



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ :  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΜΑΘΗΜΑ : ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΟΛΕΩΝ-ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ ΕΞΑΜΗΝΟ 2010-2011

υπεύθυνοι  
Γ.Σαρηγιάννης -Α.Σταθόπουλος

διδασκική ομάδα  
Γ.Μ.Σαρηγιάννης, Α.Σταθόπουλος, Π.Ψαράκη, Ε.Παπατζίκα

# 1.

## Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΙΔΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ ΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Γεώργιος Μ.Σαρηγιάννης  
ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ

**ΠΡΟΣΩΡΙΝΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ**



iSkysoft  
ΑΘΗΝΑ 2010  
PDF Editor

# Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΙΔΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ ΩΣ ΣΗΜΕΡΑ<sup>1</sup>

## ΠΡΟΣΩΡΙΝΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Το κείμενο θα συμπληρωθεί με βιβλιογραφία, πηγές εικόνων (όσες δεν αναφέρονται ήδη στο power point ή στο κείμενο) και υποσημειώσεις

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ : ΘΕΩΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΠΟΛΗ, ΚΑΙ Η ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΔΟΞΙΑΔΗ «ΟΙΚΟΥΜΕΝΟΠΟΛΗ»

- η θεωρία για την γραμμικά εξελισσόμενη πόλη
- η γραμμική βιομηχανική πόλη ως απάντηση στην συγκέντρωση κατοικίας, βιομηχανίας, κυκλοφορίας
- οι θεωρίες του Christaller για τις ιεραρχημένες διασπορές πόλεων και οικισμών στον χώρο
- η διαρκής οικιστική ανάπτυξη και το κοινωνικοοικονομικό σύστημα του καπιταλισμού
- η θεωρία του Jean Fourastier για την σχέση του ποσοστού απασχολουμένων στους βασικούς τομείς της παραγωγής
- η θεωρία της Οικουμενόπολης του Κ.Δοξιάδη
- η κατά Δοξιάδη επιστήμη της οικιστικής

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ : Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΚΑΙ «ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ»

- η διάρθρωση της πόλης σε γειτονίες, ένα πανάρχαιο φαινόμενο
- οι γειτονίες στην σύγχρονη πολεοδομία, το αποτυχημένο παράδειγμα των βρετανικών new towns
- η γερμανική εκδοχή των new towns
- η Ανατολή, πεδίο ευνοϊκό για την δόμηση σε κοινότητες
- το εργολαβικό μπλόκ της Neue Heimat
- η ανατολική εκδοχή της σύγχρονης πόλης μετά το 1933

<sup>1</sup> Μεγάλο τμήμα αυτού του κειμένου προέρχεται από εισήγηση στο Διεθνές Συνέδριο «ο Κωνσταντίνος Δοξιάδης και το έργο του» Αθήνα, Ιανουάριος 2007. Επειδή παρ' όλες τις διαφορές απόψεων από άλλους πολεοδόμους ο Δοξιάδης υπήρξε σημαντική φυσιογνωμία στον χώρο της πολεοδομίας θεωρήθηκε χρήσιμο και για λόγους πληρότητας, στοιχεία που είχαν αναφερθεί στο ως άνω Συνέδριο να παρατεθούν σε παράρτημα και εδώ.

- η *Toulouse-le-Mirail* των Candyllis-Josic-Wood, *Ashdod* και *Amsterdam*, η ολλανδική εκδοχή των J.B.Bakema και van der Broeck,
- Οικουμενόπολη και γειτονιές
- η Αθήνα ως τμήμα της «οικουμενόπολης»

#### ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ : Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΙΔΕΩΝ ΣΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

- Το πρόβλημα των αστικών μεταφορών στον 19<sup>ο</sup> αιώνα
- αστικές μεταφορές μετά την εμφάνιση του αυτοκινήτου
- διαπιστώσεις της «Χάρτας της Αθήνας» του 4<sup>ου</sup> CIAM, Αθήνα 1933
- οι διαστρεβλώσεις της Χάρτας από τον Le Corbusier
- η «Χάρτα της Αθήνας II» του Ι.Δεσποτόπουλου
- διαχωρισμός κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων
- οι πρώτες εμφανίσεις «κυψελών»
- η «Επιτροπή Buchanan»
- η γερμανική πολεοδομία του '60
- η κυκλοφορία στις «κοινότητες» του Δοξιάδη

#### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : Η ΓΛΩΣΣΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΟΛΟΓΩΝ ΚΑΙ Η ΓΛΩΣΣΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΩΝ

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ : Ο ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΤΟΥ ΔΡΑΣΗ

- η συγκρότηση του γραφείου Δοξιάδη
- το Γραφείο
- το ΑΚΟ
- το ΑΤΙ
- τα συμπόσια της Δήλου
- το προσωπικό
- επίμετρο, η στάση του ΕΜΠ στις «θεωρίες Δοξιάδη»
- συμπεράσματα

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Υπερβάσεις της Γνώσης δεν γίνονται, κάθε νέα γνώση στηρίζεται αναμφίβολα σε πλήθος παλαιότερων τις οποίες εξελίσσει. «Ουδέν καινόν υπό τον Ηλιον»<sup>2</sup> άλλωστε. Δεν μπορούμε ξαφνικά τυχαία ή από εξυπνάδα να υπερβούμε τα σημερινά όριά μας και να δούμε ως «Αποκάλυψη» την «Απόλυτη Αλήθεια» (εικ. 1) και θα πρέπει πάντα να έχουμε υπ' όψιν ότι και οι εμφανιζόμενες ως «ριζοσπαστικές» ιδέες στην Πολεοδομία, έχουν πάντα κάποια προϊστορία-ποτέ δεν είναι εντελώς «καινούργιες».

Η πολεοδομία με την μορφή που την γνωρίζουμε σήμερα, δηλαδή ως παρέμβαση στην υφιστάμενη πόλη –και ως εξαρτώμενο συμπέρασμα την δημιουργία νέων πόλεων- γεννήθηκε στον 19<sup>ο</sup> αιώνα, ακριβώς όταν τα προβλήματα των πόλεων έγιναν εκρηκτικά.

Ο θεωρητικός προβληματισμός στην πολεοδομία, αλλά και η εφαρμογή συγκεκριμένων απόψεων εντάθηκε στον Μεσοπόλεμο και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Πολλές μορφές αυτού του προβληματισμού ήταν εντελώς «πρακτικές» και στόχευαν σε άμεσες λύσεις χωρίς έρευνα των μελλοντικών επιπτώσεών τους, όπως οι διανοίξεις αρτηριών για αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού. Άλλες ήταν προϊόντα, στην καλύτερη περίπτωση «οραματιστών» που πίστευαν ότι είχαν την θεία Αποκάλυψη για να διατυπώσουν σχέδια για ιδανικές πόλεις του μέλλοντος και στην χειρότερη περίπτωση απλά να εντυπωσιάσουν και να δημιουργήσουν θόρυβο ή και επαγγελματική διαφήμιση στο όνομά τους, και προφανώς ανάμεσα στις δύο αυτές ακραίες περιπτώσεις υπάρχει μεγάλη κλίμακα περιπτώσεων.

Στον 20<sup>ο</sup> αιώνα διατυπώθηκαν πολλές θεωρίες και αρχές πολεοδομικού σχεδιασμού, Bauhaus, Miljutin, Le Corbusier, Hilbersheimer, Rainer, Buchanan, Δοξιάδης, Κανδύλης, Bakema, van der Broek, και πολλοί άλλοι. Είμαστε σε θέση να πούμε με σιγουριά, ότι μο καθένας σε κάποιον τομέα προχώρησε μερικά βήματα πιά μπροστά από τον προηγούμενό του. Ούτε το Κίνημα του Bauhaus ήταν κεραυνός εν αιθρία ή «Αποκάλυψη» ούτε η Toulouse–le-Mirail ούτε η Chandigar η Brazilia ή η Islamabad. Ειδικά για τον Δοξιάδη, τους προδρόμους και τους επιγόνους του, μισόν αιώνα περίπου μετά την διατύπωση των θεωριών του Δοξιάδη, θα μπορούσαμε με περισσότερη βεβαιότητα από ότι την εποχή εκείνη, να τις εντάξουμε στο ιστορικό τους πλαίσιο. Όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια, ο Δοξιάδης διδάχτηκε από πολλούς προδρόμους (οι περισσότεροι από τους οποίους είχαν ακραίες προτάσεις –πράγμα που συμβαίνει συχνά στα άλματα της Σκέψης), όμως εκείνος στηρίχτηκε σε ορισμένα σημεία των θέσεών τους, χαράζοντας μιά πορεία σταθερή επάνω σε έναν άξονα συγκεκριμένης κατεύθυνσης και συγκεκριμένων Αρχών.

Ανήκε στους γνωστούς ουτοπιστές οικονομολόγους, κοινωνιολόγους και πολεοδόμους ο Δοξιάδης; Σύμφωνα με τον Μαρξ και τον Ενγκελς, εκείνοι οι ουτοπιστές είχαν προσφέρει πολλά στην εξέλιξη της Γνώσης, όμως δεν μπορούσαν να προτείνουν σωστές και εφαρμόσιμες λύσεις π.χ. στην συγκρότηση των πόλεων, μια και οι βασικοί τομείς Γνώσης όπως η Πολιτική Οικονομία δεν είχαν ακόμη φθάσει στο ανάλογο επίπεδο : «...Τα καινούργια αυτά κοινωνικά συστήματα (των ουτοπιστών, και μαζί και οι πολεοδομικές προτάσεις τους-σημ. δική μου) ήταν από πριν καταδικασμένα να παραμείνουν ουτοπίες. Όσο περισσότερο επεξεργάζονταν τις λεπτομέρειές τους τόσο περισσότερο

<sup>2</sup> Εκκλησιαστικής κεφ. 1.9 : «...ve ein kol-hadash tachat haShemesh...»

χάνονταν σε φαντασιοπληξίες...»<sup>3</sup>. Ο Δοξιάδης, στηριγμένος σε θέσεις προγενέστερών του, διατύπωσε μία θεωρία η οποία προχωρούσε πέρα από τις ακρότητες των σοβιετικών πολεοδόμων του '20 και τις απόλυτες θεωρήσεις του Bauhaus, και βέβαια πολύ πέρα - και θα έλεγε κανείς σε αντίθετη κατεύθυνση- από τον αμφιλεγόμενο «αστέρα» του Μεσοπολέμου, τον Le Corbusier. Όμως, δεν διατύπωσε απλά μία θεωρία, αλλά στην μικρή της κλίμακα, την γειτονιά και την πόλη, την πραγματοποίησε, ενώ η μεγάλη, η οικουμενόπολη, τηρουμένων των αναλογιών επιβεβαιώνεται σε σημαντικό βαθμό σήμερα, είτε μας αρέσει είτε όχι.

Αναλύοντας τα θεωρητικά και τα εφαρμοσμένα έργα του Δοξιάδη, του Κανδύλη, του Bakema και των άλλων, δεν συζητάμε πάντα για ουτοπίες αλλά για μία άλλη συγκεκριμένη κατεύθυνση της πολεοδομίας, που κατά την γνώμη μου αποτελούν τμήματα της πολεοδομικής Γνώσης που όταν κατακαθίσει ο θόρυβος του 20<sup>ου</sup> αιώνα θα πάρουν την θέση τους στην Ιστορία της της Πολεοδομίας.

## **ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ : ΘΕΩΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΠΟΛΗ, ΚΑΙ Η ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΔΟΞΙΑΔΗ «ΟΙΚΟΥΜΕΝΟΠΟΛΗ»**

### **Η θεωρία για την γραμμικά εξελισσόμενη πόλη**

Η πολεοδομία άρχισε να γίνεται αναγκαία από τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα με την εμφάνιση της βιομηχανικής πόλης των πρώτων σταδίων του καπιταλισμού, και έχουμε ένα ευρύ φάσμα προτάσεων τόσο από βιομήχανους ή διανοητές, όπως τους γνωστούς μας ουτοπιστές, όσο και αργότερα από πολεοδόμους στις αρχές του 20ου αιώνα<sup>4</sup> όπως ο Tony Garnier που σχεδίασε την «βιομηχανική πόλη»<sup>5</sup> (εικ.2) και ο Ebenezer Howard<sup>6</sup> που σχεδίασε την «κηπούπολη». Τα προβλήματα των βιομηχανικών πόλεων στην Ευρώπη, έγιναν όμως ιδιαίτερα πειστικά στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ήδη ο Μαρξ<sup>7</sup> και ο Ενγκελς<sup>8</sup> είχαν επισημάνει την αθλιότητα της κατοίκησης της εργατικής τάξης στις βιομηχανικές χώρες και ιδίως στην Αγγλία, χωρίς βέβαια να προτείνουν «πολεοδομικές» λύσεις, αλλά μόνο πολιτικές, ανατροπή δηλαδή του καπιταλιστικού συστήματος. Οι κυβερνήσεις και οι κεφαλαιούχοι, αναγκάστηκαν να αντιδράσουν στην αθλιότητα που μείωνε την παραγωγική δύναμη αλλά και εγκυμονούσε και κινδύνους εξεγέρσεων, οι μεν με νομοθεσία υγιεινής<sup>9</sup> και στην συνέχεια με πολεοδομική νομοθεσία<sup>10</sup> εξαλείφοντας αρχικά τα slums, οι δε βιομήχανοι ιδρύοντας με πολλαπλό δικό τους κέρδος, ιδιωτικούς οικισμούς στις βιομηχανίες τους<sup>11</sup>. Σε

<sup>3</sup> Φρ. Ενγκελς, Ουτοπικός και Επιστημονικός Σοσιαλισμός (1878), σελ. 63 στην ελλ. μτφρ. . Αθήνα 1975

<sup>4</sup> Colin and Rose Bell, City Fathers, 1969

<sup>5</sup> Tony Garnier, Une Cite Industrielle, Paris 1917, Dora Wiebenson, Tony Garnier : The Cite Industrielle. New York, 1969

<sup>6</sup> Ebenezer Howard Garden Cities of to-Morrow, London 1898

<sup>7</sup> K.Marx, Το Κεφάλαιο τ. 1<sup>ος</sup> ελλ. μτφρ. σελ. 685

<sup>8</sup> Fr.Engels, Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία, ελλ.μτφρ. σελ. 116

<sup>9</sup> Public Health Code 1848 και 1875 αναφορά στις Α.Παπασταματίου-Σαρηγιάννη Η Πρώτη Πολεοδομική Νομοθεσία στην Αγγλία ( Μ.Μαυρίδου, Ι.Πολύζου Α.Παπασταματίου-Σαρηγιάννη, Βιομηχανική Επανάσταση, Ουτοπιστές, η πρώτη Πολεοδομική Νομοθεσία στην Αγγλία, έκδοση Έδρας Πολεοδομίας Α. Αθήνα 1977)

<sup>10</sup> Housing Code 1890, Town Planing Code 1909, Α.Παπασταματίου, οπ. παρ.

<sup>11</sup> L.Benevolo, Origini del urbanistica moderna, Roma 1963, ελλ. μτφρ, Αθήνα 1977, Παπασταματίου, οπ.παρ. Fr. Bollerey, Architekturskonzeption der utopischen

πολλές από αυτές τις περιπτώσεις η πόλη είχε έναν γραμμικό χαρακτήρα ο οποίος επέτρεπε κυρίως την ταχεία και πεζή πρόσβαση από την κατοικία στην βιομηχανία, και ταυτόχρονα απομόνωνε με πράσινο την βιομηχανική περιοχή<sup>12</sup>.

### **Η γραμμική βιομηχανική πόλη ως απάντηση της συγκέντρωσης κατοικιών, βιομηχανιών και κυκλοφορίας.**

Στις αρχές του αιώνα και στον Μεσοπόλεμο έγιναν διάφορες προτάσεις για «πόλεις-ταινίες» ή άλλως «γραμμικές πόλεις», γνωστή είναι η πρόταση του Soria y Mata για την ανάπτυξη της Μαδρίτης<sup>13</sup> (εικ.3) γύρω από την οποία αναπτύσσεται μια περιφερειακή γραμμική πόλη-ταινία και ακόμη τα σχέδια του Miljoutin για το Στάλινγκραντ,<sup>14</sup> κ.α.(εικ.4) , το οποίο αποτελείται από τέσσερες παράλληλες ταινίες, βιομηχανίας, πρασίνου, μεταφορών και κατοικίας, με πυκνώσεις κέντρων κατά διαστήματα, ανάλογα σχεδιάστηκε και το Μαγνητογκόρσκ<sup>15</sup> (εικ. 5) (εικ. 6)

### **Οι θεωρίες του Christaller, της «ιεραρχημένης διασποράς» πόλεων και οικισμών στον χώρο.**

Από την άλλη μεριά, η πλατωνική θεωρία για την διασπορά στον αγροτικό χώρο μικρών πόλεων της τάξης των 10-20.000 κατοίκων αναπτύχθηκε τόσο στους «ουτοπιστές» του 18<sup>ου</sup> και του 19<sup>ου</sup> αιώνα<sup>16</sup> όσο και στον Ενγκελς<sup>17</sup>, αλλά ακόμη και στην ναζιστική Γερμανία για άλλους λόγους, αστυνομικού ελέγχου του πληθυσμού, και αποτέλεσε θεωρητική θέση του Ναζισμού με αποκορύφωμα την θεωρία του Christaller<sup>18</sup> για τους ιεραρχημένους οικισμούς στον αγροτικό χώρο σε διάταξη εξαγώνων (εικ.7). Παρόμοιες μορφολογικά αλλά σε άλλη θεωρητική βάση ήταν και οι «α-πολεοδομιστές» (desurbanistes)<sup>19</sup> της νεαρής τότε Σοβιετικής Ένωσης<sup>20</sup> με την θεωρία τους για την διασπορά του οικιστικού χώρου «σε διαρκή και απρόσκοπτη ανάπτυξη και μεταλλαγή» επάνω σε ένα πλέγμα δικτύων ενέργειας και επικοινωνιών, με πόλεις που δημιουργώνταν ή διαλύονταν ανάλογα με τις ανάγκες της παραγωγής επάνω στους κόμβους αυτού του δικτύου.(εικ. 8)

---

Sozialisten, Muenchen 1977, Γ.Σαρηγιάννης Εισαγωγή στην Ιστορία και Θεωρία της πόλης, Αθήνα 1985

<sup>12</sup> L.Benevolo, *οπ.παρ.*, R.Wurzer Anlass, Ziele, Durchfuerung und Verwicklichung von staedtebaulichen Planungen im 19.Jahrhundert. στο Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 6/1976 σελ. 3 κ.εφ.

<sup>13</sup> Françoise Choay, *The Modern City, Planning in the 19<sup>th</sup> Century*. New York 1969

<sup>14</sup> Imre Perenyi *Der sowietische Staedtebau, dessen Anfangsabschnitt und seine Wirkung auf der universalen Staedtebau*. Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 2/1975 pp 11-26, N.A.Miljutin *Probleme beim Bau sozialistischer Staedte, 1930*, αναφορά στον I.Perenyi, *οπ.παρ.*

<sup>15</sup> *οπ.παρ.*

<sup>16</sup> Bollerey, *οπ.παρ.*, Benevolo, *οπ.παρ.*

<sup>17</sup> ανάλυση στον Anatol Kopp *Ville et Revolution*, Paris 1967, ελλ. μτφρ. Αθήνα 1976, σελ. 231, Fr.Engels, *Αντι-Ντύριγκ*, σελ 442, ακόμη Γ.Σαρηγιάννης, «οι κλασικοί του μαρξισμού για την πόλη» Πρακτικά Συνεδρίου «Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης, σοσιαλιστική θεωρία, προοπτικές και καθημερινή πράξη» Αθήνα, Μάιος 2003, πρώτη δημοσίευση στην «Οικοτοπία» 26/2003

<sup>18</sup> W.Christaller, *die zentralen Orten in Sueddeutschland*, Jena 1933, (2<sup>η</sup> έκδοση Darmstadt 1968) Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα 1997, σελ.33

<sup>19</sup> ο όρος έχει αποδοθεί σωστότερα ως «πολεο-αποδομιστές» (Μ.Κατσίκας, σε εκπονούμενη διδακτορική διατριβή στο ΕΜΠ, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, επιβλέπων Δ.Καρύδης)

<sup>20</sup> Anatole Kopp, *οπ.παρ.* 227 κ.εφ. Perenyi, *οπ.παρ.*, Leonid M.Kaganowitsch *L'Urbanisme Sovietique*, Paris 1932 (Εκθεση στην ΚΕ του ΚΚΣΕ Ιούλιος 1931)

Ως προς την χωροταξική θεώρηση, και ο Δοξιάδης ακολουθούσε τις αρχές του Christaller, στα σχέδιά του μάλιστα για την Συρία<sup>21</sup> (εικ. 9) και την περιοχή της Βαγδάτης<sup>22</sup> (εικ.10) στο Ιράκ διαιρεί και αυτός την ύπαιθρο σε εξάγωνες περιοχές κατά το σύστημα αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η θεωρία αυτή είχε κάνει μεγάλη εντύπωση στην εποχή της (1933) και σίγουρα είχε με τον ορθολογισμό της επηρεάσει και τον Δοξιάδη ο οποίος ήταν στην Γερμανία το 1936. Αλλωστε, ανεξάρτητα από τις θεωρητικές βάσεις του ενός ή του άλλου η κατανομή ενός χώρου σε «εξάγωνα» είναι σχεδιαστικά ελκυστική, ανεξάρτητα αν στην εφαρμογή προσαρμόζεται σε απλές χωρίς γεωμετρικό σχήμα περιοχές.

### **Η διαρκής οικιστική ανάπτυξη και το κοινωνικοοικονομικό σύστημα του καπιταλισμού.**

Οι παραπάνω θεωρήσεις, αποτελούσαν όμως εν πολλοίς και προσπάθεια αποφυγής των προβλημάτων των μεγάλων πόλεων που είχαν δημιουργηθεί στο καπιταλιστικό σύστημα μέσα από τους βασικούς του οικονομικούς νόμους της συγκέντρωσης και της συγκεντροποίησης του κεφαλαίου<sup>23</sup>. Είναι γνωστό ότι οι πόλεις στα προηγούμενα κοινωνικά συστήματα είχαν και μικρό αλλά και σταθερό μέγεθος που δεν ξεπερνούσε τους 40-50.000 κατοίκους, ελάχιστες πόλεις απέκτησαν στους ιστορικούς χρόνους πληθυσμό ενός εκατομμυρίου, όπως η Βαβυλώνα, η Αλεξάνδρεια, η Ρώμη, η Κωνσταντινούπολη<sup>24</sup> και κάποιες ακόμη για συγκεκριμένους ιστορικούς και οικονομικούς λόγους. Μετά όμως την εμφάνιση του καπιταλιστικού συστήματος όλες οι βιομηχανικές πόλεις πέρασαν σε αλματώδη ανάπτυξη, έτσι που το όριο του ενός εκατομμυρίου ξεπεράστηκε από δεκάδες πόλεις, ενώ οι πρωτεύουσες προσέγγισαν τα δέκα εκατομμύρια κατοίκους ήδη από το τέλος του 19<sup>ου</sup> –αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα(εικ. 11)

### **Η θεωρία του J.Fourastier για την σχέση του ποσοστού των απασχολούμενων στους βασικούς τομείς παραγωγής**

Στα ίδια πλαίσια προχωρά πιο πέρα ο γάλλος οικονομολόγος Jean Fourastier ο οποίος υποστήριζε<sup>25</sup> ότι στην Ιστορία, μετατοπίζεται το κέντρο βάρους του ποσοστού των απασχολούμενων από τον πρωτογενή τομέα στον δευτερογενή, στην «βιομηχανική κοινωνία» του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στην συνέχεια στον τριτογενή στον 20ο αιώνα, αυτό που είθισται να αποκαλείται «μεταβιομηχανική κοινωνία».(εικ.12). Με όλες τις δευτερογενείς αντιρρήσεις που έχουν κάποιες ομάδες ερευνητών, τα γεγονότα απέδειξαν την ορθότητα της παρατήρησης αυτής του Fourastier, η οποία είχε ως άμεσο αποτέλεσμα την γιγάντωση των πόλεων και ιδιαίτερα των κέντρων τους<sup>26</sup>. Αυτή η κατάσταση δημιουργεί μεγάλες δυσλειτουργίες στην πόλη η οποία πρέπει να αναπτύσσεται συνεχώς και απρόσκοπτα, μαζί με το κέντρο της το οποίο ακολουθεί αυτήν την γιγάντωση. Ήδη στον Μεσοπόλεμο, στις περιοχές της έντονης ανάπτυξης στις ΗΠΑ δηλαδή την ανατολική ακτή είχαν σχεδόν ενωθεί οι μεγάλοι οικιστικοί πυρήνες (Νέα Υόρκη, Βοστώνη κλπ) ενώ στην Γερμανία το Ρούρ αποτελούσε μια συνεχή πόλη,

<sup>21</sup> Εκθεση Κ.Δοξιάδη ως Συμβούλου της Διεθνούς Τραπέζης Ανασυγκροτήσεως, «η Οικιστική ανάπτυξη της Συριακής Υπαιθρου» Αρχιτεκτονική 13/1959 σελ.64 κ.εφ.

<sup>22</sup> Κ.Δοξιάδης, ένα χωροταξικό σχέδιο κοντά στην Βαγδάτη, Αρχιτεκτονική 13/1959, σελ. 46-47

<sup>23</sup> Κ.Marx Το Κεφάλαιο, Τόμος δεύτερος, κεφάλαιο 21<sup>ο</sup>, συσσώρευση και διευρυμένη αναπαραγωγή, ελλ. μτφρ. σελ. 490 κ.εφ., Αθήνα 1963.

<sup>24</sup> Wolf Schneider, Ueberall ist Babylon, Duesseldorf 1960, Lewis Mumford, The City in History, New York 1961.

<sup>25</sup> Jean Fourastier La grande Esperance de20. siecle, Paris 1945.ελλ.μτφρ. εκδ.Παπαζήση Αθήνα 197.. βλ. ανάλυση ως προς τις πολεοδομικές επιπτώσεις στους Rudolf Hillebrecht, Beitragee zur Staedtebau, Wien 1975, και Γ.Σαρηγιάννης, Εισαγωγή στην Ιστορία και Θεωρία της Πόλης, Αθήνα 1985

<sup>26</sup> R. Hillebrecht, Beitragee...οπ.παρ. και Γ.Σαρηγιάννης, Εισαγωγή...οπ.παρ

όπως και οι μεγάλες ολλανδικές πόλεις, η Randstadt (πόλη-δακτύλιος) του Αμστερνταμ-Ρότερνταμ, και ανάλογα φαινόμενα είχαμε και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες<sup>27</sup>. **(ΕΙΚ. 13) (ΕΙΚ.14)**

Αλλωστε πρέπει να τονιστεί με έμφαση η παρατήρηση των θεμελειωτών του μαρξισμού όχι απλά για την γιγάντωση των οικονομικών μονάδων αλλά και για την στροφή του κέντρου βάρους της Οικονομίας από την βιομηχανία και το εμπόριο στον τριτογενή τομέα<sup>28</sup> και ακόμη περισσότερο στην χρηματοπιστωτική περιοχή της οικονομίας<sup>29</sup>, και το βλέπουμε σήμερα αυτό συγκρίνοντας την Κρίση του 1929 με την σημερινή<sup>30</sup>

## **Η αντιμετώπιση του προβλήματος της συνεχούς ανάπτυξης των μεγαλουπόλεων**

Ηδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα διατυπώθηκαν πολλές προτάσεις για την αντιμετώπιση αυτής της συνεχούς και χωρίς όρια ανάπτυξης. το 1893 στον διαγωνισμό για το σχέδιο ανάπτυξης της Βιέννης, ο Eugen Fassbender πρότεινε ένα σχέδιο που ακολουθούσε έναν κánaβο με συνεχείς συγκεντρικούς δακτυλίους και ακτινωτές αρτηρίες στις τομές των οποίων «υφαινόταν» η επέκταση της πόλης **(ΕΙΚ.15)**— ιδέα που θα την ονομάζαμε άνετα «πρόδρομη του Christaller». Το σχέδιο για την «Μεγάλη Μόσχα» του Μεσοπολέμου ακολουθούσε την ανάπτυξη σε ακτινωτές αρτηρίες αφήνοντας μεγάλες εκτάσεις πρασίνου να εισχωρούν ως μέσα στον πυρήνα της πόλης **(ΕΙΚ.16)** Ο Le Corbusier σε διαφορετικές προτάσεις του την ίδια εποχή, απλά μετέθετε το πρόβλημα, κατεδάφιζε την παλιά πόλη και την ξανάκτιζε με τις γιγάντιες μεγαλοκατασκευές, χωρίς όμως να αγγίζει το πρόβλημα της διαρκούς και συνεχούς επέκτασης (Plan Voisin για το Παρίσι, La Ville Radieuse, αργότερα για το Αλγέρι, κ.α.) **(ΕΙΚ.17)** Η επίσημη ακαδημαϊκή άποψη, διατυπώνονταν στα γερμανικά διδακτικά συγγράμματα Πολεοδομίας του Μεσοπολέμου, όπου η πόλη ήταν συγκροτημένη στο λεγόμενο «αστεροειδές σχήμα» το οποίο ήταν ξανά η ανάπτυξη επάνω σε ακτινωτές αρτηρίες **(ΕΙΚ.18)** άποψη που όπως θα δούμε σε άλλα μαθήματα εφαρμόζεται και σήμερα (Αμβούργο, Στουτγκάρδη, Βιέννη, Ελσίνκι κ.α.) ενώ αμέσως μετά τον Πόλεμο διατυπώνονται σχέδια μιάς μεγαλούπολης δομημένης επάνω σε έναν αυστηρό ορθογωνικό κánaβο ο οποίος σε ένα στοιχείο του περιλαμβάνει και την υφιστάμενη πόλη και αναπτύσσεται συνεχώς με νέα στοιχεία του κανάβου. Τα σχέδια είναι αρκετά αφελή γιατί δεν μας λένε τί θα γίνει με την διαρκή μεταλλαγή των περιοχών κατοικίας που καταλαμβάνονται από κεντρικές χρήσεις. Τέτοιες προτάσεις διατυπώθηκαν για το Βερολίνο, το Λονδίνο, το Στάλινγκραντ **(ΕΙΚ.19)** Λίγο αργότερα, το 1962, ο Hillebrecht διατύπωσε ένα υποθετικό σχέδιο για μια μεγαλόπολη των 2 εκατομμυρίων κατοίκων με αφορμή το σχέδιο του Αννόβερου στο οποίο ήταν διευθυντής Πολεοδομίας, στο οποίο πάλι υπήρχαν άξονες ακτινωτών αρτηριών (αυτοί που συνέδεαν την πόλη με γειτονικές της πόλεις) επάνω στους οποίους αναπτύσσονταν η πόλη, σχέδιο που δεν ξεφεύγει από τα προηγούμενα του Μεσοπολέμου που είδαμε. **(ΕΙΚ.20)**

Πρέπει να σημειωθεί, ότι εκείνη την εποχή στο Πολυτεχνείο (1963), η επικρατούσα άποψη επικεντρώνονταν στο πρόβλημα του αγροτικού χώρου ο οποίος αποδομείται γρήγορα και η λύση ήταν να καταργούνται τα μικρά χωριά και να πριμοδοτούνται τα κεφαλοχώρια<sup>31</sup> **(ΕΙΚ. 21) (ΕΙΚ. 22)**

<sup>27</sup> Peter Hall, «The World Cities», London 1966.

<sup>28</sup> Κ. Μαρξ «το Κεφάλαιο» τόμος πρώτος, βιβλίο πρώτο (πρώτη έκδοση 1867), τόμος τρίτος, τμήμα τέταρτο κ.εφ.(πρώτη έκδοση 1894)

<sup>29</sup> Β.Ι.Λένιν, «ιμπεριαλισμός, ανώτατο στάδιο του καπιταλισμού» πρώτη έκδοση Πετρούπολη 1917

<sup>30</sup> Σοφία Αντωνοπούλου «σύγχρονος καπιταλισμός και παγκοσμιοποίηση» Αθήνα 2008, και ανάμεσα στο πλήθος των οικονομικών άρθρων βλ. Δ.Καζάκης «η έκρηξη πλασματικού κεφαλαίου» Ριζοσπάστης 6.5.1993 και (το ανυπόγραφο) «χάθηκε ό,τι παράγει ο πλανήτης σε 1 χρόνο» Ελευθεροτυπία 10.3.2009

<sup>31</sup> Α.Κriesis «a regional planning scheme for a country under development», Patras 1963

## Η θεωρία της Οικουμενόπολης του Κωνσταντίνου Δοξιάδη.

Ενώ λοιπόν διαμορφώνονται αυτές οι καταστάσεις, διατυπώνεται και η θεωρία της «Οικουμενόπολης» του Κωνσταντίνου Δοξιάδη<sup>32</sup>, σύμφωνα με την οποία επειδή η οικιστική συγκέντρωση είναι συνεχής και αναπόφευκτη, **(εικ. 23)** πρέπει να οργανώσουμε τις πόλεις μας έτσι που να προσαρμοστούν στις καταστάσεις αυτές, δυναμικά στον χρόνο, (ονόμαζε την πόλη αυτή «Δυνάπολη» ο Δοξιάδης) και συγκεκριμένα πρώτο να τους δώσουμε την απεριόριστη δυνατότητα επέκτασης και τελικά ενοποίησής τους στην παγκόσμια «Οικουμενόπολη» αλλά και δεύτερο να διαφυλάξουμε την ανθρώπινη κλίμακα σ' αυτές. **(εικ. 24) (εικ.25)** Οι δύο προϋποθέσεις αυτές εξυπηρετούντο από δύο αρχές σχεδιασμού: πρώτα την σχεδίαση μίας πόλης ανοιχτής στις κατευθύνσεις επέκτασης ώστε το κέντρο της να έχει την δυνατότητα να παρακολουθεί την ανάπτυξη της πόλης δίκην γραμμικής πόλης του Sofia y Mata ή του Miljoutin και δεύτερο την οργάνωση της πόλης σε «κοινότητες» διαφόρων επιπέδων ή «βαθμών» όπως τις ονόμαζε ξεκινώντας από την γειτονιά που συσπειρώνονταν γύρω από το καθιστικό με την βρύση μίας γειτονιάς (κοινότητα Ι<sup>ου</sup> Βαθμού) μέχρι την Οικουμενόπολη (κοινότητα Χ βαθμού)<sup>33</sup>. **(εικ.26)**

## Η δομή των κοινοτήτων στην Οικουμενόπολη του Δοξιάδη

Οι κοινότητες στην Οικουμενόπολη, διαρθρώνονται ιεραρχημένες **(εικ.27)** όπως είδαμε, αλλά και η συγκρότησή τους ακολουθεί ορισμένους κανόνες. Η Κοινότητα Πρώτου Βαθμού με 100-200 κατοίκους αφορά μιά γειτονιά γύρω από την βρύση και ένα μικρό καθιστικό, η 2<sup>ου</sup> βαθμού με 500-600 κατοίκους αφορά θα λέγαμε «μιά ενορία» στην παραδοσιακή πολεοδομία του 16<sup>ου</sup>-19<sup>ου</sup> αιώνα, ή ένα μικρό χωριό, **(εικ.28)** η 3<sup>ου</sup> βαθμού με 2-3000 κατοίκους **(εικ. 29)** μιά μικρή πόλη ή ένα κεφαλοχώρι ή μιά συνοικία που αντιστοιχεί και σε ένα διπλό δημοτικό σχολείο σύμφωνα και με τις γερμανικές υποδιαιρέσεις των Goederitz-Rainer-Hofmann. **(εικ.30) (εικ. 31)** Από κεί και πέρα, μιλάμε για μεσαίες πόλεις ή τμήματα πόλεων **(εικ. 32)** (4<sup>ου</sup> βαθμού 10-15.000 κάτοικοι με όλες τις πολεοδομικές λειτουργίες που απαιτούνται για την ζωή μίας μικρής πόλης). Επόμενες διαβαθμίσεις είναι εκείνες που αφορούν μεγάλες πόλεις ή μεγάλες συνοικίες (5<sup>ου</sup> βαθμού με 80-100.000 κατοίκους και 6<sup>ου</sup> βαθμού με 400-500.000 κατοίκους) και φθάνουμε στην μεγαλούπολη (7<sup>ου</sup> βαθμού με 5.600.000 έως 7.000.000 κατοίκους) για να καταλήξουμε στην «Οικουμενόπολη» (10<sup>ου</sup> βαθμού). Το χαρακτηριστικό είναι ότι η κοινότητα 4<sup>ου</sup> βαθμού (10-15.000 κάτοικοι), αντιστοιχεί σε αυτό που ήδη σχεδιαζόταν ως περιοχή ελεύθερη από διαμπερή οδική κυκλοφορία τροχοφόρων, με απλά λόγια, η κοινότητα περιβαλλόταν από αρτηρίες, ήταν δυνατή η είσοδος οχημάτων μέσα στην κοινότητα αλλά μόνο για προσπέλαση, είχαμε δηλαδή περιφερειακή κίνηση τροχοφόρων με εισόδους σε «αδιέξοδα» και «θηλειές» για στάθμευση και προσπέλαση των κατοικιών και του κέντρου. **(εικ. 33)** Η οργάνωση σε «κυψέλες εσωτερικής κυκλοφορίας» παρουσιάστηκε ολοκληρωμένα στο γνωστό Buchanan report το 1960<sup>34</sup>, **(εικ.34)** όμως είχε μελετηθεί από τα πρώτα μεσοπολεμικά χρόνια, όπως στα σχέδια για το Radburn<sup>35</sup> το 1944 **(εικ.35)**, ή για την Linda Vista στο San Diego στην Καλιφόρνια<sup>36</sup> **(εικ.36)** το 1945 ή το σχέδιο για το Leverkusen του Reichow **(εικ.37)**

<sup>32</sup> Κ.Δοξιάδης, Η Επιστήμη της Οικιστικής, Αρχιτεκτονική 13/1959 σελ. 13 κ.εφ.

Κ.Doxiadis .....

<sup>33</sup> Κ.Δοξιάδης, , οπ.παρ.

<sup>34</sup> Ministry of transport, Traffic in towns, London 1963

<sup>35</sup> H.N.Herrey, an organic theory of city planing. Architectural forum 1944, αναφορά στον Rainer Staedtebauliche Prosa... οπ.παρ.

<sup>36</sup> Rainer, Staedtebauliche Prosa... οπ.παρ.

Πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι ο Δοξιάδης προτείνει την αντικατάσταση του οικοδομικού τετραγώνου από την κοινότητα πρώτου βαθμού, και ταυτόχρονα την «αναστροφή» του, δηλαδή από το να είναι στραμένο προς τον δρόμο, το στρέφει προς το καθιστικό της μονάδας **(εικ.38)** κάτι που έγινε στην Γερμανία το 1910 με την απελευθέρωση του εσωτερικού των οικοδομικών τετραγώνων από τα προσκτίσματα και την μετατροπή τους σε χώρους πρασίνου ή εμπορικών κέντρων<sup>37</sup>. **(εικ. 39)**

### Η κατά τον Δοξιάδη «Επιστήμη της Οικιστικής»

Στα πλαίσια αυτά ο Κ.Δοξιάδης ονόμασε το σύνολο των θέσεων του «θεωρία οικιστικής», εξέδωσε και επιστημονικό περιοδικό<sup>38</sup> με τον ίδιο τίτλο όπου δημοσιεύονταν μελέτες και άρθρα, οργάνωσε τα διεθνή συμπόσια της Δήλου<sup>39</sup>, τις μελέτες για τις αρχαίες ελληνικές πόλεις σε δυό δεκάδες τόμους, και άλλες εκδηλώσεις για την μελέτη των πολεοδομικών θεμάτων όπως το συμπόσιο για τα προβλήματα των Αθηνών τον Μάιο του 1964 με ομιλητές Ψωμόπουλο, Πικιώνη, Τραυλό, Σφαέλλο και Δοξιάδη<sup>40</sup>, κατ' αρχήν στα πλαίσια και τις κατευθύνσεις αυτών των απόψεων. Δεν θα μπορούσα με βεβαιότητα να ισχυριστώ ότι με βρίσκει σύμφωνο η δημιουργία αυτού του κλάδου της επιστήμης, κατά την γνώμη μου απλά είναι η επιστήμη της πολεοδομίας, αλλά σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο αρχών. Και ο Le Corbusier είχε διαφορετικές απόψεις και αρχές για την συγκρότηση των πόλεων, και το Bauhaus, και ο Δεσποτόπουλος, και άλλοι. Ολοι ήξεραν εν πλήρει συνειδήσει ότι διατυπώνουν αρχές και θέσεις επάνω στα πολεοδομικά προβλήματα, και ότι υπηρετούσαν ο καθένας με τις θέσεις του και τις ιδέες του την Πολεοδομία, δεν χρειαζόταν να βρουν καινούργιο όνομα επειδή διαφωνούσαν με τις προ αυτών θεωρίες. Ετσι, η «επιστήμη της οικιστικής», κατά την γνώμη μου, χωρίς να είναι λάθος, είναι μάλλον πλεονάζων όρος.

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ : Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΚΑΙ «ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ»

### Η διάρθρωση της πόλης σε γειτονιές, ένα πανάρχαιο φαινόμενο.

Η πόλη διαρθρώνεται σε γειτονιές, που εξαρτώνται είτε από συγγενικές σχέσεις, είτε από θρησκευτικές, είτε από εθνολογικές, είτε ακόμη και από επαγγελματικές. Η κατανομή σε αυστηρά οριοθετημένες περιοχές σε ακραίες περιπτώσεις ασιατικών κοινωνιών, είναι εμφανής για παράδειγμα στο μεσαιωνικό Πεκίνο, και τέτοια παραδείγματα έχουμε πάρα πολλά στην ιστορία και όχι μόνο στην Ασία. **(εικ. 51)** Είχαμε έτσι «γειτονιές» από φάρες (που έχουν απομείνει και ως τοπωνύμια: «Καραγιαννείκια», «Κωστοπουλείκια» κ.α.), γειτονιές θρησκευτικού διαχωρισμού όπως την Σύρο και την Ανω Σύρο ορθοδόξων και καθολικών, γειτονιές σε σχέση με τις απαιτήσεις του επαγγέλματος ως προς τον χώρο όπως τα «ταμπάκια» (κοντά σε νερό)<sup>41</sup>, Μπογιατζίκιοι (Βαφειοχώριον, στην

<sup>37</sup> W.Ortmann, Staedtebau fruere und Heute, Duesseldorf 1956, W.Hegemann, der Staedtebau, Berlin 1911, Γ.Σαρηγιάννης, πολεοδομικός εκσυγχρονισμός σε ελληνικά πλαίσια... Πρακτικά Συνεδρίου «ο Ελευθέριος Βενιζέλος...» σπ.παρ.

<sup>38</sup> το περιοδικό Ekistics, εκδίδεται συνεχώς από το 1955

<sup>39</sup> το ετήσιο Συμπόσιο Δήλου από το 1963 έως το 1972

<sup>40</sup> Μ.Λεφαντζής, Η Πολεοδομία στην Ελλάδα μέσα από τον Αθηναϊκό Τύπο, Πρακτικά

<sup>20</sup> Συνεδρίου Εταιρείας Ιστορίας της πόλης και της πολεοδομίας, Βόλος 2000

<sup>41</sup> Δ.Χατζής, Το τέλος της μικρής μας πόλης, Αθήνα 1974, Γ.Σαρηγιάννης, Η προσέγγιση της αστικοποίησης μέσα από την λογοτεχνική βιβλιογραφία Τεχνικά Χρονικά 3/1978

Κωνσταντινούπολη) Κιούπκιοί (χωριό των κανατιών, Κανατάδικα, η σήμερα «Πρώτη» στις Σέρρες), συνοικίες μέσα στην πόλη με εθνολογικές διαφορές, Μανιάτικα, Ηπειρώτικα, Βλάχικα, Γύφτικα, Εβραϊκή, κ.α.<sup>42</sup>. Το δεύτερο θέμα που αφορά η κατανομή σε γειτονίες είναι η ανάπτυξη της κοινωνικότητας η οποία σε μεγάλες λαϊκές κυρίως μάζες αναπτύσσεται στον καθημερινό βίο, σε αντίθεση με τις υψηλών εισοδημάτων και θέσης στην «κοινωνική ιεραρχία» όπου οι κοινωνικές σχέσεις αποστασιοποιούνται από τον χώρο και αναπτύσσονται και σε διεθνές επίπεδο. Παράλληλα με αυτό, ιδίως για τις λαϊκές μάζες υπάρχει και το θέμα του «κοινωνικού ελέγχου», τόσο από τα μέλη της ίδιας της κοινότητας όσο και από την κυρίαρχη τάξη η οποία μέσω της κατανομής των αρμοδιοτήτων της εξουσίας φθάνει σε απόλυτα ελέγξιμα όρια, εκείνα της «ενορίας» η οποία ελέγχεται ιεραρχικά από τον παπά, τον ιμάμη, τον ραβίνο, σχεδόν πάντα θρησκευτικό ηγέτη για αύξηση του κύρους και μείωση της αντίστασης των διοικούμενων-ελεγχόμενων<sup>43</sup>.

### **Οι γειτονίες στην σύγχρονη πολεοδομία: το αποτυχημένο παράδειγμα των βρετανικών νέων πόλεων.**

Οι δυτικοί πολεοδόμοι, με μια «εγκεφαλική» θεώρηση αυτού του φαινομένου, και ξεχνώντας ότι η κοινωνική συνοχή των παλιών αρχαίων και μεσαιωνικών γειτονιών στηριζόταν και στα οικονομικά πλαίσια των εποχών εκείνων, τα οποία δεν υπάρχουν σήμερα στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις του ανεπτυγμένου κόσμου, (κοινή εργασία, σταθερός τόπος κατοικίας επί γενεών και γενεών, κοινός τρόπος ζωής σε κοινωνικό πλαίσιο κ.α.) φαντάστηκαν ότι διαιρώντας την πόλη σε γειτονίες θα πετύχαιναν και την κοινωνική ανασυγκρότηση της πόλης, την απάλειψη του φαινομένου της αποξένωσης<sup>44</sup> και την αποκατάσταση της κοινωνικής συνοχής. Έτσι, η λεγόμενη «πρώτη γενεά» των νέων βρετανικών πόλεων (εικ.52) (εικ. 53) αλλά και πολλών σοβιετικών, σουηδικών, γερμανικών κ.α. περιοχών κατοικίας<sup>45</sup>, όπως στο Zaporoschje (εικ.54) του Μεσοπολέμου ή το Maryland του 1935, (εικ.55) ή στην πρόταση των Goederitz-Rainer-Hoffman (εικ.56) δομήθηκαν στην βάση μιάς μονάδας που αντιστοιχούσε σε ένα προσχολικό στοιχείο (νηπιαγωγείο), που αντιστοιχούσε σε 2000 κατοίκους, δύο τέτοιες μονάδες αποτελούσαν μια γειτονιά με δημοτικό σχολείο, και τελικά όλη η πόλη συγκροτείτο από μονάδες των 4000 κατοίκων (ένα δημοτικό σχολείο) σε ομάδες των 12.000 κατοίκων (Γυμνάσιο και Λύκειο) που θεωρείτο το optimum για μια οικιστική μονάδα<sup>46</sup>. Αυτή όμως η λογική λειτουργικά διαίρεση, στον χώρο της πόλης, εφαρμόζοντας μάλιστα και τις λανθασμένες αντιλήψεις του κατέληγε σε μια διασπασμένη και διαλυμένη πόλη, οι γειτονίες της οποίας χωρίζονταν μεταξύ τους από αχανή λειβάδια και δάση, τα κέντρα τους ήταν στο μέσον καταπράσινων λειμώνων, χωρίς τελικά καμμία οργανική σύνδεση μεταξύ τους, και φυσικά χωρίς εργασιακές και οικονομικές σχέσεις ανάμεσα στους κατοίκους, δημιούργησε αυτό που ονομάστηκε διεθνώς «πόλεις-υπνωτήρια» ή «υπνουπόλεις» (Schlafstaedte), ένα κατασκεύασμα όχι μόνο αντικοινωνικό αλλά κατά συνέπεια και αντιπολεοδομικό, και χωρίς την ύπαρξη «αστικού χώρου».

### **Η Ανατολή, πεδίο ευνοϊκό ακόμη για την δόμηση σε «κοινότητες»**

<sup>42</sup> Κωνσταντινούπολις, λήμμα στην Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, (1931), Γ.Σαρηγιάννης, οπ.παρ. και ακόμη Η.Μεσίνας, οι συναγωγές στην Ελλάδα, η αρχιτεκτονική τους και η σχέση τους με τον ιστό της πόλης και την εβραϊκή συνοικία, διδ. διατρ. Σχολής Αρχιτεκτόνων, Αθήνα 1998

<sup>43</sup> Δ.Ν.Καρύδης Πολεοδομικά των Αθηνών της Τουρκοκρατίας, διδ. διατρ. Αθήνα 1981. Η.Μεσίνας, οπ.παρ.

<sup>44</sup> E.Mitscherlich Το άξενον των πόλεων.....

<sup>45</sup> Galantay, New Towns, Antiquity to the presents, F.Osborn-A.Whittick, The new towns, .....in England, R.Merlin, les villes nouvelles, Paris 1969,

<sup>46</sup> Rainer-Goederitz-Hoffmann, die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tuebingen 1957

Ο Le Corbusier έκτισε την πόλη Chandigar στο Πακιστάν<sup>47</sup>, εφαρμόζοντας τις δικές του αρχές, όπως και οι μαθητές του Oscar Niemayer (Oscar Niemeyer Soares Filho) και Lucio Costa την Μπραζιλία, **(εικ.57)(εικ. 58)(εικ. 59)** αλλά και τα δύο πειράματα αυτά είχαν πλήρη αποτυχία<sup>48</sup>. Αντίθετα, ο Δοξιάδης έκτισε τις δικές του πόλεις με τις δικές του ιδέες και μπορούμε να πούμε ότι είχε επιτύχει τον σκοπό του. Αυτό οφείλεται στο ότι ο Le Corbusier και οι μαθητές του όχι μόνο εφάρμοσαν θεωρίες τεχνοκρατικές και λανθασμένες αλλά και ξένες προς την χώρα που σχεδίασαν και έκτισαν. **(εικ.60)(εικ. 61)(εικ. 62)(εικ. 63)(εικ. 64)(εικ. 65)(εικ. 66)** Βλέπουμε έτσι αχανείς χώρους που προκύπτουν από την «πολεοδομία της μακέτας» με συνθέσεις όγκων, τεράστιους και αχανείς χώρους, εμπορικά κέντρα που δεν έχουν τίποτα να κάνουν με το τυπικό εμπορικό κέντρο μίας κανονικής πόλης, όπως υπήρχε και υπάρχει σε Ανατολή και Δύση. Η διαφορά στον Δοξιάδη είναι ότι ναι μεν η πόλη συγκροτείται από «γειτονιές», αλλά διαφορετικές από τις δυτικού τύπου μηχανιστικές υποδιαιρέσεις της Harlow New Town (που στο κάτω-κάτω δεν έχουν καμία σχέση ούτε με τις ζωντανές γειτονιές των ίδιων των δυτικών μεσαιωνικών πόλεων αυτής της ίδιας της Αγγλίας ή της λοιπής Ευρώπης), και άλλο οι κοινότητες του Δοξιάδη στο Ιράκ και το Πακιστάν. Ο Δοξιάδης και οι συνεργάτες του είχαν κατανοήσει όχι μόνον την σημασία της γειτονιάς, αλλά και την σημασία και οντότητα του «αστικού χώρου» διότι είχαν κατανοήσει την κοινωνική σημασία της και την είχαν δει μέσα στην ιστορία του λαού για τον οποίο θα κτιζόταν η πόλη. Σε άρθρο του την εποχή της μεγάλης δραστηριότητας του Γραφείου ο ίδιος ο Δοξιάδης τόνιζε ότι «...το να φέρομε το σπίτι της Δύσης και να το κτίσωμε στην Ανατολή, την βόρεια κατασκευή να την φέρωμε στους τροπικούς, είναι βέβαια λάθος μεγάλο...»<sup>49</sup> Στο ίδιο άρθρο του αναφέρεται στην εξέγερση 5.000 βιομηχανικών εργατών στο (τότε) ανατολικό Πακιστάν (σημερινό Μπαγκλαντές), επειδή τους έβαλαν να κατοικήσουν σε κτήρια από μπετόν έξω από τις ως τότε κατοικίες τους σε καλύβες μέσα στα δάση<sup>50</sup> και τέτοια παραδείγματα ίσως όχι έτσι έντονα αλλά χαρακτηριστικά αναφέρονται σε πολλές περιπτώσεις όπως τσιγγάνων ή άλλων νομάδων<sup>51</sup>, αλλά και γενικότερα το πρόβλημα έχει απασχολήσει τους ερευνητές από πολύ παλαιότερα οι οποίοι καταδικάζουν επίσης την επιβολή ξένων προτύπων<sup>52</sup>. Σημειώνεται ένα κείμενο του Α.Κριεζή ο οποίος τόνιζε ότι «...Η επιχώριος αρχιτεκτονική –και κατ' επέκτασιν πολεοδομική ως κοινωνικόν λειτούργημα και τέχνη ...είναι στενώς εξηρημέναι και σχετικά προς την κοινωνίας την οποία εξυπηρετούν, .....αντανακλά τα έθιμα, τις παραδόσεις, τας συνθήκας ζωής και την Κοσμοθεωρίαν μίας κοινότητος . Ενδεχόμεναι μεταβολαί πρέπει να επέλθουν εκ των έσω ...αντιθέτως η ξένη ανάμειξις δημιουργεί αποικιακήν αρχιτεκτονικήν...»<sup>53</sup>

Η βίωση της «γειτονιάς» μέσα στο κοινωνικό της πλαίσιο από το στελεχικό δυναμικό του Δοξιάδη ήταν αυτό ακριβώς που έλλειπε από τους μελετητές των κάθε είδους New Towns της μεταπολεμικής εποχής οι οποίοι προσπαθούσαν να εφαρμόσουν τις κατά Le Corbusier αρχές της Χάρτας των Αθηνών. Αλλωστε και η εικονοκλαστική θεώρηση του Bauhaus σωστή μεν εν πολλοίς, αλλά

<sup>47</sup> Brend C.Brolin The Failure of Modern Architecture, ελλ.μτφρ. η αποτυχία της Μοντέρνας αρχιτεκτονικής Αθήνα 1979

<sup>48</sup> Brend C.Brolin, οπ.παρ.

<sup>49</sup> Κ.Δοξιάδης, Η επιστήμη της οικιστικής, Αρχιτεκτονική 13/1959 σελ. 14

<sup>50</sup> Κ.Δοξιάδης, οπ.παρ.

<sup>51</sup> Ο Κανδύλης έλεγε ότι όταν έκτισε στην νότιο Γαλλία ένα οικιστικό συγκρότημα για νομάδες τσιγγάνους του έδωσε κυκλικό σχήμα για να αναπαράγει τον καταυλισμό τους, αυτά όμως είναι μορφοκρατικές επιλύσεις και όχι ουσιαστικές, αλλού είναι το πρόβλημα....

<sup>52</sup> Εμμανουήλ Α.Κριεζής, Δημόδης Αρχιτεκτονική, Αρχιμήδης Έτος ΙΓ. Μάιος 1912, (αναφορά στον Anthony Kriesis, Greek Town Building, Athens 1965), Brend C.Brolin, the failure of Modern Architecture, ελλ. μτφρ. Η αποτυχία της Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής, ελλ. μτφρ. Αθήνα 1978.

<sup>53</sup> Αντ. Κριεζής «Περιφερειακός Προγραμματισμός εις χώραν υπό ανάπτυξιν» Τεχνικά Χρονικά Επιστημονική Έκδοσις 2/1966

διαστρεβλωμένη μετά το 1933<sup>54</sup>, αποτέλεσε ισχυρό παράγοντα ως μη ώφειλαν μηχανιστικών αντιλήψεων –στο κάτω-κάτω και η Χάρτα της Αθήνας αλλά και η μηχανιστική διαστρέβλωσή της από τον Le Corbusier<sup>55</sup> δεν ήταν κεραυνός εν αιθρία. Πολεοδόμοι με βαθειά γνώση της Ιστορίας και της Κοινωνίας, όπως ο Δεσποτόπουλος δεν εισακούγονταν πλέον<sup>56</sup>, έπρεπε να αποτύχουν συλλήβδην όλες οι νέες πόλεις για να εμφανιστεί η δεύτερη και η τρίτη γενιά τους όπως το Hook και το Cumbernauld που τουλάχιστον οικοδομούσαν αστικό χώρο<sup>57</sup>.

Από την άλλη μεριά, όπως αναφέρθηκε, οι εργαζόμενοι στο γραφείο του αρχιτέκτονα που ήταν η αφρόκρεμα του ελληνικού αρχιτεκτονικού δυναμικού, οι περισσότεροι ήταν γαλουχημένοι από την άνοιξη της γενιάς του '30<sup>58</sup>, Πικιώνη, Τσαρούχη, Κόντογλου, Χατζημιχάλη, Σικελιανό, και εκτιμούσαν την παράδοση – για παράδειγμα η Ζαγορισίου είχε εργαστεί με τον Πικιώνη στα σπίτια της Ζαγοράς<sup>59</sup> και της Καστοριάς<sup>60</sup>, και στο Γραφείο Δοξιάδη η ίδια είχε εργαστεί ανάμεσα στα άλλα μελετώντας σε βάθος την αρχιτεκτονική και πολεοδομική παράδοση και την τότε υφιστάμενη κοινωνική κατάσταση στο Ιράκ.

### Η γερμανική εκδοχή των «new towns» : Goederitz, Rainer, Hofmann

Ηδη από την εποχή του Ναζισμού στην Γερμανία είχε αναπτυχθεί το κίνημα των «μικρών και με αυτάρκεια πόλεων των 10.000 κατοίκων»<sup>61</sup> με το σκεπτικό ότι οι μεγάλες πόλεις ευνοούν την ανάπτυξη ανατρεπτικών και οχλοκρατικών ιδεών. Αρχιτέκτονες εκείνης της εποχής όπως ο Reichoi<sup>62</sup> συνέχισαν μετά τον πόλεμο την ανάπτυξη της ιδέας των μικρών πόλεων και μετά την έκδοση του βιβλίου του «πολεοδομικός (πεζός) λόγος - πρακτικός οδηγός για την ανοικοδόμηση των πόλεων»<sup>63</sup> κορυφαίο σύγγραμμα αποτελεί το βιβλίο των Goederitz, Rainer, Hofmann «η διαιρεμένη και αραιωμένη πόλη»<sup>64</sup>. Στο βιβλίο αυτό που έχουν ενσωματωθεί οι βασικές αρχές του προηγούμενου αναπτύσσεται η ιδανική πόλη –ή περιοχή κατοικίας- που θα μπορεί να είναι αυτάρκης και η οποία συγκροτείται σε μονάδες και υπομονάδες με βάση κυρίως την εκπαιδευτική μονάδα. **(εικ.67)** Ως εδώ θα μπορούσε κανείς να δεχτεί την θεωρία μιάς τέτοιας συγκρότησης

<sup>54</sup> Γ.Σημαιοφορίδης, εισαγωγή στην ελληνική έκδοση της “ Χάρτας των Αθηνών” του Le Corbusier, Αθήνα 1987, Γ.Σαρηγιάννης, Με την ευκαιρία της περιφερόμενης Εκθεσης «γνωρίστε τον Le Corbusier» Δελτίο ΣΑΔΑΣ Σεπτ.-Οκτ. 1988, του ίδιου «τα σύγχρονα ρεύματα στην Αρχιτεκτονική και την Πολεοδομία και το κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρό τους». Αθήνα 1988

<sup>55</sup> Riccardo Mariani, L' Architecte est nu, Le Corbusier ou les dessous ivanoues de trois voyages en Italie. Face, 5/6 Printemps 1987, Γ.Σημαιοφορίδης οπ.παρ. , Σαρηγιάννης, οπ. παρ.

<sup>56</sup> J.Despo die ideologische Struktur der Staedte, Berlin 1973, ελλ.μτφρ. Αθήνα 1997

<sup>57</sup> Α.Αραβαντινός, Πολεοδομικός Σχεδιασμός, οπ.παρ., Α. Παπασταματίου-Σαρηγιάννη, στον τόμο Κατοικία της σειράς «Πολεοδομικά Πρότυπα» Αθήνα 1977.

<sup>58</sup> Γ.Σαρηγιάννης Από την γενιά του '30 στην γενιά του '60, Ριζοσπάστης, 24.6.2001, και του ίδιου «η Άννα Κινδύνη και η εποχή της» Ριζοσπάστης 25.2.2009, του ίδιου «Τέχνη και Κοινωνία – σχετικά με τον όρο ρεαλισμός και τα παράγωγά του» Διάπλους τ.30. Φεβρ.-Μάρτιος 2009

<sup>59</sup> Σπίτια της Ζαγοράς, Αθήνα 1949

<sup>60</sup> Αρχοντικά της Καστοριάς, Αθήνα 1948

<sup>61</sup> Chr. Schneider, Stadtgruendung im Dritten Reich, Muenchen 1979, με αναφορά στον H.F.K.Guenther, Verstaedterung Ihre Gefare fuer Volk und Staat Leipzig –Berlin 1934, Γ.Σαρηγιάννης, Η έννοια της πόλης στον Πλάτονα και τον Αριστοτέλη και η συνέχιση των πλατωνικών αντιλήψεων στους ουτοπιστές του 19ου αιώνα και ορισμένους πολεοδόμους του Μεσοπολέμου στο «Λαμπηδών», τόμος 2, αφιερωματικοί τόμοι στην μνήμη της Ντούλας Μουρίκη. Αθήνα 2003

<sup>62</sup> Chr.Schneider, οπ.παρ.

<sup>63</sup> Rolland Rainer, Staedtebauliche Prosa, Tuebingen 1948

<sup>64</sup> Goederitz, Rainer, Hofmann Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tuebingen 1957

γειτονιάς ή πόλης, όμως από εκεί και πέρα, ο σχεδιασμός αυτών των μονάδων, παραμένει σε ένα μηχανιστικό σχέδιο συγκρότησης ομάδων κατοικιών, που λειτουργούν άψογα από πλευράς κυκλοφορίας, αποστάσεων, εξοπλισμού τοπικών κέντρων κλπ, αλλά που δεν συνιστούν «πόλη» αλλά «ομάδες μικρότερων ή μεγαλύτερων συγκροτημάτων κατοικίας». Ουσιαστικά είναι η γερμανική εκδοχή των βρετανικών new towns, και αυτός ο σχεδιασμός αναπτύχθηκε σε όλον τον κεντρικό και βορειοευρωπαϊκό χώρο (Γερμανία, Σουηδία, Αυστρία) (εικ.68), τόσο σε χαμηλή δόμηση προσπαθώντας με αυτόν τον τρόπο να επιτύχουν την «ανθρώπινη κλίμακα» (εικ.69), όσο και σε μεγαλύτερα συγκροτήματα πολυορόφων κτηρίων ή και σε συνδυασμό τους. Τελικά όμως το πείραμα απέτυχε όπως και τα ανάλογα στην Μεγάλη Βρετανία ακριβώς διότι έλλειπε η αίσθηση της κοινωνικότητας και του αστικού χώρου – αυτό που είχε επιτύχει ο Δοξιάδης στα δικά του σχέδια συγκρότησης πόλεων. Πρέπει να σημειωθεί ότι και στην Ελλάδα εμφυτεύθηκε μία τέτοια αντίληψη και μάλιστα στο Υπουργείο Ανοικοδομήσεως που διεύθυνε ο ίδιος ο Δοξιάδης το 1948, όπως περιγράφεται σε βιβλίο της σειράς των εκδόσεων του Υπουργείου<sup>65</sup> (εικ. 70)

### Τα εργολαβικά μπλόκ και η Neue Heimat

Είναι λίγο βαρύ, όμως είναι απαραίτητο να λεχθεί ότι τελικά η μεταπολεμική ευρωπαϊκή πολεοδομία καθοδηγήθηκε από τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες. Οι εταιρείες αυτές οικοδομούσαν με βάση την ελαχιστοποίηση της δαπάνης και την μεγιστοποίηση του κέρδους<sup>66</sup>, και είχαν επιβάλει έναν συγκεκριμένο τρόπο δόμησης αλλά και πολεοδομικού σχεδιασμού ο οποίος εδραζόταν σε κυρίως μεγάλες κατασκευές πολυορόφων μπλόκ ομοίων και επαναλαμβανόμενων μονάδων οι οποίες κατασκευάζονται ως εκ τούτου με συστήματα μαζικής παραγωγής, ακόμη και της κίνησης σε σιδηροτροχιές των οικοδομικών γερανών. Βασικός συντελεστής υπήρξε η εταιρεία Neue Heimat η οποία υπήρξε εταιρεία μικτής οικονομίας με κρατικά και ιδιωτικά κεφάλαια, η οποία οικοδόμησε χιλιάδες κατοικίες και συγκροτήματα στην μεταπολεμική Δυτική Γερμανία, πανομοιότυπου πολεοδομικού σχεδιασμού, σύμφωνα με την εκδοχή του Le Corbusier στην δική του ερμηνεία της Χάρτας της Αθήνας του 1933, αλλά και στις πραγματοποιήσεις των μεσοπολεμικών αρχιτεκτόνων του Bauhaus όπως του Walter Gropius, του Hannes Mayer<sup>67</sup>, του Hilbersheimer<sup>68</sup> κ.α. (εικ.71) την κλασική δηλαδή εκδοχή της «κατά στοίχους δόμησης» σε αδιάφορα ή σε επιτηδευμένα δήθεν συνθετικά σχέδια των όγκων των κτηρίων. Σημειώνεται ότι ακόμη και στην Toulouse-le-Mirail οι συνεργάτες του Κανδύλη κατήγγειλαν αλλοίωση του αρχικού σχεδίου με εντολές των κατασκευαστικών εταιρειών<sup>69</sup>.

### Η ανατολική εκδοχή της συγκρότησης της πόλης μετά το 1933.

Η νεαρή σοβιετική πολεοδομία, δεν πρόλαβε να αναπτυχθεί θεωρητικά και οι αναζητήσεις στην αρχιτεκτονική, αφού παράπαιαν μεταξύ αναρχικών και αυστηρά ελεγχόμενων θέσεων, ουσιαστικά διακόπηκαν το 1933 κάτω από το βάρος της επιτακτικής ανάγκης οικοδόμησης τεράστιων συγκροτημάτων κατοικιών, και τελικά προσαρμόστηκαν θέλοντας και μη σε συνθήκες άμεσης ανασυγκρότησης τόσο στον μεσοπόλεμο ενός κράτους που χιζόταν από το

<sup>65</sup> Β.Βαφειάδης, Οδηγίες Πολεοδομικών και Αρχιτεκτονικών Μελετών, εκδόσεις Υπουργείου Ανοικοδομήσεως αρ. 26, Αθήναι 1948

<sup>66</sup> “Goehnerswil”, Wohnungsbau im Kapitalismus, (ed.Joern Jansen), Zuerich 1972

<sup>67</sup> 50 years Bauhaus, Κατάλογος Εκθεσης, London 1968

<sup>68</sup> οπ.παρ.

<sup>69</sup> Μαρτυρία του συνεργάτη του Γ.Κανδύλη κ.Αυγουστίνου σε διάλεξη φοιτητών το 1998

μηδέν, όσο και στην μεταπολεμική περίοδο που είχαν ξανά το πρόβλημα της από το μηδέν σχεδόν ανοικοδόμησης μετά το 1945.

Προσαρμοσμένα τα γιγαντιαία συγκροτήματα σε θέσεις όπως ότι «το μεγάλο συγκρότημα ευνοεί την συλλογική ζωή»<sup>70</sup> και ότι αυτό ήταν και το συμπέρασμα της Χάρτας των Αθηνών, αναπτύχθηκαν σε όλη την Σοβιετική Ένωση (**εικ.72**) (**εικ. 73**) (**εικ. 74 ( 75)**) αλλά και στην Αυστρία (**εικ. 76**) πριν τον πόλεμο και σε όλη την ανατολική Ευρώπη μετά. Δεν είναι τυχαίο ότι συμπλέουν με τον Le Corbusier και τις δικές του προτάσεις π.χ. για το Αλγέρι (**εικ.77**) ή την γνωστή ville radieuse Είναι γεγονός ότι έχουν πολύ περισσότερο και καλύτερα οργανωμένο κοινωνικό εξοπλισμό, πράσινο, σχολεία, κέντρα κλπ, από τα δυτικά ομόλογά τους, όμως δεν παύουν να είναι υποταγμένα στο ίδιο πολεοδομικό πρότυπο της ταχείας και φθηνής κατασκευαστικής λογικής όπως και τα δυτικά όχι βέβαια για λόγους κερδοσκοπικούς αλλά για λόγους επιτακτικής κάλυψης των αναγκών, το πολεοδομικό αποτέλεσμα όμως είναι το ίδιο. Επάνω σ' αυτό το θέμα είναι χαρακτηριστικά δύο κείμενα, το ένα η Απόφαση της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος της Σοβιετικής Ένωσης –εισήγηση του Leonid M.Kaganovitch, η οποία εγκρίθηκε από την Κεντρική Επιτροπή του Κόμματος το 1931<sup>71</sup> (**εικ.78**) που αναφέρεται στην «σοσιαλιστική πόλη» (Εκθεση με την οποία έκλεισε οριστικά για την Σοβιετική Ένωση το κεφάλαιο «Μοντέρνο Κίνημα» και η αρχιτεκτονική της προσδέθηκε είτε σε εκλεκτικιστικά-νεοκλασικίζοντα πρότυπα<sup>72</sup> είτε σε «μοντέρνα» της διαστρεβλωμένης από τον Le Corbusier Χάρτας της Αθήνας), και το άλλο η παρουσίαση της Stalinstadt (**εικ.79**) της «πρώτης σοσιαλιστικής πόλης στην Γερμανική Λαοκρατική Δημοκρατία της Γερμανίας»<sup>73</sup>. Στο πρώτο, εκτίθενται οι θέσεις και οι προδιαγραφές για την συγκρότηση της Μόσχας και των άλλων πόλεων σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν, στο δεύτερο, παρουσιάζεται αναλυτικά η πόλη Stalinstadt από το γενικό της ρυθμιστικό σχέδιο μέχρι την διάταξη των όγκων των κτηρίων και των προτύπων που εφαρμόστηκαν, τα οποία είναι επάνω στις αρχές που αναφέρθηκαν. Η πόλη αυτή, ουσιαστικά αποτελεί μια παρένθετη πόλη 30.000 κατοίκων ανάμεσα στην Fuerstenberg και στην Schoenflies, 50 χιλιόμετρα βόρεια του Βερολίνου. Ανάλογες ήταν και άλλες μελέτες όπως της Hoyerswerda (**εικ.80**) στην Γερμανική Λαοκρατική Δημοκρατία παρ' όλες τις επί μέρους διαφορές.<sup>74</sup>

Στα πλαίσια αυτά, η οργάνωση της πόλης σε «γειτονιές» είναι περισσότερο «διοικητική έννοια» παρά πολεοδομική, οι «μονάδες» είναι μια συνθετική ή μη επανάληψη συγκροτημάτων μπλόκ κτηρίων με πολύ οργανωμένες τις θέσεις των κοινωνικών εξυπηρετήσεων (σχολεία διαφόρων βαθμίδων, πάρκα, παιδικό σταθμοί, κέντρα κλπ) αλλά το σύνολο αποτελεί μια τυπική μορφή μεσοπολεμικής και μεταπολεμικής διάταξης όγκων χωρίς εμφανή την ανθρώπινη κλίμακα της «γειτονιάς».

### **Η Toulouse-le-Mirail των Candyli-Josic-Wood<sup>75</sup> και η ολλανδική εκδοχή των J.B.Bakema-van der Broek<sup>76</sup>**

<sup>70</sup> Deutsche Architektur 6/1962

<sup>71</sup> L.M.Kaganovitch, L'Urbanisme sovietique. La reorganisation socialiste de Moscou et des autres villes de l'URSS. Paris 1932.

<sup>72</sup> Anatol Kopp Πόλη και Επανάσταση...οπ.παρ.

<sup>73</sup> Kurt Leucht, die erste neue Stadt in der DDR, Berlin 1957

<sup>74</sup> Γρηγόρης Διαμαντόπουλος: Πολεοδομικά συμπεράσματα από την μελέτην του κοινωνικού περιεχομένου μιάς πόλεως 35.000 κατοίκων (Hoyerswerda). Επιστ. Έκδοση Τεχνικών Χρονικών 1/1966, ΕΜΟΚΑ (Εταιρεία Μελετών Οικονομικής και Κοινωνικής Αναπτύξεως: Ανάπλαση της Αθήνας, Εισήγηση στο Ε.Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων, Αθήνα 1966, Πρακτικά, Αθήνα 1974

<sup>75</sup> Γ.Κανδύλης, Κοινωνική Αρχιτεκτονική-Πολεοδομία. Αρχιτεκτονική 34, Ιούλ.-Αύγ. 1962, J.Joedicke das Werk von G.Candyli, Stuttgart,.....

<sup>76</sup> J.Joedicke, Das Werk van der Broek und J.B.Bakema, Stuttgart 1963

Στην κατάσταση αυτή, αντέδρασαν πολλοί αρχιτέκτονες και είναι χαρακτηριστική η άποψη της ομάδας Κανδύλη με την Toulouse-le Mirail (εικ.81) (εικ. 82) και της ολλανδικής εκδοχής του van der Broek και του J.B.Bakema με τα σχέδιά τους για το Αμστερνταμ (εικ.83), την Ashdod (εικ.84) κ.α. Σημειώνεται για την ίδια εποχή η ανάπτυξη των σχεδίων για τις «χωροκατασκευές» ή τις γιγαντιαίες μονάδες του Kenzo Tange (εικ. 85) (εικ. 86) (εικ.87) και άλλων. Και οι δύο ομάδες, θεωρητικά άλλωστε ομοιόδεατες μετά την διάσπαση του Χ. CIAM στο Ντουμπρόβνικ και της σύμπτυξης της ομάδας «Team X» το 1956 είχαν ως γενική θέση την αποδοχή των μεγάλων συγκροτημάτων τα οποία όμως προσπαθούσαν να διαφοροποιήσουν συνθετικά αλλά και λειτουργικά από τις αδιάφορες περιοχές κατοικίας του τύπου της Neue Heimat και του τύπου της Harlow New Town. Ανεξάρτητα από τις διαφορές που είχαν οι δύο αυτές ομάδες κυρίως στην θέση του αυτοκινήτου στην πόλη που θα δούμε στην συνέχεια, η κοινή γραμμή τους ήταν η συνθετική διάρθρωση της πόλης σε μεγάλα αλλά ενιαία κτήρια εντεταγμένα σε δίκτυο πεζοδρόμων ή γραμμικού κέντρου, τα οποία δεν είχαν την ομοιομορφία των μπλόκ. Στις περιπτώσεις αυτές οι «γειτονιές» εντάσσονταν στο γενικό οικοδομικό συγκρότημα χωρίς να αποτελούν διακεκριμένο στοιχείο της «πόλης».

### Οικουμενόπολη και γειτονιές.

Μπορεί η Οικουμενόπολη να μην έχει πραγματοποιηθεί ολοκληρωτικά σήμερα, όμως έστω και εν μέρει γίνεται πραγματικότητα, πέρα από τις μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις που αναφέρθηκαν (Ρούρ, Αμστερνταμ, Νέα Υόρκη κλπ) ήδη και η Αθήνα ενώνεται σιγά σιγά με την Χαλκίδα και την Κόρινθο, ή η Κόρινθος με την Πάτρα, όμως, η οικοδόμηση πόλεων με τις αρχές της κατανομής σε «κοινότητες I-X βαθμού» πραγματοποιήθηκε τουλάχιστον στις πρώτες μικρές κλίμακες των κοινοτήτων 1<sup>ου</sup> έως και 3<sup>ου</sup> βαθμού. Στην Ελλάδα αυτό έγινε με την σχεδίαση και οικοδόμηση από το Γραφείο Δοξιάδη του βιομηχανικού οικισμού «Αστρα Σπίτια» του εργοστασίου αλουμινίου της Pechinet στην Βοιωτία<sup>77</sup>, αλλά στο εξωτερικό πραγματοποιήθηκε σε πολλές χώρες όπου το Γραφείο Δοξιάδη μελέτησε και οικοδόμησε τέτοιες μονάδες ή και νέες πόλεις ολόκληρες, με αποκορύφωμα την Ισλαμαμπάντ στο Πακιστάν<sup>78</sup>.

Η Ισλαμαμπάντ, αποτελεί το αποκορύφωμα του έργου του Γραφείου Δοξιάδη, όχι μόνο για την θεωρητική της αξία ή το μέγεθός της αλλά και διότι κτίστηκε, και λειτουργεί. Συνεπής στην θεωρία της Οικουμενόπολης, το σχέδιό της είναι διαρθρωμένο στα πλαίσια της δυνατότητας της συνεχούς ανάπτυξης, αλλά και είναι διαρθρωμένη στις ιεραρχημένες κοινότητες 1<sup>ου</sup> κλπ βαθμών, και ακόμη μέσω της διάρθρωσής της από κοινότητες 1<sup>ου</sup>, 2<sup>ου</sup> κλπ βαθμών είναι σχεδιασμένη στα πρότυπα της «ανθρώπινης κλίμακας» που θεωρητικά έχει αναλύσει η θεωρία Δοξιάδη – σε αντίθεση με τις μεγαλοκατασκευές των Le Corbusier, Candylis, Bakema κ.α. που αναφέρθηκαν.

Η Βαγδάτη<sup>79</sup>, (εικ.48) η Ισλαμαμπάντ (εικ. 49) και το Χαρτούμ<sup>80</sup> (εικ.50) ακολουθούν τις ίδιες κατευθύνσεις, προσαρμοσμένες κάθε μια στον δικό της ιδιαίτερο χώρο: δυνατότητα απεριόριστης επέκτασης, διαίρεση σε μεγάλους κανάβους, και δημιουργία των κοινοτήτων χαμηλών βαθμών όπου εκτυλίσσεται η καθημερινή ζωή σε ανθρώπινη κλίμακα

<sup>77</sup> Αρχιτεκτονική τ. 53, 1965, Δ..Φιλιππίδης, Νεοελληνική Αρχιτεκτονική, Αθήνα 1984, Π.Τουρνικιώτης, Η Αρχαία και η Μοντέρνα πόλη στο έργο του Κ.Δοξιάδη, Πρακτικά 2<sup>ου</sup> Συνεδρίου Εταιρείας ιστορίας της πόλης και της πολεοδομίας, Βόλος 2000

<sup>78</sup> Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960, Αρχιτεκτονική τ.13 Ιαν-Φεβρ. 1959, Τουρνικιώτης, *οπ.παρ.*Dusan Botka, Islamabad after 33 years, Ecistics 373 Jul-Aug. 1995

<sup>79</sup> Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της ...*οπ.παρ.*, Αρχιτεκτονική τ.13 Ιαν.Φεβρ.1959

<sup>80</sup> *οπ.παρ.*

## Η Αθήνα ως τμήμα της οικουμενόπολης

Στο Γραφείο Δοξιάδη εκπονήθηκαν τρία σχέδια για την Αθήνα, το ένα από τον ίδιο και αναπτύχθηκε ως διάλεξη στην Αρχαιολογική Εταιρεία την 1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 1960 και κυκλοφόρησε σε βιβλίο το 1960<sup>81</sup> **(εικ.40)** και παρουσιάστηκε στο Α. Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων τον Δεκέμβριο του 1961<sup>82</sup>, το δεύτερο ανακοινώθηκε στο Ε.Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων τον Ιανουάριο του 1966<sup>83</sup> **(εικ.41)** και το τρίτο εκπονήθηκε από το Γραφείο Δοξιάδη ως ανάθεση από το ελληνικό Δημόσιο, μελέτη που παραδόθηκε το 1976.<sup>84</sup> **(εικ.42)** Στο πρώτο και στο δεύτερο σχέδιο είναι καθαρές οι θέσεις του Δοξιάδη για την οικουμενόπολη **(εικ.43)(εικ. 44)** και την εσωτερική της διάρθρωση σε «κοινότητες». Το νέο κέντρο δομείται στην πορεία της Εθνικής Οδού και το αεροδρόμιο Τατοΐου, η δε πόλη επεκτείνεται γραμμικά προς την Θήβα-Χαλκίδα και την Κόρινθο. Προτάσεις για νέο κέντρο στην Αθήνα, ή ανάπτυξη της σε οδικούς άξονες, είχαν διατυπωθεί και νωρίτερα (1956) από τον Α.Σώκο<sup>85</sup>, **(εικ. 45)** το οποίο ονόμαζε «Διοικητικών Κέντρον και Δημοσιούπαλληλική πόλις Αθηνών» στην περιοχή Καματερού-Αχαρνών, (αργότερα, το 1969 επανήλθε σε μία μάλλον βάρβαρη πρόταση για τον Κηφισσό (ο οποίος εκφυλιζόταν σε υπόγειο οχετό και η κοίτη του καθώς και η παρόχθια περιοχή κτιζόταν με πολυόροφα δημόσια κτήρια<sup>86</sup>, όχι ιδιαίτερα χειρότερη από την σημερινή κατάσταση του Κηφισσού ! ) όμως ο Δοξιάδης διατύπωσε την πρότασή του μέσα στο πλαίσιο μιάς ολοκληρωμένης θεωρίας και όχι ως «φαινή ιδέα». Στο τρίτο σχέδιο όμως (1976), η καθαρή αντίληψη του 1961-65 έχει αλλοιωθεί και το Σχέδιο τείνει να ταυτιστεί με εκείνο του Υπουργείου Δημοσίων Εργων του 1965, **(εικ.46)** το νέο κέντρο έχει εκφυλιστεί σε ένα διοικητικό κέντρο στο αεροδρόμιο Τατοΐου, και η συνεχής ανάπτυξη της πόλης στους άξονες προς Χαλκίδα και Κόρινθο έχει χάσει την σημασία της ως προς την «οικουμενόπολη». Ακόμη, στα εισαγωγικά του κεφάλαια χαρακτηρίζεται από μιά περισσότερο τεχνοκρατική αντίληψη στα πλαίσια της χρήσης μαθηματικών στην πολεοδομία **(εικ.47)** αλλά και από μιά μη εμπνευσμένη ανάλυση της θεωρίας της οικουμενόπολης. Το τρίτο αυτό σχέδιο, ίσως και επειδή ήταν πλέον και επίσημη πρόταση του ελληνικού δημοσίου και όχι μιά καθαρή και συνεπής θεωρητική πρόταση, επέσυρε δριμεία κριτική και μάλιστα επί πρακτικών αλλά και ιδεολογικών θεμάτων του<sup>87</sup> πράγμα που δεν έγινε γιατί δεν υπήρχε λόγος να γίνει στα δύο άλλα σαφή θεωρητικά σχέδιά του, του 1960 και του 1965.

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΙΔΕΩΝ ΣΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

<sup>81</sup> Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960

<sup>82</sup> Πρακτικά Α.Πανελληνίου Αρχιτεκτονικού Συνεδρίου Δελφών, 1961. Τεχνικά Χρονικά τ.240/1964

<sup>83</sup> Ε.Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων, Πρακτικά Αθήναι 1974

<sup>84</sup> Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Πρωτεύουσας, σε 16 τόμους, Αθήνα 1976

<sup>85</sup> Κ.Μπίρης, Αι Αθήναι, Αθήνα 1960 στο οποίο δημοσιεύει πρότασή του του 1945, και Α.Σώκος, Σχέδια Αθηνών και κρατικών κέντρον, «Επιστημονικά Χρονικά» φ.14-16, Αθήναι 1956, βλ. και Γ.Σαρηγιάννης Η πολεοδομία του '60. Παιδεία και πρακτική. Πρακτικά 2<sup>ου</sup> Συνεδρίου Εταιρείας Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας, Βόλος 1999, Πρακτικά με τίτλο «Η Πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974», Βόλος 2000.

<sup>86</sup> Α.Σώκος, Κρατικών Κέντρον υπέρ τον Κηφισσόν, Αθήναι 1969 (Οικιστικά Θέματα αρ. 21).

<sup>87</sup> Μ.Μαντουβάλου, Λ.Μάρθα, Μ.Μαυρίδου «Χωροταξικό Περιοχής Πρωτεύουσας-κριτική της μελέτης του Γραφείου Δοξιάδη», Δελτίο ΣΑΔΑΣ,Νοέμβριος-Δεκέμβριος 1976, «Το χωροταξικό Σχέδιο εξυπηρετεί τα μονοπώλια», Ριζοσπάστης 18.9.1976 και «Αντιστατικό και αντιπαραγωγικό το χωροταξικό σχέδιο Δοξιάδη-Κυβέρνησης, Ριζοσπάστης 19.9.1976 (ΚΟΑ του ΚΚΕ, συντάκτες Β.Κουτσάκος και ο υπογράφων),

## Το πρόβλημα των αστικών μεταφορών στον 19<sup>ο</sup> αιώνα

Θα αναλυθεί σε επόμενα μαθήματα η εξέλιξη των μεταφορικών συστημάτων στον 19<sup>ο</sup> αιώνα, αυτό που θα πρέπει να γνωρίζουμε από τώρα είναι ότι η αύξηση του μεγέθους των πόλεων (για μερικές ακόμη ακρι από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα όπως το Παρίσι) είχε ως αποτέλεσμα την εκτατική ανάπτυξη και την αύξηση των αποστάσεων μέσα στις ενδοαστικές μετακινήσεις. Κατά συνέπεια οι μεταφορές με μεταφορικά μέσα έγιναν αναγκαιότητα και πέραν των εμπορευματικών ή των υπεραστικών, ήταν πιά απαραίτητες και μέσα στην πόλη.

Φυσικά μιλάμε για πολυπληθείς μετακινήσεις πολιτών, το υψηλών οικονομικών επιπέδων στρώμα του πληθυσμού είχε ήδη τις πολυτελείς ιδιωτικές του άμαξες. Η πρώτη αντιμετώπιση ήταν με αύξηση των άμαξών επί κομίστρω, και η δεύτερη, παράλληλη, για διαδρομές που εξυπηρετούσαν μεγάλους αριθμούς η δρομολόγηση μεγάλων επιβατικών άμαξιών συνήθως των 12 θέσεων με σταθερά και καθορισμένα δρομολόγια. Τέτοια συστήματα είχαν εμφανιστεί ήδη στο Παρίσι από τον 15<sup>ο</sup> αιώνα

Η δεύτερη αντιμετώπιση, ήταν περίπου στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, με την δρομολόγηση τέτοιων άμαξιών οι οποίες όμως κινούντο σε ράγες, αποφεύγοντας τις μεγάλες τριβές στα μεσαιωνικά πλακόστρωτα των πόλεων. Οι ράγες αρχικά ήταν ξύλινες και πολύ γρήγορα σιδηρές, ο πρώτος σιδηρόδρομος είχε ήδη δρομολογηθεί για υπεραστικές μεταφορές στην Αγγλία στην τρίτη δεκαετία του 19<sup>ου</sup> αιώνα, έτσι η είσοδός του στον αστικό χώρο ήταν θέμα χρόνου. Το πρώτο τραμ ήταν μία συνήθης άμαξα των 12 ή 20 θέσεων, ιπποκίνητη επάνω σε σιδηροτροχιές, γρήγορα η ιπποκίνηση αντικαταστάθηκε από τον ατμό, και στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα από τον ηλεκτρισμό.

Ετσι, σε κάθε μεγάλη πόλη στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα υπήρχε πλέον ένα δίκτιο γραμμών τραμ το οποίο εξυπηρετούσε τις ενδοαστικές μετακινήσεις, όμως σε πολύ μεγάλες πόλεις όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, η Νέα Υόρκη, οι απαιτήσεις ήταν μεγαλύτερες τόσο σε μεταφερόμενο πλήθος όσο και σε αποστάσεις. Το επόμενο βήμα λοιπόν ήλθε αυτονόητα, ήταν ένας συρμός τραίνου αρχικά ατμοκίνητου και γρήγορα ηλεκτροκίνητου, που εκτελούσε δρομολόγια μέσα στον αστικό ιστό, και αυτό ήταν ο «μητροπολιτικός σιδηρόδρομος» chemain de fer metropolitain, το γνωστό μας metro. Εδώ όμως έχουμε και μία ποιοτική αλλαγή : ήταν σχεδόν αδύνατο να κυκλοφορήσει σιδηρόδρομος μέσα στην πόλη, τόσο λόγω απαίτησης χώρου, όσο και λόγω απαίτησης ταχύτητας, και βέβαια δεν μπορούσε να ελιχθεί όπως το τραμ στα στενά δρομάκια της πόλης. Το αποτέλεσμα ήταν ένα δίκτιο υπόγειο, και τελικά όταν λέμε metro εννοούμε υπόγειο τραίνο. (στις γερμανόφωνες χώρες, Γερμανία, Αυστρία κ.α. το μετρό έχει δύο ονομασίες, Stadtbahn, «αστικό τραίνο» ή Unterirdisches Bahn «υπόγειο τραίνο, το γνωστό από το Βερολίνο και την Βιέννη ως «U».

## αστικές μεταφορές μετά την εμφάνιση του αυτοκινήτου

Το 1895 ο Daimler κατασκεύασε την πρώτη μηχανή πετρελαίου εσωτερικής καύσεως, όπου δηλαδή η καύση του πετρελαίου πραγματοποιείται μέσα στην μηχανή και όχι εξωτερικά όπως στην ατμομηχανή όπου έχουμε εξωτερική καύση άνθρακα ή και πετρελαίου με την οποία ατμοποιείται το νερό και τίθεται σε κίνηση η μηχανή. Στις μηχανές εσωτερικής καύσης αναφλέγονται μικρές ποσότητες πετρελαίου ή βενζίνης και οι μικροεκρήξεις που προκαλούν θέτουν σε κίνηση τον μηχανισμό. Το αποτέλεσμα ήταν μία εντυπωσιακή σμίκρυνση της μηχανής και μία εξ ίσου εντυπωσιακή αύξηση της ισχύος της. Ετσι, οι προσπάθειες κατασκευής ιδιωτικών άμαξών με ατμοκίνηση που οδηγούσαν σε δύσχρηστα και ογκώδη κατασκευάσματα είχαν πλέον τον δρόμο ανοικτό για την

μηχανοκίνηση των ιδιωτικών αμαξιών, και αυτό ήταν το «αυτοκίνητον αμάξιον» (που κινείται αυτόνομα χωρίς ίππους) το γνωστό μας αυτοκίνητο.

Μέχρι το 1914, κατασκευάζονταν αυτοκίνητα, σε στύλ και μορφή που γενικά θύμιζε τα πολυτελή αμάξια (λαντώ, φαέθοντες κ.α) τα οποία γενικά ήταν σε χρήση από τα ανώτερα οικονομικά εισοδήματα. Στον Παγκόσμιο Πόλεμο, τα οχήματα αυτά γενικεύτηκαν σε διάφορες πολεμικές κατ' αρχήν μορφές, φορητά, θωρακισμένα (τανκς) μοτοσυκλέτες κ.α. Μετά την λήξη του Πολέμου, οι βιομηχανίες κατασκευής τέτοιων οχημάτων, και ιδιαίτερα ο βιομήχανος Henry Ford σκέφτηκαν να στραφούν στην μεγάλη κατανάλωση, ο Ford εφάρμοσε το σύστημα της ταινιωτής συναρμολόγησης μειώνοντας εντυπωσιακά το κόστος παραγωγής (αυτό που ονομάστηκε «φορντισμός»), και από κεί και πέρα η χρήση του αυτοκινήτου από ευρείες μάζες ήταν απρόσκοπτη.

Ομως, εδώ πιά έχουμε την εμφάνιση της αντινομίας ότι μετακινούμαστε με ιδιωτικές συνθήκες σπατάλης χώρου σε δημόσιο χώρο και έχουμε την αρχή της εμφάνισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις. Πλήθη πλέον αυτοκινήτων γεμίζουν τους στενούς ή και πλατύτερους δρόμους της πόλης, εμποδίζουν την κίνηση των μαζικών μέσων μεταφορών και των πεζών, θόρυβος, καυσαέρια, ατυχήματα, απώλεια του δημόσιου χώρου ο οποίος περνούσε στην χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου κ.α. ήταν τα πρώτα προβλήματα που στο σύνολό τους συνιστούσαν το κυκλοφοριακό πρόβλημα των μεγαλουπόλεων.

#### **διαπιστώσεις της «Χάρτας της Αθήνας» του 4<sup>ου</sup> CIAM, Αθήνα 1933**

Τον Ιούλιο του 1933 πραγματοποιείται εν πλώ στο πλοίο «Πατρίς» από την Μασσαλία στον Πειραιά και στην συνέχεια στην Αθήνα το 4<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο σύγχρονης Αρχιτεκτονικής (Congress International de l' Architecture Moderne, το γνωστό ως CIAM) με αντικείμενο την «**Οργανική Πόλη**», είμαστε στο κορύφωμα του Μοντέρνου Κινήματος και η κατασκευαστικότητα (**constructivisme**) και η λειτουργικότητα (**fonctionalisme**) αποτελούν ήδη πέρα από τους πολιτικούς και ιδεολογικούς, βασικούς στόχους του Μοντέρνου Κινήματος.

Ανάμεσα στα προβλήματα των σύγχρονων πόλεων που επεσήμανε το 4<sup>ο</sup> CIAM που έγινε στην Αθήνα το 1933 ήταν και τα κυκλοφοριακά προβλήματα (από τα άλλα τα σημαντικότερα ήταν η ανάμιξη βιομηχανίας και κατοικίας και η έλλειψη πρασίνου και χώρων αναψυχής). Γιά τον σκοπό αυτό συγκροτήθηκε ένα πλαίσιο μελέτης των πόλεων με την ευκαιρία του Συνεδρίου το οποίο καθόριζε χοντρικά τέσσερις περιοχές ανάλυσης : κατοικία, εργασία, αναψυχή και κυκλοφορία. Οι διαπιστώσεις του Συνεδρίου, γνωστές ως «Χάρτα της Αθήνας». Η Χάρτα της Αθήνας, είχε πολλά σημεία ανάλυσης, διαπιστώσεων και προτάσεων γιά μία «οργανική πόλη», τα σημεία αυτά ήταν και ανάμικτα από διαπιστώσεις και προτάσεις αλλά και χωρίς ιεράρχηση, και κυρίως διαρθρωμένα στο ερωτηματολόγιο-οδηγό παρουσίασης των σχεδίων των πόλεων που είχε διανεμηθεί γεγονός που έδωσε γρήγορα λαβή σε παρερμηνείες και διαστρεβλώσεις του νοήματος του 4<sup>ου</sup> CIAM<sup>88</sup>.

#### **οι διαστρεβλώσεις της Χάρτας από τον Le Corbusier**

Μετά από την δημοσίευση από τον Le Corbusier της (κατ' αυτόν) «Χάρτας της Αθήνας» το 1942, επεκράτησε να θεωρείται ότι η πόλη έχει τέσσερις λειτουργίες, την κατοικία, την εργασία, την αναψυχή και την κυκλοφορία. Η διαστρέβλωση αυτή, οδήγησε έναν τομέα της αστικής ζωής που είναι ουσιαστικά υποδομή μιάς πόλης όπως η ύδρευση, η αποχέτευση, η ενέργεια και οι τηλεπικοινωνίες, να κυριαρχήσει ως βασικός πολεοδομικός τομέας. Τονίζουμε

<sup>88</sup> γιά το θέμα αυτό υπάρχει πλούσια βιβλιογραφία, δείτε κατ' αρχήν Ι.Δεσποτόπουλος «η ιδεολογική φυσιογνωμία της πόλης» Αθήνα 1997, και στην συνέχεια «Le Corbusier, Η Χάρτα της Αθήνας», εισαγωγή, μετάφραση και σχόλια Γ.Σημαιοφορίδης και Γ.Σαρηγιάννης «η Χάρτα της Αθήνας...» οπ.παρ.

όχι ως αναγκαιότητα, δεν αμφισβητεί κανείς την οξύτητα του κυκλοφοριακού προβλήματος, αλλά ως σημαντικότητα στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της πόλης. Τελικά, ξεκινώντας από τον Le Corbusier ο οποίος όχι μόνον ήταν λάτρης του ΙΧ αυτοκινήτου αλλά είχε και μεγάλους δεσμούς με βιομηχανικά συγκροτήματα, ένα στοιχείο υποδομής, οι μεταφορές, αναβαθμίστηκε σε βασική λειτουργία της πόλης, ισάξιας με την κατοικία, την παραγωγή ή τον ελεύθερο χρόνο των πολιτών. Με τον τρόπο αυτό, βρέθηκε η ιδεολογική επένδυση του ΙΧ ως βασικής συνιστώσας της πόλης και της πολεοδομίας, πράγμα που προφανώς εξυπηρετούσε την αυτοκινητοβιομηχανία και τις εταιρείες πετρελαιοειδών, όχι όμως την πόλη, και αυτά θα τα δούμε αναλυτικά στο επόμενο μάθημα<sup>89</sup>.

### η «Χάρτα της Αθήνας II» του Ι.Δεσποτόπουλου

Η βασική θεωρητική αντίδραση στις θέσεις αυτές (κύριος φορέας των οποίων ήταν ο Le Corbusier, προήλθε από τον καθηγητή Ι.Δεσποτόπουλο αμέσως μετά τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο Δεσποτόπουλος, ασκώντας έντονη κριτική στις παραπάνω θέσεις, πρότεινε την «Χάρτα της Αθήνας II» όπου έθετε ιδεολογικά και φιλοσοφικά θέματα για την έννοια και την λειτουργία της πόλης και τοποθετούσε την κυκλοφορία εκεί που ανήκε, στον τομέα των υποδομών. Κατά τον Δεσποτόπουλο, οι βασικές λειτουργίες της πόλης είναι εκείνες που αναφέρονται στην «κοινωνική συμβίωση» και συγκεκριμένα

- η εξέλιξη της οικονομικής συγκρότησης
- η ομαδική (συλλογική) ζωή : πολιτική, πνευματική, ψυχαγωγία
- ο συν-οικισμός (η κατοίκηση σε κοινωνικό σύνολο)
- η ιδεολογική φυσιογνωμία της πόλης

Πλαίσιο των παραπάνω είναι το φυσικό περιβάλλον, το κοινωνικό περιβάλλον, η ιστορική εξέλιξη, η κοινωνική πρόνοια και οι υποδομές (τεχνικός εξοπλισμός). Στα πλαίσια αυτά, προφανώς αναφέρεται μιά άλλη πολεοδομία με άλλες προτεραιότητες, πέρα και αντίθετα με εκείνη που επικράτησε ως το 1960 περίπου στις θεωρητικές αναζητήσεις αλλά και στην κατασκευή πόλεων ή στις επεμβάσεις σε υφιστάμενες πόλεις.<sup>90</sup>

### διαχωρισμός κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων

Η πρώτη αντίδραση των πολεοδόμων και των κυκλοφοριολόγων ήδη από τον Μεσοπόλεμο ήταν να δοθεί κάποια προστασία στην κίνηση των πεζών, και αυτό σχεδιάστηκε κυρίως στις νέες πόλεις ή σε μικρές νέες μονάδες κατοικίας, όπου σχεδίαζαν χωριστά δίκτυα κίνησης πεζών και χωριστά οχημάτων με ελάχιστες διασταυρώσεις στο σύστημα «χτένι»

Γιά τις μεγάλες πόλεις, είδαμε τις προτάσεις του Κανδύλη και του Bakema (ο Κανδύλης εξαφάνιζε το αυτοκίνητο σε υπόγειες διαδρομές και θέσεις στάθμευσης ενώ ο Bakema στα σχέδιά του για το Αμστερνταμ το ενέτασσε μέσα στην πόλη επαναλαμβάνοντας ξεχασμένα σχέδια του Σαντ' Ελια του 1914 (εικ.89) και του Virgilio Marchi του 1919 (εικ.90), αλλά και άλλων «δημοσιογραφικού τύπου» όπως το δημοσιευμένο το 1913 στην *Illustrazione Italiana* 31.8.1913 (εικ.91). Μεγάλα κτήρια συνδεδεμένα με κεντρικό άξονα κυκλοφορίας αυτοκινήτων δεν ήταν άλλωστε κάτι νέο, υπήρχαν τα σχέδια του Hilbersheimer για το Βερολίνο του 1928 (εικ.92), ή του Kettelhut για μιά ιδεατή Μητρόπολη του 1925 (εικ.93). Επρόκειτο για μια οπτική που αργότερα εφαρμόστηκε στην «δεύτερη γενεά των βρετανικών πόλεων» και στις μεταγενέστερες, οι οποίες δεν έχουν την μονοτονία και ομοιομορφία των

<sup>89</sup> Σημαιοφορίδης, οπ.παρ., Σαρηγιάννης, οπ.παρ.

<sup>90</sup> για το θέμα αυτό υπάρχει πλούσια βιβλιογραφία, δείτε κατ' αρχήν Ι.Δεσποτόπουλος «η ιδεολογική φυσιογνωμία της πόλης» Αθήνα 1997, και Γ.Σαρηγιάννης «η Χάρτα της Αθήνας ...» οπ.παρ.

γερμανικών και σοβιετικών συγκροτημάτων, ούτε την διάλυση σε λιβάδια της «πρώτης γενιάς» των βρετανικών new towns αλλά δεν έχουν –εξ ορισμού άλλωστε μια και στηρίζονται σε μεγάλα συγκροτήματα- και την έννοια της κοινότητας σε ανθρώπινη κλίμακα, όπως για παράδειγμα το Hook<sup>91</sup> (δεν πραγματοποιήθηκε) κ.α. (εικ.94)

### **οι πρώτες εμφανίσεις «κυψελών» μετά τον πόλεμο.**

Στα παραπάνω πλαίσια, διαμορφώθηκε η αντίληψη στον σχεδιασμό ότι οι περιοχές κατοικίας αλλά και των κέντρων, γιά να απαλλαγούν από την κίνηση των οχημάτων και κυρίως των ΙΧ όφειλαν να έχουν τα οχήματα περιφερειακά αφήνοντας ελεύθερο το εσωτερικό των περιοχών από κινήσεις κυρίως διέλευσης οχημάτων. Τέτοια σχέδια εμφανίστηκαν πολύ νωρίς, σε συνδυασμό με την προσπάθεια διαχωρισμού της κίνησης των τροχοφόρων από τους πεζούς, όπως στα σχέδια γιά το Radburn<sup>92</sup> το 1944, ή γιά την Linda Vista στο San Diego στην Καλιφόρνια<sup>93</sup> το 1945 ή το σχέδιο γιά το Leverkusen του Reichow που αναφέρθηκαν ήδη.

### **η βρετανική «Επιτροπή Buchanan» και το Buchanan Report του 1960**

Στα τέλη της δεκαετίας του '50 η βρετανική κυβέρνηση ανέθεσε σε μιά επιτροπή με επικεφαλής τον κυκλοφοριολόγο Colin Buchanan να ερευνήσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των βρετανικών πόλεων. Αποτέλεσμα των εργασιών αυτής της Επιτροπής ήταν το γνωστό Buchanan report το 1960<sup>94</sup>, (εικ.34). Οι κατευθύνσεις της Εκθεσης αυτής ήταν μιά περισσότερη επεξεργασία των σχεδίων που είχαν εμφανιστεί νωρίτερα και μιά θεωρητικοποίηση των «κυψελών». Το σύστημα αυτό όπως αναφέρθηκε, στηρίζεται σε μιά ιεράρχηση των αρτηριών κυκλοφορίας όχι απλά ανάλογα με την επιτρεπόμενη ταχύτητα και την σημασία τους ως προς την τοπική ή υπερτοπική κυκλοφορία, αλλά σχετικά με την διάρθρωση της πόλης, έτσι ώστε τελικά να σχηματίζονται οι κυψέλες οι οποίες έχουν περιφερειακή κυκλοφορία ανεξάρτητα κατηγορίας οδών, αλλά μέσα στο εσωτερικό τους έχουν μόνο κίνηση προσπέλασης και όχι διέλευσης. Η απαλλαγή του εσωτερικού των κυψελών από την κίνηση διέλευσης τις καθιστά χώρους με πολύ μικρή κυκλοφορία έτσι ώστε να αποτελούν ήρεμες περιοχές κατοικίας ή περιοχές κέντρου, στις οποίες η κίνηση των πεζών είναι απρόσκοπτη και ακίνδυνη, το δε περιβάλλον που δημιουργείται να είναι σε ανθρώπινη κλίμακα, και απαλλαγμένο από θόρυβο, κίνδυνο τροχαίων και καυσαέρια.

Η κάθε κυψέλη διασχίζεται από πλευρά σε πλευρά με δύο κάθετους κεντρικούς πεζοδρόμους, ξ δε προσπέλαση μέσα στην κυψέλη πραγματοποιείται μέσω θηλειών, αδιεξόδων (cul de sac) ή και συνδυασμού τους. Χώροι στάθμευσης είναι επίσης μέσα στην κυψέλη σε διασκορπισμένα σημεία, ενώ όλοι οι λοιποί δρόμοι της είναι διαμορφωμένοι σε πεζοδρόμους ή παρκοπεζοδρόμους –οι θηλειές και τα αδιέξοδα αποτελούν δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, τας γνωστά από την βιβλιογραφία woonerf.

Οι κυψέλες έχουν διάφορες διαστάσεις ανάλογα με την πυκνότητα, το μέγεθος της πόλης και το σχέδιο της πόλης, γενικά δεν πρέπει να έχουν την μεγαλύτερη διάστασή τους πάνω από 800 μέτρα και την μικρή κάτω από 200, και μπορούν να περιβάλλονται από κάθε κατηγορίας αρτηρία, η επιτρεπόμενη ταχύτητα στις περιβάλλουσες αρτηρίες κυμαίνεται από το ανώτατο όριο του ΚΟΚ (40-50 χιλ/ώρα) έως και μεγαλύτερα (70 χιλ/ώρα) ανάλογα με την περιοχή. Στις θηλειές όμως και στα αδιέξοδα τα οποία συνήθως είναι σε σύστημα ζικ-ζακ σχεδίου ώστε

<sup>91</sup> London County Council, Hook, the planning of a new town, 1961, αναφορά στο Α.Αραβαντινού, Πολεοδομικός Σχεδιασμός, σπ.παρ.

<sup>92</sup> H.N.Herrey, an organic theory of city planing. Architectural forum 1944, αναφορά στο Rainer Staedtebauliche Prosa... σπ.παρ.

<sup>93</sup> Rainer, Staedtebauliche Prosa... σπ.παρ.

<sup>94</sup> Ministry of transport, Traffic in towns, London 1963

να αποφεύγεται η αύξηση της ταχύτητας, έχουν επιτρεπόμενες ταχύτητες 20-25 χιλ/ώρα και τέλος στους πεζοδρόμους ή παρκοπεζοδρόμους η ανώτατη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι 10-15 χιλ/ώρα.

Σε όλους αυτούς τους τύπους οδών και στο σύνολο της κυψέλης υπάρχουν ειδικές διαμορφώσεις, οι οποίες θα αναλυθούν σε επόμενο μάθημα.

### **η γερμανική πολεοδομία του '60**

Πράλληλα με τις κατευθύνσεις της Επιτροπής Buchanan στην Βρετανία, το σύστημα της περιφερειακής κυκλοφορίας από περιοχές κέντρων ή κατοικίας εφαρμόζονταν και σε άλλες χώρες, όπως στην Γερμανία και την Αυστρία και αλλού, και είναι γνωστά τα σχέδια των Rainer-Goederitz-Hoffmann<sup>95</sup> για νέες περιοχές κατοικίας ή για μικρές πόλεις όπου η αρχή των κυψελών και της περιφερειακής κυκλοφορίας είναι σε μεγάλη εφαρμογή, παράλληλα με τον διαχωρισμό στο σύστημα «χτένι» των πεζών από τα τροχοφόρα.

### **η κυκλοφορία στις «κοινότητες» του Δοξιάδη**

Αναλύθηκε ήδη η κυκλοφορία στις «κοινότητες» του Δοξιάδη, και είδαμε ότι είναι παράλληλη (και σύγχρονη) με τις θέσεις της επιτροπής Buchanan. Ετσι, η ονομαζόμενη «κοινότητα IV βαθμού» με 12-15.000 κατοίκους, ουσιαστικά αποτελεί μία μεγάλη κυψέλη η οποία περιβάλλεται από αρτηρίες κυκλοφορίας αλλά στο εσωτερικό της έχει μόνο αδιέξοδα (cul de sac). Στο κέντρο αυτής της κοινότητας υπάρχουν όλες οι διοικητικές λειτουργίες, σχολεία, εμπορικό κέντρο κ.α. τα οποία συνδέονται με δίκτυο πεζοδρόμων το οποίο δεν διακόπτεται από ροή ή διασταυρώσεις οχημάτων. Από κεί και πέρα, η επαλληλία κοινοτήτων 4<sup>ου</sup> βαθμού και η συγκρότηση κοινοτήτων 5<sup>ου</sup>, έως 10<sup>ου</sup> βαθμού (η ονομαζόμενη «οικουμενόπολη») διαρθρώνεται σε σύστημα ορθογωνικού κατά το δυνατόν κανάβου που καλύπτει όλον τον υπό μελέτην αστικό χώρο, και στα πλαίσια αυτά έχει μελετηθεί και το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, το οποίο σχεδόν συμπίπτει στην γενική του χάραξη με εκείνο του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, με την σημαντική διαφορά ότι το σχέδιο του Υπουργείου δεν έχει διαρθρώσει την πόλη σε κυψέλες, παραμένοντας σε μεγαλύτερη κλίμακα μόνο μεγάλων περιοχών που αποτελούν τον κανάβο των αρτηριών, είναι τελικά σχέδιο κυκλοφοριακό χωρίς σύνδεση με την πολεοδομική διάρθρωση της πόλης. Αντίθετα, ο Δοξιάδης, αλλά και άλλοι ευρωπαϊκοί αρχιτέκτονες ανεξάρτητα από τις άλλες αρχές που συνθέτουν τα πολεοδομικά τους σχέδια ως προς το κυκλοφοριακό καταλήγουν σε μεγάλες περιοχές που διαχωρίζονται από έναν ορθογωνικό κανάβο, και τέτοια σχέδια είναι και της Brazilia των Lucio Kosta και Oscar Niemayer, μαθητών του Le Corbusiere, της Chandigar του ίδιου του Le Corbusier. Ο Δοξιάδης, σε σχέδια πόλεων της Μεσης Ανατολής (Βαγδάτης, Χαρτούμ, κ.α.) καταλήγει στον ορθογωνικό κανάβο αλλά διαρθρωμένο πολεοδομικά στις κοινότητες και στην λειτουργία των κυψελών σε όλη τους την λεπτομέρεια.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : Η ΓΛΩΣΣΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΟΛΟΓΩΝ ΚΑΙ Η ΓΛΩΣΣΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΩΝ**

Αν δούμε μετά από όλα αυτά με διαφορετική οπτική συγκριτικά τις «πολεοδομικές» και τις «κυκλοφοριακές» μελέτες και θεωρητικά άρθρα, θα μπορέσουμε να γεφυρώσουμε το ουσιαστικά ψευδοδίλλημα ότι υπάρχει άλλη θεώρηση από τους πολεοδόμους και άλλη από τους κυκλοφοριολόγους.

Υπεραπλουστεύοντας το πρόβλημα, θα διαπιστώσουμε ότι οι κυκλοφοριολόγοι ταξινομούν τις αρτηρίες και τους δρόμους μιάς πόλης ανάλογα με τον ρόλο τους

<sup>95</sup> Rainer, Goederitz, Hofmann, Die gegliederte und aufgelockerte Stadt που αναφέρθηκε

στο συνολικό κυκλοφοριακό δίκτυο, και έτσι τις κατατάσσουν σε υπεραστικές αρτηρίες μεγάλων ταχυτήτων (κλειστούς αυτοκινητόδρομους, Autobahn), υπερτοπικές αρτηρίες, κύριες αρτηρίες μεγάλων ταχυτήτων, συλλεκτήριες αρτηρίες, τοπικές οδοί κλπ. Η ορολογία ποικίλει ανάλογα με την γερμανική, βρετανική ή αμερικανική βιβλιογραφία, όμως το πνεύμα είναι το ίδιο : τοπικές, συλλεκτήριες, κύριες αρτηρίες.

Από την άλλη οι πολεοδόμοι ασχολούνται με την συνολική οργάνωση των χρήσεων στην πόλη, και στα πλαίσια αυτά, δέχονται την οργάνωση της κυκλοφορίας με τα ίδια κριτήρια των κυκλοφοριολόγων, απλά η χωροθέτηση του οδικού δικτύου γενικότερα δεν λαμβάνει απλά υπ' όψιν της την χρήση εδάφους, αλλά με τον έναν ή τον άλλον τρόπο εντάσσεται στο σύστημα Buchanan, Δοξιάδη, new urbanisme, ή όπως αλλιώς θέλετε, δηλαδή στην προσπάθεια οργάνωσης του χώρου με την κυκλοφορία ως υποδομή και όχι ως κυρίαρχο στοιχείο όπως ήταν μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 60 για την Ευρώπη και αρκετά αργότερα και για τις ΗΠΑ, όταν αναγκάστηκαν οι αρμόδιες υπηρεσίες των χωρών αυτών να συμφωνήσουν **ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν λύνεται με την απεριόριστη διευκόλυνση του αυτοκινήτου** (νέες αρτηρίες, διανοίξεις, απέραντοι χώροι στάθμευσης κλπ) **αλλά με την διαφύλαξη του αστικού ιστού και της αστικής ζωής στην πόλη.**

Ετσι, οι «τοπικές οδοί», «συλλεκτήριες αρτηρίες» «κύριες αρτηρίες» κλπ, τελικά μεταφράζονται ως «οδοί εσωτερικής κυκλοφορίας κυψελών», «περιβάλλουσες αρτηρίες κυψελών», «περιβάλλουσες ομάδων κυψελών» ή «στοιχεία του γενικού κανάβου του οδικού δικτύου» κλπ. **και εδώ η γλώσσα των πολεοδόμων και των κυκλοφοριολόγων είναι πλέον κοινή.**

**Το οδικό δίκτυο σε μία πόλη, δεν είναι κάτι το ανεξάρτητο από την πόλη ούτε είναι ένα υπερσύστημα το οποίο σχεδιάζεται μόνο με τους κανόνες, τις εξισώσεις και τους αλγορίθμους της κυκλοφοριολογίας, (και πρέπει να ομολογήσουμε ότι υπάρχει τεράστια πρόοδος στην επιστήμη αυτή), αλλά σχεδιάζεται με βάση ότι η κυκλοφορία πρέπει να εξυπηρετεί την πόλη και δεν είναι αυτοσκοπός. Ή με άλλα λόγια, δεν έχει νόημα (ούτε και τελικά και αποτέλεσμα) το να επιλυθεί το κυκλοφοριακό χωρίς να διασφαλιστεί η ίδια η ζωή της πόλης, και αυτό δυστυχώς χρειάστηκε πολύς καιρός για να γίνει κατανοητό, αν και όχι από όλους ακόμη.**

Υπάρχουν δυστυχώς ακόμη και σήμερα καθηγητές Πανεπιστημίου κυκλοφοριολόγοι (αναφερόμαστε σε συγκεκριμένο περιφερειακό Πανεπιστήμιο της Ελλάδας) θιασώτες της προτεραιότητας των ΙΧ απέναντι των πολιτών και της ίδιας της πόλης, που στις επαγγελματικές τους μελέτες για κάποιο αθηναϊκό προάστιο διαπίστωσαν, ανάμεσα στα άλλα, ότι μπροστά από τον σταθμό των ΗΣΑΠ υπάρχει πολύς χώρος και ότι αυτός θα πρέπει να διατεθεί για την οδική κυκλοφορία των ΙΧ ! Ο άνθρωπος δεν ενδιαφέρεται ούτε για το ότι στον χώρο αυτό αποβιβάζονται 200-400 άτομα ανά εξάλεπτο, ούτε ότι απαιτείται να λειτουργεί ως κόμβος μετεπιβίβασης (εξορίζοντας τα λεωφορεία 200 μέτρα μακριά στον ήλιο και την βροχή), ούτε ότι σε τέτοιους χώρους πρέπει να υπάρχει στάθμευση ταξί και χώρος στάσης ΙΧ, ούτε ότι το «πεζοδρομημένο» κέντρο οφείλει να είναι ανοικτό τουλάχιστον σε φορτοεκφορτώσεις, νοσοκομειακά, πυροσβεστικά και αστυνομικά αυτοκίνητα και όχι κλειστό με κλειδωμένες μπάρες, ούτε ότι στο κέντρο δεν χρειαζόμαστε πάρκινγκ αλλά πρόσβαση με ΜΜΜ και θέσεις στάθμευσης περιορισμένου χρόνου και ένα σωρό άλλα αυτονόητα για έναν γερμανό ή άγγλο κυκλοφοριολόγο, ίσως και αμερικανό που έχει γνώση της σύγχρονης πραγματικότητας και δεν έχει μείνει στην εποχή του σχεδιασμού του Los Angeles του 1930<sup>96</sup>.

<sup>96</sup> Γ.Σαρηγιάννης, «κυκλοφοριακή μελέτη Αμαρουσίου, πενήντα χρόνια πίσω». Αμαρυσία 24.11.2007

Δυστυχώς η Γνώση χρειάζεται πολύ καιρό γιά να επικρατήσει απέναντι σε λάθος κατευθύνσεις, **εύκολα κάνουμε λάθη, δύσκολα τα διορθώνουμε.**

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ : ΤΟ «ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΟΞΙΑΔΗ»

### Ο Κ.Δοξιάδης

Ο Κωνσταντίνος Δοξιάδης<sup>97</sup>, γυιός του ανακτορικού γιατρού Απόστολου Δοξιάδη, αποφοίτησε από την Αρχιτεκτονική Σχολή του ΕΜΠ το 1935, αναγορεύτηκε διδάκτωρ στο Πολυτεχνείο του Βερολίνου (Berlin Charlottenburg) το 1936 και επέστρεψε στην Ελλάδα όπου με υπόδειξη του καθηγητή του Ανάργυρου Δημητρακόπουλου στον οποίον ήταν επιμελητής, ανέλαβε Διευθυντής του Γραφείου Πολεοδομικών μελετών της περιοχής τέως Διοίκησης Πρωτευούσης που ιδρύθηκε με εισήγηση του Martin Wagner τον οποίο προσκάλεσε ο τότε Δήμαρχος Κώστας Κοτζιάς<sup>98</sup>. Το 1939 υπηρέτησε στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων ως προϊστάμενος στο νεοσύστατο Γραφείο Χωροταξικών και Πολεοδομικών Μελετών. Το 1946 διετέλεσε υπηρεσιακός υφυπουργός Ανοικοδομήσεως και στην συνέχεια Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Ανοικοδομήσεως (1946-1948) και Συντονιστής της Ανασυγκρότησης στο Υπουργείο Συντονισμού (1948-1950) και το 1953 υπηρεσιακός υφυπουργός Συντονισμού.

Η δράση του Δοξιάδη στο Δημόσιο ήταν πολυσχιδής και παράλληλα με την τρέχουσα εργασία της Ανασυγκρότησης, δραστηριοποιεί πλειάδα επιστημόνων και συγγράφονται πάνω από 50 τόμοι με σκοπό τον εμπλουτισμό με θεωρητικές γνώσεις αλλά και πρακτικές «Οδηγίες» για την εφαρμογή της Πολεοδομίας, στους συγγραφείς περιλαμβάνονται ονόματα όπως του Δημήτρη Πικιώνη, του Σόλωνος Κυδωνιάτου, του Β.Βαλαώρα, του Β.Βαφειάδη, του Μ.Διαμαντόπουλου, του Γεώργιου Μέγα και άλλων, ενώ μεγάλο αριθμό έγραψε και ο ίδιος ο Δοξιάδης.

<sup>97</sup> Βιογραφικόν Λεξικόν Ελλήνων Τεχνικών, έκδοση περιοδικού «Αρχιτεκτονική», Αθήνα 1962, Ελληνικόν Who's Who, έκδοση Καθημερινής Αθήνα 1965, Παγκόσμιο Βιογραφικό Λεξικό, έκδοση Εκδοτικής Αθηνών, Αθήνα 1985, Κ.Μπίρης, Αι Αθήνα από του 19<sup>ου</sup> εις τον 20 αιώνα. Αθήνα 1960, σελ. 327.

**Λίγο πριν το Συνέδριο κυκλοφόρησε το βιβλίο του Αλέξανδρου-Ανδρέα Κύρτση «Κωνσταντίνος Α.Δοξιάδης, κείμενα, σχέδια, οικισμοί» Αθήνα 2006 στο οποίο περιέχονται πλήθος στοιχείων, τόσο βιογραφικών όσο και τεχνικών. Επίσης η οικογένεια Δοξιάδη έχει δωρήσει την βιβλιοθήκη του Αθηναϊκού Τεχνολογικού Ινστιτούτου στην Αρχιτεκτονική Σχολή του ΕΜΠ και το Αρχείο του στο Μουσείο Μπενάκη, όπου μπορεί κανείς να βρή πολύ περισσότερα και μάλιστα πρωτογενή στοιχεία**

<sup>98</sup> Ισαάκ Σαπόρτα, Επάγγελμα Αρχιτέκτων, Αθήνα 1996, σελ.36, Κ.Μπίρης σπ.παρ.317

Το 1953 αποχωρεί από την πολιτική και το Δημόσιο και ιδρύει το «Γραφείο Δοξιάδη», το οποίο εκπονεί μελέτες και πραγματοποιεί κατασκευές έπιτα από κρατικές αναθέσεις, κυρίως σε χώρες του Τρίτου Κόσμου, (Μέση Ανατολή, Πακιστάν, Αφρική) αλλά και στις ΗΠΑ. Παράλληλα μετέχει σε σχετικές με ανάπτυξη και ανασυγκρότηση θέσεις Συμβούλου του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών και της Διεθνούς Τραπέζης σε διάφορες χώρες.

Για το θέμα αυτό έχει λεχθεί ότι οι εργασίες του Γραφείου Δοξιάδη ήταν συνδεδεμένες με την νεοαποικιακή διείσδυση στον Τρίτο Κόσμο μέσω της Διεθνούς Τραπέζης, όμως θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ανάλογη κατηγορία μπορεί να απαγγελθεί και σε άλλα ευρωπαϊκά και αμερικανικά τεχνικά γραφεία. Το θέμα δεν έχει την αποδιδόμενη σημασία πέρα από την διαπίστωση της γνωστής σχέσης εργοδοτών και αρχιτεκτόνων. Αλλού είναι το πρόβλημα, η πολεοδομία που πραγματοποιήθηκε ήταν «δυτική εισαγόμενη» ή ήταν προσαρμοσμένη στις τοπικές κοινωνίες και ανάγκες.

### **Το Αθηναϊκό Τεχνολογικό Ινστιτούτο (ΑΤΙ) , μεταγενέστερα Αθηναϊκός Τεχνολογικός Ομιλος (ΑΤΟ)**

Το 1958 ιδρύει το Αθηναϊκό Τεχνολογικό Ινστιτούτο (ΑΤΙ, μεταγενέστερα Αθηναϊκός Τεχνολογικός Ομιλος, ΑΤΟ), και τις γνωστές «Σχολές Δοξιάδη»<sup>99</sup> οι οποίες διαμόρφωναν σειρά επαγγελματικών στελεχών (τεχνικούς βοηθούς και σχεδιαστές,) και αργότερα για γραμματείς αλλά με ευρύτερη παιδεία πολύ πιο πάνω από μια απλή επαγγελματική σχολή σχεδιαστών και γραφιστών. Ακόμη, λειτούργησε στο Ιράκ σχολή εκπαίδευσης επαγγελματικών στελεχών (ξυλουργοί, σιδεράδες, υδραυλικοί, ηλεκτρολόγοι κ.α.)<sup>100</sup>.

### **Το Αθηναϊκό Κέντρο Οικιστικής**

Στον ΑΤΟ, ανήκει το Αθηναϊκό Κέντρο Οικιστικής, το οποίο είχε σκοπό την ανάπτυξη της πολεοδομικής θεωρίας, με Πρόεδρο τον Δοξιάδη και Αντιπρόεδρο τον Ευάγγελο Παπανούτσο. Η δραστηριότητα του ΑΚΟ εκτείνεται στον ελληνικό και διεθνή χώρο σε τέσσερις βασικούς τομείς:

- την τεκμηρίωση και τις εκδόσεις, στον τομέα αυτόν περιλαμβάνονται πολλές εκδόσεις θεωρητικές και μελετών του Γραφείου, η έκδοση του περιοδικού *Ekistics* καθώς και η προσπάθεια καταγραφής διεθνούς βιβλιογραφίας σε πολεοδομικά και συναφή θέματα
- την ανάλυση στοιχείων για την «οικουμένοπολη» η οποία έγινε από τρεις εκατοντάδες επιστήμονες στον διεθνή χώρο
- την Σχολή Οικιστικής, η οποία ήταν αγγλόφωνη και άρχισε την λειτουργία της τον Ιανουάριο του 1959 με σκοπό την μεταπτυχιακή εκπαίδευση ανώτερων τεχνικών στελεχών
- την επιστημονική αλλά και πολιτιστική δραστηριότητα. Στα πλαίσια αυτά πρέπει να αναφερθούν τα συμπόσια της Δήλου που αναλύονται στην συνέχεια, καθώς και πλειάδα εκδηλώσεων, εκθέσεων, διαλέξεων από κορυφαίους Έλληνες και ξένους όπως ο Μίκης Θεοδωράκης, κ.α.

### **Τα συμπόσια της Δήλου και άλλες συναφείς εκδηλώσεις**

Στα παραπάνω πλαίσια ανήκουν τα ετήσια «Συμπόσια της Δήλου» στα οποία μετέχουν προσωπικότητες από τον διεθνή χώρο, στα οποία αφού γίνουν διεξοδικές συζητήσεις καταλήγουν σε διακηρύξεις σχετικές με την πόλη και την φιλοσοφία της<sup>101</sup>. Τα συμπόσια αυτά, έγιναν από το 1963 ως το 1975 και είναι οργανωμένα στα ίχνη των CIAM, κυριαρχούν όμως οι αστικές αντιλήψεις για την πόλη και την κοινωνία και μετέχουν πολλά μεγάλα ονόματα αστών διανοουμένων, φιλοσόφων, ιστορικών, πολεοδόμων ακόμη και τεχνοκρατών της πολεοδομίας, παλαιά στελέχη των CIAM κ.α., όπως οι Arnold Toynbee, Arthur Koestler, W.Christaller, Samuel Gedion, sir Robert Mathiew, W.Ostrowski, Amos Rapoport, Colin Buchanan, Buckminster Fuller, Wilbur Smith, Kenzo Tange

<sup>99</sup> «Εκπαίδευση και έρευνα», Αρχιτεκτονική 13/1959 σελ. 70

<sup>100</sup> οπ.παρ.

<sup>101</sup> βλ. αναφορές στα αντίστοιχα τεύχη του *Ekistics*

κ.α.<sup>102</sup> Μετά τα Συμπόσια, οργανώνονταν ο «Αθηναϊκός Μήνας Οικιστικής» σε σειρά διαλέξεων ανοιχτές στο κοινό.

Εχοντας προσανατολισμό στις θεωρίες του Δοξιάδη, τα συμπόσια αυτά είχαν απήχηση σε συγκεκριμένο κύκλο επιστημόνων, ανάλογο φαινόμενο είχαμε και με την γερμανική «Ακαδημία των Τεχνών» (Akademie der Kuenste, Berlin) όπου κυριαρχούσε ο Δεσποτόπουλος και η δική του φιλοσοφική θεώρηση. Ο Δεσποτόπουλος είχε εκφραστεί θετικά για τον Δοξιάδη, όμως πίστευε ότι τα προβλήματα της πόλης είναι περισσότερο οικονομικά και κοινωνικά, μιά από τις κορυφαίες ενέργειές του ήταν η διατύπωση της «Χάρτας της Αθήνας II» από το 1956 ως το 1962<sup>103</sup> και η διάλεξή του στην Ακαδημία των Τεχνών (1966) για την ιδεολογική φυσιογνωμία των πόλεων<sup>104</sup>. Τόσο η Ακαδημία όσο και τα Συμπόσια της Δήλου, αλλά και το αποσπασμένο τμήμα του Χ<sup>ου</sup> CIAM το γνωστό ως «Team X» είχαν πρόθεση να συνεχίσουν το έργο των CIAM αλλά σε διαφορετική κατεύθυνση, η εποχή όμως δεν ευνοούσε πλέον τις θεωρητικές αναζητήσεις, και οι προσπάθειες αυτές εξαφανίστηκαν στην λαίλαπα των «θεωριών» που εμφανίζονται από το τέλος της δεκαετίας του '60 ως σήμερα. Δεν υπάρχει πιά η μονολιθικότητα του Μεσοπολέμου που από την μια ήταν το Bauhaus και οι σοβιετικοί πολεοδομικοί και από την άλλη η συμβατική πολεοδομία των γερμανικών πολεοδομικών υπηρεσιών, τώρα υπάρχουν κάθε λογής τάσεις από τις πιο σοβαρές μέχρι τις πλέον ρηχές και κακόγουστες<sup>105</sup>. **(εικ. 95) (εικ. 96)(εικ. 97)(εικ. 98)**

### ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Σε όλη του την σταδιοδρομία ο Δοξιάδης, είχε την ευκαιρία να έχει γνωρίσει από κοντά επάνω στην εργασία πλήθος αρχιτεκτόνων, πολιτικών μηχανικών και άλλων, και είχε de facto την δυνατότητα να γνωρίζει τον καθένα, αλλά και την ευφύια να επιλέγει τους συνεργάτες του με πολύ προσοχή και από τους καλύτερους. Στο «Γραφείο Δοξιάδη», στο ΑΤΙ, στον ΑΤΟ και στο ΑΚΟ υπηρέτησαν τεχνικοί γνωστοί για το επίπεδο και την δυναμικότητά τους (Γιάννης Παπαϊωάννου, Παναγής Ψωμόπουλος, Μπόγδανος, Φραντζεσκάκης, Ζαγορισίου και τόσοι άλλοι), και τα πλέον γνωστά ονόματα από τον καλλιτεχνικό κόσμο, (όπως ο Δημήτρης Μυταράς, ο Γιώργος Βακαλό κ.α.)

### Το συγκρότημα Δοξιάδη και η δημιουργία «Σχολής»

Πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι το Αθηναϊκό Κέντρο Οικιστικής (ΑΚΟ), η έκδοση του περιοδικού Ekistics και η σημαντική βιβλιοθήκη του Γραφείου Δοξιάδη, ουσιαστικά ήταν ο θεωρητικός πυρήνας με συνεχή επαφή, και θεωρητική τροφοδότηση και επανατροφοδότηση μεταξύ ΑΚΟ και Γραφείου Δοξιάδη. Ετσι, δεν παρέμεινε απλά σε επίπεδο ενός πολύ μεγάλου τεχνικού γραφείου αλλά είχε συνεχή θεωρητική έρευνα και οι μελέτες που εκπονούσε ήταν συνεπείς με τις θεωρητικές κατευθύνσεις της «Οικιστικής», όπως τουλάχιστον τις εννοούσε ο Δοξιάδης και το ΑΚΟ, ανεξάρτητα αν συμφωνεί ή διαφωνεί κανείς με αυτές.

Θα μπορούσε κανείς να σημειώσει ότι όλο το σύμπλεγμα γραφείου, σχολών και θεωρητικών ερευνών αποτελούσε ένα «κλειστό σύστημα», μια «Σχολή» με συγκεκριμένη θεωρητική άποψη και κατεύθυνση. Αυτό ήταν συνηθισμένο φαινόμενο και πρακτική κυρίως στον ακαδημαϊκό χώρο παλαιότερων εποχών όπου κάθε Σχολή πράγματι αποτελούσε «κλειστό σύστημα ιδεών», και αυτό δεν έγινε μόνο σε φιλοσοφικές ή καλλιτεχνικές σχολές (από την αρχαιότητα ως και τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, από τον Άγιο Θωμά τον Ακουϊνάτη μέχρι την Ecole de Beaux-Arts) αλλά και σε καθαρά τεχνικούς τομείς. Όταν κανείς έχει άποψη, και έχει και την δυνατότητα να την καλλιεργήσει, αυτό βοηθά την πρόοδο της γνώσης, με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν και άλλες απόψεις που προβάλλονται, καλλιεργούνται αλλά και αντιπαρατίθενται σε επιστημονικό διάλογο αντίστοιχα. Όταν όμως υπάρχει γενική θεωρητική αποσύνθεση, τότε τα πράγματα διαφέρουν αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία η οποία καταλήγει είτε σε

<sup>102</sup> Ekistics, 203/Oct.1972

<sup>103</sup> Παρουσιάστηκε το 1956 στην Σουηδία, στο τοπικό CIAM τελικά έγινε αποδεκτή στο Συνέδριο της IFHP στο Παρίσι το 1962

<sup>104</sup> J.Despo, die ideologische Struktur der Staedte, Berlin 1973

<sup>105</sup> Ulrich Conrads, Programme und Manifeste zur Architektur des 20.Jahrhunderts,Berlin 1964, ελλ.μτφρ. Αθήνα 1971

«σχολαστικισμό» όπως στον δυτικό Μεσαίωνα<sup>106</sup>, είτε σε γενική διάλυση με πλήθος ανεργμάτων και εφήμερων «θεωριών», όπως συμβαίνει σήμερα, που η προβολή τους εξαρτάται από τις διασυνδέσεις με διάφορα δημοσιογραφικά συγκροτήματα και ΜΜΕ, θεωριών που σε ελάχιστο χρονικό διάστημα μετά από εκτυφλωτική προβολή εξαφανίζονται, όπως το «μεταμοντέρνο», οι θεωρίες του Hillier, του Koolhaas, πρόσφατα και της Hadid και τόσων άλλων «αστέρων» που μέλλεται να μας ταλαιπωρήσουν τα επόμενα χρόνια.

Αυτό που τελικά έχει σημασία είναι ότι οι μελέτες που εκπονήθηκαν από το Γραφείο Δοξιάδη, είχαν ξεπεράσει το επίπεδο ενός αντίστοιχου μεγάλου τεχνικού γραφείου π.χ. της Γερμανίας ή της Αγγλίας, τα οποία εργάζονταν επάνω σε κάποιες δεδομένες αρχές του Μεσοπολέμου τις οποίες είχαν προσαρμόσει στις απαιτήσεις των κατασκευαστικών δεδομένων της μαζικής παραγωγής κατοικίας χωρίς περαιτέρω έρευνα σε βάθος –εξ ου και η ομοιομορφία σε πολεοδομικό επίπεδο των νέων περιοχών κατοικίας σε όλη την ανοικοδομούμενη Ευρώπη, ανατολική και δυτική, στο διάστημα 1945-1970<sup>107</sup>. Να θυμίσουμε την κριτική του Paul Kriesis<sup>108</sup> αλλά και του Αντώνη Κριεζή σχετικά με τα γραφεία αυτά –και υπήρχαν πολλά τέτοια στην Ευρώπη τότε (αλλά και τώρα !), τα οποία ο Κριεζής κατηγορεί ότι «...πωλούν κονσερβοποιημένα σχέδια ...συσχευασμένα με όλα τα σύγχρονα τεχνάσματα και φρασεολογιάν...» και ακόμη ότι «...Συχνάκις συμβαίνει η δεξιοτεχνία του πωλητού να επιβάλλει το εμπόρευμα τούτο εις υπό ανάπτυξιν χώρας καταστρέφουσα ούτω μίαν πολύτιμον παράδοσιν επιχωρίου αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής, πολλά υποσχόμενης δια περαιτέρω εξέλιξιν...»<sup>109</sup>. Ο Κριεζής, ήταν γνώστης της «αγοράς» στην Μεγάλη Βρετανία όπου ο αδελφός του Παύλος Κριεζής ήταν υψηλόβαθμο στέλεχος της GLC (Greater London Council) και ήξερε τι συνέβαινε με τα διάφορα βρετανικά μεγάλα ιδιωτικά τεχνικά γραφεία που είχαν δραστηριοποιηθεί σε όλη την Κοινοπολιτεία. Δεν είναι βέβαιο ότι ο Κριεζής δεν εννοούσε σ' αυτά και το Γραφείο Δοξιάδη (ο Κριεζής «δεν έλεγε ποτέ ονόματα»), όμως η πραγματικότητα στο θέμα αυτό ως προς το Γραφείο Δοξιάδη ήταν κατά την γνώμη μου διαφορετική.

#### **ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ-ΕΠΙΜΕΤΡΟ: Η ΚΛΕΙΣΤΟΦΟΒΙΚΗ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ Ε.Μ.Π ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΙΣ ΘΕΩΡΙΕΣ ΔΟΞΙΑΔΗ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΟ ΕΞΩ ΚΟΣΜΟ ΓΕΝΙΚΩΣ.**

Παρ' όλο που ο Δοξιάδης διετέλεσε επιμελητής στην Εδρα Πολεοδομίας του ΕΜΠ από το 1939 ως το 1943 στον τότε καθηγητή της Εδρας Ανάργυρο Δημητρακόπουλο, εν τούτοις το Πολυτεχνείο δεν αποδέχτηκε τις θεωρίες του Δοξιάδη και γενικώς δεν τις συζητούσε, καλύπτοντάς τες από επίμονη σιωπή, και αυτό αφορούσε τόσο τις θεωρίες του όσο και τις συγκεκριμένες προτάσεις του για την Αθήνα. Αυτό δεν θα πρέπει να μας παραξενεύει δεδομένου ότι παρόμοιες αποστάσεις κρατούσε το επίσημο Πολυτεχνείο σχεδόν σε όλα όσα ερχόταν έξω από τον αυστηρά ακαδημαϊκό χώρο, είτε ήταν ο Δοξιάδης, είτε ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων στα συνέδρια του οποίου μετείχαν επιμελητές του και σπουδαστές., όχι όμως καθηγητές του<sup>110</sup>. Η θέση αυτή σήμερα φαίνεται υπέρ το δέον υπερροπική, όμως εκείνη την εποχή εντασσόταν σε ένα «ακαδημαϊκό» κλίμα γερμανικής κυρίως νοοτροπίας παλαιότερων εποχών που επικρατούσε ακόμη στον ακαδημαϊκό χώρο, και όχι μόνο της Ελλάδας.

#### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

<sup>106</sup> Σ. Παπαδάκης, Γενική Ιστορία των Επιστημών, Αθήνα 1957, τ.Α, Α.Σ. Crombie, Ιστορία της Επιστήμης – από τον Αυγουστίνου στον Γαλιλαίο, τ.1<sup>95</sup> και 2<sup>95</sup>, Αθήνα 1994 καθώς και σε ειδικότερα συγγράμματα.

<sup>107</sup> Wolf Ortmann, Staedtebau fruher und Heute, Duesseldorf 1956, F.Jaspert, vom Staedtebau der Welt, Berlin 1961, W.Westecker, die Wiedergeburt der deutschen Staedte, Duesseldorf 1962.

<sup>108</sup> Paul Kriesis, Catch T.P. Journal of the Town Planning Institute, t.49 Juni 1963

<sup>109</sup> Α.Κριεζής Περιφερειακός Προγραμματισμός εις χώραν υπό ανάπτυξιν, Τεχνικά Χρονικά Επιστημονική Έκδοση 2/1966

<sup>110</sup> Γ.Σαρηγιάννης, Η Αρχιτεκτονική στην Ελλάδα και οι σπουδές της στο ΕΜΠ, Τεχνικά Χρονικά Ιούλιος-Σεπτέμβριος 1977, σελ.79.

α. Οι θεωρίες του Δοξιάδη, εστιάζονται αφ' ενός στην μεγάλη κλίμακα (θεωρία της Οικουμενότητας) και αφ' ετέρου στην μικρή κλίμακα (θεωρία της κοινότητας) σε ένα σύνολο που ο ίδιος ονόμαζε «θεωρία της οικιστικής». Αναπτύχθηκαν μέσα στα πλαίσια αναζήτησης «θεωρίας πολεοδομίας» του Μεσοπολέμου και των μεταπολεμικών χρόνων, και είχαν κατεύθυνση περισσότερο κοντά σε μία ανθρωπίνης κλίμακας θεώρηση του αστικού χώρου, σε αντίθεση με την καθαρά τεχνοκρατική μεθοδολογία των γερμανών, άγγλων και άλλων ευρωπαϊκών αρχιτεκτόνων, στον Δοξιάδη. Η έννοια της «γειτονιάς» κατά Δοξιάδη δομείται επάνω σε κοινωνικά και λειτουργικά στοιχεία και όχι μόνον στα απαραίτητα τεχνικά πρότυπα αποστάσεων, πληθυσμού και πολεοδομικού εξοπλισμού, όπως στην ταυτόσημη από γερμανούς, άγγλους, σουηδούς κ. ά πολεοδόμους σχεδίαση των νέων πόλεων στον Μεσοπόλεμο και μέχρι την δεκαετία του '60.

β. η διατύπωση και η εφαρμογή των θεωριών του στην πράξη, έγινε δυνατή μέσα από μία οργάνωση γραφείου που την εκπόνηση μελετών εφαρμογής την συνέδεε άμεσα με την θεωρητική έρευνα στις κατευθύνσεις της θεωρίας της οικιστικής, γραφείου σε συνδυασμό με οργανισμούς επαγγελματικής εκπαίδευσης αλλά και θεωρητικής έρευνας (ΑΚΟ και ΑΤΙ).

γ. ακόμη η στελέχωση του συνόλου αυτών των φορέων έγινε με την πρόσληψη του καλύτερου δυνατού προσωπικού, που ο ίδιος ο Δοξιάδης γνώριζε από την μακρόχρονη εργασία του στο δημόσιο, και το οποίο ουσιαστικά πήρε μαζί του αποχωρώντας από αυτό και ιδρύοντας το Γραφείο Δοξιάδη, προσφέροντας υψηλούς μισθούς και ταυτόχρονα εργασία ποιότητας, αυτό ακριβώς που είχε αρχίσει να λείπει από το ελληνικό Δημόσιο μετά τον Εμφύλιο και την απογύμνωσή του από στελέχη και επιστήμονες που πολιτικά δεν συνέπλεαν με τις τότε κυβερνήσεις.

δ. Μπορεί κανείς να είχε ή και να έχει ακόμη διαφωνίες με τις θεωρητικές κατευθύνσεις του Δοξιάδη, ίσως η τελευταία περίοδος του Γραφείου να χαρακτηριζόταν από περισσότερο τεχνοκρατικές μεθόδους ανάλυσης αλλά και σύνθεσης σε μία προσπάθεια «αντικειμενοποίησης» του πολεοδομικού σχεδιασμού, όμως η προσφορά του Δοξιάδη στην διατύπωση μίας πολεοδομικής θεωρίας στην δεκαετία του '60, αλλά και στην εφαρμογή της αποτελεί ιστορικό γεγονός, στο οποίο αντί να κλείνουμε τα μάτια θα ήταν καλύτερα να το μελετούσαμε.

ε. Είμαστε σε μία εποχή παρακμής και διάλυσης, το υφιστάμενο Κοινωνικό Σύστημα έδωσε ό,τι είχε να δώσει με αποκορύφωμα το Bauhaus και ό,τι διατυπώθηκε και κτίστηκε μέχρι και την δεκαετία του '60. Από εκεί και πέρα είμαστε καταδικασμένοι να βομβαρδιζόμαστε από κάθε είδους «αστέρες» των ΜΜΕ και των οικονομικών Συγκροτημάτων, από τον κάθε Κoolhaas και την κάθε Hadid, από τον κάθε επώνυμο καταστροφέα δημοσίου χώρου στην Αθήνα, την Σύρο, οπουδήποτε. Ας μελετήσουμε τουλάχιστον αυτούς που άρθρωσαν τον τελευταίο θεωρητικό λόγο, όπως τον Δεσποτόπουλο, τον Δοξιάδη, τον Κανδύλη.

Βέβαια χωρίς να είμαστε υπερβολικά αισιόδοξοι για κάποιο πρακτικό αποτέλεσμα, μία και όπως έχει λεχθεί, «η κυρίαρχη ιδεολογία είναι η ιδεολογία της κυρίαρχης τάξης»<sup>111</sup> από την μία αλλά και από την άλλη ότι «για να υπάρξει επαναστατική ιδεολογία πρέπει να υπάρχει επαναστατική θεωρία»<sup>112</sup>. Ο συνδυασμός αυτών των δύο αρχών, νομοτελειακά θα υπάρξει, όμως δεν φαίνεται να ευνοείται στο άμεσο μέλλον. Χωρίς να εμπλακούμε στις απαραίτητες πολιτικές θεωρήσεις, οφείλουμε να σημειώσουμε ότι αν και με πολλές αμφιβολίες και αντιρρήσεις, υπήρξε επαναστατική θεωρία στην Πολεοδομία από τον Μεσοπόλεμο ως την δεκαετία του '60. Όμως, η πολεοδομία είναι εποικοδόμημα, έτσι, χωρίς την λύση του οικονομικού και κοινωνικού προβλήματος, της βάσης, καμμία επαναστατική θεωρία εποικοδομήματος ούτε μπορεί να διατυπωθεί ολοκληρωμένα και σωστά, ούτε και να ευδοκιμήσει. Και αυτό πρέπει να μας θέσει πολλά ερωτήματα για τα πολεοδομικά συμβάντα, θεωρητικά και εφαρμογής, του απελευθέρωτος πλέον 20<sup>ου</sup> αιώνα.

<sup>111</sup> Μαρξ-Ενγκελς, Η Γερμανική Ιδεολογία, (1846, πρώτη δημοσίευση 1932)

<sup>112</sup> οπ.παρ.

-----

## ΥΠΟΤΙΤΛΟΙ ΕΙΚΟΝΩΝ (περιέχονται στο CD σε Power Point)

εικ. 1. εξώφυλλο

εικ. 2. υπότιτλοι

εικ. 3. Χαρακτικό του Μεσαίωνα, όπου ταξιδιώτης «υπερβαίνει» τα όρια του ουρανού θόλου και βλέπει έκπληκτος τις μηχανές που κινούν το Σύμπαν. Πηγή: Μεγάλη Παγκόσμιος Γεωγραφία, επιμ. έκδ. Π.Γαβρεσέας, Αθήναι χ.χ. (αρχές δεκαετίας του '50). Τέτοιες υπερβάσεις δεν γίνονται αλλά η γνώση κατακτάται σταδιακά στηριγμένη στις προηγούμενες θέσεις τις οποίες εξελίσσει ή και απορρίπτει. Πρβλ την κριτική του Ενγκελς για τους ουτοπιστές.

εικ. 4. Η γραμμική πόλη του Soria y Mata (1882). Ένας κεντρικός δρόμος με εκατέρωθεν κατοικίες και συνεχές κέντρο. Πηγή : F.Choay, Urbanisme, άρθρο στην Encyclopaedia Universalis, αναφορά στο Ε.Δημητριάδη, Ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας, Θεσσαλονίκη 1987

εικ. 5. Η βιομηχανική πόλη του Tony Garnier, (1918). Γραμμική ανάπτυξη της κατοικίας αλλά με στατικά εγκλωβισμένο κέντρο. Πηγή: Tony Garnier, Η Βιομηχανική Πόλη, Αθήνα, 1983.

εικ. 6. Βιομηχανία τρακτέρ και περιοχές κατοικίας στο Σταλινγκραντ. Ένα ακόμη μοντέλο γραμμικής πόλης. Πηγή: N.A.Miljutin, Probleme beim Bau sozialistischer Staedte, (1930), αναφορά στο Imre Perenyi, σπ.παρ.

εικ. 7. Σχηματικό πλάνο του Μαγνητογκόρσκ. Η γραμμική πόλη του Μεσοπολέμου στους σοβιετικούς πολεοδόμους. Πηγή Miljutin, σπ.παρ.

εικ. 8. Γενικό σχέδιο του Μαγνητογκόρσκ, περιοχή κατοικίας. 1930. Πηγή: Perenyi, σπ.-παρ.

εικ. 9. πολεοαποδομιστές. Η συγκρότηση της «πόλης» σε ένα μεταβαλλόμενο δίκτυο επικοινωνιών, ενέργειας και μεταφορών. Πηγή: Anatole Kopp, Πολεοδομία και επανάσταση. σπ.παρ.

εικ. 10. Η διάρθρωση του χώρου σε εξάγωνα, του Christaller (1933) (αναφορά στο Α.Αραβαντινού, Πολεοδομικός Σχεδιασμός...)

εικ. 11. Συγκρότηση της Συριακής υπαίθρου σύμφωνα με τις θεωρίες του Christaller από το γραφείο Δοξιάδη (1954). Πηγή: Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 12. Χωροταξικό σχέδιο της περιοχής Mussayib στο Ιράκ, διάρθρωμένο σύμφωνα με τις θεωρίες του Christaller. Πηγή: Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 13. υπότιτλοι

εικ. 14. Η έκρηξη των πόλεων στην βιομηχανική επανάσταση. Διακρίνεται η αλματώδης αλλά και συνεχής αύξηση κάθε πόλης που εισέρχεται στην βιομηχανική επανάσταση. Πηγή Γ.Σαρηγιάννης, Εισαγωγή στην Ιστορία και Θεωρία της Πόλης, Αθήνα 1985

εικ. 15. Το διάγραμμα του Fourastier για την κατανομή των απασχολούμενων κατά τομέα παραγωγής (1945), ενδεικτικό της «αστικοποίησης» αλλά και της μεταβολής του κέντρου βάρους της οικονομίας από την γεωργία στην βιομηχανία και τελικά στην δημόσια και ιδιωτική διοίκηση και στο χρηματοπιστωτικό σύστημα. Ανασχεδίαση και συμπλήρωση στου Γ.Σαρηγιάννη Εισαγωγή στην Ιστορία και Θεωρία της Πόλης, Αθήνα 1985 από του R.Hillebrecht , Beitrage zum Staedtebau, Wien, 1975.

εικ. 16. η «κυκλική πόλη» (Randstadt) στην Ολλανδία. μιά ακόμη μορφή «συνεχούς πόλης» . Πηγή: Peter Hall, The wolrd cities. London 1966

εικ. 17. Η συνεχής πόλη στο Ρούρ. Πηγή: Peter Hall, The wolrd cities. London 1966

εικ.18. υπότιτλοι

εικ. 19. Το σχέδιο για την εξέλιξη της Βιέννης, του Eugen Fassbender (1893). Η εσαεί ανάπτυξη της πόλης με προσθετικούς συγκεντρικούς δακτυλίους και ακτινωτές αρτηρίες. Πηγή: R.Wurzer, Der Flaechenwidmungsplan. Wien χ.χ. (περί το 1960)

εικ. 20. Σχέδιο εξέλιξης της «Μεγάλης Μόσχας». Η αντίληψη της ανάπτυξης κατά «δορυφορικές περιοχές» με το πράσινο να εισχωρεί μέσα στον πυρήνα της πόλης. Πηγή Imre Perenyi, Der sowjetische Staedtebau, dessen Anfangsabschnitt und seine Wirkung auf universalen Staedtebau

εικ. 21. Η «ακτινοβολούσα πόλη» (La ville radieuse) του Le Corbusier, (1930). διαχωρισμός σε ζώνες, λειτουργιών, αλλά και επιπέδου ποιότητας κατοικιών. Πηγή: Besset, Qui etait Le Corbusier, Γενεύη, 1968.

εικ. 22. Η επίσημη άποψη για την ανάπτυξη των πόλεων από το σύγγραμμα του O.Blum, Staedtebau, τακτικού Καθηγητού στο Πολυτεχνείο του Ανόβερου, πρώτη έκδοση Βερολίνο 1927, δεύτερη 1937. Ανάπτυξη επάνω σε άξονες με παραλλαγές την πόλη με δορυφόρους και πόλεις αστεροειδείς. Το σχήμα αναδημοσιεύεται από άλλο πανεπιστημιακό σύγγραμμα, του καθηγητού Wenzel «Staedtebau», Aachen 1937.

εικ.23. Σταλινγκραντ, Βερολίνο και Λονδίνο σχεδιασμένες ως «γραμμικές πόλεις» συνεχούς ανάπτυξης. Πηγή: W.Ortmann, Staedtebau frueher und heute. Duesseldorf 1956

εικ. 24. Σχέδιο συγκρότησης μιάς μεγαλούπολης των 2 εκατομμυρίων κατοίκων. Ανάπτυξη κατά ακτινωτούς άξονες, σχήμα που εφαρμόστηκε ευρύτατα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας μετά τον Πόλεμο (Αμβούργο, Στουτγκάρδη, Αννόβερο, Βερολίνο κλπ). Πηγή: R.Hillebrecht , Beitrage zum Staedtebau, Wien, 1975.

εικ. 25. Αύξηση πληθυσμού χώρας και πρωτεύουσας. Η διαπίστωση της ραγδαίας αστικοποίησης έχει αποτυπωθεί και σε άλλα διαγράμματα από ερευνητές (καμπύλη του Ζιρφ, ταξινόμηση οικισμών ανάλογα με το πλήθος και τον πληθυσμό τους κ.α. βλ. Κ.Γεράρδη, «Ταξινόμηση ελληνικών οικισμών», Αθήνα 1977. Παρατηρήσεις στο διάγραμμα Γ.Σαρηγιάννης, Εισαγωγή στην Ιστορία και θεωρία της πόλης, Αθήνα 1985, σελ. 109

εικ. 26. Η Δυνάπολη. Πόλη που έχει την δυνατότητα να αναπτύσσεται δυναμικά επί ενός άξονα συμπαρασύροντας και το κέντρο της σε μιά τελικά γραμμική πόλη. Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

εικ. 27. Η επέκταση των πόλεων. Στο παρελθόν η πόλη αναπτύσσονταν σε συγκεντρικούς δακτυλίους με το κέντρο να караλαμβάνει χώρους κατοικίας και να ασφικτιά, σύμφωνα με την θεωρία του Δοξιάδη κέντρο και πόλη αναπτύσσονται παράλληλα σε άξονα. Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

εικ. 27. Η δομή των κοινοτήτων στην θεωρία της Οικουμενόπολης του Δοξιάδη. Τα πληθυσμιακά μεγέθη είναι 1<sup>ου</sup> βαθμού 100-200 κάτοικοι, 2<sup>ου</sup> βαθμού 500-600 κάτοικοι, 3<sup>ου</sup> βαθμού 2-3.000, 4<sup>ου</sup> βαθμού 10-15.000, 5<sup>ου</sup> βαθμού 80-100.000, 6<sup>ου</sup> βαθμού 400-500.000, 7<sup>ου</sup> βαθμού 5.600.000 –έως 7.000.000 κατοίκους, η τελική οικουμενόπολη είναι 10<sup>ου</sup> βαθμού κοινότητα. Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

εικ. 28. υπότιτλοι

εικ. 29. λειτουργίες της πόλης κατά CIAM

εικ. 30. Η Χάρτα της Αθήνας II του Δεσποτόπουλου (Σαρηγιάννης, η έννοια και λειτουργία της πόλης, Αθήνα 1977 σελ. 54

εικ. 31 υπότιτλοι

εικ.32. η κατά Δοξιάδη δομή των κοινοτήτων στην πόλη. Πηγή: Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 33. Κοινότητες I και II βαθμού Πηγή: Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 34. Κοινότητες II και IV βαθμού. Πηγή: Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 35. Διάταξη τομέα κατοικίας και η δομή της κοινότητας. Κυψέλη εσωτερικής κυκλοφορίας, συνολικό σχέδιο. Πηγή : Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 36. Το οικοδομικό τετράγωνο, αντικαθίσταται από τον «Τομέα-Κοινότητα». Πηγή: Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 37. Τομέας-κοινότητα, αποτελεί ουσιαστικά τυπική «κυψέλη εσωτερικής κυκλοφορίας». Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 38. Διάταξη τομέα κατοικίας και η δομή της κοινότητας Αφιέρωμα στο Γραφείο Δοξιάδη του περιοδικού «Αρχιτεκτονική» τ.13 Ιαν-Φεβρ.1959.

εικ. 39. σχηματικό διάγραμμα Κοινότητας 3<sup>ου</sup> βαθμού. επάνω ολικό σχέδιο, κάτω κυκλοφοριακό. Η Κοινότητα αυτού του βαθμού ουσιαστικά αποτελεί μία «κυψέλη εσωτερικής κυκλοφορίας» των διατυπώσεων του Buchanan Report (1961, έκδοση 1963) Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1961.

Εικ.40. υπότιτλοι

εικ. 41. Η βασική αρχή των «κυψελών» του Buchanan Report. (κύτταρα όπως τα ονομάζει ο Buchanan), περιφεριακή εξυπηρέτηση από τροχοφόρα και εσωτερικά χωρίς κίνηση διέλευσης αλλά μόνο τοπικής εξυπηρέτησης. Πηγή: Traffic in towns, οπ.παρ.

εικ. 42. Το σχέδιο για το Radburn. οργάνωση σε κυψέλες εσωτερικής κυκλοφορίας. Πηγή : H.E.M.Herrey, an Organic Theory of City Planing, Architectural Forum 1944, αναφορά στου R.Rainer, Staedtebauliche Prosa, οπ.παρ.

εικ. 43. Σχέδιο για την Linda Vista, San Diego, Kalifornia. Οργάνωση της κυκλοφορίας σε διαχωρισμό πεζών-οχημάτων και σε περιοχές εσωτερικής κυκλοφορίας. Πηγή: R.Rainer, Staedtebauliche Prosa. Tuebingen, χ.χ, περίπου στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια.

εικ. 44. Σχέδιο πλήρους διαχωρισμού κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών στο Leverkusen-Steinbuechel του H.B.Reichow. Πηγή: H.B.Reichow die autogerechte Stadt

Εικ.45. υπότιτλοι

εικ. 46. η πρόταση του Δοξιάδη για την Αθήνα (1961), με 14 κοινότητες 6<sup>ου</sup> βαθμού, το παλιό κέντρο, και το νέο διοικητικό κέντρο στον σημερινό άξονα της Εθνικής Οδού. Διακρίνεται η τότε προγραμματιζόμενη «λεωφόρος ΝΑΤΟ», σημερινή Αττική Οδός, η περιφερειακή Σχιστού, η Βάρης-Κορωπίου και οι περιφερειακές των ορεινών όγκων. Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

εικ. 47. πρόταση Α.Σώκου για Κρατικό Κέντρο και Δημοσιούπαλληλική πόλη Αθηνών στον Κηφισό. (1956). Η θέση είναι μεταξύ Καματερού και Αχαρνών με κέντρο την περιοχή Ζοφριάς. Πηγή: «Επιστημονικά Χρονικά», Αθήνα 1956

εικ. 48. Η πρόταση για την Αθήνα του Δοξιάδη στο Ε. Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων το 1965. Διαρθρωμένο στις αρχές της Οικουμενόπολης, και στην κατανομή σε κοινότητες σύμφωνα με την θεωρία του Δοξιάδη. Πηγή: Πρακτικά Ε. Πανελληνίου Συνεδρίου Αρχιτεκτόνων, Αθήνα 1974.

εικ. 49. Εναλλακτικές προτάσεις του Γραφείου Δοξιάδη για την Αθήνα. Η «προτεινόμενη λύση» δεν είναι η επαναστατική του 1960, αλλά μία μέση κατάσταση, το περίφημο γραμμικό κέντρο που θα συνέδεε την Αθήνα με την Θήβα έχει περιοριστεί σε σημειακό κέντρο στο αεροδρόμιο Τατοΐου. Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Περιοχής Πρωτεύουσας. Τελική Εκθεση 16-II, Αθήνα 1976.

εικ. 50. μέσοι ημερήσιοι φόρτοι κυκλοφορίας στην Ελλάδα, το 1953-58. Ουσιαστικά ο χάρτης απεικονίζει το μελλοντικό «ελληνικό τμήμα της Οικουμενόπολης». Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

εικ. 51. Η θέση της Πρωτεύουσας, Κόρινθος και Θήβα. Ηδη 20 χρόνια μετά οι δύο αυτές πόλεις λειτουργούσαν ήδη ως τμήμα των Αθηνών. Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

εικ. 52. «Χωροταξικό Σχέδιο Πρωτεύουσας 2000». Περισσότερο κοντά στα σχέδια του Υπουργείου Δημοσίων Έργων του 1965. Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Περιοχής Πρωτεύουσας. Τελική Εκθεση 16-II, Αθήνα 1976.

εικ. 53. Το ρυθμιστικό σχέδιο της Βαγδάτης. Κέντρο και πόλη αναπτύσσονται επί των δύο καθέτων μεγάλων αυτοκινητοδρόμων. Πηγή: Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

εικ. 54. Το σχέδιο του Ισλαμαμπάντ στο Πακιστάν. Πόλη για 2.000.000 κατοίκους συγκροτημένη σε ζώνες και «παράλληλα κέντρα» σε δομή γραμμικής πόλης. Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

εικ. 55. Το ρυθμιστικό σχέδιο του Χαρτούμ. Η πόλη αναπτύσσεται προς τον νότο με το κέντρο της επί του μεγάλου αυτοκινητοδρόμου. Πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήνα 1960.

Εικ.56 υπότιτλοι

εικ. 57. Harlow-new town. Γενικό σχέδιο χρήσης εδάφους όπου φαίνεται η διασπορά των οικιστικών μονάδων και η απομόνωσή τους από εκτάσεις πρασίνου υπερβολικές που διαλύουν την αίσθηση του αστικού χώρου αλλά και καθιστούν ανέφικτη την ίδια της λειτουργία της πόλης.

εικ. 58. Η συγκρότηση μίας γειτονιάς του Harlow New Town στα γνωστά πρότυπα του Μεσοπολέμου

εικ. 59. Zaporoschje. Γενικό σχέδιο 1929. Εμφανής η διαίρεση σε περιοχές (γειτονιές ή συνοικίες) απομονωμένες με πράσινο, πρόδρομος των βρετανικών πόλεων της πρώτης γενιάς. Πηγή : Perenyi, οπ.-παρ.

εικ. 60. Η «πράσινη ζώνη» στο Maryland του Halle Walker (1935) Η τυπικές «μονάδες κατοικίας» ή «περιοχές» με την ιεραρχημένη διάρθρωση απομονωμένες με ευρείες εκτάσεις πρασίνου. (πρβλ τις βρετανικές νέες πόλεις πρώτης γενιάς, Harlow new town κλπ) Πηγή: R.Wurzer, Der Flaechenwidmungsplan. Wien χ.χ. (περί το 1960)

εικ. 61. σχέδιο συγκρότησης της «διαιρεμένης και αραιωμένης πόλης». Το αποκορύφωμα του zoning. οικιστικές μονάδες κέντρο και τοπικά κέντρα, βιομηχανία και βιοτεχνία διαχωριζόμενα από εκτάσεις πρασίνου. Πηγή: Goederitz, Rainer, Hofmann, οπ.παρ.

εικ. 62. Οικιστική μονάδα 10.000 κατοίκων στην Βιέννη του Rainer. τυπικό σχέδιο μεσοπολέμου αλλά και μεταπολεμικής περιόδου, όπου η συγκρότηση της πόλης αντιμετωπίζεται περισσότερο ως συνθετικό σχέδιο και λιγώτερο ως λειτουργικό. Πηγή: Goederitz-Rainer-Hofmann, die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tuebingen 1957.

Εικ.63. υπότιτλοι

εικ. 64. Το σχέδιο της Μπραζιλία, των μαθητών του Le Corbusier, Oscar Niemayer και Lucio Costa, με πλήρη διαχωρισμό μέσω τεράστιων εκτάσεων πρασίνου και χλοοτάπητα όλων των λειτουργιών της πόλης. Πολεοδομία της Μακέτας και όχι της λειτουργικότητας...Πηγή: W.Schneider, Ueberall ist Babylon, Duesseldorf 1960

εικ. 65. Συγκροτήματα πολυκατοικιών στην Μπραζιλία. Αδιάφοροι χώροι, σχεδόν διάταξη στρατόπεδου, αχανείς εκτάσεις με χλοοτάπητα. Η «πολεοδομία της μακέτας» της δεκαετίας του '60.

εικ. 66. Η Chandigarh του Le Corbusier (1951). Η γενική κυκλοφοριακή διάταξη είναι σωστή, (μεγάλες κυψέλες χωρίς εσωτερική κίνηση τροχοφόρων περιβαλλόμενες από αρτηρίες, πρόδρομος του Buchanan Report του 1961) όμως η πολεοδομική διάταξη των περιοχών αυτών είναι εκτός κάθε λογικής της κοινωνικής συγκρότησης μίας πόλης. Πηγή: Besset, Qui etait Le Corbusier, Γενεύη, 1968.

εικ. 67. Άψυχοι και αχανείς χώροι στην Chandigarh. Πηγή : Brent C.Brolin, η αποτυχία της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, ελλ. μτφρ. Αθήνα 1978.

εικ. 68. Τυπικός ανατολίτικος (και όχι μόνον) εμπορικός δρόμος στο Παντζάμπ των Ινδίων. Πηγή : Brent C.Brolin, η αποτυχία της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, ελλ. μτφρ. Αθήνα 1978.

εικ. 69 το κέντρο της Chandigarh. άψυχες περιοχές (επάνω), εκτός αν παρέμβει το μικρεμπόριο και τις επαναφέρει στην κανονική κατάσταση ζωντανής πόλης (κάτω). Πηγή : Brent C.Brolin, η αποτυχία της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, ελλ. μτφρ. Αθήνα 1978.

εικ. 70. Εμπορικός δρόμος στην Chandigarh. αχανείς εκτάσεις σε καμμία σχέση με την έννοια του αστικού χώρου όχι μόνο στην Ανατολή αλλά και στην Δύση. Πηγή : Brent C.Brolin, η αποτυχία της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, ελλ. μτφρ. Αθήνα 1978.

εικ. 71 . γειτονιά στην Cahndigarh, οπ.παρ.

εικ. 72. Chandigarh, το Καπιτώλιο (1958). Το κέντρο μέσα στην έρημο της «μακέτας». Πηγή : Besset, Qui etait Le Corbusier, Γενεύη, 1968.

εικ. 73 . Islamabad, το ρυθμιστικό σχέδιο (Αρχιτεκτονική , οπ.παρ. βλ. εικ.54)

εικ. 75 γειτονιά στην Islamabad, πηγή, Το Έργο του Κ.Δοξιάδη, Πρακτικά Συνεδρίου 2007, Αθήνα 2009

εικ. 76. γειτονιά στην Islamabad. οπ.παρ.

εικ.77. υπότιτλοι

εικ. 78. σχέδιο για την συνοικία Britz Hufeisensiedlung(1925-1927), των Bruno Taut και Martin Wagner, για 1027 κατοικίες. Χαμηλή δόμηση 2-3 ορόφων, γραμμική ανάπτυξη κατά στοίχους, από τα καλύτερα σχέδια της Σχολής του Bauhaus. Πηγή: Klaus-Peter Kloss, Siedlungen der 20er Jahrhundert, Berlin 1982.

εικ. 79. «προδιαγραφές» για χαμηλή δόμηση-μονόροφες μονοκατοικίες- Πηγή: Goederitz, Rainer, Hofmann, οπ.παρ.

εικ. 80. Σχέδιο του Gropius για το Dessau-Toerten, 1928. Η λογική της κατά στοίχους δόμησης στην λογική του εργοταξίου με γερανό σε ράγες. Πηγή : Kenneth Frampton, Μοντέρνα Αρχιτεκτονική, ελλ. μτφρ. Αθήνα 1987.

εικ. 81. Προάστειο της Μόσχας από τον Ernst May, Μεσοπόλεμος. Η κατά στοίχους δόμηση και η οργάνωση των περιοχών σε ομάδες κτηρίων που διαχωρίζονται από οδικές αρτηρίες. Πηγή Ι.Δεσποτόπουλος, Πολεοδομική, Τεχνικά Χρονικά 1.8.1933.

εικ. 82. Kusnezsk, σχέδιο μιάς περιοχής πόλης δομημένη κατά την αντίληψη των μεγάλων συγκροτημάτων συλλογικής κατοικίας. Πηγή: Perenyi, οπ-παρ.

εικ. 83. Zarogoschje. Περιοχή κατοικίας με μεγάλα συλλογικά συγκροτήματα. Η κατά στοίχους δόμηση του Μεσοπολέμου. Πηγή: Perenyi, οπ-παρ.

εικ. 84. Η Karl Marx Hof στην Βιέννη, από τα πιο ονομαστά συγκροτήματα κατοικιών της Βιέννης της δεκαετίας του '20. Πηγή: Die wiener Superblocks. Berlin 1969.

εικ. 85. Η Karl Marx Hof στην Βιέννη, όψη από τον δρόμο.

εικ. 86. Η Karl Marx Hof στην Βιέννη, όψη από την εσωτερική αυλή

εικ. 87. Η Karl Marx Hof στην Βιέννη, όψη από την εσωτερική αυλή.

εικ. 88. Πρόταση του Le Corbusier για το Αλγέρι (1930). Κατασκευή γιγαντιαίων οικοδομημάτων που αναπτύσσονται εκμηδενίζοντας την υφιστάμενη πόλη. Απόηχοι των dom collectif των σοβιετικών πολεοδόμων του '20, αλλά σε πλαίσια ιδιωτικής κατοικίας. Παράβαλε τα μεταγενέστερα σχέδια του Bakema για την Ashdod (1960). Πηγή : Besset, Qui etait Le Corbusier, Γενεύη, 1968.

εικ. 89. Εκθεση στην ΚΕ του ΚΚΣΕ Ιούνιος 1931, για την σοβιετική πολεοδομία του Λ.Καγκάνοβιτς. Το τέλος του Μοντέρνου Κινήματος στην Σοβιετική Ένωση. Πηγή : L.M.Kaganovitch, l'urbanisme sovietique Paris 1932

εικ. 90. Το σχέδιο της Stalinstadt, 1952 Πηγή: Kurt Leucht, Die erste neue Stadt in der DDR. Berlin 1957

εικ. 91. Σχέδιο της επέκτασης της Hoyerswerda στην DDR (1956-1960). Τυπική συγκρότηση σε «συνοικίες» των 4-5000 κατοίκων, με τοπικά ισχνά κέντρα, ένα γενικό κέντρο απομονωμένο από αρτηρίες και πράσινο, δόμηση κατά στοίχους. Πηγή: Γ.Διαμαντόπουλος, Πολεοδομικά συμπεράσματα από την μελέτη του κοινωνικού περιεχομένου μιάς πόλεως 35.000 κατοίκων, Τεχνικά Χρονικά, 1/1966

εικ. 92 υπότιτλοι

εικ. 93. Toulouse-le-Mirail (Candylis, Josic, Wood, 1961. φωτογραφία της μακέτας, όπου φαίνεται η δημιουργία εναιίου αλλά και αναγνωρίσιμου χώρου, σε αντίθεση με τα μπλόκ των νέων πόλεων από τον Μεσοπόλεμο μέχρι και μετά τον πόλεμο. Πηγή: Αρχιτεκτονική τ.34, Ιούλιος-Αύγουστος 1962

εικ. 94. Toulouse-le-Mirail (Candylis, Josic, Wood, 1961. σχέδιο κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων. Τα οχήματα μέσα στην πόλη κυκλοφορούν υπογείως, ενώ οι πεζοί στον κεντρικό άξονα ο οποίος αποτελεί και το γραμμικό κέντρο της πόλης στο οποίο έχουν άμεση πρόσβαση οι κατοικίες. Όμως το κύριο κέντρο εξακολουθεί να παραμένει εκτός του οικιστικού ιστού της πόλης. Πηγή: Αρχιτεκτονική τ.34, Ιούλιος-Αύγουστος 1962

εικ. 95. Η πρόταση για το Amsterdam του Bakema στην δεκαετία του '60. Γραμμική επέκταση μιάς νέας πόλης ως συνέχειας του Αμστερνταμ με τις μεγαλοκατασκευές της εποχής εκείνης

εικ.96. Το σχέδιο των van den Broek και Bakema για την πόλη Ashdod στο Ισραήλ, 1963. Μεγαλοκατασκευές της δεκαετίας του '60, πρβλ τα σχέδια της ομάδας Κανδύλη για την Toulouse -le -Mirail της ίδιας εποχής. Πηγή : Kenneth Frampton, Μοντέρνα Αρχιτεκτονική, ελλ. μτφρ. Αθήνα 1987.

εικ. 97. Το σχέδιο για το Hook, 1961. Είναι σαφής η πύκνωση της πόλης σε αντίθεση με τα λειβάδια του Harlow. Πηγή, Α.Αραβαντινός, Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Αθήνα 1997

εικ. 98. Η «νέα πόλη» (la citta nuova) του Antonio Sant' Elia (1914) και η πόλη του J.B.Bakema (σχέδια για το Αμστερνταμ, 1960). Άξονας της πόλης το αυτοκίνητο που κινείται στο κέντρο με διαχωρισμένη κίνηση των πεζών σε άλλα επίπεδα.

εικ. 99. Η επέκταση του Τοκιο στην θάλασσα, του Kenzo Tange. Το κέντρο και οι οικιστικές μονάδες των 30.000 κατοίκων εκάστη

εικ. 100. Η επέκταση του Τοκιο στην θάλασσα, του Kenzo Tange. προοπτικό μακέτας.

εικ. 101. Η επέκταση του Τόκιο στην θάλασσα, από τον Kenzo Tange (1960). Η δυναμική της ανάπτυξης μιάς μεγαλούπολης, αντιμετωπίζεται ευκαιριακά και κατά περίπτωση. Οι μονάδες μέσα στην θάλασσα είναι των 30.000 κατοίκων η κάθε μιά. Το ευθύγραμμο κέντρο περιλαμβάνει κτήρια γραφείων εμπορικά κέντρα, κ.α.. Πηγή : J.Dahinden, Stadtstrukturen fuer Morgen, Stuttgart 1971

εικ. 102. υπότιτλοι

εικ. 103. Ιδανική πόλη από τον Virgilio Marchi, 1919. άξονας πόλης η οδική αρτηρία, η δυναμική εμφάνιση του ΙΧ αυτοκινήτου είχε γοητεύσει αρκετούς αρχιτέκτονες και καλλιτέχνες των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα και του Μεσοπολέμου. Πηγή: R.Eaton, Die ideale Stadt. Anvers 2001.

εικ. 104. Η μελλοντική εικόνα της Νέας Υόρκης, δημοσιευμένο στην l'illustrazione Italiana 31.8.1913. Η κλασική πλέον άποψη για την πόλη του μέλλοντος με άξονα το ΙΧ και τα συγκοινωνιακά μέσα, με πολυεπίπεδους διαχωρισμούς κινήσεων πεζών και τροχοφόρων. Πηγή: R.Eaton, Die ideale Stadt. Anvers 2001.

εικ. 105. του Hilbersheimer για το Βερολίνο του 1928. Διαχωρισμός κινήσεων πεζών-οχημάτων, άξονας πόλης η οδική αρτηρία, κατά στοιχείου ογκώδη κτήρια. Πηγή: R.Eaton, Die ideale Stadt. Anvers 2001.

εικ. 106. Η Μητρόπολη, σχέδιο του Erich Kettelhut, 1925. πεζοί και οχήματα σε διαφορετικά επίπεδα, ογκώδη κτήρια, πολυεπίπεδη κυκλοφορία με άξονα τα οχήματα. Πηγή: R.Eaton, Die ideale Stadt. Anvers 2001.

εικ. 107. «Η μετακινούμενη πόλη», της ομάδας Archigram, 1964. Πηγή: R.Eaton, Die ideale Stadt. Anvers 2001.

εικ. 108 Η Plug-In-City του Peter Cook της ομάδας Archigram, 1964. Πηγή: R.Eaton, Die ideale Stadt. Anvers 2001.

εικ. 109. πάνω σχέδιο του Superstudio με τίτλο «συνεχές μνημείο-Αυτοκινητόδρομος» (1969) κάτω σχέδιο των Kohlhaas, Zenghelis κ.α. με τίτλο «Εξοδος, οι ελεύθεροι φυλακισμένοι» (1972). Η πολεοδομία του εντυπωσιασμού, χωρίς κανένα θεωρητικό υπόβαθρο, αλλά όμως με ανάδειξη του αυτοκινήτου σε κυρίαρχο στοιχείο της πόλης από την μιά και από την άλλη με υπεροπτική παρέμβαση των αρχιτεκτόνων στην πόλη, λες και τους ανήκει. Πηγή: R.Eaton, Die ideale Stadt. Anvers 2001.

εικ. 110. Η πόλη που περιπλανάται του Rom Herron (1964), μιά από τις πολυάριθμες περιπτώσεις εντυπωσιασμού στην έρευνα πολεοδομικής συγκρότησης μεγάλων πόλεων και των προβλημάτων επέκτασης και μεγέθυνσής τους. Πρβλ την «μετακινούμενη πόλη» της ομάδας του Archigram. Πηγή: J.Dahinden οπ.παρ.

εικ. 111. υπότιτλοι

εικ. 112. La Derfance (ιστότοπος La Derfance...)

εικ. 113. Canary Wharf στο Λονδίνο (ιστότοπος Olympia & York Company)

εικ. 114. La Defance . (ιστότοπος La Derfance...)

εικ. 115. Rotterdam , (φωτογραφία Γ.Σ.)

εικ. 116. Rotterdam , (φωτογραφία Γ.Σ.)

εικ. 117. Βερολίνο 2010, Potsdamer Platz, «πύργοι στην είσοδο της «περιοχής της Daimler-Benz». (Μην σας παραξενεύει, διαβάσατε σωστά : Περιοχή της Daimler-Benz, στο πρωτότυπο «Daimler-Benz Areal», κυρίαρχο Κράτος η εταιρεία... Πηγή : C.Kapitzki (ed) BERLIN – Visionen werden Realität. Berlin 1996

εικ. 118. Βερολίνο 2010 Potsdamer Platz, το συγκρότημα της Sony. Ακόμη ένας οικονομικός κολοσσός που πολεοδομεί. Πηγή: οπ.παρ.

εικ. 119. ΟΠΟΥΔΗΠΟΤΕ. Η κυριαρχία του Χρηματοπιστωτικού Συμπλέγματος. (πηγή Yann Arthus-Bertrand The Earth from the Air, London 2001)



Βερολίνο, η Potsdamer Platz το 1930