ο Martin Wagner για το συγκρότημα κατοικιών στο Britz του Βερολίνου προσπαθώντας να καταπολεμήσουν την στενότητα σε επαρκούς ποιότητας ζωτικό χώρο. Ο Hans Poelzig με το συγκρότημα μαμούθ διοικητικών γραφείων στην Φρανκφούρτη. Το Συγκρότημα με τις 21 κατοικίες στο Weissenhof τις οποίες σχεδίασαν μεταξύ άλλων οι Gropius, Le Corbuisier, Bruno Taut, Max Taut, Hans Poelzig με επικεφαλής τον Van de Rohe.

Σχολή της Φρανκφούρτης Οι οικισμοί Romerstadt, Praunheim στη Φρανκφούρτη, Torten στο Dessau, Weissenhof στη Στουτγάρδη και άλλοι στην Γερμανία είναι αποτελέσματα μιας προσπάθειας εφαρμογής κατοικίας μικρών διαστάσεων και μιας νέας αντίληψης στη σχέση Ανθρώπου και Πόλης. Με επικεφαλής τον Ernst May, ο Δήμος της Φρανκφούρτης το 1925 συνέταξε ένα 10ετές πρόγραμμα κατασκευής νέων κατοικιών. Οι αρχικοί στόχοι και προβλέψεις, που έως τώρα είδαμε ιστορικά να μην επαληθεύονται, έπεσαν και εδώ έξω. Αλλά στην περίπτωση αυτή έγινε από την αντίθετη. Ενώ τα αρχικά σχέδια έλεγαν για 1.200 κατοικίες, το 1926 είχαν κτιστεί 2.200, ενώ το 1927 3.000 αντί για 1.400 προβλεπόμενες. Το νέο κοινωνικό περιεχόμενο της σχολής της Φρανκφούρτης διαφαίνεται στα λόγια του Ernst May: “Στη Φρανκφούρτη πιστεύουμε ότι δεν μπορούμε να παραδιδόμαστε σε ρομαντικές θεωρήσεις...η συλλογικότητα στη ζωή των ανθρώπων, τόσο έντονη στον αθλητισμό, στη δουλειά στην πολιτική πρέπει να αντανακλάτται στις σειρές των

σπιτιών”. Μαζί με τις θεωρητικές απόψεις που διατυπώνονταν στο περιοδικό Das Neue Frankfurt , αυτά τα προγράμματα κατοικίας προωθούσαν μια νέα αντίληψη “που θα αγκάλιαζε όλες τις εκφάνσεις της κοινωνικής και ατομικής ζωής”(Hilde Heynen Architecture and modernity σ. 68). Υιοθετήθηκε η άποψη ότι ο εξορθολογισμός, ιδωμένος σε προέκταση των αντιλήψεων του Διαφωτισμού, μπορούσε να φέρει ακόμη και σε καπιταλιστικά πλαίσια την ευτυχία στους πολλούς και στερημένους. Η οικονομική κρίση φέρνει αλλαγές, και αναστέλλει πολλά από τα προγράμματα κοινωνικής κατοικίας. Ο Ernst May αναχωρεί για τη Σοβιετική ένωση το 1930 γεγονός που συμπίπτει με το τέλος της οικοδομικής πρακτικής στην Φρανκφούρτη. Στην Γερμανία επίσης τεράστιο μνημειακού τυπου συγκρότημα εργατικών κατοικιών αποτελεί στη Βρέμη το Neue Vahr.



Βρέμη, το Neue Vahr.

Πηγή: architekturarchiv-web.de

Σχολή του Σικάγο: Η προσπάθεια επιστημονικής συσχέτισης χωρικών και κοινωνικών δεδομένων, κάτι το οποίο είχε ήδη επισημανθεί από την μαρξιστική σκέψη ως “σημασία κοινωνικής διαίρεσης του χώρου”, και προκλήθηκε από τα σοβαρά προβλήματα φτώχειας, εξαθλίωσης και εγκληματικότητας, έθεσε τις βάσεις για μια πολεοδομική αντίληψη γνωστή ως “Σχολή του Σικάγο” στις ΗΠΑ. Οι R.Park, E.Burgess, R.D.McKenzie προώθησαν τα σχέδια συγκρότησης της σύγχρονης πόλης κατά ομόκεντρες ζώνες και ανέδειξαν την έννοια της “μονάδας γειτονίας”, απόψεις που βρήκαν μεγάλη απήχηση. Η διαδοχή των ομόκεντρων ζωνών (σχηματικά ομόκεντροι κύκλοι), περιλάμβανε από μέσα προς τα έξω, το επιχειρησιακό κέντρο, μια μεταβατική ζώνη στην οποία η κατοικία δίνει σταδιακά τη θέση της σε λειτουργίες εμπορίου και διοίκησης, μια ζώνη κατοικίας του εργατικού πληθυσμού, ακολουθούμενη από μια ζώνη κατοικίας ανώτερων εισοδηματικά στρωμάτων και τέλος τη ζώνη προαστιακής περιοχής κατοικίας.

Θεωρία της “γειτονιάς”: Η αντίληψη της γειτονιάς που αναδείχθηκε στις ΗΠΑ τη δεκαετία του 1920 (Ν. Υόρκη), αποτελούσε ένα πρότυπο πολεοδομικής οργάνωσης με τις εξής αρχές:

- α) καθορισμένα όρια- διακεκριμένη ενότητα για την πόλη
- β) μέγεθος συσχετισμένο με τις εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής
- γ) ιεραρχημένο δίκτυο οδικών αξόνων
- δ) μέριμνα για τη χωροθέτηση των εμπορικών λειτουργιών.

Πέρα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά που προτεινόταν, κύριο στοιχείο στο πρότυπο γειτονιάς ήταν η προσπάθεια (προβαλλόταν ως ικανότητα) του σχεδίου να αναβιώσει στους κατοίκους αρετές όπως ανθρωπιά, σεβασμός κτλ. Η ιδέα της γειτονιάς ήταν κυρίαρχη στον σχεδιασμό των Νέων πόλεων που σχεδιάστηκαν μετά το 1945 στην Αγγλία και αποτελεσε τη βάση στην οποία στηρίχθηκαν τα προγράμματα αστικής ανάπλασης των New urbanists στην Αμερική και του Urban Villages Forum στην Μ.βρετανία στις δεκαετίες του '80 και του '90. Η έννοια της γειτονιάς και οι διατυπώσεις της σχολής του Σικάγο είναι απότοκα του “ντετερμινισμού” στην πολεοδομική πρακτική.

Τα C.I.A.M.: Σε αντίθεση με τις πρακτικές του παρελθόντος όπου η σχεδίαση στα όποια πολεοδομικά προγράμματα γινόταν για λίγες χιλιάδες ανθρώπους, οι προτάσεις του Le Corbusier ή των “απολεοδομιστών” στην Σοβιετική Ένωση καταπιάνονταν με το πρόβλημα σχεδιασμού πόλεων για εκατομμύρια κατοίκους (“πόλη τριών εκατομμυρίων κατοίκων” Le Corbusier). Η παραδοσιακή έννοια του δρόμου καταργείται καθώς αντικαταστήθηκε από ένα πρωτόφαντο ιεραρχημένο σύστημα κίνησης. Στα σχέδια του Le Corbusier υπάρχει απόλυτος διαχωρισμός χρήσεων, ομοιομορφία και τυποποίηση των περιοχών κατοικίας. Οι προτάσεις του θεωρείται ότι συσχετίζονται με τις προτάσεις των αρχιτεκτόνων που συγκρότησαν τα “Συνέδρια Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής” (C.I.A.M.). Η πρακτική και η θεωρία του μεσοπολέμου είχαν μια διττή υπόσταση. Από τη μία, στηριζόταν σε ένα σύνολο διακυρήξεων υπέρ μιας ανθρώπινης ζωής στην πόλη. Το αίτημα αυτό ερχόταν ως αντίδραση στις συνθήκες ζωής που είχε δημιουργήσει το κλίμα του φιλελευθερισμού του 19ου αιώνα. Από την άλλη υπήρχαν οι προτάσεις χωρικής οργάνωσης που στόχο είχαν έναν περισσότερο ορθολογικό τρόπο συγκρότησης των επιμέρους πολεοδομικών ενότητων. Θεωρήθηκε τελικά πως η λύση βρισκόταν στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη λειτουργικότητα, εφόσον αυτή θα δημιουργούσε τις ζητούμενες καλές συνθήκες ζωής στην πόλη. Στην διακήρυξη του 1ου C.I.A.M. Αναφέρεται: “Δεν είναι τα αισθητικά ζητήματα, αλλά αποκλειστικά οι λειτουργικοί λόγοι που επιτρέπεται να καθορίζουν τη συγκρότηση των πόλεων. Οι πόλεις έχουν βασική υποχρέωση να βάζουν σε τάξη τις λειτουργίες α) κατοικίας, β) εργασίας, γ) ψυχαγωγίας, άθλησης, διασκέδασης”. Η λειτουργία της κυκλοφορίας επισημάνθηκε επίσης στο ίδιο

συνέδριο. Μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο πραγματοποιήθηκαν 5 συνέδρια. Στο τέταρτο από αυτά που πραγματοποιήθηκε το 1933 στο υπερωκεάνιο Πατρίς II και στην Αθήνα οδήγησε σε συμπεράσματα γνωστά ως “Χαρτα των Αθηνών” και βασίζονταν σε μία ομαδοποίηση των τεσσάρων άνω λειτουργιών. Από εκεί πηγάζει και η ανάγκη του αυστηρού zoning που εισηγήθηκαν αυτές οι πολεοδομικές αντιλήψεις. Επίσης όπως δείχνουν και τα σχέδια προωθείται η σταδιακή διάλυση του παραδοσιακού οικοδομικού τετραγώνου του 19ου αιώνα με τις διατάξεις του μοντέρνου κινήματος του μεσοπολέμου.



Le Corbusier, To Plan Voisin για το Παρίσι

Πηγή: aftercorbu.com

Κινήματα στην ΕΣΣΔ :

Την επαύριο της Οκτωβριανής επανάστασης στην ΕΣΣΔ, δημιουργήθηκε ένα περιβάλλον στο οποίο μπορεί να ειπωθεί ότι κυριάρχησε η διαμάχη μεταξύ δύο αντιλήψεων για την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία. Από τη μία σημαντικοί αρχιτέκτονες, ήδη αναγνωρισμένοι και με έργο στην προεπαναστατική Ρωσία, των οποίων η αρχιτεκτονική στρεφόταν στις παλαιότερες συνθέσεις. Από την άλλη, ξεπήδησε ένα μεγάλο πλήθος σχολών, τάσεων και μεμονωμένων αρχιτεκτόνων ή τεχνικών που παρά τις διαφορές τους και τις αντιπαραθέσεις τους, εν τούτοις ήταν δοσμένοι στην ανακάλυψη μιας καινούριας φόρμας προς την εξυπηράτηση του σκοπού της επανάστασης, δηλαδή στην διαμόρφωση ενός κτισμένου περιβάλλοντος τέτοιου που να ανταποκρίνεται και να προάγει τον νέο τύπο κοινωνικής ζωής.

Χαρακτηριστικά, αν πάρουμε μία μόνο έκφραση της επαναστατικής σκέψης της περιόδου, αν δεν υπήρχε οικογένεια με την παραδοσιακή έννοια του όρου - “Τα παιδιά δε θα είναι ούτε δικά σου

ούτε δικά μου, αλλά όλης της κοινωνίας” Alexandra Kollondai μέλος της Κ.Ε. Των μπολσεβίκων- τότε το παραδοσιακό οικογενειακό διαμέρισμα ή το σπίτι θα αποτελούσε και ξεπερασμένη και αχρειαστη μορφή κατοικίας.

Το 1925 αποφοιτούν οι πρώτοι διπλωματούχοι αρχιτέκτονες που οι σπουδές τους βασιζόνταν σε εντελώς διαφορετικά και νέα εκπαιδευτικό προγράμματα από αυτά που ίσχυαν πριν από την επανάσταση. Το διάστημα 1925-1932 (στο οποίο η μοντέρνα αρχιτεκτονική είχε βγει στο προσκήνιο δυναμικά) το πρόβλημα αναζήτησης εκφραστικών μορφών ή μιας αρχιτεκτονικής- μανιφέστου (που μεσουρανούσαν στα “ονειροπόλα” και με μεγαλεπίβολα σχέδια των πρώτων χρόνων της επανάστασης), μεταλλάσσεται σε πρόβλημα δημιουργίας ενός κτιστού περιβάλλοντος που να προκρίνει τον νέο τρόπο ζωής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο Markonikon που δίνει περισσότερο βάρος στην κατασκευή και λιγότερο στην αρχιτεκτονική. Παράλληλα, οι αρχιτέκτονες ωθούν πια τους τεχνικούς στη μελέτη για την ανακάλυψη νέων δυνατοτήτων, καθώς δεν αρκούνται στο να χρησιμοποιούν τις τεχνικές – και περιορισμένες στη Ρωσσία- δυνατότητες που υπάρχουν προκαλώντας με τις απόψεις και τις λύσεις που δίνουν τη γέννηση νέων δυνατοτήτων. Επιπλέον, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στη συνδιάσκεψη των “Σύγχρονων Αρχιτεκτόνων” το 1928 στη Μόσχα : “ Απορρίπτουμε (μεταξύ άλλων) α) Τον χωρίς αρχές εκλεκτισμό των “εξωραιστών” της αρχιτεκτονικής... β) Τις αφηρημένες έρευνες για νέες μορφές, που είναι ξεκομμένες κοινωνικής λειτουργίας, και γίνονται αδιαφορώντας για τις δυνατότητες πραγματοποίησης.”

Το “μοντέρνο” ρεύμα στο οποίο ανήκαν οι διάφορες αυτές σχολές, μεταξύ των χρόνων 1925-1932 έφτασε στο απόγειό του, χωρίς αυτό να σημαίνει πως η αντίθετη με αυτούς τάση, η “ακαδημαϊκή” (Α. Κορρ Πόλη και Επανάσταση) να χάσει την επιρροή της και το κύρος της. Ήταν δε, αυτή που τελικά επικράτησε. Στον “υπαρκτό σοσιαλισμό”, τα οράματα και οι φιλοδοξίες των αρχιτεκτόνων του μοντέρνου και πολλές φορές ονειροπόλου και ουτοπικού κινήματος του '20 δεν είχαν καμμία λειτουργία.

Στο διεσπασμένο όσο και ενιαίο από άποψη σκοπού μοντέρνο ρεύμα, αρχιτέκτονες ήταν οι αδερφοί Vesnine, ο Tatline, ο Golossov, ο Melnikov. Στην αντίπερα όχθη οι “ακαδημαϊκοί” Chtchtioussév, Joltovski, Klein, Chtchekhtel κ.α.

Αναφέρουμε επίσης τις σχολές όπως τον Σύλλογο Νέων Αρχιτεκτόνων, η αρχιτεκτονική των V.K.H.O.U.T.E.M.A.S. (Ανώτερο Ινστιτούτο Τέχνης) αλλά και η Ένωση Σύγχρονων Αρχιτεκτόνων (O.C.A). Η O.C.A. ήταν μια αρκετά δραστήρια ένωση, με ενότητα βασισμένη στην ενιαία ιδεολογική σύλληψη για το τί είναι αρχιτεκτονική και ποιός ο ρόλος ης για την κοινωνία. Αυτό δεν αμφισβητήθηκε ούτε όταν γεννήθηκαν ουσιαστικές διαφωνίες για πολεοδομικά θέματα και εκφράστηκαν σε δύο αντίθετες τάσεις τους “Πολεοδομιστές” και “Απολεοδομιστές”.

Οι πρώτοι καθόριζαν το μέγιστο μέγεθος πόλης στους 40.000-50.000 κατοίκους οι οποίες θα συγκροτούνταν από κοινοβιακές μονάδες 4.000-10.000 κατοίκων. Σύμφωνα δε, με τον Α. Κορρ, οι πόλεις αυτές “θα κατασκευάζονταν κοντά στα εργοστάσια που εξυπηρετούσαν, και δεν θα είχαν ούτε κέντρο, ούτε περιφέρεια, ούτε διαφοροποιημένες κατοικίες”. Οι απόψεις τους, μαζί με αυτές τις γειτονιάς, των ιεραρχημένων ενοτήτων κατοικίας και κίνησης του Bauhaus, οδήγησαν στην ανάπτυξη της ιδέας της “μικροπεριοχής” η οποία κέρδιζε έδαφος. Στο δεύτερο 5ετές πρόγραμμα ανάπτυξης, στην εφαρμογή της στη Μόσχα, η μικροπεριοχή είχε μια έκταση 30-50 Ha και με πληθυσμό 5.000-15.000 άτομα, ενώ περιλάμβανε διάφορες κοινόχρηστες λειτουργίες. Πολλές μικροπεριοχές ομαδοποιούνταν για να σχηματίσουν μεγαλύτερες περιοχές κατοικίας εξοπλισμένες με εξυπηρετήσεις ανώτερου βαθμού. Η διάσταση ανάμεσα σε πόλη και ύπαιθρο θα αναιρούταν με την κατασκευή αντίστοιχων αγρουπόλεων και στις αγροτικές πόλεις. Οι ιδέες του Sabsonovitch, ο οποίος ήταν από τους θεωρητικούς εκπροσώπους των πολεοδομιστών, για τον τρόπο ζωής σε αυτά τα συγκροτήματα, περιλαμβάνουν ατομικές μονάδες- δωμάτια των 6 τετραγωνικών μέτρων είτε προορίζονται για εργένηδες ή οικογένειες, καθώς “ο σημερινός εργένης μπορεί να είναι αυριανός παντρεμένος, ενώ αντίστοιχα οι σημερινοί σύζυγοι μπορεί να είναι αυριανοί εργένηδες” καθώς στον νέο σοσιαλιστικό τρόπο ζωής, ο γάμος εύκολα θα μπορεί να λυθεί. Τα ατομικά αυτά δωμάτια επικοινωνούν με εσωτερικά κινούμενα χωρίσματα, έτσι ώστε ένα ζευγάρι να μπορεί να το αφεραίσει, δημιουργώντας έτσι ένα μεγαλύτερο δωμάτιο. Σε αυτές τις κατοικίες δεν υπάρχουν τουαλέτες ή κουζίνες, καθώς αυτά είναι κοινόχρηστα. Τα κτήρια θα προσφέρουν κοινόχρηστη βιβλιοθήκη, κοινωνική λέσχη, τραπεζαρία, πλυντήρια- στεγνωτήρια, αθλητικές εγκαταστάσεις.

Η επιθυμία για μια κυψέλη- δωμάτιο όσο μικρή και αν ήταν αυτή, αρκεί που ήταν ατομική, χαρακτηρίζει και τις απόψεις των “Απολεοδομιστών”. Οι τελευταίοι αναιρούσαν τα πληθυσμιακά μεγέθη. Η πόλη δεν αποτελούσε αυτόνομη και απομονωμένη ενότητα. Τους δύο ανεξάρτητους πόλους της πόλης και της υπαίθρου διαδεχόταν ένα ενιαίο χωρικοοικονομικό σύστημα εργασίας και συλλογικής ζωής το οποίο εθεωρείτο ότι εκμεταλλεύεται τις νέες δυνατότητες της βιομηχανικής παραγωγής και των μεταφορών-επικοινωνιών. Έτσι πόλη και ύπαιθρος έπαυαν να αντιπαλεύουν η μία την άλλη και με την νέα πρόταση διασφαλιζόταν το ανέβασμα των δυνάμεων παραγωγής, το οποίο με τη σειρά του σε κοινωνικές/παραγωγικές σχέσεις που θα εγγυούνταν το σοσιαλιστικό μετασχηματισμό της κοινωνίας. Οι πρότασεις περιστρέφονταν γύρω από την κατανομή στους απέραντους αγρούς σπιτιών για τους εργαζόμενους, την κατασκευή των επίσης απέραντων δρόμων και σαφώς την κατασκευή (υδροηλεκτρικών κυρίως) εργοστασίων κοντά στις πηγές των πρώτων υλών σε οποιοδήποτε σημείο του εδάφους. Το πρόβλημα της κατανομής και μεταφοράς της ενέργειας θα λυνόταν μέσω της ορθογώνιας κατανομής της ενέργειας που θα καλύπτει το σύνολο

του εδάφους, απορρίπτοντας το κλασικό ακτινωτό. Το πρόβλημα της μετακίνησης από την κατοικία στον τόπο εργασίας θα λυνόταν με την κατοχή αυτοκινήτου από τον κάθε εργαζόμενο! (ειρωνικό σχόλιο του Le Corbuiser). Η κατοικία προτείνεται με αυτόν τον τρόπο να είναι ιδιωτική, αλλά πάντως μικρή και χωρίς ατομική κουζίνα κτλ. Καθώς επέμεναν στην υιοθέτηση των κοινόχριστων εξυπηρετήσεων αυτών των αναγκών. Ο τύπος κατοικίας προτεινόταν για το σκοπό αυτό να είναι λύομενος και μεταφέρσιμος. “Τίποτα δεν εμποδίζει δύο φίλους να ενώσουν τα δύο σπίτια τους, ενώ αν δεν τα πάνε καλά, να τα ξαναχωρίσουν και να μετοικήσουν αλλού”.(Α. Κορρ) Στην θέση του κλασικού σπιτιού “καρφωμένου για αιώνες στο ίδιο σημείο”, εμφανίζεται η έννοια της κινητικότητας του σπιτιού.

Αναφέρουμε επίσης το ανολωκλήρωτο κτήριο- κοινωνικό πείραμα του Nathan Osterman το 1969, οι αναζητήσεις ομάδων νέων πολεοδομών για μια καινούρια μονάδα της χρήσης του εδάφους (Α. Κορρ Πόλη και Επανάσταση σελ. 37) Μια ακόμη τέτοια προσπάθεια αποτέλεσε και το σύμπλεγμα κατοικιών του Himki- Hovrino στη Μόσχα του 1967 για 7.500 κατοίκους. Πρόκειται για τη δημιουργία ενός συμπλέγματος κατοικιών που έρχεται σε ρήξη με το σχήμα κατοικία- εξοπλισμός που θεωρείται και ξεπερασμένο.



Himki- Hovrino

Πηγή: moscowstories.ru

Γενικά ως το 1925 η μοντέρνα αρχιτεκτονική ήταν μειοψηφικό ρεύμα και δύσκολα έβρισκε επίσημες, δημόσιες παραγγελίες ενώ περιοριζόταν σε μεμονωμένα κτήρια. Οι μορφολογικές ομοιότητες των σχεδίων των μοντέρνων αρχιτεκτόνων της ΕΣΣΔ με άλλες μοντέρνα ρεύματα της ευρώπης και της Αμερικής, όπως η σχολή Bauhaus, ή η σχολή του Σικάγο ή με τα έργα του Le Corbuisier είναι αναγνωρίσιμες. Σημασία όμως πέρα από το τελικό οπτικό και μορφολογικό

αποτέλεσμα έχει και ο σκοπός που τίθεται για την κατασκευή των κτηριακών συγκροτημάτων. Η βασική τους αντίθεση, έγκειται στο γεγονός πως οι Δυτικοί αρχιτέκτονες πρότειναν μια ορθολογικότερη ανανέωση και χρήση των νέων τεχνικών επιτευγμάτων για την εξυπηρέτηση των μεταλλασόμενων αναγκών στα πλαίσια όμως της ίδιας – καπιταλιστικής- κοινωνίας, ενώ οι Σοβιετικοί με την αρχιτεκτονική που πρότειναν, πρόσβλεπαν στην “οικοδομική” υποστήριξη μιας νέας κοινωνίας και στην εξυπηρέτηση των επίσης καινούριων αναγκών και συνηθειών ενός “νέου” τύπου ανθρώπου.

Οι Νέες Πόλεις :

Τα προβλήματα των μεγάλων πόλεων που πηγάζουν από τη βιομηχανική δραστηριότητα, προσπάθησαν να λυθούν στο σχεδιασμό των ονομαζόμενων “Νέων Πόλεων”.

Αναφορικά με τις “Νέες Πόλεις” στην Αγγλία, ξεκίνησε ο σχεδιασμός τους το 1945 και έως το 1950 είχαν ξεκινήσει 14 νέες πόλεις. Επιδίωξη αυτών των πόλεων ήταν σύμφωνα με τον P.Self το “ξαναζωντάνεμα των ανθρώπινων, κοινωνικών και πολιτισμικών αξιών μέσα από την καλύτερη οργάνωση των χωρικών συσχετίσεων”. Η επιδιωκόμενη κοινωνική ισορροπία θα επιτυγχανόταν μέσω των επαρκών θέσεων εργασίας για τους κατοίκους των πόλεων αλλά και από την ισορροπημένη αντιπροσώπευση των κοινωνικών τάξεων στον κοινωνικό μετασχηματισμό. Στις πρώτες νέες πόλεις (μέχρι το 1960) υιοθετούνται οι αρχές πολεοδομικής συγκρότησης που εισήγαγε ο φονξιοναλισμός του μοντέρνου κινήματος του μεσοπολέμου. Επανέρχονται οι αντιλήψεις του Cl.Perry για την γειτονιά, όπως επίσης και το zoning με αυστηρή διαμερισματοποίηση του χώρου και περιχαράκωση των πολεοδομικών λειτουργιών, εφαρμογή δηλαδή των αρχών της “Χάρτας της Αθήνας” του 4ου C.I.A.M. Υιοθετείται ο διαχωρισμός κίνησης πεζών και οχημάτων. Στην πόλη του Crawley π.χ. εφαρμόζεται η αντίληψη για ημι-αυτόνομες γειτονίες με χαμηλή πυκνότητα.

Σταδιακά όμως εγκαταλείπονται οι προηγούμενες απόψεις για τον σχεδιασμό ή τουλάχιστον χάνουν τον απόλυτο χαρακτήρα τους. Στην πόλη του Cumbernauld έξω από την Γλασκώβη το 1955 εφαρμόζεται πυκνότερη δόμηση με μία κυρίαρχη κεντρική περιοχή και άμεσο συσχετισμό των περιοχών κατοικίας σε αυτήν. Στην πόλη αυτή τον κεντρικό πυρήνα αποτελούσε μια “μεγακατασκευή” όπως αποκαλέστηκε, στην οποία σταγάζονταν λειτουργίες όπως γραφεία, δημόσιες υπηρεσίες πολιτισμικές εγκαταστάσεις και δρόμο που το διέσχιζε από τη μια άκρη στην άλλη. Στην πόλη Milton Keynes το 1967 καταργείται η ιεραρχία των πολεοδομικών ενοτήτων και εφαρμόζεται ένας πυκνά δομημένος οικιστικός κάρναβος με λειτουργίες σε κάθε του σημείο.

Στην ΕΣΣΔ ο ρυθμός κατασκευής νέων πόλεων ως τις αρχές της δεκαετίας του '70 καθοριζόταν στα κρατικά προγράμματα και ήταν από 120-150 νέες πόλεις στη πενταετία

Με όποια πολεοδομική μορφή εμφανίζονταν αυτές οι νέες πόλεις, οι στόχοι της αποκατάστασης της κοινωνικής ισορροπίας παρέμειναν παρ'όλα αυτά αμετάβλητοι.

Πόλοι Ανάπτυξης : Τη δεκαετία του '60 η Ευρωπαϊκή χωροταξική πολιτική είχε ως συστατικό στοιχείο την Θεωρία των “Πόλων Ανάπτυξης”. Εφαρμογή της θεωρίας αυτής έγινε στην Γερμανία, στην Ολλανδία στην Ιταλία αλλά και στις “Metropoles d'equilibre” (Οι πόλεις της Marseille, Lyon, Liile, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Strasbourg, St. Nazaire επιλέχθηκαν για την τοποθέτηση δυναμικών βιομηχανιών) στη Γαλλία. Εμφανίζονται επίσης τα κινήματα της περιβαλλοντικής ψυχολογίας και το κίνημα της μεθοδολογίας σχεδιασμού, τα οποία διαδέχεται ο μετά-μοντερνισμός τη δεκαετία του '70. Ο μοντερνισμός του μεσοπολέμου εξακολουθεί να έχει μεγάλη απήχηση στη γενική συγκρότηση του χώρου (ανάπλαση της περιοχής Stepney and Polar στο Λονδίνο, ή στο σχεδιασμό της πόλης της Λυών στη Γαλλία). Αντιλήψεις περί ελεύθερης τοποθέτησης των κτηρίων στο χώρο, η απαξίωση του προυπάρχοντος αστικού ιστού, αύξηση του ύψους των κτηρίων για την επίτευξη κενών χώρων, αλλά και κάποια σύνδεση των κτηρίων μεταξύ τους αλλά και με τον ολοένα και αυξανόμενο χώρο για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

New Urbanists : Η απόρριψη του “παλιού” μοιάζει να ξεπερνιέται σαν αντίληψη πολεοδομικής παρέμβασης στις αρχές της δεκαετίας του '80. Ο Leon Krier αναζητά το “χαμένο μέτρο” στο σχεδιασμό της μητρόπολης, μιας Citta Felice. Προτάσσει σχέδια για την περιοχή Sodermalm της Στοκχόλμης, του Tegel στο Βερολίνο, και για δύο προγράμματα ανάπλασης στο Παρίσι χωρίς μονολειτουργικές ζώνες, τα μεγάλα εμπορικά κέντρα, και εισαγάγει την έννοια της πόλης μέσα στην πόλη. Ο χαμένος χαρακτήρας της πόλης, η επανεκτίμηση της σημασίας καθιερωμένων μορφών έκφρασης και το παραδοσιακό οικοδομικό τετράγωνο αναζητήθηκε επίσης από τα σχέδια της Διεθνούς Οικιστικής έκθεσης του Βερολίνου, όπου το προυπάρχον γινόταν καθοριστικός παράγοντας της νέας παρέμβασης- πάντα σε συνδιασμό με εφαρμογή κοινωνικών προγραμμάτων- και μεταγενέστερα από το “Συνέδριο για τη Νέα Πολεοδομία” το 1992, αλλά και η “Χάρτα της Νέας Πολεοδομίας” το 1998.

Βιώσιμη ανάπτυξη: Την περίοδο από τα τέλη της δεκαετίας του '80 έως και τις μέρες μας επιχειρήται σε παγκόσμια συνεργασία, η στρατηγική της “Βιώσιμης Ανάπτυξης”. Μερικοί ορισμοί που έχουν δοθεί για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι:

Ο ορισμός που δόθηκε στη Συνδιάσκεψη του Ο.Ο.Σ.Α. Το Σεπτέμβριο του 1990 σύμφωνα με τον οποίο “ βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που δεν μειώνει την παραγωγική δυναμικότητα στο μέλλον” (W.W.F., 1991)

Ο ορισμός που δόθηκε από το U.N.E.P. Το 1996 σύμφωνα με τον οποίο “βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που σέβεται το περιβάλλον, είναι τεχνολογικά κατάλληλη, οικονομικά εφικτή, κοινωνικά αποδεκτή και ικανοποιεί τις ανάγκες της παρούσας γενεάς χωρίς να βάλει σε κίνδυνο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών”

Έχουν πραγματοποιηθεί διάφορες διεθνείς συνθήκες που δείχνουν ότι τα εθνικά συμφέροντα των διαφόρων κρατών τίθενται μαζί για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης. Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί μια σύζευξη οικονομικών και κοινωνικών εννοιών με οικολογικές και περιβαλλοντικές έννοιες που συνεπάγεται:

- τη διατήρηση της γενικής ισορροπίας και αξίας του αποθέματος του φυσικού κεφαλαίου.
- Τον επαναπροσδιορισμό των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κριτηρίων αξιολόγησης του κόστους ανάλογα με τα ωφέλη και των μέσων που θα ανταποκρίνονται σε πραγματικά κοινωνικοοικονομικά δεδομένα και αξίες της κατανάλωσης και της συντήρησης.

Τέσσερις είναι οι βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης που έχουν διατυπωθεί διεθνώς:

- Μελλοντικότητα, ισότητα, δημόσια συμμετοχή, προστασία περιβάλλοντος.

Σχόλια

Η πολεοδομία είναι ο επιστημονικός κλάδος ο οποίος απέκτησε αντικείμενο ακριβώς την οργάνωση των λειτουργιών και την ομαλή ζεύξη τους εντός της πόλης.

Τα πολεοδομικά ρεύματα και οι πολεοδομικές αντιλήψεις που αναπτύχθηκαν αυτούς τους δύο αιώνες είχαν σημαντικά αποτελέσματα αν και σε αρκετές περιπτώσεις αυτά δεν ήταν τα αναμενόμενα, ενώ σε άλλες τα αποτελέσματα αυτά απέκλιναν από τους αρχικούς στόχους.

Οι πολεοδομικές θεωρίες και αντιλήψεις διαμορφώθηκαν από την κοινωνική, οικονομική και πολιτική συγκυρία, ενώ εντάσσονταν στις φιλοσοφικές αντιλήψεις της κάθε εποχής και προσπάθησαν να δώσουν λύση στα προβλήματα των πόλεων και να βελτιώσουν το επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων. Είναι δεδομένο ότι σε διαφορετικές χρονικές στιγμές παραπλήσια προβλήματα προσεγγίστηκαν κάτω από διαφορετική σκοπιά και η πολεοδομία προσπάθησε να τα λύσει με διαφορετικό τρόπο.

Από τις αντιλήψεις των ουτοπικών σοσιαλιστών, στην θεωρία της κηπούπολης και της γραμμικής πόλης και από εκεί στο μοντέρνο κίνημα του μεσοπολέμου και στις νέες πόλεις, την περιφεριακή

ανάπτυξη και την σημερινή προσπάθεια για βιώσιμη ανάπτυξη, διαφέρεται ότι κύριο μέλημα των πολεοδομικών κινημάτων, ήταν να διαμορφώνουν την μορφή της πόλης και να προτείνουν ένα τρόπο και τόπο διαβίωσης του πληθυσμού απαντώντας στα προβλήματα που εμφανίζονταν. Πόλεις γεννήθηκαν, άλλαξαν πρόσωπο και λειτουργία με σημαντικότερη την επιρροή και τη δυναμική των κινημάτων και των σχολών αυτών.

ΜΕΡΟΣ 2

Αθήνα

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας θα δειχθεί η αλληλεπίδραση και η επιρροή των παραγόντων στην μορφή και τις επεκτάσεις της πόλης της Αθήνας καθώς και στις περιοχές κατοικίας.

Εξετάζεται η περίοδος από τις αρχές του 20ού αιώνα ως την πρώτη δεκαετία του 21ου. Η περίοδος αυτή χωρίζεται σε τρεις υποπεριόδους.

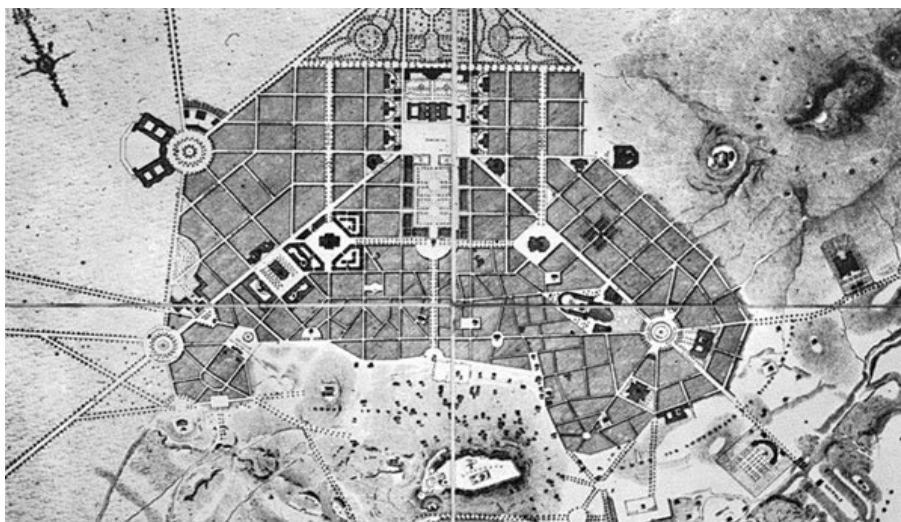
- α) Την προ του 1922 κατάσταση πριν την έλευση των προσφύγων στην Ελλάδα,
- β) την περίοδο 1922-1974
- γ) Την μετά το 1981 περίοδο της μεταπολίτευσης.

Σε όλες τις περιόδους αυτές, η Αθήνα εξετάζεται μαζί με την σχέση του λιμανιού του Πειραιά.

1. Τέλη 19ου αιώνα έως 1922

Η κατάσταση ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα είχε διαμορφωθεί από έναν ισχυρό διαχωρισμό Δυτικής/Ανατολικής Αθήνας με τις Οδούς Αθηνάς και Αιόλου να χωρίζουν τις δυτικές-εργατικές ως επί το πλείστον συνοικίες από τις ανατολικές συνοικίες του κέντρου-τόπο διαμονής των ανώτερων τάξεων.

Συνοπτικά και αναφερόμενοι μόνο στα αποτελέσματα (μορφή-περιοχές κατοικίας κατά εισόδημα) και όχι στους παράγοντες που ώθησαν προς την κατάσταση αυτή, αναφέρουμε ότι το σχέδιο της Αθήνας ακολουθούσε εν μέρει το σχέδιο Κλεάνθη-Schaubert τις τροποποιήσεις πάνω σε αυτό από τον αρχιτέκτονα Leo Von Klenze. Τα ανάκτορα τοποθετήθηκαν στο ανατολικό άκρο της πόλης, την σημερινή Πλατεία Συντάγματος με επιλογή του πατέρα του Όθωνα κάτι που δεν προβλεπόταν ούτε από το σχέδιο των Κλεάνθη-Schaubert ούτε στις διαφοροποιήσεις σε αυτό από τον Leo Von Klenze..



Το Σχέδιο Κλεάνθη-Schaubert

Πηγή: Greek Architects

Τα δύο σχέδια αυτά αν και έθεσαν κάποιες γενικές καταυθύνσεις, τελικά αναιρούνταν κατα βούληση είτε από Διατάγματα τα οποία συντάσσονταν σταδιακά από την Οθωνική βασιλεία και σε συνενοήσεις επι τόπου ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους

2.1.α Οικονομικοί λόγοι

Σημαντικό στοιχείο που διαμορφώνεται ήδη από το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα στον Αθηναϊκό χώρο είναι η εμπορευματοποίηση της κατοικίας αλλά και η κερδοσκοπία στην γη. Ήδη από την ανακύρξη της Αθήνας ως πρωτεύουσας του κράτους, Έλληνες και ξένοι κεφαλαιούχοι αγοράζουν μεγάλες εκτάσεις “με την προοπτική οι περισσότεροι να τις πουλήσουν ως οικόπεδα με μεγάλη υπερτίμηση” (Λεοντίδου Πόλεις της Σιωπής σελ 88). Το ανώτερο ντόπιο πολιτικό και διοικητικό προσωπικό έδειχνε εμφανή τάση να επενδύει σε ακίνητα (πόλεις σιωπής 88) Στην εμπορευματοποίηση της γης συνέβαλλε και η Τράπεζα της Ελλάδος ζητώντας από τους βιομήχανους υποθήκες σε οικόπεδα (Λεοντίδου Πόλεις της Σιωπής σελ. 89)

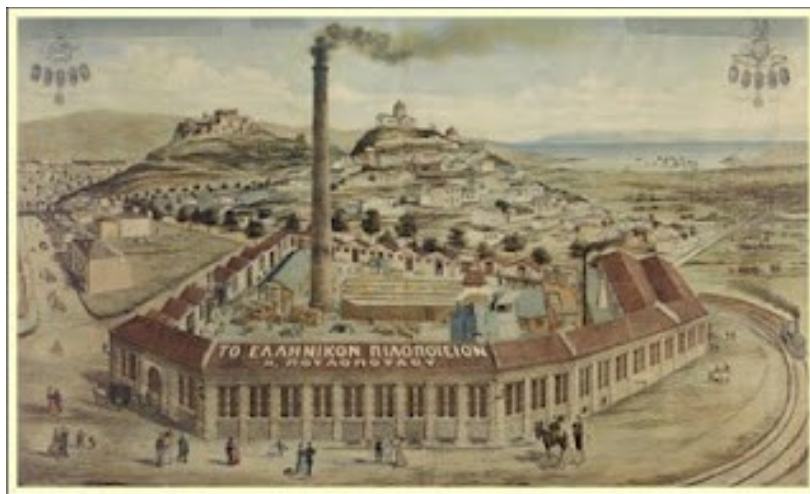


Αποψη της Αθήνας το 1865

Φωτογραφική πηγή: Ελληνικό ιστορικό και λαογραφικό αρχείο

Η αυθαίρετη δόμηση είχε εμφανιστεί ήδη από το 1840 και περιγράφεται μέσω της διαδικασίας μεγαλογαιοκτήμονες και μικρογαιοκτήμονες να αγοράζουν φθηνή σχετικά γη εκτός σχεδίου πόλεως, να την πωλούν εν μέρει σε οικογένειες και στη συνέχεια με διάφορες πιέσεις να πετυχαίνουν την ένταξή της εντός σχεδίου πόλεως με συνέπεια την αύξηση των τιμών των οικοπέδων και των ενοικίων. Αυτή η προσπάθεια μικρο γαιοκτημόνων, μεγαλογαιοκτημόνων, ιδιοκτητών και επιχειρηματιών να επιτύχουν ανατιμήσεις στην γη ήταν που επηρέασε ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα την μορφή και τις επεκτάσεις της Αθήνας κατά παράβαση οποιασδήποτε

πολεοδομικής νομοθεσίας. Αυθαίρετοι συνοικισμοί ήταν ήδη από τα μέσα του 19ου το Κολωνάκι και η Νεάπολη (μεγαλοαστικές) αλλά και τα Αναφιώτικα (τόπος κατοικίας από το 1863 νησιωτών κτιστών), το Θησείο αλλά και οι οικισμοί γύρω από τα εργοστάσια του Γκαζιού και του Μεταξουργείου οι οποίοι εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης περί τα τέλη του αιώνα. Η αγορά ως κυρίως τρόπος κατανομής της γης στην Αθήνα εμποδίστηκε μέσω της ταχείας αστικοποίησης και των κερδοσκοπικών δράσεων των ιδιοκτητών γης. Είχε δε ως αποτέλεσμα την παγίωση μιας κτηματαγοράς μονοπωλούμενης από την αστική τάξη και μερικές πλούσιες ντόπιες οικογένειες. Η κερδοσκοπική αυτή δραστηριότητα στα πλαίσια του γρήγορου (και εύκολου όπως αποδείχθηκε) πλουτισμού δεν εξοικονομούσε κεφάλαια για εξασφάλιση φτηνής στέγης ούτε και δημιουργία βασικών υποδομών. Η μεταπρατική περίοδος της Αθήνας και του Πειραιά χαρακτηριζόταν από την εμπορευματοποίηση και κερδοσκοπική εκμετάλλευση της γης και επηρέασε τις επεκτάσεις της πόλης κατά τον συμφερότερο δυνατό τρόπο για τους οικοπεδούχους. Ίσως περισσότερο από αυτό, ήταν η αρχή και η εδραίωση ενός φαινομένου το οποίο στις μετέπειτα δεκαετίες θα λάβει τεράστιες διαστάσεις και θα έχει τις ανάλογες συνέπειες για την μορφή και τον τρόπο επέκτασης της Αθήνας. Η περίοδος από τα τέλη του 19ου αιώνα ως το 1920 αποτελεί μια μεταβατική περίοδο από μια αγροτική σε μια βιομηχανική κοινωνία. Μετά το 1870 οι πλούσιοι έλληνες των παροικιών εισάγουν μεγάλες ποσότητες κεφαλαίων στον Ελλαδικό χώρο.



Το Ελληνικό Πίλοποιείο στο Θησείο

Φωτογραφική πηγή: Ελληνικό ιστορικό και λαογραφικό αρχείο

Η οικονομία παρουσιάζει μια σχετική στροφή από τον μεταπρατικό στον βιομηχανικό καπιταλισμό. Μέσω των κεφαλαίων αυτών αναπτύχθηκαν σημαντικές υποδομές για ανάπτυξη της βιομηχανίας (σιδηρόδρομος, δίκτυα ενέργειας). Η βιομηχανίες στον Ελλαδικό χώρο δεν ελκύνθηκαν από τις αγροτικές περιοχές και δεν αναπτύχθηκε αγροτική βιομηχανία. Αντίθετα οι βιομηχανικές

εγκαταστάσεις και τα εργοστάσια εγκαθίσταντο κοντά σε λιμάνια ώστε να έχουν τη δυνατότητα να εμπορεύσουν τα προϊόντα στην εσωτερική αγορά , αλλά και να βρίσκουν επαρκή αριθμό εργατικών χεριών. Το Λαύριο ήταν η πρώτη ελληνική βιομηχανική πόλη, ενώ στην Ελευσίνα που από το 1876 λειτουργούσε χημικό ελαιουργείο και σαπυνοποιείο, το 1901 κατοικούσαν 1356 κάτοικοι. (πόλεις σιωπής 126) και στην Δραπετσώνα δημιουργείται εργατικός οικισμός γύρω από την Ανώνυμη Εταιρεία Χημικών και Λιπασμάτων το 1909. Οι βιομήχανοι του Πειραιά ήδη από το 1861-64 πιέζουν και βρίσκουν βιομηχανικά οικόπεδα μέσω της λύσης της αστικής επέκτασης στηριζόμενοι στην στενότητα γης. Η σύνδεση του λιμανιού ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα με σιδηρόδρομο με την Αθήνα αλλά και η μη σύγκρουση με άλλες χρήσεις γης οδηγεί και διαμορφώνει ένα βιομηχανικό άξονα στο νοτιοδυτικό μέρος της Αθήνας. Η δεκαετία του 1870 είναι δεκαετία ανάπτυξης της ελληνικής βιομηχανίας προσανατολισμένης κατα κύριο λόγο σε καταναλωτικά αγαθά και απευθυνόμενοι στην εσωτερική αγορά. Η οικονομική κρίση του 1890 βεβαίως προκάλεσε ανάσχεση της βιομηχανικής δραστηριότητας. Όμως η υποχώρηση της κρίσης μετά το 1900 οδήγησε στην περεταίρω ανάπτυξη της βιομηχανίας. Στην Αθήνα το 1909 κατοικούσαν 26.000 βιομηχανικοί εργάτες ενώ ο πληθυσμός ήταν από το 1907 169.749 κάτοικοι (πίνακας πόλεις της σιωπής σελ 83)

Οι επεκτάσεις με τους βαλκανικούς πολέμους διευρύνουν την εσωτερική αγορά και αυξάνουν τα εργατικά χέρια. Παράλληλα την δεκαετία του 1910 συμβαίνει αν και βραχυχρόνια μια υποκατάσταση των εισαγωγών με την ανάπτυξη αλευροβιομηχανίας, υφαντουργίας και υποδηματοποιίας και μάλιστα αρχίζουν οι εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων οι οποίες το διάστημα 1910-1914 αποτελούν το 32% των συνολικών εξαγωγών. Στην Αθήνα το διάστημα 1910-1920 εγκαθίστανται 20 νέες βιομηχανίες και στον Πειραιά 37. Ενδεικτικά ο αριθμός μεγάλων εργοστασίων στην Αθήνα και τον Πειραιά το 1900 ήταν 63 ενώ το 1909 ήταν 243 ενώ το 1920 ήταν 868. Η αστικοποίηση που συντελείται την περίοδο αυτή οδηγεί τους μετανάστες να εργάζονται στην βιομηχανία και όχι σε ελεύθερα επαγγέλματα και διοικητικές θέσεις. Σημαντικό επίσης στοιχείο είναι ότι μεγάλο ρεύμα ανθρώπων που εγκατέλειπαν την ύπαιθρο ήταν προσωρινοί στην Αθήνα κατά το διάστημα κυρίως των δεκαετιών 1900 και 1910 με τελικό προορισμό τις ΗΠΑ κυρίως αλλά και άλλες χώρες όπως Καναδά, Αυστραλία.

Η χωροθέτηση των εργοστασίων έγινε λοιπόν κατα μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας -Πειραιά που λειτουργούσε από το 1869, σε συνέχεια δηλαδή και ισχυροποίηση της κοινωνικής και λειτουργικής διαφοροποίησης της Αθήνας σε δυτική και ανατολική (χάρτης 3 σελ 136).

Δυτικά της Αθηνάς εμφανίζονται έως τις αρχές του 20ού αιώνα εργοστάσια αερίοφωτος (Γκάζι), μεταξοκλωστής (μεταξουργείο), σιδηροδρομικός σταθμός Λαρίσσης-Πελοποννήσου (Σταθμός Λαρίσσης), σοκολατοβιομηχανίας (Παυλίδη στην Πειραιώς), βιοτεχνικές δραστηριότητες στου

Ψυρρή με τον εμπορικό δρόμο της Αθηνάς τόπο πώλησης των προϊόντων που παράγονταν ή μεταποιούνταν εκεί, αλλά και βιομηχανίες αμαξοποιίας, σιδηρουργεία, ξυλουργεία.

Ανατολικά ,αντίθετα είχαν κτιστεί κατοικίες ανώτερων και μεσαίων στρωμάτων, διάφορες εγκαταστάσεις και πολλά μνημειακού χαρακτήρα κτίρια.Συνοπτικά Παρθεναγωγείο, Ζάππειο, Πολυτεχνείο, Βαρβάκειο Διδακτήριο,Ευαγγελισμός,Ακαδημία-Βιβλιοθήκη-Πανεπιστήμιο.

Το δυτικό και νοτιοδυτικό τμήμα λοιπόν (Ψυρρή,Μεταξουργείο,Γκάζι,Θησείο) λόγω της ύπαρξης της βιομηχανίας στις περιοχές αυτές και λόγω των ακριβών κομίστρων των εισητηρίων για μετακίνηση που οδηγούσαν τους εργάτες να αναζητούν κατοικία σε απόσταση βαδίσματος από την εργασία τους, ήταν περιοχές κατοικίας βιομηχανικών εργατών.(χάρτης 4 σελίδα 139 πόλεις σιωπής).Από την άλλη όπως δείχνει οι χάρτες (χάρτης 5-10 σελ 145 πόλεις σιωπής) οι υπόλοιπες εργατικές τάξεις ήταν και αυτές κοντά στους τόπους δουλειάς τους, ενώ οι μή έχοντες σταθερό τόπο εργασίας όπως οι οικοδόμοι και οι εργαζόμενοι σε βοηθητικά επαγγέλματα κατοικούσαν οι μεν πράτοι κατα κύριο λόγο στα Αναφιώτικα και στο Προάστιο (παραδοσιακοί οικοδομικοί οικισμοί) αλλά και σε περιοχές ανατολικά βορειοανατολικά στις οποίες υπήρχε έντονη οικοδομική δραστηριότητα ενώ οι δεύτεροι διέμεναν ανατολικά κοντα στις μεσοαστικές και μεγαλοαστικές κατοικίες. Γίνεται μέσα από τους χάρτες και τα στατιστικά αυτά λοιπόν φανερή η επίδραση οικονομικών λόγων στην κατανομή του πληθυσμού στην Αθήνα ανάλογα με την εργασία του και το εισόδημά του.

2.1.β Πολιτική

Η επιλογή της Αθήνας για πρωτεύουσα του Ελληνικού νεοσύστατου κράτους το 1834 ασφαλώς είναι ένας σημαντικότατος παράγοντας για την εξέλιξη και την επέκτασή της.Το 1832 είχε μόλις 6.000 κατοίκους.Η συγκεντρωτική δομή του νέου κράτους και η έδρα της, η Βαυαρική διοίκηση οδήγησαν στην ανάπτυξη ενός τριτογενούς τομέα στην Αθήνα και επαγγέλματα όπως διοικητικοί υπάλληλοι, έμποροι, μεσάζοντες και χρηματιστές.Αναπτύσσεται με πυρήνες τη Βουλή , τα ανάκτορα και τα υπουργεία.(πόλεις σιωπής 65)Ο πληθυσμός των απασχολούμενων σε υπηρεσίες αυξάνεται και ιδιαίτερα την περίοδο 1860-1879.Σημαντικό είναι το γεγονός ότι το κράτος είτε έμενε αμέτοχο είτε αντιστρατεύοταν την εκβιομηχάνιση.

Πάντως στη διάρκεια των τελών του 19ου αιώνα και έως το 1920 είναι οι απαιτήσεις των μεγαλογαιοκτημόνων και των ιδιοκτητών γης οι οποίες αναιρούν στην πράξη και τα σχέδια των Κλεάνθη-Shaubert/Leo Von Klenze και μέσω χιλιάδων διαταγμάτων ρυθμίζουν σημειακά και χωρίς περιορισμούς από κάποιο γενικό σχέδιο την οικοδόμηση γης και την επέκτασή της. Τα Άνω και

Κάτω Πατήσια εγκρίθηκαν με ρυμοτομικά σχέδια το 1869 και 1879 αντίστοιχα λόγω πιέσεων ιδιωτών για εκμετάλλευση ιδιωτικής γης. Ωστόσο έως και το 1900 στο σχέδιο πόλης εντάσσονται με σύνταξη τοπικών ρυμοτομικών σχεδίων μεταξύ άλλων το Κουκάκι, το Παγκράτι, ο Κολωνός, η Δεξαμενή και η συνοικία Αγίου Μελετίου, Καλλιθέα, Χαροκόπου, Πευκάκια. Μέχρι το 1916 έγιναν 78 μεμονωμένες επεκτάσεις του σχεδίου και 498 τροποποιήσεις του. Αυτό αποδεικνύει την απουσία σχεδίων δομικής και στρατηγικής παρέμβασης στην πόλη από τη μεριά του κράτους. Ολόκληρο το 19ο αιώνα και έως το 1922 οι νέες οικιστικές επεκτάσεις που έρχονταν να προστεθούν στο εγκεκριμένο σχέδιο, δημιουργούνταν από τους αστούς και τους μικροαστούς. Κανένα ρυμοτομικό σχέδιο δεν προστέθηκε στα σχέδια Κλεάνθη-Schaubert/Klenze -εκτός του “σχεδίου της επιτροπής του 1860” με πρόβλεψη για θέσεις δημόσιων υπαλλήλων και δημοτικών κτιρίων- που να κατευθύνει την ανάπτυξη της πόλης. Όλες οι επεκτάσεις δε, συμβάλλουν στην παγίωση της διαίρεσης μεταξύ δυτικής-ανατολικής Αθήνας.

Η εργατική τάξη ήταν στο έλεος των μικρο κερδοσκόπων και της κτηματαγοράς που ήταν ελεγχόμενη από τους γαιοκτήμονες χωρίς καμμία μέριμνα από το κράτος. Η εργατική κατοικία εμφανίζεται τις δεκαετίες 1900-1920 σε αντίθεση ξανά με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες όπως έχει αναλυθεί την περίοδο εκείνη και μπροστά στον κομμουνιστικό κίνδυνο έκαναν παραχωρήσεις δωματίων και ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα ακολουθούσαν κάποιους κανόνες υγιεινής. Ακριβώς λόγω της μη ύπαρξης συντονισμένου προλεταριάτου, είναι αυθόρμητη και κοντά στις υποβαθμισμένες περιοχές της δυτικής Αθήνας.

2.1.γ Γεγονότα

Σημαντικότερα αποτελέσματα στην αστικοποίηση και την επέκταση της Αθήνας από τα τέλη του 19ου έως το 1920 είχαν η οικονομική κρίση στα τέλη του 19ου αιώνα η οποία οδήγησε σε μαρασμό την ενδοχώρα ωθώντας την μετανάστευση (εσωτερική και εξωτερική) αλλά και οι Βαλκανικοί πολέμοι οι οποίοι διευρύνουν την εσωτερική αγορά και τονώνουν την βιομηχανία (αλεύρι, παπούτσια, υφάσματα). Αυτά τα δυο γεγονότα και εν μέρει η βιομηχανική ανάπτυξη, όπως και η διάνοιξη του ισθμού της Κορίνθου το 1893 (ευνοείται ο Πειραιάς) οδήγησαν στην αστικοποίηση της Αθήνας. Σαν συνέπεια αλλά και παράγοντα αστικοποίησης διαμορφώνονται στην Αθήνα με αργούς ρυθμούς κοινωνικές και λειτουργικές διαφοροποιήσεις πάντων στην προϋπάρχουσα δομή. Ασφαλτοστρώνονται δρόμοι, υπάρχουν Λεωφόροι Συγγρού και Αλεξάνδρας, υπάρχει διαμορφωμένο δίκτυο τραμ, σύνδεση με το Φάληρο και μέσω σιδηροδρόμου με τον Πειραιά, αλλά και ανάπτυξη προς τα βόρεια με την γραμμή Αθήνας-Κηφισιάς.

2.1.δ Πολεοδομικές αντιλήψεις

Στην Αθηναϊκή εμπειρία, για την περίοδο που εξετάζεται, δεν μπορεί να ειπωθεί ότι για την μορφή της, την επέκτασή της και τον χωρικό-κοινωνικό διαχωρισμό διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο η εφαρμογή πολεοδομικών θεωριών, έστω και “εισαγόμενων” από το εξωτερικό. Εξάλλου, σε ένα οικονομικό-πολιτικό και κοινωνικό πλαίσιο όπως αυτό που έχει περιγραφεί, με τις διαδοχικές αναρρέσεις των όποιων ρυμοτομικών σχεδίων, με τις επέκτασεις του σχεδίου ad hoc και με την ανικανότητα των κυβερνήσεων λόγω οικονομικών συμφερόντων και ανυπαρξίας ενός συντονισμένου εργατικού κινήματος που να θέσει επι τάπητος το ζήτημα της εργατικής στέγης, η συντονισμένη εφαρμογή πολεοδομικών αντιλήψεων και πρακτικών κατέστη δευτερεύων παράγων παραγωγής του αστικού χώρου.

Παρ’όλα αυτά μπορούμε να εντοπίσουμε στα σχέδια του Κλεάνθη-Schaubert, στην τοποθέτηση των πλατειών, των οδικών αξόνων και των ανακτόρων ένα ιπποδάμειο σύστημα χάραξης σε συνδυασμό με ακτινικές διατάξεις γύρω από κεντρικές πλατείες. Η σύνθεση αυτή ακολουθεί αρχές αυστηρού γερμανικού νεοκλασικισμού. Συμμετρική μνημειώδης σύνθεση μέσω της ανάδειξης της αρχαίας ελληνικής κληρονομιάς και των κτηρίων της κρατικής διοίκησης ήταν τα στοιχεία που εξέφραζαν την ιδεολογία της ανερχόμενης αστικής τάξης. (Σαρηγιάννης Αθήνα 1830-2000 σελ. 58). Ο “αέρας” της σύνθεσης, παρά τις τροποποιήσεις και την αλλαγή της θέσης των ανακτόρων (με την μετατόπισή τους από την πλατεία Ομονίας στην αρχική σύνθεση του σχεδίου Κλεάνθη-Schaubert, στην περιοχή του Εξέχωρου -σημερινή πλατεία συντάγματος- για λόγους γειννίας με καλές περιοχές και για λόγους κλίματος) διαπέρασε στην οικοδόμηση της Αθήνας.

Στοιχείο σημαντικό στις προσόψεις των κτηρίων είτε αυτών των αριστοκρατικών συνοικιών είτε αυτών των λαϊκών κατοικιών είναι τα χαρακτηριστικά του “νεο κλασικισμού”. Τουλάχιστον μέχρι τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897 η “Μεγάλη Ιδέα” ήταν κυρίαρχος παράγοντας άσκησης πολιτικής. Η μορφολογική επίδραση του “μεγαλοϊδεατισμού” στις προσόψεις των κτηρίων ήταν η ανάδειξη του αρχαιοελληνικού παρελθόντος και του αυστηρού κλασικού ύφους, στοιχεία που προορίζονταν για τη διαμόρφωση μιας ευνοϊκής συνείδησης γύρω από το “Αλυτρωτικό Ζήτημα”. Στην αναπαραγωγή της κυρίαρχης ιδεολογίας συνέβαλλε και η αρχιτεκτονική έκφραση των μνημειακών κτηρίων που χτιζόντουσαν εκείνη την εποχή.



Η Ομόνοια το 1860

Φωτογραφική πηγή: Ελληνικό ιστορικό και λαογραφικό αρχείο

Στην ισχυροποίηση της ίδιας ιδεολογίας προτάθηκαν και τα σχέδια του Ludvig Hoffman το 1908 με προτάσεις για μεγαλοπρεπείς λεωφόρους και ενός εξωτερικού δακτυλίου και αξονικές πλατείες. Στο ίδιο μήκος κύματος με κάποια όμως προσπάθεια ανακατάταξης των λειτουργιών της Αθήνας κινούνται και τα σχέδια του Mawson το 1918, τα οποία σχολιάζονται από τον Μπίρη ως σύνθεση επί χάρτου και εκτός Ελληνικής πραγματικότητας (Σαρρηγιάννης Αθήνα 1830-2000 σελ.78). Παρά το ότι τα σχέδια του Mawson δεν τέθηκαν σε εφαρμογή, ενδιαφέρον σε αυτά είναι το ότι ήταν τα πρώτα που εισήγαγαν την ιδέα της ενοποιημένης ζώνης πρασίνου και αναψυχής στο κέντρο της πόλης και αποτέλεσε το πρότυπο των μετέπειτα σχετικών προτάσεων.

2.1.ε Πολιτισμικές ιδιαιτερότητες:

Η μεταπρατική αστική τάξη αποτελεί μια ιδιομορφία του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού. Έμποροι με συσσωρευμένο κεφάλαιο από το διαβαλκανικό εμπόριο και την κεντρική Ευρώπη, πλούσιες κοινότητες Ελλήνων εμπόρων στην Κεντρική Ευρώπη (Ρουμανία, Βλαχία, Ουγγαρία), στη Ρωσία, στην Ιταλία, στην Αίγυπτο και τη Μικρά Ασία διατηρούσαν την Ελλάδα σε μια κατάσταση νεοαποικιακής εξάρτησης και ταυτόχρονα χρηματοδοτούσαν την οικονομία της με εμβάσματα και δωρεές. Κεφαλαιουχικές επενδύσεις στον ελληνικό χώρο ήταν ελάχιστες ως το 1870 που αρχίζει η δεκαετία εκβιομηχάνισης της χώρας. η ραγδαία εισροή του Ευρωπαϊκού κεφαλαίου στην Εγγύς Ανατολή και η ανάπτυξη εθνικιστικών κινημάτων οδηγεί πολλούς Έλληνες ξανά στην Ελλάδα. Όμως τα κεφάλαιά τους επενδύονται σε τράπεζες, εμπόριο, μεταλλεία χρηματιστηριακές επενδύσεις και εμπορικούς στόλους. Έτσι τα δημιουργηθέντα στο εξωτερικό κεφάλαια εισσέρεαν τώρα στην Ελλάδα, κινούμενα όμως στις επιταγές του άμεσου κέρδους οδήγησε στην παγίωση μιας

μεταπρατικής αστικής τάξης και στην καθυστέρηση της ελληνικής οικονομίας. Τα χρήματα που κυκλοφορούσαν και διατίθεντο σε μεταπρατικές και διαμετακομιστικές λειτουργίες, οδήγησαν σε μια ανάπτυξη της βιομηχανίας μικρότερη των πραγματικών δυνατοτήτων, καθώς η δραστηριότητα της μεσολάβησης ενδιαφέρεται για όγκο διακινούμενων και όχι παραγόμενων αγαθών.

Παρά λοιπόν τις επενδύσεις και στη βιομηχανία, οι οποίες στράφηκαν και αυτές προς καταναλωτικά αγαθά και πάντα προς τομείς που οι ξένες ευρωπαϊκές εταιρείες δεν ενδιαφέρονταν να καλύψουν, αναπτύχθηκε έντονα ο μεταπρατικός και εμπορικός χαρακτήρας της ελληνικής οικονομίας. Αν και εν γένει η αγροτική παραγωγή αποτελούσε ακόμη το κύριο οικονομικό στήριγμα της χώρας, η αποτυχία της αγροτικής μεταρρύθμισης του Τρικούπη σε συνδυασμό με αυτήν την ανάπτυξη του μεταπρατικού τομέα οδήγησε τον πλυθησμό που κατέφθανε στην Αθήνα από την ύπαιθρο να βρίσκει εισόδημα στον τομέα αυτό. Αποτελέσματα του πολιτισμού της μεταπρατικής αυτής διαδικασίας ήταν και η καταναλωτικές συνήθειες που αποκτούσαν τα λαϊκά και μεσαία στρώματα χωρίς να ενδιαφέρονται για επένδυση χρημάτων και διεύρυνση του κύκλου εργασιών. Τα κέρδη από τις δραστηριότητες αντίθετα της ανώτερης αστικής τάξης, επανεξάγονταν ή επενδύονταν σε μέσα παραγωγής και με την ανάπτυξη του χρηματιστηριακού κεφαλαίου επιδιωκόταν ο έλεγχος του κρατικού μηχανισμού.

Έτσι στην Αθήνα έως το 1870 δεν υπάρχει τόσο έντονη βιομηχανία να έλκει πληθυσμούς από την ύπαιθρο στα αστικά κέντρα όπως στις άλλες χώρες της Ευρώπης και ο πλυθησμός της μετά την αλματώδη αύξηση από 6000 το 1832 σε 30.590 το 1853 λόγω της εδραίωσής της σαν διοικητικό κέντρο, φτάνει τις 44.510 το 1870 παρουσιάζοντας έτσι σταθεροποιητικές τάσεις. Η μεταπρατική αστική τάξη οικοδομεί στην Αθήνα εν είδη δωρεών μνημεία, μουσεία, βιβλιοθήκες, θέατρα, πανεπιστήμια, λεωφόρους και ιδιαίτερα τις δεκαετίες 1840-1860.

Στην Ελλάδα δεν υπήρξε η τυπική διαδικασία εξόδου από την αγροτική ύπαιθρο προς αστικά κέντρα με παράλληλη προλεταριοποίηση. Περισσότερο σημαντικό στην μετανάστευση κατά το 19ο αιώνα αποτελούν οι πόλεμοι και η οικονομική αναδιοργάνωση. Επίσης η Αθήνα σε αντίθεση με τις Ευρωπαϊκές μητροπόλεις ούτε εκμεταλλεύεται την αγροτική της ύπαιθρο, ούτε έστελνε σε αυτή προϊόντα της βιομηχανίας της. Στην Αθήνα εισρέουν μετανάστες χωρίς σημαντική εμφάνιση προλεταριάτου και με ταυτόχρονη διόγκωση του τριτογενή τομέα. Αλλά και η ανάπτυξη της βιομηχανίας όταν και για όσο καιρό επιτελέστηκε δεν έγινε στις κεντρικές περιοχές αλλά στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης.

Πάντως κατά τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα υπάρχει ένα μαζικό μεταναστευτικό ρεύμα που όμως διέπεται από ιδιαιτερότητες. Πρώτον η μετανάστευση είναι ατομική. Η ατομική αυτή επιλογή συνδέεται με την προσπάθεια ατομικής ανέλιξης του μετανάστη στην Αθήνα και δεν συνδέεται με

τη συνειδητοποίησή του ως μόνιμο κάτοικο και μάλιστα προλετάριο. Είναι στο μυαλό του περαστικός από την Αθήνα και επιζητεί ένα προσωρινό μεροκάματο και κατάλυμα το οποίο θα εγκαταλείψει για να μεταναστεύσει προς την Αμερική. Με αυτό τον τρόπο εξηγείται η μη κατάληψη γης και οικοπέδων, τα οποία ήταν άφθονα και παράλληλα δεν υπήρχε επαρκής έλεγχος από τους μηχανισμούς, από εργαζόμενους. Οι μετανάστες εργαζόμενοι ακόμη και χτίστες/οικοδόμοι, προτιμούσαν να διαμένουν σε καλύματα χειρότερα από αυτά τα οποία θα μπορούσαν να οικοδομήσουν οι ίδιοι και αυτό οφείλεται ακριβώς σε αυτό το πνεύμα της προσωρινότητας στην εγκατάσταση του μετανάστη στην Αθήνα και την προοπτική της μετανάστευσης προς το εξωτερικό.

2.1.στ Μεταφορές

Στην Αθήνα η ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου πριν την εκβιομηχάνιση επέτρεπε την **περιφερειακή τομεακή χωροθέτηση των εργοστασίων** και την ανάπτυξη εργατικών συνοικιών γύρω τους.



Θησείο 1886 επέκταση γραμμών προς μοναστηράκι

Φωτογραφική πηγή: Ελληνικό ιστορικό και λαογραφικό αρχείο

Στην μορφή και την επέκταση της Αθήνας αλλά και στην κοινωνική διαστρωμάτωσή της σημαντικό ρόλο στις δεκαετίες μέχρι το 1920 διαδραμάτισαν η σιδηροδρομική σύνδεση με τον Πειραιά και την Κηφισιά, αλλά και το δίκτυο των γραμμών του τραμ.

Το 1869 εγκαινιάζεται η σιδηροδρομική γραμμή **Θησείου-Πειραιά** με ατμοκίνητη αμαξοστοιχία. Το 1895 η γραμμή επεκτείνεται υπόγεια μέχρι την Ομόνοια. Η πλατεία αυτή σε συνδυασμό και με τον σταθμό Λαρίσης εδραιώνεται σαν τόπος εισόδου στην πόλη και χτίζονται ξενοδοχειακές μονάδες. Κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Πειραιώς όπως έχει ειπωθεί πιο πάνω τοποθετήθηκε μεγάλος αριθμός εργοστασίων και βιοτεχνικών εργαστηρίων

ελκούμενα εκεί τόσο λόγω του προϋπάρχοντος διαχωρισμού ανατολικής/δυτικής Αθήνας, όσο και λόγω του πλεονεκτήματος της προσπελασιμότητας προς το λιμάνι του Πειραιά το οποίο αναπτύσσεται ραγδαία τα τέλη του 19ου αιώνα. Η Αθήνα επεκτείνεται λοιπόν κατά μήκος της γραμμής με εργατικές συνοικίες. Επιπρόσθετα η επιχειρηματική δραστηριότητα της Εταιρείας Σιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς οδήγησε στην ανάπτυξη του Νέου Φαλήρου ως ζώνης αναψυχής.



Το Ν. Φάληρο αρχές 20ού αιώνα

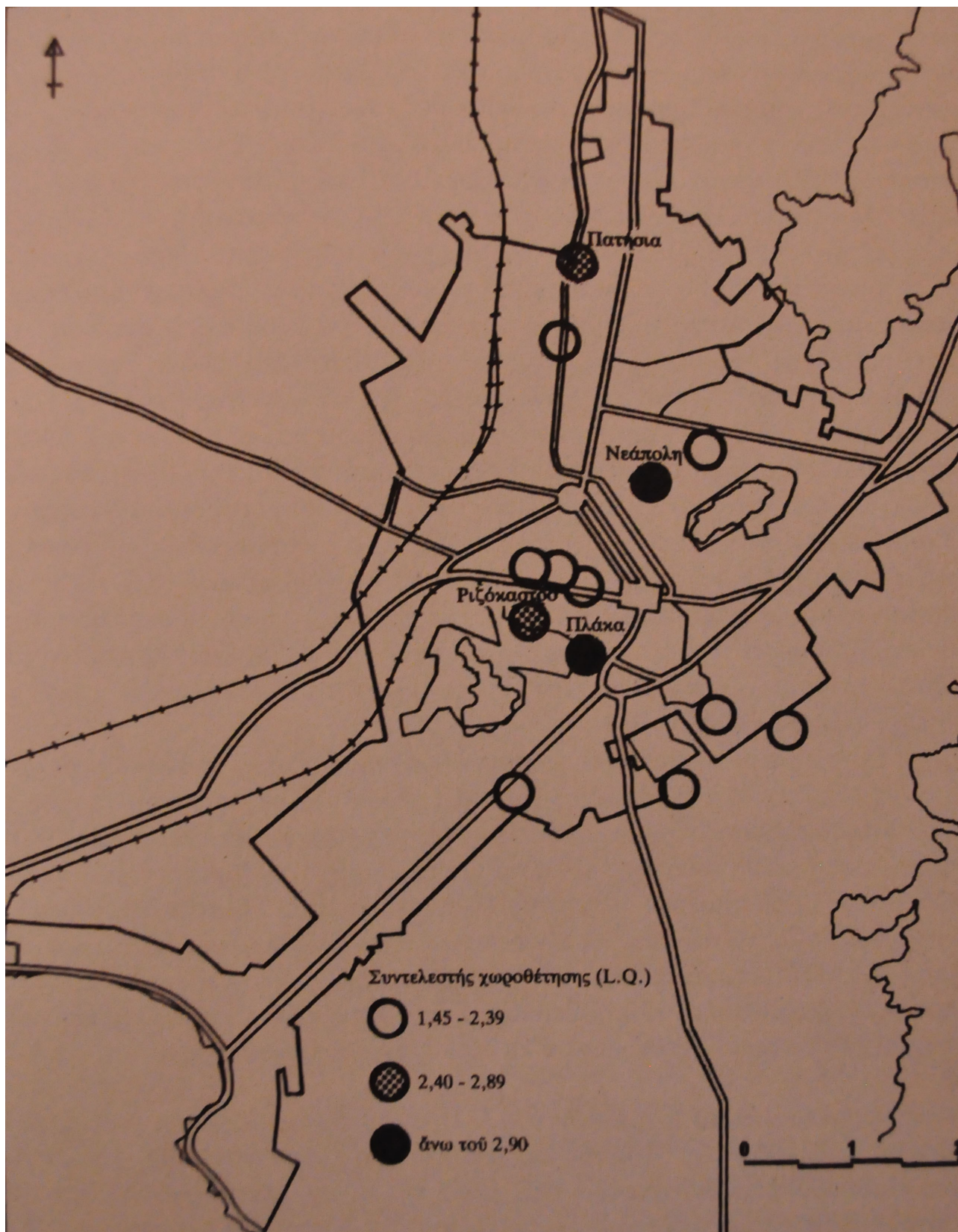
Φωτογραφική πηγή: Ελληνικό ιστορικό και λαογραφικό αρχείο

Με στόχο την τόνωση της επιβατικής της κίνησης, η εταιρία αγόρασε από το Δημόσιο την έκταση **στο Νέο Φάληρο** και οργάνωσε εγκαταστάσεις όπως ξενοδοχεία, λουτρικές εγκαταστάσεις, θέατρα, πάρκα. Για το λόγο αυτό, η χάραξη της γραμμής σχημάτισε με γάλη παράκαμψη περνώντας από την παραλία του Νέου Φαλήρου. Σταδιακά και με την ανάπτυξη του εμπορικού λιμανιού του Πειραιά και τη διάνοιξη της οδού Πειραιώς, η Αθήνα επεκτείνεται προς την Θάλασσα νοτιοδυτικά ενώ μοιραία αναπτύσσονται και οι κοντινές περιοχές.

Επιπλέον προσπελασιμότητα προς τις περιοχές του Ν. Φαλήρου προσέφεραν οι γραμμές ατμοτροχιόδρομου που λειτουργούσαν από το 1887 με κατασκευή – εκμετάλλευση από βέλγικη εταιρεία. Με αφετηρία την Πανεπιστημίου, διακλαδιζόταν στις Τζιτζιφιές με τη μια γραμμή να συνδέει το Νέο Φάληρο και την άλλη το Παλαιό Φάληρο. Επιπλέον για τις μετακινήσεις εντός των κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά, κατασκευάστηκε ιππήλατος τροχιόδρομος το 1883 με πρώτη φάση ολοκλήρωσης το 1901 και με 9 γραμμές. Μέχρι το 1908-10 με επέκταση των γραμμών, δημιουργία νέων αλλά και με ηλεκτροκίνησή τους ολοκληρώνεται το δίκτυο τραμ στην Αθήνα.

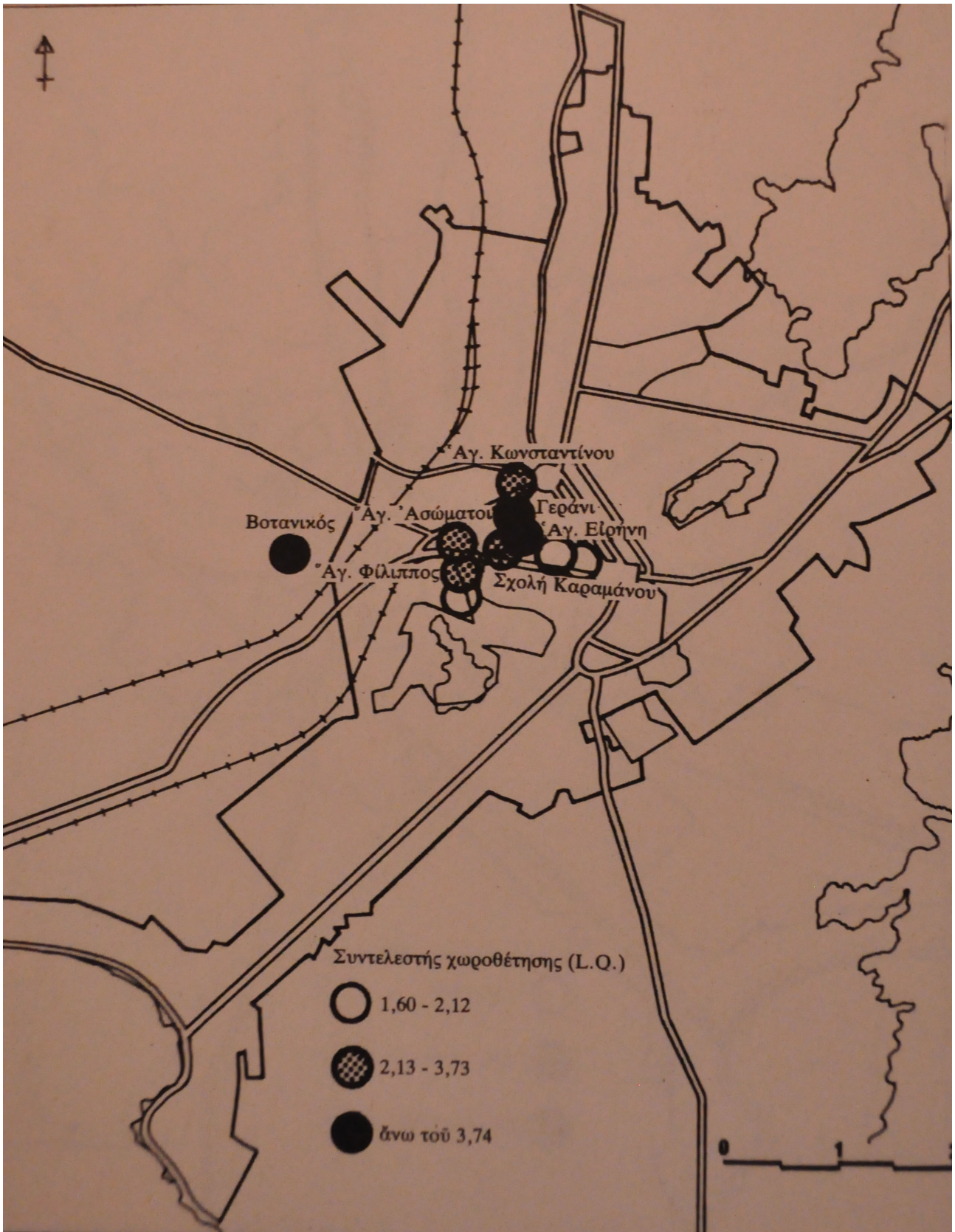
Αντίθετα, η γραμμή προς Βορρά Αθήνας-Κηφισιάς δεν ακολούθησε την ίδια πορεία. Η σιδηροδρομική γραμμή αυτή οδηγούσε στα αρχοντικά της αστικής τάξης στην Κηφισιά. Δεν εγκαταστάθηκαν βιομηχανίες κατά μήκος της γραμμής αλλά η γη της προσέλκυσε τους γαιοκτήμονες με αποτέλεσμα την δημιουργία των πρώτων προαστίων της αστικής τάξης. Οδήγησε ταυτόχρονα όμως στην ανάπτυξη και επέκταση των οικισμών του Αμαρουσίου και του Ηρακλείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1



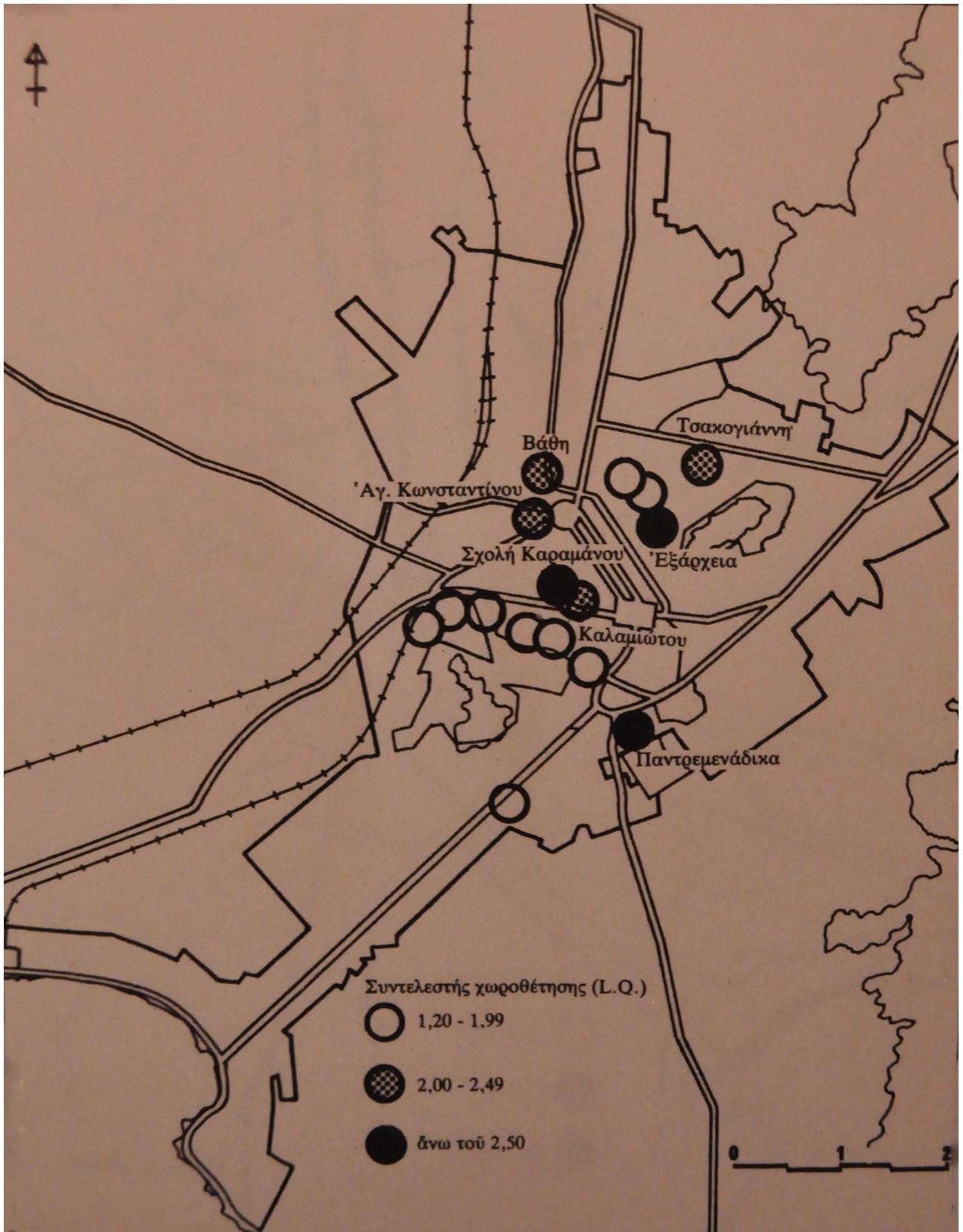
Χάρτης 2.1.1 : επιστάτες, ηγυρέτριες, λούστροι, πλύντριες, Αθήνα 1921

Πηγή: Λ. Λεοντίδου



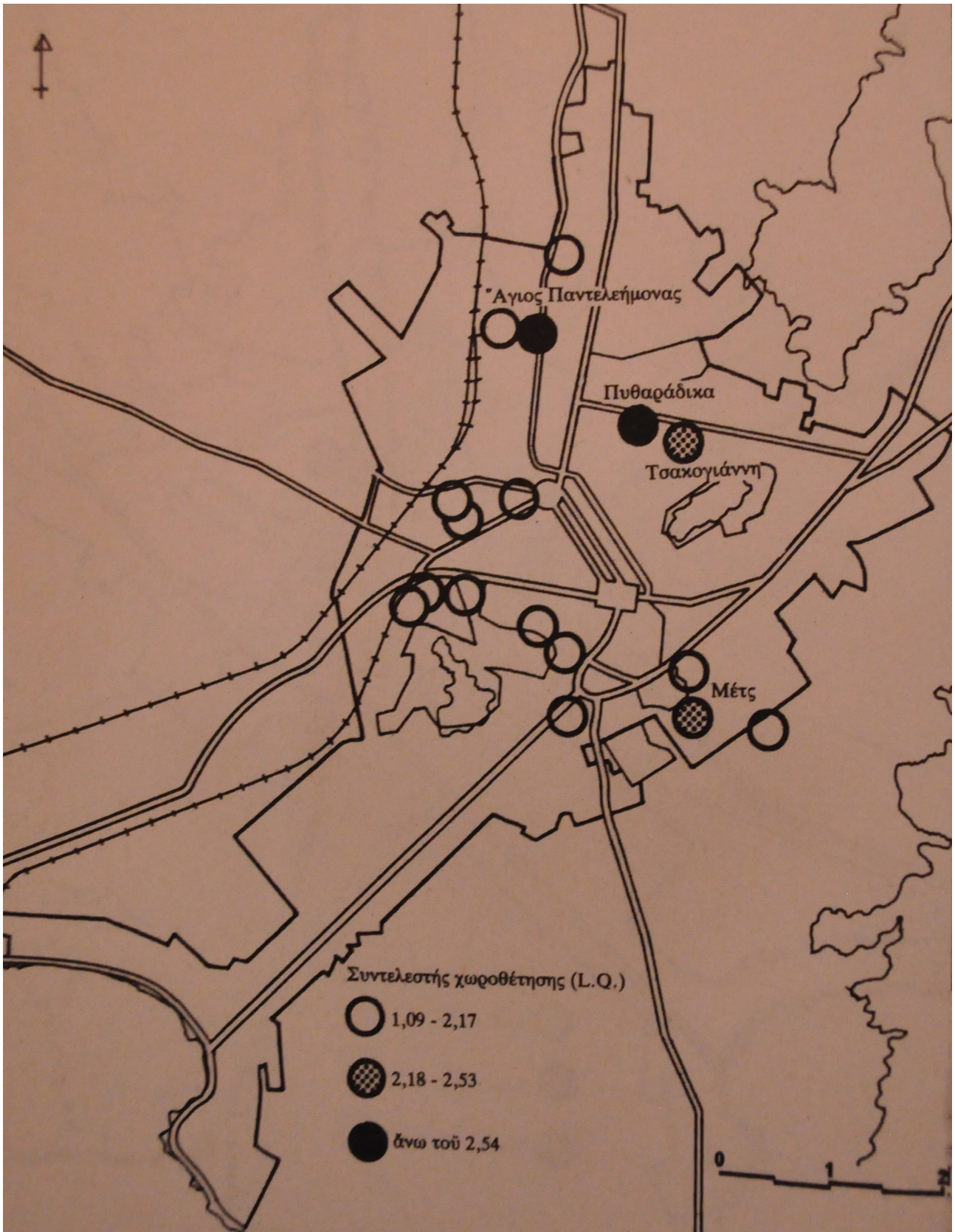
Χάρτης 2.1.2: Πλανόδιοι επαγγελματίες

Πηγή: Α. Λεοντίδου



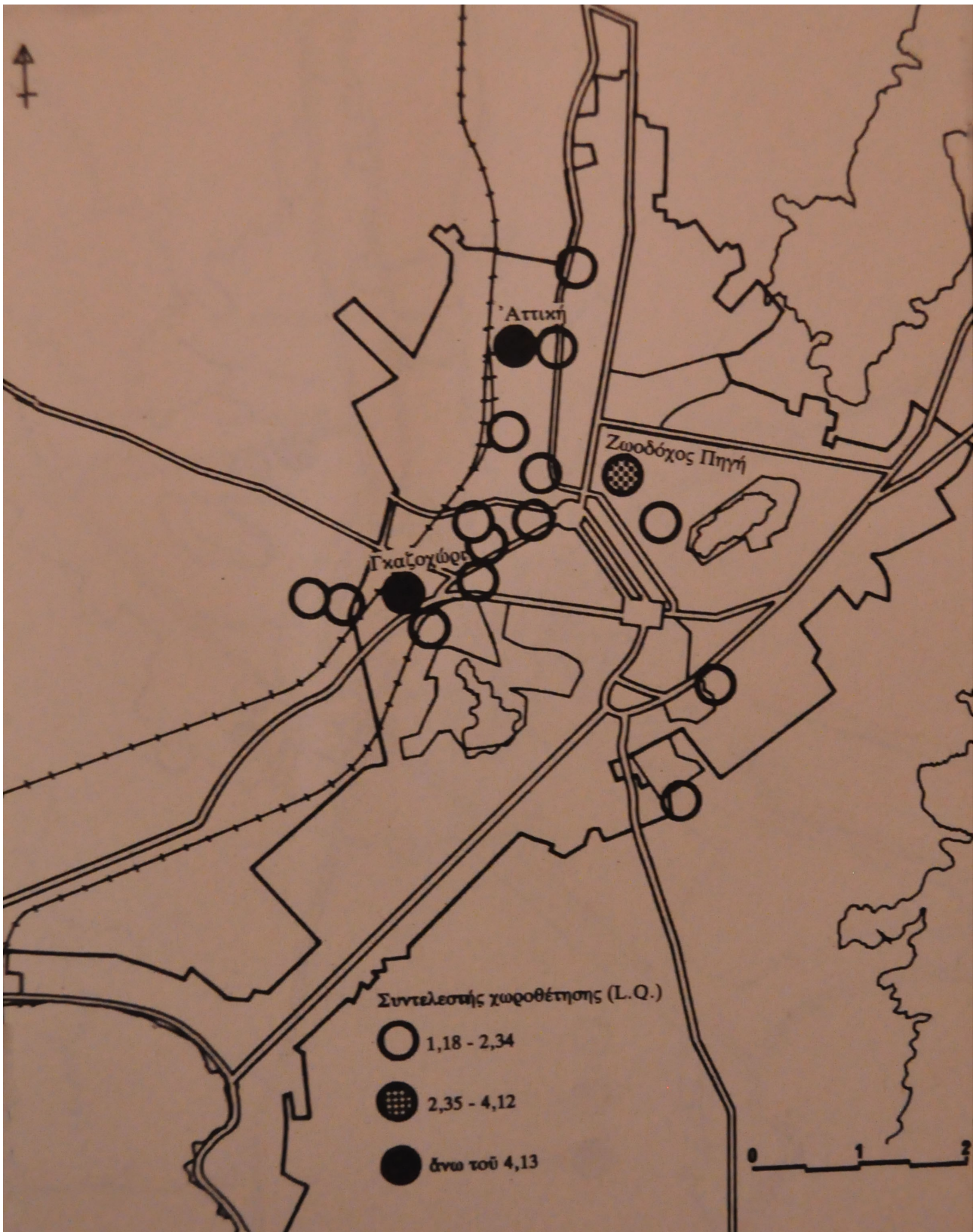
Χάρτης 2.1.3: Υπάλληλοι ξενοδοχείων και εμπορικών καταστημάτων

Πηγή: Α. Λεοντίδου



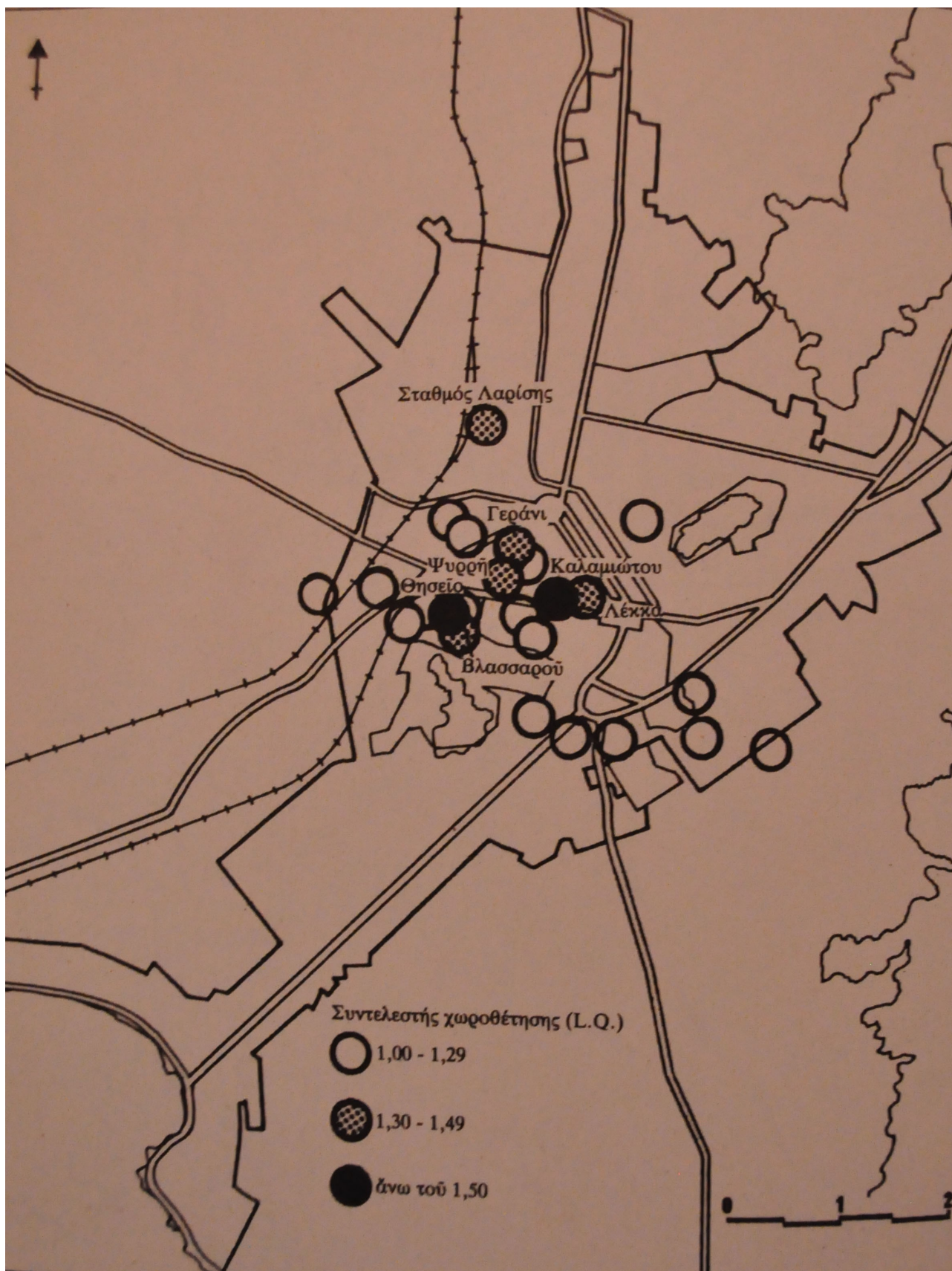
Χάρτης 2.1.4: Οικοδόμοι

Πηγή: Α. Λεοντίδου



Χάρτης 2.1.5 : Εργάτες μεταφορών

Πηγή: Α. Λεοντίδου



Χάρτης 2.1.6: εργάτες σε εργοστάσια

Πηγή: Α. Λεοντίδου



Χάρτης 2.1.7: Χωροθέτηση εργατικής τάξης

Πηγή: Α. Λεοντίδου



Χάρτης 2.1.8 Βιομηχανικός άξονας Αθήνας Πειραιά

Πηγή: Λ. Λεοντίδου

Έπέκταση και μικτή πυκνότητα στην Αθήνα, 1836-1920

Έτος	Περιοχή εντός έγκειριμ. σχεδίου, εκτάρια	Πληθυσμός	Μικτή πυκνότητα, κάτοικοι/έκταριο
1836	242,5	16.588	68,4
1862	242,5	41.300	170,3
1870	411,2	44.510	108,2
1879	552,9	65.499	118,5
1889	1212,0	110.262	91,0
1896	1585,4	123.240	77,7
1907	2031,0	169.749	83,6
1920	2073,1	297.176	143,3

Πηγές: Έπεξεργασία στοιχείων από ΓΣΥΕ (1930) και Μπίρης (1966: 318-319) για την Αθήνα μόνο.

Χάρτης 2.1.9 Επέκταση- μικτή πυκνότητα στην Αθήνα

Πηγή: Λ. Λεοντίδου

2.2 Αθήνα 1922-1974

2.2.α Σημαντικά Γεγονότα:

Η μικρασιατική καταστροφή το 1922 οδήγησε γύρω στο 1.000.000 έλληνες να εγκατασταθούν στον ελλαδικό χώρο, ενώ μέσω της ανταλλαγής πληθυσμών περίπου 500.000 Τούρκοι εκδιώχθηκαν από την ελληνική επικράτεια. Η Αθήνα και ο Πειραιάς έγιναν τα σημαντικότερα αστικά κέντρα υποδοχής προσφύγων κατά τη δεκαετία του 1920. Οι πρόσφυγες που κατά την πλειοψηφία τους εργάζονταν σε μη αγροτικά επαγγέλματα, κατά την έλευσή τους προκάλεσαν επιπτώσεις στην ανάπτυξη των υποδομών της χώρας και της Αθήνας. Η τεράστια επιρροή αυτής της εγκατάστασης προσφυγικών πληθυσμών στην επέκταση της Αθήνας, την συνένωσή της με τον Πειραιά και της ισχυροποίησης των χαρακτηριστικών των περιοχών κατοικίας με τον διαχωρισμό Δυτικής/Ανατολικής Αθήνας αναλύονται παρακάτω.

Πέρα από την εισροή προσφύγων σημαντικό γεγονός είναι η συνέχιση της εσωτερικής μετανάστευσης από την ύπαιθρο προς τα αστικά κέντρα και την Αθήνα. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην όλο και μεγαλύτερη αστικοποίηση του Λεκανοπεδίου σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα, είναι σε συνέχεια με τις μεταναστευτικές κινήσεις της προηγούμενης περιόδου και θα συνεχιστεί μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και τον εμφύλιο. Η περίοδος 1922-1940 παγιώνει την αδιαμφισβήτητη επικράτηση της Αθήνας ως το εξέχον αστικό κέντρο. Παρά το γεγονός ότι το διάστημα 1920-1928 η ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού της ήταν παρόμοια με άλλων πόλεων ή και μικρότερη όπως της Καβάλας, Ξάνθης, Σερρών, Αλεξανδρούπολης, Βόλου και Θεσσαλονίκης όπως δείχνει ο χάρτης (Δ. Καρύδης, 7 Βιβλία της Πολεοδομίας σελ 259), η αύξηση αυτή αναφέρεται σε μια ήδη πολύ μεγαλύτερη αρχική βάση πληθυσμού στην Αθήνα έναντι των άλλων πόλεων. Το διάστημα δε 1928-1940 η μεταβολή αυτή ξεπερνάει κατά πολύ τις υπόλοιπες πόλεις και δημιουργεί μια Αθήνα που έχει πλέον Τετραπλάσιο και πλέον πληθυσμό από τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη, την Θεσσαλονίκη. Είναι πλέον αδιαμφισβήτητος πόλος έλξης της οικονομικής δραστηριότητας και του πληθυσμού και θέτει τα χνάρια της μεταπολεμικής ανάπτυξης και “υδροκεφαλισμού” της από την ύπαιθρο. (Δ. Καρύδης, 7 Βιβλία της Πολεοδομίας σελ 263)

Μετά τον Β' Παγκόσμιο και τον Εμφύλιο η εισροή πληθυσμών στην Αθήνα από την επαρχία συνεχίζεται και μάλιστα με εντατικότερους ρυθμούς. Μια αφετηρία για την κίνηση αυτή είναι οι αναγκαστικές μετακινήσεις πληθυσμών από τον Κυβερνητικό στρατό προς τις πόλεις, ταυτόχρονα με την προώθηση άλλων πληθυσμών από το Δημοκρατικό Στρατό προς τις Λαϊκές δημοκρατίες. Μέχρι την λήξη του Εμφυλίου το 1949 από την ύπαιθρο είχαν ξεριζωθεί 706.000 άνθρωποι.

(Σαρηγιάννης, Αθήνα 1830-2000 σελ. 141). Σαφώς όμως είναι λόγοι οικονομικής φύσεως που ωθούν την μεταναστευτική κίνηση πληθυσμών της υπαίθρου και θα αναφερθεί στο αντίστοιχο κεφάλαιο.

Μεταπολεμικά, σημαντικό πολιτικό γεγονός είναι προφανώς η εγκαθίδρυση της Δικτατορίας. Αυτή η αλλαγή όμως καθεστώτος δεν επηρέασε, ούτε μετέβαλλε ευδιακρίτως τις διαμορφούμενες οικονομικές τάσεις οι οποίες συνέχισαν με τον ίδιο τρόπο να πριμοδοτούνται και να παράγουν τον Αθηναϊκό αστικό χώρο. Και αυτό είναι γεγονός όχι μικρής σημασίας!

2.2.β Πολιτική

Το κράτος παρεμβαίνει για την αποκατάσταση του στεγαστικού προβλήματος των προσφύγων. Αυτό γίνεται με δυο τρόπους. Ο πρώτος ήταν η επίταξη ακινήτων με νόμο την 1η Νοεμβρίου του 1922. Με το νόμο αυτό περίπου 8.000 κενά ακίνητα επιτάχθηκαν και έγινε αναγκαστική η συγκατοίκηση σε άλλα ευρύχωρα σπίτια.

Ο δεύτερος τρόπος ήταν η ίδρυση του **Ταμείου Περιθάλψεως Προσφύγων**. Μέχρι το 1925 το Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων ίδρυσε τους προσφυγικούς οικισμούς της Καισαριανής, του Βύρωνα, της Νέας Ιωνίας και της Κοκκινιάς. Αντίθετα με το Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων, η **Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων** που ξεκινά τις εργασίες τις το 1924 και αρχικά συνεργάζεται με το ταμείο για το κτίσιμο των παραπάνω περιοχών, δεν είναι φιλανθρωπικός οργανισμός. Η λειτουργία της γίνεται κάτω από την εποπτεία της Κοινωνίας των Εθνών και σύμφωνα με το Πρωτόκολλο της Γενεύης η επιτροπή αυτή πρέπει να ενοικιάζει τις κατοικίες στους πρόσφυγες και επίσης θα προνοούσε για την αποκατάσταση αυτών σε παραγωγικούς τομείς με όρο την τελική αποπληρωμή των δανείων από τους πρόσφυγες. Η υποχρέωση υποδοχής, περίθαλψης και ένταξης των προσφύγων, οδήγησε την ελληνική κυβέρνηση να ζητήσει βοήθεια από την Κοινωνία των Εθνών με δάνειο 10.000.000 λίρες Αγγλίας και να προσφύγει σε διαρκείς εξωτερικούς δανεισμούς με επαχθείς όρους για την ελληνική οικονομία. Χαρακτηριστικό των προσφύγων ήταν η έντονη κινητικότητα τους εντός του ελληνικού χώρου από την πόλη στην ύπαιθρο και πάλι πίσω. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η δραστηριότητα της ΕΑΠ στην αποκατάσταση και εγκατάσταση των προσφύγων στην ύπαιθρο, όπου και δημιούργησε πάνω από 2.000 οικισμούς. Πέρα από αυτό όμως ανέπτυξε και έντονη δραστηριότητα εντός των αστικών κέντρων και ειδικά στην Αθήνα.

Στις περίπου 50 εγκαταστάσεις του λεκανοπεδίου που συνέβαλλε το κράτος μέσω της ΕΥΠ και του Υπουργείου Πρόνοιας βρίσκονται οι εξής τύποι κατοικιών:

-Ξύλινα παραπήγματα στις περιοχές Περιστερι και Κοκκινιά

-Μονοόροφα ή διόροφα, απλά ή δίδυμα σπίτια στις περιοχές Ν. Φιλαδέλφεια, Καισαριανή, Βύρωνα, Ν. Ιωνία, Καλλιθέα, Ρέντη και Κοκκινιά

-Πρόχειρα παραπήγματα στις περιοχές Δραπετσώνα, Κερατσίνι, Στέγη Πάτριδος και στη Λεωφόρο Αλεξάνδρας

-Τριώροφες πολυκατοικίες στη Στέγη Πάτριδος, Λ.Αλεξάνδρας, Δραπετσώνα και Κερατσίνι.

Στις περιοχές Νέας Ιωνίας,Καισαριανής, Κοκκινιάς, Κορυδαλλού Κερατσινίου και Νέας Σμύρνης παραχωρήθηκαν οικόπεδα για κτίσιμο με ιδιωτική πρωτοβουλία.

Μέσω της πολιτικής της ΕΑΠ η βιομηχανία συνδέθηκε με τους προσφυγικούς συνοικισμούς. Στους προσφυγικούς οικισμούς αυτών δεν υπήρχε πρόβλεψη για υποδομές.



Κατανομή προσφυγικών οικισμών μετά το 1922 στην περιφέρεια Αττικής

Πηγή: Δ. Καρύδης, 7 βιβλία Πολεοδομίας

Εξάιρεση σε αυτό αποτελεί ο οικισμός της Νέας Σμύρνης στον οποίο κατοίκησε πληθυσμός από την Σμύρνη με κάποια οικονομική επιφάνεια. Στον οικισμό αυτό, η έκταση του οποίου απαλωτριώθηκε με ταχύτατους ρυθμούς για να οικοδομηθεί το 1924 μετά από πιέσεις του Τοποτηρητή της Ιεράς Μητρόπολης Σμύρνης Βασιλείου Παπαδόπουλου, μέλη της Δημογεροντίας και της Κεντρικής Επιτροπής της Σμύρνης, υπήρξε σχέδιο για εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής

και ελεύθερους χώρους.

Παράλληλα η τοποθέτηση των οικισμών αυτών σε απόσταση από το κέντρο της Αθήνας ήταν ταυτόχρονα ένα μέσο τροφοδότησης των βιομηχανικών περιοχών της Αθήνας και του Πειραιά αλλά και μέσο απομόνωσης των προσφύγων για λόγους πολιτικής χειραγώγισής τους όπως αναλύεται παρακάτω από το κράτος.

Σημαντικό γεγονός το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας από μικροεργολάβους ήταν η πολιτική κρατικού προστατευτισμού που αναπτύχθηκε τη δεκαετία του 1920 . Η κυβέρνηση και η ΕΑΠ διαμορφώνουν μια σαφή πολιτική για τις επιχειρήσεις παρέχοντας οικονομική στήριξη σε μικροεπαγγελματίες πρόσφυγες οργανωμένους σε συνεταιρισμούς με το νόμο 3142/2.8.1924. Η Εθνική Τράπεζα χορηγεί δάνεια σε μικροεπαγγελματίες ανεξάρτητους ή σε συνεταιρισμό. Έτσι αρχικά η οικοδομική δραστηριότητα ανελήφθει από μικροεργολάβους περισσότερο παρά από το μεγάλο κεφάλαιο και τις οικοδομικές επιχειρήσεις.

Αυτή η κίνηση δεν ήταν ανεξάρτητη από την προσπάθεια από την μεριά του κράτους να αποσωβήσει την ανάπτυξη ριζοσπαστικών κινημάτων, τα οποία θα μπορούσαν να απειλήσουν την εξουσία του και ειδικότερα μετά την επικράτηση της Οκτωβριανής επανάστασης, τη δημιουργία της ΓΣΕΕ αλλά και την δημιουργία του ΣΕΚΕ μετέπειτα ΚΚΕ. Στα πλαίσια αυτά είναι που αναπτύχθηκε και η πελατειακή σχέση του κράτους με τους πρόσφυγες. Η ΕΑΠ φρόντισε ώστε οι αστοί στην πλειοψηφία τους πρόσφυγες που προέρχονταν από τον ίδιο οικισμό ή ευρύτερη περιοχή να εγκαθίστανται μαζί στο ελληνικό έδαφος ως μικροϊδιοκτήτες και συνεπώς αρνητές του κομμουνιστικού κινδύνου, έτσι όπως τον έβλεπε ο παρεμβατισμός της Κοινωνίας των Εθνών στο έργο της ΕΑΠ και της Τράπεζας της Ελλάδος. Η αρχή του οράματος του μικροαστισμού βρίσκεται και αυτή εδώ τις πρώτες ρίζες της με την προώθηση από τη μεριά του κράτους των προσφύγων αλλά και των ντόπιων πληθυσμών να ανέλθουν στην κοινωνική διαστρωμάτωση και ύστερα να αποκτήσουν μια ιδιόκτητη κατοικία. Η αυτοστέγαση της ελληνικής κοινωνίας την περίοδο του μεσοπολέμου είναι αντίθετη με την πραγματικότητα ευρωπαϊκών χωρών όπως της Γαλλίας, που το μέτωπο του Leon Blum κυριαρχεί η πολιτική της κοινωνικής κατοικίας.

Τα μικροαστικά και μεσοαστικά στρώματα πλυθυσμού εγκαθίσταντο στις περιοχές Παγκρατίου Κυψέλης, Αμπελοκήπων, Καλλιθέας, Πατησίων. Ταυτόχρονα γίνονται εγκρίσεις για την ένταξη προαστιακών οικισμών στο σχέδιο πόλεως. Το Ψυχικό και η Εκάλη το 1923, η Ηλιούπολη και η Γλυφάδα το 1925. Οι οικισμοί αυτοί ήταν τόπος διαμονής επίσης στρωμάτων της αστικής τάξης, και ήταν ιδιωτικοί προαστιακοί οικισμοί χωρίς οχλούσες δραστηριότητες κοντά σε αυτούς και με

διατηρούμενες πολύ χαμηλές πυκνότητες.

Η οικοδομική δραστηριότητα μέσω ιδιωτικών κεφαλαίων πήρε εξέχουσα θέση στην οικονομία και διαμόρφωσε μια ισχυρή επενδυτική τάση στην κατοικία. Το κράτος προχωρεί στη διαμόρφωση ενός πλαισίου το οποίο ευνοούσε αυτή τη δραστηριότητα. Το 1929 δημοσιεύεται ο νόμος 3741/29 “περί οριζοντίου ιδιοκτησίας” και αμέσως μετά ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός. Πατώντας λοιπόν το κράτος πάνω σε μια ήδη υπάρχουσα κατάσταση, η οποία περιγράφεται από μια στροφή της οικονομίας σε ένα μη παραγωγικό κλάδο, όπως είναι αυτός της οικοδομής και μάλιστα αφού το ίδιο είχε πρωτίστως δείξει με την ίδρυση της ΕΑΠ αυτό το δρόμο ανάπτυξης, διαμορφώνει ένα πλαίσιο, το οποίο απελευθερώνει την έντονη εκμετάλλευση της γης. Τη δεκαετία του '30 χτίζονται περίπου 450 πολυκατοικίες στις περιοχές Σταδίου, Ακαδημίας, Πανεπιστημίου, Κολωνακίου και Πατησίων.

Μεταπολεμικά, συνεχίζεται η πριμοδότηση της οικοδομικής δραστηριότητας. Μπαίνουν σε εφαρμογή και παρά τις έντονες αντιδράσεις από το σύνολο σχεδόν του πολιτικού φάσματος οι κατευθύνσεις που απορρέουν από την έκθεση του Βαρβαρέσσου, ενώ τίθεται σε εφαρμογή και ο νέος ΓΟΚ του 1955. Παράλληλα, και παρά τις πολεοδομικές προτάσεις που κατατίθενται, υπάρχει πλήρης απουσία ελέγχου χρήσεων γης και περισσότερο από αυτό δε γίνεται καμμία αναφορά σε κάποιο ευρύτερο πολεοδομικό πλαίσιο. Η επιρροή των πολιτικών μεθόδων και επιδιώξεων σε αυτή την εξέλιξη είναι καθοριστική και συμβάλλει στην διαμόρφωση των λειτουργιών της πόλης, στην διάχυση της αστικοποίησης ακόμη και σε ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές καθώς και η ανοχή -εκμετάλλευση-στην αυθαίρετη δόμηση.



Η Πανεπιστημίου το '50

Πηγή: adARTes 107

Αρχικά η επιλογή της εφαρμογής της έκθεσης Βαρβαρεσσου είναι κατ'εξοχήν πολιτικό γεγονός, το οποίο όπως περιγράφεται παρακάτω, θέτει την οικοδομική δραστηριότητα στο προσκήνιο και ισχυροποιεί μέσω πλέον αναπτυξιακής διάστασης την εμπορευματοποίηση της γης. Η αύξηση των συντελεστών δόμησης του ΓΟΚ και ο θεσμός της αντιπαροχής είναι πρόσθετα εργαλεία για αυτό τον σκοπό. Η νόμιμη, εντός σχεδίου δόμηση είναι συνδεδεμένη με τον κατακερματισμό και την εξάπλωση της μικρής ιδιοκτησίας γης σε πλατειές κοινωνικές ομάδες και συνδέεται με την περίοδο του μεσοπολέμου.

Η εξάπλωση της αυθαίρετης δόμησης, η οποία τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες πήρε τεράστια χαρακτηριστικά, διαμόρφωσε ένα συνεχές οικοδομημένο τοπίο στην έκταση του συνόλου σχεδόν του Λεκανοπεδίου, αν και καμμία σχέση δεν έχουν τα παράνομα καταλύματα και καλύβια των δυτικών π.χ. περιοχών με τις πολυκατοικίες του κέντρου. Το κράτος μέσω της διατήρησης του φαινομένου αυθαίρετης δόμησης και της μετέπειτα νομιμοποίησης κατοικιών κυρίως από χαμηλές εισοδηματικά ομάδες εσωτερικών μεταναστών καρπωνόταν πολιτικά ωφέλη. Η διαδικασία μάλιστα τακτοποίησης αυθαίρετων κατοικιών ορίζει ένα “Πελατειακό” κράτος, μορφή την οποία κατά κοινή ετυμολογία διατήρησε -αν και με άλλη δραστηριότητα, αυτή των διορισμών- το κράτος της μεταπολίτευσης. Η “ανεκτικότητα στην παρανομία” και η υπόσχεση από το κράτος της νομιμοποίησης του αυθαιρέτου μέσω του δικαστικού μηχανισμού, ή της ένταξης της περιοχής στο σχέδιο, απαιτούσε την υποταγή στον πολιτικό και οικονομικό καταναγκασμό του κράτους (Δ. Καρύδης, 7 Βιβλία πολεοδομίας σελ 273)_σε μια εποχή “λευκής τρομοκρατίας” που ακολούθησε τα γεγονότα του εμφυλίου και χαρακτήρισε την Ελληνική πραγματικότητα τουλάχιστον έως τη δεκαετία του 60 και την επικράτηση της Χούντας.

Παράλληλα η προσφορά κοινωνικής κατοικίας για την λύση του στεγαστικού προβλήματος παραμερίστηκε λόγω της εμπορευματοποίησης του αστικού χώρου. Και αυτό έγινε παρά την θετική γενικώς εμπειρία της δραστηριότητας της ΑΕΠ μόλις πριν λίγα χρόνια και σε μια πολύ πιο δυσχερή κατάσταση. Ενώ σε άλλες χώρες η παροχή κοινωνικής κατοικίας έλαβε τη μορφή προσφοράς από το κράτος ενός κοινωνικού αγαθού προς τους έχοντες ανάγκη πολίτες, τουλάχιστον σε κάποια στιγμή της σύγχρονης ιστορίας τους (Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία, Σουηδία, Ολλανδία), στην Ελλάδα αυτό δεν συνέβη.

Άλλο στοιχείο της περιόδου είναι η όλο και μεγαλύτερη ενδυνάμωση της Αθήνας ως διοικητικού κέντρου. Αυτό είχε αρχίσει ήδη να γίνεται από την περίοδο της Μεταξικής δικτατορίας. Παράγων που ώθησε προς την κατεύθυνση αυτή ήταν η απαίτηση από το καθεστώς του μεταξά για ένα ισχυρά συγκεντρωτικό κράτος με έναν ισχυρό διοικητικό πόλο: την Αθήνα. Δημόσιες υπηρεσίες και πρεσβείες πυκνώνουν την περιοχή του κέντρου με την εγκατάστασή τους κυρίως στην

Πλ.Συντάγματος, την Πανεπιστημίου και την Βασ. Σοφίας. Αυτό γίνεται παράλληλα με την πυκνωση της περιοχής από τις δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα που περιγράφονται παρακάτω.

2.2.γ Οικονομία

Από το 1922 έως και την έναρξη του β' Παγκοσμίου Πολέμου, η οικονομική πραγματικότητα στην Ελλάδα και ειδικά στην Αθήνα χαρακτηρίζεται από δύο διαδικασίες. Η πρώτη αφορά την ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής, ενώ η δεύτερη αφορά την εκμετάλλευση της αστικής γης με μη παραγωγικό τρόπο μέσω της εμπορευματοποίησης της κατοικίας και την ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας, φαινόμενο που μεταπολεμικά θα αποκτήσει τεράστιες διαστάσεις.

Την περίοδο 1922 – 1930 η ελληνική βιομηχανική παραγωγή αυξάνεται. Αυτό εμφανίζεται ως αποτέλεσμα της εισροής εργατικού πληθυσμού, αλλά και λόγω της μείωσης των εισαγόμενων προϊόντων μέσω της επιβολής υψηλού δασμού από το κράτος.

Μετά το 1922 με την εισροή προσφύγων που μεταφραζόταν σε εργατικά χέρια και λόγω της διανομής των μεγάλων αγροκτημάτων στους άμεσους καλλιεργητές κινητοποιήθηκαν εγχώριοι πόροι για εκβιομηχάνιση, με βάση την εσωτερική αγορά. Στις δεκαετίες του '20 και του '30 η Αθήνα επεκτάθηκε και ενώθηκε σε ένα συνεχές οικιστικό σύνολο με τον Πειραιά. Οι συνοικισμοί των προσφύγων δημιουργούνται εκτός του κέντρου των Αθηνών και μάλιστα συγκεντρώνονται οι περισσότεροι κοντά στις ήδη υπάρχουσες βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Έτσι οικοδομούνται ως το 1926 ο Κορυδαλλός, ο Αγ.Ιωάννης-Ρέντης, ο Ταύρος, ο Νέος Κόσμος (Δρουγούτι) και η Χαροκόπου. Παράλληλα οι οικισμοί του Περιστερίου και του Αιγάλεω στους οποίους εγκαταστάθηκαν πρόσφυγες, δεν προϋπήρχε βιομηχανία, όμως σύντομα έγιναν αυτοί πόλος έλξης βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Γύρω από τη βιομηχανική ζώνη από το λιμάνι ως την Αθήνα δημιουργήθηκαν τα μεγάλα εργατικά προάστια του Πειραιά : η Κοκκινιά, η Δραπετσώνα και το Κερατσίνι (1929). Οι συνοικίες αυτές περιτρυγυρίστηκαν αμέσως από νέες βιομηχανίες, που έφταναν ως τον Σκαρामαγκά και το Πέραμα στα δυτικά, και ως το Ρέντη και τον Ταύρο στα ανατολικά. Ο παραδοσιακός βιομηχανικός άξονας Αθήνας Πειραιά ενισχύθηκε με κλάδους τροφίμων, κλωστουφαντουργίας, ένδυσης, χημική βιομηχανία και ενέργεια, χαρτιού, μηχανουργίας και οικοδομικών δραστηριοτήτων, ξύλου, χαρτιού και δέρματος. Ταυτόχρονα γύρω από τον συνοικισμό της Ελευσίνας γύρω από το προϋπάρχον εργοστάσιο τσιμέντου, δημιουργήθηκε χημική βιομηχανία, διυλιστήρια, ελαιουργεία και μετά το 1936 όταν μια μεγάλη έκταση στην περιοχή δόθηκε για καλλιέργεια και βιομηχανική επεξεργασία ρυζιού η Ελευσίνα ανακηρύχθηκε

Βιομηχανική Ζώνη το 1939,(Λεοντίδου Πόλεις της Σιωπής 178) Στους συνοικισμούς της Καισαριανής, του Βύρωνα και του Υμηττού, οι πρόσφυγες έβρισκαν κατα κύριο λόγο δουλειά στα γύρω λατομεία, ή σαν κτίστες στην οικοδόμηση της ανατολικής Αθήνας.

Η προσπάθεια αυτή θεωρήθηκε τόσο σημαντική ώστε προκάλεσε την εισροή και ξένων κεφαλαίων, αγγλικών και αμερικάνικων, που επενδύθηκαν στην Ελλάδα με σκοπό την αξιοποίηση αυτής της οικονομικής συγκυρίας. Υπογράφονται συμβάσεις με ξένες εταιρείες για έργα κοινής ωφελείας.Αυτά ήταν : έργα ύδρευσης από την αμερικανική Ούλεν το 1923, έργα μεταφορών και ηλεκτρικής ενέργειας στην αγγλική Πάουερ το 1925, έργα επικοινωνιών στις γερμανικές Ζήμενς-Χάλσγκε το 1930. Το ίδιο διάστημα δηλαδή 1920-1928 εμφανίζεται μείωση της γεωργικής παραγωγής.

Η Αθήνα ήταν το αστικό κέντρο που υποδέχτηκε το μεγαλύτερο πληθυσμό προσφύγων. Η εισροή αυτή προσφύγων οδήγησε στην αύξηση της βιομηχανικής δραστηριότητας. Όμως ο αριθμός των προσφύγων ξεπερνούσε κατά πολύ τις προσφερόμενες θέσεις εργασίας. Η οικοδομική δραστηριότητα εμφανίζεται λοιπόν πέρα από τρόπον επίλυσης του στεγαστικού προβλήματος και ως ένας εν δυνάμει επικερδής κλάδος της οικονομίας. Σε αντίθεση με ότι συνέβαινε στις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις, όπου η ανάπτυξη ενός ισχυρού καπιταλισμού οδηγούσε στη συρρίκνωση των αυτοαπασχολούμενων, ο υποανάπτυκτος καπιταλισμός της Ελλάδος, οδήγησε ήδη από τη δεκαετία του '20 τις κυβερνήσεις και μηχανισμούς όπως η Τράπεζα της Ελλάδος και η ΕΑΠ να πριμοδοτήσουν την ανάπτυξη μικρών επιχειρήσεων, ανεξάρτητων βιομηχανιών και μικροεπαγγελμάτων.

Η παραγωγή κοινωνικής κατοικίας από το κράτος λειτούργησε ως παράδειγμα για τους εργολάβους(Δ. Καρύδης 7 βιβλία Πολεοδομίας σελ 265). Το μεγάλο κεφάλαιο μαζί με την θέσπιση των ευνοϊκών για την οικοδομή νόμων του '29 σύντομα άρχισε την χρηματοδότηση της κατασκευής και της εμπορίας της κατοικίας. Ο νόμος 3741/29 περί οριζοντίου ιδιοκτησίας που επιτρέπει την κατάτμηση του κτίσματος σε ανεξάρτητες εμπορικές μονάδες και ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός του 1929 οδηγούν στην δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου το οποίο αφ' ενός ενθαρύνει την εμπορευματοποίηση της γης και της κατοικίας και αφ'εταίρου απελευθερώνει την καθ' ύψος δόμηση αυξάνοντας τους συντελεστές δόμησης οδηγώντας στην εκτεταμένη εμφάνιση της πολυκατοικίας. Αρχίζει ήδη λοιπόν από τη δεκαετία αυτή η έντονη εκμετάλλευση της γης μέσω της εμπορευματοποίησης της κατοικίας. Η κεντρικές περιοχές του Κολωνακίου, της Πατησίων και της Σταδίου γίνονται τόπος διαμονής ανώτερων και μεσαίων αστικών τάξεων που μεταναστεύουν από την ύπαιθρο ή το εξωτερικό και εγκαθίστανται στην Αθήνα. Η Μορφή των κατοικιών αυτών είναι πλέον τα σύγχρονα και μοντέρνα διαμερίσματα των πολυκατοικιών. Μοιραία αρχίζει η

κατεδάφιση παλαιών νεοκλασικών κατοικιών στις περιοχές αυτές.

Με τον τρόπο που περιγράφηκε φαίνονται τα αποτελέσματα της οικονομικής δραστηριότητας στην αθήνα μέχρι τις αρχές του πολέμου. Το 1940 η Αθήνα έχει 1.124.000 κατοίκους και έκταση διπλάσια από αυτή που κατείχε με το πέρας των Βαλκανικών πολέμων. Παρατηρείται πύκνωση στο κέντρο της, διάχυση της περιφέρειάς της και ισχυροποίηση του κοινωνικού διαχωρισμού μεταξύ ανατολικής και δυτικής Αθήνας.

Με την έκθεση Βαρβαρέσσου το 1951 ξεκινά η μετεμφυλιακή ανάπτυξη της Αθήνας. Ένας από τους τομείς της οικονομίας που διαβλέπεται ως δυναμικός παράγοντας ανάπτυξης είναι αυτός της οικοδομής. Η εφαρμογή της έκθεσης μέσω της κυβέρνησης Παπάγου οδηγεί στην δημοσίευση του Γενικού Οικοδομικού κανονισμού του 1955 που αύξανε τους συντελεστές δόμησης που ήταν ήδη αυξημένοι με τον ΓΟΚ του 1929. Παράλληλα εμφανίζεται η μέθοδος της “αντιπαροχής” η οποία αποτελεί πριμοδότηση της οικοδομικής δραστηριότητας χωρίς την οικονομική συμμετοχή του κράτους. Οι δύο αυτοί παράγοντες, σε συνδυασμό με την ευνοϊκή επιρροή της υποτίμησης της δραχμής (1953), οδήγησαν στην διόγκωση της οικοδομικής δραστηριότητας και στην πλήρη στροφή στην πολυκατοικία. Αντικαθίστανται οι προπολεμικοί τύποι κατοικιών από αυτόν της πολυκατοικίας σε όλες τις περιφερειακές συνοικίες του κέντρου αλλά φυσικά και στο κέντρο της Αθήνας, στην Κυψέλη, στο Παγκράτι, στους Αμπελόκηπους, στα Πατήσια, στο Κουκάκι, τα οποία κατοικήθηκαν κατά κύριο λόγο από τα ανώτερα, αλλά και τα μικρομεσαία στρώματα πληθυσμού που είχαν αρχίσει να αυξάνονται σε πληθυσμό. Η αύξηση αυτή της βάσης μεσαίων και μικρομεσαίων στρωμάτων ευνοήθηκε μεταξύ άλλων και από τους εξής δύο παράγοντες.

α) Η διευρυμένη μονοπωλιακή διείσδυση ωθούσε τα μη μονοπωλιακά τμήματα της αστικής τάξης προς τα κάτω, και

β) Οι χαμηλόμισθοι και οι προλεταριοποιημένοι εργαζόμενοι, επωφελούμενοι από τις συγκυριακές ανακάμψεις της οικονομίας έως το '60 οδηγούνταν στην κοινωνική βαθμίδα των μικροαστικών στρωμάτων.

Η έκφραση αυτής της μικροαστικής τάξης στο χώρο ήταν η πολυκατοικία. Η πολεοδομική δραστηριότητα αντικαθίσταται από την οικοδομική δραστηριότητα και οι άδειες για την ανέγερση ενός κτηρίου (τυπικά) ενδιαφέρονταν όχι για την θέση του ή την λειτουργία του αλλά μόνο για την εναρμόνιση ορισμένων χαρακτηριστικών του όπως ύψος, όροφοι, συντελεστή κάλυψης με τις διατάξεις του ΓΟΚ.

Ταυτόχρονα, η εισροή πληθυσμών στην Αθήνα έλαβε τεράστιες διαστάσεις την περίοδο 1951-1971. Ενδεικτικά, το 1951 του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας ήταν 1.378.586 κάτοικοι, το 1961 1.850.709 ενώ το 1971 ήταν 2.540.241. Σημαντικό γεγονός αυτής της

μετακίνησης, εκτός των γεγονότων του εμφυλίου που προαναφέρθηκαν, ήταν η παραμέληση της οικονομίας της υπαίθρου χωρίς τονωμένη γεωργική και κτηνοτροφική παραγωγή με χωριά κατεστραμμένα από τους πολέμους. Ήδη από το 1945 παρατηρείται μια σαφής μετάβαση από την αγροτική οικονομία στην δευτερογενή και στη συνέχεια στην τριτογενή. Συνέπεια της ύπαρξης πλεονάζοντος αγροτικού δυναμικού στην ύπαιθρο, είναι η εισροή πληθυσμού εξ'αυτών στην πόλη. Η βελτίωση του επιπέδου ζωής είναι ακόμη ένας παράγων ο οποίος αυξάνει τις ανάγκες για στέγαση και κατ'επέκταση για αύξηση κτηριακού όγκου. Η αντικατάσταση των ακατάλληλων παλαιών κατοικιών με καινούρια κτίσματα, ακόμη ένας παράγων. Όμως χαρακτηριστικό της περιόδου, καθοριστικό για την αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας, είναι η στροφή της ιδιωτικής επένδυσης στην εμπορευματοποίηση της γης και την αποκόμιση κερδών από αυτή τη μη παραγωγική δραστηριότητα.

Ακολουθούν πίνακες με θέσεις απασχόλησης ανά διαμέρισμα:

α) Για την κεντρική περιοχή “Κεντρική Πειοχή πίνακας 6 (προς το τέλος) ρυθμ σχέδιο 1981”
Πράσινο λεπτό βιβλίο.

Παρατηρούμε ότι μεγάλο μέρος του πληθυσμού εργάζεται στο εμπόριο : 1 Θέση απασχόλησης ανά 17,22 κατοίκους και στην μεταποίηση 1 θέση ανά 11,08. Μάλιστα εκτιμάται ότι για το 2000 αυτά θα έχουν περεταίρω ανάπτυξη 1/14,48 και 1/9,53 αντίστοιχα. Αντίθετα η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα διαμορφώνεται από 1/31,7 το 1978 σε 1/ 33,07 το 2000.

β) Σελ 85 απόπρωτεύουσα 2000 – διαμέρισμα 9

Από τον πίνακα προκύπτει μια μεγάλη συγκέντρωση στο διαμέρισμα αυτό από εργαζόμενους στο δευτερογενή τομέα, της βιομηχανίας- βιοτεχνίας καθώς και της οικοδομής και μάλιστα με αυξητικές τάσεις στην περίοδο 1969-1978.

γ) για το δήμο Περιστερίου σελ. 7 από πολεοδομικό σχέδιο αττικής δήμος περιστερίου:

Πληθυσμιακή εξέλιξη: Φαίνεται η αλματώδης ανάπτυξη του πληθυσμού περιστερίου ειδικά την περίοδο 1951-1971 με ρυθμό αύξησης κατά πολύ μεγαλύτερο από τον αντίστοιχο του μέσου όρου του Νομού Αττικής, ο οποίος είναι ήδη μεγάλος.

Σελ 8 πίνακες 2 και 3

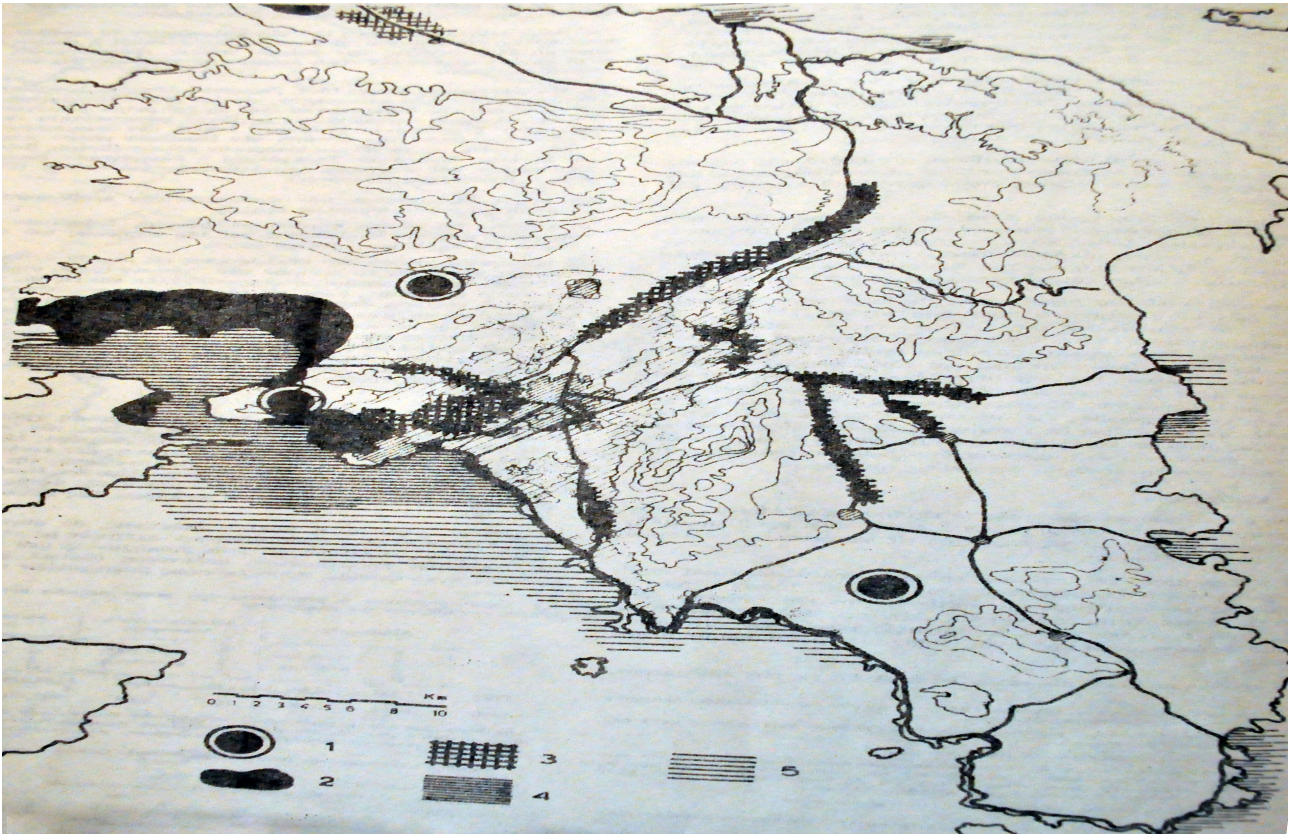
το Περιστερί, μαζί με τους συνοικισμούς του [Βύρωνα](#), της [Καισαριανής](#), της [Νέας Ιωνίας](#), της [Κοκκινιάς](#), [Κορυδαλλού](#), [Αιγάλεω](#), [Χαιδαρίου](#), [Νέας Χαλκηδόνας](#) αποτελούν τους κύριους προσφυγικούς συνοικισμούς των Αθηνών και Πειραιώς, που απέχουν 1-4 χιλιόμετρα από την οικοδομημένη πόλη. Οι οικισμοί δεν εντάσσονται σε σχέδιο οικοδομικής αποπεράτωσης των συνοικισμών από την ΕΑΠ και το κράτος.

Σε συνέχεια με όσα έχουν ειπωθεί, η κυρίαρχη θέση της απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα:

51,7% έναντι 37% για το πολεοδομικό συγκρότημα πρωτεύουσας, οφείλεται στο μεγάλο αριθμό βιομηχανιών- βιοτεχνιών που βρίσκονται στο δήμο.

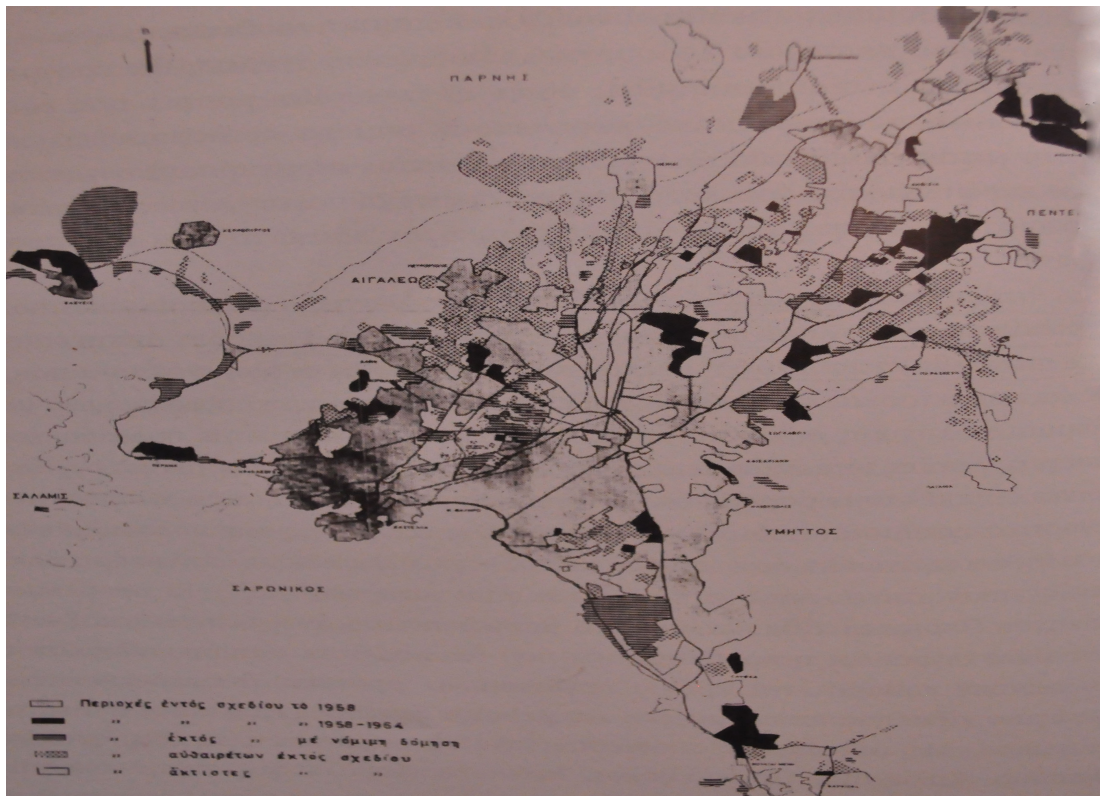
Οι φορείς όμως του σχεδίου σεν κατορθώνουν να τηρήσουν την τάξη στην επερχόμενη πολεοδόμηση που στιγματίζει τις περιοχές αυτές και τη γενικότερη μεταπολεμική οικοδομική φιλοσοφία των Αθηνών.

Στον παρακάτω χάρτη διακρίνεται μια γενική εικόνα της Αττικής από άποψη χρήσεων γης.



Πηγή:Χάρτης Σαρηγιάννη τεχνικά χρονικά σελ 352

Όσον αφορά τους εσωτερικούς μετανάστες, αυτοί εγκαθίσταντο σε μεγάλο ποσοστό σε αυθαίρετες κατοικίες κυρίως στα δυτικά της Αθήνας, σε εκτός σχεδίου περιοχές. Παράλληλα με την πολιτική σκοπιμότητα που περιγράφηκε παραπάνω, το κτίσιμο ακόμη και αυτών των αυθαιρέτων βοηθούσε στη συντήρηση σχετικών με την οικοδομή και “τακτοποίηση” κτιρίων επαγγελματιών όπως δικηγόροι, συμβολαιογράφοι, τεχνικοί και πωλητές οικοδομικών υλικών. Ταυτόχρονα, η διατήρηση των αυθαιρέτων διασφάλιζε την συνέναιση των κατοίκων αυτών ,μέσα από ένα είδος εκβιασμού, στις συνθήκες εργασίας και μισθών.Οι περιοχές αυθαιρέτων οικισμών φαίνονται στο χάρτη.



Παρατίθεται πίνακας για στοιχεία αύξησης πληθυσμού

Πολυκατοικίες προαστείων: αύξησης πληθυσμού 61 - 71:

Καλαμάκι	107,1%	Ζωγράφου	108,7%	Ήρακλειον	98,7%
Γλυφάδα	89,7%	Γαλάτσι	98,2%		

Αύθαιρετα ή εντός σχεδίου περιοχών χαμηλών εισοδημάτων (αύξησης πληθυσμού 61 - 71)

Αργυρούπολις	247,1%	Μεταμόρφωσις	112,3%
Καματερό	244,5%	Πετρούπολις	113,9%

Αντίστοιχος αύξησης πληθυσμού διά τό 1951 - 1961:

Αργυρούπολις	846,1%	Άγία Βαρβάρα	293,3%
Καματερό	322,0%	Άγιος Δημήτριος	362,3%
Πετρούπολις	428,5%	Ήλιούπολις	243,2%
		Νέα Λιόσια	482,6%

Αύθαιρετοι κατοικίαι: 1945: 3.870 1950: 20.104 1955: 49.029 τό ΕΛ.ΚΕ. ΠΑ. υπελόγησε (σύνολον του 1960) περί τας 400.000 αύθαιρέτους κατοικίας (ΣΑΔΑΣ ορ. cit.).

Πηγη: Τεχνικά χρονικά.

Άλλες, πέραν των εσωτερικών μεταναστών ομάδες χαμηλών εισοδημάτων, επεκτείνουν τις περιοχές κατοικίας τους σε περιοχές φυσικού περιβάλλοντος, μετατρέποντάς τες σε αστικές. Τέτοιες επεκτάσεις, παρατηρηθέντες ήδη από το 1970 είναι η Ν. Μάρκη, Παλαιά και Νέα Πεντέλη, Ωροπός.

Ταυτόχρονα τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες παρατηρείται μετακίνηση ήδη εγκατεστημένων στην Αθήνα πληθυσμών από τις κεντρικές περιοχές προς τα προάστεια- κυρίως στρώματα με ανώτερη οικονομική επιφάνεια. Οι μονοκατοικίες υψηλού εισοδήματος επεκτείνονται και αστικοποιούν περιοχές που παραδοσιακά ήταν ζώνες υψηλού πρασίνου και παραθεριστικές. Τέτοιες είναι Κηφισιά Εκάλη, Χολαργός, Αγία Παρασκευή και Βαρυμπόπη σε υπώρειες των βουνών του Λεκανοπεδίου. Ταυτόχρονα, στο παραλιακό μέτωπο αυξάνεται η οικοδομική δραστηριότητα και αποτελεί μια περιοχή κατοικίας όλων των κοινωνικών τάξεων, ενώ μακροσκοπικά στην έκτασή του από Ελευσίνα έως Γλυφάδα απαντώνται από Βαριά βιομηχανία, έως και περιοχές αμιγούς κατοικίας με επαύλεις.

Η στροφή της ελληνικής οικονομίας αναζωπυρώθηκε μετά το 1960 σε βιομηχανικούς κλάδους λόγω συγκυριών του διεθνούς καπιταλισμού. Συνοπτικά αυτοί είναι:

- α) Η ενδυνάμωση των συνδικαλιστικών διεκδικήσεων και η επιτυχίες του κινήματος στην Ευρώπη που πετύχαιναν σε αύξηση των μισθών,
- β) Η στενότητα χώρου για την περαιτέρω ανάπτυξη της βιομηχανίας κοντά στα παραδοσιακά κέντρα της, αλλά και οι απαιτήσεις για προστασία του περιβάλλοντος στη δυτική και Κεντρική Ευρώπη, οδηγούσε σε υψηλές τιμές γης και σε αυστηρούς κανονισμούς λειτουργίας για τις βιομηχανίες
- γ) Η αύξηση της αγοράς της Ευρώπης και μάλιστα με αγορές φτωχότερων χωρών οι οποίες δεν απαιτούσαν τα υψηλότερα στάνταρντ ποιότητας προϊόντων και παράλληλα ασπάζονταν τα πρότυπα του καταναλωτισμού. Οι χώρες που αποτελούσαν αυτήν την αγορά θα έπρεπε να υποστηριχθούν από μια εκβιομηχάνιση που θα συντηρούσε το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων σε κάποιο επίπεδο. Για το ΑΕΠ και κατα κεφαλήν εισόδημα της Ελλάδος ειδικά, χαρακτηριστικός είναι ο παρακάτω πίνακας.

2. Έξ άστικων κέντρων, εγκατεστημένων εις την Πρωτεύουσαν κτλ 5.700 άτομα και έξ άγροτικων περιοχων 9.100 άτομα.							
3. Ακαθάριστον εθνικόν προϊόν εις αγοραίας τιμάς (εις εκατομ.							
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
	140.128	156.815	177.208	195.746	213.109	231.020	258.206
Κατά κεφαλήν εισόδημα εις σταθερας τιμάς 1958:							
	1962	398 \$	καί εις τρεχούσας τιμάς	436 \$			
	1965	495 \$	»	»	»	594 \$	
	1966	602 \$	»	»	»	792 \$	
Ίδιωτικη κατανάλωσις, άντιστοιχως:							
	102.648	111.784	128.143	139.879	150.219	160.465	175.235
Αύξησις εθν. προϊόντος 63-70 (ώς προς 63)						146.046	ήτοι 97%
Αύξησις ίδιωτ. καταναλ. 63-70 (ώς προς 63)						89.478	ήτοι 87%
4. Δαπάναι νοικοκυρων: Κονδύλια επί τοις % της όλικης δαπέ							
		1957-58		1966-67			
	Αγαθά οικιακής χρήσεως	2,9		6,6			
	Διατροφή	37,8		32,2			
5. Εισαγωγαί άξια εις χιλ. δραχμ.							
		1960		1969			
	Ποιά οίνοπνευματώδη	9.521		356.941.000			
	Βιομηχαν. προϊόντα καπνοϋ	1.439		3.164			

Η αύξηση αυτή φυσικά του κατά κεφαλήν εισοδήματος, χαρακτηρίζεται από οξεία ανισομέρεια.

Τη δεκαετία του '60 λοιπόν, έως και την κρίση του '73, πέρα από την αύξηση του τριτογενούς τομέα, αυξάνονται και οι βιομηχανικές εταιρίες και η εισροή ξένων επιχειρήσεων που στρέφονταν στην χημική βιομηχανία, τη μεταλλουργία αλλά και σε καταναλωτικά αγαθά. Ταυτόχρονα αυξήθηκε η εισαγωγή ξένου κεφαλαίου. Μεταξύ '60 και '70 εισάγονται 600 εκ. δολάρια, όταν την περίοδο '54-'60 ήταν 20 εκ. Δολάρια. Η βιομηχανία στην Ελληνική επικράτεια αναπτύχθηκε κατα μήκος του οδικού δικτύου Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης- Καβάλας και οδήγησε στην εξάπλωση της ανάπτυξης των πόλεων του άξονα αυτού. Ειδικότερα στην περιοχή Αθηνών, βαρείες βιομηχανικές μονάδες (όπως Ναυπηγεία, Διυλιστήρια, Τσιμεντοβιομηχανία) συγκεντρώνονται στην περιοχή μεταξύ Πειραιά, Ελευσίνας και κατα μήκος της Εθνικής Οδού έως την Κόρινθο. Ταυτόχρονα βιομηχανίες καταναλωτικών ειδών και τροφίμων εγκαθίστανται κοντα στις περιοχές του βιομηχανικού άξονα Αθηνών-Πειραιώς και επί τις Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας, στην Κηφισιάς και στην Λ. Βουλιαγμένης αλλά και στις περιοχές των Πατησίων, Ν. Φιλαδέλφειας, Κηφισιάς, Καπανδρίτι και στα Μεσόγεια (οικοδομικά υλικά, φαρμακοβιομηχανίες, πλαστικά κ.α.) Η επιρροή του παράγοντα αυτού οδηγεί μαζί με τους προαναφερθέντες την επέκταση της Αθήνας μέσα από την εξάπλωση των οικισμών Αμαρουσίου, Χαλανδρίου, Σεπόλια, Ταύρος, Ν. Κόσμος, Νέα Ιωνία, Πετρούπολη, Περιστερί, Αιγάλεω, Λιόσια, Χαϊδάρι, Μενίδι, Κοκκινιά, Κορυδαλλός.

Την ίδια περίοδο, αναπτύσσεται και ο τριτογενής τομέας όπως έχει αναφερθεί. Η περιοχή της κεντρικής Αθήνας γίνεται ο χώρος συγκέντρωσης Τραπεζικών υπηρεσιών, χρηματοπιστωτικών συναλλαγών, γραφείων ασφαλιστικών εταιρειών, διαφόρων γραφείων υπηρεσιών ιδιωτικού δικαίου και παράλληλα αναβαθμίζεται η εμπορική δραστηριότητα, τόσο αριθμητικά, όσο και ποιοτικά με την στροφή των προσφερόμενων προϊόντων σε όλο και πιο αναβαθμισμένα καταναλωτικά αγαθά και σύνθετες υπηρεσίες.



Η Ομόνοια συγκοινωνιακός κόμβος το 1960

Πηγή: Skyscrapercity.com

Έτσι, ενώ οι κοντινές στο κέντρο Ανατολικές περιοχές (Παγκράτι, Εξάρχεια, Κυψέλη) πυκνώνονται από πολυκατοικίες προορισμένες για κατοικία, το καθ'αυτό κέντρο Αθηνών (περιοχή Αχαρνών-Αλεξάνδρας-Βασ.Σοφίας-Αμαλίας-Περιφερειακή Ακροπόλεως) συγκεντρώνει κατα 90% επαγγελματική στέγη. Η όλο και αυξανόμενη τιμή της γης στα “εμπορικά” τμήματα της Ακαδημίας Ομόνοιας, Αθηνάς, έχει ως αποτέλεσμα την “έξωση” της κατοικίας και την αντικατάστασή της από την επαγγελματική στέγη, φαινόμενο που έχει αντίστοιχο και στον Ευρωπαϊκό χώρο της ίδιας περιόδου, όπως έχει δειχθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Την δεκαετία του '60 αρχίζει να παρατηρείται το φαινόμενο της εισόδου χαμηλών στρωμάτων σε περιοχές κατοικίας υψηλότερων στρωμάτων και ειδικότερα ακόμη και στα τέως σπίτια αυτών. Η έξοδος των ανώτερων αυτών στρωμάτων από το κέντρο προς άλλες περιοχές κατοικίας λόγω των κακών συνθηκών διαβίωσης που σταδιακά αυξάνονταν, άφηνε πίσω της, τις υποβαθμισμένες πλέον περιοχές και τα κτίρια τους μη εκμεταλλεύσιμα από την επαγγελματική στέγη. (τεχνικά χρονικά σελ 349). Στα κενά αυτά κτήρια, είτε είναι ερειπωμένα νεοκλασικά κτίσματα με χαμηλό ενοίκιο, είτε είναι νεόδμητες πολυκατοικίες, εγκαθίστανται σταδιακά οι πληθυσμοί που μέχρι πρότινος κατοικούσαν έως την Ομόνοια ή την πλατεία Βάθης και γενικά άτομα χαμηλών εισοδηματικά στρωμάτων. Οι περιοχές του κέντρου, όπως τα Εξάρχεια, η Πλατεία Βικτωρίας και Τμήματα της Αχαρνών υποβαθμίζονται συσσωρεύοντας τα μειονεκτήματα της πυκνής δόμησης, του

κυκλοφοριακού, της μόλυνσης αλλά και λόγω της διαμονής χαμηλού εισοδηματικά πληθυσμού.

Την περίοδο αυτή τα χαρακτηριστικά διαχωρισμού των συνοικιών κοινωνικά σε “λαϊκές” και ανώτερης τάξης αλλά και λειτουργικά με το διαχωρισμό δυτικής/ανατολικής Αθήνας εν μέρει διατηρούνται. Αυτό που είναι χαρακτηριστικό της περιόδου αυτής όμως είναι η διάχυση των μεγάλων μικροαστικών στρωμάτων στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας η έξοδος της βαρειάς βιομηχανίας από το κέντρο και η ανάπτυξη της ελαφριάς βιομηχανίας καταναλωτικών ειδών και στην ανατολική και βόρεια Αθήνα.

2.2.δ Πολιτισμικές ιδιαιτερότητες

Παρ'όλες τις ενέργειες του κράτους μέσω της ΕΑΠ να λύσει το στεγαστικό πρόβλημα των προσφύγων, αυτό δεν κατέστη δυνατόν. Εδώ όμως υπάρχει μια ιδιαιτερότητα των προσφύγων που αποφάσιζαν μετά τις μετακινήσεις τους που προαναφέρθηκε από πόλη σε ύπαιθρο και ξανά πίσω, σε σχέση με τους εσωτερικούς μετανάστες της προηγούμενης περιόδου. Σε αντίθεση με τους τελευταίους, οι Μικρασιάτες πρόσφυγες, με την εγκατάστασή τους στην Αθήνα έχτισαν αυθαίρετους οικισμούς σε κενά και συχνά ακατάλληλα σημεία του αστικού ιστού όπως σε κοίτες ρεμάτων ή σε έδαφος με μεγάλη κλίση. Τέτοια αυθαίρετα παραπήγματα βρίσκονταν σε περιοχές όπως Αμφιθέα, Κορυδαλλό, Καλογρέζα, Τζιτζιφιές, Περισσό και εν γένει παραπήγματα ανάμεσα στα εσωτερικά των οικοδομικών τετραγώνων των οργανωμένων μονάδων των τριόροφων πολυκατοικιών.

Οι πολιτισμικές διαφορές μεταξύ ντόπιων και προσφύγων φαίνεται να χρησιμοποιήθηκαν στην προπαγάνδα του κράτους και ήταν επιχειρήματα για την προώθησή τους σε περιοχές κατα κύριο λόγο απομακρυσμένες από το τότε κέντρο της Αθήνας.

Μεταπολεμικά, η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, η έντονη τριτογενοποίηση της παραγωγής και η εμπορευματοποίηση της γης σε συνδυασμό με την υιοθέτηση των πανευρωπαϊκών καταναλωτικών προτύπων είχε για την Αθήνα τις ανάλογες επιπτώσεις με αυτές που περιγράφηκαν στο εξωτερικό. Ελλείπει ταυτόχρονα όμως των αντίστοιχων με τα ευρωπαϊκά κεφαλαίων και λόγω του μεγάλου κατακερματισμού της γης, δεν παρουσιάστηκαν στην Αθήνα ούτε καν οι σε κάποια πλαίσια αισθητικές προτάσεις του μοντέρνου κινήματος του μεσοπολέμου, ή των μεταπολεμικών “γυαλιστερών” και αρκετές φορές προχωρημένων αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών συνθέσεων. Στην Αθήνα η “αποστροφή του παλιού” οδήγησε σε καταστροφή των νεοκλασικών, συγκρατημένη

εμφάνιση της πολυκατοικίας έως το '50 ενώ μέχρι το '70 το κέντρο είχε καταπωθεί από την ελληνική εκφυλιστική έκφραση του Bauhaus (του μεσοπολέμου): την αθηναϊκή πολυκατοικία!

Στην Αθήνα την περίοδο αυτή μπορούν να διακριθούν τρεις τρόποι παραγωγής κατοικίας:

α) Η αυτοστέγαση: Είναι τρόπος κατασκευής που επιλέγουν τόσο τα υψηλά εισοδήματα, επειδή τους εξασφαλίζει ένα προϊόν που ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες επιθυμίες τους, αλλά και τα χαμηλά, επειδή τους διασφαλίζει ένα πιο οικιακό τρόπο ζωής, ή τους είναι οικονομικότερος (δυνατότητα επιλογής τοποθεσίας με χαμηλότερες τιμές γης και οικονομικότερους τρόπους κατασκευής.) Ο τρόπος αυτός παραγωγής κατοικίας, κάτω από τις γνωστές ελληνικές συνθήκες, είχε και ως αποτέλεσμα την αυθαίρετη δόμηση (για αναζήτηση φθηνότερης γης) και την δημιουργία κατά αυτόν τον τρόπο οικισμών με ανεπαρκή τεχνική υποδομή και ελεύθερους χώρους, ενώ ταυτόχρονα είχε ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της περιφέρειας.

β) Η εμπορευματική παραγωγή κατοικίας: Στην Αθήνα η παραγωγή αυτή δεν έγινε στην περίοδο αυτή από μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους με τη μορφή οργανωμένων οικοδομικών συγκροτημάτων. Ταυτίστηκε δε με το σύστημα της αντιπαροχής. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ανέγερση πολυκατοικιών στα μικρά οικοπέδα από μικρο΄υς και μεσαίους κατασκευαστές-επιχειρηματίες. Αυτή η πρακτική αποτρέπει- τουλάχιστον εν μέρει- την ανάπτυξη μονοπωλιακών καταστάσεων στο χώρο της παραγωγής κατοικίας, από την άλλη οδηγεί σε κερδοσκοπία πάνω στη γη, στην ανεξέλεγκτη αύξηση των τιμών της γης που γίνονται απαγορευτικές για μεγάλο τμήμα του πληθυσμού και στην υπερεκμετάλλευση των οικοπέδων με δημιουργία πολυκατοικιών με συνθήκες διαβίωσης μη ικανοποιητικές.

γ) Η παραγωγή κατοικίας από κρατικούς φορείς ή φορείς άμεσα ελέγξιμους από το κράτος: Στην Αθήνα αυτός ο τρόπος παραγωγής εφαρμόστηκε περιστασιακά μόνο και για την μερική κάλυψη των στεγαστικών αναγκών ορισμένων ειδικών κατηγοριών πληθυσμού. Στις λίγες δε περιπτώσεις που εφαρμόστηκε, έγινε μια προσπάθεια ορθολογικότερης οργάνωσης του χώρου, δεν κατάφερε όμως να ξεφύγει ο σχεδιασμός από τα γνωστά μειονεκτήματα των οργανωμένων οικιστικών προγραμμάτων, όπως ο απρόσωπος χαρακτήρας, η μονοτονία ή η έλλειψη συντήρησης.

Όσο παρανοήθηκε το μοντέρνο κίνημα στην Αθήνα, άλλο τόσο παρανοήθηκε και η κηπούπολη σε περιοχές χωρίς τον αντίστοιχο “ευρωπαϊκό” αέρα με επαύλεις μοντέρνες με αρχαιοελληνικούς κίονες (το κιτς). Αντίστοιχα πέραν από τις προαναφερθείσες περιοχές μεγαλοαστικών στρωμάτων (Εκάλη, Κηφισιά) η προσπάθεια προαστικοποίησης της Αθήνας έγινε σε μια στενότητα χώρου λόγω των τριγύρω ορινών όγκων, σε αντίθεση με τις σαφώς μεγαλύτερες προσφερόμενες εκτάσεις σε πόλεις όπως το Παρίσι ή το Λονδίνο. Τα προάστια όπως το Π.Φάληρο, η Νέα Σμύρνη, ο Χολαργός ή το Μαρούσι γρήγορα αποτέλεσαν μια επέκταση του αστικού ιστού με φαινόμενα όπως

της πολυκατοικοποίησης και της απουσίας της επιδιοκώμενης ιδιοτικότητας. Η έλλειψη αυτή χώρου για επέκταση της κατοικίας των μέσων ή ανώτερων στρωμάτων, σε συνδυασμό με την απουσία πέραν του Ι.Χ. μετακίνησης και άρα αναγκαστικά εγκατάσταση εντός κάποιας ακτίνας από το κέντρο, οδηγεί σταδιακά στην αυθαίρετη δόμηση των υπαριών των βουνών του λεκανοπεδίου που θα δημιουργήσει αργότερα νέους οικισμούς.

Οι αυθαίρετοι οικισμοί παρουσιάζονται στους χάρτες



Πηγή: Λεοντίδου: περιοχές αυθαιρέτων

Πέραν αυτών, η περίοδος '60-'70 είναι αυτή της εμφάνισης της εκμετάλλευσης της πολιτισμικής κληρονομιάς, ήτοι των αρχαιολογικών χώρων και των περιοχών γύρω αυτών.

2.2.ε Πολεοδομική θεωρία-διατάξεις

Μετά την έλευση των προσφύγων το 1922, συγκροτήθηκε η “Επιτροπή Καλλιγιά” από το Ανώτατο Τεχνικό Συμβούλιο. Η επιτροπή αυτή αν και άρχισε τις εργασίες της το 1920, στα σχέδια της τα οποία παραδόθηκαν ολοκληρωμένα το 1925, προσπάθησε να οργανώσει της χρήσεις εδάφους της Αθήνας και την οικιστική της δομή. Αποτελεί απομάκρυνση από το πνεύμα των προηγούμενων σχεδίων που περιγράφηκαν στην προηγούμενη ενότητα και προσπαθείται να υπάρξει μια διαχείριση του χώρου. Πρότεινε τη ζωνοποίηση του κέντρου σε έξι κέντρα (εμπορικό, χρηματηστηριακό, πανεπιστημιακό, νοσοκομειακό, διοικητικό και δικαστικό) με παράλληλη μετατόπιση λειτουργιών κτηρίων. Το πνεύμα του σχεδίου βαδίζει στα χνάρια του μοντέρνου κινήματος. Στα σχέδια αυτά της επιτροπής ασκήθηκε έντονη κριτική και τελικά το 1926 η δικτατορία του Θ. Πάγκαλου καταργεί την Επιτροπή και τα σχέδια αυτής.

Ενδιαφέρον επίσης έχει η ενεργός συμμετοχή του Ελευθέριου Βενιζέλου, πολιτικού με σαφείς εκσυγχρονιστικές βλέψεις, στα πολεοδομικά ζητήματα της εποχής του: σε αυτόν οφείλεται η μετατροπή των παλαιών Ανακτόρων σε Βουλή με την παράλληλη δημιουργία του μνημείου Αγνώστου Στρατιώτη στη βάση της (1929), όπως και η εμμονή στην μη πραγματοποιημένη κατασκευή πελώριου Δικαστικού Μεγάρου κοντά στην Ακρόπολη.

Μπορούμε να δούμε εισαγωγή στην αρχιτεκτονική αλλά και την πολεοδομική έκφραση της περιόδου '22-'40 ιδεών από τα κινήματα που άνθισαν κατά το μεσοπόλεμο στην Ευρώπη. Η ιδέα της “κηπούπολης”, δείχνει να διατρέχει τα σχέδια των κτισθέντων περι τα μέσα του '20 περιοχών της μεσαίας και της ανώτερης τάξης. Η Ηλιούπολη, η Γλυφάδα, το Ψυχικό και η Εκάλη φυσικά μακρινή σχέση έχουν με τις επιταγές της ιδέας της κηπούπολης όπως εκφράστηκαν από τον εμπνευστή τους, E. Howard. Η ιδέα της συνεργατικότητας και της οικονομικής αυτονομίας, βασικά χαρακτηριστικά στη σκέψη του Howard, δεν επιτεύχθηκαν αλλά ούτε και επιδιώχθηκε κάτι τέτοιο. Όπως και στην ευρωπαϊκή εμπειρία, αυτό που μένει από την ιδέα αυτή, είναι μόνο ο μορφολογικός της μανδύας. Χαμηλά ύψη, αισθητική των κτιρίων, ειδυλλιακό περιβάλλον, καμπυλωμένα οικοδομικά τετράγωνα και έμφαση στην ιδιοκτησία της κατοικίας ήταν τα χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών. Επιρροή από την ιδέα των κηπουπόλεων υπήρξε και στους προσφυγικούς οικισμούς της Νέας Ιωνίας και της Νέας Φιλαδέλφειας με καμπύλους δρόμους και συμμετρικές πλατείες.

Μια άλλη τάση του κινήματος του μεσοπολέμου που επηρέασε την αισθητική κυρίως της Αθήνας ήταν τα μορφολογικά χαρακτηριστικά του Bauhaus και του μοντέρνου κινήματος του μεσοπολέμου που υιοθετήθηκαν στο χτίσιμο των μοντέρνων πολυκατοικιών αλλά και των τριώροφων πολυκατοικιών των προσφυγικών σε συνδυασμό πολλές φορές και με ιπποδάμειο σύστημα χωροθέτησης. Τα υλικά κατασκευής, τα μεγάλα ανοίγματα και η “μοντέρνα” αισθητική των πολυκατοικιών συνηγορούν προς αυτή την πρόταση. Μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα πως ήδη προπολεμικά τέθηκαν οι βάσεις, μέσω της θέσπισης των νόμων περι οριζοντίου ιδιοκτησίας, του ΓΟΚ, της εκμετάλλευσης της γης μέσω της εμπορευματοποίησης της κατοικίας και της εμφάνισης της πολυκατοικίας σαν τύπο κτηρίου που θα ορίσουν ένα τρόπο παραγωγής αστικού χώρου, ο οποίος μεταπολεμικά θα πάρει άγριες διαστάσεις και θα ορίσει εν πολλοίς το χαρακτήρα της πόλης της Αθήνας με τις κατα κοινή ομολογία ανεπίτρεπτες πυκνότητες, αμφιβόλου αισθητικής κτίρια και χωρίς αστικό πράσινο.

Το 1936 η δικτατορία του Μεταξά προχωρεί στην ίδρυση της Διοικήσεως Πρωτεύουσας η οποία έχει πολεοδομική εξουσία για το Λεκανοπέδιο. Αυτό έγινε μετά από προτροπή του Γερμανού Πολεοδόμου Martin Wagner, το 1935 σε διάλεξή του στο Πολυτεχνείο. Το 1940 ο οργανισμός αυτός εκπονεί το “Σχέδιο Πρωτεύουσας” (Πρόταση Καραντινού). Στις προτάσεις του σχεδίου αυτού, το οποίο δεν καρποφόρησε και διαλύθηκε το 1941, σημειώνονται οι διανοίξεις της Κοραή και η σύνδεση Μοναστηρακίου, Ζαπτείου και Συγγρού. Εφαρμόστηκε η μετατροπή της κοίτης του Ιλισσού σε αυτοκινητόδρομο.

Μεταπολεμικά αρχίζει μια διαδικασία εκπονήσεων πολεοδομικών και ρυθμιστικών σχεδίων. Αυτά προέρχονται από 2 πηγές.

α) Από το Δήμο Αθηναίων η πρόταση του Κ. Μπίρη, διευθυντή Πολεοδομικής Υπηρεσίας Δήμου Αθηναίων. Στο σχέδιο αυτό υπάρχει η πρόταση για δημιουργία κρατικού κέντρου στον Οικισμό Μεγαρίδος στο Θριάσιο πεδίο, με πρόβλεψη κρατικών λειτουργιών όπως Βουλή, πρεσβείες, υπουργεία και κατοικίας 100.000 κατοίκων. Το έργο ολοκληρωνόταν με το σχεδιασμό νέου αεροδρομίου, δημιουργία 2 λιμανιών, το ένα στην παραλία Μεγάρων και το άλλο στο Αλεποχώρι, ενώ προέβλεπε και σιδηροδρομική και οδική σύνδεση με την κεντρική και βόρεια Ελλάδα.

β) Από το Υπουργείο Ανοικοδομήσεως με Υφυπουργό τον Κων/νο Δοξιάδη. Στα σχέδιά του (Σαρηγιάννη Αθήνα 1830-2000 σελ 164) διακρίνεται η ζωνοποίηση, αυστηρή μαλιστα, των χρήσεων γης. Διακρίνονται επίσης ένα αναβαθμισμένο οδικό δίκτυο το οποίο ενώνει με το “εμπορικό” κέντρο των Αθηνών, τις απομακρυσμένες- ακόμη- περιοχές “εξοχικής κατοικίας” της Κηφισιάς, της Γλυφάδας και του Αλίμου, τη προτεινόμενη βιομηχανική ζώνη του Αιγάλεω, την περιοχή ημιαγροτικής κατοικίας του Περιστερίου και ενώ διατρέχει όλη την κοντινή στο κέντρο

περιοχή κατοικίας. Αποτελούν συνέχεια του κρατικού σχεδιασμού για την Αθήνα μετά του Καλλιγιά (1924) και του Καραντινού (1940).

Τα σχέδια αυτά έγιναν σχεδόν ταυτόχρονα σε έναν αγώνα δρόμου ανάληψης αρμοδιοτήτων.

Το 1959 το Υπουργείο Δημοσίων Έργων παραθέτει σχέδιο το οποίο περιλαμβάνει πολλές διανοίξεις δρόμων προς επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Το σχέδιο αυτό απορρίφθηκε λόγω των υψηλών τιμών γης.

Την ίδια χρονιά ο Κ.Μπίρης προτείνει άλλο σχέδιο το οποίο επίσης πρότεινε πολλές διανοίξεις.

Το 1960 ο Δοξιάδης επεξεργάζεται σχέδιο-πρόταση για οικουμενούπολη με νέο κέντρο στο Τατόι. Είχε προηγηθεί μια παραλλαγή από τον ίδιο το 1954 του σχεδίου του 1947. Επιρροή στα σχέδιά του, φαίνεται πως έχουν τα σχέδια του Σώκου 4 χρόνια πριν. Στα σχέδια του Σώκου που υπήρχε πρόταση για δημιουργία κέντρου στον Κηφισσό υπάρχουν οι κύριοι οδικοί άξονες που υλοποιήθηκαν αργότερα, όπως η Εθνική και η Αττική οδός (ή αλλιώς οδός “ΝΑΤΟ” αφού είχε ήδη προταθεί η κατασκευή της από το 1947 από το ΝΑΤΟ για στρατιωτικούς σκοπούς). Όσον αφορά το σχέδιο Δοξιάδη, αυτό φαίνεται να προνοεί για μια σχεδιασμένη αστική ανάπτυξη της Αθήνας με πρόβλεψη έως το 2060, με προνόηση για Εθνικά Πάρκα στην Πεντέλη Πάρνηθα και Υμηττό, ενώ πέρα από το διοικητικό κέντρο στο Τατόι διαφαίνεται η οργάνωση της Αθήνας σε κοινότητες Ιου-7ου βαθμού και με πόλους ανάπτυξης την Χαλκίδα, τον Ωροπό, τα Μέγαρα, την Ελευσίνα, τη Θήβα και το Λαύριο.

Το 1964 ανατίθεται στο γραφείο Wilbur Smith η κατάστρωση σχεδίου για το κυκλοφοριακό και συγκοινωνιακό δίκτυο. Η πρόταση του γραφείου αυτού, αποτελείται από 2 μέρη. Κατ'αρχήν προτείνει ένα κυκλοφοριακό σχέδιο το οποίο έγινε αποδεκτό και εφαρμόζεται μέχρι σήμερα. Όσον αφορά όμως το συγκοινωνιακό δίκτυο το οποίο πρότεινε, αυτό ήταν ξεκάθαρα υπέρ της πριμοδότησης των μετακινήσεων με Ι.Χ. πατώντας μάλιστα στην απουσία ενός δικτύου τραμ, το οποίο είχε ξηλωθεί ήδη από το 1955 από τον Καραμανλή. Η συγκοινωνιακή πρόταση αποτελείται από ακτινωτές γραμμές λεωφορείων και τρόλλευ, ενώ εμφανίζονται ταχείες λεωφορειακές γραμμές και μια επέκταση της γραμμής του Μετρό. Το σχέδιο αυτό, το οποίο εφαρμόστηκε εν πολλοίς, είναι σε ισχύ έως σήμερα και

Το 1965 έχουμε την έκδοση 3 διαφορετικών σχεδίων:

- α) Σχέδιο του Δοξιάδη το οποίο είναι εξέλιξη του '61. Σε αυτό εξειδικεύονταν η πρόταση του διοικητικού κέντρου στο Τατόι, ενώ η θεωρία της οικουμενούπολης πρότεινε οικιστική ανάπτυξη και κέντρα κατά μήκος των οδικών αξόνων Αθηνών-Λαμίας, Αθηνών- Κορίνθου.
- β) Σχέδιο της ΕΜΟΚΑ με επικεφαλής τον Διαμαντόπουλο το οποίο θέτει 6 περιφερειακά κέντρα: Πειραιάς, Κηφισιά, Χαϊδάρι, Γλυφάδα, Καματερό και Χολαργό τα οποία θα έλκυαν

δραστηριότητες αποσυμφορίζοντας το κέντρο της Αθήνας.

γ) Σχέδια του Υπουργείου Δημοσίων Έργων με επικεφαλής τον Βασιλειάδη το οποίο ολοκληρώθηκε το 1977.

Χαρακτηριστικό των ανωτέρω β) και γ) σχεδίων είναι οτι σχεδόν ταυτίζονται στο θέμα διαμόρφωσης περιφερειακών-συνοικιακών κέντρων τα οποία θα αποσυμφορίζαν το κέντρο της Αθήνας.

Κατά την διάρκεια της Χούντας, το 1972, ανατίθεται από το Υ.Δ.Ε. ξανά στον Wilbur Smith η μελέτη του συγκοινωνιακού δικτύου.

Εν τω μεταξύ καθ'όλη τη διάρκεια της Χούντας εκπονήθηκε σειρά μελετών από 600 μελετητές από το ΚΕΠΕ. Η στοχοθέτησή τους, προφανώς αντίθετη των επιδιώξεων του καθεστώτος είτε θεωρήθηκαν “απόρρητα” είτε “αμβλύθηκαν” οι καίριες θέσεις τους από άλλους συντάκτες-συντονιστές.

Παράλληλα το 1973 γίνεται ανάθεση στον Δοξιάδη της μελέτης ενός Χωροταξικού Σχεδίου Πρωτεύουσας, το οποίο παραδίδεται το 1976. Στο σχέδιο αυτό, αν και εγκαταλείπεται η ιδέα για δημιουργία διοικητικού κέντρου στο Τατόι, η ιδέα της οικουμενούπολης παραμένει και προωθείται με την ανάπτυξη της Αθήνας προς Κόρινθο και Θήβα- Χαλκίδα, ενώ παράλληλα δεν διέφερε η πρότασή του πάνω στο κυκλοφοριακό από αυτή του 1972.

Σκοπός της εργασίας είναι να δειχθούν οι πολεοδομικές θεωρίες οι οποίες στην έκφρασή τους σε προτάσεις επηρέασαν την επέκταση της πόλης, όρισαν λειτουργίες και ώθησαν στην όποια κατανομή των ανθρώπων με κριτήριο την οικονομική τους επιφάνεια στην πόλη. Αυτό όπως ερευνήθηκε στην ευρωπαϊκή εμπειρία είχε αποτελέσματα. Στην Αθήνα όμως και της εποχής που εξετάζεται απ'ότι αποδείχθηκε, κανένα από τα εκδοθέντα πολεοδομικά και ρυθμιστικά σχέδια δεν έτυχε εφαρμογής. Πέρα από μεμονωμένα στοιχεία αυτών των προτάσεων που έγιναν πραγματικότητα, λείπει η εφαρμογή ενός γενικού σχεδίου. Μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα πως για την κατάσταση στην Αθήνα της περιόδου 1922-1974, δηλαδή για τις επεκτάσεις της, τις χρήσεις γης και της κατανομής του πληθυσμού μοναδικό ρόλο διαδραματίζουν οικονομικοί παράγοντες συνεπικουρούμενοι από πολιτικές επιλογές. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο δεν γίνεται παρά επιφανειακή παρουσίαση των σχεδίων αυτών.

2.2.στ Μεταφορές

Στην Αθήνα φαίνονται ξεκάθαρα οι συνέπειες μιας πολιτικής η οποία ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '20 πριμοδότησε την χρήση των Ι.Χ. σε βάρος του δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς. Η ιδιωτικοποίηση των συγκοινωνιών, η απαξίωση ενός αποδεκτού για την εποχή δικτύου τραμ και η πριμοδότηση του Ι.Χ. γίνεται μέσω πολιτικών επιλογών προς την εξυπηρέτηση των συμφερόντων Αμερικάνικων και Αγγλικών κυρίως εταιριών Πετραιλαϊκών, Ελαστικών, Οδικών Υλικών και φυσικά αυτοκινήτων. Αυτό μάλιστα όριζε και την αλλαγή “αφεντικού” από τις Αγγλικές εταιρείες Μεταφορών τις δύο πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα, οι οποίες είχαν αναπτύξει ένα πυκνό δίκτυο τραμ στην Αθήνα και τα τότε περίχωρά της, στις εταιρείες αμερικάνικων συμφερόντων.

Το 1927 υπογράφεται η “Σύμβαση Μακρή” η οποία προτείνει την δημιουργία ενός πυκνού δικτύου στον ελληνικό χώρο με παράλληλη όμως απαξίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς και ειδικότερα των μέσων σταθερής τροχιάς, σε μια χρονική περίοδο μάλιστα που στον ευρωπαϊκό χώρο γίνονταν όλο και πιο δημοφιλή. Συγχρηματοδότητρια της “Κοινοπραξίας Μακρή” ήταν και η εταιρεία πετρελαιοειδών Shell η οποία και προφανώς μέσω της κατασκευής του οδικού δικτύου προσδωκούσε σε προώθηση των προϊόντων της.

Από την δεκαετία εκείνη αρχίζει η απαξίωση των μαζικών συγκοινωνιών και του τραμ ειδικότερα. Όχι πολύ αργότερα, τη δεκαετία του '50 αποφασίζεται η αποξήλωση του τραμ από τον υφυπουργό Μεταφορών Κων/νο Καραμανλή και η ταυτόχρονη υποστήριξη των ιδιωτικών συγκοινωνιών δια των λεωφορείων. Επί υπουργίας Καραμανλή στην Κυβέρνηση Παπάγου κατασκευάζονται μεγάλοι οδικοί άξονες, δεν κατασκευάζεται σιδηροδρομική επέκταση και ξηλώνονται οι γραμμές του δικτύου τραμ. Όμως στο τέλος της ίδιας δεκαετίας, λόγω της ανεπάρκειας του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου αλλά και της κακής κατάστασης των λεωφορείων τα οποία δεν συντηρούνταν ούτε ανανεώνονταν από τους ιδιοκτήτες τους οι οποίοι προσπαθούσαν για επίτευξη άμεσου κέρδους, εμφανίζεται και στην Αθήνα ο φαύλος κύκλος απαξίωσης του κόσμου προς τα ΜΜΜ ακι στροφής του προς το Ι.Χ. Αυτά γίνονταν εν τω μεταξύ σε μια περίοδο που πανευρωπαϊκά υπήρξε η αντίστοιχη στροφή στο Ι.Χ.

Αποτελέσματα αυτής της πριμοδότησης ήταν η παραγωγή ενός οδικού δικτύου που σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου την δεκαετία του '60 και την υιοθέτηση των

καταναλωτικών προτύπων και την αύξηση του Δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οδήγησε στην προαστιακή ανάπτυξη με την χρήση του Ι.Χ. Η αναδιαμόρφωση της Συγγρού προς νότιο λεκανοπέδιο, η λ. Κηφισίας προς το Βορρά, η λ. Βουλιαγμένης έγιναν οι οδικοί άξονες προς τα “αστικοποιημένα” Αθηναϊκά- πρώην- προάστεια έλκοντας ταυτόχρονα στον παρόδιο χώρο τους λειτουργίες από εμπορικές, επιχειρησιακές έως και ελαφράς βιομηχανίας. Η ανάδειξη ενός ιδεώδους για το Ι.Χ. ότι η κυκλοφορία του στην πόλη είναι ελεύθερη και χωρίς περιορισμούς οδήγησε στην υποβάθμιση των αξόνων αυτών κυκλοφορίας από κύριες οδικές αρτηρίες με λειτουργία προσπέλασης σε αρτηρίες με συγκέντρωση δραστηριοτήτων και την ανάπτυξη γραμμικών τοπικών κέντρων. Σε συνδυασμό με την καθιέρωση του κέντρου της Αθήνας ως κύριο εμπορικό, υπηρεσιακό και διοικητικό κέντρο είχε ως αποτέλεσμα την από την δεκαετία του '60 κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία ενέτεινε το πρόβλημα διαβίωσης στις σταθερά υποβαθμιζόμενες περιοχές του κέντρου.

Παράλληλα στις οδούς – εισόδους της Αθήνας Κων. (**Σερράος Είσοδοι Πόλεων**) οδήγησε στην ανάπτυξη γραμμικών συγκεντρώσεων, χωρίς κοινωνικό κέντρο και χαρακτήρα, αδιάφορων, αν όχι αντιαισθητικών περιοχών και τη διάχυση της πρωτεύουσας με μορφή πολύποδα.

Τις δεκαετίες '60-'80 έχουμε εξελίξεις στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των ΜΜΜ. Το 1961 ιδρύθηκε η πρώτη κρατική εταιρεία αστικών συγκοινωνιών με την επωνυμία Αστικές Συγκοινωνίες Περιοχής Αθηνών (Α.Σ.Π.Α) στην οποία παραχωρήθηκαν συγκεκριμένες γραμμές εξυπηρέτησης. Η Α.Σ.Π.Α δημιούργησε το δικό της αποκλειστικό χώρο στάθμευσης και οργανωμένο συνεργείο συντήρησης στο Βοτανικό.

Το 1970, καταργήθηκε η Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (Η.Ε.Μ) και στη θέση της ιδρύθηκε εταιρεία με την επωνυμία Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Πειραιώς-Αθηνών-Περιχώρων (Η.Λ.Π.Α.Π) με σκοπό τη λειτουργία γραμμών τρόλλευ και ειδικών θερμικών λεωφορείων. Το 1976 το ελληνικό κράτος αγόρασε την εταιρεία Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (Η.Ε.Σ.) και ίδρυσε μια νέα ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (Ε.Η.Σ.) και ίδρυσε μια νέα ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς (Η.Σ.Α.Π) η οποία ανέλαβε τη λειτουργία του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου και των λίων λεωφορειακών γραμμών που διατηρούσε η προκάτοχός ης Ε.Η.Σ.. Το 1977 δημιουργήθηκε μια ανώνυμη κρατική εταιρεία με την επωνυμία Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών (Ε.Α.Σ.). Καταργήθηκε ο Ο.Ε.Α.Σ. και ιδρύθηκε ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ) με σκοπό το σχεδιασμό, το συντονισμό και την εποπτεία όλου του συστήματος συγκοινωνιών πρωτεύουσας.

2.3.Αθήνα 1980 έως σήμερα

2.3.α Οικονομία:

Η Αθήνα της περιόδου αυτής και κατ'επέκτασιν η Αθήνα του σήμερα εξακολουθεί να διαμορφώνεται. Οι οικονομικοί παράγοντες που επηρρεάζουν την μορφή και την επεκτασιμότητά της καθώς και την κατανομή των εισοδημάτων στο χώρο της αποτελούν ταυτόχρονα συνέχιση αλλά και διαφοροποίηση των οικονομικών τάσεων της προηγούμενης περιόδου. Διαδικασίες μετασχηματισμού σε αυτή την περίοδο εντοπίζουμε από την αρχή της μεταπολίτευσης και της εισόδου της χώρας στην ΕΟΚ.

Σημαντική μετεξέλιξη της οικονομίας στη δεκαετία του 1980 που αφενός εντείνει την εσωτερική μετανάστευση προς την Αθήνα και εφ'εταίρου την εκμετάλλευση της γης σε αυτή είναι η αποβιομηχάνιση της Ελλάδας, η μείωση της γεωργικής παραγωγής και η ταυτόχρονη μεγένθυση του τριτογενούς τομέα, κινήσεις σε μεγάλο βαθμό επιλογών της ΕΟΚ.

Η Ελλάδα που την προηγούμενη περίοδο όπως αναφέρθηκε, είχε γνωρίσει τις μετεξελίξεις μιας εκβιομηχάνισης και εισροής ξένου κεφαλαίου για μια σειρά από λόγους, τώρα και για τους ίδιους λόγους αποβιομηχανοποιείται και σταματούν οι προβλεπόμενες σε αυτήν επενδύσεις. Το ελληνικό κεφάλαιο, τραπεζικό, εμπορικό, βιομηχανικό και αυτό με τη σειρά του προσδοκά ασφαλέστερο περιβάλλον και ευνοϊκότερες συνθήκες καθώς και μεγαλύτερα κέρδη στις χώρες των Βαλκανίων και της ΕΣΣΔ. Οι μονάδες που κλείνουν στην Ελλάδα είναι είτε της Βαριάς βιομηχανίας (χαλυβουργία, μεταλλουργία νικελίου, χημική βιομηχανία) είτε μηχανοκατασκευών, είτε μεγάλες μονάδες καταναλωτικών ειδών (υφαντουργία, δέρμα) και μεταφέρονται στις χώρες φθηνού εργατικού δυναμικού.

Ταυτόχρονα και για λόγους προστασίας των γεωργικών προϊόντων εταιρειών της ΕΕ και των ΗΠΑ προωθούνται μέτρα μείωσης της Ελληνικής γεωργικής παραγωγής. Παράγοντες που συμβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή είναι μέτρα όπως η επιδοτούμενη καταστροφή γεωργικών προϊόντων και ολόκληρων παραγωγικών μονάδων αλλά και οι ποσοτώσεις που γίνονται στα πλαίσια της ΕΟΚ με την εφαρμογή της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής. (Σαρηγιάννης, Αθήνα 1980-200 σελ. 239)

Οι λόγοι αυτοί έχουν πρόδηλη επίδραση στην ανταγωνιστικότητα της υπαίθρου. Πρώτον οι επαρχιακές περιοχές με παραδοσιακή αγροτική παραγωγή διακόπτουν σε μεγάλο βαθμό τις εργασίες τους και στην έξοδο από το επάγγελμα (μείωση απασχολούμενων στη γεωργία 13,2% μεταξύ 1981 και 1991). Η αποβιομηχάνιση της Ελληνικής επαρχίας με την “μετανάστευση” των ξένων κεφαλαίων αλλά και των μεγάλων ελληνικών σε άλλες χώρες με πλεονεκτήματα όπως

χαμηλά ημερομίσθια και φτηνή γη οδηγεί στον μαρασμό και την αδυναμία των τοπικών κοινωνιών να διατηρήσουν τους κατοίκους τους. Άμεσο αποτέλεσμα αυτών είναι η μετανάστευση προς την Αθήνα ο πληθυσμός της οποίας φτάνει το 1991 τους 3.205.000 κατοίκους.

Ταυτόχρονα επιζητείται η ανάδειξη της Ελλάδας ως βάση οικονομικής εξόρμησης και κέντρο διαχείρισης των χωρών της περιφέρειας των Βαλκανίων και της Ν.Α. Μεσογείου. (Σαρηγιάννης, Αθήνα 1830-2000 σ. 246) παγιώνοντας την θέση της Ελλάδας στη μέση μιας εξάρτησης. Της εξάρτησής της από τις ανεπτυγμένες καπιταλιστικές χώρες αλλά και την εξάρτηση των χωρών της περιφέρειάς της από την Ελλάδα – εν μέρει. Στην κατεύθυνση αυτή αυξάνονται στην Αθήνα οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, τα κέντρα ιδιωτικής διοίκησης, η εγκατάσταση όλο και περισσότερων πολυεθνικών εταιρειών, τα γραφεία ασφαλιστικών ομίλων, οι συνεδριακοί χώροι και τα καταστήματα τραπεζών στην περιοχή του κέντρου και κατά μήκος κύριων οδικών αρτηριών όπως η Κηφισίας και η Συγγρού καθώς και η δημιουργία εμπορικών κέντρων και κατασκευή σε μεγάλα οικοπέδα εταιρειών σούπερ-μάρκετ σε περιοχές πέριξ του κέντρου.

Κατ'αυτόν τον τρόπο η γη του κέντρου εξακολουθεί να αποτελεί πεδίο κερδοφορίας. Οι τιμές γης στο κέντρο αυξάνονται σύμφωνα με τους νόμους αγοράς- ζήτησης με αύξηση ταυτόχρονα των συντελεστών δόμησης και των πολυόροφων κτηρίων. Σε αυτό τον ανταγωνισμό χαμένες βγαίνουν όπως έχει περιγραφεί και σε προηγούμενα οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που εκτοπίζονται από την περιοχή. Το κέντρο αποκτά την προσδοκώμενη αίγλη και απευθύνεται σε πολυεθνικές, τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρίες κτλ.

Και ενώ η τριτογενοποίηση της παραγωγής τροφοδοτεί συνεχώς την βάση των μισθωτών, η κατανομή τους στο χώρο πλέον κινείται σε ένα όχι και τόσο σαφές διαχωρισμό όπως αυτό των προηγούμενων περιόδων. Αυτό που διατηρείται είναι περιοχές χαμηλού και περιοχές υψηλού ενοικίου. Η επέκταση όμως του χρηματοπιστωτικού συστήματος και οι όλο και ευκολότερες εκδόσεις στεγαστικών δανείων και ταυτόχρονα όλο και μεγαλύτερη ζήτησή τους από το ευρύ κοινό σε μια περίοδο καλλιεργούμενης αισιοδοξίας για το μέλλον οδηγεί την επέκταση των μισθωτών, ακόμη και των χαμηλά αμοιβόμενων σε παραδοσιακές περιοχές των ανώτερων Αθηναϊκών στρωμάτων. Τα ανατολικά προάστια, αλλά και μέρος των βορείων προαστείων γίνονται σταδιακά όλο και πιο προσιτά από μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού. Διατηρούνται παράλληλα περιοχές κατοικίας υψηλών εισοδημάτων όπως η Κηφισιά ή η Εκάλη σε πλήρη αντίθεση με τις περιοχές των Λιοσίων, του Περιστερίου αλλά και των παλαιότερων κεντρικών “καλών” περιοχών όπως η Κυψέλη ή το Γαλάτσι. Ταυτόχρονα τα φαινόμενα της υπερβολικής πολυκατοικοποίησης – αποτέλεσμα της εμπορευματοποίησης της κατοικίας και της κερδοσκοπίας της γης- σε περιοχές όπως η Αχαρνών, η Πλατεία Βικτωρίας, η Πλ.Αττικής και η Ακαδημία Πλάτωνος, η πλήρης

έλλειψη πρασίνου και η “βαβούρα” του κέντρου οδηγούν στην πλήρη υποβάθμιση των περιοχών αυτών και την εγκατάσταση σε αυτές χαμηλόβαθμων στρωμάτων καθώς και οικονομικών μεταναστών που εισέρχονται στη χώρα από τις πρώην - αναφερόμενοι πλέον μετά το 1991- χώρες του ανατολικού μπλοκ.

Η ίδια εικόνα υποβάθμισης εμφανίζεται και στις περιοχές του Ψυρρή και της Αιόλου, όπου οι παραδοσιακές βιοτεχνίες έχουν παραδώσει τη γη σε πολύροφα κτήρια γραφείων, στο Γκάζι με το κλείσιμο και τη μη αξιοποίηση του εργοστασίου ως ελεύθερου κοινωνικού χώρου και στο Μεταξουργείο.

Σήμερα, με το πέρασμα των χρόνων μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα πως η εξέλιξη των περιοχών αυτών, τόσο από τις τωρινές χρήσεις γης όσο και από τις συνθήκες διαβίωσης, διαμορφώθηκε και συνεχίζει να διαμορφώνεται κάτω από τις διαδικασίες μετασχηματισμού που απορρέουν από το χάσμα ενοικίου και τον “εξευγενισμό”.

Όσον αφορά τις περιοχές των Γκάζι, Αιόλου, Μεταξουργείο, Ψυρρή, παρατηρείται πλήρης μετάλλαξη του παραδοσιακού τους χαρακτήρα και των χρήσεων γης από βιομηχανικές/βιοτεχνικές/εμπορικές περιοχές σε τουριστικές/ αναψυχής.

Η περιοχή του Ψυρρή διατήρησε το χαρακτήρα της ως βιοτεχνική / διακομιστική / εμπορική περιοχή έως τη δεκαετία του '80. Το 1984 με το Π.Δ. 84/84 απαγορεύονται οι εκδόσεις νέων αδειών στην περιοχή για βιοτεχνικά εργαστήρια εκτός από επισκευές υποδημάτων και δερμάτινων ειδών. Η εξέλιξη της περιοχής, εκτός από το σχηματισμό του πεζοδρόμου και στην συνέχεια την κατασκευή σταθμού μετρό, δεν σημαδεύεται από κάποια άλλη σημαντική και σχεδιασμένη ενέργεια. Με το Π.Δ. Του 1998 απαγορεύονται μεν οι ωχλούσες βιοτεχνίες, σε μια προσπάθεια κάποιας ανάπλασης της περιοχής και διατήρησης της κατοικίας σε αυτή, που είχε ξεκινήσει από το 1991. Από την άλλη όμως το θεσμικό πλαίσιο δεν απέτρεψε ποτέ την ιδιωτική πρωτοβουλία να επενδύει στην περιοχή. Τα καταστήματα αναψυχής και οι χώροι εστίασης που ανοίγουν το ένα μετά το άλλο λειτούργησαν σαν αυτοσκοπός για τους επενδυτές και τους ιδιοκτήτες της γης της περιοχής χωρίς κάποιον συντονισμό ή σχέδιο μεταξύ τους. Η περιοχή του Ψυρρή σήμερα είναι μια από τις πιο αναγνωρίσιμες περιοχές διασκέδασης. Τα χαμηλά στρώματα δε θίγονται σαν ενοικιαστές κατοικίας, σε ότι αφορά την τιμή του ενοικίου, αντίθετα, μπορεί και να ευνοούνται σαν ιδιοκτήτες ισόγειου καταστήματος. Από την άλλη μεριά όμως, σίγουρα θίγονται σαν κάτοικοι, που αναγκάζονται να συνυπάρχουν με μια νέα, οχλούσα, όπως αποδεικνύεται, βιομηχανία της νύχτας κυρίως, όπως επίσης θίγονται και οι επαγγελματίες βιοτέχνες, που αναγκάζονται να εγκαταλείψουν το εργαστήριό τους, είτε γιατί δε συμφέρει οικονομικά, λόγω αύξησης της τιμής του ενοικίου, είτε γιατί απαγορεύει τη χρήση του το Π.Δ. Οι επιχειρηματίες βρήκαν ένα χώρο να επενδύσουν, στο

κέντρο της πόλης, σε μια περιοχή με αξιόλογο ιστό και κέλυφος, με εύκολη πρόσβαση και καλή σύνδεση με τα Μ.Μ.Μ. και σε μια εποχή που οι περισσότερες δραστηριότητες ανάλογου τύπου έχουν την τάση να συγκεντρώνονται στο κέντρο. Από την άλλη ο Δήμος εισπράττει πολύ περισσότερους φόρους από ότι στην περίπτωση της βιοτεχνίας ως επικρατούσας χρήσης στην περιοχή, και με πολύ μικρό κόστος.

Η διαδικασία του “εξευγενισμού”, για τις περιοχές Μεταξουργείο- Γκάζι είναι σε εξέλιξη ήδη από τα μέσα του 1980 όταν και άρχισε να διαμορφώνεται το πάγωμα των τιμών γης. Αυτό ήταν αποτέλεσμα της συγκέντρωσης στην περιοχή ανεπιθύμητων χρήσεων γης και της φυγής λαϊκών στρωμάτων προς τα προάστια καθ’ όλη τη δεκαετία του '80 (τα παράπονα των κατοίκων οδήγησαν το κλείσιμο του Εργοστασίου Αερίοφωτος το 1984) και την ταυτόχρονη εγκατάσταση στην περιοχή οικονομικών μεταναστών και μουσουλμάνων της Θράκης, σε διαμερίσματα χαμηλού ενοικίου ή σε εγκαταλλλημένα κτήρια. Από τη δεκαετία του '90 και με συνέχεια ως τις μέρες μας, εμφανίζεται μια αύξηση του αριθμού των εργαζόμενων σε καλλιτεχνικά επαγγέλματα οι οποίοι κατοικούν στην περιοχή. Όπως δείχνει και ο πίνακας , η αύξηση αυτή στην περιοχή είναι μεγαλύτερη από τις περιοχές του υπόλοιπου κέντρου. Αυτή η ομάδα ανθρώπων , είναι συνηθέστερα, όπως έχει εξηγηθεί, η πρώτη κοινωνική ομάδα η οποία έλκεται από τέτοιου είδους κεντρικές, ιστορικές και εργατικές συνοικίες. Ως αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε την εμφάνιση στην περιοχή κατοικιών τύπου loft (όπως το συγκρότημα 40 κατοικιών στην Μυλλέρου στο Μεταξουργείο ή το πρώην εργοστάσιο παραγωγής ζωικού μευαξιού “Αθηναΐδα” στο οποίο θα ανεγερθούν κατοικίες και κινηματογράφος) καθώς και την αύξηση των καλλιτεχνικών στεκιών,γκαλερί, καθώς και πλήθος κέντρων διασκέδασης. Η μεταμόρφωση του βιομηχανικού χώρου σε πολιτιστικό (η σημερινή Τεχνόπολις Γκάζι) και η ολοκλήρωσή της το 2001 καθώς και η δημιουργία μάλιστα σταθμών Μετρό σε αυτές (Μεταξουργείο, Κεραμεικός) ώθησε ακόμη περισσότερο στην αλλαγή του χαρακτήρα των περιοχών και πολύ περισσότερο ακόμη είναι μια περιοχή η οποία φιλοδοξεί να προσφέρει μια νέα ποιότητα και αισθητική ζωής. Χαρακτηριστικά τα λόγια της Athinais Towers Lofts : “Τα όνειρα δεν μπορούν να περιμένουν. Το **ATHINAIS TOWER LOFTS** δημιουργεί την ιδεατή κατοικία του σύγχρονου Αθηναίου, πρωταγωνιστή σε μια ζωή διαρκούς ροής όπου η εργασία, η ψυχαγωγία, ο έρωτας, η οικογένεια, η τεχνολογία, η άθληση, εναλλάσσονται συναρπαστικά και απαιτούν πλέον νέα δεδομένα στην αστική διαβίωση”.

Πάντως είναι γεγονός πως στα πλαίσια της διατήρησης της μικρής ιδιοκτησίας της γης δεν έχουν γίνει εκτέταμένες παρά μόνο σημειακές παρεμβάσεις στην περιοχή. Αυτό φυσικά είναι τροχοπέδη στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη εκμετάλλευση της γης. Οι αντικειμενικές αξίες στην περιοχή αυξάνονται ως εξής: το 1990 ήταν 255,75, το 2001 ήταν 674,25 , το 2006 ήταν 912,5 ενώ το 2007

1137,5. (οι τιμές είναι σε ευρώ ανά τ.μ. Καινούριου διαμερίσματος στον 1ο όροφο- Πηγή :Δ/νση Τεχν. Υπηρεσιών και Στέγασης, Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών 2009)

Και αν σε αυτές τις περιοχές μπορούμε να μιλάμε κάνοντας διαπιστώσεις σε μία ήδη διαμορφωθείσα κατάσταση, για τις περιοχές Αχαρνών, Κυψέλης, Αγ. Παντελεήμονα, Πλ. Αμερικής, Πλ. Αττικής και Ακ. Πλάτωνος οι διαδικασίες αυτές είναι ακόμη σε πιο πρωταρχικό στάδιο εξέλιξης. Οι πληθυσμοί από μετανάστες εγκλωβισμένοι ουσιαστικά από τις οικονομικές τους δυνατότητες διαμένουν στις ήδη πριν την έλευσή τους υποβαθμισμένες και χαμηλού ενοικίου περιοχές αυτές, με πολλά εγκαταλλελημένα σπίτια. Πολλές είναι και οι καταγγελίες που έχουν βγει στη δημοσιότητα για τις πρακτικές ιδιοκτητών οι οποίοι αφού αγοράσουν σε ήδη χαμηλές τιμές κτήρια ολόκληρα, στη συνέχεια υπενοικιάζουν διαμερίσματα σε μετανάστες εκμεταλλευόμενοι την ανάγκη τους αλλά και βγάζοντας κέρδη από το ενοίκιο. Χαρακτηριστικό απόσπασμα από το διαδικτυακό τόπο της εφημερίδας “Εθνος” : “Αξίζει, πάντως, να σημειωθεί ότι εκατοντάδες παλαιά και σε κακή κατάσταση διαμερίσματα στο Κέντρο ενοικιάζονται παράνομα σε δεκάδες μετανάστες, οι οποίοι πληρώνουν ακόμη και 100 ευρώ ο καθένας. Σύμφωνα με μαρτυρίες κατοίκων στα Σεπόλια, στο Μεταξουργείο, στον Κολωνό κ.α. υπάρχουν σπίτια 70-100 τ.μ. που ενοικιάζονται σε 20 αλλοδαπούς με 70 ευρώ στον καθένα. Δηλαδή ο ιδιοκτήτης μπορεί να εισπράττει πάνω από 1.500 ευρώ μηνιαίως. Η παράνομη αυτή δραστηριότητα έχει μπει στο στόχαστρο της αστυνομίας, η οποία ήδη πραγματοποιεί εφόδους σε τέτοια διαμερίσματα και στους ιδιοκτήτες ασκούνται ποινικές διώξεις.”

Αυτό με τη σειρά του εντείνει την υποβάθμιση της περιοχής η οποία μετατρέπεται σε καθημερινό καθρέφτη όλων των προβλημάτων διαβίωσης μεταναστών και ντόπιων. Οι ντόπιοι φεύγουν, οι αξίες γης πέφτουν κι'άλλο. Η οικονομική κρίση της περιόδου είναι ένα επίσης στοιχείο που από μόνο του βοηθά στην επι πλέον μείωση της αξίας. Ακόμη λοιπόν είμαστε στη διαδικασία διαμόρφωσης της χαμηλότερης τιμής αγοράς στις περιοχές αυτές.

Πάντως έχει αρχίσει η διαδικασία ανατροπής του σκηηνικού. Σε αυτό συμβάλλουν πολιτικοί παράγοντες που θα εξηγηθούν αργότερα, στο αντίστοιχο κεφάλαιο. Χαρακτηριστικά, και μετά την εξαγγελία περί ανάπλασης του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, παρουσιάζεται έντονη κινητικότητα και ενδιαφέρον μεσιτών για ακίνητα στις περιοχές αυτές.

Χαρακτηριστικά: “Από την άλλη, ιδιοκτήτες πάλαι ποτέ αρχοντικών διαμερισμάτων, στους υψηλούς ορόφους πολυκατοικιών της περιοχής, σπίτια τα οποία -ούτως ή άλλως- δεν διέθεταν προς ενοικίαση σε αλλοδαπούς, εμφανίζονται να τηρούν στάση αναμονής, καθώς οι εξαγγελίες της υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Τ. Μπιρμπίλη, περί ανάπλασης των πλατειών Αγίου Παντελεήμονα, Αττικής και Αγίου Νικολάου, με παράλληλες μονοδρομήσεις της

Πατησίων και της Αχαρνών, γεννούν ελπίδες αναβάθμισης.

Στο ίδιο μήκος κύματος φέρονται να κινούνται και εκείνοι, οι οποίοι -κατά δήλωση μεσιτών- αγοράζουν μαζικά ακίνητα. Αλλά και από την πλευρά των μεσιτών παρουσιάζεται κινητικότητα στην περιοχή, καθώς κατά δήλωση ιδιοκτητών διαμερισμάτων, πλησιάζουν τους κατοίκους και τους καλούν να πουλήσουν τα σπίτια τους.

«Μας λένε “πουλήστε τα όσο είναι καιρός, πριν γίνει και ο δικός σας δρόμος ... Άγιος Παντελέημονας”», δηλώνουν.» (Απόσπασμα από <http://e-build.gr> 30/10/2010)

Στα δύο τελευταία χρόνια από αυτή τη δήλωση βέβαια η κατάσταση συνεχίζει να διαμορφώνεται προς το χειρότερο. Με δεδομένες όμως τις πολιτικές προθέσεις για την περιοχή του κέντρου που θα αναλυθούν σε επόμενο κεφάλαιο, αναμένουμε εξελίξεις. Το αν και με ποιο τρόπο θα προκύψουν οι μέλλουσες αλλαγές θα πρέπει να συμπληρωθεί και με το ερώτημα “για ποιού το όφελος;”

2.3.β Πολιτική

Στην εξεταζόμενη περίοδο, παρουσιάζεται εντονότερη η προσπάθεια από μέρους της πολιτείας να αντιμετωπίσει τα πολεοδομικά προβλήματα με νομοθεσίες, πολιτικές και μέτρα. Παρ'όλα αυτά, τα γενικά αποτελέσματα έχουν σοβαρά ελλείματα.

Ορισμένες τάσεις που απορρέουν από πολιτική στόχευση στη μεταπολιτευτική περίοδο, είναι η όλο και μεγαλύτερη προαστιοποίηση, και δόμησή τους με την όλο και μεγαλύτερη αξάπλωση των πολυκατοικιών, ωφελούμενη από τον Γ.Ο.Κ. Η Αθήνα συνεχίζει να επεκτείνεται και να διαχέεται προς την περιφέρειά της με ανοχή στην συνέχιση του φαινομένου της αυθόρμητης και αυθαίρετης δόμησης.

Η πληθώρα πολεοδομικών προγραμμάτων, ρυθμιστικών σχεδίων και νόμων από το '80 έως και σήμερα ακολουθεί τη μοίρα των αντίστοιχων προσπαθειών πριν την Χούντα. Διενέργεια μελετών, έκδοση πορισμάτων και προτάσεων, άλλες φορές πιο ελλειπείς άλλες φορές πιο ακριβείς, δημοσιοποίηση στα ΦΕΚ και στη συνέχεια αφάνεια.

Παράλληλα, η πλήρης ένταξη στην ΕΟΚ η οποία ολοκληρώνεται μετά από χρόνια το 1979, αν και αρχικά και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '80 χαρακτηρίζεται από κλίμα δυσπιστίας, αυτό ανατρέπεται μετά το 1985. Η μετέπειτα πολιτική που ακολουθείται κινείται στις κατευθύνσεις της ΕΕ και όσον αφορά την πολεοδομική εξέλιξη των κέντρων της, και κυρίως της Αθήνας, σημαντικό είναι η αξιοποίηση της Ελλάδος ως χώρο διοίκησης, διαχείρισης και διακίνησης του κεφαλαίου που επενδύεται σε Εγγύς Ανατολή, Αφρική, Βαλκάνια και Ανατολική Ευρώπη. Αποτέλεσμα της

ακολουθούμενης αυτής πολιτικής είναι, όπως έχει αναφερθεί, η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως κέντρου της διαδικασίας αυτής.

Αυτό οδηγεί τις δεκαετίες αυτές σε αποτελέσματα όπως:

α) Ενίσχυση του κέντρου της με διοικητικές, τραπεζικές, γραφεία επιχειρήσεων- πολυεθνικών, τουριστικές εγκαταστάσεις κ.α. Μαζί η κατοικία χάνει όλο και περισσότερο έδαφος στην κεντρική περιοχή. Ταυτόχρονα αναδύονται

β) Περιορισμός της βιομηχανίας σε εκτός της περιφέρειας του κέντρου περιοχές. Περιορισμός ταυτόχρονα και της βιοτεχνίας ακόμη και σε περιοχές που παραδοσιακά την φιλοξενούσαν. Εξασθένιση του εργατικού χαρακτήρα των περιοχών.

γ) Συνέχιση της αυθαίρετης και εκτός σχεδίου δόμησης. Ποιοτικά η δόμηση πολυτελών κατοικιών εξακολουθεί να έλκεται στην ανατολική και βορειοανατολική πλευρά της πόλης και ταυτόχρονα παρατηρείται εξάπλωση της πολυτελούς – και όχι μόνο- κατοικίας σε υπώρειες των βουνών του λεκανοπεδίου. Δυτικά συνεχίζεται η αυθαίρετη δομή και η οικοδομική δραστηριότητα φθάνει τις υπώρειες του λόφου του Ποικίλου Όρους, το οποίο διατρεχόμενο από την Αττική οδό και τη Λεωφόρο Μεγάλου Αλεξάνδρου συνδέεται με τον Ασπρόπυργο, με δυνατότητα πύκνωσης της εκεί περιοχής.

δ) Έλξη λειτουργιών επί αξόνων κυκλοφορίας και μετατροπή τους σε γραμμικά κέντρα.

Χαρακτηριστικές είναι η Λ. Κηφισίας(που έλκει λειτουργίες εμπορίου, τράπεζες, γραφεία ασφάλειες, κλινικές, νοσοκομεία κ.α.) (Σερράος, Παρόδιες χρήσεις σελ 181), η Λ. Συγγρού με (αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, νυχτερινά κέντρα, πολιτιστικά κέντρα, πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις, Νοσοκομειακές μονάδες, εμπορικά καταστήματα και συγκρότημα γραφείων ασφαλιστικών εταιριών), αλλά και οι λεωφόροι Σπατών (σε αρχικό στάδιο εγκατάστασης παρόδιων χρήσεων και αραιή δόμηση σε συνδυασμό με ελεύθερες εκτάσεις), η Λ. Λαυρίου (με επικρατούσα χρήση λιανικό και χονδρικό εμπόριο υπερτοπικού χαρακτήρα καθώς και συνεργεία, καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτων και μάντρες οικοδομικών υλικών καθώς και βιοτεχνίες προκατ. Σπιτιών), η Βάρης-Κορωπίου (με κύρια χρήση τη βιοτεχνία/βιομηχανία καθώς διατρέχει την βιομηχανική ζώνη Κορωπίου) η Λ. Αρτέμιδος (κύριες χρήσεις παραθεριστική κατοικία-ξενοδοχεία, εστιατόρια/καφενεία, λιανικό εμπόριο) και στη Λεωφόρο Ποσειδώνος- πέραν του τμήματος του Φαληρικού κόλπου (ξενοδοχειακά συγκροτήματα, κατοικία, ναυτικοί όμιλοι).

Από τη δεκαετία του '80 και μετά και στο προαναφερθέν πλαίσιο της εντός της ΕΕ λειτουργίας της Ελλάδος, επιχειρήθηκαν και επιχειρούνται αναπλάσεις στο κέντρο της Αθήνας κυρίως για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής. Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο της οικονομίας, δόθηκε σημασία στην “εξυγίανση” των περιοχών του Γκαζιού, του Ψυρρή, του Θησειού και του

Μεταξουργείου. Σήμερα στις περιοχές αυτές παρατηρούμε μεν μια πλήρη αλλαγή στις χρήσεις γης και του χαρακτήρα των περιοχών αυτών. Από την άλλη όμως το αν το αποτέλεσμα αυτό είναι “καλώς γινομένο” και το αν επαληθεύθηκαν οι αρχικές εξαγγελίες περί αναβάθμισης των περιοχών και τόνωση της κατοικίας χωρίς όχλουσες χρήσεις γης σε αυτές, αυτό είναι τουλάχιστον αμφισβητήσιμο.

Στο επίκεντρο βρίσκεται τώρα ο κεντρικός άξονας της Πανεπιστημίου και των περιοχών κατοικίας της Πλατείας Βικτωρίας, του Αγίου παντελεήμονα, της Πλατείας Βάθης και Θεάτρου αλλά και της παλιάς κατοικίας υψηλών εισοδημάτων, της Κυψέλης. Συγκεκριμένα έχουν εξαγγελθεί και προγραμματίζονται (Αθηνά Αττική 2014 Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής) αναπλάσεις των κεντρικών πλατειών των περιοχών αυτών και τόνωσης της κατοικίας σε αυτές με παράλληλες αισθητικές επεμβάσεις στις προσόψεις των κτηρίων καθώς και με μονοδρομήσεις και πεζοδρομήσεις.

Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου, από μόνη της με παράλληλη επέκταση της γραμμής του τραμ και με ταυτόχρονες αλλαγές της κατεύθυνσης κίνησης οχημάτων στην οδό Ακαδημίας και στις κάθετες οδούς σε αυτήν, όπως Χαριλάου Τρικούπη, Ιπποκράτους θα σημάνει χωρίς αμφιβολία μια μεγάλη αλλαγή στο τοπίο της Αθήνας. Ως στόχοι που τίθενται από το εγχείρημα εμφανίζονται οι εξής:

- Το κέντρο της πόλης να είναι τόπος προορισμού για τον πολίτη και όχι χώρος διέλευσης αυτοκινήτων.
- Η λειτουργική, αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση του κέντρου.
- Η ενίσχυση των εμπορικών, διοικητικών και οικονομικών λειτουργιών της πόλης.
- Η επιστροφή της κατοικίας στο κέντρο.
- Η ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής φυσιογνωμίας της πρωτεύουσας.
- Η ποιότητα ζωής στην καθημερινότητα του πολίτη.

Παρ'όλα αυτά και καθώς διανύουμε μια από τις κρισιμότερες και κατά κοινή ομολογία δυσκολότερες στιγμές της μεταπολιτευτικής περιόδου, δύσκολα μένουν χωρίς κριτική παρεμβάσεις σαν αυτές. Στο κλίμα αυτό και με βάση τα αποτελέσματα που έδωσαν οι προηγούμενες προσπάθειες ανάπλασης περιοχών όπως Ψυρρή, Μεταξουργείο, Γκάζι, Θησείο, η κριτική εν ολίγοις κατεθύνεται πως είναι μια περιοχή “φιλέτο” που θα προσελκύσει και αυτή τις λειτουργίες διασκέδασης/τουρισμού/αναψυχής καθώς και θα ισχυροποιήσει την έλξη διοικητικών και τραπεζικών/ασφαλιστικών λειτουργιών. Η ήδη ανεβασμένη αξία γης της περιοχής θα αυξηθεί κι άλλο και είναι μάλλον αμφίβολο αν θα επιτευχθεί η επανεμφάνιση της κατοικίας.

Ταυτόχρονα υπάρχει ο “κίνδυνος”, ο άξονας της Πανεπιστημίου να συμπληρώνει μια έκταση

,που με τις γειτονικές περιοχές Θησείου, Ερμού, Πλατεία Καρύτση, Ψυρρή, Μοναστηρακίου, Κολωνακίου, και στην προέκτασή της στο Μεταξουργείο (δηλαδή μια τεράστια έκταση στην καρδιά του κέντρου της Αθήνας) , να μετατρέπει την περιοχή από κέντρο της Αθήνας σε ένα τεράστιο “κέντρο διασκέδασης”.

Αυτό που φυσικά αποτελεί σημαντική διαφοροποίηση από τις “αυθόρμητες” αναπλάσεις των άλλων περιοχών κάτω από την επίδραση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, είναι ότι για την περίπτωση της πανεπιστημίου υπάρχει μια ολοκληρωμένη και συγκεκριμένη πρόταση παρεμβάσης από την πλευρά της πολιτείας σε σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα (ίδρυμα Ωνάση). Πέραν από αυτό η πρόταση αυτή απαντά σε ένα καίριο πρόβλημα περιορισμού της κίνησης με Ι.Χ. στο κέντρο της Αθήνας το οποίο παραμένει άλυτο, αν και με την λειτουργία του Μετρό βελτιώθηκε σημαντικά.

Οι καλές προθέσεις βέβαια όπως έχουμε δει στην πορεία της πολεοδομικής ιστορίας της Αθήνα δεν έλειψαν. Ακόμη και σε περιπτώσεις όπως αυτής, ολοκληρωμένης πρότασης, η πραγματικότητα, η οποία είναι η πραγματικότητα της εμπορευματοποίησης της γης ανέτρεψε τις ασκήσεις επι χάρτου και διαμόρφωσε την κατάσταση προς όφελός της.

Ένα ακόμη στοιχείο όχι μικρής σημασίας είναι η κοινωνική διάσταση του όλου εγχειρήματος: Πρώτον η Οδός Πανεπιστημίου και τα Προπύλαια του Πανεπιστημίου, όπως και η Πλ. Ομονίας ήταν πάντα το επίκεντρο και ο χώρος συγκέντρωσης εδώ και έναν αιώνα των συλλαλητηρίων και της έκφρασης της λαϊκής παρέμβασης και αντίστασης στο πολιτικό σκηνικό. Όσο και να υπάρχει μια προσπάθεια “ωραιοποίησης” της πραγματικότητας, η οποία αποστρέφεται μετά βδελυγμίας την όποια παρέκκλιση από τους “κανονικούς” ρυθμούς ζωής της πόλης είναι θέμα ιστορικής μνήμης πως το κέντρο της Αθήνας δεν ήταν ποτέ “ύσχη”. Συνοπτικά στην ίδια οδό Πανεπιστημίου συνέβησαν γεγονότα όπως τα Ιουλιανά, τα Δεκεμβριανά, οι διαδηλώσεις κατά της Χούντας. Το αν η σημερινή εποχή έχει ξεπεράσει πια αυτά τις “παρελθοντικές” καταστάσεις, αυτό δεν είναι κάτι που προ-αποφασίζεται ή αποσωβείται μέσω της πολεοδομίας. Και τα τελευταία χρόνια, στην δύσκολη όπως αναφέρθηκε περίοδο της Οικονομικής Κρίσης, όλο και συχνότερα η Πανεπιστημίου αποκτά τον κοινωνικό χαρακτήρα και τη δυναμική του παρελθόντος. Μια πεζοδρόμησή της αποστερεί το αυτό το χώρο από την κοινωνική του διάσταση και οι καλαίσθητες και καλοδεχούμενες κατά τα άλλα δενδροφυτεύσεις προωθούν μια εικόνα ομαλότητας που όμως είναι χωρίς περιεχόμενο. Τα κοινωνικά προβλήματα δεν λύθηκαν ούτε παρακάμφθηκαν ποτέ από πολεοδομικές παρεμβάσεις.

Δεύτερον αλλά όχι λιγότερης σημασίας, είναι πως η παρέμβαση αυτή δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς την βίαιη απομάκρυνση από την περιοχή ευαίσθητων κοινωνικά ομάδων, όπως οι άστεγοι καθώς και με συνεχή αστυνόμευση και “διαπόμπευση” των πλανόδιων

μεταναστών μικροπωλητών.

Το θέμα έχει ήδη ανοίξει από τη μεριά των τελευταίων κυβερνήσεων και του Δήμου, οι οποίοι έδρασαν τουλάχιστον αναποτελεσματικά. Η ταύτιση των μεταναστών, των άστεγων και των εξαρτημένων σε ουσίες και η στοχοποίησή τους ως αποδιοπομπαίους τράγους είναι στοιχεία της καθημερινής πολιτικής ατζέντας. Ιδιαίτερα η προσοχή στρέφεται στις διαστάσεις του “φαινομένου”- λες και πρόκειται για κάποιο φυσικό φαινόμενο, το φαινόμενο των Περσίδων ίσως- της υψηλής συγκέντρωσης μεταναστών στις περιοχές Πλ. Αττικής, Αγ. Παντελεήμονα, Αχαρνών, Κυψέλης, Πλ. Θεάτρου, Πλ. Βάθης, οι οποίες παρεπιπτόντως είναι στα προς ανάπλαση σχέδια.

Όπλα σε αυτή τη διαδικασία είναι η ανάπτυξη για ακόμη μια φορά ενός λόγου από την κυβέρνηση πολεμικού προς τα θύματα. Εδώ κάνω μια παρένθεση και ένα σχόλιο που δεν μπορώ να αποφύγω.

Υπενθυμίζω τόσο την προπαγάνδα των ευρωπαϊκών κυβερνήσεων του 19ου αιώνα που τότε στρέφονταν εναντίον της “βρώμικης”, “ανήθικης”, “εγκληματικής” και “επικίνδυνης για την υγεία” εργατικής τάξης του Λονδίνου, του Παρισιού, του Μπόχουμ κτλ.

Υπενθυμίζω επίσης την προπαγάνδα των Ελληνικών κυβερνήσεων εναντίον των προσφύγων της μικρασιατικής καταστροφής όταν εγκαταστάθηκαν στην Αθήνα και την απομώνωσή τους σε ξεχωριστούς και μακριά από το κέντρο συνοικισμούς για λόγους “ομοιογενούς κοινωνικού περιβάλλοντος” και για τη διασφάλιση των όρων υγιεινής και την εμπόδιση εξάπλωσης μεταδοτικών επιδημιών.

Ο σημερινός όμως λόγος έχει ξεπεράσει κατά πολύ τα όρια του Ρατσισμού. Εκφράσεις όπως “επιχείρηση σκούπα”- λες και πρόκειται για σκουπίδια, “γκέτο”, “λαθρομετανάστες”, “εγκληματίες”, “υγεονομική βόμβα”, είναι ο ορισμός του ρατσισμού. Η λύση (;;;) που καλλιεργείται και ενσπείρεται σε όλο και μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού σαν προέκταση αυτής της παραλογίας είναι φυσιολογικά “να τους κλείσουμε σε στρατόπεδα/διώξουμε /στείλουμε πίσω/ πετάξουμε στη θάλασσα”. Και αυτή, σε συνδυασμό με τα πογκρόμ εναντίον μη λευκών ανθρώπων, είναι η πλήρης και τελείως εξευτελιστική επικράτηση των φασιστικών και νεοναζιστικών μεθόδων σε μια κατ'επίφασιν δημοκρατική κοινωνία που ταυτόχρονα ο καθε ένας δηλώνει πως “Εγώ δεν είμαι Ρατσιστής”. Παρακάμπτει στις κραυγές της όλες τις αντικειμενικές συνθήκες που δημιουργούν τη μετανάστευση των οικονομικών μεταναστών και των πολιτικών φυγάδων από τις χώρες τους και προχωρώντας στην δημιουργία του φράχτη στον Εύρο, σαν συνέχιση των ήδη τοποθετημένων ναρκών εκεί και στο Αιγαίο εύκολα αύριο και το ίδιο “λογικά” μπορεί να προτείνει και ναρκοπέδια ή φράχτες γύρω-γύρω από τις χώρες τους. Για αποφυγή παρεξηγήσεων δεν εννοώ πως το καλλιεργούμενο αυτό κλίμα διαμορφώνεται για να εξηπυρετήσει την αυριανή εμπορική εκμετάλλευση των περιοχών αυτών από την ιδιωτική πρωτοβουλία. Παρεπιπτόντως όμως, το

κάνει...θέλοντας ή μη. Τα σοβαρά προβλήματα του κέντρου της Αθήνας θα λυθούν -ή όχι- πολιτικά, με τις απαιτούμενες κινήσεις και χωρίς ντετερμινιστικές θεωρήσεις περί πολεοδομίας.

Το πνεύμα του έργου της πεζοδρόμησης φαίνεται από την σελίδα:

<http://www.rethinkathens.org/project>. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάγνωση είναι μάλλον πιθανόν να οδηγήσουν στο παραπάνω σενάριο μετατροπής του κέντρου σε κέντρο αναψυχής μακριά από την καθημερινότητα των χιλιάδων ανέργων και υποαπασχολούμενων κατοίκων της Αθήνας και με σαφή προσανατολισμό ένα πιο ευημερές κομμάτι της κοινωνίας όπως και των τουριστών καλλιεργώντας ταυτόχρονα τον καταναλωτισμό ως το “δικαίωμα στην απόλαυση”. Διαφαίνεται επίσης ο ρόλος που καλούνται να αναλάβουν οι πόλεις στην φάση αυτή της οικονομικής συγκυρίας, όπως έχει περιγραφεί στην εργασία αυτή. Ισχυροί πόλοι έλξης τουριστών, και δραστηριοτήτων του χρηματηστηριακού, ασφαλιστικού τομέα.

2.3.γ. Πολιτισμικές ιδιαιτερότητες

Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας και η ταυτόχρονη ανάπλαση του ιστορικού της κέντρου αποτελούν ένα από τα μεγαλύτερα έργα ανάπλασης στην Αθήνα. Στόχος του προγράμματος είναι να πραγματοποιήσει το παλιό όραμα του ενιαίου «αρχαιολογικού πάρκου» της πρωτεύουσας από το Ολυμπείο ως τον Κεραμεικό, αναβαθμίζοντας παράλληλα όλες τις περιοχές που έχουν σχέση με το «πάρκο».

Τη συντονισμένη αυτή προσπάθεια, η οποία ξεκίνησε με πρωτοβουλία του ΥΠΠΟ και του ΥΠΕΧΩΔΕ, ανέλαβε να ολοκληρώσει η «Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε.».

α) Η ενοποίηση των αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας

Η προσπάθεια ξεκινά το 1976 με προτάσεις αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων για το θέμα αυτό, από τις οποίες ιδιαίτερη βαρύτητα έχει εκείνη του Αλέξανδρου Δ. Φωτιάδη.

Το 1983 το ΥΠΕΧΩΔΕ παρουσιάζει το «αρχαιολογικό πάρκο» στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας και το 1987 το ΥΠΠΟ προχωρεί στην εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου (master plan), το οποίο καθόρισε την κλίμακα της πολεοδομικής παρέμβασης.

Έξι μεγάλης κλίμακας μελέτες του ΥΠΠΟ για την αρχαιολογική περιοχή από το Ολυμπείο ως τον Κεραμεικό, σε συνδυασμό με τη μελέτη πεζοδρόμησης των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Αποστόλου Παύλου, η οποία έχει εφαρμοστεί, ορίζουν το αντικείμενο και τον χαρακτήρα του «αρχαιολογικού πάρκου».

Η εταιρία «Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε.» ανέλαβε να ολοκληρώσει αυτό το πρόγραμμα και το 2002 παρέδωσε το έργο της πεζοδρόμησης της Διονυσίου Αρεοπαγίτου στο

κοινό.

β). Ανάπλαση ιστορικού κέντρου της Αθήνας

Εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας Α.Ε., έχουν δρομολογήσει ένα πρόγραμμα αναπλάσεων του ιστορικού κέντρου της πρωτεύουσας. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει τα εξής έργα:

(1) την ανάπλαση της πλατείας Ομονοίας

(2) την ανάπλαση της πλατείας Μοναστηρακίου ·

(3) τη διαμόρφωση της πλατείας Συντάγματος, η οποία προβλέπει αποκατάσταση των επιφανειών της πλατείας καθώς και των οδών που την περιβάλλουν, για την εφαρμογή της νέας κυκλοφοριακής ρύθμισης·

(4) τη διαμόρφωση της πλατείας Κουμουνδούρου·

(5) τη διαμόρφωση πεζοδρομίων στις οδούς του «Εμπορικού Τριγώνου», η οποία αποσκοπεί στην αισθητική τους αναβάθμιση·

(6) την πεζοδρόμηση της λεωφόρου Βασ. Όλγας, η οποία μετατρέπεται σε χώρο διέλευσης, στάσης και προσπέλασης προς τον αρχαιολογικό χώρο του Ολυμπίου, αλλά και επέκτασης του αρχαιολογικού χώρου προς το Ζάππειο. Το έργο συνδέεται άμεσα με τη διαμόρφωση του περιπάτου Διον. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου – Ερμού.

(7) τη διαμόρφωση της οδού Μητροπόλεως, η οποία αφορά την αισθητική αναβάθμιση των πεζοδρομίων, την αποκατάσταση της πλατείας Μητροπόλεως, την αναδιάρθρωση της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης και της εξυπηρέτησης των τουριστικών λεωφορείων·

(8) την αναβάθμιση της πλατείας Δουρούτη και της οδού Ακαδήμου, που βρίσκεται στην περιοχή του παλιού Μεταξουργείου, ώστε η πλατεία να γίνει κόμβος πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε σύνδεση, μέσω της οδού Ακαδήμου, με την πλατεία Κουμουνδούρου και την περιοχή Ψυρρή. Η επέμβαση περιλαμβάνει ευπρεπισμό των όψεων των κτιρίων που περιβάλλουν την πλατεία και αυτών που βρίσκονται κατά μήκος της οδού Ακαδήμου.

(9) τη διαμόρφωση της οδού Κολοκοτρώνη, που περιλαμβάνει έργα βελτίωσης και ανακατασκευής του οδοστρώματος, των πεζοδρομίων, των υποδομών, του φωτισμού και της φύτευσης·

(10) την πεζοδρόμηση της οδού Ερμού από την οδό Αγίων Ασωμάτων μέχρι την οδό Πειραιώς και πληθώρα επεμβάσεων στην περιοχή του έργου που αφορούν διαμορφώσεις ελεύθερων χώρων (π.χ. γύρω από το Βυζαντινό εκκλησάκι των Αγίων Ασωμάτων) και πλατειών (πλατεία Θησείου και πλατεία απέναντι από την είσοδο του Μουσείου Κεραμεικού), αναβάθμιση του σταθμού των ΗΣΑΠ στο Θησείο κ.ά. Οι παρεμβάσεις συνδέονται με τα έργα ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού, την πρόταση δημιουργίας πολιτιστικού πάρκου Κεραμεικού και τα έργα

διαμόρφωσης της Βασ. Όλγας, Διον. Αρεοπαγίτου και Απ. Παύλου ·

(11) την ανάπλαση της οδού Αθηνάς, η οποία περιλαμβάνει παρεμβάσεις για την αποκατάσταση των κτιρίων της, την επισκευή οδοστρώματος και πεζοδρομίων και τη μερική της πεζοδρόμηση από την πλατεία Ομονοίας έως την οδό Λυκούργου·

(12) την ανάπλαση της οδού Αιόλου από την οδό Ερμού έως την οδό Σοφοκλέους με στόχους την αποκατάσταση των όψεων των διατηρητέων κτιρίων της και τη γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής ώστε εκτός από τις εμπορικές δραστηριότητες να αποκτήσει και άλλες επιθυμητές χρήσεις, όπως είναι η κατοικία· και τέλος

(13) τη διαμόρφωση της οδού Αδριανού.

Τα δύο σημαντικότερα έργα του προγράμματος και εκείνα που θα ολοκληρωθούν πρώτα είναι οι αναπλάσεις των πλατειών Ομονοίας και Μοναστηρακίου.

Η μελέτη της πλατείας Ομονοίας ανατέθηκε το 1999 σε αρχιτεκτονική ομάδα που κέρδισε στον ανοιχτό αρχιτεκτονικό διαγωνισμό και αντίστοιχα η μελέτη της πλατείας Μοναστηρακίου σε άλλη αρχιτεκτονική ομάδα. Η αρχιτεκτονική πρόταση της Πλ. Ομονοίας διατηρεί τον χαρακτήρα της κεντρικής αυτής πλατείας, η οποία αποτελεί εκ των πραγμάτων φορτισμένο συγκοινωνιακό κόμβο. Δεν την αντιμετωπίζει δηλαδή ως χώρο αναψυχής ή στάσης των πεζών αλλά ως χώρο διέλευσής τους.

Η μελέτη ανάπλασης της πλατείας Μοναστηρακίου προέβλεπε

(α) η διαμόρφωση της πλατείας σε ενιαίο ανοικτό χώρο διέλευσης αλλά και στάσης των πεζών με τις αναγκαίες πεζοδρομήσεις και τη δημιουργία αξιοθέατων, όπως του επιμήκους ανοίγματος –«αρχαιολογικής τομής»- για την επίσκεψη του υπόγειου αρχαιολογικού χώρου της πλατείας και της νέας κρήνης στη θέση της του ιστορικού «Κάτω Συντριβανιού», κ.ά.,

(β) η δαπεδόστρωση από πολύχρωμες πέτρες και μάρμαρα σε «ρευστή» σύνθεση

(γ) η ανάδειξη του ναού της Παντάνασσας,

(δ) η ανάπλαση των όψεων των κτιρίων που περιβάλλουν την πλατεία και η χρωματική τους αποκατάσταση,

(ε) η σύνδεση με τον υπόγειο σταθμό του Μετρό και

(στ) η διαμόρφωση της εισόδου και της εξόδου κινδύνου του Μετρό καθώς και των απολήξεων των αεραγωγών του ώστε να εναρμονίζονται αισθητικά με την πλατεία

(http://www.culture2000.tee.gr/ATHENS/GREEK/BUILDINGS/BUILD_TEXTS/B180_t.html)

2.3.δ Σημαντικά γεγονότα

Σημαντικό γεγονός της μεταπολιτευτικής αυτής περιόδου, με επίδραση στην πολεοδομική πραγματικότητα της Αθήνας, είναι η πρόσφατη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων.

Οι Αγώνες είναι το εργαλείο, η αιτία ή/και η αφορμή για μια πόλη να επιχειρήσει να αλλάξει εκ βάθρων την εικόνα της, την ποιότητα ζωής που προσφέρει στους κατοίκους της αλλά και την εικόνα της υπό την μορφή του τουριστικού προϊόντος που πουλάει.

Πιο συγκεκριμένα, η Αθήνα είχε ως κύριο στόχο την αναβάθμισή της σε επίπεδο συγκέντρωσης οικονομικής δραστηριότητας υψηλού επιπέδου, δηλαδή την μετατροπή της σε οικονομικό πόλο διεθνούς εμβέλειας.

Η σημασία που δίνεται στη σύνδεση των Αγώνων με την οικονομική ανάπτυξη φαίνεται και από το γεγονός πως ο νόμος που ψηφίζεται για να ρυθμίσει τα βασικά ζητήματα των Ολυμπιακών Αγώνων (Ν2730/1999) από το πρώτο κιόλας άρθρο αναφέρει πως «η τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα συνιστά έργο μείζονος εθνικής σημασίας που προάγει την οικονομική ανάπτυξη και την διεθνή προβολή της χώρας...» και πως οι αγώνες αποβλέπουν «...στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής παρουσίας της χώρας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο.... Ένας άλλος σημαντικός στόχος, ήταν η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Η υλοποίηση αυτού, στηρίχθηκε σε τρεις κυρίως άξονες : τις μεγάλες αθλητικές εγκαταστάσεις, τα συγκοινωνιακά έργα τα οποία είτε είχαν προγραμματιστεί να υλοποιηθούν ανεξαρτήτως των αγώνων και το στόχο της αναβάθμισης των δημόσιων αστικών χώρων και του αστικού πρασίνου. Η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο ήταν, πριν τους Αγώνες, 2,55 τετραγωνικά μέτρα και στόχος των διοργανωτών ήταν, μετά τους αγώνες η αναλογία αυτή να φτάσει το 4,5.

Όσον αφορά στα ίδια τα έργα τώρα. Τα τέσσερα κέντρα, σύμφωνα με το master plan, ήταν τα εξής:

- Ολυμπιακό Χωριό (θέση Λεκάνες του δήμου Αχαρνών)
- Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθηνών (ΟΑΚΑ) (7 αθλήματα)
- Ιστορικό Κέντρο Αθηνών
- Παραλιακή Ζώνη Φαλήρου (10 αθλήματα)

Ως κέντρο του συστήματος αυτού, εντοπίζεται το ιστορικό κέντρο της πόλης και εντός αυτού και το Παναθηναϊκό Στάδιο το οποίο συμβολίζει την επιστροφή των Αγώνων στην γενέθλια χώρα τους.

Όλες οι απαραίτητες για τους Αγώνες εγκαταστάσεις, προϋπέθεταν την ύπαρξη μεγάλων οικοπέδων τα οποία όμως, με την δεδομένη πίεση χώρου της Αθήνας, ήταν πολύ δύσκολο να

βρεθούν και μάλιστα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και με το ελάχιστο δυνατό οικονομικό και κοινωνικό κόστος. Σε άλλες περιπτώσεις, περιοχές που είχαν επιλεγεί, προέκυψαν ακατάλληλες λόγω των ορισμένων σε αυτές χρήσεων. (Διαλεισμάς Ξενοφώντας, Εργασία Παρουσίασης)

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού, προωθώντας ένα σχέδιο για την ενοποίηση του ιστορικού κέντρου, ίδρυσαν την «Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας» Α.Ε. (Ε.Α.Χ.Α) με σκοπό να υλοποιήσει μια σειρά μελετών προς αυτήν την κατεύθυνση. Το πρόγραμμα αυτό ήταν από την αρχή του άσχετο με τους Αγώνες, στην συνέχεια όμως η οργανωτική επιτροπή των αγώνων το εκμεταλλεύτηκε προς όφελος της και οικειοποιήθηκε τα έργα του. Έργα της Ε.Α.Χ.Α υπήρξαν οι αναπλάσεις των πλατειών Ομονοίας, Συντάγματος, Μοναστηρακίου και Κουμουνδούρου ενώ το πιο γνωστό της έργο είναι η πεζοδρόμηση των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Αποστόλου Παύλου και τμήματος της οδού Ερμού και η ενοποίησή τους σε μια συνολική πορεία.

Ο πληθυσμός του χωριού, κατά την μετα-ολυμπιακή του χρήση, προβλεπόταν αρχικά σε 25.000 κατοίκους. Οι αισιόδοξες όμως αυτές προβλέψεις περιορίστηκαν στον σημερινό, εν δυνάμει, πληθυσμό που είναι 12.000 κάτοικοι, συν 2.000 περίπου εργαζόμενοι σε αυτό. Επίσης η ύπαρξη του Ο.Χ. στην θέση αυτή είναι πως επηρεάζει την ανάπτυξη του ιστού της πόλης, ελκύοντας την εξάπλωση αυτού προς μία περιοχή, η οποία αφενός δεν ήταν προγραμματισμένη να ενταχθεί στο σχέδιο πόλης και αφετέρου, δεν περιλαμβάνεται στους άξονες της ανάπτυξης που ορίζουν τα Μεγάλα Έργα (Σταυρός – Ελευσίνα, Νέο Αεροδρόμιο).

Στην περιοχή «Γουδή», αρχικά προβλεπόταν να λάβουν χώρα τρία από τα αγωνίσματα του μοντέρνου πεντάθλου. Τελικά, αναγορεύτηκε σε Ολυμπιακό Συγκρότημα που περιέλαβε εκτός από το μοντέρνο πένταθλο, το γήπεδο της αντισφαίρισης (Badminton) σε νέο κτίριο τύπου βιομηχανικής προκατασκευής, τμήμα του Χωριού Τύπου καθώς και το Ολυμπιακό Αμαξοστάσιο. Η σημερινή χρήση του γηπέδου Badminton είναι χώρος Θεατρικών και Μουσικοχορευτικών παραστάσεων. Ο περιβάλλον χώρος, προορίζεται για μητροπολιτικό πάρκο χωρίς να έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Παραμένει διεκδικούμενος από διάφορους φορείς που αναζητούν κεντρικούς χώρους για την εγκατάστασή τους, όπως το νέο Υπουργείο Εσωτερικών, νέες νοσοκομειακές μονάδες, το νέο κτίριο της ΝΕΤ, η κατασκευή νέων κτιρίων στο εσωτερικό υφιστάμενων στρατοπέδων, ένας αυθαίρετος ναός στην περιοχή Ζωγράφου κλπ. Και στο μεταξύ βεβαίως και πιο φιλόδοξες χρήσεις, όπως η αρχική επιλογή για τη δημιουργία συμπλέγματος αθλητισμού αναψυχής και εμπορίου της ΠΑΕ Παναθηναϊκός.

Οι αρχικοί στόχοι του ολοκληρωμένου σχεδιασμού ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου που ανελήφθη από την πολιτεία ήταν πέρα από τη κάλυψη των απαιτήσεων των Αγώνων:

- Η σύνδεση του οικιστικού ιστού με την παραλιακή ζώνη και η αποκατάσταση της σχέσης των παρακειμένων οικιστικών περιοχών με αυτήν,
- Η αντιπλημμυρική προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος του Φαληρικού Όρμου, της ευρύτερης περιοχής αλλά και κεντρικών περιοχών της πόλης,
- Η αναβάθμιση της παράκτιας περιοχής και του εγγύς φυσικού - οικιστικού και ιστορικού περιβάλλοντος,
- Η δημιουργία ενός δυναμικού πόλου έλξης μητροπολιτικής κλίμακας με την χωροθέτηση δραστηριοτήτων αθλητισμού, αναψυχής και πολιτισμού, σε συνδυασμό με την κάλυψη αναγκών και της τοπικής κοινωνίας.

Υπάρχουν δημοσιεύσεις πάντως οι οποίες αποδεικνύουν και για την περιοχή του Φαληρικού όρμου επενδυτικό ενδιαφέρον (πηγή “ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ” 24/2/2012):

“Αύξηση της δόμησης κατά 60% σε σχέση με τους αρχικούς σχεδιασμούς προβλέπει το σχέδιο ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου που παρουσίασε ο αναπληρωτής υπουργός ΠΕΚΑ Ν. Σηφουνάκης στην Επιτροπή Περιβάλλοντος της Βουλής, καθώς, όπως είπε, «υπήρξε η απαίτηση για τη βιώσιμη λειτουργία του πάρκου, ώστε να αποτελεί έναν ελκυστικό και ασφαλή προορισμό για τους χρήστες του και να μπορεί να αποφέρει έσοδα ικανά για τη χρηματοδότηση των δαπανών λειτουργίας και συντήρησής του». Δηλαδή ένας ακόμη ελεύθερος δημόσιος χώρος παραδίδεται στην εμπορευματοποίηση και θεσπίζονται ειδικοί πολεοδομικοί όροι ώστε να ενισχυθεί η κερδοφορία των επιχειρηματιών που θα τον εκμεταλλευτούν... Ειδικότερα το τελικό σχέδιο της υποτιθέμενης «ανάπλασης» προβλέπει αύξηση στη μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη από 5.500 τ.μ. σε 8.600 τ.μ. Επιπλέον, επιτρέπεται η δημιουργία ανοιχτών στεγάστρων για υποδοχή υπαίθριων δραστηριοτήτων, αλλά και για την ενεργειακή εξυπηρέτηση του πάρκου, με μηδενική δόμηση και κάλυψη 6.400 τ.μ.”

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 αφήνουν σημαντικά συγκοινωνιακά και λοιπά έργα ως παρακαταθήκη, ενώ οι επεκτάσεις των σιδηροδρόμων και των αυτοκινητοδρόμων ωθούν πολλές οικογένειες σε τόπο μόνιμης κατοικίας, μακριά από την εργασιακή τους έδρα. Παράλληλα, οι σκληρά εργαζόμενοι οικονομικοί μετανάστες βελτιώνουν την οικονομική τους κατάσταση και μετακινούνται πιο βόρεια, στα άλλοτε προάστια των Αθηνών, ενώ οι πιο εύρωστες και οικονομικά ενεργές οικογένειες ωθούνται έξω από το λεκανοπέδιο για μόνιμη κατοικία σε μέχρι πρότινος παραθεριστικά κέντρα.

2.3.ε Πολεοδομία

Το 1979 ψηφίζεται ο νόμος Περί οικιστικών περιοχών ο οποίος υποχρέωνε τους ιδιοκτήτες γης να μεταβιβάζουν ποσοστό των οικοπέδων τους στο κράτος για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και παράλληλα να καταβάλλουν υποχρεωτική χρηματική εισφορά για τη δημιουργία έργων βασικής υποδομής. Λόγω αντιδράσεων μερίδας πληθυσμού δεν υλοποιήθηκε. (Καρύδης 7 βιβλία Πολεοδομίας σελ 292) Το 1980 συστήνεται το Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος.

Το 1983 ψηφίζεται ο “Νέος Οικιστικός Νόμος”. Στις διατάξεις του παρατηρείται μια στροφή προς ένα κοινωνικότερο χαρακτήρα της πολεοδομίας σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο. Αυτό σε συνδυασμό με την πρακτική της τότε κυβέρνησης, η οποία φιλοδοξούσε/ υποσχόταν η ίδια να είναι η “Αλλαγή”, η οποία προωθούσε την δημοσιότητα των διάφορων σχεδίων και διατάξεων και απέδιδε σε αυτές τις διατάξεις προσδοκώμενα αποτελέσματα πολιτισμικά και πολιτικά μέσω ενός εκλαϊκευτικού και ντετερμινιστικού σχήματος, οδήγησε στην μετατροπή των πολεοδομικών διατάξεων αυτών σε όχημα προώθησης της πολιτικής της.

Το σημαντικότερο πολεοδομικό αποτέλεσμα της δεκαετίας είναι το “Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών” του 1985. Για τον ευρύτερο μητροπολιτικό χώρο της Αθήνας, ισχύει ως ανώτατος χωροταξικός και στρατηγικός σχεδιασμός, το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών (Ρ.Σ.Α.) το οποίο εκπονήθηκε το 1983 και έγινε νόμος του κράτους το 1985 (Ν1515/85 ΦΕΚ 18Α 18/2/1985).

Οι στόχοι και οι κατευθύνσεις του ΡΣΑ, σε επίπεδο βασικών αρχών, περιλαμβάνονται στο άρθρο 3 του Ν1515/85.

1. Οι γενικότεροι στόχοι που καθορίζονται για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, στα πλαίσια του ΡΣΑ είναι οι ακόλουθοι:

α. Ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Πόλης και αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της.

β. Βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

γ. Εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή της Πρωτεύουσας.

δ. Διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της Πρωτεύουσας.

ε. Ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις.

Το Ρ.Σ.Α. θέτει μια σειρά στόχων και κατευθύνσεων για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της

Αθήνας, οι οποίοι επηρεάζουν έμμεσα και την υπόλοιπη χώρα. Οι κυριότεροι από αυτούς είναι:

- Σταθεροποίηση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με απώτερο στόχο την μείωσή του.
- Ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα
- Ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης
- Προστασία των ακτών από παραπέρα εξάπλωση της οικιστικής χρήσης.
- Έλεγχος χρήσεων γης και σταδιακή οργάνωση αυτών στα προβλεπόμενα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και στα βιομηχανικά-βιοτεχνικά πάρκα
- Οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών.

Προβλέπονται επίσης ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης, ανασυγκρότηση της γειτονιάς και επέκταση του σχεδίου κατά οργανωμένες πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές), δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για επέκταση της χωροθέτησης της κεντρικής δημόσιας διοίκησης επιτελικού επιπέδου (γραφεία, δημόσιες επιχειρήσεις, υπουργεία) στο Δυτικό λεκανοπέδιο και αλλού, ρυθμίσεις για την τοποθέτηση του χονδρεμπορίου και των αποθηκών κοντά σε οδικούς άξονες, η μεταποίηση να εκτείνεται σε επιλεγμένες θέσεις στο σύνολο του αστικού ιστού, οργάνωση και ανάπλαση των παραδοσιακών περιοχών βιομηχανικής συγκέντρωσης σε βιομηχανικά πάρκα με παράλληλη εξασφάλιση των απαραίτητων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, οργάνωση νέων βιομηχανικών και βιοτεχνικών πάρκων σε ικανή απόσταση από περιοχές κατοικίας, για συγκέντρωση ομοειδών οχληρών κλάδων της μεταποίησης, όπως των χυτηρίων, των κεραμοποιείων, των σιδηροβιοτεχνιών, των ασφαλικών, των βυρσοδεψείων, των επιμεταλλωτηρίων, των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων που είναι διάσπαρτα στην έκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Δημιουργία ειδικών βιομηχανικών περιοχών για ελαφρές γεωργικές βιομηχανίες. (Ρυθμιστικό σχέδιο Αθηνών.

Άρθρο 22

Παράρτημα-Διαγράμματα

(άρθρο 15 ν. 1515/1985, άρθρο ενδέκατο ν. 1955/1991, άρθρο 11 παρ. 1, 4 και 5 ν. 2052/1992, π.δ. 26.5/22.6.1993)

Προβλέπεται ο καθορισμός των περιοχών μετεγκατάστασης των χρήσεων που δημιουργούν σε κάθε γειτονιά ρύπανση- συνεργεία αυτοκινήτων, βαφεία, βιομηχανίες ιδιαίτερης όχλησης, θορυβώδη κέντρα- εκτός οικισμένων περιοχών. Παράδειγμα:

-Σχιστό(μηχανουργία ναυπηγοεπισκευαστικών κυκλωμάτων από κεντρικό Πειραιά, Κερατσίνι κτλ.

-“Ημερος Τόπος” Θριασίου, ΒΑ Μεγάρων και Αυλώνα (Αγροτοβιομηχανικά συγκροτήματα)
(Ρυθμιστικό '83 ενότητα στ)

Η κερδοσκοπία πάνω στη γή και την ανεξέλεγκτη χρήση της, όπως αναφέρει το τεύχος, καταστρέφει τις παραγωγικές εκτάσεις, τους οικισμούς, το τοπίο και ταυτόχρονα ευνοεί τη δημιουργία αυθαιρέτων. Η κατάτμηση της γης σε αγροτεμάχια “σημαίνει σχεδόν αναπόφευκτα αυθαίρετη δόμηση”. Η Αττική κηρύσσεται Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου με το νόμο 1337/83 και απαγορεύεται η κατάτμηση της γης κάτω των 20 στρεμμάτων. (Ρυθμιστικό '83 ενότητα στ-πολιτική γης)

Σύμφωνα με την απογραφή του 1981 προκύπτει ότι στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας υπήρχαν 1,217,976 κατοικίες για 992,495 νοικοκυριά. Το 18,5% του συνόλου των κατοικιών ήταν κενές. Το ποσοστό αυτό στο Υπόλοιπο Νομού Αττικής ήταν 53,8% πράγμα που εξηγείται από την κατασκευή στα μέρη αυτά β' κατοικίας. Πέρα από αυτό, η ύπαρξη τέτοιου πλεονάσματος στην αττική, οφείλεται και στην υπερπροσφορά κατοικίας την περίοδο 1976-1979, ενώ η ιδιωτική πρωτοβουλία της επόμενης (του 1983) πενταετίας εμφανίζει περιορισμένη δραστηριότητα και συνδέεται με την πολιτική ανάσχεσης της πληθυσμιακής ανάπτυξης της πρωτεύουσας, ενώ για τις ανάγκες κάλυψης νέων νοικοκυριών, υιοθετείται ο στόχος ενός ετήσιου ρυθμού 1,3% αύξησης του αποθέματος.

Η πολιτική για την πρωτογενή παραγωγή στοχεύει στην προώθηση της μέσω διαμόρφωσης ζωνών ανά δραστηριότητα. Παραδείγματα:πτηνοτροφική παραγωγή στα Μέγαρα, αμπελοκαλλιέργεια στα Μεσόγια, αξιοποίηση υδάτινων πόρων υπογείων κυρίως υδάτων στις περιοχές Μέγαρα, Ελευσίνα, Μαραθώνα, Τροιζηνίας.

Όσον αφορά στην πολιτική για τη βιομηχανική- βιοτεχνική δραστηριότητα συνοψίζονται στους εξής 4 άξονες: βιομηχανική αποκέντρωση για τόνωση περιφερειακής ανάπτυξης, ποιοτική αναβάθμιση του επιπέδου ζωής, αναστροφή της τάσης διόγκωσης του τριτογενούς τομέα (και ειδικά των παρασιτικών επαγγελμάτων), προώθηση πολυκεντρικού συστήματος ανάπτυξης με ανακατανομή δραστηριοτήτων. Όσον αφορά την μελλοντική τους εξέλιξη, δεν προτείνεται η χωροθέτηση βιομηχανιών περιοχής στις περιοχές πέραν από αυτές που ήδη έχουν βιομηχανική συγκέντρωση. Εξαιρέση αποτελούν η δημιουργία μικρών βιομηχανικών μονάδων στο Θριάσιο, στα Μέγαρα, στον Αυλώνα και στο σχιστό. Για τις περιοχές στις οποίες υπάρχει ήδη εγκατεστημένη βιομηχανική παραγωγή, προτείνεται η ανάπλασή τους σε βιομηχανικά πάρκα με αυστηρούς κανόνες λειτουργίας.

Όσον αφορά στον τριτογενή τομέα παραγωγής, η πολιτική που απορρέει από το ρυθμιστικό είναι: -για το εμπόριο: Ανάσχεση της διάχυσής του στον αστικό ιστό και εκτός σχεδίου, ενίσχυση της

τάσης εκσυγχρονισμού και χωροθέτηση των εγκαταστάσεων χονδρεμπορίου εκτός οικιστικών περιοχών

-για τον τουρισμό: ανάσχεση του ρυθμού αύξησης των τουριστικών κλινών, ενθάρρυνση χωροθέτησης ξενοδοχειακών μονάδων στα δυτικά του νομού, στροφή σε μορφές εναλλακτικού τουρισμού (κάμπινγκ, ξενοδοχειακές μονάδες οικογενειακής βάσης).

-για τη δημόσια διοίκηση: στέγαση υπουργίων σε ειδικά σχεδιασμένα κτήρια και όχι τυχαία, χωροθέτησή τους στα ήδη διαμορφωμένα κέντρα των δήμων, ενώ τα καινούρια υπουργεία στη δυτική πλευρά του κέντρου της Αθήνας, όπως στην Ιερά Οδό, στους σταθμούς Πελοποννήσου-Λάρισσας- Αττικής, αλλά και στους σταθμούς του ΗΣΑΠ.

Τέλος προωθείται η δημιουργία μιας πολυκεντρικής πόλης, μέσω της ενίσχυσης των δήμων, με παράλληλη αποσυμφόρηση των κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά, προτείνεται η κλιμάκωση κέντρων ανά υποπεριφέρεια και θεσπίζονται κέντρα υποπεριφέρειας σε Δυτική Αττική, Βόρεια Αττική και Ανατολική Αττική.

Ο Αντώνης Τρίτσης κατά την παρουσίαση του ΡΣΑ λέει χαρακτηριστικά: «...δεν είναι πολεοδομικά τα βασικά αίτια που δημιούργησαν τα προβλήματα -ή το πρόβλημα- της Αθήνας ούτε δημιουργούνται μέσα στα γεωγραφικά της όρια [...], είναι βαθύτερα τα αίτια και ανάγονται σε όλη την έκταση του κοινωνικοοικονομικού αλλά και πολιτικού γίγνεσθαι της μεταπολεμικής Ελλάδας (κι ακόμα παλιότερα),,,». Βλέπουμε λοιπόν πως το Ρ.Σ.Α. έρχεται να ρυθμίσει ζητήματα χώρου τα οποία όμως αποκτούν προεκτάσεις σε ολόκληρο το οικοδόμημα της κοινωνικής και πολιτικής ζωής της χώρας εδώ και πολλές δεκαετίες.

Στις μέρες μας υπάρχουν τα σχέδια για ένα νέο ρυθμιστικό σχέδιο στο οποίο είναι εμφανείς οι επιδιώξεις για “βιώσιμη ανάπτυξη” οι οποίες διατυπώνονται και ρητά.

1. Οι στρατηγικοί στόχοι του ΡΣΑ εντάσσονται στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και χωρικής πολιτικής.
2. Σε αυτό το πλαίσιο προσδιορίζονται οι παρακάτω ενότητες στρατηγικών στόχων: α) Ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και ενίσχυση του ρόλου της Αθήνας ως διεθνούς και ευρωπαϊκής μητρόπολης και ως «Πόλης-Πύλης» για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.
β) Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, συνετή διαχείριση και προστασία των φυσικών πόρων, του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς.
γ) Βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους, κοινωνική και χωρική

εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη για την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής . (απόΡΣΑ σχέδιο νόμου)

Όσον αφορά τους ειδικούς στόχους αυτοί εξειδικεύονται στο άρθρο 5:

2. Ειδικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις Πολιτικής α) Λειτουργική εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου της Πρωτεύουσας, στη βάση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, για την κατάκτηση ευδιάκριτης ταυτότητας στο σύστημα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων και ειδικότερα:
- Ανάδειξη της Πρωτεύουσας ως μητροπολιτικού κέντρου προηγμένων υπηρεσιών (π.χ. χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, ασφάλειες, ναυτιλία), ως διεθνούς κόμβου μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, ως κέντρου έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, ως πολιτιστικής μητρόπολης, ως τουριστικού πόλου διεθνούς ακτινοβολίας, ως κέντρου παροχής υπηρεσιών υγείας, εκπαίδευσης, και αθλητισμού.
- β) Ενίσχυση του ρόλου της Πρωτεύουσας ως εθνικού κέντρου επιτελικών διοικητικών υπηρεσιών και γενικότερα δραστηριοτήτων με εθνική εμβέλεια ή ειδικές απαιτήσεις μητροπολιτικής χωροθέτησης.
- γ) Αποθάρρυνση και σταδιακή αποκέντρωση δραστηριοτήτων που μπορούν να χωροθετηθούν σε άλλες Περιφέρειες και δεν είναι αναγκαίες για την ολοκλήρωση της οικονομικής βάσης της Αττικής.
- δ) Σταθεροποίηση ή περιορισμένη αύξηση του πληθυσμού της Αττικής και ποσοστιαία μείωσή του ως προς το συνολικό πληθυσμό της χώρας.
- ε) Οργάνωση και ενίσχυση ενός ολοκληρωμένου πλέγματος στρατηγικών αξόνων και πόλων ανάπτυξης που βασίζονται στη δυναμική που δημιουργείται από τα μεγάλα έργα υποδομής και τους άξονες διεθνών συνδέσεων, τις σημαντικές συγκεντρώσεις παραγωγικών δραστηριοτήτων και τα κέντρα υπερτοπικών λειτουργιών. Στο αναπτυξιακό αυτό πλέγμα προωθείται, με την παροχή πολλαπλών συμπληρωματικών δυνατοτήτων χωροθέτησης και τη χρήση πολεοδομικών ή και άλλου τύπου κινήτρων και μηχανισμών, η ανάπτυξη χωρικών συμπλεγμάτων μητροπολιτικών λειτουργιών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αιχμής.

- στ) Διατήρηση και προστασία της γεωργικής γης και ενίσχυση της γεωργίας στην Αττική, τόσο για λόγους συμβολής στη κάλυψη των αναγκών των κατοίκων, όσο και για περιβαλλοντικούς λόγους. Δίδεται έμφαση στη προώθηση βιολογικών και φιλικών προς το περιβάλλον καλλιεργειών και μεθόδων εκτροφής καθώς και στην ενίσχυση παραδοσιακών γεωργικών δραστηριοτήτων που ως άρρηκτα συνδεδεμένες με το Αττικό τοπίο αποτελούν πολιτιστικό και περιβαλλοντικό πόρο.
- ζ) Διαμόρφωση εξειδικευμένων ζωνών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων για ένα ή περισσότερους κλάδους που ενισχύονται από τη χωρική συμβίωση και συνεργασία, και συγκρότησή τους σε δίκτυο αναπτυξιακών ζωνών με διακριτούς ρόλους και συμπληρωματικές λειτουργίες.
- η) Εισαγωγή περιβαλλοντικά φιλικών τεχνολογιών στον δευτερογενή τομέα και ενίσχυση δραστηριοτήτων προηγμένης τεχνολογίας.
- θ) Χωροθέτηση μεταποιητικών δραστηριοτήτων σε οργανωμένους υποδοχείς και μετεγκατάσταση σε αυτούς των μονάδων που προκαλούν οχλήσεις στις περιοχές άλλων χρήσεων. Βελτίωση των παραμέτρων λειτουργίας και εικόνας που επηρεάζουν το αστικό περιβάλλον για τις μονάδες χαμηλής όχλησης που παραμένουν στις περιοχές μικτών χρήσεων.
- ι) Συγκρότηση πόλων καινοτομίας για την προσέλκυση επενδύσεων έντασης γνώσης, με τη δημιουργία επιστημονικών – τεχνολογικών πάρκων και θερμοκοιτίδων νέων επιχειρήσεων με κοινές, υψηλού επιπέδου υποδομές.
- κ) Υποστήριξη του χονδρεμπορίου και του διαμετακομιστικού εμπορίου με την ανάπτυξη οργανωμένων ζωνών με σύνθετες, συμπληρωματικές λειτουργίες, σε συνάρτηση με τις δραστηριότητες μεταφορών. Δημιουργία εμπορευματικών πάρκων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής διαχείρισης (logistics) στους στρατηγικούς κόμβους συνδυασμένων μεταφορών.
- λ) Ενίσχυση της τουριστικής υποδομής, ιδίως ως προς τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της και χωρική κατανομή της προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών ανάλογα με τις δυνατότητες κάθε χωρικής ενότητας και την φέρουσα ικανότητα των φυσικών και ανθρωπογενών οικοσυστημάτων.

- μ) Διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της Περιφέρειας με την υποστήριξη διαφόρων μορφών θεματικού τουρισμού και την ανάπτυξη συμπλεγμάτων δραστηριοτήτων εναλλακτικών μορφών τουρισμού συσχετισμένων με τους φυσικούς, ιστορικούς και πολιτιστικούς πόρους της Αττικής.
- ν) Εξασφάλιση και βελτίωση των αναγκαίων εξειδικευμένων υποδομών (ενεργειακών, ευρυζωνικών και λοιπών υποδομών επικοινωνίας και τηλεματικής

Παράλληλα, στο άρθρο 6 θέτονται οι γενικές προτάσεις για βιώσιμη ανάπτυξη, όπως έμφαση στην περιβαλλοντική διάσταση των κοινωνικοοικονομικών πραγμάτων, διαφύλαξη/ εκμετάλλευση φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος, ανάπτυξη εντός της θεσμοθετημένης αστικής γης κ.α..

Στο άρθρο 7 εξειδικεύονται οι στόχοι με σειρά μέτρων όπως : βελτιστοποίηση της χρήσης της πολεοδομημένης γης, ανάσχεση της διάχυσης της Αθήνας, οργάνωση της Περιφέρειας σε χωροταξικές ενότητες με σχετική αυτοτέλεια, οργάνωση ζωνών χρήσεων γης σε συνδυασμό με ένα ιεραρχημένο σύστημα μεταφορών, αναδιοργάνωση των κεντρικών λειτουργιών και συγκρότηση τους σε δίκτυα κέντρων, με ενίσχυση της στρατηγικής σημασίας τους ως πόλων της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας της Περιφέρειας, με την αποσυμφόρηση και αναβάθμιση των κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά, ανάδειξη των στοιχείων που διαμορφώνουν ιστορικά την φυσιογνωμία της Αθήνας- Αττικής και την αμεσότερη ένταξή τους στην καθημερινή εμπειρία του πληθυσμού της, αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της πόλης, αναπλάσεις στο κέντρο, οργάνωση/ ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και του πολιτισμικού/αναψυχής σε οργανωμένο σύστημα περιαστικού πρασίνου, ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών με έμφαση στα ΜΜΜ και αναδιοργάνωση του οδικού δικτύου.

Όσον αφορά τις επιχειρηματικές ζώνες αυτές ιεραρχούνται και εξειδικεύονται λειτουργικά σε:

Στρατηγικές ζώνες-φιλοξενούν δραστηριότητες αιχμής, υπερεθνικής ή εθνικής εμβέλειας

Ζώνες περιφερειακής εμβέλειας-καταλύτες για τη συγκρότηση ισχυρών περιφερειακών πόλων οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης

Ζώνες τοπικής εμβέλειας και μεταποιητικοί θύλακες-αγορές μικρής και μεσαίας κλίμακας,

ανταποκρίνονται κυρίως σε τοπική ζήτηση και κυριαρχούνται από και κυριαρχούνται από τη βιοτεχνία και τις ΜΜΕ

Ζώνες μεμονωμένων μεγάλων μονάδων

2.3.στ Μεταφορές

Αναμφισβήτητα αυτό που προκάλεσε σημαντική αλλαγή στην όψη της Αθήνας την μετά το '80 περίοδο είναι η κατασκευή του Μετρό πρωτίστως και ο προαστιακός σιδηρόδρομος.

Μετρό: Η Αττικό Μετρό Εταιρία Λειτουργίας Α.Ε. (ΑΜΕΛ Α.Ε.) λειτουργεί τις Γραμμές 2 και 3 του ΜΕΤΡΟ της Αθήνας από το 2000 που ξεκίνησε η λειτουργία τους. Το συνολικό μήκος του δικτύου φτάνει τα 29,5 χιλιόμετρα με είκοσι εννέα (29) σταθμούς. Επιπλέον, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος, καθώς και η περιοχή των Μεσογείων, εξυπηρετούνται για την απευθείας σύνδεσή τους με το κέντρο της πόλης με συρμούς του ΜΕΤΡΟ, μέσω τεσσάρων (4) σταθμών (*Παλλήνη, Κάντζα-Παιανία, Κορωπί και Αεροδρόμιο*) στο δίκτυο του Προαστιακού σε διαδρομή μήκους 22,1 χιλιομέτρων.

Ο ετήσιος μέσος όρος επιβιβάσεων είναι περίπου 170 εκατομμύρια. (Πηγή: Αττικό Μετρό)

Μπορεί να ειπωθεί πως στην περίπτωση της Αθήνας σε αντίθεση με την ιστορία του μετρό των Ευρωπαϊκών πόλεων, η κατασκευή του δικτύου μετρό έγινε σε μια πολύ αργότερη φάση της ιστορίας της και δεν εξυπηρέτησε τους ίδιους σκοπούς. Έχει δειχθεί η σημασία του μετρό για την ανάπτυξη των προαστείων σε πόλεις όπως το Λονδίνο, το Παρίσι ή η Νέα Υόρκη και η συμβολή του για την ανοικοδόμηση των περιοχών γύρω από τους σταθμούς. Στην Αθήνα το Μετρό ήρθε να δώσει λύση στο έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα που παρουσίαζε η πόλη πριν την κατασκευή του, ενώ τα έργα επισπεύθησαν ώστε να προλάβει τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων.

Στην Αθήνα μπορεί να ειπωθεί, τόσο από το ήδη κατασκευασμένο δίκτυο όσο και από τις προβλεπόμενες επεκτάσεις του, ότι το Μετρό δεν συμβάλλει με την ίδια ένταση όσο στο εξωτερικό την επέκταση της πόλης, διαμορφώνει όμως καινούριες καταστάσεις.

Κατ'αρχήν οι σταθμοί του Μετρό, γίνονται ισχυρός πόλος έλξης λειτουργιών, ισχυροποιούν ήδη ισχυρά κέντρα και φυσικά έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών γης στις περιοχές. Σαν παραδείγματα, αναφέρονται η δημιουργία των εμπορικών κέντρων τύπου Mall σε δύο σταθμούς, την Δουκίσσης Πλακεντίας και τον Άγιο Δημήτριο. Επίσης, οι περιοχές του Κεραμεικού και του Μεταξουργείου αποκτούν το σύστημα υποδομής που τους επιτρέπει να ελπίζουν στην περεταίρω ανάπτυξή τους, αναβαθμίζονται οι περιοχές της Πανόρμου στην οποία τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια έξαρση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον τομέα της νυκτερινής διασκέδασης, ενισχύεται το διοικητικό κέντρο με τους σταθμούς Ομόνοια, Πανεπιστημίου, Σύνταγμα, Ευαγγελισμός, Μέγαρο Μουσικής, αναβαθμίζονται οι περιοχές Περιστέρι, Αιγάλειο, Ν. Κόσμος, Σεπόλια, Αμπελόκηποι και παράλληλα ενδυναμώνονται ακόμη περισσότερο ο Χολαργός, η Αγ. Παρασκευή, το Χαλάνδρι.

Επιπλέον, το δίκτυο Μετρό συνδέεται με τον Σταθμό Λαρίσης για σύνδεση με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, συνδέεται με τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο Πειραιά/Κηφισιάς με σύνδεση με το Λιμάνι καθώς και με το Αεροδρόμιο των Σπατών. Η επέκτασή του μετρό σε συνδυασμό με την Αττική Οδό, τον Προαστιακό και το Αεροδρόμιο, έχει μεταβάλλει τις περιοχές Κερατέα, Μαρκόπουλο και Κορωπί σε περιοχές με την περισσότερη ζήτηση για μόνιμη κατοικία.

Η εταιρεία "Προαστιακός ΑΕ" ιδρύθηκε το 2003 ως θυγατρική εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας για να εξυπηρετήσει τη λειτουργία του προαστιακού δικτύου στο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Το 2005 απορροφήθηκε από την εταιρεία "ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ", η οποία ήταν πλέον υπεύθυνη για την παροχή όλων των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορικών μεταφορών. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτουργεί από το 2008 ως ανεξάρτητη από τον ΟΣΕ εταιρεία, χρησιμοποιώντας ακόμη το έμβλημα του Προαστιακού. Η ανακοίνωση του Νέου Ρυθμιστικού της Αθήνας έχει γίνει αφορμή για συζητήσεις σχετικά με την ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς της πρωτεύουσας. Το μέσο το οποίο φαίνεται να κερδίζει τις εντυπώσεις και να δίδεται βάρος είναι ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος.

Σύμφωνα με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο οι γραμμές που προβλέπονται για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο Αθηνών είναι :

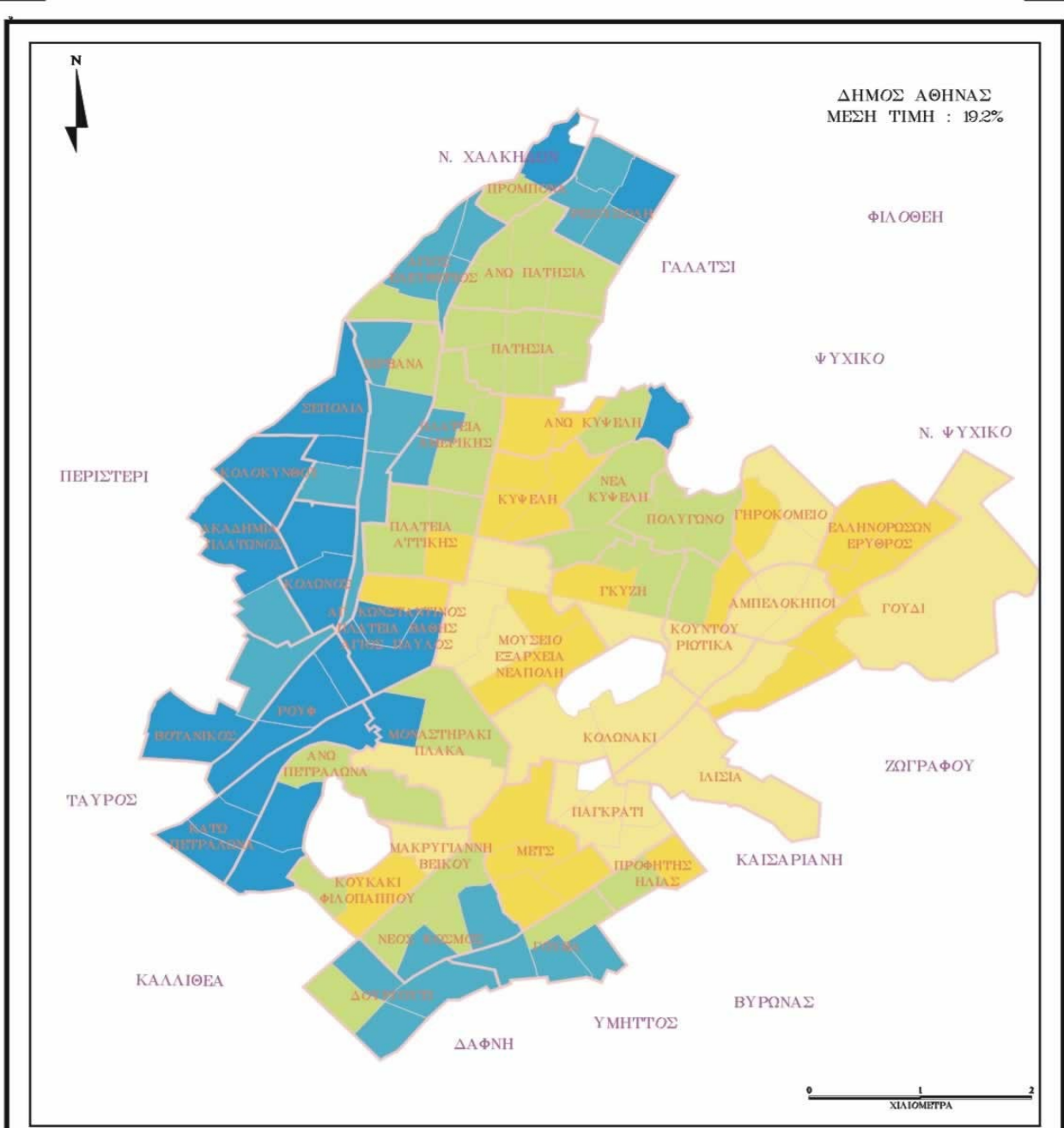
1. Πειραιάς - Αθήνα - ΣΚΑ: Αναβάθμιση του κεντρικού αστικού κορμού του δικτύου ΟΣΕ
 2. ΣΚΑ - Δουκ. Πλακεντίας - Κορωπί - Διεθνής Αερολιμένας Αθήνας - Λαύριο, με τη διακλάδωση
2B. Δουκ. Πλακεντίας - Ραφήνα: Εξυπηρέτηση Ανατολικής Αττικής / Μεσογείων / Λαυρεωτικής. Ο διάδρομος της παλαιάς γραμμής Λαυρίου στο τμήμα ΣΣ Κάντζας-Παιανίας-Πόλης Κορωπίου διατηρείται για μελλοντική χρήση από μέσο σταθερής τροχιάς.
 3. ΣΚΑ - Οινόη - Χαλκίδα / 3B. Οινόη - Θήβα: Εξυπηρέτηση Βόρειας Αττικής / Βοιωτίας / Εύβοιας
 4. ΣΚΑ - Κόρινθος - Κιάτο, με διακλάδωση 4B. Ισθμός - Λουτράκι: Ταχεία εξυπηρέτηση Δυτικής Αττικής / Θριασίου / Κορινθίας μέσω ΣΓΥΤ
 5. Αγ. Ανάργυροι - Ελευσίνα - Μέγαρα: Επαναλειτουργία παλαιάς γραμμής ΟΣΕ, για την εξυπηρέτηση Δυτικής Αττικής / Θριασίου Πεδίου (εναλλακτικά μπορεί να λειτουργήσει με Ελαφρύ Μετρό / Τραμ)
 6. Ελληνικό - Βάρη - Διεθνές Αεροδρόμιο Αθήνας : Νέα σύνδεση που καταρχήν μπορεί να υλοποιηθεί με ταχύ λεωφορειόδρομο (BRT) ή Ελαφρύ Μετρό.
- Ουσιαστικά πρόκειται για το ίδιο πακέτο γραμμών με το Ρυθμιστικό του 1999. Το μεγάλο νέο είναι η απόφαση για ανάπτυξη Γραμμής Προαστιακού Σιδηρόδρομου σύνδεσης των Νοτίων Προαστίων της Αθήνας και συγκεκριμένα του Ελληνικού (στο ύψος του Μητροπολιτικού πάρκου;) με την Βάρη και το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος.

Αττική Οδός: Άλλο σημαντικό έργο που πραγματοποιήθηκε είναι η διάνοιξη της Αττικής οδού. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν τόσο από την κατασκευή όσο και από τη λειτουργία της Αττικής Οδού είναι σημαντικά. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο αυτοκινητόδρομος:

- Δημιουργεί το βασικό κορμό διασύνδεσης όλων των μεταφορικών μέσων και υποδομών της Αττικής: οδικών, εναέριων, σταθερής τροχιάς (Μετρό, Τραμ, Σιδηρόδρομος, Προαστιακός κ.ά.) και λιμανιών.
- Μειώνει σημαντικά τον κυκλοφοριακό φόρτο της πρωτεύουσας, αφού υπολογίζεται ότι έχει απορροφήσει σημαντικό ποσοστό της συνολικής καθημερινής διαμπερούς κίνησης των οχημάτων στο Λεκανοπέδιο.
- Συντελεί στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού του Νομού Αττικής.
- Βοηθά στη στρατηγική αναδιάρθρωση των δικτύων ενέργειας και τηλεπικοινωνιών.

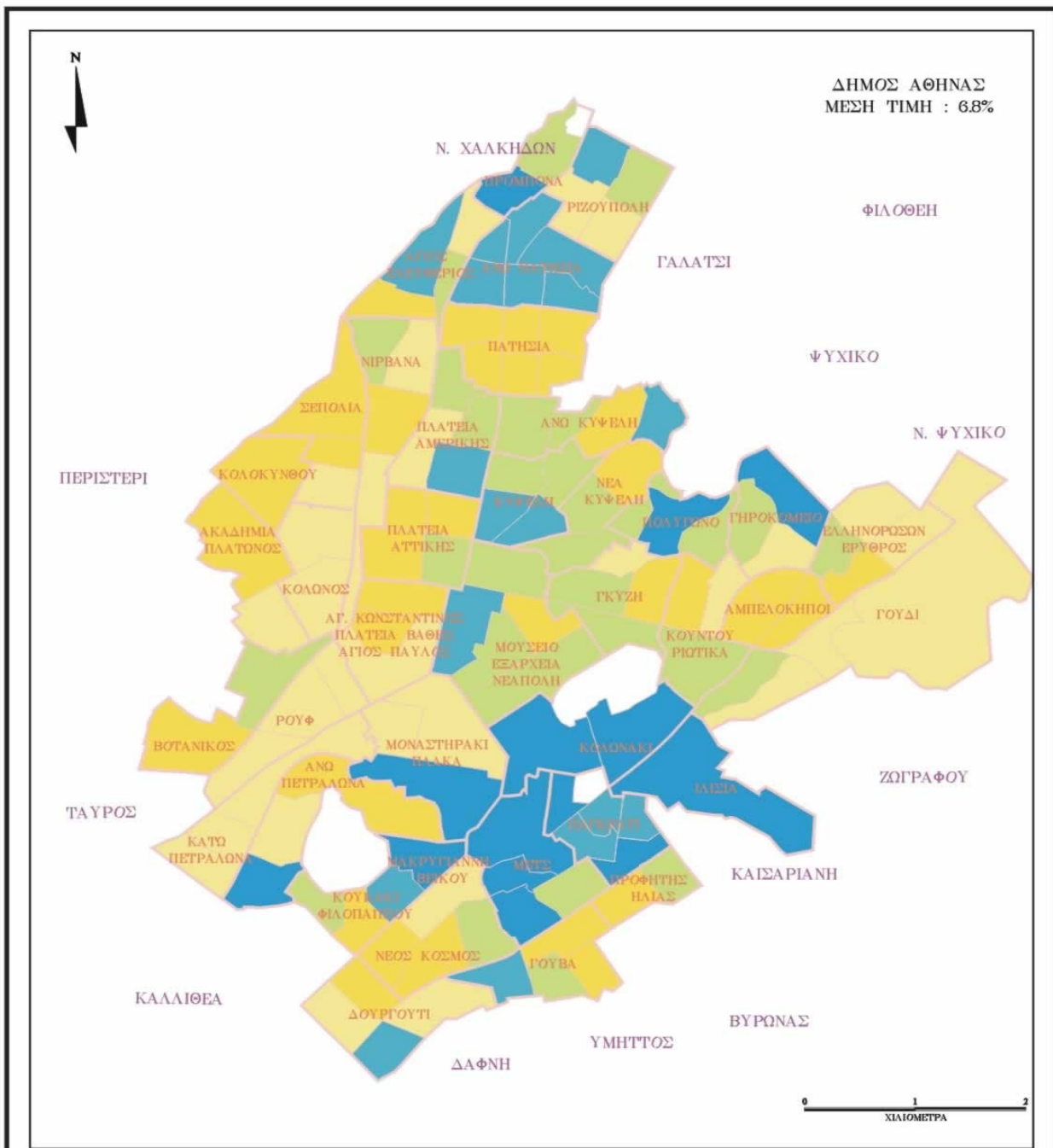
Συμβάλλει στην οικιστική και επιχειρηματική ανάπτυξη των απομακρυσμένων περιοχών του Νομού.

Μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα πως τα μεγάλα σχέδια αυτά του μετρό, του προαστιακού της Αττικής Οδού σε συνεργασία με το ήδη υπάρχον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο και το τραμ έχουν σε λίγα χρόνια αλλάξει άρδην το πρόσωπο της πόλης. Έως το 2000 η Αθήνα δεν διέθετε παρά ένα στόλο από λεωφορεία και τρόλλευ καθώς και μια γραμμή ηλεκτρικού σιδηρόδρομου. Είναι σαφές πως οι συγκοινωνίες αναβάθμισαν προς το καλύτερο την ζωή στην Αθήνα και έδωσαν -κάποιες τουλάχιστον- λύσεις στο συγκοινωνιακό πρόβλημα. Οι μεγάλες όμως οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει όμως ο κάθε ένας από τους οργανισμούς λειτουργίας όπως και το τεράστιο κόστος κατασκευής του Μετρό κατά την κατασκευή του, στην τρέχουσα οικονομική περίοδο αφήνουν την πόρτα ανοιχτή για μια απαισιόδοξη εξέλιξη στο μέλλον.

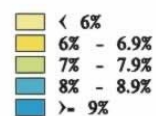


Χάρτης 2.3.1

Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983

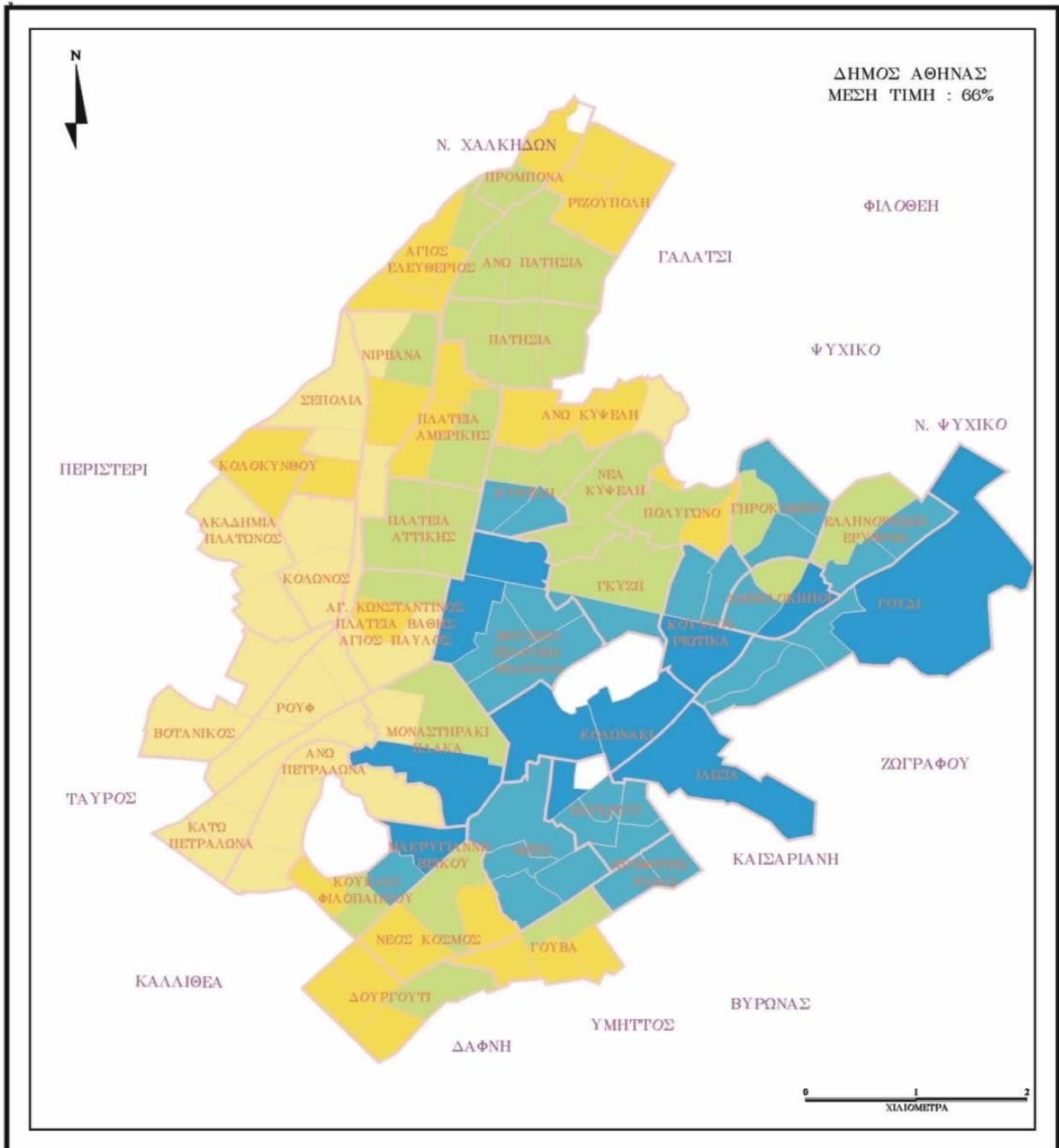


ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ
ΕΡΓΟΔΟΤΕΣ
(ποσοστο στο συνολο του οικονομικως ενεργου πληθυσμου)



Χάρτης 2.3.2

Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983

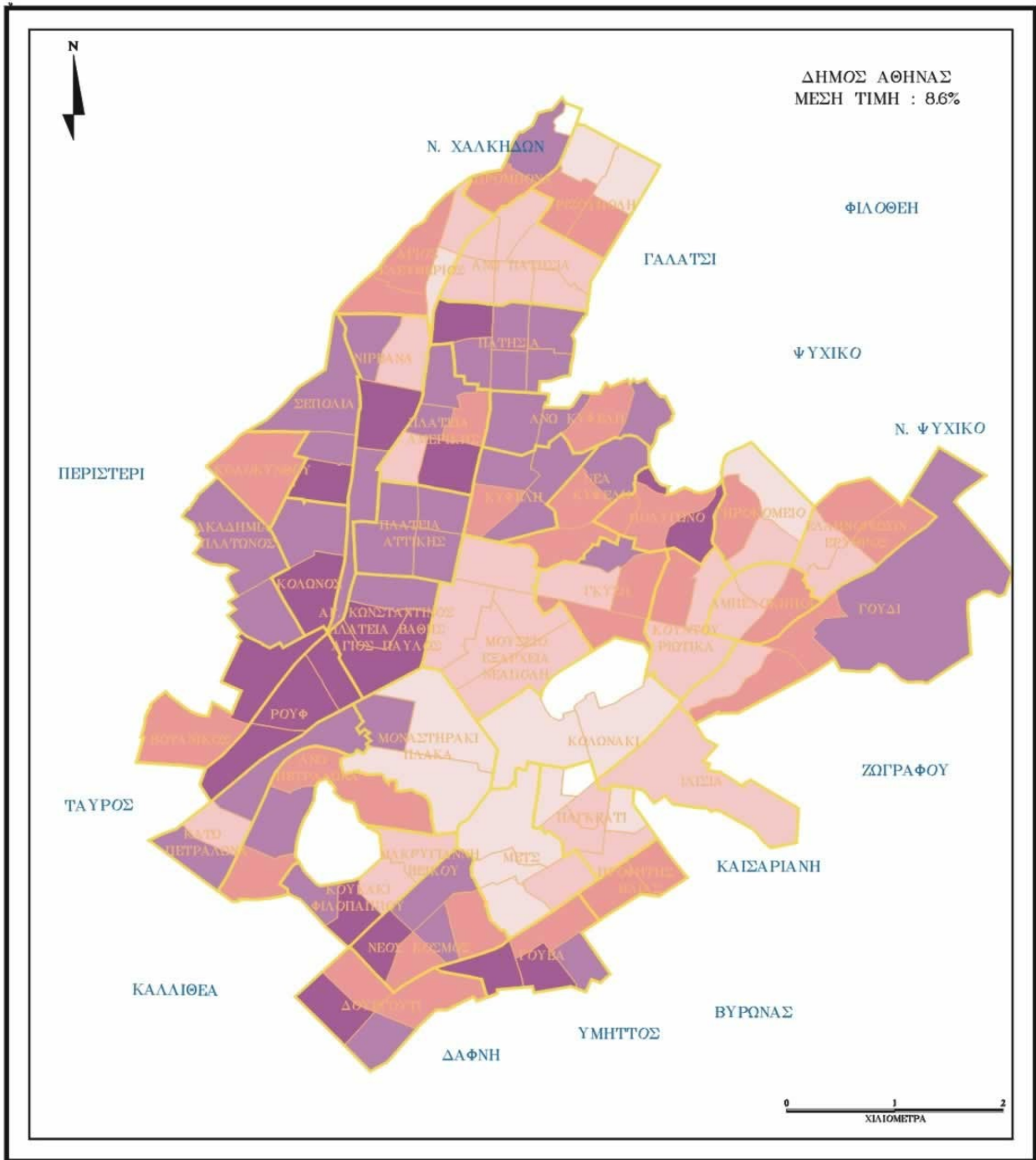


ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ
(ποσοστο στο συνολο του οικονομικως ενεργου πληθυσμου)

Light Yellow	< 60%
Yellow	60% - 64.9%
Light Green	65% - 69.9%
Light Blue	70% - 74.9%
Dark Blue	> 75%

Χάρτης 2.3. 3

Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983

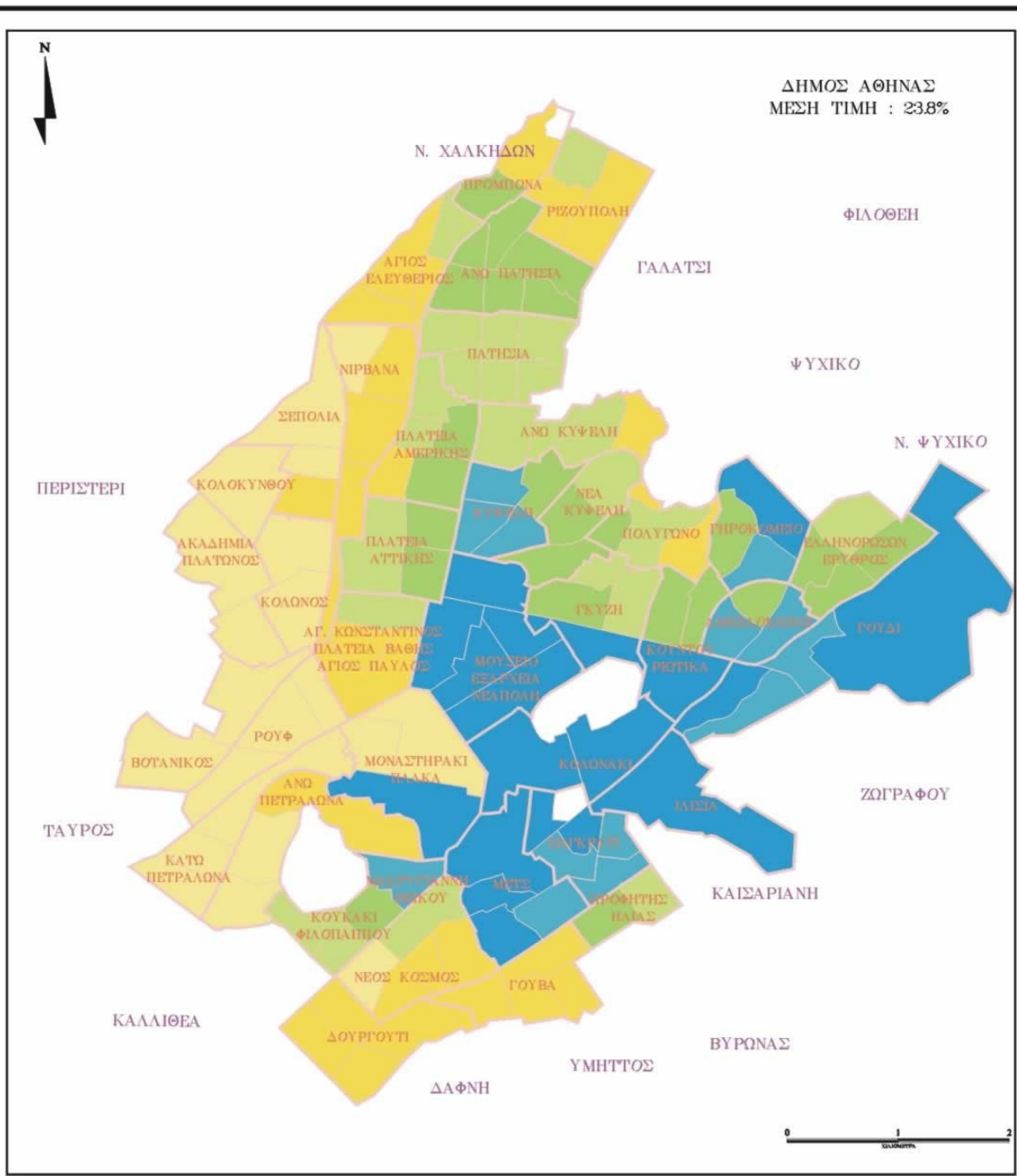


ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ
 ΑΝΕΡΓΟΙ
 (ποσοστο στο συνολο του οικονομικως ενεργου πληθυσμου)

Light Pink	< 7%
Medium Pink	7% - 7.9%
Red	8% - 8.9%
Purple	9% - 9.9%
Dark Purple	> 10%

Χάρτης 2.3.4

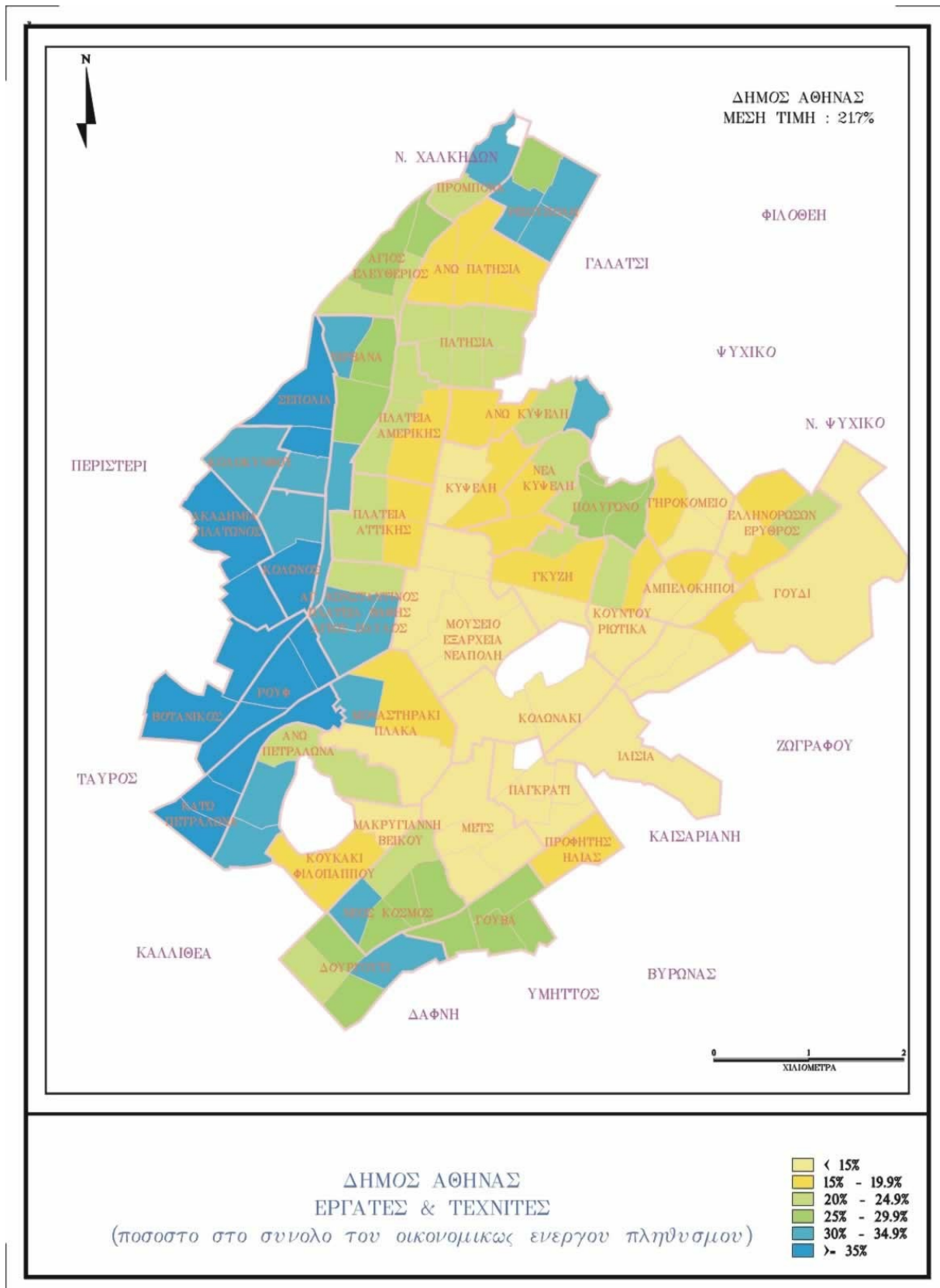
Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΕΣ, ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ &
ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ, ΑΝΩΤΕΡΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΗ
(ποσοστο στο συνολο του οικονομικως ενεργου πληθυσμου)

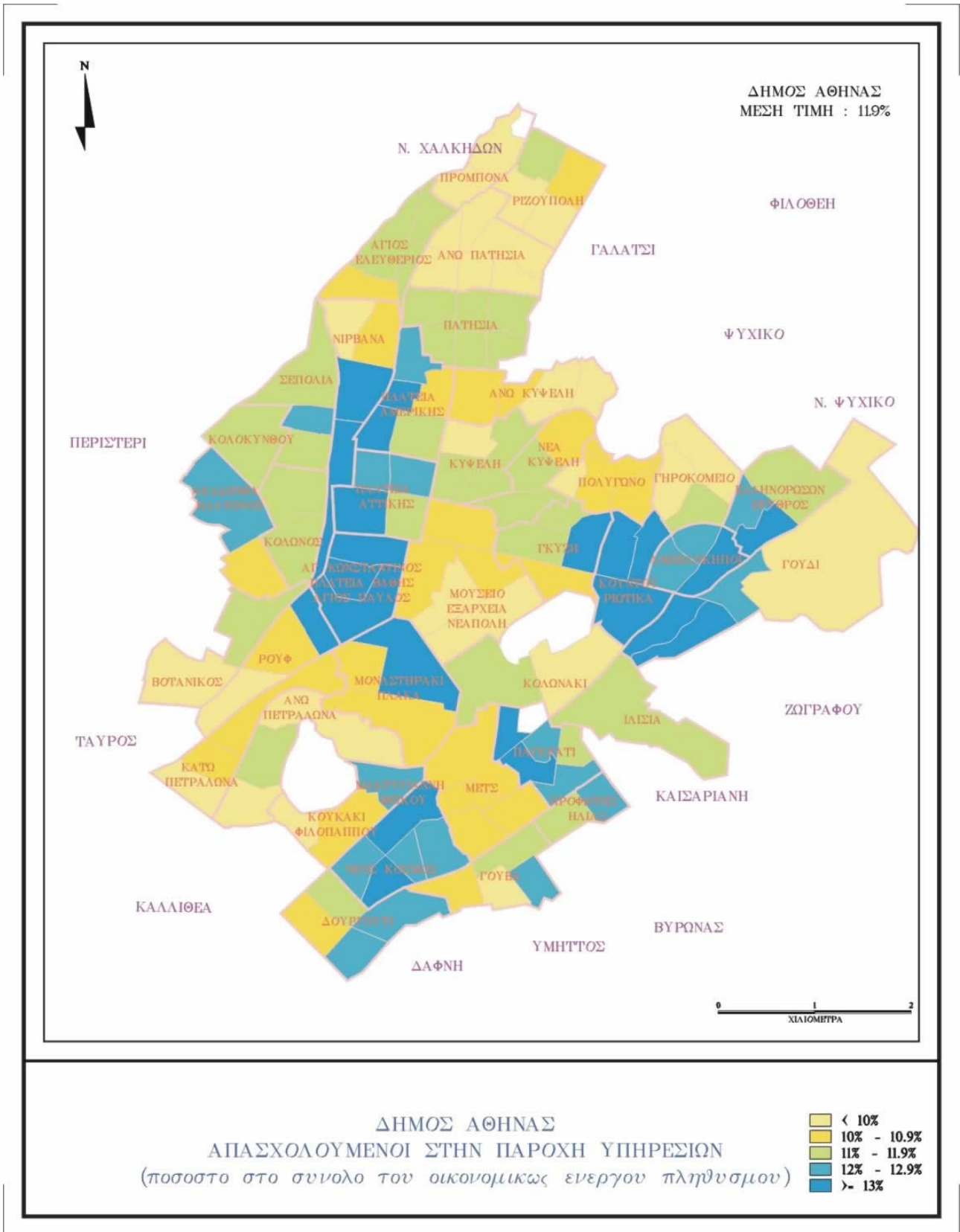
Χάρτης 2.3.5

Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983



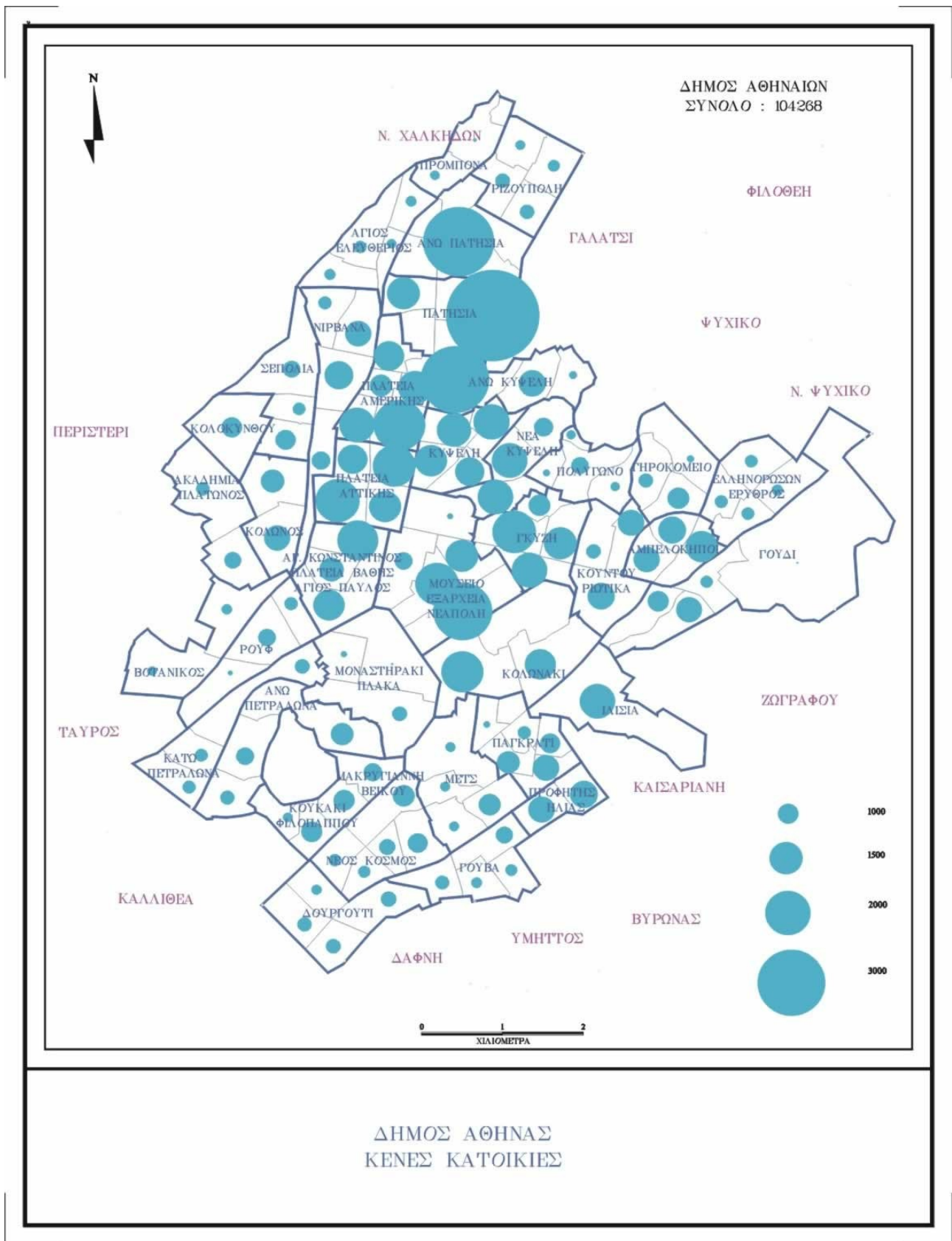
Χάρτης 2.3.6

Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983



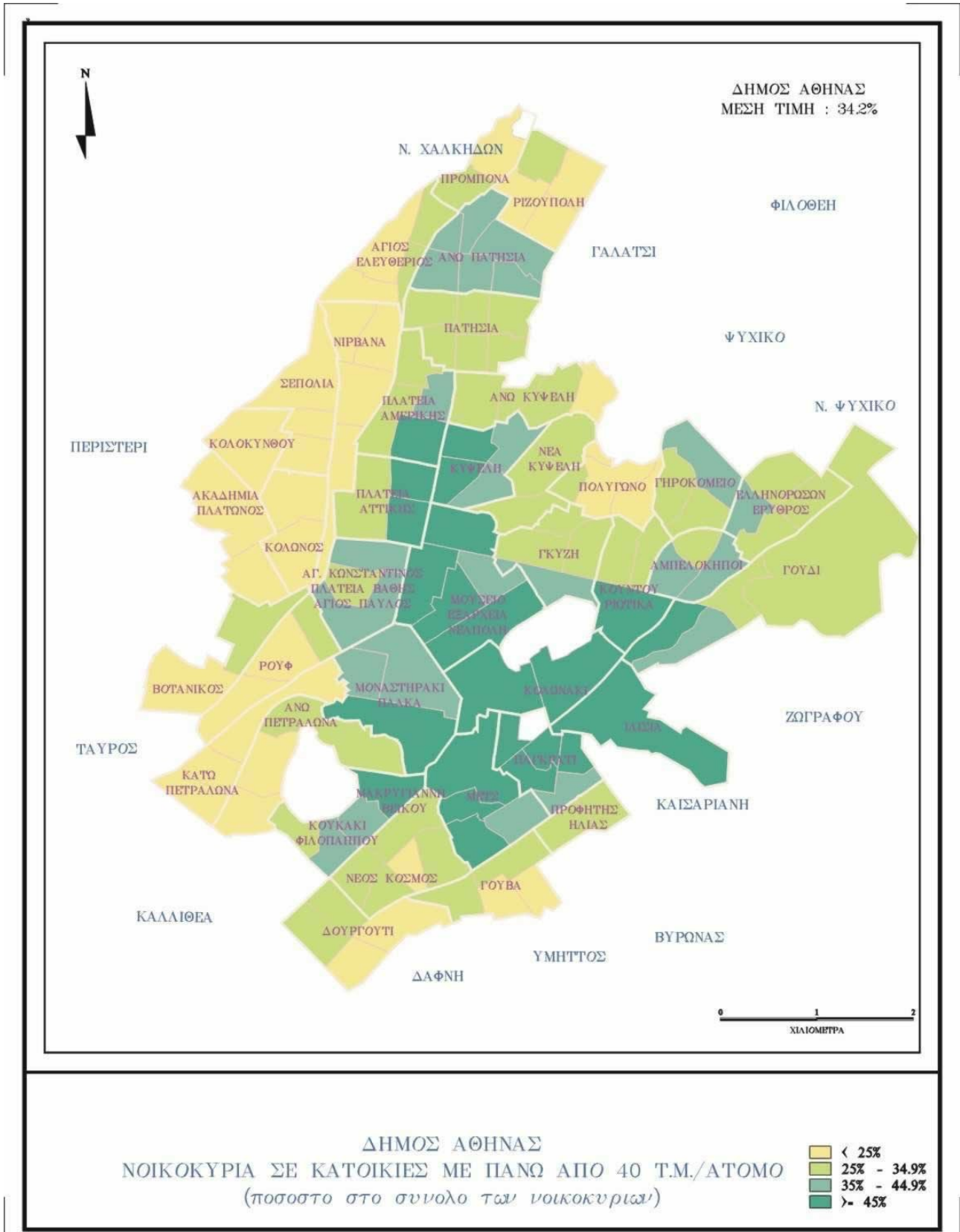
Χάρτης 2.3.7

Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983



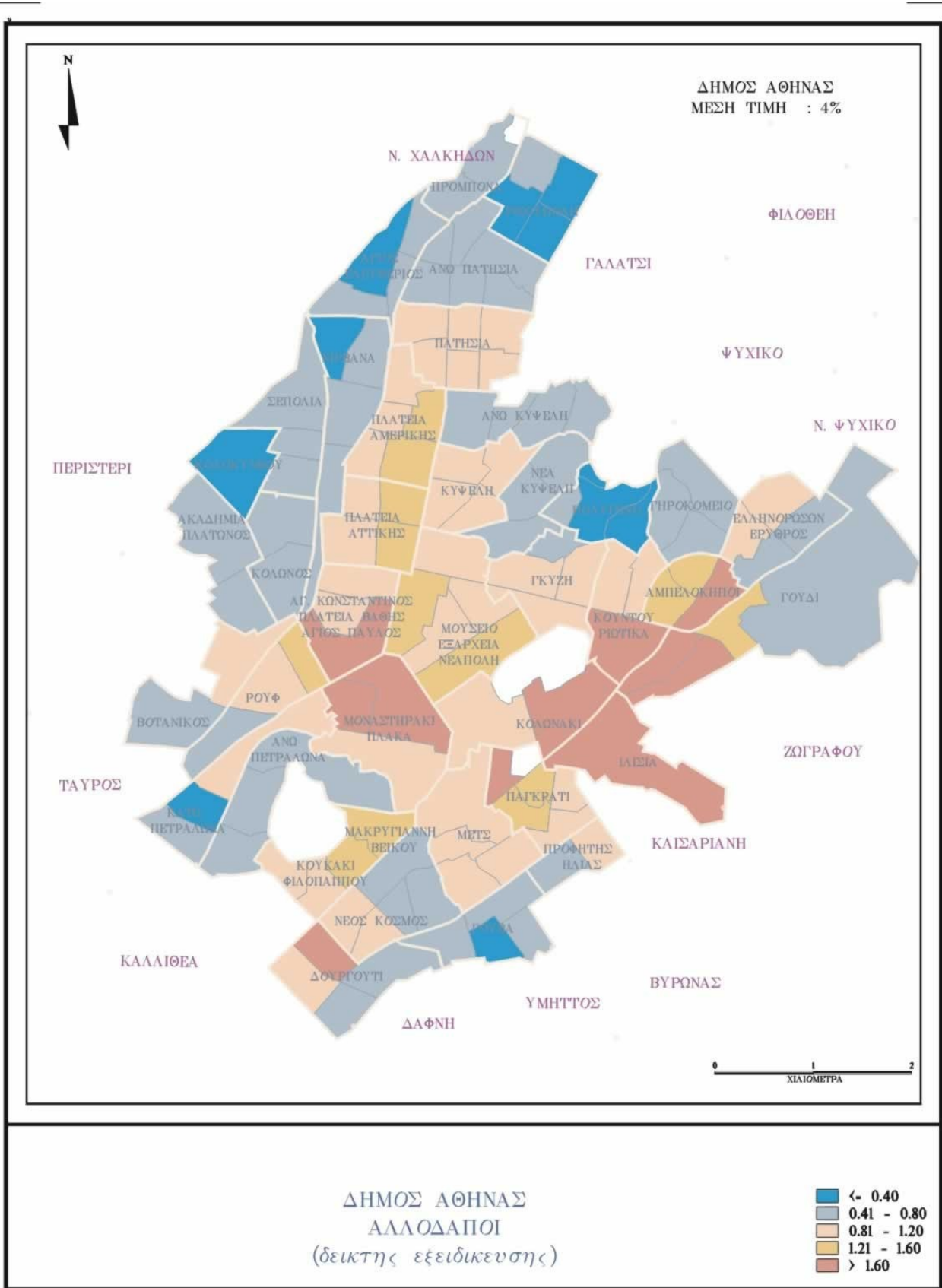
Χάρτης 2.3.8

Πηγή: δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983



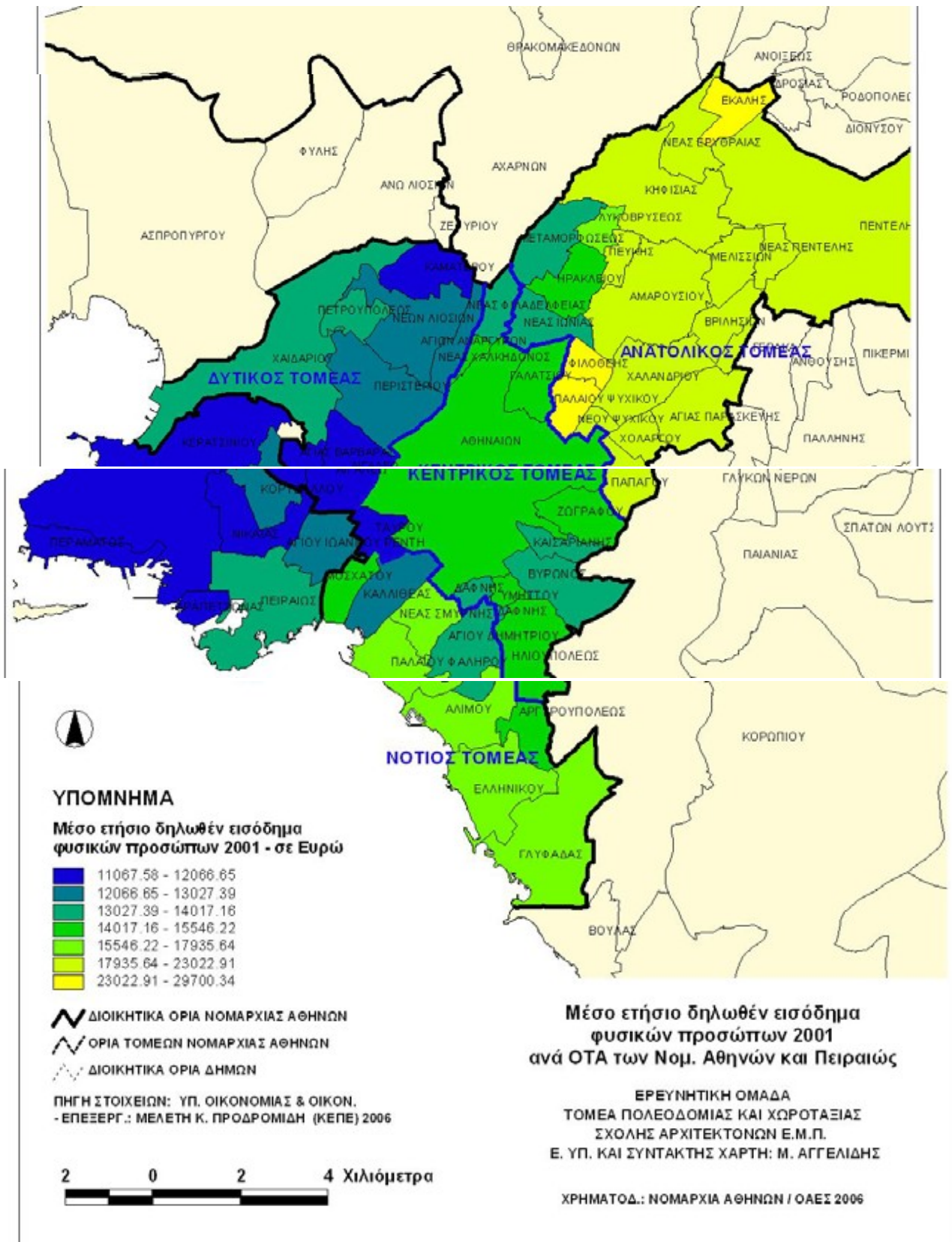
Χάρτης 2.3.9

Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983



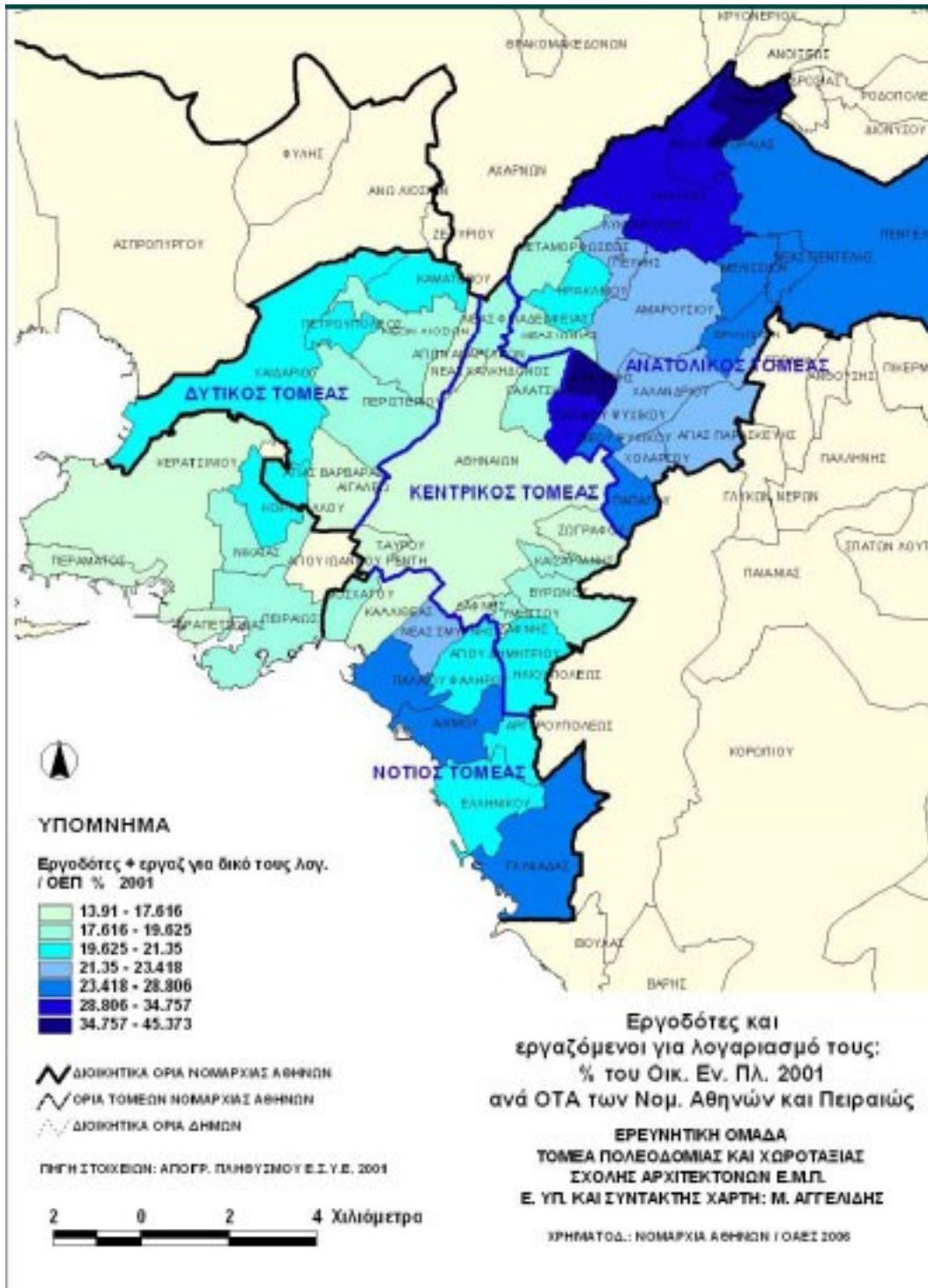
Χάρτης 2.3.10

Πηγή:δεδομένα της απογραφής του 1991 από ρυθμιστικό 1983



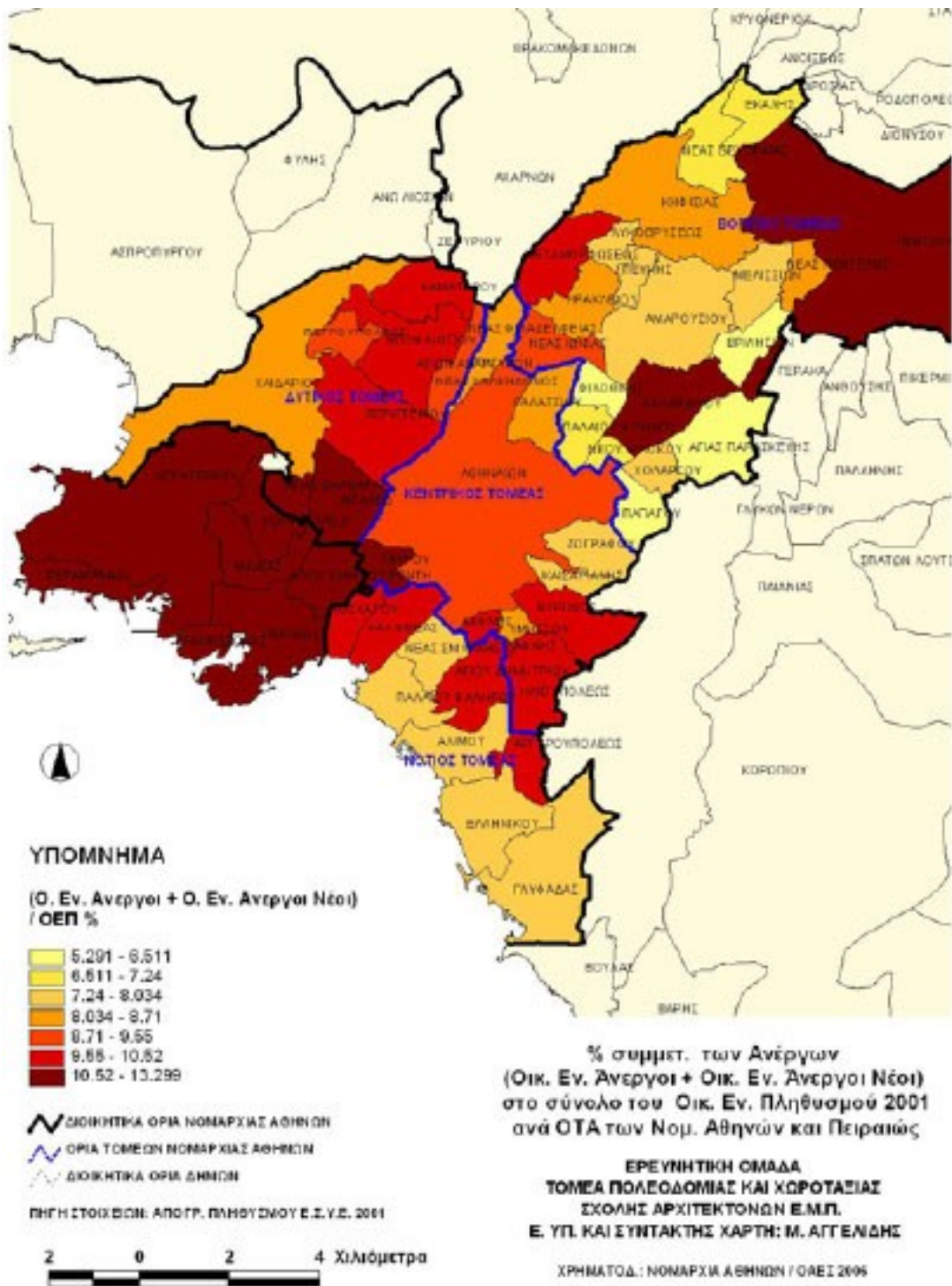
Χάρτης 2.3.11

Πηγή: Ερευνητική ομάδα τομέα πολεοδομίας και χωροταξίας σχολής αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, ΕΥΠ



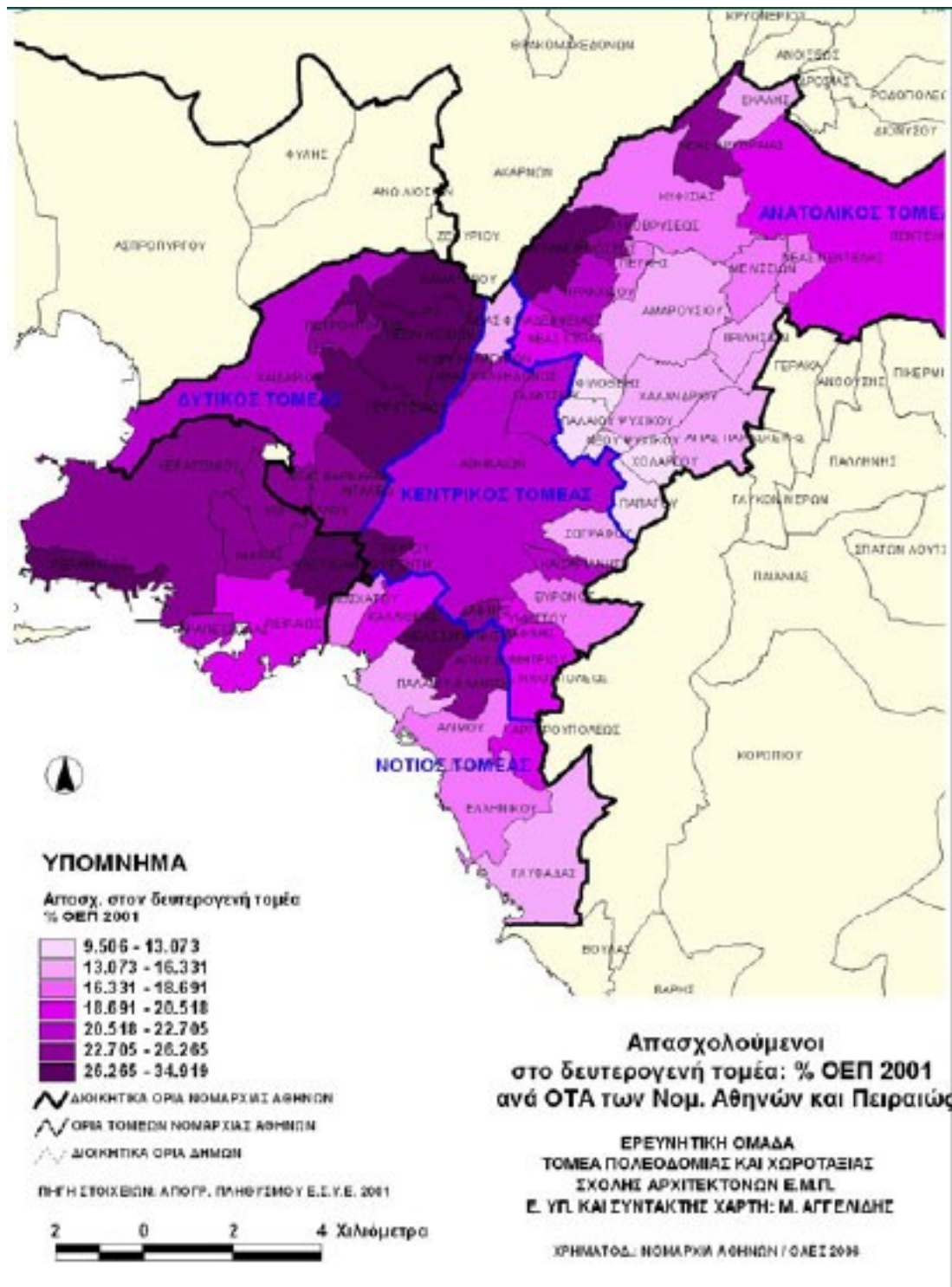
Χάρτης 2.3.12

Πηγή:Ερευνητική ομάδα τομέα πολεοδομίας και χωροταξίας σχολής αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, ΕΥΠ



Χάρτης 2.3.13

Πηγή: Ερευνητική ομάδα τομέα πολεοδομίας και χωροταξίας σχολής αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, ΕΥΠ



Χάρτης 2.3.14

Πηγή:Ερευνητική ομάδα τομέα πολεοδομίας και χωροταξίας σχολής αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, ΕΥΠ



Χάρτης 2. 3.15

Χάρτης χωροταξικής οργάνωσης- αναπτυξιακού πλάνου.

Πηγή: Τεύχος ρυθμιστικού σχεδίου Αττικής 2011

Γενικά Συμπεράσματα

Στόχος της εργασίας ήταν να ανδείξει ότι :

- α) στην συνεχόμενη μετάλλαξη των πόλεων,
- β) στην αλλαγή των χρήσεων γης σε αυτές και
- γ) στην τοπογραφία της κατοικίας ανάλογα με το εισόδημα κατά τη διάρκεια του 19ου και 20ού αιώνα, καθοριστικοί ήταν οι παρακάτω παράγοντες:
 - α) Οικονομικοί παράγοντες
 - β) Πολιτικοί λόγοι
 - γ) Πολεοδομικές θεωρίες και κινήματα
 - δ) Σημαντικά γεγονότα
 - ε) Πολιτισμικές ιδιαιτερότητες και παραδόσεις
 - στ) Η ενδοαστική ανάπτυξη των μεταφορών.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για την επιχειρηματολογία υπέρ του ισχυρισμού αυτού, ήταν:

- α) ανάλυση των γενικών τάσεων για κάθε έναν παράγοντα κατά τη διάρκεια των 2 τελευταίων αιώνων στο ευρωπαϊκό έδαφος, αλλά και στις ΗΠΑ και την ΕΣΣΔ
- β) παρουσίαση συγκεκριμένων παραδειγμάτων, που αντλήθηκαν από πόλεις κυρίως της Ευρώπης, όπως Λονδίνο, Παρίσι, Φρανκφούρτη, Λυών, Βερολίνο, αλλά και σε πόλεις των ΗΠΑ όπως το Λος Άντζελες και η Ν. Υόρκη.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας η μελέτη επικεντρώθηκε στην επιρροή των παραγόντων αυτών στην Αθήνα για την περίοδο από τα μέσα του 19ου αιώνα ως και την πρώτη δεκαετία του 21ου.

Και για την περίπτωση της Αθήνας, η μεθοδολογία που υιοθετήθηκε ήταν:

- α) Παρουσίαση και ανάλυση των άνωθεν παραγόντων στην ελληνική περίπτωση
- β) στην παρουσίαση και ερμηνεία της εξέλιξης περιοχών της Αθήνας, από το κέντρο ως και τα προάστια της με βάση τους ίδιους παράγοντες.

Στις σελίδες της εργασίας, τα αποτελέσματα στις πόλεις που εξετάστηκαν, παρουσιάζονται

παράλληλα με την επιρροή του κάθε παράγοντα ταυτόχρονα, για λόγους ευκρίνειας.

Όσον αφορά το πρώτο μέρος της εργασίας, εξετάστηκαν συγκεκριμένα οι εξής παράγοντες και παρουσιάζονται συμπερασματικά με τα αποτελέσματά τους

α) Οικονομικοί λόγοι:

-Ανάπτυξη της βιομηχανίας: Εισροή πληθυσμών στις πόλεις, επέκταση των προηγούμενων ορίων της και δημογραφική έκρηξη των πόλεων.

-βιομηχανοποίηση της παραγωγής και ισχυροποίηση του κεφαλαιοκρατικού συστήματος: εγκατάσταση κοντά στο κέντρο των πόλεων βιομηχανικών μονάδων και εργοστασίων, διαίρεση πόλης/ υπαίθρου, ανάπτυξη βοηθητικών κλάδων της βιομηχανίας και εγκατάστασή τους κοντά στις μονάδες, συγκέντρωση εργατικών πληθυσμών στο κέντρο και ανώτερων στρωμάτων στα προάστια.

-αποβιομηχάνιση και ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα: μετατόπιση της βιομηχανικής δραστηριότητας εκτός του κέντρου, επαναδιείσδυση ανώτερων στρωμάτων στο κέντρο της πόλης, ανάπτυξη εταιριών και λειτουργιών που αφορούν στον τριτογενή τομέα, όπως υπηρεσίες, ξενοδοχειακές μονάδες, γραφεία ασφαλιστικών εταιρειών, τραπεζικά καταστήματα και χρηματιστηριακού τομέα, γραφεία διοίκησης πολυεθνικών εταιρειών.

-η επιρροή του κτηματικού κεφαλαίου: επιρροή στις αξίες γης και στην είσπραξη υπερκερδών με αποτελέσματα την παραχώρηση γης σε μεγάλες μονάδες έντασης κεφαλαίου και ταυτόχρονη εκτόπιση της κατοικίας από το κέντρο

-ο εξευγενισμός περιοχών: ανάδειξη της πόλης ως ανταγωνιστική στο παγκόσμιο στερέωμα σε σχέση με τις υπόλοιπες, απομάκρυνση ωχλουσών δραστηριοτήτων από περιοχές, αναπλάσεις και αλλοίωση του χαρακτήρα περιοχών

-αλλά και περιπτώσεις κερδοσκοπίας πάνω στη γη: ανεξέλεγκτη κερδοσκοπία προς όφελος μεγάλων επιχειρήσεων

β) Πολιτικοί λόγοι:

-Το “γη και ύδωρ” που προσφερόταν στις βιομηχανίες για περίπου έναν αιώνα, ακολουθήθηκε από δεσμεύσεις τόσο ως προς την χωροθέτησή τους μακριά από το κέντρο των πόλεων όσο και από την δημιουργία ενός πλαισίου κανόνων που ήταν υποχρεωμένες να ακολουθούν.

-εμφάνιση του κρατικού παρεμβατισμού και η μετάπειτα εγκατάλειψή του: εμφάνιση της πρακτικής της παραγωγής κοινωνικής κατοικίας, βελτίωση υποδομών και μετέπειτα εγκατάλειψη των πρακτικών αυτών

-Η σταδιακή τριτογενοποίηση της παραγωγής, οδηγεί τις πόλεις στον μεταξύ τους ανταγωνισμό για να αναδειχθούν σε ισχυρά παγκόσμια διοικητικά και εμπορικά κέντρα. Στον αγώνα αυτό, οι κυβερνήσεις προωθούν μια εικόνα για την πόλη και προσπαθούν να αναδείξουν τα σχετικά της

προτερήματα. Χάριν αυτού παρατηρούμε το κεντρικό μέρος της πόλης να περνάει στον έλεγχο των μεγάλων επιχειρήσεων και ελλείψη προστασίας από το κράτος, η κατοικία να εκδιώκεται σταδιακά από το κέντρο.

-και τέλος οι κινήσεις πολιτών ενάντια στην κρατική παρέμβαση.

γ)Πολεοδομικές Θεωρίες: Επιπτώσεις και εφαρμογές επιτυχημένες ή μη κινήσεων και πολεοδομικών σχολών και ιδεών όπως

-Ουτοπιστές Σοσιαλιστές, (Φαλανστέριο, Χωριά Αρμονίας, Guisse) Διαμορφώνονται με τις αρχές που θέτουν οι ουτοπιστές αυτοί οικισμοί που διαπνέονται από το πνεύμα της συλλογικής εργασίας και χαρακτηρίζονται από διαχωρισμό σαφή των χρήσεων γης και επιδιώκουν την οικονομική αυτοτέλεια.

-Μοντέρνο Κίνημα : κατάργηση πολεοδομικών τετραγώνων, κατάργηση μετώπων, νέα οργάνωση των περιοχών, ζώνες λειτουργιών, Bauhaus και C.I.A.M. Οι παράγοντες αυτοί οδηγούν σε μια τεράστια αλλαγή της μορφής της πόλης αλλά και της χωροθέτησης των χρήσεων γης σε αυτές. Προτείνονται νέοι τύποι οργάνωσης των περιοχών των πόλεων οι οποίοι προσπαθούν να καλύψουν τις νέες ανάγκες της ζωής των ανθρώπων. Οδηγούν σε εκτεταμένα προγράμματα κατασκευής και οικοδόμησης περιοχών σε κεντρικές ή προαστιακές περιοχές.

-Γραμμική Πόλη, με την προτεινόμενη χωροθέτηση γραμμικά των βιομηχανικών ζωνών, της αναψυχής και της κατοικίας. Αν και δεν έτυχε της εφαρμογής που θα ήθελε ο εμπνευστής της, τα γραμμικά κέντρα – πολύ μακριά από αυτό που ήταν η σκέψη για γραμμική πόλη- εμφανίστηκαν και μάλιστα εκτεταμένα κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων. Εμφανίζονται με τον τρόπο αυτό συγκεντρώσεις λειτουργιών του τριτογενούς κυρίως τομέα, οι οποίες και αποτελούν ένα νέο, γραμμικό υπερτοπικό κέντρο το οποίο απέχει από τα παραδοσιακά κοινωνικά κέντρα των πόλεων.

-Κηπούπολη και προσπάθεια αρμονικής σύζευξης αστικής ζωής με οικονομική αυτοτέλεια και υπαίθρου. Η θεωρία για τις κηπουπόλεις ήταν καθοριστική για τον τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκαν και σχεδιάστηκαν οι περιοχές κατοικίας ανώτερων κυρίως στρωμάτων. Το επιδιωκόμενο για τον εμπνευστή των κηπουπόλεων όμως, το οποίο ήταν η δημιουργία κοινοτήτων που να συνδυάζουν το φυσικό περιβάλλον και την οικονομική αυτοτέλεια παραγκωνίστηκε. Αυτό που η πράξη κράτησε από την ιδέα της κηπούπολης ήταν μόνο οι ανέσεις μίας περιοχής με εκτάσεις πρασίνου και ιδιωτικότητα για την κατοικία και όχι την εργασία όσων μπορούσαν να αγοράσουν ή να ενοικιάσουν στις περιοχές αυτές.

-Κινήματα της ΕΣΣΔ, οι πολεοδομιστές και οι απόλεοδομιστές σε μια προσπάθεια υπηρετήσης του “σοσιαλιστικού τρόπου ζωής”. Ιδιαίτερα οι προτάσεις των απολεοδομιστών στόχευαν στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων, την πλήρη εκμετάλλευση φυσικών πόρων και στην μείωση

της απόστασης εργασίας- κατοικίας- εξοχής μέσω μιας γραμμικής διάταξης των λειτουργιών.

-Θεωρία της Γειτονιάς, με στόχο την αναβίωση ενός “χαμένου” κοινωνικού χαρακτήρα στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις. Η ιδέα της γειτονιάς ήταν κυρίαρχη στον σχεδιασμό των Νέων πόλεων που σχεδιάστηκαν μετά το 1945 στην Αγγλία αλλά και επηρέασε τα προγράμματα αστικής ανάπλασης των New urbanists στην Αμερική και του Urban Villages Forum στην Μ.βρετανία στις δεκαετίες του '80 και του '90.

-Πόλοι Ανάπτυξης-Νέες Πόλεις: προσπάθεια αποκέντρωσης των λειτουργιών και της οικονομικής ζωής με στόχο αυτάρκειες νέες πόλεις στην περιφέρεια μεγάλων αστικών κέντρων. Συνέβαλλε στην αποκέντρωση των μεγαλουπόλεων με εξέχοντα παραδείγματα το Λονδίνο και το Παρίσι γύρω από τις οποίες οικοδομήθηκαν Νέες πόλεις και μάλιστα επιδιώχθηκε επιτυχημένα ή όχι να διατηρούν για τους κατοίκους τους θέσεις εργασίας.

-Βιώσιμη Ανάπτυξη: θέσπιση περιορισμών και προστασία της πολιτισμικής κληρονομιάς μέσω μιας άλλης οικονομικής ανάπτυξης. Οι βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης που έχουν διατυπωθεί διεθνώς, δηλαδή μελλοντικότητα, ισότητα, δημόσια συμμετοχή, προστασία περιβάλλοντος, αποτελούν ένα θεωρητικό πλαίσιο και ταυτόχρονα ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο θέτει περιορισμούς και στόχους ώστε να αποτραπούν για το μέλλον και να περιορισθούν τα ήδη υφιστάμενα φαινόμενα υποβάθμισης του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και με στόχο την πιο οικολογική εκμετάλλευση των διαθέσιμων φυσικών πόρων

δ) Σημαντικά γεγονότα:

-η Βιομηχανική επανάσταση. Η έξαρση της εκβιομηχάνισης της παραγωγής είχε σαν πρώτο αποτέλεσμα την δημιουργία του χάσματος πόλης- υπαίθρου και τη συρροή αγροτικών πληθυσμών στα αστικά κέντρα προς αναζήτηση εργασίας. Τα παντός είδους εργοστάσια που αρχικά εγκαθίστανται πλησίον των κέντρων των πόλεων έλκουν τους εργαζόμενους ή τους προς αναζήτηση εργασίας δημιουργώντας ανάλογες υποβαθμισμένες συνοικίες στο κέντρο. Ταυτόχρονα τα ανώτερα στρώματα του πληθυσμού εγκαταλείπουν το κέντρο και οικοδομούν τα προάστεια.

-η Επιστημονοτεχνική Επανάσταση: με αποτέλεσμα την παραπέρα εισροή πληθυσμών στην πόλη, την στροφή της οικονομικής δραστηριότητας στον τριτογενή τομέα και εγκατάσταση στο κέντρο διοικητικών υπηρεσιών ιδιωτικού ή δημόσιου χαρακτήρα. Η πόλη αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία στην οικονομική ζωή και αυξάνει το μέγεθός της και την έκτασή της με μεγαλύτερους ρυθμούς. Η βιομηχανία εκτοπίζεται από τις κοντινές στο κέντρο περιοχές και παράλληλα οι λειτουργίες του τριτογενούς τομέα εγκαθίστανται σε αυτό. Η συνεχιζόμενη εισροή όμως πληθυσμών και η γιγάντωση της πόλης τελικά έχει ως αποτέλεσμα την επέκτασή της σε αυτές τις βιομηχανικές ζώνες και την διαμόρφωση βιομηχανικών συνοικιών σε πλήρη αντίθεση με τα

προάστεια των ανώτερων εισοδηματικά στρωμάτων.

-ο Β Παγκόσμιος Πόλεμος:

Οι καταστροφές στις πόλεις που επέφερε ο Β΄ Παγκόσμιος πόλεμος ήταν εκτεταμένες. Η λήξη του πολέμου έφερε στο φώς νέες δυνατότητες ανοικοδόμησης και απέδωσε ένα αστικό περιβάλλον ολότελα καινούριο. Οδήγησε δε η οικοδομική δραστηριότητα στην εισροή νέων μεταναστών προς τις χώρες με ανάγκη από εργατικά χέρια και την εγκατάστασή τους σε αυτές.

ε) Πολιτισμικές ιδιαιτερότητες: Ως τέτοιες εξετάζονται:

-οι αντιλήψεις των ανώτερων τάξεων του 19ου αιώνα: Κατά την βιομηχανική φάση της πόλης, βρήκε έκφραση ο πολιτισμός της αστικής τάξης στα νεόκτιστα κτίρια θεάτρων, οπερών, μουσείων, πάρκων και διαφόρων μνημείων στα κέντρα των πόλεων. Ταυτόχρονα και αντιφατικά η απαίτηση για παραγωγικότητα από τη μεριά των εργαζομένων, αναπτύσσει μια φιλολογία για την εξύμνηση του πνεύματος της εργασίας, ενώ από την άλλη, η εξαθλίωση της εργατικής τάξης και ο τρόπος ζωής της έχει ως αποτέλεσμα την καλλιέργεια μιας αντίληψης εχθρικής προς αυτήν.

-η σχέση πόλεων με την πολιτισμική κληρονομιά τους, γενικές αρχές σχεδιασμού που προστατεύουν ακριβώς αυτή την πολιτισμική κληρονομιά. Ήδη από τη δεκαετία του '60 η στροφή προς την προσοχή στη διατήρηση και ανάδειξη της πολιτισμικής κληρονομιάς είτε της αρχαίας είτε της νεότερης αποτελεί γεγονός. Η σύσταση διεθνών οργανισμών και η υπογραφή διακρατικών συνθηκών έχει ως σκοπό τη διαφύλαξη των ιδιαίτερων συνοικιών/ μνημείων/ χώρων οι οποίοι αποτελούν για μια πόλη σύμβολα και αναδुकνύουν την ιστορία της από τον αφανισμό τους.

-η πολιτισμική επίδραση της καταναλωτικής κουλτούρας επίδραση στην μορφή των κτηρίων και εν γένει των πόλεων. Στον σύγχρονο κόσμο, η οικονομία και η κουλτούρα μεταφράζονται στο χώρο με όλο και μεγαλύτερη συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε όλο και πιο συμπαγή έκταση. Όσον αφορά στην αρχιτεκτονική και στα μορφολογικά χαρακτηριστικά των κτηρίων όσο και του όγκου τους, ιδιαίτερα όταν τα κτήρια αυτά αφορούν σε γραφεία ισχυρών οικονομικά ομίλων ή επιχειρηματικών και τραπεζικών κολοσσών, διαπερνώνται από τα στοιχεία αυτά που προσδίδουν κύρος και εντυπωσιάζουν.

-Η ανάπτυξη της πολυπολιτισμικότητας. Ιδιαίτερα σε μητροπόλεις όπου υπάρχει έντονη μίξη διάφορων εθνικότητων, αποτυπώνεται στις συνοικίες το διαφορετικό που η κάθε μία έχει να επιδείξει. Ταυτόχρονα όμως η δημιουργία γκέτο εθνικοτήτων αποκομμένα από τον υπόλοιπο κοινωνικό ιστό συμβάλλει σε φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού και αποτελεί ένα προς στιγμή άλτο πρόβλημα για την αρμονική συνύπαρξη των ανθρώπων στην πόλη.

στ) Αστικό δίκτυο:

-Η επίδραση της ανάπτυξης του Μετρό και του Τραμ:

Η επέκταση της πόλης και η εμφάνιση των προαστίων βοηθήθηκε από την ανάπτυξη του μετρό και του τραμ. Κατά τα τέλη του 19ου αιώνα η ανάγκη των ανώτερων οικονομικά στρωμάτων να μετακινούνται σε νέους τόπους διαμονής έξω από το ανθιειγινό και επικύνδυνο κέντρο των πόλεων, οικοδομώντας τα προάστια, έγινε με τη συμβολή των δύο αυτών μέσων. Κατά τον μεσοπόλεμο και μεταπολεμικά, όταν σταδιακά η βιομηχανία εκτοπίστηκε στην περιφέρεια του κέντρου και ταυτόχρονα με την αύξηση της έκτασης των πόλεων, η απόσταση εργασία- τόπος κατοικίας δεν ήταν δυνατό να διανυθεί πεζή. Τα μέσα αυτά έδωσαν μια λύση στο καθημερινό πρόβλημα μετακίνησης των εργαζομένων.

-Το δίκτυο του μετρό και οι σταθμοί του γίνονται πόλος έλξης λειτουργιών καθώς αποτελούν σημεία συγκέντρωσης χιλιάδων καθημερινά ανθρώπων. Οι αξίες γης κοντά στους σταθμούς επηρεάζονται και εμφανίζουν αυξητικές τάσεις, κάτι που έχει ως αποτέλεσμα είτε την εγκατάσταση κοντά σε αυτούς ανθρώπων με ανώτερο σχετικά εισόδημα, είτε την αγορά της γης για επαγγελματική στέγη.

-επίδραση του Ι.Χ. :

Το πρόσωπο της πόλης επηρεάστηκε σημαντικά από την αύξηση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Διαπλατύνσεις, αναδιατάξεις οδών, νέες διανοίξεις, ανισόπεδοι κόμβοι και κλειστοί αυτοκινητόδρομοι στον κεντρικό ιστό των πόλεων είναι μερικά αποτελέσματα της χρήσης Ι.Χ. Η “πόλη για το αυτοκίνητο” τροφοδότησε μία ισχυρή τάση κατάρρευσης των παλιών αστικών δομών και αντικατάστασής τους από μία καινούργια δομή χωρίς ιστορικό προηγούμενο. Η διαδικασία εξάπλωσης έχει φέρει μαζί της μία αποκέντρωση των περισσότερων λειτουργιών που συσχετίζονται με το κέντρο της πόλης, με την επακόλουθη ανάδυση μίας πληθώρας υπο-κέντρων, καθένα από τα οποία προσφέρει τις υπηρεσίες του κέντρου – εμπορικά κέντρα, υποκαταστήματα τραπεζών, μοτέλ, εστιατόρια, κινηματογράφοι.

Όσον αφορά το Β' Μέρος της εργασίας και την περίπτωση της Αθήνας, χωρίστηκε η περίοδος που εξετάζουμε σε τρεις περιόδους μελέτης:

α)Μέσα 19ου αιώνα έως 1920:Σε αυτό το μέρος εξετάστηκαν η εμφάνιση της εμπορευματοποίησης της γης, η εμφάνιση της διαφοροποίησης μεταξύ ανατολικών-καλών/ δυτικών-εργατικών συνοικιών η σύνταξη αλλά τελικά και η αθέτηση πολεοδομικών σχεδίων, η επίδραση της μεγάλης ιδέας στον νεοκλασικισμό από τα φτωχόσπιτα ως τα αρχοντικά, η εμφάνιση της εσωτερικής μετανάστευσης και η αστικοποίηση και προαστιοποίηση της Αθήνας σε σχέση με τους παράγοντες που

παρουσιάζονται. Η βιομηχανία τοποθετείται στα δυτικά του κέντρου των Αθηνών και αρχίζει να εμφανίζεται η συσσώρευση των εργοστασίων προς τις βιομηχανικές συνοικίες του Πειραιά. Αντίθετα λόγω των παραδοσιακών “καλών” περιοχών στην ανατολική πλευρά της Αθήνας οικοδομούνται κατοικίες των ανώτερων τάξεων μαζί με πολιτιστικά κέντρα και χώρους αναψυχής. Ο μεγάλος κατακερματισμός της γης δεν επέτρεψε τους ιδιοκτήτες γης να έχουν σημαντική επιρροή στα θέματα σχεδιασμού της πόλης π.χ. στις χαράξεις των οδών και άσκησαν σημαντική πίεση για τα συμφέροντά τους. Εκτάσεις γης εκτός σχεδίου αγοράζονται από μεγαλογαιοκτήμονες και στη συνέχεια μέσω της δικής τους πίεσης ή των κατοίκων που χτίζουν τις κατοικίες τους σε αυτές, οι εκτάσεις εντάσσονται στο σχέδιο πόλης με αυτόματη αύξηση της τιμής της γης και αύξηση του περιθωρίου κέρδους του ιδιοκτήτη της. Η Αθήνα επεκτείνεται προς απομακρυσμένες ως τότε περιοχές της, ενώ η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας-Πειραιά εντείνει την έλξη βιομηχανιών, ενώ το τραμ συνδέει την Αθήνα με το Φάληρο έλκοντας παραθεριστικές κατοικίες ανώτερων στρωμάτων όπως και ξενοδοχεία, πάρκα, ζωολογικό κήπο.

β) 1920-1974: Στην ενότητα αυτή εξετάστηκε η σχέση των παραγόντων με φαινόμενα όπως η συνεχιζόμενη αστικοποίηση της Αθήνας, η χωροθέτηση των συνοικισμών των προσφύγων, η περεταίρω προαστιοποίηση και αυθαίρετη δόμηση, η “θεσμοποίηση” της εμπορίας της γης και η εμφάνιση της πολυκατοικίας, η συνεχιζόμενη διαίρεση της Αθήνας σε ανατολικές/ δυτικές συνοικίες, η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα και η δημιουργία μιας διογκούμενης μικροαστικής τάξης με τις επιπτώσεις που είχε στον αστικό ιστό της Αθήνας.

Η έλευση των προσφύγων από την Μ. Ασία οδήγησε στην ανάληψη πρωτοβουλίας από τη μεριά του κράτους για την αντιμετώπιση του στεγαστικού προβλήματος των πληθυσμών αυτών. Η ΕΑΠ ανέπτυξε σημαντικό έργο οικοδομικής δραστηριότητας για κάποια χρόνια μετά την έλευση των προσφύγων τόσο στην ελληνική ύπαιθρο όσο και στην Αθήνα με πλήθος τύπων κατοικιών και αρχιτεκτονικών στοιχείων. Για τη χωροθέτηση των προσφυγικών οικισμών που έγιναν κάτω από την εποπτεία του κράτους, σημαντικό ρόλο έπαιξε και η προσπάθεια τροφοδότησης της βιομηχανίας. Οι οικισμοί των προσφύγων για αυτό το λόγο τοποθετήθηκαν κοντά σε προϋπάρχουσες βιομηχανικές περιοχές της Αθήνας, τόσο στα δυτικά όσο και στα ανατολικά – κοντά στα λατομεία της Καισαριανής. Εντούτοις για την χωροθέτηση των οικισμών αυτών αναπτύχθηκε και τροφοδοτήθηκε από τη μεριά του κράτους μια “ξενοφοβική” ρητορία.

Η οικοδομική δραστηριότητα μέσω ιδιωτικών κεφαλαίων πήρε εξέχουσα θέση στην οικονομία και διαμόρφωσε μια ισχυρή επενδυτική τάση στην κατοικία. Το κράτος προχωρεί στη διαμόρφωση ενός πλαισίου το οποίο ευνοούσε αυτή τη δραστηριότητα. Το 1929 δημοσιεύεται ο νόμος 3741/29 “περί οριζοντίου ιδιοκτησίας” και αμέσως μετά ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός. Οι δύο αυτοί

νόμοι οδηγούν στην δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου το οποίο αφ'ενός ενθαρύνει την εμπορευματοποίηση της γης και της κατοικίας και αφ'εταίρου απελευθερώνει την καθ' ύψος δόμηση αυξάνοντας τους συντελεστές δόμησης οδηγώντας στην εκτεταμένη εμφάνιση της πολυκατοικίας. Αρχίζει ήδη λοιπόν από τη δεκαετία αυτή η έντονη εκμετάλλευση της γης μέσω της εμπορευματοποίησης της κατοικίας. Παρατηρείται πύκνωση στο κέντρο της , διάχυση της περιφέρειάς της και ισχυροποίηση του κοινωνικού διαχωρισμού μεταξύ ανατολικής και δυτικής Αθήνας.

Η εσωτερική μετανάστευση προς την Αθήνα συνεχίζεται και ήδη το 1940 η Αθήνα είναι το αδιαμφισβήτητο διοικητικό και οικονομικό κέντρο της Ελλάδας.

Μεταπολεμικά και λόγω και των γεγονότων του εμφυλίου, η ύπαιθρος συνεχίζει να ερημώνεται και η Αθήνα να ισχυροποιεί περαιτέρω την θέση της, παράλληλα με κάποιες επαρχιακές πόλεις οι οποίες ευνοούνται από την επένδυση ξένων κεφαλαίων κατά τα μέσα της δεκαετίας του '60 έως και τα μέσα της δεκαετίας του '70 και οι οποίες συγκεντρώνονται στο οδικό δίκτυο Κορίνθου- Αθηνών- Θεσσαλονίκης- Καβάλας (ονομάστηκε S).

Από τη δεκαετία του '50 όμως, ήδη η οικοδομή έχει οριστεί ως η “λοκομοτίβα” της ελληνικής οικονομίας. Παράλληλα εμφανίζεται η μέθοδος της “αντιπαροχής” η οποία, σε συνδυασμό με την ψήφιση του νέου ΓΟΚ του '55 αποτελεί πριμοδότηση της οικοδομικής δραστηριότητας χωρίς την οικονομική συμμετοχή του κράτους. Αντικαθίστανται οι προπολεμικοί τύποι κατοικιών από αυτόν της πολυκατοικίας σε όλες τις περιφερειακές συνοικίες του κέντρου αλλά φυσικά και στο κέντρο της Αθήνας, στην Κυψέλη, στο Παγκράτι, στους Αμπελόκηπους, στα Πατήσια, στο Κουκάκι, τα οποία κατοικήθηκαν κατα κύριο λόγο από τα ανώτερα , αλλά και τα μικρομεσαία στρώματα πληθυσμού που είχαν αρχίσει να αυξάνονται σε πληθυσμό.

Ταυτόχρονα τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες παρατηρείται μετακίνηση ήδη εγκατεστημένων στην Αθήνα πληθυσμών από τις κεντρικές περιοχές προς τα προάστεια- κυρίως στρώματα με ανώτερη οικονομική επιφάνεια. Οι μονοκατοικίες υψηλού εισοδήματος επεκτείνονται και αστικοποιούν περιοχές που παραδοσιακά ήταν ζώνες υψηλού πρασίνου και παραθεριστικές.

Η αυτοστέγαση αναδुकνείεται ως ο πιο διαδεδομένος τρόπος παραγωγής κατοικίας και παρά τα πλεονεκτήματά του, έχει ως αποτέλεσμα λόγω και της κερδοσκοπίας πάνω στη γη, την εξάπλωση των αυθαιρέτων οικισμών εντός του λεκανοπεδίου.

Τέλος, την περίοδο αυτή, αναπτύσσεται και ο τριτογενής τομέας. Η περιοχή της κεντρικής Αθήνας γίνεται ο χώρος συγκέντρωσης Τραπεζικών υπηρεσιών, χρηματηστηριακών συναλλαγών, γραφείων ασφαλιστικών εταιρειών, διαφόρων γραφείων υπηρεσιών ιδιωτικού δικαίου και παράλληλα αναβαθμίζεται η εμπορική δραστηριότητα, τόσο αριθμητικά, όσο και ποιοτικά με την

στροφή των προσφερόμενων προϊόντων σε όλο και πιο αναβαθμισμένα καταναλωτικά αγαθά και σύνθετες υπηρεσίες.

Καθ'όλη τη διάρκεια αυτή, με έξαρση τη δεκαετία του '60 εκδίδεται πλήθος πολεοδομικών μελετών και σχεδίων, τα οποία παροπλίζονται σε μεγάλο βαθμό, παρά την σημειακή εφαρμογή συγκεκριμένων τροποποιήσεων που προτείνονται.

γ)1974 έως σήμερα: Στην ενότητα αυτή εξετάστηκε η σχέση των παραγόντων με φαινόμενα όπως η καθιέρωση της Αθήνας ως διοικητικού κέντρου της Ελλάδας και σημαντικού επιχειρησιακού κέντρου της Ν.Α. Μεσογείου, η εγκατάλειψη και υποβάθμιση πρότερων “καλών” περιοχών του κέντρου, η πλήρης επικράτηση της πολυκατοικίας, η αλλοίωση του χαρακτήρα περιοχών, η επέκταση της αυθαίρετης δόμησης αλλά και της νόμιμης επεκτασιμότητας της Αθήνας προς τα γύρω της όρη και οι διαφαινόμενες στοχεύσεις για το μέλλον.

Σημαντική μετεξέλιξη της οικονομίας στη δεκαετία του 1980 που αφενός εντείνει την εσωτερική μετανάστευση προς την Αθήνα και εφ'εταίρου την εκμετάλλευση της γης σε αυτή είναι η αποβιομηχάνιση της Ελλάδας, η μείωση της γεωργικής παραγωγής και η ταυτόχρονη μεγένθυση του τριτογενούς τομέα με παράλληλη αύξηση των μισθωτών και της μικροαστικής τάξης, κινήσεις σε μεγάλο βαθμό επιλογών της ΕΟΚ.

Αυξάνονται στην Αθήνα οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, τα κέντρα ιδιωτικής διοίκησης, η εγκατάσταση όλο και περισσότερων πολυεθνικών εταιρειών, τα γραφεία ασφαλιστικών ομίλων, οι συνεδριακοί χώροι και τα καταστήματα τραπεζών στην περιοχή του κέντρου και κατά μήκος κύριων οδικών αρτηριών όπως η Κηφισίας και η Συγγρού καθώς και η δημιουργία εμπορικών κέντρων και κατασκευή σε μεγάλα οικόπεδα εταιρειών σούπερ-μάρκετ σε περιοχές πέριξ του κέντρου. Το κέντρο αποκτά την προσδοκώμενη αίγλη και απευθύνεται σε πολυεθνικές, τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρίες κτλ.

Και ενώ η τριτογενοποίηση της παραγωγής τροφοδοτεί συνεχώς την βάση των μισθωτών, η κατανομή τους στο χώρο πλέον κινείται σε ένα όχι και τόσο σαφές διαχωρισμό όπως αυτό των προηγούμενων περιόδων. Αυτό που διατηρείται είναι περιοχές χαμηλού και περιοχές υψηλού ενοικίου. Η επέκταση όμως του χρηματοπιστωτικού συστήματος και οι όλο και ευκολότερες εκδόσεις στεγαστικών δανείων και ταυτόχρονα όλο και μεγαλύτερη ζήτησή τους από το ευρύ κοινό οδηγεί την επέκταση των μισθωτών, ακόμη και των χαμηλά αμοιβόμενων σε παραδοσιακές περιοχές των ανώτερων Αθηναϊκών στρωμάτων, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν εξακολουθεί να υφίσταται διαχωρισμός σε καλές και υποβαθμισμένες περιοχές.

Η πολυκατοικία είναι ο κυρίαρχος τύπος κατοικίας στην κεντρική περιοχή, αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης εμπορευματοποίησης της κατοικίας και της κερδοσκοπίας πάνω στη γη. Οι μέχρι

πρότινος καλές περιοχές του κέντρου υποβαθμίζονται, τα χαμηλότερα στρώματα των δυτικών συνοικιών του κέντρου με τη σειρά τους μετοικούν σε αυτές, ενώ όσοι παλιοί τους ένοικοι ή ιδιοκτήτες έχουν την οικονομική δυνατότητα, τις εγκαταλείπουν και μεταφέρονται στα προάστεια- με επίσης μεγάλο βαθμό πολυκατοικοποίησης.

Η Ελλάδα την περίοδο αυτή, και κατ'επέκτασιν και η Αθήνα προωθείται μέσω της πολιτικής της ΕΕ να αποτελέσει χώρο διοίκησης, διαχείρισης και διακίνησης του κεφαλαίου που επενδύεται στη περιοχή της Ν.Α. Μεσογείου. Παράλληλα, όπως έχει ειπωθεί, αναπτύσσεται ο τριτογενής τομέας και ο κλάδος του τουρισμού, του πολιτισμού και της νυκτερινής διασκέδασης. Οι άνω παράγοντες, με τη βοήθεια της αύξησης του μέσου κατά κεφαλήν εισοδήματος του πληθυσμού της πρωτεύουσας και την αποδοχή όλο και περισσότερο ενός συγκεκριμένου- “καταναλωτικού” όπως ονομάζεται- τρόπου ζωής, έχουν σημαντικά αποτελέσματα στις λειτουργίες της πόλης. Συγκεκριμένα, γίνεται προσπάθεια ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, κατασκευάζεται το δίκτυο του Μετρό αλλά και σημαντικά οδικά έργα, “εξευγενίζονται” πρώην βιομηχανικές και βιοτεχνικές περιοχές του κέντρου και μετατρέπονται σε κέντρα διασκέδασης, κατασκευάζονται όλο και με μεγαλύτερη συχνότητα κτήρια με κυρίαρχο το στοιχείο του εντυπωσιασμού, ενώ για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, αναπλάθονται και αλλάζουν λειτουργία σημαντικές εκτάσεις της Αθήνας.

Παράλληλα, η δραστηριότητα του κράτους και των ιδρυμάτων στην σύνταξη και επεξεργασία ρυθμιστικών και πολεοδομικών σχεδίων είναι αναβαθμισμένη την περίοδο αυτή. Εξέχουσα προσπάθεια αποτελεί η μελέτη και έκδοση του Ρυθμιστικού σχεδίου του 1983. Οι στόχοι όμως οι οποίοι τέθηκαν, είχαν περιορισμένη επιτυχία. Η αυθαίρετη δόμηση συνεχίζει να εξαπλώνεται έως και στις παρυφές των βουνών του λεκανοπεδίου, η αύξηση του πληθυσμού της πρωτεύουσας όχι μόνο δεν συγκρατείται, αλλά λόγω και της συνεχιζόμενης εισροής στην Αθήνα τόσο εσωτερικών μεταναστών λόγω της ερήμωσης της επαρχίας, όσο και αλλοδαπών μεταναστών αυξάνεται, ενώ η οικοδομική δραστηριότητα τίθεται εκ νέου στο επίκεντρο της οικονομίας μέχρι την εμφάνιση της σημερινής οικονομικής κρίσης.

Στα πλαίσια αυτά και με προσανατολισμό την “Βιώσιμη Ανάπτυξη” γίνονται νέες προσπάθειες και εκπονείται νέο ρυθμιστικό σχέδιο το 2011. Με βάση τα όσα έχουν αναλυθεί στις σελίδες της εργασίας αυτής, η επιτυχία των στόχων που θέτει το ρυθμιστικό αυτό εξαρτάται από τους ίδιους οικονομικούς, πολιτικούς, πολιτισμικούς περιορισμούς και την μελετημένη αναδιοργάνωση του αστικού δικτύου μεταφορών.

Οι παράγοντες που εξετάστηκαν επηρεάζονται και μεταξύ τους ενώ σε ορισμένα σημεία υπάρχει και πλήρης ανάμειξη και ταύτησή τους. Ωστόσο κατηγοριοποιώντας κατά τον τρόπο αυτό

εξάγονται συμπεράσματα και σχηματίζονται αδρές γραμμές σε μια μεγάλη συζήτηση. Η εργασία δεν φιλοδοξεί να αναδείξει την κατηγοριοποίηση που προτάθηκε ως το σχήμα που θα έπρεπε να λαμβάνεται υπ' όψιν κάθε φορά που κάποιος καταπιάνεται με την εξέταση μιας πόλης ή που προσπαθεί να διατυπώσει προβληματισμό. Δείχνει εν τούτοις πώς οι παράγοντες αυτοί έχουν τεράστια σημασία και επιπτώσεις που διακρίνονται στη μορφή ή τις λειτουργίες μιας πόλης.

”Το χτίσιμο των πόλεων είναι ένα απο τα μεγαλύτερα επιτεύγματα του ανθρώπου. Η μορφή της πόλης του ανθρώπου πάντα ήταν και πάντα θα είναι ο άσπιλος δείκτης του πολιτισμού του. Η μορφή της καθορίζεται από την πολυπλοκότητα των επιλογών των κατοίκων της. Οι πόλεις δεν είναι ένα μεγάλο τυχαίο γεγονός” (Edmund Bacon, Design of cities σ.13)

Βιβλιογραφία

- Γεωργίου Μ. Σαρηγιάννη, Αθήνα 1830-2000 Εξέλιξη -Πολεοδομία -Μεταφορές, Αθήνα 2000
- Γεωργίου Μ. Σαρηγιάννη, Τεχνικά Χρονικά, Τάσεις Πολεοδομικής εξέλιξης Λεκανοπεδίου Αθηνών,
Ε.Μ.Π. Απρίλιος 1973
- Α.Ι. Αραβαντινός, Πολεοδομικός Σχεδιασμός, θέματα από τη θεωρία και την πρακτική, Αθήνα 1984
- Α. Σταθόπουλος, Μ. Καρλαύτης, Σχεδιασμός μεταφορικών Συστημάτων, Αθήνα 2008
- Καρύδης, Τα Επτά βιβλία της Πολεοδομίας, Αθήνα 2008
- Balchin, Housing Policy in Europe, London and New York 1996
- ΕΜΠ Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Παρόδιες Χρήσεις Γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο,
ερευνητικό πρόγραμμα για το ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα 1997
- ΕΜΠ Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Πολεοδομική και κυκλοφοριακή κατάσταση
“Εισόδων Πόλεων”, ερευνητικό πρόγραμμα για το ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα 2000
- Νίκος Βλαντής/ Παύλος Μπαλτάς, Επόμενη Στάση: Χαμένες Λεωφόροι, Αθήνα 2004
- Α. Κορρ, Πόλη και Επανάσταση, μετάφραση: Γ. Λαζαρίδης, 1976
- F. Engels, Η Κατάσταση της Εργατικής Τάξης στην Αγγλία, μετάφραση Λ. Αποστόλου, Αθήνα 1974
- Α. Ορέστης, Κ. Ματίνα, Το φαινόμενο του εξευγενισμού Κεντρικών Περιοχών
των Πόλεων, Αθήνα, Ακ. Έτος 2007-2008
- Μ. Γούλα, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Περιφερειακή ανάπτυξη μέσω του κοινωνικοοικονομικού
πλασίου σε περιοχές της Ανατολικής Αττικής, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα 2006
- Ντ. Βαΐου, Μ. Μαντουβάλου, Μ. Μαυρίδου, Μάθημα: Μεταλλαγές των ιδεών για την πόλη,
Ακ. Έτος 2007-2008, Αθήνα 2008
- ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μάθημα: Όψεις του αστικού τοπίου στον αστικό χώρο
- Δ. Μηλάκης, Διδακτορική Διατριβή: Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των
Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μακρο- και Μικρο- κλίμακας στις Επιλογές
Μετακίνησης, Αθήνα Μάιος 2006
- Ζ. Δήμητρα, Κ. Δανάη, Διπλωματική Εργασία, Η ανάπλαση των Docklands του Λονδίνου
- Ε. Πορτάλιου, ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ –
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΙΝΗΜΑΤΩΝ
Ημερίδα ΤΕΕ με συνδιοργάνωση ΚΕΔΚΕ, ΕΕΤΑΑ, ΗΕΛΕΧΡΟ στην έκθεση
2009, Θεσσαλονίκη, 27.11.09
- Μ. Μάρκου, Στα προάστεια του παρισιού, στοιχεία πολεοδομικής εμπειρίας, Σημειώσεις για το

Μάθημα “Πολεοδομία 2”, 2010

Μ. Γιαννακοπούλου, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, διπλωματική εργασία: “Νέες κοινωνικο-οικονομικές μεταβολές των κεντρικών περιοχών της πόλης- Η περίπτωση της Περιοχής Μεταξουργία- Γκάζι στην Αθήνα”, Αθήνα, Ιούνιος 2009

ΥΠΕΧΩΔΕ-Ε.Μ.Π., “Ερευνητικό πρόγραμμα: Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική”, Σύνοψη, Ιούνιος 2004

ΥΠΕΧΩΔΕ-Ε.Μ.Π., Συντελεστές Δομήσεως Προαστίων Πρωτεύουσας, Αθήνα 1979-1987

ΥΠΕΧΩΔΕ, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νομός Αττικής, Δήμος /Κοινότητα Περιστερίου, Αθήνα 1985

Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, Πρωτεύουσα 2000, Διαμέρισμα 9 Μελέτη Σχεδίου Οργανώσεως και Ρυθμίσεων, Αθήνα, Μάρτιος 1 981

Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, “Κεντρική Περιοχή Οργάνωση του Χώρου και Ρυθμίσεις Δήμοι Αθήνας, Καλιθέας, Μοσχάτου, Ταύρου.” Αθήνα, Μάρτιος 1981

Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, Ρυθμιστικό 1983 Προτάσεις για την ανασυγκρότηση της Πρωτεύουσας, Αθήνα, Ιούλιος 1983

Jean-Luc Pinoi, Ο κόσμος των Πόλεων τον 19ο Αιώνα, μετάφραση Ι. Δουραμπέρη, Έ. Κάννερ, Αθήνα 2000

Λίλα Λεοντίδου, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Πόλεις της Σιωπής, Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του πειραιά, 1909-1940, Αθήνα 1989

Λίλα Λεοντίδου, Δημήτρης Εμμανουήλ, Περιοχές αυθαιρέτων στις παρυφές της Αθήνας: Διαδικασίες κατασκευής ενός κοινωνικού οικολογικού χώρου, Αθήνα Οκτώβριος 1971

Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Αθήνα Μεσογειακή Πρωτεύουσα. Προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/ Αττικής 2021, Αθήνα, Ιούλιος 2011

Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Πρόγραμμα “ΑΘΗΝΑΤΤΙΚΗ” 2014, Αθήνα 2011

ΕΜΠ Σχολή Αρχιτεκτόνων, Παν. Θεσσαλίας Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΣΕΠΟΧ, Πόλη και Χώρος από τον 20ο στον 21ο Αιώνα, Αθήνα 2004

Carlo Aymonino, Κυριαρχία και Υποτέλεια- η εξέλιξη της μιοντέρνας πόλης, μετάφραση Γ. Λαζαρίδης, Αθήνα 1979

Le Corbusier, The city of To-Morrow and its Planning, New York 1987

Σύνδεσμοι

<http://www.greekarchitects.gr>

<http://www.rethinkathens.org/gre/project>

<http://www.sarajevomag.gr/vivliothiki/merip.html>

<http://www.demography-lab.prd.uth.gr/ddaog/edu/case/3/athens/athens2a.htm>

<http://www.inews.gr/101/mazikes-oi-poliseis-spition-ston-ag-panteleimona.htm>