

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δ. ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ

Η νέα χάρτα των Αθηνών
και η ελληνική πόλη στον 21ο αιώνα.
Συνοπτικό χρονικό, στόχοι και κατευθύνσεις

Όταν πριν από λίγους μήνες δέχθηκα από τον ΣΕΠΟΧ την πρόσκληση να συμμετάσχω σε μία επιστημονική έκδοσή του, αφιερωμένη στον καθηγητή Θ. Αραβαντινό με θέμα την Ελληνική Πόλη στον 21^ο αιώνα, σκέφτηκα αμέσως σαν θέμα για την δική μου συμβολή την Νέα Χάρτα των Αθηνών. Και τούτο για δύο λόγους:

- A) Επειδή στο ευρύτερο αντικείμενο της Νέας Χάρτας περιλαμβάνονται αρχές και κατευθύνσεις που μπορούν να έχουν σημαντική απήχηση και στην Ελληνική πραγματικότητα (πολλώ δε μάλλον που οι γενικές αυτές κατευθύνσεις διατυπώθηκαν από την Ελληνική συμμετοχή στην συντακτική της επιτροπή) και
- B) Διότι στην πενταετή προσπάθεια από το 1993 μέχρι το 1998 που είχε σαν αποτέλεσμα την επιτυχία συναίνεσης μεταξύ 15 Ευρωπαϊκών χωρών, (μέσω των εθνικών συλλόγων Πολεοδόμων τους) για την σύνταξη μίας Χάρτας για την Ευρωπαϊκή Πόλη αλλά και για την επιλογή του τίτλου της και της φιλοξενούσας πόλης,¹ συμμετείχε από την αρχή αλλά και στην συνέχεια ο καθηγητής Αραβαντινός.

Η ιδέα για την σύνταξη της Νέας Χάρτας των Αθηνών προέκυψε και ωρίμασε κατά την Ζετία 1991-1993, οπότε είχα την τιμή να εκπροσωπήσω τον Δήμο Αθηναίων κατ' επανάληψη σε διεθνή πολεοδομικά συνέδρια, στα οποία γινόταν συχνά αναφορά στην Χάρτα των Αθηνών του 1933.² Η αναφορά αυτή είχε δύο όψεις:

Αφ' ενός τονίζοταν ο ρόλος της ως εγχειριδίου της μεταπολεμικής πολεοδομικής σκέψης, σε έκφραση των αρχών του Μοντέρνου Κινήματος με όποιους θετικούς συνειρμούς αυτό προκαλούσε, αφ' ετέρου συσχετιζόταν με διάφορες καθοριστικές επιλογές της μεταπολεμικής περιόδου στον διεθνή αστικό χώρο με γνωστά αρνητικά αποτελέσματα.

Βασικές αρχές της Χάρτας όπως το zoning, η πανταχόθεν ελεύθερη δόμηση ψηλών κτιρίων, η διάνοιξη οδικών αξόνων στις κεντρικές περιοχές και η ανασυγκρότησή των πυρήνων τους χωρίς ενδοιασμούς για τον ενδεχόμενο Ιστορικό τους χαρακτήρα κλπ. είχαν σύμφωνα με αυτήν την θεώρηση ολέθριες συνέπειες στην ανοικοδόμηση των πόλεων αλλά και στις περιφερειακές επεκτάσεις τους κατά τις δεκαετίες '50 και '60 σ' όλο τον κόσμο.

Τον Οκτώβριο του 1993, ως τότε Αντιδήμαρχος του Δήμου Αθηναίων, προσκάλεσα σε μία σειρά από συσκέψεις μαζί με άλλους υπηρεσιακούς παράγοντες του Δήμου, τους κ^{ους} Θ. Αραβαντινό (καθηγητή Πολεοδομίας Ε.Μ.Π.) και Θ. Παπαγιάννη (πρόεδρο ΣΕΠΟΧ), για να μοιραστώ μαζί τους την σκέψη μου (εγκεκριμένη ήδη από τον τότε Δήμαρχο Λ. Κουρή) να ξεκινήσω, μέσα από τον Δήμο της γενέτειρας πόλης της Χάρτας του '33, μία προσπάθεια αναβίωσης του ιστορικού σχετικού γεγονότος, με την σύνταξη της νέας Χάρτας των Αθηνών που να αντιμετωπίζει τα σημερινά προβλήματα της Ευρωπαϊκής πόλης και να διατυπώνει κάποιες αρχές κοινής αποδοχής για την αντιμετώπισή τους, λαμβάνοντας βέβαια υπ' όψιν όλες τις σχετικές μέχρι τότε προσπάθειες διεθνούς κλίμακας (Διεθνής Διάσκεψη στο Ρίο, Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον, Χάρτα του Aalborg κλπ.)

Σαν βασική προσέγγιση σχετικά με την σύνταξη της Νέας Χάρτας τέθηκε ευθύς εξ' αρχής η ιδέα της επιστράτευσης όχι ατόμων (π.χ. διακεκριμένων Αρχιτεκτόνων – πολεοδόμων της διεθνούς πρωτοπορίας όπως συνέβη το '33) αλλά συλλογικών φορέων των χωρών μελών της Ε.Ε. όπως μετέχουν στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολεοδόμων (ECTP).³

Παράλληλα υπογραμμίστηκε επίσης η ανάγκη τονισμού, ως ιδιαίτερου στοιχείου της, μεταξύ όλων των άλλων παραμέτρων, του καθοριστικού ρόλου των Πολιτών ως επισπεύδουσας δύναμης στην διαμόρφωση πολιτικών και προώθηση άμεσων ενεργειών για την επίλυση των ζωτικών προβλημάτων των Ευρωπαϊκών πόλεων.⁴

Η ιδέα για την Ν.Χ.Α. υιοθετήθηκε με ενθουσιασμό και αποφασίσθηκε η οργάνωση ενός προσυνεδρίου που θα έθετε σε Ευρωπαϊκή κλίμακα τα σχετικά ερωτήματα, προκειμένου να διαγνώσει την ύπαρξη ή μη διεθνούς συναίνεσης.⁵

Στην συνέχεια, όπως αποφασίσθηκε, θα μπορούσε να δρομολογηθεί η τελική πορεία προς την σύνταξη της Ν. Χ. και η παρουσίασή της, όχι σαν τελεσίδικου μανιφέστου, σύγχρονου εγχειριδίου Πολεοδομίας (όπως κατέστη η προηγούμενη του '33) αλλά σαν ανοικτής, όπως συμφωνήθηκε, συ-

νεχώς ανατροφοδοτούμενης και επικαιροποιούμενης διαδικασίας κάθε 4 χρόνια με έδρα την Αθήνα και έναυσμα το πρώτο κείμενο Γενικών Αρχών που θα προέκυπτε .

Το διεθνές προσυνέδριο έλαβε χώρα μετά από 8 μήνες τον Ιούνιο του 1994 με τίτλο “Προς την Νέα Χάρτα των Αθηνών – από την οργανική πόλη στην πόλη των πολιτών” και είχε σημαντική απήχηση και επιτυχία, με την συμμετοχή και του Δ.Σ. του ECTP.⁶

Τα συμπεράσματα του προσυνεδρίου ανακοινώθηκαν σε διεθνή ημερίδα που οργανώθηκε μετά από 16 μήνες, τον Νοέμβριο του



1995 και πάλι στην Αθήνα με την ευκαιρία της συνέλευσης του ECTP, με τίτλο “Από την Χάρτα των Αθηνών στον 21^ο αιώνα - η εξέλιξη της πολεοδομικής σκέψης στην Ευρώπη”.^{7,8}

Στην ημερίδα αυτή το ECTP αποφάσισε να συγκροτήσει μία τετραμελή συντακτική επιτροπή με εκπροσώπους τεσσάρων χωρών μελών του, δηλαδή της Αγγλίας, Δανίας, Γαλλίας και Ελλάδας για την επεξεργασία (σε συνεργασία με τους Εθνικούς τους συλλόγους Πολεοδόμων) ενός σχεδίου για την Νέα Χάρτα, το οποίο στη συνέχεια θα υφίστατο περαιτέρω προσαρμογές και συμπληρώσεις από την ολομέλεια των χωρών-μελών του ECTP προκειμένου να οριστικοποιηθεί και ανακοινωθεί στο μεγάλο σχετικό διεθνές συνέδριο που θα ακολουθούσε.

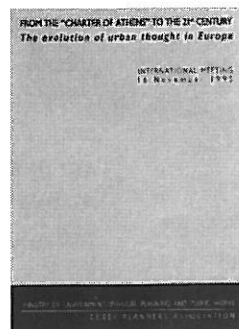
Η προσπάθεια αυτή ολοκληρώθηκε μετά από 2,5 χρόνια.

Για την οριστικοποίηση του τελικού κειμένου της Νέας Χάρτας χρειάστηκαν πολλές συναντήσεις μεταξύ των εκπροσώπων⁹ αλλά και συνεχής συνεργασία του καθενός με την αντίστοιχη ομάδα εργασίας του κάθε εθνικού συλλόγου πολεοδόμων.

Παράλληλα σε πολλές χώρες (π.χ. Δανία, Γερμανία, Ελβετία, Γαλλία κλπ.) διενεργήθηκαν και διάφορες παράλληλες εκδηλώσεις (σεμινάρια, ημερίδες κλπ.) προκειμένου να διερευνηθεί ο προβληματισμός και να αντληθούν χρήσιμα συμπεράσματα από ποικίλες κατευθύνσεις (π.χ. Ακαδημαϊκός χώρος, Δημόσιος τομέας, επαγγελματίες κλπ.)

Το σχέδιο κειμένου συζητήθηκε στην κρίσιμη συνέλευση του ECTP στην Βαλένσια τον Νοέμβριο του 1997 όπου και εγκρίθηκε οριστικά ύστερα από σχετική ψηφοφορία, μετά από χρονίζουσες αμφισβητήσεις και ισχυρές αντιπολιτευτικές τάσεις από ορισμένα μέλη του ECTP, ο τίτλος “Νέα Χάρτα των Αθηνών”. Η οργάνωση του συνεδρίου στην Αθήνα είχε προαποφασισθεί τον Ιούνιο του '97 στις Βρυξέλλες σε προηγούμενη γενική συνέλευση του ECTP.^{10,11}

Στο μεγάλο Διεθνές Συνέδριο που έλαβε χώρα τον Ιούνιο του 1998 με τίτλο “Η Νέα Χάρτα των Αθηνών – οι αρχές του ECTP για τον σχεδιασμό των πόλεων – προς την πόλη των πολιτών” παρουσιάστηκε συνοπτικά η συνολική δομή του κειμένου¹² και αναλυτικότερα το τμήμα που περιλαμβάνει τις 10 προτάσεις της Νέας Χάρτας για το μέλλον. Στην σχετική εισαγωγική παρουσίαση¹³ είχα την ευκαιρία ως μέλος της συντακτικής επιτροπής να αναφερθώ στην γενική φιλοσοφία που υιοθετήθηκε για το όλο εγχείρημα, τονίζοντας τα εξής:



Η ΝΕΑ ΧΑΡΤΑ
των ΑΘΗΝΩΝ

ΟΙ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ Ε.Σ.Π.
ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

“Από το ξεκίνημα της προσπάθειας για την διατύπωση μίας Νέας Χάρτας Των Αθηνών που να έχει διεθνή απήχηση και αποδοχή, είχε με σαφήνεια τεθεί η κεντρική της ιδέα. Πέραν και πάνω από οποιοσδήποτε εξειδικευμένες θεωρήσεις των πράγματι σύνθετων και αλληλεξαρτημένων προβλημάτων των σύγχρονων μεγαλουπόλεων, τοποθετήθηκε σαν κοινός παρανομαστικής και καθοριστικός παράγων προώθησης και υλοποίησης των οποίων επιλύσεων ο ενεργός κάτοικος της πόλης, ως πολίτης του 21ου αιώνα και οι όποιες ανάγκες του συναρτώνται με την καθημερινή του ζωή στον Αστικό χώρο.

Η κεντρική αυτή ιδέα επικυρώθηκε από τις προσυνεδριακές εκδηλώσεις, τις συνελεύσεις του ΕΣΤΡ και τις τοποθετήσεις των εθνικών συλλόγων των χωρών μελών του, που προετοίμασαν το έδαφος για το παρόν συνέδριο.

Και τούτο διότι, αν σήμερα διαπιστώνονται ποικίλες όσες δυσλειτουργίες στα μητροπολιτικά κέντρα, συναρτημένες εν μέρει και με την συσσώρευση μεγάλων πληθυσμών κατά τις τελευταίες δεκαετίες, ιδιαίτερα ανησυχητική εμφανίζεται η κρίση που απειλεί τις αστικές κοινωνίες μας και που εκφράζεται με το οξύμωρο σχήμα της αποξένωσης και της μοναξιάς του ανθρώπου αφ’ ενός και της ομογενοποίησης και μαζοποίησης του αφ’ ετέρου.

Αυτά είναι φαινόμενα που απειλούν την συγκρότηση του κοινωνικού ιστού των μεγαλουπόλεων και κατ’ επέκταση το ίδιο το νόημα της ύπαρξής τους σαν κέλυφους της κοινότητας ανθρώπων.

Παράλληλα και σε σχέση με τον δομημένο χώρο χάνεται με ραγδαίους ρυθμούς η ανθρώπινη πόλη, προϊόν συσσωρευμένης γνώσης και εμπειρίας αιώνων πολεοδομικής εξέλιξης και υποκαθίσταται από ανοίκειες πολεοδομικές αναπτύξεις απάνθρωπης κλίμακας. Εξαφανίζεται ο αστικός χώρος και τόπος σαν πεδίο συναναστροφής και επικοινωνίας και υποκαθίσταται από τον ου-τόπο της απάθειας και του ατομικισμού.

Η “οργανική” πόλη της δεκαετίας του 30 ολοκλήρωσε τον κύκλο της. Οι αρχές της εφαρμόσθηκαν και τα αποτελέσματά τους σε συνδυασμό με τις πολιτικό-οικονομικές συνθήκες που πρυτάνευσαν κατά τις τελευταίες δεκαετίες έχουν καταγραφεί στην ταυτότητα των κοινωνιών μας.

Στο ξεκίνημα του επόμενου αιώνα και στην κατεύθυνση του εξανθρωπισμού των αστικών μας κέντρων καθορίσθηκε σαν κεντρικός στόχος των οραμάτων μας η δημιουργία της Πόλης Των Πολιτών σε αντιδιαστολή προς την “οργανική πόλη” του παρελθόντος, και δόθηκε για το λόγο αυτόν στην διατύπωση των στόχων μας ένας σαφώς ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας.

Οι προτάσεις της Νέας Χάρτας έχουν οργανωθεί σε δέκα γενικές ενότητες. Δεν θα πρέπει να εκληφθούν σαν μανιφέστο που εξαντλεί ένα τόσο πολύπλοκο θέμα όσο είναι η Ευρωπαϊκή πόλη του μέλλοντος, αλλά περισσότερο σαν απαρχή για μια διεθνή και διαρκή ζύμωση γύρω από το επίμαχο αυτό ζήτημα.”

Οι 10 αυτές “συστάσεις” (recommendations) αναλύθηκαν στην συνέχεια από αντίστοιχους εισηγητές διεθνούς κύρους και εξειδίκευσης στον συγκεκριμένο χώρο¹⁴ σε ημίωρες εισηγήσεις που συνοδεύονταν από προβολή εικόνων.

Στο κείμενο που ακολουθεί θα αναφερθώ συνοπτικά στις 10 αυτές “συστάσεις” συσχετίζοντάς τις με την Ελληνική πραγματικότητα ώστε να γίνει σαφής και η χρησιμότητά τους για την αντιμετώπιση των πολεοδομικών προβλημάτων της χώρας μας, σε επίπεδο γενικών αρχών και στόχων.



1. Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΠΟΛΗ (ουσιαστική συμμετοχή των πολιτών)¹⁵

Το πρόβλημα Η συμμετοχή του πολίτη στα τεκταινόμενα της Ελληνικής πόλης περιορίζεται από το αντιπροσωπευτικό Δημοκρατικό σύστημά μας που είναι εξαιρετικά συγκεντρωτικό. Η έκφραση των επιθυμιών, αναγκών και της ελεύθερης βούλησής του σε σχέση με ζητήματα που διέπουν την καθημερινή ζωή και τον άμεσο περιβάλλοντα χώρο του, δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί μέσα από το καθεστώς εκπροσώπησης του από εκλεγμένους αντιπροσώπους τοπικού ή κεντρικού επιπέδου.¹⁶

Η προκύπτουσα, διαρκώς αυξανόμενη απάθεια και αδιαφορία του, προς τα κρίσιμα προβλήματα του Αστικού χώρου στην Ελλάδα, αποτελεί σύμπτωμα κοινωνικής παρακμής που χρήζει άμεσης αντιμετώπισης, αφού αναγνωρισθεί το γεγονός ότι η κρίση της Ελληνικής πόλης σήμερα είναι και κρίση Δημοκρατίας.

Η προοπτική Η οργάνωση μιας ιεραρχικής διοικητικής δομής στις μεγάλες πόλεις και στους οικισμούς μέσης κλίμακας, σε εφαρμογή και της αρχής της Επικουρικότητας,^{17,18} αποτελεί κύριο στόχο για την αποτελεσματική συμμετοχική αναδιάρθρωση της διοικητικής και οικονομικής τους λειτουργίας. Ο στόχος αυτός ασφαλώς βρίσκεται σε σημαντική απόσταση από παγιωμένες συμπεριφορές, εδραιωμένες επί δεκαετίες, που χαρακτηρίζονται από την ιδιοτέλεια και τον ατομισμό του Έλληνα πολίτη και που προκλήθηκαν από την βαθμιαία περιθωριοποίησή του. Για τον σκοπό αυτό, και στο πνεύμα της εδραίωσης της άμεσης Δημοκρατίας, θα χρειασθούν σημαντικές πολιτικές ανακατατάξεις και η αντίστοιχη κοινωνική ωριμότητα που να τις αξιώσει.

Τα διάφορα επίπεδα διοίκησης, μπορούν να έχουν σαν αφετηριακή τάξη μεγέθους την πολεοδομική ενότητα της μικρότερης δυνατής κλίμακας που θα επιτρέψει την άμεση και ουσιαστική συμμετοχή του πολίτη, και την σχετική ευαισθητοποίησή του.¹⁹ Προς τον σκοπό αυτό είναι απαραίτητη

και η δημιουργία τοπικών κοινωνικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων, για την τόνωση του αισθήματος συμμετοχής και της δημοκρατικής παιδείας στην κοινότητα και την σταδιακή ενδυνάμωση μίας νέας εξουσίας στον Αστικό χώρο, της εξουσίας των πολιτών.



2. Η ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΠΟΛΗ (ανάπτυξη κοινωνικότητας και επικοινωνίας)

Το πρόβλημα Η υπερουγκέντρωση πληθυσμών στα μεγάλα αστικά κέντρα μας οδήγησε στην απώλεια της ανθρώπινης κλίμακας τους σε ότι αφορά την κοινωνική αλλά και την λειτουργική τους δομή. Η καθημερινή ζωή των κατοίκων γίνεται όλο και περισσότερο ομοιόμορφη και τυποποιημένη ενώ η μοναξιά και η αποξένωση σημαντικών τμημάτων του πληθυσμού αλλά και η αδράνεια σε σχέση με κοινωνικές πρωτοβουλίες εντείνεται.

Η προοπτική Η αποκατάσταση ανθρώπινης κλίμακας στις πόλεις μας προϋποθέτει την “αναकुττάρωση”²⁰ της λειτουργικής και κοινωνικής τους διάρθρωσης με ιεραρχημένο τρόπο. Οι μικρότερες από τις ενότητες αυτής της ιεραρχίας (οικ. τετράγωνο, γειτονιά, συνοικία κλπ.) μπορούν να παίξουν ρόλο πυρήνων κοινωνικής ζωής εξασφαλίζοντας σχέσεις ανθρώπινης επαφής, συναναστροφής αλλά και συμμετοχής των πολιτών στην διαχείριση του άμεσου περιβάλλοντος τους, όπως αναπτύχθηκε στην προηγούμενη ενότητα.

Ιδιαίτερη επίσης σημασία για την ικανοποίηση των παραπάνω αναγκών έχει η ανάκτηση και αξιοποίηση των Δημοσίων Χώρων της πόλης, των κοινωνικών τόπων δηλαδή όπου στην ουσία αναπτύσσεται η ζωή της και η έννοια της κοινότητας των πολιτών της. Στο συνολικό δίκτυο Δημοσίων Χώρων και πεζόδρομων μπορούν να ενταχθούν και οι λίγοι εναπομένοντες Αδόμητοι Χώροι των κεντρικών περιοχών, που θα πρέπει να διαφυλαχθούν γι’ αυτόν τον σκοπό, αλλά και άλλοι που θα δημιουργηθούν σε χώρους εγκαταλειμμένων συγκροτημάτων (εργοστάσια, αποθήκες, στρατόπεδα κλπ.). Σε νευραλγικές περιοχές τέλος μπορούν σταδιακά να προωθηθούν επιλεγμένες απαλλοτριώσεις, σε συνδυασμό και με την χρήση ανάλογων πολεοδομικών εργαλείων (π.χ. μεταφορά συντελεστή κλπ.).



3. Η ΟΜΟΡΦΗ ΠΟΛΗ (διατήρηση και ανάδειξη του χαρακτήρα των πόλεων)

Το πρόβλημα Η αλματώδης αστικοποίηση των πληθυσμών που επιβάρυνε μεταπολεμικά τα σημαντικότερα αστικά κέντρα και οι ανεξέλεγκτες “αναπτυξια-

κές” δυνάμεις που ασκήθηκαν και σε πολλά μικρότερα από τον τουρισμό κυρίως, προκάλεσε την αλλοίωση της μορφής και της συγκρότησης πολλών ιστορικών πυρήνων αλλά και του ευρύτερου πολεοδομικού ιστού, όσο και την γενική υποβάθμιση της πολιτιστικής τους ταυτότητας. Ταυτόχρονα οδήγησε και στην αλόγιστη, ασχεδίαστη επέκταση τους με την προσθήκη νέων ενοτήτων, συχνά αυθαίρετης δόμησης, χαμηλής αισθητικής ποιότητας και λειτουργικότητας.

Η Ελληνική πόλη σήμερα, ενώ είναι ενταγμένη σε μία διεθνή κοινότητα όπου ο ρόλος των πόλεων ενισχύεται και εντατικοποιείται αλματωδώς, βρίσκεται σοβαρά υποβαθμισμένη από την ταχύρυθμη, ανεξέλεγκτη “ανάπτυξη”, τις πολλαπλές αλλοιώσεις της από την άκρατη και ισοπεδωτική εφαρμογή της Αντιπαροχής και την γενικότερη απαξίωσή της Αρχιτεκτονικής.

Η προοπτική Η ριζική αναβάθμιση της Αισθητικής των αστικών μας κέντρων και η ανάδειξη της μορφολογικής και πολιτιστικής τους ταυτότητας, είναι πλέον κεφαλαιώδους σημασίας εφ’ όσον αποτελεί θεμέλιο ενός εν δυνάμει Αστικού πολιτισμού, επηρεάζει σημαντικά την ανθρώπινη συμπεριφορά, κοινωνική και ψυχολογική, ενώ μπορεί να έχει καθοριστική επίδραση και στην οικονομική τους λειτουργία και ανταγωνιστικότητα που χρήζει άμεσης τόνωσης.

Μια ολοκληρωμένη αισθητική στρατηγική μπορεί να αντιμετωπίζει το πλήρες φάσμα των παρεμβάσεων που επηρεάζουν την εικόνα και αναδεικνύουν την ταυτότητα της πόλης, όπως π.χ. να εξασφαλίζει την προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και μνημειακών πυρήνων, να κατοχυρώνει την υψηλή ποιότητα της Αρχιτεκτονικής, και ιδιαίτερα των δημοσίων κτιρίων, και την συμβατότητά της με τον χαρακτήρα της κάθε πόλης και τον πολεοδομικό της ιστό,²¹ να προστατεύει και να αναδεικνύει το ενδοαστικό και περιαστικό τοπίο αλλά κυριότερα να προδιαγράφει την μορφολόγηση των σημαντικών δημόσιων χώρων της και την οργάνωση τους σε συνεχές δίκτυο με βάση τις αρχές του Αστικού Σχεδιασμού.²²

Η διαπαιδαγώγηση και ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα δημόσιας αισθητικής και πολιτισμού, που αποτελεί τον θεμελιώδη παράγοντα ριζικών ανακατατάξεων, στον τομέα αυτό, είναι οπωσδήποτε συναρτημένη και με το κρίσιμο πρόβλημα της εξαιρετικά περιορισμένης πολιτιστικής υποδομής των πόλεων μας που απαιτεί σημαντικές τομές και αλλαγές προτεραιοτήτων για την αντιμετώπισή του. Αλλά πέραν τούτου η τόνωση της πολιτιστικής ταυτότητας των Ελληνικών πόλεων (με την ανάδειξη του μνημειακού και παραδοσιακού πλούτου τους, της ιστορίας τους ευρύτερα και την δημιουργία της σχετικής υποδομής όπως μουσεία, κέντρα τεχνών, ερευνητικά κέντρα κλπ) αποτελεί πλέον επιβεβλημένη προτεραιότητα, εφ’ όσον μόνο έτσι μπορεί να αξιοποιηθεί το σημαντικότερο, σχεδόν ανεκμετάλλευτο, δυναμικό που διαθέτει μέχρι σήμερα ο Ελληνικός Αστικός χώρος και που είναι η ιστορία του και η ξεχασμένη πολιτιστική του ταυτότητα.



4. Η ΠΟΛΥΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗ ΠΟΛΗ (μια πόλη για όλους)

Το πρόβλημα Μετά τα μεγάλα εσωτερικά μεταναστευτικά κύματα του παρελθόντος πολλές πόλεις μας πρόσφατα δέχθηκαν και σημαντικά κύματα οικονομικών μεταναστών από αναπτυσσόμενες χώρες.

Οι νέοι αυτοί κάτοικοι δεν κατόρθωσαν να ενσωματωθούν από κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική άποψη στη δομή των πόλεων που τους δέχτηκαν. Τα προβλήματα φτώχειας, αποκλεισμού, ρατσισμού και εγκληματικότητας εντείνονται απειλώντας την κοινωνική συνοχή των αστικών μας κοινωνιών παρά το γεγονός ότι οι νέοι αυτοί επήλυδες έχουν χωρικά ενταχθεί στις πόλεις μας καλύτερα απ' ό τι στο εξωτερικό και έχει γενικά αποφευχθεί η δημιουργία εθνικών ghettos.

Η προοπτική Η αποκατάσταση της κοινωνικής συνοχής είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την επιβίωση και την εύρυθμη λειτουργία της σύγχρονης Ελληνικής πόλης. Η ουσιαστική ένταξη όλων των κοινωνικών ομάδων στην κοινότητα είναι επιβεβλημένη.

Προς τον σκοπό αυτό χρειάζονται δραστικά κοινωνικοοικονομικά μέτρα σχετικά με την απασχόληση, την στέγαση, την παροχή κοινωνικών υπηρεσιών και την εξασφάλιση της συνεργασίας και συμμετοχής των συγκεκριμένων ομάδων στη λήψη αποφάσεων τοπικού χαρακτήρα για την αντιμετώπιση των αναγκών τους και την υλοποίηση των οραμάτων τους. Η πολιτεία οφείλει επίσης να ασκήσει ένα παρεμβατικό ρόλο στην καταπολέμηση των προκαταλήψεων, του ρατσισμού κλπ. και να συμβάλει αποφασιστικά στην αρμονική συνύπαρξη των διαφόρων κοινωνικών ομάδων των πόλεών μας, γεγονός που μπορεί να επιταχύνει την οικονομική τους ενδυνάμωση και πολυπολιτισμικότητα.

Παράλληλα καθίσταται πλέον επιτακτική η ανάγκη πληθυσμιακής αποφόρτισης των μεγάλων κέντρων και ιδιαίτερα της πρωτεύουσας και της αναζωογόνησης της περιφέρειας με θέσπιση κινήτρων για την παλινόστηση και πολιτικών για την οικονομική ανάπτυξη των οικισμών μικρής και μέσης κλίμακας.²³



5. Η ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΗ ΠΟΛΗ (κυκλοφορία - μεταφορές)

Το πρόβλημα Κατά τις τελευταίες δεκαετίες η ανεξέλεγκτη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου στην Ελλάδα το κατέστησε πραγματικό δυνάστη της ζωής και της λειτουργίας των περισσότερων Αστικών Κέντρων. Η χρήση των μαζικών μέσων περιορίστηκε, και τα οδικά έργα που πραγματοποιήθηκαν για

την διευκόλυνση της ροής όλο και μεγαλύτερου αριθμού αυτοκινήτων, προκάλεσαν την υποβάθμιση πολλών κεντρικών περιοχών και την διάσπαση του πολεοδομικού ιστού, ενώ οδήγησαν, με την προκύπτουσα συμφόρηση, στον γνωστό φαύλο κύκλο των αενάως και ασκόπως προστιθέμενων νέων οδικών έργων. Η δυνατότητα κυκλοφορίας του πεζού και ιδιαίτερα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις Ελληνικές πόλεις έχει ανερευθρίαστα καταργηθεί, εφ' όσον παραμένουν δυστυχώς άγνωστες ακόμη οι έννοιες του πεζοδρομίου και του σεβασμού προς τον οικολογικότερο τρόπο μετακίνησης στην πόλη που είναι το περπάτημα (πλην ελάχιστων εξαιρέσεων).

Η προοπτική Ο περιορισμός της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου και η τόνωση των Μ.Μ. μεταφοράς είναι πλέον επιβεβλημένα. Ιδιαίτερα σε κεντρικές περιοχές των Αστικών Κέντρων αλλά και στο συνολικό δίκτυο Δημόσιων Χώρων είναι απαραίτητη η προώθηση αποφασιστικών παρεμβάσεων που θα εξασφαλίσουν την κυριαρχία του πεζού και του ποδηλάτου και θα τις κάνουν φιλικές στους πολίτες όλων των ηλικιών και δυνατοτήτων, με παράλληλη κατάργηση των διαμπερών κινήσεων δια μέσου των ζωτικών αυτών περιοχών.²⁴

Σαν ευρύτερη λογική, το κλίμα της εξάρτησης από το Ι.Χ. αυτοκίνητο που αγγίζει τα όρια της παράνοιας, πρέπει να αναστραφεί ριζικά με την κατάλληλη ενημέρωση και διαπαιδαγώγηση των πολιτών και την εφαρμογή επιλεγμένων πιλοτικών αντιμετώπισεων και αντικινήτρων όπως η πολιτική στάθμευσης, η τιμολόγηση κλπ. Γενικότερα απαιτείται πλέον επιτακτικά και μια άλλη στάση της πολιτείας γύρω από το θέμα του Ι.Χ. αυτοκινήτου η οποία εξακολουθεί μέχρι σήμερα να το χρησιμοποιεί για την εξυπηρέτηση ψηφοθηρικών ή άλλων επιδιώξεων.²⁵ Παράλληλα είναι απαραίτητη η εξασφάλιση ποικίλων αξιόπιστων επιλογών στους πολίτες όλων των ηλικιών και οικονομικών τάξεων, για την κάλυψη των καθημερινών αναγκών μετακίνησης τους.

Γενικότερα ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να αντιμετωπίζει τις χρήσεις γης και τις μεταφορές σαν μια ενότητα, με δεδομένο ότι η προώθηση μικτών χρήσεων μπορεί να επηρεάζει καθοριστικά την ποσότητα των μετακινήσεων, καταργώντας παράλληλα το παγιωμένο μεταπολεμικό καθεστώς των γραμμικών επεκτάσεων κατά μήκος σημαντικών οδικών αξόνων που οδηγεί στον στραγγαλισμό τους.

Η εξασφάλιση των ρεαλιστικά απαραίτητων υπόγειων χώρων στάθμευσης²⁶ αλλά και της επάρκειας του κυκλοφοριακού τοπικού δικτύου για κάθε νέα παρέμβαση στην πόλη πρέπει να αποτελέσει αδιαπραγμάτευτη πλέον προϋπόθεση για την υλοποίησή της. Γενικότερης σημασίας είναι η ανάγκη περιορισμού των συντελεστών δόμησης που θα πρέπει να προσαρμοστούν στα δεδομένα της ικανότητας της υφιστάμενης συγκρότησης και δικτύων της κάθε αστικής ενότητας και η σταδιακή αφαίρεση ζωτικού χώρου από το Ι.Χ. αυτοκίνητο (π.χ. 2-3%/χρόνο) και η απόδοσή του στον πεζό και το ποδήλατο.



6. Η ΖΩΝΤΑΝΗ ΠΟΛΗ (πολυλειτουργικότητα - συνεκτικότητα του αστικού ιστού)

Το πρόβλημα Στην Ελλάδα, λόγω της περιορισμένης επίδρασης που είχε ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην μεταπολεμική ανάπτυξη των πόλεων, αποφεύχθηκαν γενικά οι δυσμενείς επιπτώσεις της ζωνοποίησης των χρήσεων που έτυχε στο εξωτερικό ευρείας εφαρμογής.

Έτσι η Ελληνική πόλη, ενώ από μορφολογική άποψη χαρακτηρίζεται από την ανεπάρκεια σχεδιασμού, αστικής αρχιτεκτονικής και αισθητικής, από κοινωνική παραμένει αρκετά ανθρώπινη και ζωντανή, διατηρώντας πολλά από τα σημαντικά χαρακτηριστικά μίας ποικίλης αστικότητας.

Πρόσφατα όμως παρουσιάζονται καινούργια φαινόμενα που απειλούν, στο πρότυπο αντίστοιχων παρεμβάσεων του εξωτερικού των δεκαετιών '60, '70 για πρώτη φορά την συνεκτικότητα και πολυλειτουργικότητα της Ελληνικής πόλης με την μορφή κυρίως μεγάλων μονολειτουργικών αναπτύξεων (εμπορικά κέντρα, "χωριά" αναψυχής, υπεραγορές, συγκροτήματα γραφείων, πανεπιστημιακά συγκροτήματα, βιομηχανικές περιοχές κλπ.)

Παράλληλα τα φαινόμενα εγκατάλειψης και υποβάθμισης σημαντικών περιοχών του πολεοδομικού ιστού ("γκρίζες περιοχές") αλλά και της συρρικνώσεως της κατοικίας στα κέντρα των μεγάλων πόλεων απειλούν την συνεκτικότητα τους.

Σε μικρότερη κλίμακα αρνητικό ρόλο έχει παίξει και ο τελευταίος Γ.Ο.Κ., ο οποίος αντιμετωπίζει την συνέχεια των οδικών μετώπων, την ενότητα υψών και άλλες σχετικές παραμέτρους που επηρεάζουν την αστική συνοχή με επικίνδυνη ελαστικότητα.

Η προοπτική Η πολυλειτουργικότητα και ανάμιξη συμβατών χρήσεων της Ελληνικής πόλης πρέπει να διατηρηθεί, ενώ παράλληλα να προωθηθούν μέτρα εξυγίανσης και απομάκρυνσης των ωχλουσών χρήσεων από ευαίσθητες περιοχές όπως κατοικίας, ιστορικού χαρακτήρα, χώρους πρασίνου κλπ.

Η μεγάλη κλίμακα μονολειτουργικών συγκροτημάτων, που προωθεί τελευταία ο επιχειρηματικός τομέας με τις ευλογίες της πολιτείας, πρέπει να περιορισθεί, ενώ παράλληλα να αντιμετωπισθεί η ένταξη τους από πλευράς επιπτώσεων και αντιπαροχών ιδιαίτερα στις μέσης ή μικρής κλίμακας περιοχές στις οποίες συνήθως χωροθετούνται.

Ο ανασχεδιασμός των "γκρίζων περιοχών" και η επανένταξή τους στην ζωή των πόλεων, προσφέρει την δυνατότητα αποκατάστασης της συνέχειας αλλά και εκτόνωσης πιέσεων που ασκούνται για συνεχείς επεκτάσεις. Η επανακατοίκηση των κεντρικών περιοχών είναι καθοριστικής σημασίας από την άποψη της λειτουργικότητας, οικονομίας και ασφάλειας των πόλεών μας.



7. Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ (νέες τεχνολογίες)

Το πρόβλημα Η μεγάλη ανάπτυξη των μαζικών μέσων επικοινωνίας και της πληροφορικής, ενώ κατ' αρχήν πρόσφερε στον πολίτη την δυνατότητα ευχερούς πρόσβασης σε μεγάλο φάσμα πληροφοριών, οδήγησε ταυτόχρονα και στον βομβαρδισμό του με πληροφορία της οποίας η αντικειμενικότητα και η χρησιμότητα είναι σχετική, ενώ προώθησε την παθητικότητα και την σχετική απομόνωση σε πολλές περιπτώσεις.

Ασφαλώς η ανάγκη προσωπικής επαφής, ιδιαίτερα σε μία Μεσογειακή χώρα όπως η Ελλάδα και με την συγκεκριμένη κοινωνική παράδοση, θα παραμείνει αναντικατάστατη και η ηλεκτρονική διαπροσωπική επικοινωνία όσο και αν διευρύνεται δεν μπορεί να αποτελέσει υποκατάστατο της. Μακροχρόνια η πληροφορική αναμένεται να αυξήσει την δυνατότητα γενικής επικοινωνίας και ενημέρωσης του πολίτη, εφ' όσον οι δυνατότητές της αξιοποιηθούν με θετικό τρόπο και ελεγχθούν δραστικά οι όποιες αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις της.²⁷

Η προοπτική Ο πολεοδομικός σχεδιασμός οφείλει να προωθή την βέλτιστη χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας σε όλους τους τομείς (μεταφορές, εξοικονόμηση ενέργειας, ανακύκλωση κλπ.) ενώ ιδιαίτερα στον χώρο της πληροφορικής πρέπει να εξασφαλίζει με απόλυτη δημοκρατικότητα την ευχερή πρόσβαση σε όλους.

Οι δυνατότητες που προσφέρει η πληροφορική για χρονική και χωρική αποκέντρωση πρέπει να αξιοποιηθεί, με στόχο την ανάπτυξη της πολυκεντρικής, πολυπρόσωπης Ελληνικής πόλης σε αντιμετώπιση του υδροκεφαλισμού και της κεντρομόλου συμφόρησης που την χαρακτηρίζει σήμερα.

Παράλληλα ο ρόλος της στην ενίσχυση των συμμετοχικών διαδικασιών, στην ενημέρωση και στην δημιουργία δικτύων επικοινωνίας και κοινωνικής συνοχής πρέπει να μεγιστοποιηθεί, σαν απαραίτητος συμπληρωματικός παράγων των δυνατοτήτων διαπροσωπικής επικοινωνίας που προσφέρει κυρίως ο Αστικός Δημόσιος χώρος.



8. Η ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΗ (περιβάλλον και αειφορία)

Το πρόβλημα Κατά τις τελευταίες δεκαετίες η Ελλάδα γνώρισε μία άνευ προηγουμένου καταστροφή των πάσης φύσεως αστικών της πόρων (οικονομικών, πολιτιστικών, φυσικών κλπ.). Η αλόγιστη επέκταση του Αστικού χώρου που συνεχίζεται μέχρι σήμερα, σε συνδιασμό με την μάστιγα της αυ-

θαίρετης δόμησης, βρίσκεται στον αντίποδα των αρχών της αειφορίας που έχει παγκοσμίως αναγνωρισθεί ως ο πυρήνας του Πολεοδομικού σχεδιασμού με επίκεντρο τον πολίτη.

Η προοπτική Είναι απαραίτητη πλέον για λόγους επιβίωσης των μεγάλων αστικών μας κέντρων και λειτουργικής και οικονομικής αναβάθμισης των μικρότερων, η προώθηση μίας τελείως διαφορετικής θεώρησης που να αντιμετωπίζει τις πόλεις σαν οικοσυστήματα με εισροές και εκροές και να εξασφαλίζει:

- Την διατήρηση και προστασία όλων των μη ανανεούμενων πόρων και ενέργειας και την εφαρμογή της αρχής της πρόληψης.
- Τον ριζικό περιορισμό της ρύπανσης κάθε κατηγορίας (αισθητικής, ηχητικής, ατμοσφαιρικής, περιβαλλοντικής κλπ.).
- Την διατήρηση και ανάδειξη της βιοποικιλότητας στον αστικό και περιαστικό φυσικό χώρο και τοπίο και την ενοποίησή τους, με την δημιουργία πράσινων διαδρόμων μέσα στις πόλεις.²⁸
- Την προστασία και ανάδειξη του δομημένου Ιστορικού και μνημειακού περιβάλλοντος με ανάλογα μέτρα (μελέτες επιπτώσεων, συμμετοχικές διαδικασίες, διαπαιδαγώγηση κλπ.).
- Την καταστολή της αυθαίρετης δόμησης²⁹ και την απαγόρευση περαιτέρω επεκτάσεων του Αστικού σε βάρος του περιαστικού χώρου, με κατάλληλη αξιοποίηση των αδόμεπτων ή εγκαταλελειμμένων εκτάσεων μέσα στον υφιστάμενο πολεοδομικό ιστό.
- Την καταπολέμηση του νοσηρού φαινομένου των τελευταίων δεκαετιών, της υπερκατανάλωσης (ιδιαίτερα των εξαιρετικά ρυπογόνων και φθοροποιών για το περιβάλλον προϊόντων της σύγχρονης οικονομίας όπως π.χ. αυτοκινήτων, κλιματιστικών, πλαστικών ειδών κλπ.), με την προώθηση αντίστοιχων πολιτικών, κινήτρων και της σχετικής διαπαιδαγώγησης των πολιτών.



9. Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗ ΠΟΛΗ (οικονομική ανάπτυξη)

Το πρόβλημα Κατά τα μεταπολεμικά χρόνια η πολεοδομική σκέψη και πρακτική στην Ελλάδα, ενώ είχε μηδαμινή επίδραση στην εν πολλοίς αυτορυθμιζόμενη εξέλιξη των πόλεων μας, είχε σαν κύριο αντικείμενο της τον καθορισμό των χρήσεων γης και τον όρων δόμησης.

Η συσσώρευση κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων καθιστά πλέον απαραίτητη μία πολεοδομική προσέγγιση, στην οποία οι επί μέρους παράμετροι σχεδιασμού να αποτελούν πτυχές ενός ενιαίου προβληματισμού.

Αναφορικά προς τον οικονομικό σχεδιασμό, σαν ακανθώδη προβλήματα παρουσιάζονται η αντιμετώπιση της φτώχειας, της ανεργίας, του αποκλει-

σμού, η ανεπάρκεια των δημόσιων επενδύσεων, η ανεξέλεγκτη και ορισμένες φορές βλαπτική για την πόλη ιδιωτική επιχειρηματική δραστηριότητα στο πλαίσιο της γενικότερης λειτουργίας της ελεύθερης αγοράς κλπ. Ευρύτερης σημασίας σε χωροταξική κλίμακα παραμένει το πρόβλημα της υπερσυγκέντρωσης του παραγωγικού δυναμικού και των επενδύσεων στην πρωτεύουσα κυρίως, γεγονός που διαιωνίζει την παγιωμένη πλέον απόσταση μεταξύ κέντρου και περιφέρειας που καταδικάζει την τελευταία στην εξάρτηση και την υπανάπτυξη.

Η προοπτική Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που να ενσωματώνει οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντολογικές θεωρήσεις μπορεί να αποτελέσει τη βάση για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων των πόλεων μας.

Ο σχεδιασμός πρέπει να αποβλέπει π.χ. στη δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας, στήριξη των μικρών επιχειρήσεων κλπ. ώστε να ενδυναμώνεται η τοπική υποδομή της πόλης και να ενισχύεται η οικονομική ανταγωνιστικότητα χωρίς να αυξάνεται παράλληλα ο κοινωνικός αποκλεισμός. Να προβλέπει παράλληλα μηχανισμούς χαλιναγώγησης της αγοράς, διατήρησης των δημόσιων επενδύσεων σε επίπεδο ανάλογο του οικονομικού προϊόντος των πόλεων, πολιτικές γης και αξιοποίηση της υπεραξίας της, εδραίωση αναπτυξιακών συνεργιών δημόσιου-ιδιωτικού τομέα και παροχής κινήτρων και εξασφαλίσεων για την βιώσιμη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Γενικότερα να αξιοποιεί τα οικονομικό, φυσικό και πολιτιστικό δυναμικό της κάθε πόλης ενθαρρύνοντας την καινοτόμο θεσμική και ατομική πρωτοβουλία.

Ειδικά σε ότι αφορά την πρωτεύουσα, η πολιτεία οφείλει να προωθήσει άμεσα αποκεντρωτική οικονομική πολιτική, όσο και αν αυτή βραχυπρόθεσμα συνεπάγεται ψηλό πολιτικό κόστος, εάν προσβλέπει στην αυτοδύναμη ανάπτυξη των άλλων σημαντικών κέντρων αλλά και των μικρότερων της Ελληνικής περιφέρειας, και στον περιορισμό του υδροκεφαλισμού της Αθήνας. Η σχέση κέντρου – περιφέρειας όπως και των περιφερειακών πόλεων μεταξύ τους πρέπει γενικά να αναβαθμιστεί με την οργάνωση δικτύων πόλεων και ανάλογων συνεργιών στο πνεύμα και των σχετικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



10. Η ΦΙΛΟΞΕΝΗ ΠΟΛΗ (υγεία και ασφάλεια)

Το πρόβλημα Οι περιβαλλοντικές συνθήκες των μεγάλων αστικών κέντρων στην χώρα μας έχουν ραγδαία υποβαθμιστεί, λόγω της συνεχούς αυξανόμενης ρύπανσης κάθε μορφής και της συρρίκνωσης και κακοποίησης των φυσικών ενδοαστικών και περιαστικών πνευμόνων του αστικού χώρου. Παράλληλα η συνεχιζόμενη συσσώρευση πληθυσμών που δεν αφομοιώνονται στην κοινω-

νική και οικονομική διάρθρωση των πόλεων μας προκαλεί μία αλληλουχία από συνέπειες σε σχέση με την υγεία και την ασφάλεια τους.

Η προοπτική Είναι πλέον επιτακτικής σημασίας η βελτίωση των συνθηκών ζωής στις Ελληνικές πόλεις αν προσδοκούμε στο να διατηρήσουν ένα μέρος τουλάχιστον από την παλιά ελκυστικότητα τους και να καταστούν ευρύτερα ανταγωνιστικές. Απαιτείται προς αυτή την κατεύθυνση η άμεση λήψη μέτρων για την προστασία του Αστικού περιβάλλοντος σχετικών με την κυκλοφορία, την χωροθέτηση ωχλουσών χρήσεων, την βιοκλιματική θεώρηση, τον περιορισμό της ρύπανσης, την αύξηση του πρασίνου, την ανάκτηση και προστασία του περιαστικού φυσικού περιβάλλοντος, την επανένταξη των γκρίζων περιοχών κλπ. σύμφωνα και με το πρότυπο του Διεθνούς Οργανισμού Υγείας περί “Υγειών Πόλεων”.

Παράλληλα πρέπει άμεσα να προωθηθούν μέτρα και ενέργειες για την καταπολέμηση των γεννεσιουργών αιτιών που προκαλούν κοινωνικές αναταραχές και εγκληματικότητα, με την αναβάθμιση του επιπέδου ζωής και την αποκατάσταση της κοινωνικής συνοχής ιδιαίτερα για τους μη έχοντες.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Το γεγονός αυτό αποτελεί κατά την γνώμη μου μία από τις σημαντικότερες επιτυχίες διεθνούς ακτινοβολίας της χώρας μας κατά τα τελευταία χρόνια στον Πολεοδομικό χώρο.
- 2 Το κείμενο της Χάρτας που συντάχθηκε από τον Le Corbusier με 95 θέσεις και με βάση τα πρακτικά του 4^{ου} CIAM της Αθήνας, ονομάστηκε έτσι από ένα νομοθέτημα του Σόλωνα και δημοσιεύτηκε 10 χρόνια αργότερα.
- 3 Η έμφαση στην συλλογικότητα του εγχειρήματος δόθηκε τόσο από τον καθηγητή Αραβαντινό που διακατέχεται ως γνωστόν από ιδιαίτερη ευαισθησία για την τήρηση σχετικών διαδικασιών σ’ όλη του την σταδιοδρομία, όσο και τον Θ. Παπαγιάννη ως φυσικό τότε σύνδεσμο του ΣΕΠΟΧ με τον ΕCΤΡ.
- 4 Για την υπογράμμιση του ανθρωποκεντρικού χαρακτήρα της Ν.Χ. προτάθηκε από τον γράφοντα, και έγινε αποδεκτός ως υπότιτλος της η διατύπωση “Προς την Πόλη των Πολιτών”.
- 5 Για την προετοιμασία του προσυνεδρίου συγκροτήθηκε σχετική οργανωτική επιτροπή με τους Θ. Παπαγιάννη, Θ. Αραβαντινό, Β. Γκιζίλου και Β. Γαβριελάτο από πλευράς ΣΕΠΟΧ, και Α. Μαρκοπούλου, Β. Κωνσταντινίδου και Μ. Πρώιο από πλευράς Δήμου Αθηναίων με συντονιστή τον Α.Δ.Τριποδάκη.
- 6 Ο καθηγητής Αραβαντινός συμμετέσχε με την εισαγωγική εισήγηση: “Η ανάγκη για κατευθύνσεις στην οργάνωση της πόλης και η Χάρτα της Αθήνας”
- 7 Α. Δ. Τριποδάκης – εισαγωγική εισήγηση: “Συμπεράσματα του διεθνούς προσυνεδρίου: Προς τη Νέα Χάρτα των Αθηνών” του Ιουνίου 1994.

- 8 Οι Θ. Αραβαντινός και Ζ. Δεμαθάς συμμετείχαν με κοινή εισήγηση “Προς μία κοινή Ευρωπαϊκή προσέγγιση”.
- 9 Τα μέλη της συντακτικής επιτροπής ήσαν οι J. Griffiths (Αγγλία), C. Lambert (Γαλλία), F. Thorpaes (Δανία) και Α. Τριποδάκης (Ελλάδα).
- 10 Στην συνέλευση αυτή παρέδωσα στον τότε πρόεδρο ΕCΤΡ Α. Cagnato σχετική πρόσκληση του τότε Δημάρχου Δ. Αβραμόπουλου που έγινε αμέσως αποδεκτή.
- 11 Στην οργανωτική επιτροπή συμμετείχαν οι Σ. Φανού, Β. Κωνσταντινίδου, Φ. Παπαγεωργίου, Χ. Παπαχριστόπουλος, Μ. Πρώιος ως μέλη με τον Θ. Παπαγιάννη ως Αντιπρόεδρο και Α. Τριποδάκη ως Πρόεδρο.
- 12 Ο καθηγητής Θ. Αραβαντινός συμμετέσχε με την εισαγωγική εισήγηση: “Πορεία προς τη Νέα Χάρτα των Αθηνών 1993-98”.
- 13 Παρουσίαση της “Νέας Χάρτας των Αθηνών 1998” από την συντακτική επιτροπή.
- 14 Εισηγητές των 10 ενοτήτων ήσαν οι: Θ. Μαλούτας, Dr. R. Schoonbroot, Dr. J. Gehl, L. Krier, Dr. K. Kunzmann, G. Walker, M. Parkinson, F. M. Ciuffini, Dr. R. Radović, Dr. J. De Mesones - A. Dalcin.
- 15 Στις παρενθέσεις αναφέρεται επεξηγηματικά ο τίτλος της αντίστοιχης ενότητας της Ν.Χ.Α. Τα λογότυπα χρησιμοποιήθηκαν κατά την παρουσίαση των ενοτήτων.
- 16 Η αριθμητική αναλογία εκλεγμένων προς ψηφίζοντες που μπορεί να κυμαίνεται από 1:10.000 έως 1:100.000 καθιστά την ουσιαστική συμμετοχή του πολίτη ανέφικτη.
- 17 Η ανάληψη ευθυνών, αρμοδιοτήτων και πόρων από την τοπική αυτοδιοίκηση λύνει μερικά μόνο το πρόβλημα της συγκέντρωσης υπερεξουσιών στην κεντρική κυβέρνηση. Οι Δήμοι και οι Κοινότητες λειτουργούν συχνά στο επίπεδο της πόλης εξ' ίσου συγκεντρωτικά ως προς τον πολίτη.
- 18 Στην κορυφή αυτής της ιεραρχίας για τα μεγάλα αστικά κέντρα θα πρέπει να συγκροτηθούν οι πολυσυζητημένες Μητροπολιτικές διοικήσεις με ουσιαστικούς πόρους και αρμοδιότητες.
- 19 Στην κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να επανεξετασθούν οι προτάσεις δημιουργίας επιτροπών γειτονιάς και συνοικιακών συμβουλίων του Α. Τρίτη και να αντιμετωπισθούν ρεαλιστικά οι δυσκολίες λειτουργίας τους σε μία χώρα όπως η Ελλάδα όπου ο κάτοικος της πόλης έχει ασθενή συλλογική συνείδηση.
- 20 Τον όρο πρωτοχρησιμοποίησα στο Εθνικό Προσυνέδριο για την Νέα Χάρτα το '94 στην εισήγησή μου με τίτλο “Προς την πόλη των πολιτών :ανάκτηση του Δημόσιου Χώρου και Ανακυττάρωση της Αστικής Δομής”.
- 21 Η ομογενοποίηση και ισοπέδωση του χαρακτήρα των Ελληνικών πόλεων με την “προσαρμογή” του *rasse - partout* της Αθηναϊκής πολυκατοικίας στα “τοπικά” δεδομένα πρέπει να σταματήσει. Τα δημόσια κτίρια οφείλουν να αποτελέσουν επιτέλους πρότυπα για την προώθηση μίας σύγχρονης τοπικής αρχιτεκτονικής, ενώ για τα ιδιωτικά θα είναι απαραίτητη η συμπλήρωση του ισχύοντος γενικόλογου Γ.Ο.Κ. με ειδικές κτιριοδομικές διατάξεις τοπική εμβέλειας.
- 22 Το δίκτυο Δημοσίων χώρων που περιλαμβάνει τους σημαντικότερους κοινωνικούς, ιστορικούς, λειτουργικούς κλπ. πυρήνες των Αστικών κέντρων (άξονες, χώρους πρασίνου, αρχαιοτήτων, πλατείες κλπ.) ονόμασα σε σχετικό ερευνητικό πρόγραμμα-

- μα του Ε.Μ.Π. Δίκτυο Δημόσιας Εικόνας (Δ.Δ.Ε.), προτείνοντας παράλληλα την ιεράρχησή του σε διαφορετικά επίπεδα και την αντιμετώπισή του σε φάσεις.
- 23 Ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα πρέπει άμεσα να προωθηθούν στρατηγικές για την σταθεροποίηση και βαθμιαία την μείωση του πληθυσμού, που βρίσκονται ασφαλώς στον αντίποδα πρόσφατων επιλογών όπως π.χ. η αστικοποίηση των Μεσογείων στην Αθήνα κλπ.
 - 24 Θυμίζω στο πνεύμα των αναφερόμενων παλαιότερη τεκμηριωμένη πρότασή μου στον Δήμο Αθηναίων το 1993 για την δημιουργία μίνι-δακτυλίου στον ιστορικό πυρήνα της Αθήνας με πλήρη απαγόρευση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. (πλην των αναγκαιούντων) που δυστυχώς δεν εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο.
 - 25 Βλ. τις πρόσφατες εξαγγελίες για μείωση της φορολογίας των αυτοκινήτων μεγάλου κυβισμού και γενικότερα την πληθώρα οδικών έργων με παχυλούς προϋπολογισμούς που προωθούνται συνεχώς και που δεν έχουν σχέση με περιφερειακές κυκλοφοριακές κινήσεις.
 - 26 Το 1992-3 επεξεργασθήκαμε με τους συνεργάτες μου του γραφείου μελετών Αθήνας του Δήμου Αθηναίων πρόταση δημιουργίας γραμμικών υπόγειων garages γειτονιάς κάτω από δρόμους πυκνοκατοικημένων περιοχών μέσου πλάτους (10-12μ.) και ελέγξαμε την δυνατότητα αυτοχρηματοδότησής τους με παραχώρηση της εκμετάλλευσής τους για ορισμένο χρονικό διάστημα.
 - 27 Βλέπε για παράδειγμα το νέο φαινόμενο της παρακολούθησης με κάμερες των Δημοσίων χώρων και των πολιτών a la Orwell.
 - 28 Ασφαλώς και έχουμε να διανύσουμε πολύ δρόμο για την επιτυχία αυτού του στόχου όταν την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές ανακοινώνεται νέο δασικό νομοσχέδιο που οδηγεί στον "έντεχνο" αποχαρκτηρισμό εκατομμυρίων στρεμμάτων δασικών εκτάσεων της Ελληνικής γης.
 - 29 Αποτελεί βεβαίως κεφαλαιώδες ερώτημα το πότε θα αποφασίσει η πολιτεία να αντιμετωπίσει προληπτικά το τεράστιο αυτό θέμα, όταν πρόσφατα εξήγγειλε για μία ακόμη φορά στο διάστημα των τελευταίων 50 χρόνων εντάξεις και νομιμοποιήσεις περιοχών αυθαιρέτων συνολικής έκτασης 250,000 στρ.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- ACTES seminaire Europeen "Territoires urbains et cohesion sociale en Europe: quelle action publique?"** (1995) Παρίσι.
- Δήμος Αθηναίων - ΕΣΤΡ "Η Νέα Χάρτα των Αθηνών"** (1998) Πρακτικά Δ. Συνεδρίου.
- Δήμος Αθηναίων - ΣΕΠΟΧ "Προς την Νέα Χάρτα των Αθηνών"** (1994) Πρακτικά Συνεδρίου.
- Dematteis D. "Marketing urbano"** (1994) Τορίνο.
- Demblin F.- European Foundation for the improvement of living and working conditions "Innovations for the improvement of the urban environment:Austria - Finland - Sweden"** (1998).
- Council of Europe "The challenges facing European society with the approach of**

- the year 2000. Public participation in regional/spatial planning in different European countries*" (1995) Πρακτικά Δ. Συνεδρίου.
- Ε.Μ.Π. Αθήνα** *"Urban regional, environmental planning and informatics to planning in an era of transition"* (1997) Πρακτικά Δ. Συνεδρίου – Αθήνα.
- European Commission** *"European sustainable cities "* (1996) Report by the expert group on the urban environment.
- European Foundation for the improvement of living and working conditions** *"European Conference on urban innovations"* (1993) Πρακτικά Δ. Συνεδρίου - Σεβίλλη.
- Zucker P.** *"Town and square"* (1959)
- Fundación Mapfre** *"Barcelona. Evolucion urbanistica de una capital compacta"* (1992) Μαδρίτη.
- Gehl J., L. Gemzoe** *"Public spaces public life"*, (1996) The Danish Arch. Press, Κοπεγχάγη.
- Gehl J.** *"Life between buildings"*, (1996) Arhitektens Forlag.
- Gehl J., L. Gemzoe** *"New city spaces"*, (2000) Danish Arch. Press.
- Gili G.** *"Barcelona remodelación capitalista o desarrollo urbano"* (1971) Βαρκελώνη.
- Harding A.** *"European cities towards 2000"* (1994) Manchester University Press.
- Netherlands Scientific Council for government policy** *"Debating Institutions and cities"* (1992) A.M.J. Kreukels & W.G.M. Salet.
- Le Corbusier** *"Η Χάρτα των Αθηνών"* (1943). Μετά από το IV CIAM στην Αθήνα το 1933.
- Τριποδάκης Α. Δ.** *Διεθνές συνέδριο ΑΓΕΤ, Πρόγραμμα Ηρακλής* (1997). Εισήγηση: "Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου στις Ελληνικές πόλεις".
- Τριποδάκης Α. Δ.** *10^ο Πανελλήνιο Συνέδριο ΣΑΔΑΣ: Εισήγηση* (1999). "Η Αρχιτεκτονική της πόλης – ο νέος ρόλος του Αρχιτέκτονα".
- Pushkaref and Zupan** *"Urban space for pedestrians"* M.I.T. (1975) Press.
- Perovic M. P.** *"Lessons of the past"* (1985) (The Institute for development planning of the city of Belgrade).
- Parkinson M.** *"Reshaping local government"* (1987) Transaction Books.
- Parkinson M.–V. Roberts** *"Public/private/community partnerships in local government"* (1995) LGMB, Λονδίνο.
- Συμβούλιο Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης** *"Η Ευρώπη και η Αρχιτεκτονική αύριο"* (1995) Λευκή Βίβλος, Βρυξέλλες.
- Tagliaventi G. – L. O' Conor** *"A vision of Europe"* (1992) Alinea Edts.
- ΥΠΕΧΩΔΕ - ΣΕΠΟΧ** *"Από την Χάρτα των Αθηνων στον 21^ο αιώνα"* (1995) Πρακτικά Ημερίδας.
- ΥΠΕΧΩΔΕ** *Επιχείρηση πολεοδομικής ανασυγκρότησης* (1983) Προδιαγραφές μελετών ΓΠΣ – ΜΕΑ.
- ΥΠΕΧΩΔΕ – Ε.Μ.Π.** *"Αισθητική αναβάθμιση του Ιστορικού κέντρου των Αθηνών"* (1992 – 2002). Ερευνητικό πρόγραμμα. Επιστ. Υπεύθυνος: Γ. Παρμενίδης.

I. ΕΜΜ. ΤΣΟΥΔΕΡΟΣ

Το Πολεοδομικό Αποτύπωμα του Χρόνου (τα συνιστάμενα στοιχεία, η διαδοχή τους)

Γενικά

Ο Ρυθμός της βιολογίας ήταν σαφής για τον άνθρωπο επί εκατοντάδες χιλιάδες χρόνια. Ο Αριστοτέλης είχε σημειώσει, τριακόσια και πάνω χρόνια προ Χριστού, ότι οι ωοθήκες αχινών μεγαλώνουν κατά την πανσέληνο. Ο Ιπποκράτης είχε παρατηρήσει καθημερινές διακυμάνσεις στα συμπτώματα μερικών ασθενών του και πίστευε πως η κανονικότητα είναι σημάδι υγείας. Ο Ηρόφιλος από την Αλεξάνδρεια είχε καταγράψει αλλαγές στο σφυγμό κατά τη διάρκεια της ημέρας. Ο Κικέρων αναφέρει ότι η σάρκα των στρειδιών αυξομειώνεται με το φεγγάρι, κάτι που το επιβεβαίωσε αργότερα ο Πλίνιος.¹

Χρειάστηκαν, όμως, αρκετοί αιώνες για να αναγνωριστεί ότι αυτή η συμπεριφορά είχε ως κινητήρια δύναμη με εσωτερική διαδικασία και δεν ήταν άμεση απάντηση στο ηλιακό φως, το σκοτάδι και άλλους περιβαλλοντικούς παράγοντες. Σήμερα, πολλοί βιολόγοι πιστεύουν ότι αυτό είναι το σπουδαιότερο γνώρισμα των φυσικών οικοσυστημάτων.

Ανακαλύφθηκαν πολλές περιπτώσεις εικοσιτετράωρων ρυθμών, αν και η διάρκεια τους σπάνια είναι ακριβώς 24 ώρες. Λέγεται ότι αυτοί οι καρδιανοί ρυθμοί (circadian: από την λατινική λέξη circa: περίπου, και τη λέξη dies: ημέρα), όρος που επινοήθηκε για πρώτη φορά το 1959 από τον Franz Halberg του Πανεπιστημίου της Μινεσότας, είναι ενδογενείς. Αυτό σημαίνει ότι δημιουργούνται εσωτερικά από τους οργανισμούς και δεν υποκινούνται εξωτερικά από τον κύκλο της ημέρας και της νύχτας, όπως θα μπορούσε να υποθέσει κανείς εκ πρώτης όψεως. Εντούτοις, όπως θα δούμε, αυτά τα ρολόγια είναι συγχρονισμένα με το περιβάλλον, και είχαν όλο τον καιρό να αντιμετωπίσουν τις αλλαγές που συνεπέφερε η βαθμιαία επιβράδυνση της περιστροφής της Γης.

Γεννάται έτσι το ερώτημα ποιος είναι ο αντίστοιχος ρυθμός στην ζωή της πόλης όχι τον τρόπο λειτουργίας της αλλά στην ανάπτυξή της. Και από ποια διάσταση υποκινείται αυτός. Πάντως είναι γεγονός σαν ανθρωπογενής κατάσταση η πόλη προκύπτει και εξελίσσεται από την ελεύθερη βούληση των ανθρώπων. Και μόνον. Και δεν υπάρχει το τίποτα το εξωγενές. Η οποιαδήποτε δε εξέλιξή του, μετατροπή ή ανάπτυξη υποκινείται από εσωτερικό οργανισμό της πόλης, όπως αυτός εκφράζεται από τις δράσεις των κατοίκων της συνολικά.

Η κατεύθυνση του χρόνου

Ο χρόνος παραμένει σε βασική διάταξη που εξελίσσεται συνεχώς, την οποία συλλαμβάνουμε στο συνειδησιακό επίπεδο. Με τη συνείδηση μας. Ο χρόνος είναι διάσταση του Συνειδητού ενώ ο χώρος είναι διάσταση των αισθήσεων.

Ο χρόνος είναι μη αντιστρεπτός όπως είναι και τα γεγονότα στα οποία ή μέσω των οποίων “Συμβαίνει”. Στην πόλη η μη αντιστροφή “διασφαλίζεται” (επιβεβαιώνεται) από την υψηλή αδράνεια των δομών. Η οποία μας αναγκάζει σε ιδιαίτερες δράσεις αποκαταστάσεων.

Προς τα πού εξελίσσεται ο χρόνος; Κατεύθυνση έχει μόνον το σύστημα που οργανώνεται με βάση κάποιες συντεταγμένες του χώρου. Υπάρχει ένα διάνυσμα που ορίζεται από την ίδρυση της Ελληνικής Δημοκρατίας και την Γέννηση του Χριστού ή του Μωάμεθ. Και είναι ευθεία αυτή η κατεύθυνση ή ελίσσεται μέσα και μέσω σταθμών γεγονότων; Η προσωπική μας θεώρηση είναι ότι επειδή ο χρόνος είναι διάσταση της συνειδήσής μας η κατεύθυνση μπορεί να είναι ευθεία αλλά είναι τα γεγονότα που την καθορίζουν.

Η πολεοδομική οργάνωση προκύπτει από το σύνολο των πολεοδομικής φύσεως επιλογών και απαιτήσεων, η δυνατότητα των οποίων μπορεί να είναι μηδενική σε οριακή περίπτωση, δρώντων ατόμων.² Ειδικότερα στην πολεοδομία ενδιαφερόμαστε για το γεγονός ότι οι δράσεις αμέτρητων- εκατοντάδων πολιτών συγχρονίζονται για να δημιουργήσουν “μορφώματα στο χώρο” μέσω κάποιων μορφωμάτων “οικονομικών δραστηριοτήτων” στο χρόνο με τελικό στόχο μια ισορροπία. Η οποία μόλις εγκαθιδρυθεί τίθεται αυτόματα σε αμφιβολία – αμφισβήτηση μέσω νέων δράσεων των πολιτών. Βρισκόμαστε μπροστά σε μία συνεχή παλινδρομική διαλεκτική κίνηση.

Η Θεώρηση των Πολεοδομικών συστατικών στοιχείων

Τα συστατικά στοιχεία της πόλης είναι ο αριθμός κατοίκων ο οποίος όμως δεν συνιστά αυτομάτως και την οντότητα της πόλης, η οποία συμπληρώνεται από την ταυτόχρονη θεώρηση α) των χωρικών ενοτήτων και κατασκευών εντός των οποίων λαμβάνουν χώρα β) οι όποιες δραστηριότητες του προαναφερθέντος πληθυσμού.

Προκειμένου να συγκεκριμενοποιήσουμε το πρόβλημα θεωρούμε γεωγραφικό πίνακα διπλής εισαγωγής ο οποίος στις γραμμές του εμπεριέχει τις χωρικές ενότητες- θέσεις παρατήρησης ύπαρξης των αναφερθέντων στοιχείων δηλαδή α) αριθμός πληθυσμού και β) αριθμός ανθρωπίνων ιδρυμάτων (σε δύο στήλες).

Η μήτρα αυτή δεν δίνει την δυνατότητα χωρικής διαφοροποίησης, παρά μόνο σε μικρό βαθμό και όχι οπωσδήποτε της θεματικής διαφοροποίησης της πολλαπλής απασχόλησης του πληθυσμού σε 35 είδη απασχολήσεως οπότε ολοκληρώνεται με 6024 γραμμές και 35 στήλες, ήτοι 210,840 στοιχεία.

Τα διατιθέμενα στοιχεία έτσι συνιστούν ένα τρισδιάστο χώρο με διευθύνσεις – διανύσματα:

- α) το χώρο σε ανάλυση οικοδομικού τετραγώνου
- β) την απασχόληση σε ανάλυση διψήφιου κωδικού της ΕΣΥΕ και
- γ) των ανθρωπίνων ιδρυμάτων (κατατήματα) πάλι σε διψήφια ανάλυση.³

Είναι προφανές, ότι η διάσταση του χρόνου (εάν αυτός θεωρηθεί συνεχής μεν, αλλά αναλυμένος σε χρονικές στιγμές καταγραφής των φαινομένων, δηλαδή τις απογραφικές στιγμές) δεν εμπεριέχεται στη μήτρα αυτή. Η εισαγωγή δε και της διάστασης του χρόνου καθιστά την θεώρηση των δεδομένων τετραδιάστατη.

Η ανάγκη ταυτόχρονης μελέτης των 4 αυτών διαστάσεων επιβάλλει την χρησιμοποίηση νοπτικού εργαλείου. Και αυτό το εργαλείο είναι η Δομική Θεώρησή τους. Δηλαδή πρέπει να αποκαλύψουμε τις δομές που αυτές οι μήτρες εμπεριέχουν. Αυτό γίνεται με την εξαγωγή των Κυρίων Συνιστωσών των μητρών που αποτελούν και τις Συνιστώσες των Δομών. Οι συνιστώσες αυτές είναι νέες θεωρητικές διαστάσεις, οι οποίες περιληπτικά περιγράφουν τις δομές. Και επιλύουν το πρόβλημα. Δηλαδή τα στοιχεία και την αλληλουχία του διερευνούμενου ρυθμού.

Η επεξεργασία στηρίζεται σε γραμμικές συσχετίσεις που συνεπάγεται αναλογική θεώρηση. Αντίθετα η μη γραμμικότητα συσχετίσεως, που συνεπάγεται δυσαναλογική θεώρηση, θα δημιουργούσε αλληλεξαρτήσεις με ανάδραση και κατώφλια που θα αποδομούσαν την σύνθεση και την κατανόηση της. Στη πρόθεσή μας να καταγράψουμε το χωρικό αποτύπωμα του ρυθμού της αστικής ανάπτυξης θα επεξεργαστούμε τις παραπάνω αναφερθείσες μήτρες.

Η προσέγγιση του χρόνου

Ο χρόνος όμως δεν μπορεί να καταγραφεί από μόνος του. Ο χρόνος καταγράφεται μόνο μέσα από την μεταβολή των δεδομένων ή από την καταγραφή των πράξεων που γίνονται ταυτόχρονα ή και με την σειρά διαδοχής τους. Αλλιώς ο χρόνος δεν μπορεί να συλληφθεί, δεν μπορεί να καταγραφεί, ενώ μπορεί να εννοηθεί και υπάρχει μέσα στις μεταβλητές ή και στις πράξεις στις δράσεις που γίνονται ταυτόχρονα.

Ποιες όμως μπορεί να είναι αυτές οι ταυτόχρονες δράσεις τα ταυτόχρονα συμβάντα- που συλλαμβάνουν καταγράφουν και σχηματοποιούν το χρόνο, θεματικά και χωρικά:

Δεδομένου ότι το πολεοδομικό φαινόμενο είναι πολύπλοκο, πολυσιχιδές και πολυεπίπεδο. Ενδιαφέρον έχει η εξέταση στην πάροδο (διαδρομή) του χρόνου των αλλαγών των δομών. Όλων των ειδών των δομών και ειδικότερα των λειτουργικών δομών δηλαδή των δομών των αστικών δραστηριοτήτων, δηλαδή των δομών χρήσεων γης. Αυτές μπορεί να είναι:

- α) Ο συνδυασμός των συμβατών παραγόντων των Δομών μεταβολής των απασχολούμενων και του αριθμού καταστημάτων.
- β) Η ιεραρχική αλληλουχία τους, η οποία θα καταδείξει και το τι συνέβη πραγματικά, στα συνιστώμενα στοιχεία της πόλης, κατά την περίοδο 1978, και αυτή κατά το 1988.

Τα στοιχεία που διαθέτουμε είναι:

- α) Ο αριθμός των απασχολούμενων του Δήμου Αθηναίων κατά το έτος 1978 και το 1988.
- β) Ο αριθμός των καταστημάτων στο Δήμο Αθηναίων κατά το έτος 1978 και 1988.⁴

Είναι προφανές ότι διαθέτουμε στοιχεία δυο διαφορετικών τύπων δηλ. απασχολούμενοι και αριθμός καταστημάτων και αυτά σε απόσταση μίας δεκαετίας μεταξύ τους. Το ερώτημα που γεννάται είναι πως θα μπορούσαμε να διαχειριστούμε αυτά τα στοιχεία ώστε να αποκαλύψουμε **ένα βιολογικό ρυθμό ποιοτικής και χωρικής εξέλιξης** μέσα στον δήμο Αθηναίων. Εν πάση περιπτώσει **ένα ρυθμό μέσα στον χρόνο και στο πολεοδομικό χώρο**. Ένα ρυθμό ο οποίος θα μπορούσε να εκληφθεί σαν το αποτύπωμα, το χνάρι, του χρόνου πάνω στη πολεοδομική κατάσταση του δήμου Αθηναίων.

Η θεματική εξέλιξη στο χρόνο του αριθμού των απασχολημένων θα προκύψει με την διατύπωση της δομής της μεταβολής του αριθμού των απασχολούμενων με βάση τις τιμές του 1978. Αυτό γίνεται μέσω του κλάσματος:

$$\frac{\text{Απασχ.88-Απασχ.78}}{\text{Απασχ.78/100}}$$

ώστε να μας προκύψει ποσοστιαία η μεταβολή με βάση τις τιμές του 1978. Το αυτό θα επαναληφθεί και για τον αριθμό των καταστημάτων κατά την χρονική περίοδο της δεκαετίας δηλ. στις δύο χρονικές τομές 1978-1988 στο δήμο Αθηναίων.

Οι προκύπτουσες δομές διαμορφώνονται μέσω των εξαγομένων συνιστωσών τους. Δηλαδή των παραγόντων. Ήτοι εξάγονται 16 παράγοντες για την δομή της απασχόλησης και 12 παράγοντες για την δομή του αριθμού των καταστημάτων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι δύο αυτές δομές αποτελούν τις δομές της μεταβολής:

- α) της απασχόλησης κατά την δεκαετία 1977-78, και
- β) των καταστημάτων αντιστοίχως.

Πιο συγκεκριμένα οι δομές αυτές αποκαλύπτουν τον χαρακτήρα της διαχρονικής μεταβολής στη δεκαετία. Δηλαδή ποιος ήταν ο θεματικός λειτουργικός χαρακτήρας της μεταβολής στην δεκαετία και ποιες ήταν οι ομάδες των μεταβλητών που μεταβλήθηκαν συντονισμένα. Αυτά στις περιπτώσεις του αριθμού των απασχολούμενων και του αριθμού των καταστημάτων. Δηλαδή όπως έχει αναφερθεί ήδη και στα “δύο βασικά συστατικά στοιχεία μιας πόλης”. Έτσι έχουμε επιτύχει την θεματική εξέλιξη των δύο συστατικών στοιχείων της πόλης. Αυτή η εξέλιξη αφορά μόνο στο θεματικό επίπεδο και είναι μονοδιάστατη. Ακόμη δεν έχει εμφανισθεί η διάσταση έστω και θεματική του χρόνου μέσα στην γενικότερη σύλληψη, δηλ. με συνδυασμό και των δύο συστατικών της πόλης.

Αναδεικνύουμε λοιπόν τις δομές της μεταβολής του Σκληρού Κελύφους (μεταβολή του αριθμού καταστημάτων σε τιμές 1978) και της Απασχόλησης (μεταβολή του αριθμού των απασχολούμενων σε τιμές 1978) οι οποίες παρουσιάζονται κάτωθι μέσω των κατακλιμένων παραγοντικών μητρώων (Rotated factor Matrix) (πίναξ 1).

Είναι έτσι φανερό ένα πρώτο χνάρι του χρόνου, στην περίοδο 1978-1988, μέσω των ποσοστών μεταβολής του αρ. καταστημάτων και αρ. απασχολούμενων όλων των κλάδων οικονομικών δραστηριοτήτων σε διψήφια ανάλυση των ΕΣΜΕ (35 κωδικοί).

Είναι όμως γνωστό ότι ένα φαινόμενο γίνεται κατανοητό και ερμηνεύσιμο μέσω ενός άλλου φαινομένου. Έτσι στοχεύουμε στην ανάδειξη της έννοιας του χρόνου μέσω της ταυτόχρονης παρακολούθησης, της δομής της μεταβολής του Σκληρού Κελύφους και της Απασχόλησης. Δηλ. στη μετάβαση από το φαινόμενο στο νοούμενο μέσω των διαφόρων τρόπων εξεικόνισης.⁵

Προς τούτο διενεργούμε Ανάλυση κυρίων συνιστωσών των παραγοντικών τιμών (factor scores) των 12 και 16 παραγόντων της εξελεκτικής Δομής των καταστημάτων και της Απασχόλησης αντίστοιχα. Η ανάλυση μας δίνει 14 Συνιστώσες της διαχρονικής δομής της εξέλιξης των οικονομικών δραστηριοτήτων Δήμου Αθηναίων. (Rotated factor Matrix) (πίναξ 2).

Τα Βήματα του Πολεοδομικού χρόνου

Ο πίνακας 2 παρουσιάζει τις Συνιστώσες της ταυτόχρονης ανάλυσης κυρίων συνιστωσών, των Δομών Μεταβολής της Απασχόλησης και του Σκληρού κελύφους.

Θεωρούμε ότι οι συνιστώσες αυτές αποτελούν το αποτύπωμα του πολεοδομικού χρόνου κατά την περίοδο 1978-88.

Η αποκωδικοποίηση του αποτυπώματος του χρόνου, μέσω του συνδυα-

σμού των λειτουργικών διεργασιών μέσα στον Δήμο Αθηναίων, παρουσιάζεται ιδιαίτερα περίπλοκη, όπως άλλωστε ήταν αναμενόμενο. Ήδη το γεγονός των 35 μεταβλητών που χαρακτηρίζουν το Σκληρό Κέλυφος με του ίδιου αριθμού της απασχόλησης, ήτοι συνολικά 70 μεταβλητών, συνδυασμένο με το γεγονός της έλλειψης κανόνων ενδοαστικής χωροθέτησης των δραστηριοτήτων, μας ερμηνεύει, σε κάποιο βαθμό την πολυπλοκότητα που παρατηρείται.

Ακόμη πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν και ν' αξιολογηθεί η επιρροή της χρησιμοποιηθείσας κλίμακας κατάτμησης του χώρου από οικοδομικά τετράγωνα στην αποτύπωση αυτής της πολυπλοκότητας. Τούτο είναι λογικό, δεδομένου ότι οι συσχετίσεις μεταξύ τους, που προκύπτουν από την εγκατάσταση των δραστηριοτήτων στο οικοδομικό τετράγωνο, είναι οπωσδήποτε χαμηλότερες από τις πραγματικές λειτουργικές, στο ευρύτερο χώρο 4-6 οικοδομικών τετραγώνων που καθορίζεται από βασικότερους άξονες κυκλοφορίας. Ενώ παράλληλα αυξάνεται η λειτουργικότητα του, μέσω των εγκλεισμένων στον ευρύτερο χώρο ομάδας οικοδομικών τετραγώνων των εσωτερικών σ' αυτόν οδών.

Παρά ταύτα μία προσπάθεια ερμηνείας του, **βήματος του χρόνου** παρουσιάζει και μεθοδολογικό και ουσιαστικό ενδιαφέρον. Θεματικά παρατηρείται μία ανάμειξη δραστηριοτήτων, μη συμβατή λειτουργικά με την κλασική θεώρηση των εννοιών. Τούτο προφανώς οφείλεται στην ειδολογική εξέλιξη των δραστηριοτήτων (νέοι μέθοδοι management- ηλεκτρονικοποίηση – σχέση με πελάτη, άλλες βιομηχανίες και αγορές) που καθιστούν ευκολότερο συμβατή την χωροθέτησή τους. Τούτο καταδεικνύει μια **λειτουργική ενοποίηση του χώρου** που επιτρέπει την συμβατά αποδεκτή χωροθέτηση των δραστηριοτήτων λόγω κατ' αρχήν αυτής και δεύτερον λόγω της ειδολογικής διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων.

Είναι προφανής η οργανική διάσταση που παίρνουν οι δραστηριότητες ώστε να συλλειτουργούν στο συνολικό οργανισμό του Δήμου που αποτελεί την ΚΕΠ (Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή) της Μητροπολιτικής Συγκέντρωσης της χώρας.

Οι φάσεις του αποτυπώματος του χρόνου

Η μελέτη του πίνακα 2 των εξαχθισίων συνιστωσών τείνει να υποδηλώσει μία αλληλουχία καθορισμένη από περισσότερες διαδοχικές καταστάσεις. Έτσι *“η εντύπωση της διαδοχής επιβάλλεται”*. Αυτή *η συζευκτική εξέλιξη διαφοροποιείται θεματικά*. Δηλαδή υπάρχουν κλάδοι δραστηριοτήτων που παρουσιάζουν μία αύξηση του αριθμού των καταστημάτων σε σύζευξη με την αύξηση της απασχόλησης άλλων κλάδων. Αυτά τα διαδοχικά βήματα

λαμβάνουν χώρα ταυτόχρονα μέσα σε διαφορετικές περιοχές μιας πόλης. Αυτό δείχνει ότι *“η κατάσταση της πόλης είναι ανισότροπη”*. Δηλαδή λειτουργεί, και εξελίσσεται με διαφορετικό τρόπο. Αυτή η *“ανισοτροπία”* πραγματοποιείται κατ’αρχήν στο εξελικτικό επίπεδο που είναι και η αιτία της παρουσιαζόμενης ανισοτροπίας στον αστικό χώρο.⁶

Τελικά το ζητούμενο στον πίνακα 2 αποτελεί το πώς ερμηνεύεται π.χ, η αύξηση των απασχολούμενων στους κλάδους Α32-Α8-Α64, ταυτόχρονα με την αύξηση του αριθμού καταστημάτων στους κλάδους Κ29-Κ61-Κ39-Κ24. Είναι προφανές, λόγω της φύσης των γενομένων αναλύσεων, ότι αυτά τα φαινόμενα αποτελούν τις *φάσεις της εσωτερικής Αστικής εξέλιξης*. Και τούτο διότι θεωρούμε ότι οι φάσεις της εξέλιξης ενός φαινομένου διαμορφώνονται από την σύμμορφη και ταυτόχρονη εξέλιξη των μερών που συνιστούν το σύνολο του φαινομένου.⁷ Αναπτύσσεται λοιπόν μια διαδοχή στην συνδυασμένη μεταβολή.

- α) των χώρων εγκατάστασης και διεκπεραίωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων, και
- β) των απασχολούμενων σ’ αυτές τις οικονομικές δραστηριότητες.

Αυτή η καταγραφόμενη δυναμική σχέση ανάπτυξης Απασχόλησης – Σκληρού Κελύφους δείχνει, όχι τον εσωτερικό τρόπο λειτουργίας της πόλης, αλλά την *αναπτυξιακή διαδικασία της πόλης όπως αυτή αποτυπώνεται θεματικά στην διαδοχή του χρόνου*.

Είναι προφανής η πολυπλοκότητα της ιεραρχίας των *διαδοχικών θεματικά αλλά ταυτόχρονων χρονικά* πράξεων. Κατά την 10ετία αυτή η διεργασία λειτουργικής ανάπτυξης έγινε με τις διαδοχικές πράξεις που φαίνονται στον πίνακα 2.

Προκύπτει λοιπόν μία ειδικότερη – εσωτερική φυσιολογία της πόλης η οποία κατ’ αρχήν δεν είναι κατανοητή και ερμηνεύσιμη. Η δε ερμηνεία της πρέπει να αναζητηθεί σε νέες έννοιες όπως διαχείριση, σχέσεις χωροθέτησης, αλλαγή του λειτουργικού πολεοδομικού status της πόλης, κ.λπ.

ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΔΟΜΗΣ		ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΔΟΜΗΣ	
A1	A32 Βιομ. Παραγωγών πετρελαιο-άνθρακος	0,896	
	A82 Ασφάλειες	0,837	
	A64 Λιανικό εμπόριο	0,443	
A2	A29 Βιομ. δερμάτος-γυναικικών	0,811	
	A24 Βιομ. Ειδών υποδήσεως, ενδυμασίας, υφάσματος	0,715	
	A39 Λοιπές βιομηχανίες	0,617	
A3	A63 Μεσίτες-αντιπρόσωποι	0,703	
	A81 Τράπεζες-λοιπά οικονομικά ιδρύματα	0,654	
	A83 Διεκπεραιώσεις υποθέσεων	0,597	
A4	A26 Βιομ. Επίπλων-ειδών επιπλώσεως	0,707	
	A30 Βιομ. Προϊόντων εξ ελαστικού-πλαστικής ύλης	0,694	
	A25 Βιομ. Ξύλου-φελού	0,473	
	A38 Κατασ. Μεταφορικών μέσων	0,445	
A5	A22 Καπνοβιομηχανίες	0,878	
	A28 Εκτυπώσεις, εκδόσεις	0,903	
A6	A31 Χημικές βιομηχανίες	0,799	
	A23 Υφαντικές βιομηχανίες	0,791	
A7	A34 Βασικές μεταλλουργικές βιομηχανίες	0,773	
	A33 Βιομ. Προϊόντων εκ μη μεταλλικών ορυκτών	0,561	
A8	A66 Εσπατορία και ξηνοδοχεία	0,679	
	A65 Λιανικό εμπόριο	0,597	
	A88 Προσωπικές υπηρεσίες	0,349	
A9	A92 Υπηρεσίες υγιεινής-νεκροταφείων	0,878	
	A61 Χονδρικό εμπόριο	0,48	
A10	A72 Αποθήκευσις	0,808	
A11	A62 Χονδρικό εμπόριο απορριμμάτων-αποκομιμάτων	0,618	
	A35 Κατασ. τελικών προϊόντων εκ μετάλλων	0,59	
	A37 Κατασ. ηλεκτρικών μηχανών, συσκευών	-0,396	
A12	A73 Επικοινωνίες	0,756	
	A97 Υπηρεσίες αναψυχής και πολιτισμού	0,685	
A13	A21 Βιομ. Ποτών	0,707	
	A36 Κατασ. Μηχανών και συσκευών	0,68	
A14	A84 Ενοικιάσεις κινητών	0,72	
	A85 Ενοικιάσεις ακινήτων	0,633	
A15	A71 Μεταφορές	0,871	
A16	A27 Βιομ. Χάρτου	0,647	
	A20 Βιομ. Ειδών διατροφής, εκτός ποτών	-0,532	
K1	V29 Βιομ. δερμάτος-γυναικικών	0,802	
	V61 Χονδρικό εμπόριο	0,671	
	V39 Λοιπές βιομηχανίες	0,666	
	V24 Βιομ. Ειδών υποδήσεως, ενδυμασίας, υφάσματος	0,653	
K2	V64 Λιανικό εμπόριο	0,73	
	V66 Εσπατορία και ξηνοδοχεία	0,629	
	V65 Λιανικό εμπόριο	0,629	
	V98 Προσωπικές υπηρεσίες	0,547	
K3	V81 Τράπεζες-λοιπά οικονομικά ιδρύματα	0,649	
	V63 Μεσίτες-αντιπρόσωποι	0,619	
	V82 Ασφάλειες	0,545	
	V71 Μεταφορές	0,502	
K4	V37 Κατασ. ηλεκτρικών μηχανών, συσκευών	0,551	
	V83 Διεκπεραιώσεις υποθέσεων	0,508	
	V97 Υπηρεσίες αναψυχής και πολιτισμού	0,385	
	V20 Βιομ. Ειδών διατροφής, εκτός ποτών	0,332	
	V33 Βιομ. Προϊόντων εκ μη μεταλλικών ορυκτών	0,301	
K5	V62 Χονδρικό εμπόριο απορριμμάτων-αποκομιμάτων	0,724	
	V32 Βιομ. Παραγωγών πετρελαιο-άνθρακος	0,495	
K6	V25 Βιομ. Ξύλου-φελού	0,607	
	V26 Βιομ. Επίπλων-ειδών επιπλώσεως	0,588	
	V23 Υφαντικές βιομηχανίες	0,506	
	V30 Βιομ. Προϊόντων εξ ελαστικού-πλαστικής ύλης	0,4	
K7	V36 Κατασ. Μηχανών και συσκευών	0,724	
	V38 Κατασ. Μεταφορικών μέσων	0,587	
	V35 Κατασ. τελικών προϊόντων εκ μετάλλων	0,368	
K8	V72 Αποθήκευσις	0,752	
	V27 Βιομ. Χάρτου	0,505	
	V28 Εκτυπώσεις, εκδόσεις	0,457	
K9	V85 Ενοικιάσεις ακινήτων	0,664	
	V31 Χημικές βιομηχανίες	0,61	
K10	V34 Βασικές μεταλλουργικές βιομηχανίες	0,765	
	V21 Βιομ. Ποτών	0,385	
K11	V73 Επικοινωνίες	0,697	
	V92 Υπηρεσίες υγιεινής-νεκροταφείων	0,683	
K12	V22 Καπνοβιομηχανίες	0,628	
	V84 Ενοικιάσεις κινητών	0,54	

Πίνακας 1. Δομές μεταβολής απασχόλησης – σκληρού κελύφους

ΦΑΣΕΙΣ	ΚΩΔΙΚΟΙ	ΚΛΑΔΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	ΔΙΑΒΡΟΧΕΣ
1	A1	A32 Βιομ. Παραγώγων πετρελαίου-άνθρακος	0,953
		A82 Ασφάλειες	
		A64 Λιανικό εμπόριο	
	K1	K29 Βιομ. δέρματος-γουνερικών	
		K61 Χονδρικό εμπόριο	
2		K39 Λοιπές βιομηχανίες	0,953
		K24 Βιομ. Ειδών υποδήσεως, ενδυμασίας, υφάσματος	
	K3	K81 Τράπεζες-λοιπά οικονομικά ιδρύματα	
		K63 Μεσίτες-αντιπρόσωποι	
		K82 Ασφάλειες	
3		K71 Μεταφορές	0,905
	A3	A63 Μεσίτες-αντιπρόσωποι	
		A81 Τράπεζες-λοιπά οικονομικά ιδρύματα	
		A83 Διεκπεραιώσεις υποθέσεων	
	K2	K64 Λιανικό εμπόριο	
4		K66 Εστιατόρια και ξενοδοχεία	0,895
		K65 Λιανικό εμπόριο	
		K98 Προσωπικές υπηρεσίες	
	A2	A29 Βιομ. δέρματος-γουνερικών	
		A24 Βιομ. Ειδών υποδήσεως, ενδυμασίας, υφάσματος	
5		A39 Λοιπές βιομηχανίες	0,895
	K6	K25 Βιομ. Ξύλου-φελλού	
		K26 Βιομ. Επίπλων-ειδών επιπλώσεως	
		K23 Υφαντικές βιομηχανίες	
		K30 Βιομ. Προϊόντων εξ ελαστικού-πλαστικής ύλης	
6		A22 Καπνοβιομηχανίες	0,79
	A5	A28 Εκτυπώσεις, εκδόσεις	
	K5	K62 Χονδρικό εμπόριο απορριμμάτων-αποκομμάτων	
		K32 Βιομ. Παραγώγων πετρελαίου-άνθρακος	
		A26 Βιομ. Επίπλων-ειδών επιπλώσεως	
7		A30 Βιομ. Προϊόντων εξ ελαστικού-πλαστικής ύλης	0,832
		A25 Βιομ. Ξύλου-φελλού	
		A38 Κατασ. Μεταφορικών μέσων	
	A4	A26 Βιομ. Επίπλων-ειδών επιπλώσεως	
		A30 Βιομ. Προϊόντων εξ ελαστικού-πλαστικής ύλης	
8		A25 Βιομ. Ξύλου-φελλού	0,717
		A38 Κατασ. Μεταφορικών μέσων	
	K11	K73 Επικοινωνίες	
		K92 Υπηρεσίες υγιεινής-νεκροταφείων	
		A71 Μεταφορές	
9	A15	A71 Μεταφορές	0,787
	A6	A31 Χημικές βιομηχανίες	
		A23 Υφαντικές βιομηχανίες	
	K4	K37 Κατασ. ηλεκτρικών μηχανών, συσκευών	
		K83 Διεκπεραιώσεις υποθέσεων	
10		K97 Υπηρεσίες αναψυχής και πολιτισμού	0,735
		K20 Βιομ. Ειδών διατροφής, εκτός ποτών	
		K33 Βιομ. Προϊόντων εκ μη μεταλλικών ορυκτών	
	K10	K34 Βασικές μεταλλουργικές βιομηχανίες	
		K21 Βιομ. Ποτών	
11		A21 Βιομ. Ποτών	-0,787
	A13	A36 Κατασ. Μηχανών και συσκευών	
		A66 Εστιατόρια και ξενοδοχεία	
		A65 Λιανικό εμπόριο	
		A98 Προσωπικές υπηρεσίες	
12	A10	A72 Αποθηκεύσεις	0,8
	K12	K22 Καπνοβιομηχανίες	
		K84 Ενοικιάσεις κινητών	
		A73 Επικοινωνίες	
		A97 Υπηρεσίες αναψυχής και πολιτισμού	
13		K36 Κατασ. Μηχανών και συσκευών	-0,805
		K38 Κατασ. Μεταφορικών μέσων	
		K35 Κατασ. τελικών προϊόντων εκ μετάλλων	
		K85 Ενοικιάσεις ακινήτων	
		K31 Χημικές βιομηχανίες	
14		A27 Βιομ. Χάρτου	0,718
		A20 Βιομ. Ειδών διατροφής, εκτός ποτών	
	A16	A34 Βασικές μεταλλουργικές βιομηχανίες	
		A33 Βιομ. Προϊόντων εκ μη μεταλλικών ορυκτών	
	A7	A33 Βιομ. Προϊόντων εκ μη μεταλλικών ορυκτών	
15		A92 Υπηρεσίες υγιεινής-νεκροταφείων	0,664
		A61 Χονδρικό εμπόριο	
	A9	A92 Υπηρεσίες υγιεινής-νεκροταφείων	
		K72 Αποθηκεύσεις	
		K27 Βιομ. Χάρτου	
16		K28 Εκτυπώσεις, εκδόσεις	0,448
		A84 Ενοικιάσεις κινητών	
		A85 Ενοικιάσεις ακινήτων	
		A62 Χονδρικό εμπόριο απορριμμάτων-αποκομμάτων	
		A35 Κατασ. τελικών προϊόντων εκ μετάλλων	
17		A37 Κατασ. ηλεκτρικών μηχανών, συσκευών	0,824
		A62 Χονδρικό εμπόριο απορριμμάτων-αποκομμάτων	
		A35 Κατασ. τελικών προϊόντων εκ μετάλλων	
		A37 Κατασ. ηλεκτρικών μηχανών, συσκευών	
		A37 Κατασ. ηλεκτρικών μηχανών, συσκευών	

Πίνακας 2. Οι φάσεις του αποτυπώματος του χρόνου

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 P. Covey, R. Highfield, *Το βέλος του χρόνου*, Κάτοπτρο, Αθήνα, 1991, σελ.57.
- 2 Α. Λαγόπουλος, *Δομική πολεοδομία, οικισμός ως σύστημα*, ΤΕΕ, Αθήνα, 1973, σελ. 43.
- 3 Διαθέτουμε δύο μήτρες ορθογώνιες , διαστάσεων (6.024*37) που απεικονίζουν την μεταβολή της απασχόλησης και του σκληρού κελύφους.
- 4 Τα στοιχεία είναι αναλυτικά θεματικά στους διψήφιους κωδικούς κλάδους της ΕΣΥΕ και χωρικά ανά οικοδομικό τετράγωνο του δήμου Αθηναίων.
- 5 Κατά την διατύπωση του Δ.Σεβαστάκη.
- 6 Ι. Τσουδερός, *Οι δομές της αστικής βιομηχανικής εξέλιξης*, Αθήνα, 1989, σελ.145.
- 7 J.Tsouderos, *Etude evolutive de l'industrie urbaine*, ULP Strasbourg, 1989, σελ. 156.



ΒΙΛΜΑ ΧΑΣΤΑΟΓΛΟΥ

Ιστορικές παράκτιες πόλεις: Σε αναζήτηση νέας φυσιογνωμίας

Με ακτές που απλώνονται σε μήκος 13.676 χ.μ, αρχιπέλαγος που περιλαμβάνει γύρω στα 2.000 νησιά και στρατηγική θέση στο σημείο συνάντησης τριών ηπείρων, η ελληνική χερσόνησος έχει διαμορφώσει ένα εμφανώς παράκτιο οικιστικό δίκτυο. Οι σημαντικότερες πόλεις έχουν αναπτυχθεί στα παράλια εξυπηρετώντας μια μικρότερη ή μεγαλύτερη ενδοχώρα. Πόλεις-λιμάνια που συγκεντρώνουν πολλαπλές λειτουργίες –εμπορικές και λιμενικές, βιομηχανικές και διοικητικές, πολιτιστικές και τουριστικές– έδειξαν μια μοναδική αντοχή στο πέρασμα των αιώνων και διαμόρφωσαν τη φυσιογνωμία και την ανάπτυξή τους μέσα από τον συνεχή επαναπροσδιορισμό της σχέσης τους με τη θάλασσα.

Την τελευταία δεκαετία οι παράκτιες πόλεις διανύουν μια φάση έντονων μεταλλαγών, η οποία απαιτεί νέες πολεοδομικές πρωτοβουλίες και επεμβάσεις. Η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, το Ηράκλειο, ο Βόλος και η Αλεξανδρούπολη, για να περιοριστούμε στις σπουδαιότερες μεσαίου μεγέθους πόλεις-λιμάνια, αφού διάνυσαν την περίοδο της βίαιης μεταπολεμικής αύξησης αναζητούν μια καινούρια προοπτική ανάπτυξης και μια νέα φυσιογνωμία.

* * *

Η σημερινή μορφή των παράκτιων πόλεων συνιστά την όψιμη και ίσως λιγότερο συναρπαστικότερη από τις ποικίλες όψεις που αυτές προσέλαβαν στην ιστορική πορεία τους κάτω από την επίδραση επάλληλων πολιτισμών - αρχαίου, βυζαντινού, αραβικού, φράγκικου, ενετικού και οθωμανικού. Αποτέλεσμα των βίαιων και απρόβλεπτων μετασχηματισμών που επήλθαν από τα μεσοπολεμικά χρόνια και σάρωσαν τα τεκμήρια του πλούσιου παρελθόντος τους, αντανakλά εντούτοις έναν ιδιόρρυθμο δυναμισμό και μια κατάσταση διαρκούς αλλαγής.

Στη μεταπολεμική περίοδο, η άναρχη αστικοποίηση και η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων διπλασίασε την επιφάνεια των πόλεων και δημιούργησε την εικόνα της σημερινής συμπαγούς δόμησης. Η κερδοσκοπία του αστικού εδάφους απέβη τρέχουσα πρακτική με κρίσιμες συνέπειες για την όψη των πόλεων. Επέφερε τη μαζική ανοικοδόμηση των ιστορικών κέντρων και την καταστροφή του ιστορικού κτιριακού αποθέμα-

τος. Είναι ενδεικτικό ότι το ζήτημα της προστασίας της νεώτερης αρχιτεκτονικής κληρονομιάς δεν τέθηκε παρά μόλις μετά το 1979.

Η ανεξέλεγκτη διάχυση του αστικού χώρου κατά μήκος των ακτών και η “διεκδίκηση” νέου αστικού εδάφους σε βάρος της θάλασσας με τις επεκτάσεις των λιμενικών ζωνών, τις κατασκευές μεγάλων οδικών αξόνων κατά μήκος της παραλίας και τη δημιουργία τόπων μαζικής αναψυχής ανέτρεψε αποφασιστικά την παλιότερη κατάσταση των θαλασσιών μετώπων όπου διατηρούνταν τα φυσικά ίχνη της ιστορίας των πόλεων. Αν και σημαντικά παραλλαγμένο από τις αποσπασματικές επεμβάσεις και την προγραμματιστή συγκέντρωση ενός ετερόκλιτου πλήθους δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων, το θαλάσσιο μέτωπο παραμένει κύριο γνώρισμα της αστικής φυσιογνωμίας και το πεδίο όπου πρωτίστως αναγνωρίζεται η ταυτότητα της πόλης. Παρά το γεγονός ότι διατηρεί την έλξη του για τους κατοίκους παρουσιάζεται συχνά αποκομμένο από τον αστικό ιστό ή στην καλύτερη περίπτωση δυσχερώς ενταγμένο στην καθημερινή ζωή της πόλης.

Οι κρίσιμες αυτές αλλαγές αποτυπώθηκαν με έντονο τρόπο στη θαλάσσια εικόνα των πόλεων. Μετά το 1960 η Θεσσαλονίκη γνώρισε τη ριζική μεταμόρφωση του θαλασσιού μετώπου της. Οι υψηλοί συντελεστές δόμησης δημιούργησαν ένα “νέο τείχος” πολυκατοικιών στη θέση του κατεδαφισμένου παραθαλάσσιου τείχους στο ιστορικό κέντρο, η επικωμάτωση της ανατολικής παραλίας σε μήκος 3,5 χμ στα χρόνια 1953-73 παρήγαγε καινούριο αστικό έδαφος όπου διαμορφώθηκε η αρτηρία ταχείας κυκλοφορίας, ενώ η επέκταση της λιμενικής ζώνης δυτικά απέκοψε τη δυτική πόλη από τη θάλασσα. Στο Ηράκλειο, οι εκτός των τειχών επεκτάσεις υπερκέρασαν την επιφάνεια της ιστορικού πυρήνα του οποίου η μορφή αλλοιώθηκε τραγικά από την ανοικοδόμηση, ενώ η κατασκευή του παραλιακού δρόμου, άκριτη υποχώρηση στις απαιτήσεις της κυκλοφορίας, απαίτησε τη “θυσία” τμημάτων της ενετικής περιτείχισης και κυρίως των νεωρίων.

Η μεταπολεμική Πάτρα διπλασίασε τον πληθυσμό της και άπλωσε τον χώρο της πάνω στην ακτή, θυσιάζοντας παράλληλα την νεοκλασική εικόνα της στις απαιτήσεις της έντονης ανοικοδόμησης. Η ανοικοδόμηση του Βόλου μετά τους καταστροφικούς σεισμούς της δεκαετίας του 1950 επέφερε τον διπλασιασμό της επιφάνειας του αστικού χώρου και την αντικατάστασή της προηγούμενης φυσιογνωμίας από την εικόνα μιας ανώνυμης επαρχιακής “κηπούπολης”. Η Αλεξανδρούπολη, μια από τις ελάχιστες νέες παράκτιες πόλεις - δημιούργημα των απαιτήσεων του σιδηροδρόμου το 1872, παρά τη γεωγραφική της απομόνωσή της, γνώρισε την επέκταση του πληθυσμού και του χώρου της ήδη στη δεκαετία του 1930, και απέκτησε τις αυθαίρετες συνοικίες της στη δεκαετία του 1960.

Σήμερα η ανανέωση της φυσιογνωμίας των παράκτιων πόλεων έχει να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που απορρέουν από το πολεοδομικό τους

παρελθόν, την τωρινή τους κατάσταση και την αμφιλεγόμενη φυσιογνωμία τους, ιδιότυπο κράμα ζωντάνιας και αταξίας.

Οι πόλεις γνώρισαν τη συρρίκνωση της μεταποιητικής βάσης τους –ήδη σε παρακμή από τη δεκαετία του 1960– και την εμφάνιση ενός λιγότερο ή περισσότερο δυναμικού τριτογενούς τομέα. Η ίδρυση πανεπιστημίων και η άνοδος του τουρισμού αποτέλεσαν παράγοντα αναζωογόνησης που αντιστάθμισε εν μέρει την απώλεια της βιομηχανικής τους δραστηριότητας και τόνωσε σημαντικά την αστική ζωή.

Από την αρχή της δεκαετίας του 1990 η κατάσταση αυτή έγινε ιδιαίτερα αισθητή κινητοποιώντας τις τοπικές αρχές να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της νέας εποχής. Οι πόλεις διεκδίκησαν και ανέλαβαν σημαντικά έργα υποδομών, όπως περιφερειακές αρτηρίες για την αποσυμφόρηση των ιστορικών κέντρων τους από την κυκλοφορία, επεκτάσεις των λιμενικών ζωνών για την τόνωση της οικονομικής βάσης τους, και εξυγίανση των ακτών τους για τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Οι πρωτοβουλίες αυτές, αν και δεν συνθέτουν ένα “ρυθμιστικό σχέδιο” αντίστοιχο με εκείνα του πολεοδομικού θετικισμού της δεκαετίας του 1960, συγκροτούν ένα σύνολο επιλογών που έχουν ως στόχο να προσδιορίσουν τον νέο ρόλο της παράκτιας πόλης· και κινητοποιούν γι αυτό τα διαθέσιμα πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά της πλεονεκτήματα με σκοπό να αποκαταστήσουν τη σημασία της και να ενισχύσουν τη φυσιογνωμία της ως αναγκαία προϋπόθεση ανάπτυξης.

Η προσπάθεια αυτή ενισχύθηκε από τη μεταβίβαση πολεοδομικών αρμοδιοτήτων στις δημοτικές αρχές, μετά το 1989. Ωστόσο, οι δημοτικές υπηρεσίες που δημιουργήθηκαν για να φέρουν σε πέρας τις επεμβάσεις είχαν να υπερβούν σοβαρά εμπόδια που σχετιζονταν με την έλλειψη πολεοδομικής τεχνογνωσίας και την απουσία της κατάλληλης διαχειριστικής δομής· γεγονός που συχνά έδρασε ανασταλτικά στην υλοποίηση των πρωτοβουλιών. Η αλλαγή της παλιότερης αντίληψης για την ανανέωση του αστικού χώρου προετοιμάστηκε με το άνοιγμα της συζήτησης για την ταυτότητα της πόλης και την προστασία της ιστορικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της, για την ανάγκη ελέγχου της κυκλοφορίας και για την ευαισθητοποίηση των φορέων και των κατοίκων στα ζητήματα της ποιότητας της αστικής ζωής. Πλαισιώθηκε με εκθέσεις και εκδηλώσεις για την ιστορία της πόλης και τη διενέργεια, για πρώτη φορά, διαγωνισμών αστικού σχεδιασμού.

Οι μελέτες που εκπονήθηκαν σκόπευσαν στην ανάδειξη των κύριων γνωρισμάτων του αστικού χώρου και στην ανανέωση του εξοπλισμού του σε σύγχρονες χρήσεις, μέσα από ένα φάσμα επεμβάσεων όπως η ανάπλαση αστικών τόπων, η επανένταξη ανενεργών βιομηχανικών κτιρίων στην αστική ζωή, η αξιοποίηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς κ.λπ. Ως κατ’εξοχήν πεδίο ανανέωσης της φυσιογνωμίας της πόλης αναδεικνύονται οι

πεπαλαιωμένες και βεβαρημένες αστικές παραλιακές ζώνες, για τις οποίες καταρτίζονται μελέτες και σχέδια που αποσκοπούν στην ενσωμάτωσή τους στην καθημερινή ζωή και την άρση της απομόνωσης της πόλης από τη θάλασσα.

Για τη Θεσσαλονίκη η συγκυρία της τελευταίας δεκαετίας φάνηκε να ευνοεί πρωτοβουλίες για τον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής δομής της και την ανάδειξη της φυσιογνωμίας της. Μέσα στο πλαίσιο των δραματικών αλλαγών που καταγράφηκαν στις γειτονικές χώρες, η πόλη εμφανίζεται ως πόλος σταθερότητας ενώ παράλληλα διατηρεί την πλεονεκτική θέση στον Βορειοελλαδικό χώρο και την οικονομία της χώρας γενικότερα. Ο ορισμός της ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 1997 παρείχε την ευκαιρία για την ανάληψη σημαντικών επεμβάσεων: την προβολή των πολλαπλών ιστορικών και πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων της με αποκαταστάσεις μνημείων και κτισμάτων των διαφόρων περιόδων του παρελθόντος της, την ανανέωση και διεύρυνση του εξοπλισμού της με κτίρια πολιτιστικών λειτουργιών, την έμφαση στη βελτίωση της ταλαιπωρημένης εικόνα της πόλης εντοπίζοντας σημεία αναπλάσεων όπου θα μπορούσε να ανακουφιστεί η λειτουργία και αναδειχθεί η ταυτότητά της κ.λπ. Ιδιαίτερη βαρύτητα ανάμεσά τους έχουν οι πρωτοβουλίες που επικεντρώνονται στον επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα: η απόδοση του πρώτου προβλήτα του λιμανιού με τις ιστορικές αποθήκες σε κεντρικές χρήσεις μητροπολιτικού χαρακτήρα, το πρόγραμμα για τις 8 αποβάθρες παράκτιας συγκοινωνίας που σχεδίασαν ευρωπαϊοί αρχιτέκτονες, ο διεθνής διαγωνισμός για την ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου, που και πιο πρόσφατα ο διαγωνισμός για τον εξωραϊσμό της νέας παραλίας. Παράλληλα, η μελέτη για την κατασκευή υποθαλάσσιας αρτηρίας που θα παρακάμπτει το ιστορικό κέντρο αποτέλεσε διεκδίκηση της πόλης, που όμως συναντάει πολλαπλά προβλήματα εφαρμογής.

Η Πάτρα, με 200.000 κατοίκους, είναι σήμερα η τρίτη πληθυσμιακά πόλη της χώρας και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της δυτικής Ελλάδας. Το λιμάνι της –με περισσότερα από 50 δρομολόγια πλοίων προς την Ιταλία– αποτελεί πύλη από όπου διέρχεται σχεδόν όλο το εμπόριο της χώρας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αποτελεί το κέντρο αγροτικής περιφέρειας πλούσιας σε καλλιέργειες εσπεριδοειδών, ελιάς και αμπελιών. Το πανεπιστήμιο ιδρύθηκε το 1966 –τρίτο πανεπιστήμιο της χώρας– με 4 σχολές και 20 τμήματα, όπου φοιτούν 17.000 φοιτητές έδωσε στην πόλη νέο δυναμισμό. Παρά το πλήγμα της αποβιομηχάνισης, η Πάτρα έχει αναπτύξει τον τομέα της αναψυχής και του ναυτικού αθλητισμού και παρουσιάζει μια ανοδική πολιτιστική δραστηριότητα. Εντούτοις, η κοινωνική ζωή παραμένει εστιασμένη στο εσωτερικό, καθώς η ακτή κυριαρχείται από την παρουσία βαρειών μονολειτουργικών ζωνών, όπως το λιμάνι, ο σιδηρόδρομος και οι βιοτεχνίες που συγκροτούν ένα ισχυρό φράγμα ανάμεσα στην πόλη

και τη θάλασσα. Τα τελευταία χρόνια, τρία μεγάλα σχέδια υποδομών επιχειρούν να δώσουν νέα ώθηση στην ανάπτυξη της πόλης και να ανακουφίσουν το ιστορικό κέντρο της. Παρά τις γνωστές καθυστερήσεις, η περιφερειακή οδός που ολοκληρώθηκε πρόσφατα θα αποσυμφορήσει την πόλη από τη βαριά διερχόμενη κυκλοφορία, παράλληλα με την προβλεπόμενη χωροθέτηση του σιδηροδρομικού σταθμού στην ανατολική είσοδο του κέντρου. Η μεταφορά του εμπορικού λιμανιού στη νοτιοδυτική ακτή του πολεοδομικού συγκροτήματος θα απελευθερώσει μεγάλο τμήμα του θαλασσίου μετώπου από τις λιμενικές και τις σιδηροδρομικές χρήσεις και θα κάνει δυνατή την επανασύνδεση της Πάτρας με τη θάλασσα. Στην κατεύθυνση αυτή εντάσσονται οι αρχιτεκτονικές μελέτες του Προγράμματος ΗΡΑ-ΚΛΗΨ για την αναμόρφωση της παραλίας της πόλης και ο διαγωνισμός που διενεργήθηκε για τον παλιό μώλο του Αγίου Νικολάου, καθώς και η πρόσφατα εκπονούμενη μελέτη του Λιμενικού Ταμείου για δημιουργία πάρκου αναψυχής στην ακτή Δυμαίων - παρά τις αντιρρήσεις που εκφράστηκαν από τοπικούς φορείς για το βαρύ κτιριακό της πρόγραμμα.

Το Ηράκλειο, μεγαλύτερη πόλη Κρήτης με πληθυσμό 140.000 κατοίκους, είναι κέντρο τουρισμού και κόμβος του αρχαιολογικού κυκλώματος προς τις πόλεις του μινωϊκού πολιτισμού (Κνωσσό, Φαιστό, Μάλια και Ζάκρο) και από το 1977 έδρα του πανεπιστημίου Κρήτης με 4.500 φοιτητές. Πόλη με έντονη δραστηριότητα διαθέτει διεθνές αεροδρόμιο και λιμάνι που φιλοδοξεί να καταστεί σταθμός της ανατολικής Μεσογείου, ενώ παράλληλα διατηρεί την ελαφρά μεταποίηση και γεωργία στην άμεση περιφέρειά της. Ανοικτή στους βόρειους ανέμους η πόλη έχει παραμελήσει το θαλάσσιο μέτωπό της και έχει στραφεί προς το εσωτερικό, όπου συγκεντρώνεται η κοινωνική ζωή. Πρόσφατα, ο δήμος ενεργοποίησε ένα ευρύ πρόγραμμα για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και για την ανάδειξη της παλιάς πόλης, το οποίο περιλαμβάνει την αποκατάσταση και επανάχρηση ιστορικών κτιρίων, τον έλεγχο των χρήσεων γης και της εκμετάλλευσης του εδάφους. Παράλληλα, το ενδιαφέρον στράφηκε στην αναμόρφωση του θαλασσίου μετώπου με την ανάληψη αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, όπως του EUROPLAN. Το 2000, το Ηράκλειο επιλέχθηκε για χρηματοδότηση από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα *Urban II*, με ένα μεγάλο σχέδιο ανάπλασης δύο συνοικιών πάνω στο θαλάσσιο μέτωπο, μία εντός και η άλλη εκτός των δυτικών τειχών.

Ο Βόλος, με 130.000 κατοίκους σήμερα, έχει απλώσει τον αστικό χώρο του κατά μήκος της ακτής, ενσωματώνοντας τους άλλοτε τόπους παραθερισμού από τον Σωρό μέχρι την Αγριά. Σημαντικά έργα υποδομών, όπως ο βιολογικός καθαρισμός του, η επέκταση του λιμανιού και η αρχόμενη κατασκευή της περιφερειακής οδού αναμένεται να βοηθήσουν στην ανάκαμψη της οικονομίας της πόλης, στην αύξηση της τουριστικής κίνησης προς το Πήλιο και τις Β. Σποράδες και στην αποσυμφόρηση του κέντρου από τη διερχόμε-

νη κυκλοφορία. Η επιλογή του Βόλου ως έδρας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με 3 σχολές και 12 τμήματα, έδωσε από το 1988 νέα ώθηση σε μια πόλη που δοκιμάστηκε έντονα από την αποβιομηχάνιση και εμπλούτισε τον πληθυσμό της με μια δραστήρια κοινότητα 5.000 φοιτητών. Η προσπάθεια των τοπικών αρχών για την ανανέωση και τη λειτουργικότητα του αστικού χώρου εκδηλώθηκε από το τέλος της δεκαετίας του 1980. Παράλληλα με την ευεργετική μείωση των συντελεστών δόμησης, δόθηκε προτεραιότητα σε ζητήματα της ποιότητας ζωής και στη βελτίωση της εικόνας της πόλης, όπως η προστασία της ιστορικής κληρονομιάς με την κήρυξη ως διατηρητέων ιστορικών κτιρίων, οι αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί και οι επεμβάσεις ανάπλασης των δημόσιων χώρων – ανακαινίσεις πλατειών, πεζοδρομήσεις, δημιουργία οικιστικού εξοπλισμού και αναμόρφωση του θαλασσιού μετώπου. Η πιεστική ανάγκη εξεύρεσης χώρων για σύγχρονες λειτουργίες, σε μια κατάσταση έντονης ανεπάρκειας των διαθέσιμων αδόμεπτων εκτάσεων, οδήγησε στην επανα-ενεργοποίηση του βιομηχανικού κτιριακού αποθέματος. Πρόκειται για μια ασυνήθιστη δημοτική πολιτική, που ενισχύθηκε και από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα *Urban I* το 1994 και απέδωσε στην πόλη νέους χώρους για την κοινωνία, την εκπαίδευση και τον πολιτισμό. Στην ίδια κατεύθυνση, η επανάχρηση παλιών βιομηχανικών κτιρίων για τη στέγαση του πανεπιστημίου κατάφερε να δημιουργήσει ένα δίκτυο πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων ενταγμένων στον ιστό της πόλης και συνιστά ένα εξέχον παράδειγμα για τα ελληνικά δεδομένα.

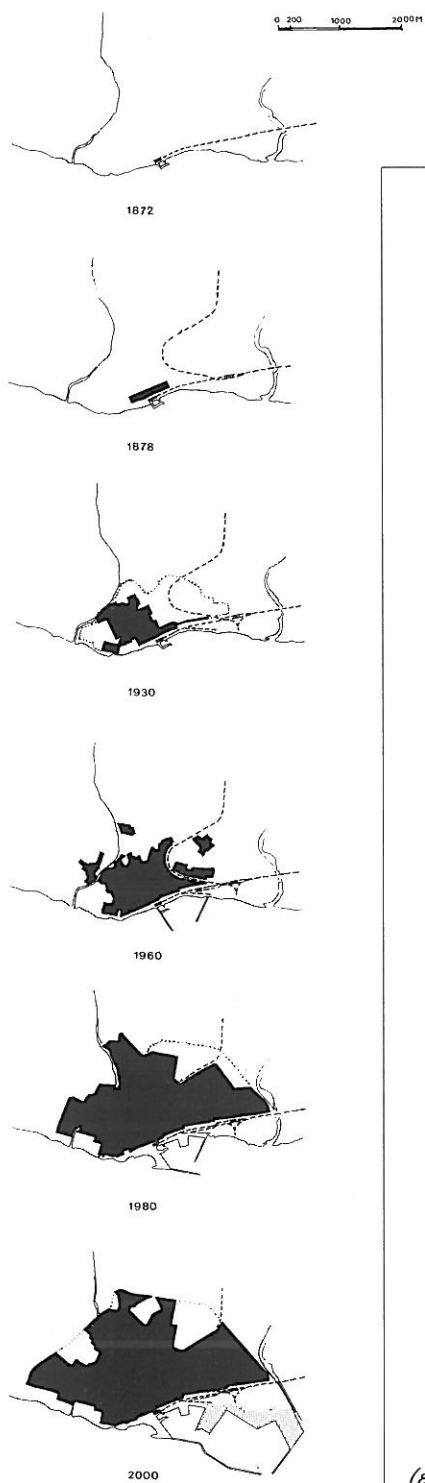
Η Αλεξανδρούπολη είναι σήμερα κέντρο της νομαρχίας του Έβρου με 45.000 κατοίκους, διαθέτει αεροδρόμιο (που εκσυγχρονίστηκε το 1971) και από το 1985 αποτελεί έδρα δύο πανεπιστημιακών σχολών - της παιδαγωγικής και της ιατρικής. Παρά το μέτριο μέγεθός της η πόλη παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Ογδόντα χρόνια μετά την απομόνωσή της σε μια μεθοριακή περιοχή, κυρίως από τις πολιτικές του ψυχρού πολέμου, και παραμελημένη για πολλά χρόνια από τα εθνικά αναπτυξιακά σχέδια, η πόλη αναζωογονείται με την ένταξή της σε νέους διεθνείς σχεδιασμούς, που της προδιαγράφουν κομβικό ρόλο πάνω στους καινούριους υπερεθνικούς συγκοινωνιακούς και ενεργειακούς άξονες, ανοίγοντας έτσι την προοπτική να ανατάξει την οικονομική της κατάσταση. Σήμερα είναι υπό κατασκευή δύο μεγάλα έργα υποδομών που σχετίζονται με τη στρατηγική θέση της πόλης –πύλης της ανατολικής Ευρώπης στη Μεσόγειο– και αποσκοπούν να καταστήσουν την πόλη σταυροδρόμι των νέων διεθνών συγκοινωνιών: πρόκειται για τον εκσυγχρονισμό και την τεράστια επέκταση του εμπορικού λιμανιού της, που φιλοδοξεί να συγκεντρώσει τις θαλάσσιες μεταφορές των νοτιοανατολικών Βαλκανίων, και τη σύνδεσή της με τον χερσαίο άξονα της Εγνατίας οδού, που συνδέει τη Μαύρη θάλασσα με την Αδριατική. Στην ίδια προοπτική συνεργούν δύο μείζονα προγράμματα που βρίσκονται σε στάδιο σχεδιασμού: η δια-ευρωπαϊκή οδός που ξεκινά από το Ελσίνκι και καταλή-

γει στην Αλεξανδρούπολη για να συνδέσει τη Βαλτική με τη Μεσόγειο, και το σχέδιο για τον πετρελαιοαγωγό από το Νοβοροσίσκ δια μέσου της Μαύρης Θάλασσας στο Μπουργκάς και στην Αλεξανδρούπολη. Σε τοπικό επίπεδο, ο δήμος ξεκίνησε την αναθεώρηση – επέκταση του πολεοδομικού σχεδίου με σκοπό να προετοιμάσει την πόλη στις επερχόμενες αλλαγές και ανέλαβε πρωτοβουλίες για να ενισχύσει τη φυσιογνωμία της με την ανανέωση των δημόσιων χώρων. Με στόχο την επανασύνδεση της πόλης με τη θάλασσα, ο δήμος ανέθεσε μετά το 1991 μελέτη για την ανάπλαση της παραλιακής ζώνης, η οποία συνιστά σήμερα φραγμό ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, η οποία περιλαμβάνει τη διαμόρφωση χώρων παράκτιας αναψυχής και την ανάδειξη των ιστορικών σιδηροδρομικών και λιμενικών εγκαταστάσεων που σώζονται εκεί.

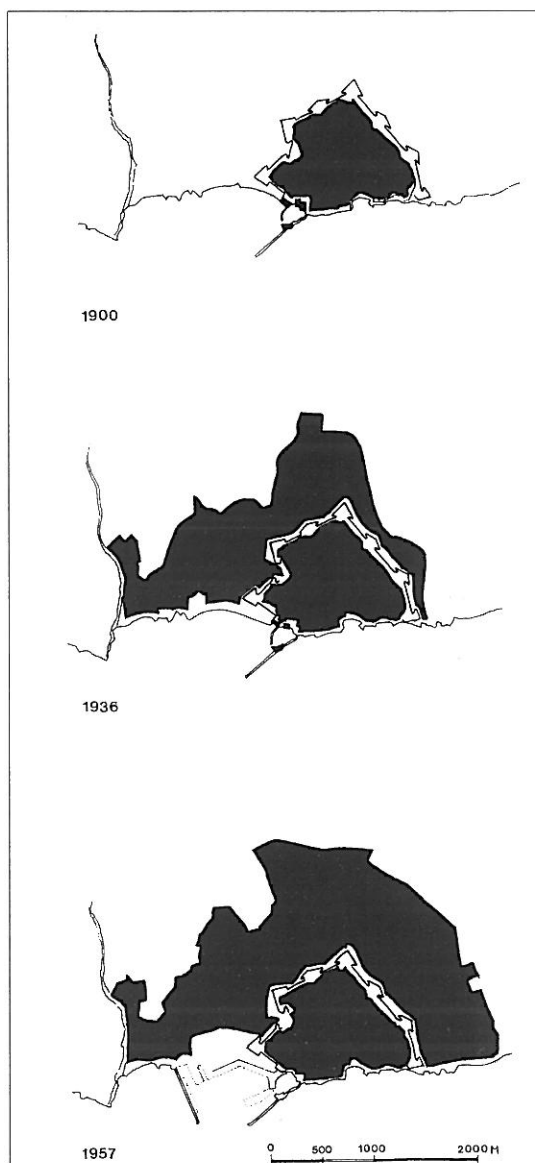
* * *

Οι διαδικασίες που έθεσε σε κίνηση η δεκαετία του 1990 αν και δεν αντικαθιστούν την ανάγκη για συνολικές πολεοδομικές ρυθμίσεις δρουν θετικά προς την ίδια κατεύθυνση, καθώς αναιρούν σταδιακά ορισμένες αρνητικές πλευρές της κατάστασης των αστικών χώρων. Το ενδιαφέρον για τα ζητήματα της εικόνας της πόλης, των αναπλάσεων και του σχεδιασμού των δημόσιων χώρων αποτελεί μια γενικευμένη τάση που επιδιώκει την ανανέωση της φυσιογνωμίας της πόλης μέσα σ' ένα καινούριο πλαίσιο, όπου η ποιότητα του αστικού χώρου συνιστά αναγκαία προϋπόθεση στην προσπάθεια των πόλεων για ανάπτυξη.

Ειδικά στις παράκτιες πόλεις, η ανανέωση φαίνεται να τοποθετεί σε κεντρική θέση την ανάδειξη και βελτίωση του θαλασσιού μετώπου τους ως τον κατ' εξοχήν τόπο όπου αποτυπώνεται η ιδιαίτερη φυσιογνωμία τους. Με την έννοια αυτή συνιστά ένα κρίσιμο εγχείρημα, μέσα από το οποίο μπορούν να αναζητηθούν απαντήσεις σε πολλαπλά επίπεδα: στην εξασφάλιση νέων δημόσιων χώρων που θα ενισχύσουν την κοινωνική ζωή, στη διαφύλαξη του βασικού γνωρίσματος της φυσιογνωμίας των πόλεων που σχετίζεται με την ιστορική και πολιτισμική τους ταυτότητα, στην επίλυση οικονομικών και κοινωνικών απαιτήσεων της σύγχρονης αστικής ζωής. Μένει να αποδειχθεί αν η διστακτική αλλά ευδιάκριτη αυτή τάση θα καταφέρει να υπερβεί τις γνωστές πιέσεις της άμετρης εμπορευματοποίησης και τους εύκολους αρχιτεκτονικούς εντυπωσιασμούς για να αποβεί μια πραγματική ευκαιρία ανανέωσης της φυσιογνωμίας των ιστορικών παράκτιων πόλεων, με σεβασμό για το πλούσιο παρελθόν τους και επίγνωση για τη μελλοντική τους ανάπτυξη.

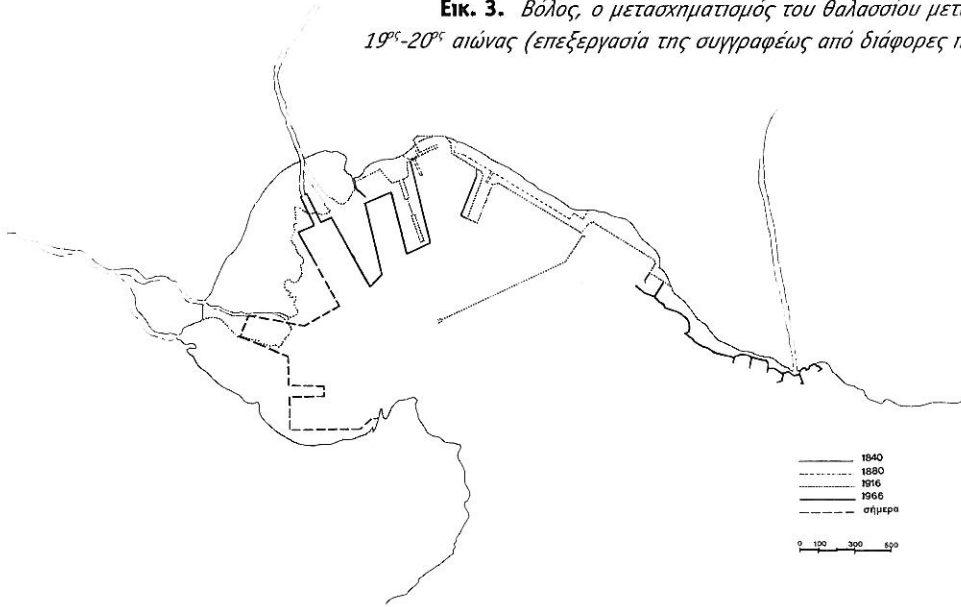


Εικ. 1. Αλεξανδρούπολη, οι επεκτάσεις του αστικού χώρου 1872-2000 (επεξεργασία της συγγραφέως από διάφορες πηγές)

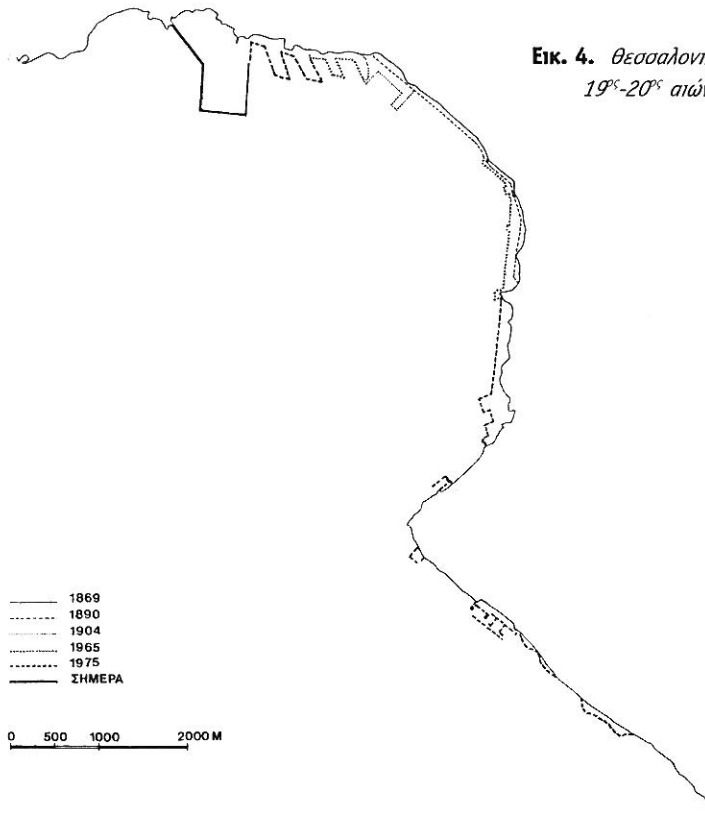


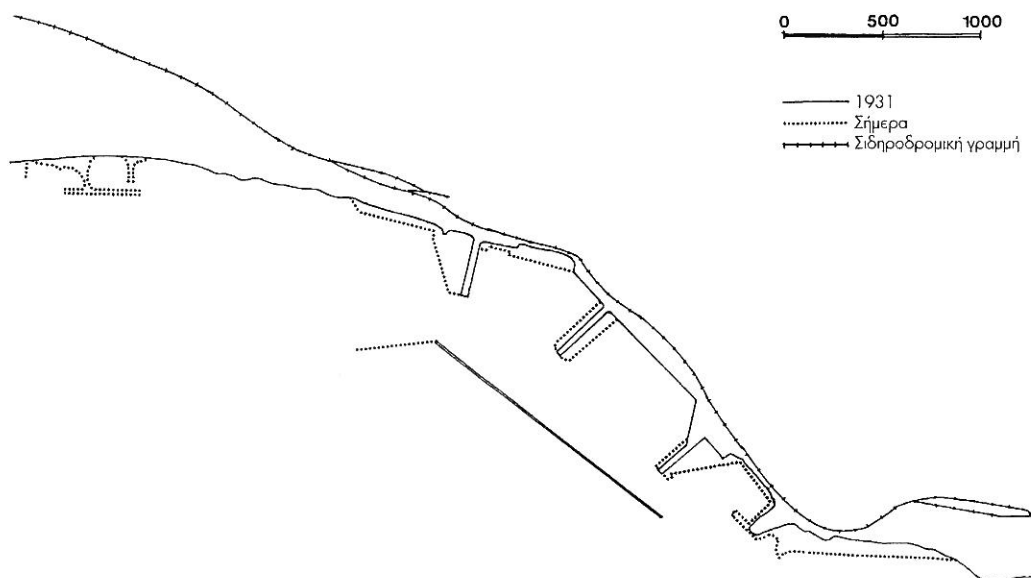
Εικ. 2. Ηράκλειο, οι επεκτάσεις του αστικού χώρου τον 20^ο αιώνα (επεξεργασία της συγγραφέως από διάφορες πηγές)

Εικ. 3. Βόλος, ο μετασχηματισμός του θαλασσιού μετώπου, 19^{ος}-20^{ος} αιώνας (επεξεργασία της συγγραφέως από διάφορες πηγές)



Εικ. 4. Θεσσαλονίκη, η μεταβολή της ακτογραμμής, 19^{ος}-20^{ος} αιώνας (επεξεργασία της συγγραφέως από διάφορες πηγές)





Εικ. 5. Πάτρα, η μεταβολή της ακτογραμμής τον 20^ο αιώνα
(επεξεργασία της συγγραφέως από διάφορες πηγές)

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Δήμος Αλεξανδρούπολης**, *Μελέτη διαμόρφωσης και αξιοποίησης της παραλιακής ζώνης Δήμου Αλεξανδρούπολης*, Αλεξανδρούπολη 1992.
- Δήμος Ηρακλείου**, *Προστασία και ανάδειξη της παλιάς πόλης Ηρακλείου*, Γραφείο Παλιάς Πόλης 1999.
- V. Hastaoglu-Martinidis**, "A Mediterranean city in transition: Thessaloniki between the two world wars" στο *Facta Universitatis - series Architecture and Civil Engineering*, Vol.1, No 4, 1997, pp. 493-507.
- V. Hastaoglu-Martinidis**, "L'architecture de l'eau à Thessalonique. Projets pour une capitale culturelle", *Actes du Séminaire international de Mahdia Développement Urbain et ressources en eau: Petits villes côtières historiques*, Paris: UNESCO 2000.
- Επτά Ημέρες, Παλαιά Πάτρα**, Κυριακάτικο ένθετο της εφημερίδας *Η Καθημερινή*, 21.2.1999.
- Επτά Ημέρες**, *Η ξεχασμένη Αλεξανδρούπολη*, Κυριακάτικο ένθετο της εφημερίδας *Η Καθημερινή*, 28.5.1995.
- Καρύδης Δ. και Macchi Cassia C.**, επιμ., *Πρόγραμμα Ηρακλής. Δέκα σχέδια για την ελληνική πόλη*, Αθήνα: Α.Γ.Ε.Τ. ΗΡΑΚΛΗΣ 1997.
- Λαλένης Κ.**, "Πολεοδομικές υλοποιήσεις στην περιοχή της ανατολικής Μακεδονίας και της Θράκης", *Η Πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974*, Πρακτικά συνεδρίου Εταιρεία Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας - Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 2000.
- Μαλούτας Θ.**, επιμ., *Οικονομικός και κοινωνικός άτλας της Ελλάδας. Οι πόλεις*, Αθήνα Αθήνα-Βόλος: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών-Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας 2000.
- Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ.**, *Η εξέλιξη του σχεδίου πόλεως των Πατρών 1829-1989*, Πάτρα: Αχαϊκές εκδόσεις 1991.
- Σπανάκη Στ.**, *Το Ηράκλειο διά μέσου των αιώνων*, Δήμος Ηρακλείου 1990.
- Τσομπανάκη Χρ.**, *Χάνδακας, η πόλη και τα τείχη*, Ηράκλειο: Βικαλαία Βιβλιοθήκη 1996.
- Χαστάογλου Β.**, *Βόλος. Πορτραίτο της πόλης τον 19^ο και 20^ο αιώνα*, Βόλος: εκδόσεις Δημοτικού Κέντρου Ιστορίας 2002.

Οι Συγγραφείς

ΜΗΝΑΣ ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος Χωροτάκτης - Καθηγητής ΕΜΠ

ΣΠΥΡΟΣ ΑΜΟΥΡΓΗΣ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος - Καθηγητής Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου

ΦΑΝΗ ΑΝΑΙΡΟΥΣΗ

Αρχιτέκτων

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΣΠΡΟΓΕΡΑΚΑΣ

Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, Δρ. Πολεοδόμος

ΣΟΦΙΑ ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ - ΚΟΛΩΝΙΑ

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια και Διευθύντρια Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ

ΝΤΙΝΑ ΒΑΪΟΥ

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ

ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΣ Κ. ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ

Καθηγητής ΕΜΠ

ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗ

Αρχιτέκτων Δρ. Πολεοδόμος ΕΜΠ

ΚΛΕΙΤΩ ΓΕΡΑΡΔΗ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος Χωροτάκτης, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια ΕΜΠ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΕΤΙΜΗΣ

Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου - Χωροταξία

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΑΡΤΖΟΣ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος

ΑΛΕΞΗΣ ΔΕΦΝΕΡ

Επίκουρος Καθηγητής Πολεοδομίας και Ελεύθερου Χρόνου Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος

ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α. ΖΗΒΑΣ

Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ

ΒΥΡΩΝ ΙΩΑΝΝΟΥ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος Χωροτάκτης, εντετ. Λέκτορας Δημοκρίτιου Πανεπιστημίου Θράκης

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΝΙΚ. ΚΑΡΥΔΗΣ

Καθηγητής ΕΜΠ

ΡΑΝΙΑ ΚΛΟΥΤΣΙΝΙΩΤΗ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος

ΧΑΡΗΣ ΚΟΚΚΩΣΗΣ

Πολεοδόμος Χωροτάκτης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

ΕΙΡΗΝΗ ΚΟΡΡΕ

Πολεοδόμος Χωροτάκτης Περιφερειολόγος Μηχανικός

ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΚΟΣΜΑΚΗ

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ

ΠΑΝΟΣ ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ

Αρχιτέκτων ΕΜΠ, Αναπληρωτής Καθηγητής Δημοκρίτιου Πανεπιστημίου Θράκης

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΕΝΗΣ

Δρ. Πολεοδόμος Συγκοινωνιολόγος, Λέκτορας Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

ΛΙΛΙΑ ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ

Καθηγήτρια και Κοσμήτορας Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου

ΘΩΜΑΣ ΜΑΛΟΥΤΑΣ

Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Δ/ντής Ινστιτούτου Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας ΕΚΚΕ

ΜΑΡΙΑ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Καθηγήτρια Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Β. ΜΑΡΜΑΡΑΣ

Δρ. Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Καθηγητής Τμήματος Γεωγραφίας Πανεπιστημίου Αιγαίου

ΜΑΡΙΑ ΜΑΥΡΙΔΟΥ

Επίκουρη Καθηγήτρια ΕΜΠ

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΠΑΛΛΑ

Διπλ. Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Πολεοδόμος Χωροτάκτης, υποψ. Διδάκτωρ ΕΜΠ

ΗΛΙΑΣ ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ

Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

Καθηγητής Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

ΕΛΙΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΤΟΥ

Καθηγήτρια ΕΜΠ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΝΤΑΖΗΣ

Αρχιτέκτων Δρ. Πολεοδόμος

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΒΕΝΕΤΑΣ

Καθηγητής Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος

ΘΥΜΙΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ

Αρχιτέκτων

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ

Αρχιτέκτων Δρ. Πολεοδόμος, Επίκουρος Καθηγητής Δημοκρίτιου Πανεπιστημίου Θράκης

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ

Καθηγητής ΕΜΠ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ

Αρχιτέκτων Δρ. Πολεοδόμος εκλ. Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ

ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ

Αρχιτέκτων Μηχανικός, Δρ. Πολεοδόμος Χωροτάκτης

ΙΩΣΗΦ ΣΤΕΦΑΝΟΥ

Καθηγητής ΕΜΠ

ΙΟΥΛΙΑ ΣΤΕΦΑΝΟΥ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΥΚΙΑΝΑΚΗ

Αρχιτέκτων Διπλ. Πολεοδόμος Χωροτάκτης MSc

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δ. ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ

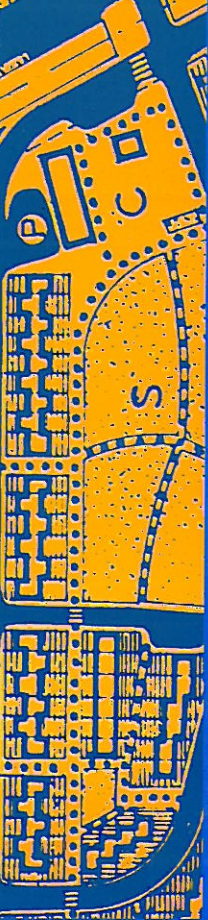
Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος ΕΜΠ - Χάρβαντ PhD, πρώην Αντιδήμαρχος Αθηναίων, 1991-94, πρώην Αντιπρόεδρος ΕΑΧΑ 1997-99

Ι. ΕΜΜ. ΤΣΟΥΔΕΡΟΣ

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

ΒΙΛΜΑ ΧΑΣΤΑΟΓΛΟΥ

Καθηγήτρια Ιστορίας Πόλης και Αστικού Σχεδιασμού



**ΜΗΝΑΣ ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ • ΣΠΥΡΟΣ ΑΜΟΥΡΓΗΣ • ΦΑΝΗ ΑΝΑΙΡΟΥΣΗ • ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΣΠΡΟΓΕΡΑΚΑΣ
ΣΟΦΙΑ ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ-ΚΟΛΩΝΙΑ • ΝΤΙΝΑ ΒΑΪΟΥ • ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΣ Κ. ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗ • ΚΛΕΙΩ ΓΕΡΑΡΔΗ • ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΕΤΙΜΗΣ • ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΑΡΤΖΟΣ
ΑΛΕΞΗΣ ΔΕΦΝΕΡ • ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ • ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α. ΖΗΒΑΣ • ΒΥΡΩΝ ΙΩΑΝΝΟΥ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ • ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΝΙΚ. ΚΑΡΥΔΗΣ • ΡΑΝΙΑ ΚΛΟΥΤΣΙΝΙΩΤΗ
ΧΑΡΗΣ ΚΟΚΚΩΣΗΣ • ΕΙΡΗΝΗ ΚΟΡΡΕ • ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΚΟΣΜΑΚΗ • ΠΑΝΟΣ ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΕΝΗΣ • ΛΙΛΙΑ ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ • ΘΩΜΑΣ ΜΑΛΟΥΤΑΣ • ΜΑΡΙΑ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΠΑΛΛΑ • ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Β. ΜΑΡΜΑΡΑΣ • ΜΑΡΙΑ ΜΑΥΡΙΔΟΥ • ΗΛΙΑΣ ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ • ΕΛΙΖΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΤΟΥ • ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΝΤΑΖΗΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΒΕΝΕΤΑΣ • ΘΥΜΙΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ • ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ • ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ • ΙΩΣΗΦ ΣΤΕΦΑΝΟΥ • ΙΟΥΛΙΑ ΣΤΕΦΑΝΟΥ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΥΚΙΑΝΑΚΗ • ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δ. ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ • ΙΩΑΝΝΗΣ Ε. ΤΣΟΥΔΕΡΟΣ • ΒΙΛΜΑ ΧΑΣΤΑΟΓΛΟΥ**

ISBN: 960-88489-0-3

960-88490-0-4

960-86113-1-8