



Σύγχρονες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες Επτά μεταπτυχιακές εκπαιδευτικές επισκέψεις Πολεοδομίας και Χωροταξίας

Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ - ΔΠΜΣ Πολεοδομία και Χωροταξία

Επιμέλεια: Κωνσταντίνος Σερράος, καθηγητής ΕΜΠ

Αθήνα - Δεκέμβριος 2021

Σύγχρονες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες

Επτά μεταπτυχιακές εκπαιδευτικές επισκέψεις Πολεοδομίας και Χωροταξίας

Επιμέλεια: Κωνσταντίνος Σερράος, καθηγητής ΕΜΠ



Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ
ΔΠΜΣ Πολεοδομία και Χωροταξία

Αθήνα, Δεκέμβριος 2021

Σύγχρονες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες

Επτά μεταπτυχιακές εκπαιδευτικές επισκέψεις

Πολεοδομίας και Χωροταξίας

Τα κείμενα που παρουσιάζονται στο παρόν τεύχος προέρχονται από το υλικό των εκπαιδευτικών επισκέψεων, όπως αυτό εκτίθεται στα σχετικά τεύχη για κάθε ευρωπαϊκή πρωτεύουσα, που βρίσκονται αναρτημένα στην ιστοσελίδα της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ, σύμφωνα με τις σχετικές παραπομπές που παρατίθενται στα σχετικά κεφάλαια. Οι όποιες σκέψεις και διατυπώσεις περιλαμβάνονται στα επιμέρους κείμενα του ανά χείρας τεύχους, εκφράζουν αποκλειστικά και μόνο τις απόψεις και θέσεις των συντακτών τους, συνοδών καθηγητών, και συμμετεχόντων σπουδαστών.

Επιμέλεια: Κωνσταντίνος Σερράος, καθηγητής ΕΜΠ

Σελιδοποίηση: Γιάννης Μαλλής
Εκτύπωση - παραγωγή: PRINTFAIR

Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή.....	5
1. ΒΕΡΟΛΙΝΟ	7
2. ΒΙΕΝΗ	23
3. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	39
4. ΕΛΣΙΝΚΙ	57
5. ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	73
6. ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	89
7. ΛΙΣΑΒΩΝΑ	101

Εισαγωγή

Το 2018, οι οργανωμένες μεταπτυχιακές σπουδές Πολεοδομίας και Χωροταξίας της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ συμπλήρωσαν 20 χρόνια αδιάλειπτης και επιτυχούς λειτουργίας. Αναπόσπαστο συστατικό στοιχείο αυτών των Σπουδών υπήρξαν και οι εκπαιδευτικές εκδρομές, σε επιλεγμένες ευρωπαϊκές μητροπόλεις, ως μια ουσιαστική εκπαιδευτική συνεισφορά στη ροή του Προγράμματος Σπουδών. Μια σειρά από ευνοϊκές συγκυρίες οδήγησαν για πρώτη φορά το 2005 στη διοργάνωση της πρώτης, τέτοιου είδους μεταπτυχιακής εκπαιδευτικής εκδρομής, στο Βερολίνο. Ακολούθησαν η Βιέννη (2007), η Κωνσταντινούπολη (2008), το Ελσίνκι (2009), το Amsterdam (2010) το Βουκουρέστι (2013) και η Λισαβόνα (2017). Όλοι οι παραπάνω προορισμοί επιλέχθηκαν ως σημαντικές ευρωπαϊκές ιστορικές πόλεις, πολιτισμικά πολύτιμες, αλλά και πολεοδομικά διδακτικές. Έδωσαν την ευκαιρία για εμβάθυνση σε θέματα διαχείρισης και σχεδιασμού του αστικού χώρου, που ήδη θίγονται και αναλύονται στα θεωρητικά μαθήματα του Προγράμματος.

Όμως οι εκπαιδευτικές εκδρομές πέτυχαν σημαντικά αποτελέσματα, πέρα από την παροχή επιστημονικής εκπαίδευσης των συμμετεχόντων σε αυτές, και στην ενδυνάμωση ή/και συγκρότηση νέων, κοινωνικών / επιστημονικών δομών μεταξύ των μεταπτυχιακών φοιτητών, αλλά και των διδασκόντων, που ενθάρρυναν, και μετά την αποφοίτηση των σπουδαστών, την περαιτέρω επιστημονική, ακαδημαϊκή, ερευνητική, και σε κάποιες περιπτώσεις και επαγγελματική συνεργασία.

Η ευχή για οργανικότερη ένταξη της εκπαιδευτικής εκδρομής στις διδακτικές δραστηριότητες του μεταπτυχιακού αυτού κύκλου σπουδών έπιασε τελικά τόπο το 2009/10 στη μορφή ενός ευέλικτου μη υποχρεωτικού σεμιναρίου που αναπτύχθηκε τις Παρασκευές μεσημέρι (χρόνο κενό μαθημάτων) και που έδωσε τη δυνατότητα για μια έγκαιρη προετοιμασία και αρτιότερη προεργασία του αναγκαίου για την εκπαιδευτική εκδρομή υλικού, αλλά και για μια συλλογικότερη οργάνωση και λειτουργία της σπουδαστικής / διδακτικής ομάδας. Η «διαδρομή» προς την εκδρομή αναδείχθηκε έτσι σε ένα ουσιαστικό εκπαιδευτικό εργαλείο, αφού προέτρεψε τους συμμετέχοντες σπουδαστές σε έρευνα, συλλογή και επεξεργασία υλικού, αναγκαίου για τη γνωριμία με τον προορισμό της εκδρομής, αλλά και για τη συγκρότηση του προγράμματος των διαδρομών και επισκέψεων.

Μέσα από αυτή την πολύ ουσιαστική διαδικασία αναδείχθηκε πλήθος από καίρια ζητήματα που αφορούν τη διαχείριση και το σχεδιασμό του αστικού χώρου, για πολλή από τα οποία οι επιλεγμένες πόλεις αποτελούν εξαιρετικές μελέτες περίπτωσης. Μέσα από τη συζήτηση με τους σπουδαστές στην πορεία των «Πολεοδομικών Περιπάτων» αναδείχθηκαν θέματα, όπως μεταξύ άλλων, η αξία της ενεργού δράσης για την προστασία, διατήρηση και ανάδειξη της ιστορικής/πολιτιστικής μνήμης, η εύστοχη προώθηση

πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας, η ιδιαίτερη φροντίδα για το περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους, καθώς επίσης τέλος και οι ειδικότερες πτυχές της στεγαστικής πολιτικής και της έκφρασής της στο χώρο.

Ο ανά χείρας τόμος παρουσιάζει ενδεικτικά αποσπάσματα από αυτή τη συλλογική δουλειά, που έχει παραχθεί με αφετηρία έρευνας και μελέτης τις έως τώρα επτά ευρωπαϊκές Πρωτεύουσες που επισκέφθηκε ο μεταπτυχιακός κύκλος σπουδών μας στην Πολεοδομία και Χωροταξία, και που αφορά, τόσο το υλικό προετοιμασίας για την επίσκεψη, όσο και την καταγραφή των εντυπώσεων και σκέψεων που έχουν παραχθεί στο πεδίο των εκπαιδευτικών εκδρομών. Το πλήρες και αναλυτικό υλικό της όλης αυτής δουλειάς οργανωμένο για κάθε πόλη ξεχωριστά σε σχετικό τεύχος είναι ελεύθερα προσβάσιμο και διαθέσιμο στην [παλιά δυστυχώς μόνο] ιστοσελίδα της Σχολής μας, μέσω των συνδέσμων που δίνονται στην αρχή κάθε κεφαλαίου του παρόντος τεύχους.

Προς όλους όσους συνέβαλαν σε αυτή την έκδοση εκφράζονται από καρδιάς ευχαριστίες. Πάνω απ' όλα όμως προς τον εξαιρετικά μεγάλο αριθμό συντακτών των κειμένων για τις επτά πολεοδομικές επισκέψεις, μεταπτυχιακούς σπουδαστές, υποψήφιους διδάκτορες, συνεργάτες διδασκαλίας, και καθηγητές, όπως αυτοί αναφέρονται αναλυτικά στην αρχή κάθε κεφαλαίου, κάτι που κάνει αυτόν τον τόμο ένα, στο μέγιστο βαθμό συλλογικό εγχείρημα.

Κωνσταντίνος Σερράος, Καθηγητής ΕΜΠ
Πρόεδρος ΕΔΕ του ΔΠΜΣ 2018-19 έως 2020-21

1. Βερολίνο

1.1. Εισαγωγή¹

Η εκπαιδευτική εκδρομή στο Βερολίνο έγινε στο διάστημα 8 έως 13 Ιουνίου 2005, με συνολικά 40 συμμετέχοντες, μεταξύ των οποίων και τους παρακάτω καθηγητές της Σχολής Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ: Α. Αραβαντινό, Κ. Βαΐου, Π. Κοσμάκη, Μ. Μαντουβάλλου, Μ. Μαυρίδου, Α. Μονεμβασίτου, Α. Παπαϊωάννου, Α. Σαρηγιάννη, Γ. Σαρηγιάννη, Κ. Σερράο, και Ι. Στεφάνου (Σχ. 1.1). Το σχεδιασμό της εκπαιδευτικής εκδρομής και τον όλο συντονισμό ανέλαβε ο Α. Καλαντίδης, μεταπτυχιακός σπουδαστής τότε της Κατεύθυνσης «Πολεοδομία και Χωροταξία» του ΔΠΜΣ «Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου»².



Σχ. 1.1. Σπουδαστές, διδάσκοντες και μικροί επισκέπτες, στον πολεοδομικό περίπατο στο Βερολίνο [λήψη: Κ. Σερράος 2005]

Το πρόγραμμα περιλάμβανε την πρώτη μέρα, μια εισαγωγική βόλτα με τα πόδια μέσα από το κέντρο της πόλης: Τείχος, Reichsluftfahrtministerium, Wilhelmstrasse, πρώτες πολεοδομικές παρεμβάσεις της IBA του '97 (Aldo Rossi, Zaha Hadid, McKay – Martorell – Bohigas, P. Eisenman),

1. Η Ενότητα 1.1. αντλεί υλικό και βασίζεται σε αποσπάσματα από το λεπτομερές πρόγραμμα της εκπαιδευτικής εκδρομής που είχε συντάξει ο Α. Καλαντίδης. Η Ενότητα 1.2. έχει συνταχθεί από τον Κωνσταντίνο Σερράο τον Ιούνιο 2005. Εδώ παρατίθεται αυτούσια, όπως συμπεριελήφθη στο τεύχος υποστηρικτικού υλικού για την εκπαιδευτική εκδρομή (ηρβλ. <http://oldwww.arch.ntua.gr/node-resources/854#resource-10599>), και προφανώς ανταποκρίνεται στα δεδομένα του σχεδιασμού για το Βερολίνο εκείνης της περιόδου. Για λεπτομερή αναφορά στις πηγές ο αναγνώστης θα πρέπει να ανατρέξει στο αναλυτικό τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής.

2. Στην εκπαιδευτική εκδρομή συμμετείχαν οι εξής μεταπτυχιακοί σπουδαστές: Αντωνίου Ε., Βαρλετζίδης Γ., Γκουμπούλου Γ., Δαδιώτη Χ., Δέτσικας Α., Δημόπουλος Κ., Καληγιαννάκης Μ., Μαρνελάκης Γ., Μουρμούρης Α., Μπόμπολας Κ., Νταούλη Β., Ξενοφώντας Μ., Πανούση Ε., Παππά Μ., Παπανακλή Α., Παπασημάκη Κ., Παπαναστασίου Π., Παπασταμόπουλος Δ., Πασχάλη Α., Παυλίδης Α., Στεφανοπούλου Κ., και Τίγκα Κ.

έργα της δεκαετίας του '90 (Philip Johnson, Jean Nouvel, O.M. Ungers), καθώς και τμήματα της πόλης του 17ου αιώνα (Friedrichstrasse, Gendarmenmarkt), προς το Υπουργείο Αστικής Ανάπτυξης (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung). Εκεί έγινε μια εισαγωγική συζήτηση για την πολεοδομική δομή του Βερολίνου με αναφορά στις μεγάλες μακέτες της πόλης που εκτίθενται στους χώρους του Υπουργείου (Σχ. 1.2). Στο αίθριο του Υπουργείου οι συμμετέχοντες επισκέφθηκαν μια μόνιμη έκθεση που περιλάμβανε μακέτες από διαφορετικές φάσεις εξέλιξης του Βερολίνου, καθώς και χάρτες, το ρυθμιστικό σχέδιο, και λοιπά σχετικά στοιχεία.



Σχ. 1.2. Ανταλλαγή απόψεων περί εξέλιξης, δομής και σχεδιασμών για το Βερολίνο, μπροστά στη μεγάλη μακέτα της πόλης [λήψη: Κ. Σερράος 2005]

Η πολεοδομική ξενάγηση στο Βερολίνο συνεχίστηκε με πεζοπορία, μέσα από τις περιοχές: Unter den Linden, Museumsinsel, Kreuzberg, Kurfürstendamm, Grunewald, Unité d'habitation του Le Corbusier, Ολυμπιακό στάδιο 1936, Ernst-Reuter-Platz και Strasse des 17. Juni, περιοχή των νέων πρεσβειών, Kulturforum, Potsdamer Platz, Πύλη του Βρανδεμβούργου, Reichstag, Bundeskanzleramt, Lehrter Bahnhof, και Hamburger Bahnhof, με τελικό προορισμό στο Prenzlauer Berg (Kollwitzplatz). Η περιοχή αυτή, του Prenzlauer Berg, είναι χαρακτηριστική της ταχύτατης ανοικοδόμησης του Βερολίνου μετά το 1880. Με τη συγκέντρωση μεγάλου επενδυτικού κεφαλαίου (ίδρυση όλων των μεγάλων Γερμανικών τραπεζών), την ανάπτυξη της Γερμανικής βιομηχανίας (με επίκεντρο το χάλυβα), αναπτύσσονται στα βόρεια, ανατολικά και νότια του ιστορικού κέντρου, με ταχύτατους ρυθμούς εργατικές περιοχές. Οι συνθήκες διαβίωσης ήταν άθλιες και τα μεγάλα κοινωνικά κινήματα των αρχών του 20ου αιώνα ξεκινούν εκεί. Καθώς η περιοχή δεν καταστράφηκε στον πόλεμο, ούτε και από την μεταπολεμική πολεοδομία, τα κελύφη έχουν παραμείνει στην ιστορική τους μορφή και έχουν ανακαινιστεί την τελευταία δεκαετία. Η περίπτωση της Kollwitzplatz αναφέρεται ως το κατεξοχήν παράδειγμα εξευγενισμού (gentrification) σε πόλεις της πρώην ανατολικής Ευρώπης.

Η περιήγηση στην πόλη εντοπίστηκε το απόγευμα της πρώτης μέρας στις εργατικές συνοικίες 1880 – 1914 (Wohnkasernen), και τέλος στις αναπτύξεις της δεκαετίας

του 1920 με αναφορά στις τότε νέες σοσιαλδημοκρατικές αντιλήψεις για την εργατική κατοικία του Bruno Taut (Carl Legien Stadt). Στο βόρειο κομμάτι του Prenzlauer Berg, διατηρώντας την τυπολογία του οικοδομικού τετραγώνου και της πολυκατοικίας, σχεδιάζονται νέες μορφές κατοικίας με νέα αισθητική, αηλιά και νέες συνθήκες διαβίωσης.

Τη δεύτερη μέρα η επίσκεψη στο Βερολίνο ξεκινά από τον σταθμό Tiergarten της S-Bahn για μια πολεοδομική περιήγηση στην περιοχή Hansaviertel και στην έκθεση Interbau 1957 (Aalto, Gropius, Niemeyer, Düttmann, Eiermann), τεκμήρια των πρώτων προσπαθειών ανοικοδόμησης μετά τον πόλεμο, με μερική εφαρμογή της Χάρτας των Αθηνών (προσανατολισμός των κτηρίων, εγκατάληψη του δρόμου και του οικοδομικού τετραγώνου, zoning, κλπ.). Το απόγευμα της ίδιας μέρας ήταν αφιερωμένο στη δεκαετία του 1980, και στην IBA 1987 (A. Rossi, H. Hollein, R. Krier) στην περιοχή Tiergarten. Πάνω σε ένα masterplan του Rob Krier (με τη γνωστή αρχή της ιστορικότητας) και ακολουθώντας την τυπολογία της αστικής βίλλας, χαρακτηριστική για τη συγκεκριμένη περιοχή τον 19ο αιώνα, χτίζονται στα πλαίσια της IBA, επτά κτίρια κοινωνικής κατοικίας, που αποτελούν συγχρόνως ορισμένα από τα πολλαπλά παραδείγματα των πολεοδομικών προτάσεων του μεταμοντέρνου κινήματος.

Το πρόγραμμα του πρωινού της τρίτης μέρας ήταν αφιερωμένο στα εσωτερικά των νέων (τότε) κυβερνητικών κτηρίων, με ξεναγήσεις ευρύτερου περιεχομένου και με κάποια έμφαση και στην αρχιτεκτονική. Η πρώτη στάση ήταν στο κτίριο της Καγκελαρίας (ένα πολύ ενδιαφέρον έργο του αρχιτέκτονα Axel Schultes πάνω σε θέματα συμβολισμού της εξουσίας, και σχεδιασμού και «σκηνοθεσίας» εσωτερικών χώρων), που αποτελεί την έδρα του Γερμανού Καγκελάρη, δηλαδή του ανώτατου οργάνου της εκτελεστικής εξουσίας. Ακολούθησε η επίσκεψη στο Reichstag (έργο του αρχιτέκτονα Norman Foster) που κάλυψε και άλλους χώρους στο εσωτερικό του κτιρίου, πέρα από τον «περίφημο» θόλο. Η ξενάγηση περιλάμβανε και ευρύτερες πληροφορίες για την λειτουργία του Γερμανικού Κοινοβουλίου.

Το απόγευμα της τρίτης μέρας είχε ως επίκεντρο την επίσκεψη στην Potsdamer Platz, μέσα από μια βόλτα με τα πόδια, μπροστά από την πύλη του Βρανδεμβούργου και το Μνημείο στους Εβραίους της Ευρώπης (Memorial to the Murdered Jews of Europe) του Peter Eisenman.



Σχ. 1.3. Memorial to the Murdered Jews of Europe (Peter Eisenman) [λήψη: Κ. Σεργιάς 2005].

Ειδικότερη ξενάγηση έγινε στην Potsdamer Platz (Hillmer und Sattler, R. Piano, H. Jahn, J.R. Moneo, A.Isozaki, Kollhoff, D. Chipperfield, κλπ.) και στο Kulturforum (Hans Scharoun, Mies van der Rohe). Οι δύο αυτές περιοχές παρουσιάζουν ενδιαφέρον τόσο σε αντιπαράθεση όσο και σε σχέση αλληλοσυμπλήρωσης. Η μία (το Kulturforum) αποτελεί ένα σχεδιασμό της δεκαετίας του 1950 από τον Hans Scharoun με το χαρακτηριστικό διαχωρισμό λειτουργιών, την αραιή δόμηση, και το μεγάλο δημόσιο χώρο, ενώ η άλλη (η Potsdamer Platz) είναι ένα χαρακτηριστικό δείγμα των σχεδιαστικών αντιλήψεων στο Βερολίνο της δεκαετίας του 1990: πυκνή δόμηση, μίξη λειτουργιών και διαφορετική αντίληψη για τον δημόσιο χώρο. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν στην Potsdamer Platz θέματα υποδομής και διαχείρισης (μεταφορές, ενέργεια, ιδιοκτησία κλπ).



Σχ. 1.4. Potsdamer Platz (δεκαετία 1990) και Kulturforum (δεκαετία 1950)
[λήψη: Κ. Σεργιάος 2005].

Την τέταρτη μέρα ήταν προγραμματισμένη η επίσκεψη στην Alexanderplatz, στην Karl-Marx-Allee, και εν γένει στην ανατολική περιφέρεια της πόλης (Marzahn, Hellersdorf, Hohenschönhausen). Στα 40 χρόνια από την ίδρυση της Ανατολικής Γερμανίας το 1949, μέχρι την πτώση του Τείχους το 1989, ο πολεοδομικός σχεδιασμός των δύο «πόλεων» (ανατολικής και δυτικής) ακολουθεί αλληλού διαφορετικούς δρόμους κι αλληλού εντάσσεται στις ίδιες διεθνείς τάσεις.

Τέλος η πέμπτη και τελευταία μέρα, αξιοποιήθηκε για μια βόλτα με τα πόδια μέσα από το Kreuzberg, με ειδικότερο ενδιαφέρον σε κάποια ακόμα μεμονωμένα έργα της IBA που βρίσκονται σε αυτή την περιοχή. Πρόκειται για μια περιοχή χαμηλότερων εισοδημάτων, με έντονη την παρουσία των μεταναστών, κυρίως από την Τουρκία. Ακολούθησε η επίσκεψη στο Εβραϊκό Μουσείο του Daniel Libeskind και η επίσκεψη στο Υπουργείο Πολεοδομίας του Βερολίνου, όπου σε συναντήσεις με πολεοδόμους της δημόσιας διοίκησης συζητήθηκαν θέματα όπως: αναπλάσεις περιοχών κατοικίας, διαχείριση γειτονιών, gender mainstreaming και πολεοδομία, ένταξη μεταναστών και άλλα επίκαιρα θέματα αστικού σχεδιασμού στο Βερολίνο.

1.2. Μητροπολιτικός πολεοδομικός σχεδιασμός στο Βερολίνο από την πτώση του τείχους έως το 2005. Στόχοι και παρεμβάσεις

1.2.1. Αναπτυξιακά σχέδια

1.2.1.1. Γενικά

Ο στρατηγικός σχεδιασμός στο Βερολίνο διεξάγεται μέσα από μια σειρά Αναπτυξιακά Σχέδια (Stadtentwicklungspläne), τα οποία αποτελούν βασικά εργαλεία του χωρικού σχεδιασμού και προβλέπονται ρητά από ειδικό νόμο του κράτους του Βερολίνου σε εκτέλεση της ομόσπονδης νομοθεσίας για το σχεδιασμό του χώρου (Berliner Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch). Αρμόδιος φορέας σχεδιασμού είναι η συγκλητική διοίκηση πολεοδομικής ανάπτυξης (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) ενώ η έγκριση των σχεδίων αυτών γίνεται με απόφαση της συγκλήτου (Senat) της πόλης του Βερολίνου.

Τα Αναπτυξιακά Σχέδια επεξεργάζονται και διατυπώνουν κατευθύνσεις και στόχους για το σύνολο της έκτασης πόλης και για διάφορους θεματικούς τομείς. Ειδικότερα έως τώρα έχουν συνταχθεί τέσσερα τομεακά Αναπτυξιακά Σχέδια, που αφορούν τα κέντρα, τις παραγωγικές δραστηριότητες, την κατοικία και την τεχνική υποδομή. Τα σχέδια αυτά

- αποτελούν τη βάση για τους περαιτέρω λεπτομερέστερους σχεδιασμούς,
- συγκεκριμενοποιούν το Σχέδιο Χρήσεων Γης (Flächennutzungsplan), μέσα από τον καθορισμό χωρικών και χρονικών προτεραιοτήτων για την χρήση του εδάφους και την αξιοποίηση συγκεκριμένων θέσεων και
- υποδεικνύουν αναγκαία για την υλοποίηση του σχεδίου μέτρα.

Σε επίπεδο χωρικής επεξεργασίας (π.χ. αξιολόγηση ζωνών επιρροής συγκεκριμένων χρήσεων, κλπ) και για τις ανάγκες διατύπωσης κατευθύνσεων σε επίπεδο ενοτήτων πόλης, τα αναπτυξιακά σχέδια ακολουθούν έναν επιμερισμό σε λειτουργικές ολοκληρωμένες ενότητες σχεδιασμού (π.χ. για τα κέντρα, αυτές είναι οκτώ), οι οποίες αποτελούνται από σύνολα διοικητικών τομέων της πόλης, ανεξάρτητα εάν αυτοί ανήκουν στο ανατολικό ή στο δυτικό της τμήμα.

Ο αναπτυξιακός σχεδιασμός του Βερολίνου αποτελεί μια διαδικασία διαρκούς επικαιροποίησης και ανάδρασης. Στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης, ιδιαίτερη σημασία έχει ο ρόλος του αναπτυξιακού σχεδιασμού στην έγκαιρη αναγνώριση κοινωνικά προβληματικών εξελίξεων και τάσεων, καθώς επίσης και των πιθανών χωρικών επιπτώσεών τους, αλλά και στη διαμόρφωση κατάλληλων στρατηγικών για την αντιμετώπισή τους (π.χ. διαχείριση κοινωνικά υποβαθμισμένων περιοχών, διαπίστωση τάσεων και σχεδιασμός στον τομέα αναψυχής).

Τα αναπτυξιακά σχέδια διαφοροποιούνται από έναν παραδοσιακό σχεδιασμό που θα οδηγούσε στην παραγωγή σχεδίων και κειμένων που αποδίδουν την επιθυμητή εικόνα του μέλλοντος ως μια παγιωμένη μορφή και αποτελούν περισσότερο μια διαδικασία διαρκούς ενημέρωσης, προσαρμογής σε νέες καταστάσεις και ανάγκες και συντονισμού

με άλλους τομειακούς και λοιπούς σχεδιασμούς. Επιπλέον σκοπεύουν να μεταθέσουν την πόλη του Βερολίνου από μια θέση παθητική, από την οποία αντιδρά ανάλογα με τις συνθήκες, σε μια θέση περισσότερο ενεργητική, από την οποία θα μπορέσει να εξασκήσει μια επιτυχημένη και σύμφωνη με τις νεότερες αναπτυξιακές τάσεις, διαχείριση της αστικής γης. Για παράδειγμα, μεγάλα κέντρα εμπορίου και αναψυχής θα πρέπει να υλοποιούνται εκεί που είναι περισσότερο επωφελές στο πλαίσιο της δομής και των λειτουργιών της πόλης και όχι εκεί όπου τυχαία υπάρχει διαθέσιμη επιφάνεια.

1.2.1.2. Αναπτυξιακό Σχέδιο για τα κέντρα και το λιανικό εμπόριο

Τον Μάρτιο του 1999 εγκρίθηκε με απόφαση της συγκλήτου της πόλης του Βερολίνου το Αναπτυξιακό Σχέδιο με τίτλο «Κέντρα και λιανικό εμπόριο. Μέρος 1: Στόχοι και κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του λιανικού εμπορίου. Επιπτώσεις στο δίκτυο κέντρων του Βερολίνου». Κύριοι στόχοι της συγκλήτου είναι:

- διατήρηση και περαιτέρω ενίσχυση της εξέλιξης των κέντρων της πόλης. Αυτά διακρίνονται από μια πολυκεντρική δομή η οποία σε συνδυασμό με ένα σύνολο συμπληρωματικών, ιεραρχημένων και ολοκληρωμένων κεντρικών θέσεων συμβάλλουν ουσιαστικά στη διαμόρφωση μιας πόλης που χαρακτηρίζεται από ποικιλία χρήσεων και ζωντάνια.
- Δημιουργία κατάλληλων αναπτυξιακών συνθηκών για την συμβατή ένταξη νέων προγραμμάτων λιανικού εμπορίου στις δομές της πόλης, δεδομένου ότι ο κλάδος αυτός επιδρά περισσότερο από κάθε άλλον στην εικόνα της πόλης.

Πιο συγκεκριμένα, οι σημαντικότερες κατευθύνσεις του Αναπτυξιακού Σχεδίου αφορούν:

- Διατήρηση της πολυκεντρικής δομής, και ενίσχυση των κέντρων του Βερολίνου
- Διατήρηση μιας βαθμιδωτής ποιοτικής και ποσοτικής διαφοροποίησης προσφερομένων υπηρεσιών, στο πνεύμα της ιεραρχικά διαρθρωμένης δομής των κέντρων. Διαμόρφωση ανώτατων ορίων στην ανάπτυξη της επιφάνειας εμπορικών χρήσεων για κάθε επιμέρους τομέα της πόλης.
- Καθορισμός περιορισμών στο πλήθος των προσφερομένων ειδών (μέσα από τα λεπτομερέστερα πολεοδομικά σχέδια και στα πλαίσια της έκδοσης οικοδομικών αδειών) για περιπτώσεις εκτεταμένων μονάδων λιανικού εμπορίου (υπεραγορών), στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την αποφυγή αρνητικών εξελίξεων στη δομή των κέντρων της πόλης.
- Γενικά αποτροπή εγκατάστασης εκτεταμένων μονάδων λιανικού εμπορίου (υπεραγορών) εντός περιοχών που προορίζονται από το Σχέδιο Χρήσεων Γης για βιοτεχνικές – παραγωγικές εγκαταστάσεις.
- Ανάπτυξη κατάλληλων μέτρων για την αύξηση της ελκυστικότητας και τη βελτίωση της πολεοδομικής εικόνας των κέντρων.
- Εγκατάσταση εξειδικευμένων υπεραγορών (π.χ. επίπλων, ειδών αυτοκινήτου, κλπ) εντός κέντρων, μόνο εφόσον αυτό ενισχύει την κεντρικότητά τους.

- Ειδικά όσον αφορά σχεδιασμένες συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου σε σιδηροδρομικούς σταθμούς θα πρέπει για κάθε περίπτωση να εξετασθεί η συμβατότητά τους σε επίπεδο χωροταξικό και θεσμικό και να γίνει συνεπής εφαρμογή των σχετικών εργαλείων σχεδιασμού.

Οι παραπάνω στόχοι αποσκοπούν να συμβάλουν κατά την εφαρμογή τους στην πράξη στα εξής σημεία:

- Βελτίωση του συντονισμού μεταξύ μεμονωμένων σχεδίων (προγραμμάτων) για το λιανικό εμπόριο στο επίπεδο του συνόλου της πόλης.
- Αποφυγή λανθασμένων αναπτύξεων εις βάρος των ολοκληρωμένων αστικών κέντρων. Εξασφάλιση ενός εύστοχου επιμερισμού λειτουργιών και ρόλων μεταξύ των αστικών κέντρων.
- Πρόληψη πολεοδομικά προβληματικών εξελίξεων (π.χ. κενά κτίρια)
- Εξασφάλιση μιας ποσοτικά επαρκούς και ποιοτικά πλήρους τροφοδοσίας του πληθυσμού
- Καθοδήγηση επενδυτών μέσα από μια συνολική για την πόλη αλληλά και εξειδικευμένη για κάθε τομέα της άποψη.

Επιπλέον αποφασίσθηκαν τα παρακάτω μέτρα για την εξασφάλιση μιας ανάπτυξης συμβατής με την πόλη και ενισχυτικής για τα κέντρα.

- Επεξεργασία του Αναπτυξιακού Σχεδίου: Κέντρα και λιανικό εμπόριο – Μέρος 2: Σχέδιο Ανάπτυξης και σχετικά εργαλεία. Κύριος στόχος είναι η επανεξέταση της υφιστάμενης πολυκεντρικής διάρθρωσης σε σχέση με τη δυνατότητα για μελλοντική βιωσιμότητα και λαμβανομένων υπόψη των μεταλλαγών στη δομή του λιανικού εμπορίου αλληλά και των γενικότερων συνθηκών, καθώς επίσης και την αυξημένη συσχέτιση μεταξύ λειτουργιών εμπορίου και αναψυχής. Ειδικότερα, ιδιαίτερα επίκαιρο είναι το ζήτημα της συμπλήρωσης της πολυκεντρικής δομής της πόλης με νέες «υβριδικές» μορφές κέντρων, όπως για παράδειγμα με κέντρα μεικτών δραστηριοτήτων εμπορίου και αναψυχής. Ένα επιπλέον θέμα αφορά τέλος γενικότερα την επανεξέταση νέων συνδυασμών συμβατών μεταξύ τους χρήσεων για την εξασφάλιση της μελλοντικής δυναμικότητας των κέντρων, καθώς επίσης και τις δυνατότητες αξιοποίησης παλαιών βιοτεχνικών και βιομηχανικών κελυφών.
- Διαμόρφωση διοικητικών προδιαγραφών για το σχεδιασμό και την έγκριση εκτεταμένων μονάδων λιανικού εμπορίου
- Επεξεργασία ενός καταλόγου ομάδων προσφερομένων ειδών του λιανικού εμπορίου που είναι ή δεν είναι συμβατές με τα κέντρα.
- Από χωρική άποψη, κρίνεται ότι η διοικητική διάρθρωση του Βερολίνου είναι μόνο υπό προϋποθέσεις κατάλληλη για την εκτίμηση της εξέλιξης του λιανικού εμπορίου, την αξιολόγηση των περιοχών επιρροής συγκεκριμένων θέσεων λιανικού εμπορίου, την αναγνώριση ρευμάτων αγοραστικής δύναμης και την εξακρίβωση ελλείψεων σε επιφάνειες.

Για την διαμόρφωση κατευθύνσεων ανά πολεοδομικό τομέα, επιμερίζεται επομένως το Βερολίνο σε οκτώ ενότητες σχεδιασμού. Αυτές αποτελούνται από άθροισμα πλήρων διοικητικών ενοτήτων ή και τμημάτων τους. Κύρια κριτήρια για την διαμόρφωση των παραπάνω ενοτήτων αποτέλεσε η ύπαρξη κοινών χαρακτηριστικών στα παρακάτω σημεία:

- Θέση της ενότητας στην πόλη
- Δημογραφικά και κοινωνικά δεδομένα, εισοδηματικές τάξεις και μερίδιο αλληλοδαμών
- Δομή του λιανικού εμπορίου το 1997 και το 2000.

1.2.1.3. Αναπτυξιακό Σχέδιο για τις παραγωγικές δραστηριότητες

Το Αναπτυξιακό Σχέδιο (ΑΣ) για τις παραγωγικές δραστηριότητες εγκρίθηκε από τη σύγκλητο του Βερολίνου τον Σεπτέμβριο 1999. Συγκεκριμενοποιεί τις κατευθύνσεις για την εξέλιξη των επιφανειών για τις παραγωγικές δραστηριότητες και αποτελεί ένα κατευθυντήριο πλαίσιο, τόσο για ιδιώτες επενδυτές όσο και για τη δημόσια διοίκηση κατά την εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων και τον σχεδιασμό εκτάσεων για παραγωγικές δραστηριότητες.

Το ΑΣ αποτελεί μια τομεακή εμβάθυνση του Σχεδίου Χρήσεων Γης (ΣΧΓ). Οι κατευθύνσεις και οι χαρτογραφικές απεικονίσεις του ΣΧΓ αποτελούν επομένως ένα πλαίσιο για το περιεχόμενο και τα μέτρα του ΑΣ. Κύριοι στόχοι είναι οι παρακάτω:

- Σταδιακή εξέλιξη του Βερολίνου σε «πόλη γνώσης και παραγωγής γνώσης», με βασικό σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας ολόκληρης της περιφέρειας του Βερολίνου στο δίκτυο των περιφερειών ευρωπαϊκών μητροπόλεων. Κομβικό ζήτημα αποτελεί επομένως η βελτίωση της ικανότητας ανάπτυξης καινοτομικών εφαρμογών, καθώς επίσης και ο εκσυγχρονισμός του βιομηχανικού τομέα ως βάσης για την περαιτέρω εξέλιξη του Βερολίνου σε μητροπολιτικό κέντρο υπηρεσιών.
- Πρόνοια για την διατήρηση επιφανειών και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη χρήση νέων αποθεμάτων γης. Η ενίσχυση της οικονομικής ισχύος της πόλης εξαρτάται και από τη μακροπρόθεσμη εξασφάλιση επαρκών αποθεμάτων γης. Η προβλεπόμενη ζήτηση για εγκατάσταση παραγωγικών χρήσεων αντιστοιχεί σε έκταση 1000 ha περίπου στο εσωτερικό και στην περιφέρεια της πόλης, τα οποία και προβλέπεται από το αναπτυξιακό σχέδιο να ενεργοποιηθούν σταδιακά και με βάση σχετικό χρονικό προγραμματισμό. Στόχος δεν είναι βέβαια μόνο η κάλυψη των ποσοτικών αναγκών σε γη, αλλά και η εξισορροπημένη κατανομή τους στην πόλη, καθώς επίσης και η προσφορά γης σε διάφορα μεγέθη και με ποικίλα χαρακτηριστικά θέσης (προσβασιμότητα, κυκλοφοριακή σύνδεση, θέση στην πόλη, κλπ). Η επανάχρηση και βελτιωμένη εκμετάλλευση υφιστάμενων ζωνών παραγωγικών δραστηριοτήτων, έχει τέλος προτεραιότητα έναντι της αξιοποίησης νέων εκτάσεων.

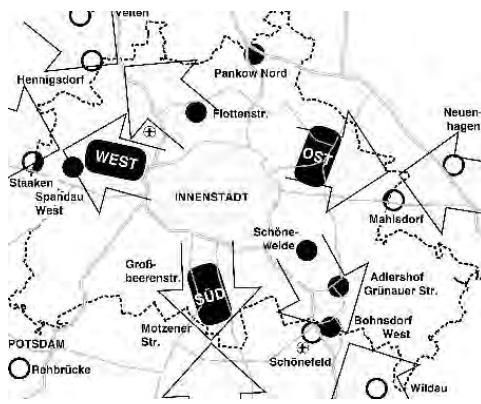
→ Εξασφάλιση γης. Ακόμα και η επιδίωξη οικοδόμησης σύγχρονων δομών υπηρεσιών στα πλαίσια της προσπάθειας δημιουργίας μιας μητρόπολης υπηρεσιών, προϋποθέτει μια ισχυρή παραγωγική βάση. Η έκταση και η χωρική κατανομή των θερμοθετημένων βιοτεχνικών επιφανειών θα πρέπει επομένως γενικά να διατηρηθούν και να προορισθούν για εγκαταστάσεις βιοτεχνικών παραγωγικών δραστηριοτήτων.

→ Θεματική εξειδίκευση και ποιοτική αξιολόγηση θέσεων στην πόλη (Σχ. 1.5). Αυτή αφορά τρία χωρικά επίπεδα: Περιοχές της πόλης ανάλογα με το θεματικό επίκεντρο της χωρικής τους εξέλιξης, θέσεις και χωρικά επίκεντρα τους κατά κλάδους και συγκεκριμένες επιφάνειες κατάλληλες για εγκατάσταση εξειδικευμένων δραστηριοτήτων. Ειδικότερα, το σχετικό χωρικό μοντέλο που διακρίνει:

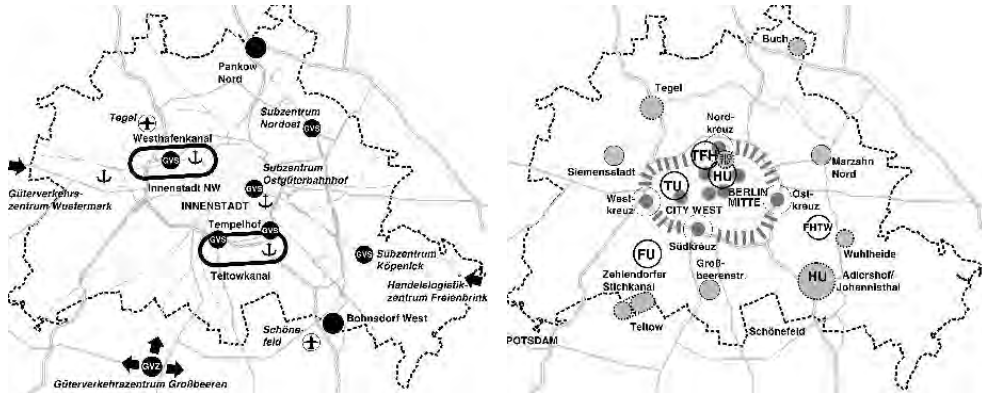
- επίκεντρα παραγωγικών δραστηριοτήτων γύρω από την πόλη (Σχ. 1.5).
- λοιπές θέσεις με ιδιαίτερη σημασία για την πόλη
- θέσεις ιδιαίτερα κατάλληλες για την τροφοδοσία της πόλης (Σχ. 1.7).
- θέσεις ιδιαίτερα κατάλληλες για επιχειρήσεις που συνεργάζονται στενά με την επιστήμη και την έρευνα (Σχ. 1.8).
- βιομηχανικό δακτύλιο του Βερολίνου σε συνδυασμό με περιοχές κατοικίας

→ Αξιοποίηση ανεκμετάλλετων εκτάσεων μέσω δημιουργίας προϋποθέσεων που σχετίζονται με πολεοδομικούς θεσμούς και υποδομές (π.χ. στα πλαίσια σύνταξης ή αναθεώρησης πολεοδομικών μελετών)

→ Διατήρηση και ανάπτυξη μικρών διασκορπισμένων θέσεων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Πρόκειται για υφιστάμενες παραγωγικές χρήσεις εκτός θερμοθετημένων βιοτεχνικών περιοχών, οι οποίες θα πρέπει γενικά να διατηρηθούν και να εξασφαλισθούν θεσμικά. Αυτό αποσκοπεί στην εξασφάλιση μιας εξισορροπημένης κατανομής θέσεων εργασίας σε παραγωγικούς τομείς. Επιπλέον η γειτνίαση θέσεων εργασίας και κατοικίας συνεισφέρει στη μείωση των μετακινήσεων και εγγυάται καλή τροφοδοσία του πληθυσμού και μειωμένη δέσμευση εκτάσεων γης.



Σχ. 1.5. & 1.6. Αριστερά: Θεματική εξειδίκευση και ποιοτική αξιολόγηση θέσεων στην πόλη. Δεξιά: Επίκεντρα παραγωγικών δραστηριοτήτων γύρω από την πόλη.



Σχ. 1.7 & 1.8. Αριστερά: θέσεις ιδιαίτερα κατάλληλες για την τροφοδοσία της πόλης. Δεξιά: θέσεις ιδιαίτερα κατάλληλες για επιχειρήσεις που συνεργάζονται στενά με την επιστήμη και την έρευνα. Πηγή: <http://www.sensut.berlin.de>.

- Διατήρηση βιοτεχνικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος
- Προστασία του περιβάλλοντος στα πλαίσια της ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων σε ανάμειξη με ζώνες κατοικίας.

Σε επίπεδο χωρικής επεξεργασίας του Αναπτυξιακού Σχεδίου για τις παραγωγικές δραστηριότητες, επιλέχθηκε κι εδώ, για αναλυτικούς αλλά και συνθετικούς λόγους, η απόκλιση από τους διοικητικούς τομείς της πόλης και ακολουθήθηκε ο επιμερισμός της έκτασης του Βερολίνου σε επτά ενότητες σχεδιασμού, με βάση δομικά χαρακτηριστικά της πόλης. Ειδικότερα, βασικά κριτήρια αποτέλεσαν:

- Υφιστάμενες δομές χρήσεων και οικονομικών συσχετίσεων, είτε μέσα από την ιστορική εξέλιξη, είτε μέσα από σχεδιασμό
- Δυναμικό επιφανειών γης για βιοτεχνική χρήση, με βάση την αλληλοσυσχέτιση υφιστάμενων και προγραμματισμένων χρήσεων
- Υφιστάμενη και προγραμματισμένη σύμφωνα με το Σχέδιο Χρήσεων Γης τεχνική και κυκλοφοριακή υποδομή και προκύπτουσες δυνατότητες και ευκαιρίες για την μελλοντική εξέλιξη της αστικής δομής.

1.1.1.4. Αναπτυξιακό Σχέδιο για την κατοικία

Το Αναπτυξιακό Σχέδιο (ΑΣ) για την κατοικία εγκρίθηκε από τη σύγκλητο του Βερολίνου τον Αύγουστο 1999. Καθορίζει κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του Βερολίνου στον τομέα της στέγασης μέχρι το 2010 και αποτελεί με αυτόν τον τρόπο ένα πλαίσιο τόσο για ιδιώτες επενδυτές όσο και για δημόσιους φορείς. Ο τομέας της στέγασης έχει ιδιαίτερη σημασία, γιατί αναμένεται ότι παρά τη στασιμότητα του πληθυσμού, η συνεχής μείωση του αριθμού των μελών των νοικοκυριών, καθώς και η παράλληλη αύξηση της επιφάνειας διαμερίσματος ανά κάτοικο, θα οδηγήσει ως το 2010 στην ανάγκη κατασκευής

έως και 120.000 νέων κατοικιών. Βασικές κατευθύνσεις του σχετικού αναπτυξιακού σχεδίου (βλ. Σχ. 1.9) για τις μελλοντικές εξελίξεις στον τομέα της στέγασης που σχετίζονται άμεσα και με το χωρικό σχεδιασμό, είναι μεταξύ άλλων και οι παρακάτω:

- Εξασφάλιση και ανάπτυξη του υφιστάμενου δυναμικού σε κατοικίες, ως συστατικού στοιχείου μιας ολοκληρωμένης και βιώσιμης πολιτικής για την ανάπτυξη της πόλης. Παρεμβάσεις σε υφιστάμενες περιοχές κατοικίας συμβάλλουν στην ενίσχυση ιδιοχρησής ιδιοκτητών κατοικιών, στην ανάπτυξη νέων μορφών συνύπαρξης στη γειτονιά, καθώς και στην διατήρηση κοινωνικής και λειτουργικής ποικιλίας στην πόλη.
- Κατασκευή νέων κατοικιών (ως το 2010 περίπου 120.000 κατοικίες), ως μέσο βελτίωσης της ποιότητας μειονεκτικών περιοχών και ενδυνάμωσης του κέντρου της πόλης για χρήση κατοικίας. Βασικοί στόχοι είναι επιπλέον η εξασφάλιση μιας πολεοδομικής ανάπτυξης με κοινωνική ευαισθησία και η ενίσχυση του Βερολίνου ως αστικού πυρήνα και ελκυστικού τύπου κατοικίας, έναντι των ανταγωνιστικών γειτονικών περιφερειών. Η χρήση της διαθέσιμης γης εντός του Σχεδίου Χρήσεων Γης θα πρέπει να γίνει με βάση έναν προγραμματισμό προτεραιοτήτων δεδομένου ότι επαρκεί για πολύ μεγαλύτερο αριθμό κατοικιών (περίπου 300.000).
- «Εσωτερική ανάπτυξη», δηλαδή συμπλήρωση του οικιστικού όγκου στο εσωτερικό της πόλης και ιδιαίτερα εντός των ιστορικών πυρήνων. Γενικά κρίνεται ασύμφορο, να πολεοδομούνται και να συνδέονται στα δίκτυα των αστικών υποδομών μεγάλες εκτάσεις στην περιφέρεια της πόλης, όταν παραμένουν ανεκμετάλλητα «αστικά κενά» με εξασφαλισμένες ήδη συνδέσεις τεχνικής και κυκλοφοριακής υποδομής.



Σχ. 1.9. Απόσπασμα του Αναπτυξιακού Σχεδίου του Βερολίνου για την Κατοικία. Κύριος στόχος είναι τα οικιστικά προγράμματα να κατευθυνθούν προς αναπήλασεις υφισταμένων ή και κατασκευή νέων κατοικιών σε κεντρικές περιοχές της πόλης, με ιδιαίτερη έμφαση στα ιστορικά κέντρα. Πηγή: <http://www.sensut.berlin.de>.

→ Συγκέντρωση των **επιδοτήσεων κατασκευής νέων κατοικιών** στις περιοχές πρώτης προτεραιότητας για οικιστική ανάπτυξη (βλ. παραπάνω).

→ Βελτίωση της σύνδεσης των κατοίκων με την γειτονιά τους μέσω σημαντικής αύξησης της ιδιόχρησης ιδιόκτητων κατοικιών. Για αυτό θα πρέπει μεταξύ άλλων, οι πωλήσεις διαμερισμάτων να γίνονται κατά προτεραιότητα στους ενοίκους τους.

→ Ανάπλαση περιοχών κατοικίας, ως βασικού στοιχείου για την ανάπτυξη του οικιστικού αποθέματος. Τα πολεοδομικά μέτρα θα πρέπει να συνδέονται ισχυρά με την πολιτική για την εργασία, την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ενσωμάτωση και την προώθηση της εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.

→ Εντατικοποίηση μέτρων κοινωνικού και λειτουργικού εμπλουτισμού σε παλαιά συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας. Αναγκαία είναι επίσης η αύξηση της ποικιλίας των προσφερομένων κατοικιών, η ευέλικτη ανακατασκευή των υποδομών και η μορφολογική βελτίωση μέσω ποιοτικής αναβάθμισης του δημόσιου χώρου.

→ Πρόγραμμα συνολικής διαχείρισης περιοχών (Quartiersmanagement). Συμβολή στην κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολεοδομική σταθεροποίηση και αναβάθμιση επιλεγμένων περιοχών πρώτης προτεραιότητας για οικιστική χρήση, μέσω ενεργοποίησης των κατοίκων, συντονισμένου σχεδιασμού γειτονικών περιοχών και νέων συνδυασμένων μελετών.

1.1.1.5. Αναπτυξιακό Σχέδιο για την τεχνική υποδομή

Στον τομέα τέλους της τεχνικής υποδομής, το σχετικό Αναπτυξιακό Σχέδιο έχει κύρια αποστολή, μέσα από την ενσωμάτωση στόχων για την προστασία του περιβάλλοντος και την διαχείριση φυσικών πόρων και ενέργειας, να συμβάλει σε στρατηγικό επίπεδο στην βελτίωση της διαδικασίας του χωρικού σχεδιασμού, καθώς επίσης και στη φειδωλή και σκόπιμη χρήση των οικονομικών μέσων. Στοχεύει δηλαδή στην ουσία στον συντονισμό στόχων, μέτρων και λοιπών ενεργειών με τον χωροταξικό / πολεοδομικό σχεδιασμό. Κύριος σκοπός είναι επίσης η εξασφάλιση αξιόπιστων σχεδιασμών για την τεχνική υποδομή, που θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων του Σχεδίου Χρήσεων Γης. Το Αναπτυξιακό Σχέδιο για την τεχνική υποδομή έχει μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα προγραμματισμού και επιμερίζεται σε επιμέρους κεφάλαια για κάθε κατηγορία υποδομής (ηλεκτρισμός, φυσικό αέριο – γκάζι, θερμότητα, ύδρευση, αποχέτευση, όμβρια ύδατα). Περιέχει δε για κάθε μια απ' αυτές ένα σύνολο χαρτών και τεχνικών εκθέσεων.

1.2.2. Σχέδιο Χρήσεων Γης

Το Σχέδιο Χρήσεων Γης (ΣΧΓ) (Flächennutzungsplan) (Σχ. 1.10) του Βερολίνου συντάσσεται σύμφωνα με τον Ομόσπονδο Χωροταξικό Νόμο (Raumordnungsgesetz) και θέτει τις βασικές αρχές για τη χρήση του εδάφους, οι οποίες και εξειδικεύονται στο κατώτερο επίπεδο σχεδιασμού που είναι αυτό της Πολεοδομικής Μελέτης (Bebauungsplan). Το ΣΧΓ βρίσκεται σε συντονισμό με το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα. Τα δύο σχέδια αλληλεπιδρούν και αλληλοσυμπληρώνονται. Το ΣΧΓ έχει δεσμευτική δράση για τους φορείς που

συμμετέχουν κατά την έκδοσή του καθώς και για τους φορείς της δημόσιας διοίκησης. Δεν δεσμεύει όμως άμεσα τους μεμονωμένους πολίτες. Κύρια στόχοι του ΣΧΓ, που αποτελούν παράλληλα και κατευθυντήριες αρχές για τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού, αφορούν:

- Προστασία από οχλήσεις. Σε περιπτώσεις άμεσης γειννίας βιοτεχνικών περιοχών, εγκαταστάσεων τεχνικής υποδομής βιοτεχνικού χαρακτήρα ή ιδιαίτερα οχλουσών οδικών αξόνων, με επιφάνειες που χρήζουν προστασίας από οχλήσεις (περιοχές κατοικίας και τοπικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων, περιοχές κοινωνικού εξοπλισμού εκπαίδευσης, έρευνας, υγείας, πρόνοιας, πολιτισμού, κλη και ελεύθερες επιφάνειες πρασίνου) απαιτείται η υποδιαίρεση των επιφανειών σε επιμέρους ζώνες ανάλογα με το βαθμό όχλησης ή/και η λήψη δομικών και λοιπών τεχνικών μέτρων για την προστασία από τις οχλήσεις.
- Εξασφάλιση προσβασιμότητας. Για την εξασφάλιση της δικτύωσης ελεύθερων χώρων πρασίνου και αναψυχής καθώς επίσης και της πρόσβασης στις παραποτάμιες ζώνες (ιδιαίτερα μάλιστα σε εκείνες που χαρακτηρίζονται ως ειδικές περιοχές αθλητικών εγκαταστάσεων), θα πρέπει να προβλέπονται κοινόχρηστες δίοδοι.
- Συνδυασμένη χρήση επιφανειών. Για λόγους οικονομίας στη χρήση του εδάφους θα πρέπει να επιδιώκεται η πολλαπλή χρήση δημόσιων εγκαταστάσεων. (π.χ. σχολική και εξωσχολική χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων).

Ιδιαίτερη βαρύτητα σε αυτό το επίπεδο σχεδιασμού έχει η **συμμετοχή των πολιτών**. Αυτή γίνεται σε δύο στάδια. Το πρώτο (*frühzeitige Bürgerbeteiligung*) αφορά κυρίως την ενημέρωση των πολιτών, ενώ στο δεύτερο, που γίνεται στα πλαίσια της δημόσιας ανάρτησης του σχεδίου, δίνεται στους πολίτες η δυνατότητα να εκφράσουν απόψεις και θέσεις επί συγκεκριμένων σημείων του σχεδίου.



Σχ. 1.10. Απόσπασμα Σχεδίου Χρήσεων γης του Βερολίνου (κεντρική περιοχή). Διακρίνονται με κόκκινο (γκρι) χρώμα οι διαφόρων ειδών περιοχές κατοικίας (*Wohnbaufläche*), με καφέ (σκούρο γκρι) οι περιοχές μεικτών χρήσεων, (*Gemischte Baufläche*) και με πράσινο (ανοικτό γκρι) οι περιοχές πρασίνου – αναψυχής. Επίσης με μαύρες συνεχείς γραμμές σημειώνονται συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου, ενώ με στρογγυλά σύμβολα οι εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής (εκπαίδευση, υγεία, αθλητισμός, πολιτισμός, διοίκηση, ασφάλεια, κλη). Πηγή: <http://www.sensut.berlin.de>.

1.2.3. Σχέδια πολεοδομικών ενότητων (Planwerke)

Τα άτυπα αυτά σχέδια έρχονται ως συμπλήρωση της τυπικά καθορισμένης διαδικασίας σχεδιασμού χρήσεων γης. Αποτελούν επομένως μια νέα βάση για **συντονισμό** απόψεων γύρω από σχέδια και προτεραιότητες και **επιρροή** σε τρέχοντα ζητήματα ανάπτυξης του αστικού χώρου, που διαπερνούν τα διοικητικά όρια των πολεοδομικών τομέων. Κύριος σκοπός των σχεδίων αυτών είναι η εξασφάλιση μιας συνοδικής θεώρησης των μεσομακροπρόθεσμων προοπτικών, καθώς επίσης και των εναλλακτικών «οραμάτων» (Leitbild) για την ανάπτυξη της πολεοδομικής ενότητας. Μέχρι στιγμής έχει ολοκληρωθεί ένα τέτοιο σχέδιο για την κεντρική περιοχή της πόλης (Innenstadt), ενώ είναι σε εξέλιξη τα σχέδια για τρεις ακόμη περιοχές του Βερολίνου (Nordostraum, Westraum, Südraum).

Το πολεοδομικό σχέδιο για το κέντρο της πόλης (Planwerk Innenstadt) αποτελεί μια στρατηγική επανασχεδιασμού και ανανέωσης των δύο κέντρων της άλλοτε διαιρεμένης πόλης (Mitte και City-West). Κύρια επιδίωξη είναι, μια πόλη που χαρακτηρίζεται από συμπαγή δομή, μικρές διαδρομές και κοινωνική ανάμειξη. Στην προσπάθεια αυτή η αναγκαία ανακατασκευή της πόλης προχωρεί με κατεύθυνση τη διάρθρωσή της σε συμπαγή οικοδομικό όγκο (Blockbebauung), δρόμο, δημόσιο πάρκο και πλατεία, σεβόμενη παράλληλα την υφιστάμενη κατάσταση και αποφεύγοντας τις κατεδαφίσεις. Κύριοι στόχοι του σχεδίου είναι:

- Πύκνωση του οικοδομικού όγκου μέσω αξιοποίησης αποθεμάτων γης
- Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας σε έναν περιμετρικό δακτύλιο και παράλληλα ανάπτυξη των δημόσιων μαζικών μεταφορών
- Αναμόρφωση του αστικού χώρου και ανάμειξη χρήσεων
- Βελτίωση της ποιότητας των αστικών χώρων πρασίνου και αναψυχής
- Ενίσχυση των κεντρικών περιοχών ως τόπων κατοικίας
- Ανανέωση της μορφής της πόλης με έμφαση στη δημιουργία μιας ενιαίας ταυτότητας.
- Συσχέτιση των μεμονωμένων σχεδιασμών μέσω ενιαίων κατευθύνσεων για ευρύτερες περιοχές της πόλης
- Εφαρμογή του σχεδίου μέσω ενεργοποίησης δημοτικής γης και μέσω αυτόνομων στρατηγικών διαχείρισης και υλοποίησης

Η πορεία του σχεδιασμού βασίζεται σε δύο κατευθύνσεις: Πρώτον στην λεπτομερέστερη επεξεργασία επιμέρους περιοχών (π.χ. Planungswerkstatt Kulturforum), όπου εξετάζονται ζητήματα επιπέδου Ρυμοτομικού Σχεδίου και δεύτερον στην επεξεργασία σειράς τομεακών σχεδίων για το σύνολο της περιοχής. Τέτοια σχέδια συντάχθηκαν μεταξύ άλλων για τους τομείς του πληθυσμού, της πολεοδομικής δομής και των χρήσεων γης, της κυκλοφορίας, της εφικτότητας και των ελεύθερων χώρων.

1.2.4. Άλλες επιλεγμένες σημαντικές πολεοδομικές παρεμβάσεις

1.2.4.1. Επανάχρηση της περιοχής Spreestadt Charlottenburg

Η περιοχή Spreestadt Charlottenburg, μεταξύ του ποταμού Spree και του καναλιού Landwehr υπήρξε από τον 19^ο αιώνα μια κατεχοχόν βιοτεχνική βιομηχανική ζώνη. Μετά την επανένωση της του Βερολίνου ασκήθηκαν στην περιοχή αυτή ισχυρές πιέσεις μεταλλαγής. Το 1995 προτάθηκε ως περιοχή αποσυμφόρησης του επιχειρηματικού κέντρου του Βερολίνου City West, πρόθεση η οποία αντικατοπτρίζεται και στο Σχέδιο Χρήσεων Γης. Με στόχο έναν λεπτομερέστερο σχεδιασμό ανατέθηκε το 1995 η σύνταξη ενός Σχεδίου Πλαισίου (Rahmenplan), το οποίο και κατέληξε στην πρόταση για τη δημιουργία μιας περιοχής μεικτής αστικής χρήσης με υπηρεσίες, παραγωγικές δραστηριότητες και μεγάλο ποσοστό σε κατοικία.



Σχ. 1.11. Σχέδιο Πλαίσιο για την ανάπλαση και επανάχρηση της περιοχής Spreestadt Charlottenburg. Πρόγραμμα προτεινόμενων κτιριακών όγκων. Πηγή: <http://www.sensut.berlin.de>.

1.2.4.2. Επανάχρηση του παλαιού αεροδρομίου Tempelhof

Ανάλογη είναι και η περίπτωση του **αεροδρομίου Tempelhof**. Με την προγραμματισμένη εξέλιξη του αεροδρομίου Schönefeld σε διεθνές αεροδρόμιο του Βερολίνου, τα δύο άλλα αεροδρόμια της πόλης (Tempelhof και Tegel) χάνουν τον ρόλο τους. Ανοίγονται έτσι τεράστιες ευκαιρίες και δυνατότητες οι μεγάλες αυτές εκτάσεις να ενταχθούν στην πόλη και να ξανακερδηθούν από τους κατοίκους της. Για τη μελλοντική χρήση της έκτασης του Tempelhof τίθενται οι παρακάτω αρχές: Άνοιγμα προς την πόλη και μετεξέλιξή της σε ένα μητροπολιτικό πάρκο του 21^{ου} αιώνα. Εξασφάλιση της σημασίας του ελεύθερου αυτού χώρου για το μικροκλίμα της περιοχής και για την αναψυχή των κατοίκων. Διατήρηση του ορίου του κυκλικού χώρου του αεροδρομίου, ως γραμμής διαχωρισμού της ζώνης πάρκου από τις περιοχές που προορίζονται για οικοδόμηση. Διατήρηση του μεγάλου κτιρίου του αεροδρομίου ως αρχιτεκτονικού και θεματικού κυρίαρχου στοιχείου και εμπλουτισμός του με νέες εμπορικές, πολιτιστικές και γραφειακές χρήσεις.

2. Βιέννη³

2.1. Πρόλογος⁴

Οι μεταπτυχιακές εκπαιδευτικές εκδρομές, οφείλουν να συνδυάζουν ένα σφικτό πρόγραμμα επισκέψεων στις περιοχές και τα κτήρια που εντάσσονται σ' αυτήν, μαζί με μια σειρά ενημερωτικών παρουσιάσεων ή και επισκέψεων από δημόσιους φορείς και Πανεπιστήμια, αλλά και την ύπαρξη ελεύθερου χρόνου σε διάφορες ώρες και ημέρες, ώστε να αποκτήσει κανείς και τη σημερινή εικόνα της πόλης σε κάθε άποψη, μέχρι την ύπαρξη κοινωνικών προβλημάτων και ιδιαιτεροτήτων των περιοχών της πόλης.

Παράλληλα, δεδομένου ότι ένα από τα σημαντικά προβλήματα των σύγχρονων μεγάλων πόλεων είναι οι μεταφορές, είναι σκόπιμο οι μετακινήσεις στην πόλη να γίνονται με Μαζικά Μέσα Μεταφορών ώστε να αποκτηθεί η εικόνα της συγκρότησης της πόλης, πραγματικά και όχι μέσα από ένα βολικό τουριστικό πούλμαν. Είναι προφανές ότι στη Βιέννη, το σύστημα μεταφορών λειτουργεί άψογα, και αυτό είναι ένα ακόμη επιθυμητό δίδαγμα για τους μετέχοντες στην εκπαιδευτική εκδρομή, να μάθουν δηλαδή ότι μπορεί να υπάρχει άρτιο μεταφορικό σύστημα που να λειτουργεί πλήρως, και ότι όσα λέγονται στο αντίστοιχο μεταπτυχιακό μάθημα δεν είναι θεωρητικές αναλύσεις αλλά σε κάποιες χώρες και πραγματικότητας.

Με το σκεπτικό αυτό, επιλέχθηκε η Βιέννη ως προορισμός της εκπαιδευτικής εκδρομής του 2007, που οργανώθηκε στο διάστημα 19 – 24.10 από τους Κ. Σερράο και Γ. Σαρηγιάννη.

Πριν την αναχώρηση, διανεμήθηκε στους φοιτητές ένα τεύχος στο οποίο αναλύονταν, σε δύο μέρη, η ιστορία, η κοινωνική εξέλιξη, τα πολεοδομικά προβλήματα και αρχιτεκτονική της Βιέννης. Στο πρώτο μέρος που συνέταξε ο Γ. Σαρηγιάννης, αναλύονταν ειδικότερα, η πολεοδομική ιστορία της Βιέννης, η κοινωνική της διαστρωμάτωση, και το μεταφορικό της σύστημα, τόσο στον 19^ο αιώνα της ακμή της ως πρωτεύουσας της Αυστροουγγρικής Αυτοκρατορίας, όσο και σήμερα. Ακόμη αναλύθηκε η πολιτική στέγασής της Αυστρίας στον Μεσοπόλεμο και στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, ιδίως με την οικοδόμηση της κοινωνικής κατοικίας στην εποχή από το 1918 έως το 1938 μέσα από τις δύο αντίθετες τάσεις, των χαμηλής δόμησης οικισμών της ομάδας του Adolf Loos και της οικοδόμησης των γνωστών βιεννέζικων «μεγάλων συγκροτημάτων» που τελικά συνιστούσαν τη λεγόμενη «κόκκινη Βιέννη» των εξεγέρσεων του 1927 και του 1934.

3. Το κείμενο αυτό αντιεί υλικό και βασίζεται σε αποσπάσματα από το λεπτομερές τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής, που αποτελεί προϊόν συλλογικής δουλειάς όλων των συμμετεχόντων στην εκπαιδευτική επίσκεψη στη Βιέννη [πρβλ. <http://oldwww.arch.ntua.gr/node-resources/854#resource-10600>], και προφανώς ανταποκρίνεται στα δεδομένα της πόλης εκείνης της περιόδου.

4. Τα κείμενα που ακολουθούν έχουν συνταχθεί αρχικά από τους εξής, κατά ενότητα: 2.1: Γ. Σαρηγιάννης, 2.3.1: Α. Ασημινάκη, 2.3.2: Ε. Καράμπαμπα, 2.3.3: Α. Τουφεγγοπούλου και Ν. Γεωργακόπουλο, 2.3.4: Μ. Ξηρογιάννη και Θ. Κάτσο, και 2.3.5: Β. Γαλιφιανάκη. Όλα τα κείμενα παρατίθεται εδώ με προσαρμογές από τον Κ. Σερράο, για τις ανάγκες της παρούσας έκδοσης. Για λεπτομερή αναφορά στις πηγές ο αναγνώστης θα πρέπει να ανατρέξει στο αναλυτικό τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής (βλ. υποσημείωση 3)

Στο δεύτερο μέρος του τεύχους, που συνέταξε ο Κ. Σερράος, περιλαμβάνονται κείμενα σχετικά με την αρχιτεκτονική και πολεοδομία της Βιέννης, οι γενικές κατευθύνσεις του πολεοδομικού σχεδίου της πόλης αλλά και γενικότερα του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού στην Αυστρία, συλλογή σχεδίων και φωτογραφιών των πιο χαρακτηριστικών κτηρίων της πόλης αλλά και μεγάλων συγκροτημάτων που οικοδομήθηκαν στην Βιέννη μετά το 1980 και που εντάσσονται στον γενικότερο πολεοδομικό της σχεδιασμό.

Μετά την ολοκλήρωση της επίσκεψης, οι συμμετέχοντες σπουδαστές ετοίμασαν ένα «απολογιστικό», με την ευρεία έννοια, υλικό. Πέρα δηλαδή από τον κλασικό απολογισμό και την περιγραφή των θεμάτων που είδαμε και μελετήσαμε στην διάρκεια αυτής της εκπαιδευτικής εκδρομής, περιλαμβάνει και κριτικές θέσεις και αναλύσεις των συμμετεχόντων. Στην σύνταξη αυτών των κειμένων, μετείχαν πολλοί από τους φοιτητές της εκδρομής οι οποίοι κρατούσαν σημειώσεις και παρατηρήσεις σε κάθε επί μέρους επίσκεψη και συζήτηση, ενώ γενικά κείμενα είτε συμπληρωματικά είτε με κριτική ορισμένων από τα κτήρια και συγκροτήματα που επισκεφθήκαμε όπως και των ενημερωτικών συζητήσεων και παρουσιάσεων που πραγματοποιήθηκαν, γράφτηκαν από τον Κ. Σερράο και τον Γ. Σαρηγιάννη.

Ο Κ. Σερράος, ανέλαβε επίσης και έφερε εις πέρας τις συνεννοήσεις με τις αρχές της Βιέννης, και έκλησε τις ενημερωτικές συναντήσεις με τον Δήμο της Βιέννης, την ομάδα μελέτης της οικοδόμησης κατοικιών στο συγκρότημα του Kabelwerk, το αυστριακό Συμβούλιο Χωροταξίας (ÖROK), τον αντίστοιχο Τομέα Πολεοδομίας του εκεί Πολυτεχνείου και την εταιρεία VIENNA DC Baurtrage GmbH που κατασκευάζει τα συγκροτήματα στο Donaucity.

Με τον Κ. Σερράο, συζητήσαμε ακόμη τα σημεία που θα έπρεπε να επισκεφθούμε στην πόλη, τα οποία ήταν οικισμοί και κτήρια του Μεσοπολέμου, αλλά και της σύγχρονης Βιέννης, και ανέλαβε να τα σχεδιάσει σε διαδρομές στον χάρτη ανά ημέρα και ώρα με βάση τα Μέσα Μαζικών Μεταφορών. Πρέπει να ομολογήσουμε ότι το πρόγραμμα αυτό λειτούργησε άψογα τόσο λόγω του άρτιου σχεδιασμού, όσο και λόγω της αξιοπιστίας των βιεννέζικων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Στην εκδρομή, συμμετείχαν 22 από τους 35 μεταπτυχιακούς φοιτητές μας (οι 4 από την περυσινή σειρά), τρεις καθηγητές του μεταπτυχιακού (Α. Αραβαντινός, Κ. Σερράος, Γ. Σαρηγιάννης) και η κ. Α. Σαρηγιάννη από τα προπτυχιακά, και 4 επιπλέον επισκέπτες συνοδοί (σύζυγοι, φοιτητές και φίλοι τους), συνολικά 30 άτομα.



Σχ.2.1. Η όλη ομάδα της εκπαιδευτικής εκδρομής, στον 2ο Πολεοδομικό Περίπατο.

Πριν κλείσουμε αυτόν τον πρόλογο, θα πρέπει να εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες στον Αντιπρύτανη Γ. Πολύζο και στον Πρόεδρο της Σχολής Σ. Ραυτόπουλο για την μερική χρηματοδότηση της εκδρομής, όπως εξ ίσου και στην Αττικό Μετρό ΑΕ και ιδιαίτερα τον πρόεδρό της καθηγητή Γ. Γιαννή για την χορηγία προς την εκδρομή. Τα ποσά αυτά διατέθηκαν αποκλειστικά για τους μετέχοντες φοιτητές και κάλυψαν περίπου το 46% των πάγιων εξόδων τους (ξενοδοχείο και αεροπορικά εισιτήρια). Ας ελπίσουμε και σε νέες χρηματοδοτήσεις στις επόμενες εκπαιδευτικές εκδρομές μας!

Φυσικά πρέπει να εκφράσουμε τις πιο θερμές μας ευχαριστίες στους Βιεννέζους φίλους μας για τις ενημερωτικές διαλέξεις που μας παραχώρησαν, την Dipl.Ing Mary Figl-Zavos, τον Mag. Peter Klopff, τον Dipl.Ing. Erich Petuelli, και τον Διευθυντή Dr. Kurt Puchinger, από την Πολεοδομική Υπηρεσία του Δήμου Βιέννης, τους Dipl.Ing. Volkmar Pamer, Kristian Seethaler και Herbert Buchner, από την ομάδα που σχεδίασε το Kabelwerk, τον Dipl.Ing. Robert Schaar της εταιρείας Vienna DC Baustrager GmbH, τον Mag. Markus Seidl από το αυστριακό Συμβούλιο Χωροταξίας (ÖROK). Επίσης, τον Dipl. Ing. Dr. techn. Michael Surböck του Ινστιτούτου Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Σχεδιασμού Τοπίου του Πολυτεχνείου της Βιέννης, και την Ελληνίδα βουλευτή του αυστριακού Κόμματος των Πρασίνων Μαρία Βασιλάκου, που μας έδωσε μια εικόνα της στάσης του Κόμματός της σε πολεοδομικά και άλλα γενικότερα θέματα.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί με πολύ χαρά το κλίμα και η ατμόσφαιρα που επικράτησε στην εκδρομή. Τελικά ήμασταν όλοι μια καλή μεγάλη παρέα, με απόλυτη σύμπνοια και συντροφικότητα, πράγμα που δεν συμβαίνει πάντα σε κάθε εκπαιδευτική εκδρομή, όπου μερικές φορές συγκροτούνται υπο-ομάδες που παρά το πρόγραμμα τραβάει κάθε μια τον δρόμο της. Εδώ ήμασταν όλοι μαζί, και το κυριότερο, όχι εξ αιτίας του προγράμματος, αλλά λόγω της στενά φιλικής ατμόσφαιρας όλων μας. Και γι' αυτό θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους, φοιτητές, καθηγητές και συνοδούς για τις μέρες αυτές που περάσαμε μαζί στην Βιέννη.

2.2. Εισαγωγικό σημείωμα των συμμετεχόντων σπουδαστών⁵

Εκπαιδευτική εκδρομή μεταπτυχιακού στη Βιέννη. Ωραία ιδέα, έτσι δεν είναι;

Η ιδέα της εκδρομής υπήρχε εξαρχής αλλά πήρε σάρκα και οστά έξω από την αίθουσα 3.23 συζητώντας με τον Κ. Σεργάο.

Βέβαια, το να οργανωθεί μια εκδρομή είναι τελικά εύκολη υπόθεση. Χρειάζεται απλώς να αποφασιστεί η ημερομηνία, να πάρεις προσφορές από διάφορα ταξιδιωτικά γραφεία, να συμφωνήσουν όλοι στην τιμή, να δοθεί ο τελικός αριθμός συμμετεχόντων,

5. Στην εκπαιδευτική εκδρομή συμμετείχαν οι εξής μεταπτυχιακοί σπουδαστές: Ασημινάκη Α., Γαληφιανάκης Β., Γεωργακόπουλος Ν., Δρόσος Ι., Καϊρη Δ., Καράμπαμπα Ε., Κάτσος Α., Καφανάκη Ε., Κοκοιάκη Χ., Μέσσιου Ε., Μπέληση Μ., Ξηρογιαννη Μ., Σελιανίτη Ε., Σταμπελίου Α., Στουρνάρας Δ., Τουφεγγοπούλου Α., και Χαϊδεμένου Μ.

να οργανωθούν οι συναντήσεις στην πόλη που γίνεται το ταξίδι, να δοθούν οι προκαταβολές και στο τέλος να πληρωθεί το υπόλοιπο του ποσού. Και το σημαντικότερο, να μειώνεις την εκδρομή κατά μια μέρα και να το λες τελευταία στιγμή στον υπεύθυνο καθηγητή, στη δική μας περίπτωση στον Κ. Σερράο!

Κουραστήκατε ήδη; Ακόμα δεν έχουμε καν φύγει από την Αθήνα. Ανταλλάξαμε emails περισσότερα από τα επεισόδια της Λάμπης, ανεβάσαμε την πίεση στον Κ. Σερράο έως το 20 και του δώσαμε αριστείο, θυμώσαμε όταν δυσκολευτήκαμε να συνεννοηθούμε, αλλά το κυριότερο, γελούσαμε κάθε φορά που αλληλάζαμε κάτι στην προσφορά του ταξιδιωτικού γραφείου (τώρα τι πάθαιναν εκείνοι, δε θα το μάθουμε ποτέ).

Και επειδή πιστεύουμε πως η καλή μέρα από το πρωί φαίνεται, η συνάντησή μας στο αεροδρόμιο ήταν μέσα σε γέλια και χαρά. Τα παιδιά πήγαιναν εκδρομή. Και ως χρειάστηκε να ανοίγουμε βαλίτσες να μεταφέρουμε κρασιά / δώρα για τις συναντήσεις που είχαν κανονιστεί, που δεν περνούσαν από τους ελέγχους του αεροδρομίου, και ως φεύγαμε από τη ζέστη να πάρμε στο κρύο της Αυστρίας. Όλα αυτά δεν ήταν ούτε σκέψη στο μυαλό μας.

Η Βιέννη που είδαμε εμείς δεν έχει καμία σχέση με τη Βιέννη των τουριστικών οδηγών. Η δική μας Βιέννη είναι μια πόλη χωρισμένη θεματικά σε πολεοδομικούς περιπάτους, καινούργιες κατασκευές, συναντήσεις με ενδιαφέροντες ανθρώπους και πολύ, μα πάρα πολύ, περπάτημα. Η δική μας Βιέννη είχε συζητήσεις για το αν μας άρεσε ότι βλέπαμε, αν αντέχουμε να δούμε κάτι ακόμα, ποιος έχει τη πιο γερή ομπρέλα και ποιός τα πιο ζεστά παπούτσια. Και όπως είπε και ο Θ. Αραβαντινός την τελευταία μέρα: «Σήμερα κάνει ζέστη. Έχει 4 βαθμούς».

Βέβαια δεν ήταν όλα τόσο ρόδινα. Για λόγους τιμιότητας και δικαιοσύνης νιώθουμε υποχρεωμένοι να εκφράσουμε και τα παράπονά μας. Δεν προηλάβαμε να δούμε όλα τα μαγαζιά, ξοδέψαμε ελάχιστα σε ψώνια, δεν είχαμε κουράγιο να βγούμε τα βράδια μας εκεί, και αυτές οι συναντήσεις κάθε πρωί στις 9 μας εξόντωναν! Ευτυχώς το ξενοδοχείο κάθε πρωί είχε άπειρες ποσότητες καφέ για να μπορέσουμε να ξεκινήσουμε τη μέρα μας.

Και για να μη φανούμε αγενείς, οφείλουμε ένα μεγάλο ευχαριστώ στους συζύγους και φίλους που μας ακολούθησαν στο ταξίδι αυτό. Μας ακολούθησαν σε ένα πρόγραμμα δύσκολο και έγιναν μέρος της δικής μας παρέας χωρίς να φέρουν καμία δυσκολία.

Όσο για τους συνοδούς καθηγητές, τι να πει κανείς;

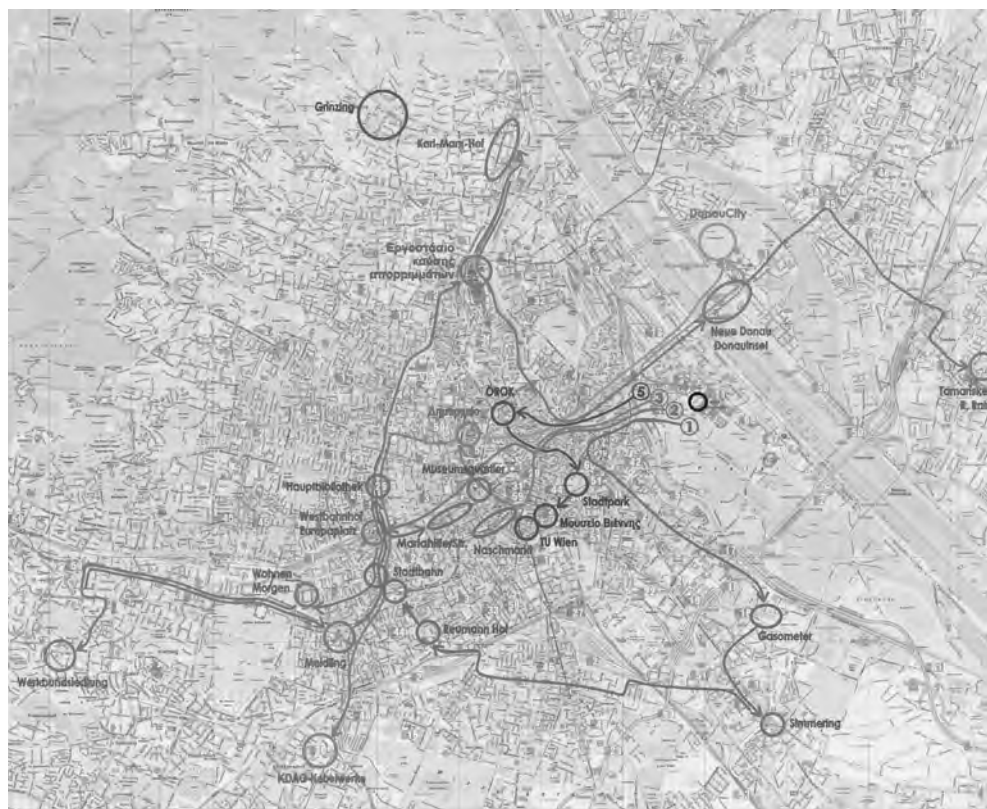
Η εκδρομή ονομάστηκε «Στο τελευταίο βαγόνι» τιμής ένεκεν στον Θ Αραβαντινό. Ήταν το δικό του πρόσταγμα που μας μάζευε στο ίδιο βαγόνι ώστε να μη χανόμαστε. Η παρουσία του ήταν καταλυτική στη Βιέννη, μιας και οι γνώσεις του μας έδωσαν μια εικόνα που κανένα βιβλίο δε περιγράφει. Πάνω από όλα όμως θαυμάσαμε τη διάθεση και τις αντοχές του.

Ο Γ. Σαρηνγιάννης ήταν ίσως η έκπληξη της εκδρομής αυτής. Το καυστικό του χιούμορ, η παιδική του διάθεση και ο σχολιασμός των όσων είδαμε έδωσαν μια ξεχωριστή νότα στη διαμονή μας. Και για όσους δε το ξέρουν, διαθέτει πολύ καλή φωνή και κέφι για τραγούδι... «Συνένοχη στο έγκλημα» η Α. Σαρηνγιάννη!

Για το τέλος αφήσαμε τον Κ. Σερράο, τη ψυχή της εκδρομής. Χωρίς τη δική του ηρεμία εμείς δε θα είχαμε οργανωθεί ποτέ. Χάρη σε εκείνον είδαμε μια όψη της Βιέννης που δε θα βλέπαμε ποτέ. Γνωρίσαμε ανθρώπους που δε θα είχαμε πρόσβαση. Το πιο σημαντικό όμως, και οφείλουμε να το αναγνωρίσουμε, είναι πως χάρη στο Κ. Σερράο ανακαλύψαμε πως μπορούμε να περπατάμε από τις 9 το πρωί έως τις 6 το απόγευμα στο κρύο και τη βροχή. Μπορούμε να αντέξουμε χωρίς καφέ. Μπορούμε ταυτόχρονα να καπνίσουμε, να βγάζουμε φωτογραφίες φορώντας σκούφο, γάντια, να κρατάμε ομπρέλλα. Και μετά από όλα αυτά, το βράδυ να έχουμε διάθεση να τραγουδάμε στο δείπνο.

Κλείνοντας το σημείωμα αυτό έχουμε τα εξής να πούμε στις επόμενες χρονιές που θα οργανώσουν εκπαιδευτική εκδρομή με το μεταπτυχιακό πρόγραμμα Πολεοδομία και Χωροταξία: Φορέστε τα πιο άνετα και ζεστά σας ρούχα. Προετοιμαστείτε να βγάλλετε όσες φωτογραφίες αντέχει η μηχανή σας. Αφήστε πίσω κάθε κακή διάθεση. Λειτουργήστε ως ομάδα. Οπλιστείτε με χαμόγελο. Πάρτε άδεια 2 μέρες μετά την εκδρομή για να αναρρώσετε...

2.3. Πέντε Πολεοδομικοί Περίπατοι στη Βιέννη



Σχ. 2.2. Πέντε Πολεοδομικοί Περίπατοι στη Βιέννη... από 20 έως 24.10.2007.

2.3.1. 1ος Πολεοδομικός Περίπατος • Σάββατο 20.10.2007

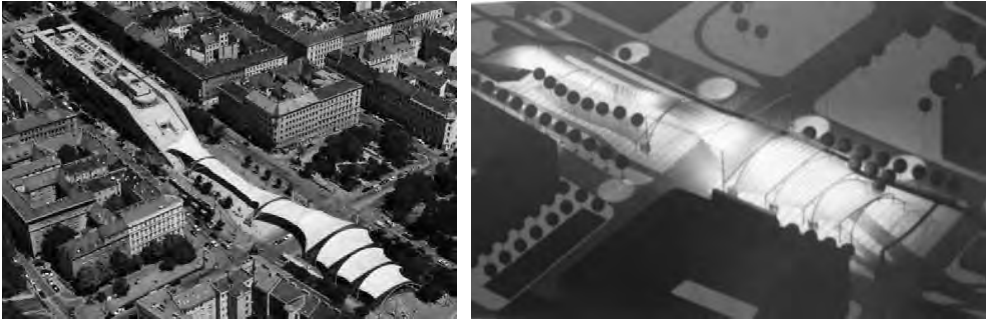
Αναχώρηση από το ξενοδοχείο στις 9:00 π.μ. Επιβίβαση στη γραμμή U3 του υπόγειου σιδηρόδρομου προς Simmering και αποβίβαση στο σταθμό Gasometer. Η περιοχή βρίσκεται νοτιοανατολικά του ιστορικού κέντρου. Το πολεοδομικό ενδιαφέρον της περιοχής εστιάζεται στην ύπαρξη τεσσάρων κτιρίων που στέγαζαν στο παρελθόν ένα εργοστάσιο γκαζιού και αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα βιομηχανικά μνημεία της Βιέννης. Έγινε ανάπλαση των κτιρίων αυτών, με διατήρηση του εξωτερικού κελύφους και διαμόρφωση του εσωτερικού χώρου.



Σχ. 2.3. Αεροφωτογραφία της περιοχής πριν από τις παρεμβάσεις.

Τα τρία πρώτα κτίρια συνδυάζουν τις εμπορικές λειτουργίες στα χαμηλότερα επίπεδα, και την κατοικία στα υψηλότερα, ενώ το τέταρτο κτίριο λειτουργεί αποκλειστικά ως κατοικία. Σε επαφή με το δεύτερο κτίριο έγινε προσθήκη νέου μοντέρνου κτιρίου. Τα εμπορικά κέντρα δεν φαίνεται να είναι ιδιαίτερα επιτυχημένα, αφού ο κόσμος που τα επισκέπτεται και η κίνηση σε αυτά κατά την επίσκεψή μας, ήταν περιορισμένα.

Ο «Πολεοδομικός Περίπατος» συνεχίστηκε με μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς προς την κεντρική βιβλιοθήκη «Hauptbibliothek Wien», η οποία κατασκευάστηκε στη συγκεκριμένη περιοχή στα πλαίσια της προσπάθειας για αναβάθμιση – βελτίωση του υποβαθμισμένου αστικού χώρου. Εκτός από την κατασκευή της δημοτικής βιβλιοθήκης έχει γίνει διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου.



Σχ. 2.4. Hauptbibliothek Wien: Μακέτα και αεροφωτογραφία της περιοχής.

Μετά την επίσκεψη στη βιβλιοθήκη διασχίσαμε την Mariahilfer Strasse, ως την υπαίθρια αγορά «Naschmarkt». Πρόκειται για ένα παζάρι τροφίμων, που τα Σάββατα συμπληρώνεται με δεκάδες παλιατζήδες, που εκθέτουν τηνπραμάτεια τους στη γειτονιά του Otto Wagner.



Σχ. 2.5. Naschmarkt, η υπαίθρια αγορά.

Τέλος, περπατήσαμε μέχρι το «Museumsquartier», το τετράγωνο των μουσείων. Στην περιοχή του τετραγώνου των μουσείων υπάρχουν παλαιά κτίρια, τα οποία λειτουργούν σήμερα ως μουσεία, αλλιά έχουν κατασκευαστεί και νέα μοντέρνα κτίρια, όπως αυτά που το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης το ένα και το Μουσείο Leopold. Συνοδικά είκοσι πολιτιστικά spots (μουσεία, κέντρο αρχιτεκτονικής, στούντιο για υποτροφίες καλλιτεχνών, κ.ά.), επτά εστιατόρια και μπαρ, δεκάδες μαγαζιά κρύβονται πίσω από τις αυστηρές μπαρόκ προσόψεις του τεράστιου οικοδομικού τετραγώνου, που κάποτε στέγαζε τους αυτοκρατορικούς στάβλους.



Σχ. 2.6. Η «γειτονιά» των Μουσείων της Βιέννης.

2.3.2. 2ος Πολεοδομικός Περίπατος • Κυριακή 21.10.2007

Πρωινή αναχώρηση από το ξενοδοχείο μας και συνάντηση με τα υπόλοιπα μέλη της ομάδας στο Westbahnhof. Στάση στο Wohnen Morgen και εν συνεχεία στη Werkbundsiedlung. Πρόκειται για κατοικίες χαμηλού ύψους με ιδιωτικούς κήπους που έχουν σχεδιαστεί από διάσημους αρχιτέκτονες του κινήματος του μοντερνισμού (Josef Hoffman, Adolf Loos, Josef Frank κ.α.).



Σχ. 2.7. Απόψεις της γειτονιάς Werkbundsiedlung.

Στάση στο σταθμό του μετρό Spittelau από όπου είδαμε το εργοστάσιο καύσης απορριμμάτων, το οποίο αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα επεξεργασίας αστικών απορριμμάτων εντός των ορίων της πόλης, δίπλα σε κατοικημένες περιοχές. Η επιτυχημένη λειτουργία του έγκειται στη μείωση των διαδρομών των απορριμματοφόρων από την πηγή στο σημείο επεξεργασίας, αλλά και στην εκμετάλλευση των απορριμμάτων που δεν ανακυκλώνονται ως καύσιμη ύλη για την παραγωγή ζεστού νερού.



Σχ. 2.8. Εργοστάσιο καύσης απορριμμάτων.

Παραδείγματα κοινωνικής κατοικίας Karl Marx Hof. Πρόκειται για νέου τύπου κοινωνική κατοικία την εποχή της «Κόκκινης Βιέννης» με βελτιωμένα χαρακτηριστικά ως προς τη δόμηση, τη λειτουργικότητα και την κοινωνική πρόνοια. Τα ποσοστά κάλυψης μειώνονται αισθητά (30%) σε σχέση με το ποσοστό κάλυψης των ιστορικών κτιρίων στο κέντρο (80%) επιτρέποντας τη δημιουργία εσωτερικών πλατειών. Η λειτουργικότητα των κατοικιών βελτιώνεται με την προσθήκη χώρων υγιεινής, αλλήλα και βεραντών – εξωστών σε κάθε διαμέρισμα.



2.9. Απόψεις από το εσωτερικό και εξωτερικό του συγκροτήματος Karl Marx Hof.

Στάση στο σταθμό Donau και έξοδος προς τη γέφυρα του Δούναβη. Η νέα χάραξη του Δούναβη και η δημιουργία του νέου νησιού Donauinsel μήκους 20 χλμ. και πλάτους 200. Το έργο της χάραξης έγινε για την αντιπλημμυρική προστασίας της πόλης, γι' αυτό και καθ' όλο το μήκος της πόλης ο Δούναβης έχει χωριστεί σε δύο κανάλια εκ

των οποίων το ένα λειτουργεί ως κύριος ποταμός ενώ το δεύτερο για την παραλαβή των πλημμυρικών φαινομένων. Το νησί μεταξύ των δύο καναλιών έχει διαμορφωθεί σε χώρο περιπάτου και αναψυχής, όπως άλλωστε και οι όχθες. Ειδικότερα η όχθη προς την παλιά πόλη φιλοξενεί και κεντρικές λειτουργίες όπως μαρίνες κλπ. Αποτέλεσμα της νέας χάραξης ήταν να αποκοπεί ένα τμήμα του ποταμού και να μετατραπεί σε λίμνη όπου αναπτύσσονται δραστηριότητες αναψυχής και περιπάτου.

Παραδείγματα σύγχρονης κοινωνικής κατοικίας της δεκαετίας του 1990. Επίσκεψη στα συγκροτήματα κατοικιών του Tamariskengasse. Πρόκειται για νέου τύπου κοινωνική κατοικία με προασιακό χαρακτήρα και χαμηλά κτίρια με ιδιωτικές αυλές σε συνδυασμό με κοινόχρηστους χώρους οι οποίοι διασπείρονται εντός του πλέγματος των κτιρίων.



Σχ. 2.10. Διαγραμματική δομή και άποψη του συγκροτήματος Tamariskengasse.

2.3.3. 3ος Πολεοδομικός Περίπατος • Δευτέρα 22.10.2007

Ο 3^{ος} Πολεοδομικός Περίπατος ξεκίνησε με επίσκεψη στο Δήμο Βιέννης και με παρουσίαση του στελέχους της διεύθυνσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Μ. Ζαβού. Η Βιέννη αποτελείται από είκοσι τρία (23) Διαμερίσματα (Bezirke). Το πρώτο Bezirk αποτελεί το κέντρο της πόλης. Στο σύνολό της η Βιέννη αριθμεί 1.700.000 κατοίκους, 168.000 κτίρια, 910.000 κατοικίες και 8.000.000 διανυκτερεύσεις επισκεπτών/ έτος

Η περίοδος 1823-1934 αποτελεί μια ιδιαίτερη περίοδο για τη Βιέννη ("Κόκκινη Βιέννη") που σαφώς είχε και πολεοδομικές συνέπειες. Ο Δήμος δημιούργησε το διάστημα αυτό έναν τεράστιο αριθμό κοινωνικών κατοικιών (περίπου 65.000) και μάλιστα όχι μόνο με πολεοδομικά κριτήρια αλλά κυρίως η μορφολογία τους καθορίστηκε από κοινωνικά κριτήρια. Μετά το 2ο Παγκόσμιο πόλεμο το 30% της πόλης ήταν κατεστραμμένο. Τελική απελευθέρωση μόλις το 1955. Η αναδόμηση που ακολούθησε τη δεκαετία του '60 έγινε με αποκλειστικό γνώμονα την κάλυψη των οικιστικών αναγκών με ό,τι αυτό συνεπάγεται για το φυσικό και δομημένο περιβάλλον της πόλης. Σήμερα είναι βασικό να υπογραμμιστεί πως το 50% της Βιέννης έχουν πετύχει (όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς) να είναι πράσινο.



Σχ. 2.11. Το πράσινο στη Βιέννη.

Ορισμένες παρατηρήσεις σχετικά με τα βήματα που ακολουθεί ο πολεοδομικός σχεδιασμός στη Βιέννη:

- Αρχικά, προετοιμάζεται το σχέδιο που οδηγείται στα αντίστοιχα τμήματα του δήμου, τα οποία παίρνουν αιτιολογημένη θέση απέναντι στο σχέδιο.
- Ακολουθεί η γνώμη του Συμβουλίου, που απαρτίζεται από πολυεδόμεους, αρχιτέκτονες οι οποίοι γνωμοδοτούν επί του σχεδίου.
- Έπειτα είναι η σειρά του Bezirk το οποίο αφορά το υπόψη σχέδιο να εκφράσει την άποψή του. Οι πολίτες του έχουν το χρονικό περιθώριο (6 εβδομάδες) να εκφράσουν τις τυχόν αντιρρήσεις τους πάντα σύμφωνα με πολεοδομικά κριτήρια. Βέβαια, πρέπει να τονιστεί, όπως δηλώνει η κα Ζαβού, ότι ακόμα και αν η θέση είναι αρνητική το μόνο που καταφέρνουν είναι η καθυστέρηση της έγκρισης και όχι η κατάργησή του σχεδίου ή η τροποποίησή του!
- Εφόσον περάσει από όλα αυτά τα στάδια απομένει η ψήφισή του από τους πολιτικούς μέσα στο δημοτικό συμβούλιο. Όπως καθίσταται προφανές υπάρχει "εξάρτηση". Το ίδιο ισχύει και στη χώρα μας, με την ειδοποιό διαφορά ότι στην Βιέννη υπάρχει Δημοτικό Συμβούλιο με αποκλειστική αρμοδιότητα το αντικείμενο "Πολεοδομία- Συγκοινωνία" με ισχυρό ρόλο και λόγο όχι όπως στην Ελλάδα που ο ρόλος του Δημοτικού Συμβουλίου είναι σαφώς περιορισμένος.

Ότι πληροφορίες υπάρχουν για την πόλη βρίσκονται πάνω στο σχέδιο ψηφιακής καταγραφής δεδομένων (Digitale Bestandsaufnahme) (κτιριακές χρήσεις, ηλικία, τεχνικά δίκτυα κ.λπ.). Συνήθως είναι της κλίμακας 1:1000 ή 1:2000.

Επίσκεψη και ξενάγηση στο KDAG-Kabelwerk στο Meidling

Η ομάδα της εκπαιδευτικής εκδρομής επισκέφτηκε το Kabelwerk το απόγευμα της Δευτέρας 22 Οκτωβρίου. Με ώρα αναχώρησης 14.00 επιβιβαστήκαμε στο tram 46 με προορισμό το σταθμό του U6 στην Thaliastrasse. Με την γραμμή U6 του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου αποβιβαστήκαμε στο σταθμό Am Schoerfwerke απ' όπου πεζή μεταβήκαμε στους χώρους του KDAG όπου και το νέο συγκρότημα κοινωνικής κατοικίας του Kabelwerk. Εκεί μας ξενάγησαν οι Αρχιτέκτονες Kristian Seethaler και Herbert Buchner.

Το Kabelwerk είναι μια αρχιτεκτονική και εννοιολογική γέφυρα μεταξύ παρελθόντος και μέλλοντος. Γεννήθηκε πάνω στα απομεινάρια του εργοστασίου καλωδίων Kabel und Drahtwerke AG (KDAG) και χτίστηκε για τη ζωή του αύριο, διατηρώντας όμως τα χαρακτηριστικά του εξαιρετικού της παρελθόντος. Πολύ πρόσφατα, ο αρχιτέκτονας και σχεδιαστής τοπίου Alexander Chemetoff ισχυρίστηκε ότι είναι αδύνατη η πολεοδομική ανάπτυξη από το μηδέν, σαν να ήταν ο χώρος ένα λευκό φύλλο χαρτιού, σαν να μην υπήρχαν κατάλοιπα του παρελθόντος που πρέπει να αποκαλυφθούν. Η συνέχεια πρέπει να διατηρείται.



Σχ. 2.12. Άποψη του παλιού εργοστασίου και των κτιρίων του νέου συγκροτήματος.

Η βασική ιδέα για τους χώρους του KDAG ήταν ο συνδυασμός της κατοικίας με τα κελύφη των εργοστασιακών χώρων. Κατά συνέπεια το εγχείρημα, νέο συγκρότημα κατοικιών στο Kabelwerk θα ερχόταν να υπενθυμίσει το βιομηχανικό παρελθόν επιτρέποντας μια πολύπλευρη φυσική εναλλαγή του παρόντος με το μέλλον, εδραιώνοντας μια ισορροπία μεταξύ του ανάπαυσης και αναψυχής αφ' ενός και έντασης και ενθουσιασμού αφ' ετέρου, λειτουργώντας σαν μια αρχιτεκτονική και εννοιολογική γέφυρα μεταξύ παρελθόντος και μέλλοντος.

Το πρόγραμμα KDAG μπορεί σίγουρα να θεωρηθεί ένα από τα πιο πετυχημένα παραδείγματα μιας ανοικτής διαδικασίας αστικού σχεδιασμού. Υιοθετήθηκε μια συνεχής, επαναληπτική διαδικασία για να αναπτύξει μια νέα οικιστική περιοχή πάνω στα απομεινάρια μιας βιομηχανικής περιοχής: το 12ο δημοτικό διαμέρισμα του Meidling. Το έργο άρχισε να υλοποιείται το 1998. Κατασκευάστηκε με ιδιωτικά κεφάλαια και επιδοτήθηκε από τον Δήμο Βιέννης. Αποτελείται από 1000 διαμερίσματα και στεγάζει 3000 κατοίκους που κατά τα 2/3 είναι Αυστριακοί προερχόμενοι από την περιοχή της Βιέννης. Το κόστος κατασκευής υπολογίζεται σε 860 €/μ²

2.3.4. 4ος Πολεοδομικός Περίπατος • Τρίτη 23.10.2007

Το 1966 η Αυστριακή Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση έκανε προσφορά στον ΟΗΕ να κατασκευάσει το διεθνές κέντρο των κεντρικών γραφείων στη Βιέννη. Το 1967 η Κυβέρνηση και ο Δήμος της Βιέννης, σε κοινή απόφαση, όρισαν μια περιοχή στις όχθες του Δούναβη ως το σημείο ανέγερσης του Κέντρου. Το 1968 ανακηρύχθηκε διεθνής διαγωνισμός για το σχεδιασμό των κτιρίων στο Donaupark δημιουργώντας διεθνές ενδιαφέρον στο χώρο των αρχιτεκτόνων με αποτέλεσμα να κατατεθούν 288 προτάσεις. Το Σεπτεμβρίου 1969 η διεθνής κριτική επιτροπή απένειμε βραβεία σε 4 σχέδια αλλά ανακοίνωσε πως κανένα δεν ήταν κατάλληλο για άμεση υλοποίηση στην αρχική του μορφή, καθώς επίσης ζήτησε κατάλληλες μετατροπές των σχεδίων και να καταθέσουν λεπτομερείς σχέδια για την πρώτη φάση κατασκευής. Τα αναθεωρημένα σχέδια κατατέθηκαν τον Απρίλιο 1970 όπου και μια εννεαμελής διεθνής επιτροπή ειδικών εξέτασε τα σχέδια για τη δεύτερη φάση του διαγωνισμού. Στις 18 Δεκεμβρίου 1970 ο αρχιτέκτονας Αυστριακός Johann Staber κηρύχθηκε ο νικητής του διαγωνισμού. Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε το 1972 υπό τη γενική καθοδήγηση του Internationaler Amtssitz und Konferenzzentrum Wien (IAKW) και το VIC εγκαινιάστηκε στις 23 Αυγούστου 1979.

Το κτιριακό συγκρότημα του VIC καλύπτει επιφάνεια 180,000 μ² και παραδόθηκε από την κυβέρνηση στα Η.Ε. και την ΙΑΕΑ με το συμβολικό ενοίκιο του 1 Αυστριακού σεληνίου (σήμερα 0,77 Ευρώ) για 99 χρόνια. Η συντήρηση και τα λειτουργικά έξοδα, που το 2003 ανέρχονταν σε 15,5 εκατομμύρια Ευρώ, καλύπτονται από τους οργανισμούς των Η.Ε. που λειτουργούν στο χώρο. Το Κέντρο αποτελείται από περίπου 4,500 γραφεία, 9 συνεδριακές αίθουσες, και από το 2004 εργάζονται σε αυτό περί τους 3,600 δημόσιους λειτουργούς από 100 χώρες. Τα δε κατασκευαστικά μεγέθη ανέρχονται στο ποσό των 640.000.000 Ευρώ που κάλυψαν κόστος κατασκευής κτιρίων μεταξύ 48 και 120 μέτρων. Τα ποσά αυτά καλύφθηκαν κατά 65% από την Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση και κατά 35% από το Δήμο Βιέννης.

Σήμερα περί τους 5000 ανθρώπους εργάζονται στο VIC, το οποίο εκτός από εργασιακούς χώρους παρέχει εστιατόρια, τράπεζες, ταχυδρομείο και εμπορικά καταστήματα.

Το απόγευμα της ίδια μέρας έγινε συνάντηση με την κυρία Μαρία Βασιλάκου, επικεφαλής του Κόμματος των Πρασίνων στη Βιέννη, βουλευτή στο τοπικό Κοινοβούλιο και υπουργό άνευ χαρτοφυλακίου στην τοπική κυβέρνηση της Βιέννης. Στην αρχή της συνάντησης η κ. Βασιλάκου αναφέρθηκε στην μεγάλη παράδοση και ευαισθησία που δείχνουν οι πράσινοι της Αυστρίας σε θέματα πολεοδομίας, αρχιτεκτονικής και συγκοινωνιών.

Έκανε μία σύντομη αναφορά στα προβλήματα της πόλης και ειδικότερα:

- στην εξάπλωση της πόλης, λόγω της πληθυσμιακής της αύξησης. Προβλέπεται ότι έως το 2030 θα κατασκευαστούν στην ευρύτερη περιοχή της Βιέννης περίπου καινούργια διαμερίσματα.
- στα προβλήματα κυκλοφορίας που συνεχίζουν να υπάρχουν, παρά την ύπαρξη ενός master plan που περιέχει πολλούς στόχους για τις επόμενες δεκαετίες. Γενικά υπάρχουν πολλά προγράμματα που τη στιγμή της εφαρμογής τους όμως, υλοποιούνται διαφορετικά. Υπάρχει μια διαρκής ενημέρωση για τα πλέον ριζοσπαστικά προγράμματα στην Ευρώπη, όπως π.χ. τα διόδια εντός των πόλεων κτλ.

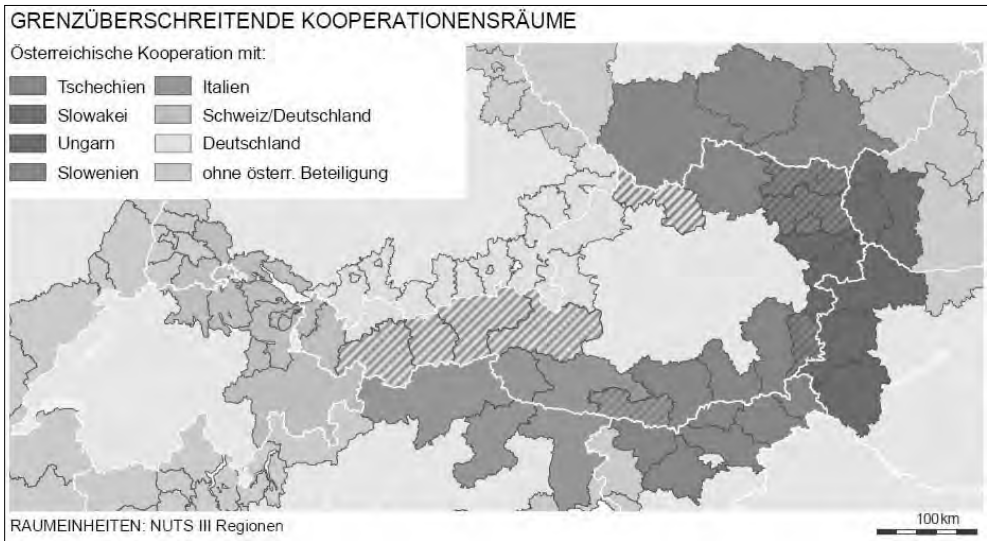
Τέλος έγινε μια σύντομη συζήτηση σχετικά με το ενεργειακό, την καύση των απορριμμάτων και γενικότερα θέματα οικολογικού ενδιαφέροντος. Η κ. Βασιλάκου τόνισε ότι το ενεργειακό είναι υποχρέωση του κράτους και ότι δημοτικές εταιρείες σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα έχουν καταφέρει σημαντικά επιτεύγματα δημιουργώντας π.χ. την πρώτη μονάδα παραγωγής βιοαερίου από απορρίμματα.

2.3.5. 5ος Πολεοδομικός Περίπατος • Τετάρτη 24.10.2007

Την Τετάρτη 24.10 επισκεφτήκαμε το Αυστριακό Συμβούλιο Χωροταξίας (Österreichische Raumordnungskonferenz) στο ιστορικό κτίριο της Hohenstaufengasse, έργο του Otto Wagner, το οποίο λειτουργούσε ως τράπεζα από το 1882 (Laenderbank). Εκεί, ο Mag. Markus Seidl περιέγραψε το σύστημα του σχεδιασμού και της περιφερειακής πολιτικής της Αυστρίας, θίγοντας μεταξύ άλλων έμφαση και τα παρακάτω θέματα.

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της Αυστρίας είναι η διασπορά των οικισμών, κυρίως στις πεδινές περιοχές. Η χώρα έχει πολυκεντρική δομή, με αρκετές πόλεις άνω των 100.000 κατοίκων, διάσπαρτες σε όλη την έκτασή της. Ο σχεδιασμός θα πρέπει να επαναπροσδιοριστεί, κυρίως μέσα στο πλαίσιο της Ε.Ε., ώστε να εκμεταλλευτούν τις τεράστιες δυνατότητες που προσφέρονται για οικονομική ανάπτυξη. Για παράδειγμα, ένα θέμα είναι η ανανέωση του σχεδιασμού των δικτύων και η ένταξη του στα ευρύτερα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, καθώς μέχρι πρόσφατα η οργάνωση τους αποτελούσε εσωτερικό ζήτημα.

Εξάλλου, η θέση της Αυστρίας στον Ευρωπαϊκό Χώρο προσφέρει πολλές δυνατότητες συνεργασίας, τόσο σε εθνικό επίπεδο, λόγω γειτνίασης με πολλές χώρες, όσο και σε επίπεδο πόλεων, καθώς οι περισσότερες πόλεις της βρίσκονται πολύ κοντά στα σύνορα με τις άλλες χώρες.



Σχ. 2.13. Διασυνοριακές συνεργασίες τη Αυστρίας.

Το βασικότερο στοιχείο που χαρακτηρίζει το σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού είναι ο αποκεντρωτικός του χαρακτήρας. Έτσι, το ανώτατο επίπεδο σχεδιασμού είναι αρμοδιότητα της κυβέρνησης, καθώς και το νομοθετικό μέρος αυτού, ενώ το ομοσπονδιακό κράτος είναι υπεύθυνο για θέματα που αφορούν το ίδιο και οι κοινότητες για τον ανεξάρτητο τοπικό σχεδιασμό, πάντα όμως ελεγχόμενες από κάποια επιβλέπουσα αρχή, οριζόμενη από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση. Στη συνέχεια παρουσιάστηκαν τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά του τρόπου άσκησης χωροταξικής πολιτικής σε κάθε επίπεδο.

Σχεδιασμός σε εθνικό επίπεδο: Έλλειψη χωροταξικού σχεδίου σε εθνικό επίπεδο. Κάλυψη από τομεακό σχεδιασμό με χωρική διάσταση (π.χ. δασικός σχεδιασμός, σχεδιασμός μεταφορών κλπ.).

Σχεδιασμός στο επίπεδο των Ομοσπονδιακών Κρατιδίων: Νομοθεσία χωροταξίας (καθορισμός των στόχων, των οργάνων προγραμματισμού, των υποχρεώσεων και των διαδικασιών για τον τοπικό σχεδιασμό). Προγράμματα κρατικής ανάπτυξης. Περιφερειακός προγραμματισμός, π.χ. καθορισμός των ορίων των οικισμών. Ειδικά/τομεακά προγράμματα χωροταξίας (υπερπεριφερειακά), π.χ. τουρισμού

Τοπικός Σχεδιασμός: Τοπική χωρική ανάπτυξη (μακροπρόθεσμη), θεσμικό πλαίσιο. Σχέδιο χρήσεων γης (κανονισμός από τις τοπικές αρχές, δεσμευτικός – για 10 χρόνια – τόσο για την τοπική αρχή που είναι υπεύθυνη για τα κτίρια, όσο και για τους ιδιοκτήτες ακινήτων). Σχέδιο κτιριακού κανονισμού (καθορίζει κάλυψη, γραμμές κτηρίου, ύψη, πυκνότητες). Τα σχέδια πρέπει να λάβουν υπόψη τον προγραμματισμό από το κράτος και τα ομόσπονδα κρατίδια (προγράμματα κρατικής ανάπτυξης, περιοχές προστασίας).

Σχετικά ισχυρή θέση των τοπικών αρχών λόγω του συνταγματικού δικαιώματος για τον ανεξάρτητο προγραμματισμό και του ρόλου ως «ελεύθερο οικονομικό φορέα»! Είναι το μόνο επίπεδο στην Αυστρία, στο οποίο η χωροταξία πραγματοποιείται και έξω από τα όρια του!

Σχετικά με το Αυστριακό Συμβούλιο Χωροταξίας (ÖROK): Δε πρόκειται για νομικό πρόσωπο. Διαθέτει πολιτική και διοικητική εκπροσώπηση. Υποστηρίζεται από Γραμματεία.

Στόχοι και προϊόντα του Συμβουλίου είναι: Ο συντονισμός των μέτρων με το χωρικό αντίκτυπο. Η Αυστριακή Χωρική Ανάπτυξη. Η έρευνα (μελέτες για ζητήματα σχετικά με τον χώρο). Οι συστάσεις για εφαρμογή πολιτικών. Πληροφορίες & δημοσιότητα.

Η οργάνωση του Συμβουλίου: Για το εκτελεστικό σώμα στο πολιτικό επίπεδο, η προεδρία εναπόκειται στον ομοσπονδιακό καγκελάριο. Περιλαμβάνει όλους τους ομοσπονδιακούς υπουργούς και κυβερνήτες, τους προέδρους της Αυστριακής Ένωσης των πόλεων και της Αυστριακής Ένωσης των Κοινοτήτων και τους προέδρους των κοινωνικών και οικονομικών φορέων που συμμετέχουν ως σύμβουλοι.

Σε διοικητικό επίπεδο, το πιο υψηλό επίπεδο είναι η «Επιτροπή των Βουλευτών» η οποία συμφωνεί σχετικά με το πρόγραμμα και τον προϋπολογισμό (Γενικοί Διευθυντές).

Στο κατώτερο επίπεδο, διάφορες επιτροπές και ομάδες εργασίας έχουν οργανωθεί προκειμένου να ολοκληρωθούν οι στόχοι του ÖROK. Διαμορφώνονται από τους ανώτερους υπαλλήλους που αντιπροσωπεύουν τους συνεργάτες ÖROK και έμπειρους επιστήμονες.

Το γραφείο ÖROK καθιερώθηκε στην ομοσπονδιακή καγκελαρία για λειτουργικές αρμοδιότητες, αλλά όντας ανεξάρτητο σε οργανωτικά θέματα. Οι αποφάσεις βασίζονται στην ομοφωνία.

ÖROK και Ευρώπη: Ένας από τους κύριους στόχους του ÖROK είναι να διαμορφώσει την έννοια της «Χωρικής Ανάπτυξης της Αυστρίας», ένα στρατηγικό έγγραφο αναφοράς, το οποίο αναθεωρείται κάθε δέκα έτη. Στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών περιφερειακών και χωρικών πολιτικών ανάπτυξης, το ÖROK διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο συντονιστή μεταξύ του εθνικού και του ευρωπαϊκού επιπέδου.

Κύριοι στρατηγικοί στόχοι είναι: Ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής στο ευρύτερο εθνικό πλαίσιο. Εξασφάλιση συντονισμού στα προγράμματα. Διευκόλυνση της εύρεση κοινών θέσεων μεταξύ διαφορετικών εταιρών.

3. Κωνσταντινούπολη⁶

3.1. Εισαγωγή⁷

Το 2008, το ενδιαφέρον στράφηκε προς την Κωνσταντινούπολη, μια πόλη που δεν θα μπορούσε να μην προκαλεί το ενδιαφέρον σπουδαστών και διδασκόντων, όχι μόνο γιατί χαρακτηρίζεται από έναν μαγευτικό συνδυασμό θέσης, φυσικού χώρου και ιστορικού περιβάλλοντος, ή γιατί εξακολουθεί να διατηρεί ζωντανούς τους συνδέσμους της με τον ελληνισμό, αλλά και διότι οι φρενήρεις ρυθμοί οικιστικής ανάπτυξης της αποτελούν ίσως μια μοναδικότητα στο μεσογειακό χώρο. Τα προβλήματα είναι προφανώς πολλά, οι συγκρίσεις με τα δεδομένα των δικών μας μητροπόλεων γόνιμες, οι δε σχεδιασμοί στο πολεοδομικό και περιφερειακό επίπεδο, συχνά προκαλούν το θετικό μας ξάφνιασμα, ενώ άλλες φορές κεντρίζουν το κριτικό μας πνεύμα.

Η εκπαιδευτική εκδρομή, η οποία δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί χωρίς τη στήριξη μιας σειράς ανθρώπων. Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλονται στους συναδέλφους μας, Νίκο Ουζούνογλου, καθηγητή ΕΜΠ, Γιώργο Σαρηγιάννη, ομότιμο καθηγητή ΕΜΠ, και Σάββα Τσιλένη, Δρ. ΕΜΠ, για το υλικό που διέθεσαν, αλλά και για τις κατευθύνσεις, τις πληροφορίες και τις συμβουλές, που με πολύ κέφι και μεγάλη υπομονή προσέφεραν.

Ουσιαστικότητα ήταν η στήριξη και η βοήθεια που προσφέρθηκε από τους ανθρώπους του ελληνισμού της Πόλης. Θερμές ευχαριστίες εκφράζονται στον Λάκη Βίγγα, πρόεδρο της ελληνικής Κοινότητας Νιχωρίου, για τη συνολική βοήθεια που προσέφερε, αλλά και για την υποδοχή που επιφύλαξε στο Νιχώρι. Θερμές επίσης ευχαριστίες οφείλονται στον ιατρό Λάμπρο Ψαρόπουλο διευθυντή των Νοσοκομείων Βαλουκλή, για τη θερμή φιλοξενία των σπουδαστών.

6. Το κείμενο αυτό αντλεί υλικό και βασίζεται σε αποσπάσματα από το λεπτομερές τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής, που αποτελεί προϊόν συλλογικής δουλειάς όλων των συμμετεχόντων στην εκπαιδευτική επίσκεψη στη Κωνσταντινούπολη [πρβλ. <http://oldwww.arch.ntua.gr/node-resources/854#resource-10601>], και προφανώς ανταποκρίνεται στα δεδομένα της πόλης εκείνης της περιόδου.

7. Το εισαγωγικό αυτό σημείωμα έχει συνταχθεί από τον Κ. Σερράο. Τα κείμενα που ακολουθούν έχουν συνταχθεί αρχικά από τους εξής, κατά ενότητα: 3.2.1: Ι. Νασιοπούλου, 3.2.2: Ε. Βορδώνη, 3.3.1: Ζ. Ζαβιτσάνου και Α. Κοκώση, 3.3.2: Σ. Καντά, 3.3.4: Β. Παπαθανασίου, 3.4.1: Μ. Λούκα, 3.4.2: Ε. Οικονομοπούλου, 3.5: Ε. Τούση και Β. Φυτά, 3.6.1: Σ. Μπονέτη και 3.6.2: Ε. Βορδώνη. Όλα τα κείμενα παρατίθενται εδώ με προσαρμογές από τον Κ. Σερράο, για τις ανάγκες της παρούσας έκδοσης.

Για λεπτομερή αναφορά στις πηγές ο αναγνώστης θα πρέπει να ανατρέξει στο αναλυτικό τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής (βλ. υποσημείωση 6).

Την ομάδα των συμμετεχόντων μεταπτυχιακών σπουδαστών αποτέλεσαν οι: Ε. Βορδώνη, Σ. Γιακοπούλου, Γ. Δρόσος, Ζ. Ζαβιτσάνου, Δ. Καίρη, Σ. Καντάς, Έ. Καραμπάμπα, Α. Κοκώση, Α. Κουδούνη, Μ. Λουκά, Δ. Μούγιος, Σ. Μπονέτη, Ι. Νασιοπούλου, Β. Παπαθανασίου, Α. Ρόδη, Ε. Τούση, και Β. Φυτά. Συμμετείχαν επίσης και οι υπ. δρ. της Σχολής μας, Γ. Αναγνωστοπούλου, Ε. Οικονομοπούλου και Δ. Σοφιανόπουλος. Την επιστημονική ευθύνη και το συντονισμό της εκπαιδευτικής εκδρομής είχαν οι καθηγητές Σ. Αυγερινού Κοιλώνια και Κ. Σερράος.

Σημαντική τέλιος ήταν η συμβολή συναδέλφων πολεοδομών / χωροτακτών της Κωνσταντινούπολης, που είχαν την καλοσύνη να μας δεχθούν και να μας αφιερώσουν πολύ από το χρόνο τους. Θα πρέπει εδώ να αναφέρουμε, την Tülin Ersöz, δημαρχικό σύμβουλο, στέλεχος του φορέα μητροπολιτικής διοίκησης της Κωνσταντινούπολης, τους Güzin Konuk, Erbatur Çavuşoğlu και Bilge Ulusay Alpay, καθηγητές του τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας του Πανεπιστημίου Καλών Τεχνών Mimar Sinan, την Nur Akin, καθηγήτρια του Istanbul Kültür Üniversitesi, καθώς επίσης και την αρχιτέκτονα Mucella Yarıcı και τους συνεργάτες της, στελέχη του Επιμελητηρίου Αρχιτεκτόνων Mimarlar Odası.



Σχ. 3.1. Γενική άποψη της πυκνοδομημένης αστικής περιοχής της Κωνσταντινούπολης, στο σταυροδρόμι του Βοσπόρου με τον Κεράτιο Κόλπο.

3.2. 1ος Πολεοδομικός Περίπατος (29.6.2008)

3.2.1. Επίσκεψη στην Αγία Σοφία

Εis την Πόλιν...

Πρώτη φορά στην Κωνσταντινούπολη. Πρώτη φορά στην Τουρκία.

Καλοκαιρινό πρωινό Κυριακής, σύντομη πτήση μιας ώρας και άφιξη σε έναν τόπο που συνεχίζεις να μιλάς την γλώσσα σου. Τα παραπάνω ένα μόνο πράγμα δηλώνουν: μια σχεδόν βέβαιη οικειότητα με την πρωτεύουσα των τριών αυτοκρατοριών.

Ξεκινάμε για την γειτονική περιοχή του Σουλταναχμέτ, τη γη που η άκρη της είναι στην είσοδο του Κεράτιου Κόλπου, στη νότια πλευρά της βρέχεται από τη θάλασσα του Μαρμαρά και στην ανατολική από τη θάλασσα του Βοσπόρου και που επηλέγει από τον Βύζαντα το 657 π.Χ. να ιδρυθεί η πόλη με το όνομα Βυζάντιο, η Κωνσταντινούπολη. Πρώτη στάση η Αγία Σοφιά.

Η φήμη, οι μύθοι και οι θρύλοι, οι συμβολισμοί αυτού του χώρου έχουν επιδράσει έντονα στο εθνικό φαντασιακό, πέρα από τους ρεαλισμούς της αστικής καθημερινότητας και περιμένεις προσκυνητής ή αυτοκράτορας μετά από μια θριαμβευτική είσοδο, να μείνεις έκθαμβος από το αρχιτεκτονικό θαύμα. Προκατασκευασμένη εμπειρία. Ξεκάθαρες εικόνες που έχουν ήδη αφομοιωθεί. Χιλιάδες αφηγήσεις έχουν φροντίσει γι' αυτό. Προσοχή. Οι εργασίες συντήρησης εντός του ναού και διάφορα έργα διαμόρφωσης του περιβάλλοντα χώρου, οι αλλαγές και οι προσθήκες παλαιότερων αιώνων εμφανίζουν μπροστά μας μια σύνθετη και πολύπλοκη εικόνα ενός σπουδαίου έργου που ανταγωνίζεται και διαμορφώνεται ανάλογα με το χρόνο, με την ιστορία. Και αυτό μας φέρνει στο σήμερα που η Αγία Σοφιά είναι μουσείο και χώρος πολλαπλών αναγνώσεων για τους διαφόρων προελεύσεων επισκέπτες και κατοίκους, είτε εθνικά είτε κοινωνικά. Σίγουρα, όμως, η ιστορικότητα αποτελεί μία από τις κυρίαρχες διαστάσεις της έλξης που ασκεί αυτός ο χώρος ανεξάρτητα από την προσέγγιση της ιστορίας.

Η Αγία Σοφιά, που συγκαταλέγεται στα μεγαλύτερα αρχιτεκτονικά επιτεύγματα του κόσμου, χτίστηκε τον 6ο αιώνα επί αυτοκράτορα Ιουστινιανού και επηρέασε την αρχιτεκτονική των αιώνων που ακολούθησαν. Ξεκίνησε να χτίζεται μετά την αιματηρή στάση του Νίκα στη θέση δύο παλαιότερων εκκλησιών και η κατασκευή της διήρκεσε από το 532 έως το 537. Ο πρωταρχικός στόχος του Ιουστινιανού ήταν η πραγμάτωση μιας μεγάλης ενιαίας κρατικής θρησκείας, της Ορθοδοξίας, η οποία θα αντανάκλούσε στο θρησκευτικό πεδίο την πολιτική και κοινωνική ενότητα του κράτους, τυπικό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο οι Βυζαντινοί αυτοκράτορες αντιμετώπιζαν σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας του Βυζαντίου τη θρησκεία και την ιδέα που είχαν για το δικό τους ρόλο οπότε η θρησκεία ταυτιζόταν με την πολιτική.

Τον 15ο αιώνα οι Οθωμανοί την μετέτρεψαν σε τέμενος εξ ου και οι μιναρέδες, οι τάφοι και οι κρήνες. Επί Κεμάλ Ατατούρκ μετατράπηκε σε μουσείο που ξεκίνησε να λειτουργεί τη δεκαετία του 1940.

Το εσωτερικό της Αγίας Σοφίας είναι σχεδιασμένο ώστε να προκαλεί την αίσθηση του θολωτού σύμπαντος με έντονη την παρουσία του φωτός. Σε αυτό συμβάλλει κυρίως ο τρούλλος που βρίσκεται σε ύψος 56 μέτρων και έχει διάμετρο 33 μέτρων. Τα περισσότερα από τα ψηφιδωτά στα διάφορα τμήματα του ναού έχουν καταστραφεί ενώ άλλα διατηρούνται ακόμα. Αφορούν σε διαφορετικές ιστορικές περιόδους και διαμορφώνουν μηνύματα και συμβολισμούς της ιστορίας τόσο της κοσμικής όσο και της θρησκευτικής εξουσίας και της μεταξύ τους σχέσης. Εξαιρετικά σημαντικά θεωρούνται το ψηφιδωτό της Παρθένου με τον Κωνσταντίνο και τον Ιουστινιανό, το Μωσαϊκό της Δεήσεως, το μωσαϊκό με τη Θεοτόκο Βρεφοκρατούσα μαζί με τον αυτοκράτορα Ιωάννη Β' τον Κομνηνό και την αυτοκράτειρα Ειρήνη, το Μωσαϊκό του Ιησού με τον Αρχάγγελο Γαβριήλ και την Παρθένο.

Φεύγοντας από την περιοχή κατευθυνόμαστε στις αποβάθρες (Bogaz iskelesi) κοντά στη γέφυρα του Γαλατά στην περιοχή Eminönü από την ευρωπαϊκή πλευρά για να πάρουμε το πλοίο και να πάμε στο Νιχώρι (Yeniköy).

Σε αυτά τα θαλάσσια ληωφορεία στοιβάζεται πολύς κόσμος καθημερινά για τις μετακινήσεις του στην Πόλη. Στη διαδρομή πάνω στο πλοίο απολαμβάνουμε τσάι και παρακολουθούμε ιδιοκτήτες πολυτελών κατοικιών, παρατεταγμένων σε σειρά πάνω στην παραλία του Βοσπόρου, σαν ανατολίτικη Βενετία, να έχουν αποκόψει κάθε πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο. Η οικιστική αυτή ανάπτυξη προχωρά και στους καταπράσινους λόφους που καταλήγουν στη θάλασσα. Ιδιοποιημένοι χώροι μεγάλης ομορφιάς και σημασίας για όλους τους κατοίκους της Πόλης που καταλήγουν σε άπειρες χαμένες βόλτες για περπάτημα και για φαγητό, ψάρεμα, χάζεμα σε ένα από τα πιο χαρακτηριστικά τοπία αυτής της μεγαλούπολης. Αποβίβαση.

3.2.2. Επίσκεψη στο Νιχώρι

Ένα από αυτά τα ρωμαϊκά χωριά του Βοσπόρου, είναι το Νιχώρι το οποίο είχαμε την ευκαιρία να επισκεφθούμε κατά τη διάρκεια της παραμονής μας στην Πόλη. Με την άφιξη μας στο Νιχώρι μας υποδέχθηκε ο Λάκης Βίγκας (Πρόεδρος στην Κοινότητα της Παναγίας της Κουμαριώτισσας) στο ναό της Παναγίας της Κουμαριώτισσας, όπου και μας μίλησε για θέματα σχετικά με την Κοινότητα και την ελληνική ομογένεια. Ακολούθως η Κοινότητα μας προσέφερε παραδοσιακό γεύμα στο εστιατόριο Deniz Park, ενώ στη συνέχεια μας ξενάγησαν στην Πόλη η Ρέα Καληφάογλου, επίτροπος στην εκκλησιαστική



Σχ. 3.2. Η ομάδα μαζί με τον Λάκη Βίγκα έξω από το Ναό της Παναγίας της Κουμαριώτισσας στο Νιχώρι.

εφορία της Παναγίας της Κουμαριώτισσας και ο Παναγιώτης Θωμόπουλος, φοιτητής του τμήματος τουρκικών σπουδών που συμμετείχε στο πρόγραμμα Erasmus με το Πανεπιστήμιο της Κωνσταντινούπολης.

Στο Νιχώρι κατοικούσε μέχρι πριν λίγα χρόνια μεγάλος αριθμός Ρωμιών μαζί με πλήθος Αρμενίων και έναν αριθμό Εβραίων και Λεβαντινών. Σήμερα, εκτός από τους Τούρκους και τους λίγους Ρωμιούς που έχουν απομείνει, το Νιχώρι συγκεντρώνει το μεγαλύτερο πληθυσμό Εβραίων του Βοσπόρου που ανήκει στη μεγαλοαστική τάξη.

Οι ελληνικοί ναοί της περιοχής, το παλαιό Ζωγράφειο Παρθεναγωγείο, το οποίο ιδρύθηκε το 1893 και λειτουργούσε ως εξατάξιο γυμνάσιο (σήμερα είναι δυστυχώς ερειπωμένο), το ρωμαίικο κοινοτικό νεκροταφείο, οι ρωμαίικες κατοικίες, αποτελούν αδιάσειστους μάρτυρες της ένδοξης ελληνικής ιστορίας της Πόλης. Η επίσκεψή μας σε αυτά ήταν ιδιαίτερα συγκινητική καθώς ήταν άκρως αισθητή η παρουσία του ελληνικού στοιχείου στην περιοχή.

3.3. 2ος Πολεοδομικός Περίπατος (30.6.2008)

3.3.1. Βυζαντινή και οθωμανική Κωνσταντινούπολη. Επίσκεψη και ξενάγηση στα μνημεία

Μονή της Χώρας (Καχριέ Τζαμί)

Η μέρα μας ξεκίνησε με ξενάγηση στη Μονή της Χώρας, η οποία βρίσκεται κοντά στα Θεοδοσιανά τείχη της πόλης, γνωστή σήμερα με την ονομασία Καχριέ Τζαμί (Kariye Camii). Η Μονή της Χώρας αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μνημεία της βυζαντινής περιόδου της πόλης και επιπλέον θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα από καλλιτεχνικής άποψης μνημεία. Αποτελεί την Καπέλλα Σιξτίνα της Κωνσταντινούπολης καθώς ξεχωρίζει για τα ψηφιδωτά, τις τοιχογραφίες της καθώς και το πλούσιο εικονογραφικό της πρόγραμμα.

Ο σημερινός ναός χρονολογείται από τον 11ο αιώνα. Μεταξύ 1315 και 1321 ξανασχεδιάστηκε. Τότε προστέθηκαν τα ψηφιδωτά και οι τοιχογραφίες από τον Θεόδωρο Μετοχίτη, ο οποίος θεωρείται και ο κυριότερος ανακαινιστής του μνημείου. Το 1506 μετατράπηκε από τον Ατίκ Αλή πασά σε τζαμί με την ονομασία Καχριέ Τζαμί, όπου μεγάλο μέρος των ψηφιδωτών διατηρήθηκε.

Φαίνεται ότι μετά την Άλωση ο ψηφιδωτός διάκοσμος σκεπάστηκε. Σοβαρές εξάλληλο φθορές έπαθε το μνημείο από τις κατά καιρούς πυρκαγιές και τους σεισμούς. Το κτίριο ανακαινίστηκε το 1766 από τον αρχιτέκτονα Ismail Halife, οπότε πάλι ο διάκοσμος διατηρήθηκε, ωστόσο όμως παρέμενε άγνωστος για το Δυτικό κόσμο. Τόσο τα ψηφιδωτά όσο και οι νωπογραφίες αποκαλύφθηκαν κατά τη δεκαετία του '40 από το Βυζαντινό Ινστιτούτο. Σήμερα το μνημείο λειτουργεί ως Μουσείο.



Σχ. 3.3. Εξωτερική όψη της Μονής της Χώρας.

Μονή του Λιβός (τέμενος Καληντέρ Χανέ)

Μετά την περιήγηση στην Μονή της Χώρας το λεωφορείο μας άφησε στην περιοχή κοντά στο Τζαμί Σουλεϊμανιγιέ. Εκεί βρίσκεται και η Μονή του Λιβός, το σημερινό Τέμενος Καληντερχανέ, μια παλιά βυζαντινή εκκλησία που σήμερα έχει μετατραπεί σε τζαμί. Ο ναός φτιάχτηκε για πρώτη φορά τον 5ο αιώνα, κατεδαφίστηκε όμως κατά τον 7ο με 8ο και ξανακατασκευάστηκε με τα ίδια στοιχεία. Τον 13ο αιώνα γκρεμίστηκε το πάνω μέρος του και κατά τον 13ο με 14ο κατασκευάστηκε ένας νέος πια τρούλος. Διαθέτει το χαρακτηριστικό σταυροειδές σχήμα των ναών της βυζαντινής περιόδου.



Εικ.3.4. Ο τρούλος στη Μονή του Λιβός (αριστερά). Σχ. 3.6. Θέση πρώην Ιερού της παλιάς Εκκλησίας.

Το ιερό της παλιάς εκκλησίας έχει κλειστεί με τείχος, για την ενίσχυση του κτιρίου, και παράλληλα έχουν γίνει και άλλες αλλαγές από τον αρχιτέκτονα του Μηλέ Τζαμιού, Μεχμέτ Αγά. Το τέμενος πήρε το όνομά του από την αδελφότητα των δερβίσηδων Καλεντέρ, που το χρησιμοποιούσαν ως αρχηγείο τους.

Περιήγηση στα σοκάκια του μαχαλά που περιβάλλουν το Τζαμί Σουλεϊμανιγιέ

Φεύγοντας από το Καλεντερχανέ περπατήσαμε στα σοκάκια του μαχαλά του περιβάλλει το Σουλεϊμανιγιέ Τζαμί. Τα περισσότερα κτίρια της περιοχής μοιάζουν σήμερα εγκαταλελειμμένα. Επί Οθωμανικής αυτοκρατορίας στην περιοχή έμεναν κυρίως έμποροι αλλά όχι χριστιανοί, αφού απαγορεύονταν να κατοικήσουν στην περιοχή. Τα ξύλινα κτίσματα, που διαμορφώνουν και τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της περιοχής, χρονολογούνται περίπου στον 18ο με 19ο αιώνα και ήταν κυρίως κατοικίες. Οι κατοικίες του μαχαλά σήμερα αρχίζουν να συντηρούνται σταδιακά.

Τζαμί Σουλεϊμανιγιέ

Πρόκειται για το πιο σημαντικό τέμενος της Κωνσταντινούπολης, σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα μεγάλο Σινάν και αφιερωμένο στον ιδρυτή του, τον Σουλεϊμάν το Μεγαλοπρεπή. Χτίστηκε πάνω στα ερείπια του παλιού παλατιού Εσκί Σαράι το διάστημα 1550-57.

Το Σουλεϊμανιγιέ θεωρείται αυτοκρατορικό τέμενος και όχι απλό τζαμί γιατί εκτός του κεντρικού τζαμιού που δεσπόζει στο σύνολο της σύνθεσης, γύρω του αναπτύσσονται και άλλοι βοηθητικοί χώροι. Πρόκειται για μια πόλη μέσα στην πόλη. Εκτός από τα μαυσωλεία, στα τέμενη υπάρχουν γύρω από το κεντρικό κτίριο λουτρά, βιβλιοθήκες, νοσοκομεία, νεκροταφεία και το παλατάκι του σουλτάνου.

Τέμενος του Πρίγκιπα

Το τέμενος του Πρίγκιπα ή αλλιώς Sehzade Camii είναι ένα από τα πρώτα έργα του Σινάν, το οποίο το σχεδίασε σε ηλικία 40 ετών και θεωρείται το «μαθητικό του έργο». Αυτό το συγκρότημα τζαμιών χτίστηκε επί Σουλεϊμάν του Μεγαλοπρεπούς σε ανάμνηση του γιου που απέκτησε με τη Ρωξελιάνη, Σεχζαντέ (διάδοχος) Μωάμεθ, ο οποίος πέθανε από ευλογιά στα 21 του χρόνια. Το κτίσμα ήταν η πρώτη μεγάλη αυτοκρατορική παραγγελία στον Σινάν και ολοκληρώθηκε το 1548.

3.3.2. Επίσκεψη στο Επιμελητήριο Αρχιτεκτόνων

Κατά την επίσκεψη στο Επιμελητήριο Αρχιτεκτόνων (Mimarlar Odasi), (Istanbul Buyukkent Subesi, Yildiz Sarayi Dis Karakol Binasi) έγινε ενημέρωση σχετικά με τις διαδικασίες του σχεδιασμού της πόλης, υπό την ευθύνη της αρχιτέκτονος Mucella Yarpici.

Το αστικό συγκρότημα της Κωνσταντινούπολης έχει πληθυσμό της τάξης των δώδεκα περίπου εκατομμυρίων. Η ραγδαία μεταβολή του πληθυσμιακού μεγέθους της πόλης,

οφείλεται στην υψηλή εσωτερική μετανάστευση. Οι διενέξεις για την επικράτηση του κοσμικού ή ισλαμικού κράτους, η αδυναμία επίλυσης των βίαιων και συνεχών προστριβών με τον Κουρδικό πληθυσμό που ζει στη χώρα και η φυσιογνωμία της Κωνσταντινούπολης, ως την πλέον αναπτυσσόμενη πόλη της Τουρκίας, εξωθούσαν μεγάλα τμήματα του πληθυσμού, κυρίως από τα ανατολικά τμήματα της χώρας, να μεταναστεύσουν.

Για τα μέλη του Αρχιτεκτονικού επιμελητηρίου, η Κωνσταντινούπολη είναι μια μητρόπολη, με δυναμικές μελλοντικές προοπτικές, αλλά προβληματικό παρόν. Αντιμετωπίζει σημαντικά οικονομικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά προβλήματα, τα οποία δυσχεραίνουν το σχεδιασμό της πόλης. Στην παρούσα χρονική στιγμή είναι πολλή τα επί μέρους αναπτυξιακά προγράμματα που βρίσκεται σε εξέλιξη εντός της πόλης. Ωστόσο, το επιμελητήριο αντιδρά και προσπαθεί να συμπαρασύρει με το μέρος του και άλλες επιστημονικές ομάδες, καθώς σε αυτά τα σχέδια για την πόλη υποβαθμίζεται και ζημιώνεται το περιβάλλον και δεν τηρούνται οι στοιχειώδεις κανόνες κοινωνικού διαλόγου και ανταλλαγής απόψεων μεταξύ των φορέων λήψης αποφάσεων και των επιστημονικών κοινοτήτων.

Με περιεκτικό τρόπο μας παρουσιάστηκαν ζητήματα σχετίζονται με την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, την αδυναμία επαρκούς κάλυψης αυτής της τεράστιας οικιστικής έκτασης που δημιουργείται σε ένα δυσμενή γεωγραφικό χώρο από πλευράς υποδομών.

3.3.3. Επίσκεψη στο Δήμο Κωνσταντινούπολης

Η Κωνσταντινούπολη αποτελεί μητροπολιτικό Δήμο ο οποίος επιμερίζεται σε 32 Δημοτικά Διαμερίσματα. Η ανάδειξη της Κωνσταντινούπολης ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας για το έτος 2010 είναι ένα γεγονός ευρείας εμβέλειας (mega event). Ωστόσο, η προώθηση αστικών αναπλάσεων, είναι μια ιδιαίτερα δύσκολη υπόθεση και στηρίζεται στην συστηματική και εντατική εργασία μιας ομάδας περίπου 60 ατόμων που συμμετέχουν στην οργάνωση των μελετών και στη λήψη των αποφάσεων.

Στην τρέχουσα καθημερινότητα, λόγω έλλειψης επαρκών οργανωτικών δομών και χρηματοδοτήσεων, η υπηρεσία εργάζεται κυρίως σε τοπικές εμβέλειας έργα και μελέτες (αποκατάσταση προσόψεων και κτιρίων, υποδομές ΜΜΜ και ταξί, εξωραϊσμός οδών, κλπ).

Αν και γίνονται προσπάθειες για τον αστικό ανασχεδιασμό της πόλης, όμως απουσιάζει ένας καθολικός σχεδιασμός, συγχέονται οι επιδιώξεις, οι στόχοι και δεν υπάρχει σαφές όραμα για την πόλη. Μέσα σε αυτήν την κατάσταση, στο πέρασμα των αιώνων και ενάντια στις αντιξοότητες, συντηρείται το ελληνικό στοιχείο, μέσω της παράδοσης, της αρχιτεκτονικής, των ομογενών, με σημαντικότερη όμως συχνότητα εμφάνισης στο χώρο. Σημείο κλειδί και για την ελληνική κοινότητα, όπως επίσης και για τους φορείς σχεδιασμού της πόλης, είναι η ανάδειξη της ως πολιτιστικής πρωτεύουσας. Είναι καίριας σημασίας για την διασφάλιση της βιωσιμότητας του ελληνικού στοιχείου της πόλης, η ανάδειξη και η προβολή της βυζαντινής και ελληνικής προέλευσης της πόλης και της σημασίας του ελληνισμού στην πορεία της πόλης μέχρι την σύγχρονη εποχή.

3.3.4. Βυζαντινή και οθωμανική Κωνσταντινούπολη. Επίσκεψη και ξενάγηση στα μνημεία (συνέχεια)

Πρώτη μας στάση ήταν στο χώρο του Αρχαίου Ιπποδρόμου και εξωτερικά είδαμε το κτίριο που ανήκε στον μεγάλο Βεζίρη Ιμπραϊμ Πασά Σουλεϊμάν τον Μεγαλοπρεπή. Το κτίριο αυτό χρονολογείται από το 1540 με 1542 και είναι το μοναδικό ιδιωτικό πέτρινο παλάτι που σώζεται από τον 16ο αιώνα στην Κωνσταντινούπολη. Αναστηλώθηκε την δεκαετία του '80 και σήμερα στεγάζει ένα από τα σπουδαιότερα μουσεία, το μουσείο της Ισλαμικής Τέχνης. Η τέχνη του Ισλάμ έχει ρίζες από τον 7ο αιώνα μ.Χ. και φτάνει μέχρι τον 19ο αιώνα.

Ακριβώς απέναντι είναι η Πλατεία των Αλόγων ή ο Αρχαίος Ιππόδρομος της Βυζαντινής Κωνσταντινούπολης. Ελάχιστα στοιχεία απομένουν από το γιγάντιο στάδιο στη καρδιά της βυζαντινής Κωνσταντινούπολης, ενώ σήμερα αποτελεί τον επιμήκη δημόσιο κήπο Ατ Μεϊντανί. Στο σημείο του Ιπποδρόμου τα μνημεία που παραμένουν πλέον και σώζονται μέχρι σήμερα είναι η σφεντόνα, ο οβελίσκος του Θεοδοσίου (ο Αιγυπτιακός οβελίσκος), η Στήλη του Κωνσταντίνου του Πορφυρογέννητου και ο Τρίποδας των Πλαταιών.

Επόμενη μας στάση ήταν στο Μπλε Τζαμί ή Τζαμί του Σουλτάνου Αχμέτ. Θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα αριστουργήματα της Ισλαμικής αρχιτεκτονικής και αρχιτέκτονάς του υπήρξε ο Σεντεφχάρ Μεχμέτ Αγά, μαθητής του Μιμάρ Σινάν. Το τζαμί έγινε γνωστό στη Δύση σαν «Μπλε Τζαμί» λόγω της κυριαρχίας του μπλε χρώματος στην εσωτερική του διακόσμηση.

Η βασική δομή του τζαμιού είναι περίπου κυβική, 53 επί 51 μέτρα. Διακρίνεται σε τρία μέρη: Την εξωτερική αυλή, την εσωτερική αυλή (προαύλιο) και το κυρίως οικοδόμημα.



Σχ. 3.5. Με τον ξεναγό μας, κ. Αλέκο, στην είσοδο του Μπλε τζαμιού.

3.4. 3ος Πολεοδομικός Περίπατος (01.07.08)

3.4.1. Επίσκεψη στα βυζαντινά τείχη και στο Istanbul Kultur Universitesi

Αρχικά μέσα από το λεωφορείο και στη συνέχεια πεζή, θαυμάσαμε την εξαιρετική κατασκευή των Βυζαντινών Τειχών της Κωνσταντινούπολης αυτών, της εποχής του Θεοδοσίου, τα οποία αποτέλεσαν για τόσους αιώνες τον προμαχώνα, την προστασία της Πόλης. Εντύπωση προξένισε το γεγονός πως σε απόσταση αναπνοής από τα Τείχη βρίσκονται όχι μόνο ιδιωτικά κτίσματα, αλλά και λαχανόκηποι, που οι κάτοικοι και καλλιεργητές ποτίζουν κυριολεκτικά στη σκιά των επιβλητικών Τειχών...

Σταματήσαμε κατά μήκος των Τειχών, πάντοτε από την εξωτερική τους πλευρά, στο διάσημο Γεντί Κουλέ και περιηγηθήκαμε στον εσωτερικό του περιβόλο. Η κατάσταση διατήρησης και συντήρησης των Τειχών ήταν εξαιρετική, ωστόσο διαπιστώσαμε με έκπληξη ορισμένες σημαντικές 'παραφωνίες': τουαλέτες, απορρίμματα, και τέλος, εντυπωσιακό «εύρημα», μια εγκαταλειμμένη σκηνή θεάτρου...

Οι τοιμηρότεροι ανεβήκαμε την πετρόκτιστη κλίμακα και παρατηρήσαμε με δέος τα σκοτεινά και φαινομενικά απύθμενα μπουντρούμια μιας άλλης εποχής. Η άνοδός μας μέσα από τον πύργο αποζημιώθηκε με μια από τις ωραιότερες απόψεις της Πόλης, που απλωνόταν ανάμεσα στις πολεμίστρες μπροστά μας μεγαλοπρεπής και εντυπωσιακή.



Σχ. 3.6. Βυζαντινά τείχη της Κωνσταντινούπολης

Ολοκληρώνοντας την περιήγηση στα Θεοδοσιανά Τείχη της Κωνσταντινούπολης, κατευθυνθήκαμε στο İstanbul Kültür Üniversitesi, ένα ιδιωτικό πανεπιστήμιο, κοντά σε μια περιοχή όπου κατά τα φαινόμενα συντελείται σημαντική πολεοδομική δραστηριότητα, με κατασκευές συγκροτημάτων πολυτελών κατοικιών, οι οποίες ομολογουμένως δεν μας κέρδισαν με την αισθητική τους...

Κατά την επίσκεψη στο İstanbul Kültür Üniversitesi συναντήσαμε την καθηγήτρια Nur Akin και παρακολούθησαμε μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα διάλεξη από τον Erbatır Çavuşoğlu, Επίκουρο Καθηγητή στο Πανεπιστήμιο Καλών Τεχνών Mimar Sinan. Παρουσιάστηκαν πολύ ενδιαφέροντα και εντυπωσιακά στατιστικά στοιχεία για τον πληθυσμό της Πόλης, που αυξάνεται κάθε χρόνο κατά 500.000 κατοίκους (!) καθώς και για τα προβλήματα, οικονομικά, κοινωνικά, πολεοδομικά, με ιδιαίτερη επισήμανση στο φαινόμενο των gecekondular, που επισύρει μια τέτοια γιγάντωση.

3.4.2. Επίσκεψη στο Φανάρι

Φτάνοντας νωρίς το απόγευμα στο Φανάρι είχαμε την χαρά να επισκεφτούμε και να δεχτούμε τις ευλογίες του Οικουμενικού Πατριάρχη κ.κ. Βαρθολομαίου ο οποίος μας δέχθηκε και μας μίλησε πολύ απλά και προσία με μια αφάνταστη πραότητα που συγκινεί.



Σχ. 3.7. Από την επίσκεψη στο Φανάρι

Λίγο αργότερα και πριν αρχίσει ο εσπερινός στον Ι.Ν. του Αγίου Γεωργίου μας δόθηκε η ευκαιρία να περπατήσουμε στη γύρω περιοχή. Περιπλανηθήκαμε στα στενά της συνοικίας και ήρθαμε σε επαφή με την αρχιτεκτονική, αλλά και την πραγματική ζωή, παρά τον περιορισμένο χρόνο. Είδαμε τους σημερινούς της κατοίκους, και τα υπέροχα κτήρια

της, κατασκευές από έξοχους μαστόρους στην πιο ελληνική και αριστοκρατική άλιπτε συνοικία της Πόλης... αφημένα στον χρόνο.

Η θλιβερή εικόνα συμπληρώνεται φτάνοντας κανείς στην κορυφή του λόφου όπου δεσπόζει το επιβλητικό κτήριο της Μεγάλης του Γένους Σχολής, κλειστό και σιωπηλό, με την Τουρκική σημαία πάνω από την είσοδο, για να εξηγήει τους λόγους της εγκατάλειψης του. Ενώ η μικρή πινακίδα στα Τουρκικά, 'Üzel Fener Rum Lisesi, İlköğretim okulu' (= 'Ιδιωτικό Λύκειο Ρωμιών Φαναρίου, Σχολείο πρότυπης διδασκαλίας') συγκρινόμενη με την εντοιχισμένη στο κτήριο επιγραφή στα Ελληνικά φαντάζει αστεία.

Ύστερα από την περιπλάνηση μας, επιστρέψαμε στο Πατριαρχείο για τον εσπερινό ... σε μια ατμόσφαιρα μοναδική και καταλυτική που δεν σε αφήνει λεπτό να ξεχάσεις ότι βρίσκεσαι στην Κωνσταντινούπολη, όπου ο Χριστιανισμός πασχίζει να κρατηθεί σε μια έντονα Ισλαμική κοινωνία. Φορτισμένοι συναισθηματικά από την επίσκεψή μας στο Φανάρι και το Οικουμενικό Πατριαρχείο, ολοκληρώσαμε την επίσκεψή μας και κατετεθήκαμε προς το κέντρο της Πόλης. Για πολλούς από τους συμμετέχοντες το υπόλοιπο απόγευμα πέρασε μέσα στις σκεπαστές αγορές της Κωνσταντινούπολης, και ιδιαίτερα στην Μεγάλη Σκεπαστή Αγορά (Karali Çarşı) με τα μπεζεστένια της (αγορές υφασμάτων). Αναμφίβολα μεταφέρεσαι σε μια άλλη εποχή, τότε που οι αγορές είχαν μόνο φυσικό φωτισμό καθώς έκλειναν με την δύση του ηλίου (όπως συμβαίνει και σήμερα), αλλιώς κυρίως γιατί σύμφωνα με τη νοοτροπία της Τουρκικής κοινωνίας όλες οι δραστηριότητες γίνονταν με το φως της ημέρας, αφήνοντας τη νύχτα και το φως του κεριού για περιουλήλογή και προσευχή. Καληνύχτα....



Σχ. 3.8. Η Μεγάλη Σκεπαστή Αγορά (Karali Çarşı).

3.5. 4ος Πολεοδομικός Περίπατος (2.7.2008). Ημερήσια εκδρομή στα Πριγκιποννήσια

Τα Πριγκιποννήσια είναι ένα σύμπλεγμα νησιών στη θάλασσα του Μαρμαρά, νότια της Κωνσταντινούπολης, στο στόμιο του κόλπου της Νικομηδείας. Αποτελείται από τέσσερα μεγάλα νησιά (Πρώτη, Αντιγόνη, Χάλκη, Πρίγκηπος) και πέντε μικρότερα (Πίτα, Νέανδρος, Οξειά, Πλάτη, Αντιρόβυθος).

Τα νησιά αυτά μνημονεύονται για πρώτη φορά τον 4ο αιώνα π.Χ. από τον Αριστοτέλη με το όνομα «Χαλκηδόνιοι νήσοι» ή «Δημόνησοι». Η σημερινή ονομασία προήλθε από την εποχή που το μεγαλύτερο νησί υπήρξε ιδιοκτησία του βυζαντινού πρίγκιπα Ιουστίνου Κουροπαλάτη, στα 569 μ.Χ., ο οποίος έκτισε και ανάκτορο σε αυτό. Έκτοτε το νησί ονομάστηκε «Νήσος του Πρίγκηπος» και κατ' επέκταση τα γύρω νησιά «Πριγκηπόννησα». Στην καθημερινή ομιλία οι Έλληνες της Πόλης τα αποκαλούσαν «τα Νησιά», ενώ η σημερινή επίσημη τουρκική ονομασία τους είναι Istanbul adalari ... «Τα νησιά της Πόλης».

Κατά την περίοδο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, τα Πριγκιποννήσια υπήρξαν τόπος εξορίας για Αυτοκράτορες και Πατριάρχες. Το ίδιο συνέβη αργότερα και με Οθωμανούς Σουλτάνους. Ο πληθυσμός των νησιών στο παρελθόν αποτελούνταν από σημαντικότερο αριθμό Ελλήνων, Αρμενίων και Εβραίων, οι οποίοι είτε έμεναν εκεί μονίμως ή είχαν παραθεριστικές κατοικίες. Σταδιακά, όπως και στην υπόλοιπη Κωνσταντινούπολη, η πληθυσμιακή αυτή σύνθεση αλλοιώθηκε, καθώς τα Πριγκηποννήσια επελέγησαν από πολλούς πλούσιους Τούρκους ως τόπος διαμονής. Έτσι χτίστηκαν ακριβές επαύλεις και τα νησιά απέκτησαν κοσμοπολίτικο χαρακτήρα.

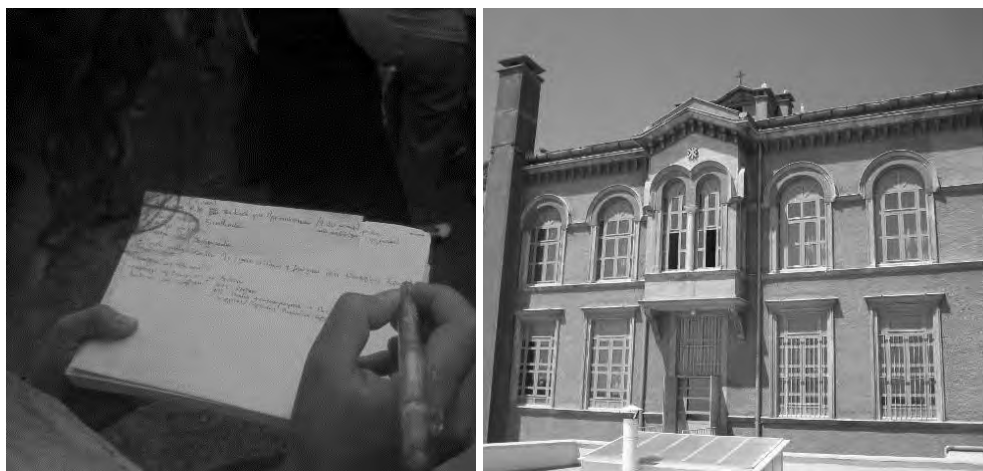
Πρώτος σταθμός ήταν η Χάλκη, όπου επισκεφθήκαμε τη θεολογική Σχολή, με ιππήλατη άμαξα, όπως πραγματοποιούνται όλες οι μετακινήσεις στο νησί. Η θεολογική Σχολή ιδρύθηκε το 1844 και το 1971 έκλεισε οριστικά. Στον προαύλιο χώρο υπάρχει ο ναός της Αγίας Τριάδος, όπου μας υποδέχτηκε ο μοναχός Δωρόθεος, που μας ξενάγησε στο χώρο της Σχολής. Στον τρίκλιτο αυτό ναό, υπάρχει η εικόνα της Παναγίας Παισολύπης που είναι αμφιπρόσωπη, χαρακτηριστικό δείγμα των βυζαντινών χρόνων.

Το κτιριακό αυτό συγκρότημα, είναι ιδιαίτερα επιβλητικό και περιλαμβάνει, αίθουσες διδασκαλίας, κοιτώνες μαθητών και καθηγητών, τον ιδιαίτερο κοιτώνα του Πατριάρχη, αίθουσα τελετών, και βιβλιοθήκη στον υπόγειο χώρο με 60.000 τόμους. Το δυναμικό της Σχολής έφτανε περίπου τα 150 άτομα (σπουδαστές, καθηγητές και ένας γιατρός), ενώ πλέον φιλοξενεί 14 άτομα, τα οποία φροντίζουν έτσι ώστε η Σχολή να μπορέσει να θεθεί σε λειτουργία αμέσως μόλις δοθεί η άδεια.

Επόμενος προορισμός ήταν η Πρίγκηπος, το μεγαλύτερο από τα εννέα νησιά του συμπλέγματος, που είχε αμιγώς ελληνικό πληθυσμό. Μετά τα γεγονότα του 1922, ακολούθησε η σταδιακή αποχώρηση πολλών Ελλήνων και η υποχρεωτική απαλλοτρίωση από το τουρκικό κράτος των ιδιοκτησιών τους που θεωρήθηκαν εγκαταλειμμένες.

Αφού περιηγηθήκαμε στη μια πλευρά του νησιού, επισκεφθήκαμε τη μονή Αγ. Γεωργίου Κουδουνά, μια από τις αρχαιότερες των Πριγκιπονησών, αφού ήταν κτισμένη το 10ο αιώνα στα χρόνια του Νικηφόρου Φωκά. Μια πυρκαγιά που ξέσπασε το 1986 στις πηλαγίες του βουνού, έφτασε ως τα ιστορικά κελιά της μονής καταστρέφοντάς τα. Οι μεταγενέστερες ατυχείς παρεμβάσεις αλλοίωσαν δυστυχώς τη φυσιογνωμία της.

Η εκκλησία έχει πλούσιο διάκοσμο, τόσο τοιχογραφίες όσο και κρεμασμένες εικόνες. Χρωματικά επικρατεί το γαλάζιο, το λευκό και το χρυσό και υπήρχε πλήθος ποδιελαίων.



Σχ. 3.9. Taking notes...στην είσοδο της Θεολογικής Σχολής της Χάλκης.



Σχ. 3.10. Η θέα της Πόλης από τον προαύλιο χώρο του Ναού του Αγίου Γεώργιου Κουδουνά.

3.6. 5ος Πολεοδομικός Περίπατος (3.7.2008)

3.6.1. Πέραν, Ελληνικό Προξενείο, Ζάππειο, Ταρλάμπασι

Από τις αρχές του 19ου αιώνα, το παλιό εμπορικό κέντρο, που πολλούς αιώνες στεγαζόταν στην παραλία του Κεράτιου κόλπου και γειτόνευε με το Φανάρι, μεταφέρεται στο Γαλιτά. Κοντά στο νέο εμπορικό κέντρο και σε μία νέα περιοχή που στεγάζει τις ξένες πρεσβείες, έρχεται να κατοικήσει η ανερχόμενη εμπορική τάξη, η οποία συναιθιάσσεται με την Ευρώπη. Στο Πέραν, την καινούρια αυτή συνοικία, που εξελικτικά παίρνει τη μορφή εκσυγχρονισμένου κοσμοπολίτικου κέντρου, κατοικούν Έλληνες, Αρμένιοι, Φράγκοι, Λατίνοι, Άγγλοι, Πορτογάλοι και λιγοστοί Οθωμανοί. Η διαμόρφωση του κοινωνικού ιστού της ελληνικής κοινότητας προχωρεί με την ταυτόχρονη ανάπτυξη της νέας συνοικίας.

Η ελληνική κοινότητα του Πέραν δίνει προτεραιότητα στην κοινωνική πρόνοια, την εκπαίδευση και την αναβάθμιση της πνευματικής και κοινωνικής ζωής των μελών της. Η ακμή της κοινότητας, όπως και όλη του ελληνισμού της Κωνσταντινούπολης κορυφώνεται στις αρχές του 20ου αιώνα και συνεχίζει με διάφορες διακυμάνσεις ως το 1922. Δημογραφικά, ο ελληνισμός της Πόλης αποτελούσε το 1/3 του πληθυσμού της πρωτεύουσας που έφτανε τότε το 1.000.000. Ακόμη και τώρα, η κεντρική οδός του Πέραν, η πεζοδρομημένη σήμερα λεωφόρος Ιστικλάλ, διατηρεί μία μελαγχολική ελληνική ανάμνηση.

Πολυκατοικίες του 19ου αιώνα και πρώην ευρωπαϊκές πρεσβείες με μεγαλειώδεις προσόψεις, που από το 1923, (έτος κατά το οποίο τουρκική πρωτεύουσα έγινε η Άγκυρα), μετατράπηκαν σε απλά προξενεία, κοσμούν τον πιο εμπορικό δρόμο της πόλης. Σε κάποιες εκκλησίες, που εξυπηρετούσαν τις κοινότητες των ξένων του Πέραν, συγκεντρώνονται ακόμα πιστοί, ενώ άλλες στέκουν σιωπηλοί μάρτυρες άλλων εποχών. Στενά δρομάκια, πίσω από την Ιστικλάλ φιλοξενούν σήμερα δημοφιλή τζαζ μπαρ και καταστήματα, τα οποία πουλούν χειροποίητα κοσμήματα, έπιπλα, μεταξωτά μαντήλια, γυαλικά, είδη χαμάν κ.α. Οι κινηματογράφοι και τα εστιατόρια της περιοχής προσελκύουν επίσης πλήθος κόσμου.

Πέμπτη πρωί, περπατώντας ανάμεσα στο πολύχρωμο πλήθος, συναντήσαμε τον καθηγητή του ΕΜΠ Ν. Ουζούνογλου. Στον αριθμό 60 της Ιστικλάλ στέκεται η παλιά έπαυλη Σισμάνογλου, το Σισμανόγλειο Μέγαρο, σήμερα λαμπρό πολιτιστικό κέντρο του προξενείου μας, που δωρίστηκε το 1939 από τον Αναστάσιο Σισμάνογλου, στο ελληνικό δημόσιο. Από το 2003 λειτουργεί ως δραστήριο πολιτιστικό κέντρο. Οι Έλληνες της Πόλης αισθάνονται περήφανοι που έχουν ένα πνευματικό σπίτι. Αποχαιρετούμε και ευχαριστούμε τον Έλληνα πρόξενο Αλέξη Αλεξανδρή για τη φιλοξενία και την ενημέρωση συγκινημένοι από τη μεγάλη ιστορία του χώρου και το μεγαλείο της σημερινής προσφοράς του.

Ο περίπατος στην περιοχή συνεχίζεται και φτάνουμε στο επιβλητικό μέγαρο του Ζαππείου Παρθεναγωγείου. Βρίσκεται κοντά στην κεντρική πλατεία Ταξίμ και δίπλα στον ιστορικό ενοριακό ναό της Αγίας Τριάδος Σταυροδρομίου. Μαζί με το Ζωγράφειο και τη Μεγάλη του Γένους Σχολή είναι τα τρία ελληνικά σχολεία που λειτουργούν σήμερα.

Το Σεπτέμβριο του 1875 ιδρύθηκε η Σχολή και έγινε η έναρξη των μαθημάτων σε ενοικιασμένο κτήριο. Το 1881 άρχισε η ανέγερση του ιδιόκτητου κτηρίου του Παρθενα-

γωγείου και το 1885 σε πανηγυρικό κλίμα έγιναν τα εγκαίνια του μεγαλοπρεπούς νεοκλασικού κτηρίου, το οποίο φιλοξενούσε ως οικότροφους, μαθήτριες από τις ελληνικές κοινότητες των βαλκανικών χωρών, της Μικράς Ασίας και των ελληνικών νησιών.

Μετά την Μικρασιατική καταστροφή και τα γεγονότα του '55 και του '64 ο ελληνικός πληθυσμός μειώθηκε και το Ζάππειο συνέχισε την πορεία του ως κοινοτικό σχολείο. Το 2000 το Ζάππειο Λύκειο έγινε μικτό. Το σχολείο σήμερα διαιρείται σε δύο εκπαιδευτικές βαθμίδες: την Πρωτοβάθμια (νηπιαγωγείο και δημοτικό) και τη Δευτεροβάθμια (γυμνάσιο και Λύκειο). Περιπατήσαμε στους εσωτερικούς χώρους του σχολείου, ξεναγηθήκαμε και ενημερωθήκαμε για την ιστορία του από τη Διευθύντριά του.



Σχ. 3.11. Το επιβλητικό μέγαρο του Ζαππείου Παρθεναναγωγείου.

Αποχαιρετούμε το Ζάππειο, διασχίζουμε την Ιστικιάλη και κατευθυνόμαστε πολύ κοντά, στη συνοικία Ταρλάμπασι. Η περιοχή είναι πολύ κεντρική και υποβαθμισμένη. Διαπιστώνουμε πόσο γρήγορα μπορεί κανείς να βρεθεί σ' έναν τόπο κι έναν κόσμο τόσο διαφορετικό... Βλέπουμε ένα τεράστιο κτηριακό απόθεμα εγκαταλειμμένο. Παλιότερα πρέπει να υπήρξε πλούσια αστική περιοχή. Τα κτήρια δεν είναι στενομέτωπα, αλλά αρκετά μεγάλα, περίτεχνα, όμως σε εγκατάλειψη.

Υπάρχει ένα είδος «γκετοποίησης» στη συνοικία και η επίσκεψή μας περιορίστηκε στους δύο πρώτους παράλληλους δρόμους, καθώς οι πληροφορίες που είχαμε χαρακτηρίζουν την περιοχή επικίνδυνη και αποφασίσαμε να μην προχωρήσουμε βαθιά στο εσωτερικό της.



Σχ. 3.12. Συνοικία Ταρλάμπασι. Οι πληθυσμοί που κατοικούν είναι μετανάστες και μειονότητες, οι οποίοι διαβιώνουν στα ισόγεια κυρίως αυτών των κτισμάτων.

Η παρέα μας σκορπίζει. Ο καθένας θα αξιοποιήσει τον τρίωρο μεσημεριάτικο ελεύθερο χρόνο για τις τελευταίες βόλτες, λίγα ψώνια που ξεχάσαμε στις σκεπαστές αγορές, τα τελευταία κοιτάγματα στην Πόλη που μας ταξίδεψε, μας έκανε να αναλογιστούμε, να νοσταλγήσουμε, αλλά κυρίως να γνωρίσουμε και να κρίνουμε...

Απόψε φεύγουμε για την Αθήνα, αλλά στην Κωνσταντινούπολη θα επιστρέψουμε ξανά και ξανά...

3.6.2. Επίσκεψη στο πανεπιστήμιο Mimar Sinan

Την τελευταία μέρα της παραμονής μας στην Πόλη επισκεφθήκαμε το Πανεπιστήμιο Καλών Τεχνών Mimar Sinan, που βρίσκεται στην περιοχή Fındıklı. Εκεί συναντήσαμε την καθηγήτρια αρχιτεκτονικής Bilge Usulay η οποία μας ξενάγησε στις αίθουσες του κτιρίου και μας έδωσε πληροφορίες για το Πανεπιστήμιο. Το Πανεπιστήμιο Mimar Sinan⁸ είναι κρατικό και ιδρύθηκε το 1882 ως σχολή Καλών Τεχνών από τον φημισμένο ζωγράφο Osman Hamdi Bey που ήταν επίσης αρχαιολόγος και ιστορικός τέχνης.

8. Ο Mimar Sinan ήταν σημαντικός Οθωμανός αρχιτέκτονας του 16ου αιώνα. Είχε εξαιρετικό ταλέντο και στα 50 περίπου χρόνια της επαγγελματικής του δραστηριότητας στην Κωνσταντινούπολη, σχεδίασε και επέβλεψε, κυρίως τεμένη, αλλά και πλήθος άλλων εντυπωσιακών κτιρίων και κατασκευών διαφόρων χρήσεων.



Σχ. 3.13. Ταρλάμπασι.



Σχ. 3.14. Το Πανεπιστήμιο Καλών Τεχνών Mimar Sinan, με μέτωπο στο Βόσπορο.

Στο Πανεπιστήμιο στεγάζονται σήμερα: Σχολή Φυσικών Επιστημών και Φιλολογίας, Σχολή Καλών Τεχνών, Σχολή Αρχιτεκτονικής, Κρατικό Ωδείο, Τεχνικό Σχολείο, Ινστιτούτο φυσικών επιστημών, Ινστιτούτο κοινωνικών επιστημών και Σχολή Πληροφορικής. Στην Σχολή Αρχιτεκτονικής φοιτούν περίπου 1300 φοιτητές. Η εκπαίδευση διαρκεί εδώ, τέσσερα χρόνια ενώ τα δίδακτρα κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα σε σύγκριση με τα ιδιωτικά πανεπιστήμια.

4. Ελσίνκι⁹

4.1. Εισαγωγή¹⁰

Η ετήσια εκπαιδευτική εκδρομή στο Ελσίνκι πραγματοποιήθηκε στο διάστημα 12-18 Σεπτεμβρίου 2009. Το Ελσίνκι, επιλέχτηκε ως ένα από τα τέσσερα βασικά παραδείγματα του «σκανδιναβικού μοντέλου» (Όσλο, Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη, Ελσίνκι). Στην επιλογή του έπαιξε καθοριστικό ρόλο το μέγεθός του, η ιδιαιτερότητα της γεωγραφικής του συγκρότησης στην σχέση ξηράς-θάλασσας, αλλά και η ιστορική του εξέλιξη με τα μνημεία της αρχιτεκτονικής που περιλαμβάνει, καθώς και η όλη πολεοδομική του συγκρότηση και η σχέση του με το μεταφορικό του σύστημα. Για να είμαστε ειλικρινείς, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ελήφθη υπ' όψιν και η προσπάθειά μας να ξεφύγουμε για λίγο από τις τυπικές ευρωπαϊκές πόλεις, μιά πόλη του Βορρά με τα χαρακτηριστικά του Ελσίνκι, ενός πολιτισμού εντεταγμένου μεν στο σκανδιναβικό σύστημα αλλά με εντελώς διάφορη νοοτροπία και εθνογραφική προέλευση ήταν ένα ελκυστικό κριτήριο, που όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων δεν είχαμε άδικο!

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στις παραπάνω επιλογές, μέτρησε και η δυνατότητα να έχουμε εκ των προτέρων κάποια σχέση με την πόλη επιλογής είτε προσωπική των διδασκόντων είτε μέσω των μεταπτυχιακών μας φοιτητών. Για το Ελσίνκι, καθοριστικό ρόλο έπαιξε η προπτυχιακή φοιτήτριά μας Μαρίνα Μπασδέκη, Φινλανδή κατά το ήμισυ, χωρίς τις πληροφορίες, το πλούσιο υλικό που μας προμήθευσε, και ακόμη τις ενέργειές της στα εκεί Πολυτεχνεία και Δημόσιες Υπηρεσίες, που μας έφεραν σε επαφή, η εκπαιδευτική αυτή εκδρομή δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί. Σημειώνουμε ότι η Μ. Μπασδέκη είχε εκπονήσει στο προπτυχιακό μάθημα «Ειδικά θέματα Πολεοδομίας» που διδάσκει ο Κ. Σερράος μια πολύ διεξοδική και υψηλού επιπέδου εργασία για το Ελσίνκι η οποία βοήθησε σημαντικά και από την οποία αντλήθηκε πολύτιμο υλικό.

Επικεφαλής και συντονιστής της όλης οργάνωσης ήταν ο Κ. Σερράος, ο οποίος όμως δυστυχώς για λόγους ανεξάρτητους της θέλησής του δεν μπόρεσε να μετάσχει στην εκδρομή και η απουσία του ήταν ορατή κάθε μέρα. Θα πρέπει εδώ να ευχαριστήσουμε και τον άλληλοτε μεταπτυχιακό φοιτητή, τώρα προσκεκλημένο διδάσκοντα στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα υπ. δρ. ΕΜΠ, Νίκο Γεωργακόπουλο, ο οποίος επωμίστηκε μεγάλο βάρος

9. Το κείμενο αυτό αντλεί υλικό και βασίζεται σε αποσπάσματα από το λεπτομερές τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής, που αποτελεί προϊόν συλλογικής δουλειάς όλων των συμμετεχόντων στην εκπαιδευτική επίσκεψη στο Ελσίνκι [πρβλ. <http://oldwww.arch.ntua.gr/node-resources/854#resource-10602>], και προφανώς ανταποκρίνεται στα δεδομένα της πόλης εκείνης της περιόδου.

10. Η ενότητες 4.1 και 4.3 είχαν συνταχθεί αρχικά για το τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής από τον Γ. Σαρηγιάννη τον Ιούνιο 2010. Όλα τα κείμενα παρατίθεται εδώ με προσαρμογές από τον Κ. Σερράο, για τις ανάγκες της παρούσας έκδοσης. Για λεπτομερή αναφορά στις πηγές ο αναγνώστης θα πρέπει να ανατρέξει στο αναλυτικό τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής (βλ. υποσημείωση 9).

της όλης οργάνωσης εδώ και στο Ελσίνκι. Ο επίσης μεταπτυχιακός μας φοιτητής Γ. Μπέκος, ασχολήθηκε με όλα τα οργανωτικά θέματα του ταξιδιού¹¹.

Φυσικά πρέπει να ευχαριστήσουμε και όλους εκείνους που μας υποδέχτηκαν στο Ελσίνκι και μας έδωσαν στοιχεία με παρουσιάσεις προγραμμάτων και διαλέξεων, μας ξενάγησαν στο εκεί Πολυτεχνείο και στις αρμόδιες υπηρεσίες αλλά και σε τμήματα της πόλης και μας παρέιχαν επιστημονικό και πληροφοριακό υλικό και ειδικότερα τον Douglas Gordon του Φορέα Αστικού Σχεδιασμού της πόλης του Ελσίνκι (City Planning Department), τον Rolf Nyström και τους συνεργάτες του στο Περιφερειακό Κέντρο Περιβάλλοντος (Regional Environment Center), την Auli Puhakka και τον Lasse Peltonen του Τομέα «Centre for Urban and Regional Studies» και της Σχολής Αρχιτεκτόνων του Τεχνικού Πανεπιστημίου του Ελσίνκι, (Helsinki University of Technology) καθώς και το Μητροπολιτικό Συμβούλιο του Ελσίνκι (Helsinki Metropolitan Area Council). Τέλος θα πρέπει να ευχαριστήσουμε τη διοίκηση του Μουσείου Alvar Aalto καθώς και του μουσειακού αναστηλωμένου φινλανδικού σπιτιού στο Vanhakaupunki (Gammelstaden) Κίμωνα Παπαδόπουλο, που οργάνωσαν τις επισκέψεις μας εκτός προγράμματος λειτουργίας τους, ειδικά για εμάς.



Σχ. 4.1. Η ομάδα του ΕΜΠ στην Esplanade.

11. Στην εκπαιδευτική εκδρομή συμμετείχαν οι μεταπτυχιακοί σπουδαστές: Α. Αναγνωστόπουλος, Α. Βάσση, Σ. Βατζίκου, Ε. Γιάννου, Σ. Καλιακούδη, Ε. Κονταράτου, Ι. Μπέκος, Μ. Παπαϊωάννου, Β. Παπασπύρου, Σ. Παπαστρατή, Σ. Χριστοφιλάκη, και Μ. Ψαρρού. Συμμετείχαν επίσης οι παλαιοί σπουδαστές, υπ. δρ., και προσκεκλημένοι συμμετέχοντες: Ν. Γεωργακόπουλος, Β. Ζάχαρη, Ε. Ιωαννίδου, Δ. Καίρη, Π. Καραντζίνης, Ε. Κοέν, Α. Κουδούνη, Ε. Μπέκου, και Α. Ρόδη. Την επιστημονική ευθύνη και το συντονισμό της εκπαιδευτικής εκδρομής είχαν οι καθηγητές Γ. Σαρηγιάνης και Ά. Σαρηγιάνη. Την οργάνωση του προγράμματος έκανε ο καθηγητής Κ. Σερράος. Την παροχή των στοιχείων και τη σύνδεση με τις υπηρεσίες στο Ελσίνκι επιμελήθηκαν οι Εύα Μπασδέκη και Μαρίνα Μπασδέκη.

4.2. Το πρόγραμμα της εκπαιδευτικής εκδρομής

Σάββατο 12 Σεπτεμβρίου 2009

- 06.45: αναχώρηση από Αθήνα
- 08.15: άφιξη στο Μόναχο
- 09.00: αναχώρηση από Μόναχο
- 12.25: άφιξη στο Ελσίνκι, μετάβαση με μαζικά μέσα μεταφοράς στο Ξενοδοχείο
- 17.00: 1ος πολεοδομικός περίπατος, παλιά πόλη του Ελσίνκι.

Κυριακή 13 Σεπτεμβρίου 2009

- 09.00: 2ος πολεοδομικός περίπατος, η περιοχή του κόλπου Töölönlahti
- 12.00: μουσεία στην περιοχή του κέντρου
- 13.00: περιοχή λιμανιού Kauppatori
- 14.00: επίσκεψη στο οχυρωμένο νησί Suomenlinna

Δευτέρα 14 Σεπτεμβρίου 2009

- προαιρετική εκδρομή στο Tallinn της Εσθονίας
- αναχώρηση 10.00, επιστροφή 17.00

Τρίτη 15 Σεπτεμβρίου 2009

- 09.30: επίσκεψη στον φορέα αστικού σχεδιασμού του Ελσίνκι (City Planning Department) όπου ο κ. Douglas Gordon παρουσίασε τα μελληοντικά σχέδια και την στρατηγική ανάπτυξης της πόλης.
- 12.00: γεύμα στην λέσχη του φορέα.
- 13.30: επίσκεψη στο περιφερειακό κέντρο Περιβάλλοντος, (Regional Environmental Center) όπου ο κ. Rolf Nystrom και οι συνεργάτες του μίλησαν για την λειτουργία και τους στόχους του κέντρου
- 19.00: προαιρετική παρακολούθηση της Όπερας «le nozze di Figaro»

Τετάρτη 16 Σεπτεμβρίου 2009

- 09.30: Επίσκεψη στο Τεχνικό Πανεπιστήμιο του Ελσίνκι (Helsinki University of Technology), η κ. Auli Puhakka και ο κ. Lasse Peltonen έκαναν ξενάγηση στους χώρους του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας. Περιήγηση στην Πολυτεχνειούπολη.
- 11.45: γεύμα στην λέσχη της Πολυτεχνειούπολης ή (προαιρετικά) στο κτήριο Dipoli

Πέμπτη 17 Σεπτεμβρίου 2009

- 09.00: 3ος πολεοδομικός περίπατος. Περιήγηση στο Ελσίνκι με το τραμ (γραμμές 3Τ και 3Β)
- 14.00: περιήγηση στο νησί Seurasaari (πάρκο και υπαίθριο μουσείο παραδοσιακής φινλανδικής κατοικίας)
- 17.00 ξενάγηση στο σπίτι του Alvar Aalto

Παρασκευή 18 Σεπτεμβρίου 2009

- 09.20: επίσκεψη στο Μητροπολιτικό Συμβούλιο του Ελσίνκι (Helsinki Metropolitan Area Council) για ενημέρωση σε θέματα συγκοινωνιών, και το πρόγραμμα για τις κλιματικές αλλαγές

- 16.00: μετάβαση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο αεροδρόμιο
- 18.30: αναχώρηση για Φρανκφούρτη
- 20.00: άφιξη στην Φρανκφούρτη
- 21.25: αναχώρηση για Αθήνα
- 00.10 άφιξη στην Αθήνα.



Σχ. 4.2. Ξαφνική σύντομη φθινοπωρινή βροχή στο δάσος, στο νησάκι-Μουσείο *Seurasaari*.

4.3. Το Ελσίνκι (Helsinki, σουηδικά Helsingfors)

4.3.1. Ιστορία

Το όνομα του Ελσίνκι, Χέλσινγκφορς (ποτάμι του Χέλσινγκ) είναι συνηθισμένο στην σουηδική ονοματοθεσία της περιοχής όπως το σουηδικό Χέλσινγκμποργκ (Hälsingborg πύργος του Χέλσινγκ) το δανέζικο Helsingør (Χελσινγκαιρ), αλλά και η σουηδική περιφέρεια Helsingland στο μέσο του Βοθνικού Κόλπου.

Το Ελσίνκι, ιδρύθηκε το 1550 από τον σουηδό βασιλιά Γουσταύο Α. και το 1641 μεταφέρθηκε 5 χιλιόμετρα νοτιότερα, ενώ το δεύτερο μισό του 17ου αιώνα διευρύνεται με την οικοδόμηση του οχυρού Σβέαμποργκ. Η ίδρυση του Ελσίνκι εντασσόταν στην πολιτική των σουηδών να δημιουργήσουν ένα σουηδικό δίκτυο πόλεων επάνω στον στρατιωτικό, εμπορικό αλλά και παραγωγικό άξονα της Βαλτικής, αλλά η αναγκαστική μετακίνηση κατοίκων από τις γειτονικές αγροτικές πόλεις Ulvila, Rauma, Tammisaari και Porvoo απέτυχε και οι κάτοικοι γύρισαν στα χωριά τους. Έτσι το 1640 το Ελσίνκι είχε μόλις 500 κατοίκους και στα μέσα του 18ου αιώνα 1000 κατοίκους, ενώ μετά τις οχυρώσεις των σουηδών το 1748 ενισχύθηκε ο πληθυσμός του και έφτασε τους 4.000 κατοίκους. Το 1809 η Φινλανδία

πέρασε στην κυριαρχία της τσαρικής Ρωσσίας ως Μεγάλο Δουκάτο της Φινλανδίας και το Ελσίνκι έγινε η πρωτεύουσά του (ως τότε ήταν το Τούρκου, σουηδ. Ομπου, Åbo, προς την μεριά της Σουηδίας). Το 1812 είχε 4.000 κατοίκους, το 1850 20.000, το 1900 80.000, το 1930 205.000 το 1950 370.000, το 1970 525.000, ενώ σήμερα έχει 560.000 η πόλη, και το πολεοδομικό συγκρότημα του Ελσίνκι αριθμεί περίπου 1.200.000 κατοίκους.

Η πόλη εξαπλώνεται σε ένα σύνολο νησιών και κόλπων (τα πιο πολλά τοπωνύμια είναι όπως είδαμε υδρωνύμια με δεύτερο συνθετικό –lahti (κόλπος, σουηδικά viken) και –saari (νησί, σουηδικά holm), και βέβαια πολλές φορές –linna (πύργος, ανάκτορο, σουηδικά borg), ενώ κάποιες φορές εμφανίζεται και το –vuori (σουηδικά bergen, ύψωμα, βουνό). Είναι προφανές ότι τα τοπωνύμια αυτά, είναι σχετικά τόσο με τη γεωγραφία της περιοχής, όσο όμως και με την οχυρωματική και τον τρόπο κατοικίας των φεουδαρχών.

Το παλιό ιστορικό κέντρο του σημερινού Ελσίνκι ήταν στην περιοχή Kruununhaka (σουηδ. Kronohagen, βασιλικό άγκιστρο;), σε μια μικρή χερσόνησο σε Ιπποδάμειο Σχέδιο του σουηδού Anders Torstensson που οριστικοποιήθηκε το 1641. Ήδη στο τέλος το 17ου αιώνα η πόλη είχε καταλάβει το μισό περίπου της έκτασης που προέβλεπε ο Torstensson, ενώ στην συνέχεια επεκτάθηκε στην στεριά στα νοτιοδυτικά.



Σχ. 4.3. Το Ελσίνκι γύρω στο 1700.

Η μεγάλη ανάπτυξη του Ελσίνκι, έγινε όταν πέρασε το 1809 στην τσαρική κυριαρχία και ορίστηκε ως πρωτεύουσα του «Δουκάτου της Φινλανδίας» το 1812. Εκείνη την περίοδο, οι τσαρικοί, προσπάθησαν να δημιουργήσουν μια πόλη στα πρότυπα της Αγίας Πετρούπολης (αλλά και κάθε μεγαλούπολης των αρχών του 19ου αιώνα) με οργάνωση του δημόσιου χώρου σε αυτοκρατορική μεγαλοπρέπεια και στόχο επιβολής γοήτρου, που είχε ως αποτέλεσμα τον σχεδιασμό μεγάλων μνημειακών λεωφόρων, πλατειών, πάρκων και δημοσίων

κτηρίων. Κορυφαίο στοιχείο αυτής της σύνθεσης είναι η πηλατεία της Γερουσίας όπου κτίζονται ο μεγάλος ορθόδοξος ναός του Αγίου Νικολάου προς τιμή του ομώνυμου Ρώσσου αυτοκράτορα, το Πανεπιστήμιο, η Γερουσία και άλλα διοικητικά κτήρια καθώς και κατοικίες ανώτατων κρατικών αξιωματούχων. Χαρακτηριστικό αυτής της πολεοδομικής σύνθεσης είναι η όλη μορφή της πηλατείας στο επάνω μέρος της οποίας κυριαρχεί ο ναός του Αγίου Νικολάου και η τεράστια σε έκταση (καταλαμβάνει σχεδόν όλη την πλευρά της πηλατείας προς τον ναό) κλίμακα. Όμως, τα σχέδια για την ανέγερση του ανακτόρου, της αυτοκρατορικής Αυλής και του αυτοκρατορικού κήπου στην περιοχή του σημερινού λιμανιού δεν πραγματοποιήθηκαν. Τα σχέδια αυτά τα εκπονούσαν Σουηδοί και Γερμανοί αρχιτέκτονες όπως ο C.L. Engel μέχρι το 1840, και ο J.A. Ehrenström που είχε την γενική εποπτεία του σχεδίου πόλης, ο E.B. Lohman μετά τον θάνατο του Engel και μέχρι το 1867, και μετά το 1870 ο C.Reuter.

Στο 1864 έχουν ήδη κατασκευαστεί το μεγάλο λιμάνι και ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός, ενώ πολλές περιοχές σχεδιάζονται κατόπιν αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, όπως του Τσντλν που έλαβαν μέρος ο Lars Sonc και ο Gustaf Nyström. Συνήθως εκείνη την εποχή, σχεδιάζαν κυρίως τις επεκτάσεις της πόλης στα νέα προάστεια. Η δημιουργία του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού, και η επιβλητική διαμόρφωσή της ως «τοπόσημου» όχι μόνο του κέντρου αλλά ολόκληρου του Ελσίνκι, είναι μια πρακτική που ακολουθείται σε κάθε ευρωπαϊκή πόλη, και που απλά εκφράζει την σημασία του σιδηροδρόμου στη ζωή της πόλης, μιας και αποτελεί τη μοναδική «είσοδο» στην πόλη από την χώρα και το εξωτερικό. Έτσι, ο κάθε Hauptbahnhof σε γερμανικές πόλεις αλλά και ο «Κεντρικός Σταθμός» σε κάθε ευρωπαϊκή μεγαλούπολη ουσιαστικά αποτελεί το κέντρο της πόλης, κέντρο που συναγωνίζεται σε επιβλητικότητα και σημασία το επίσης υφιστάμενο σε κάθε πόλη «διοικητικό κέντρο» (Ανάκτορα, Βουλή, δημόσια κτήρια, θέατρα και Όπερες, Πανεπιστήμια, πάρκα και άλλες κεντρικές αστικές λειτουργίες).



4.10. Το Ελσίνκι στα 1900.

Το 1907 ιδρύεται η Επιτροπή Πολεοδομικού Σχεδιασμού με επικεφαλής τον Gustaf Nyström, η οποία διαλύεται το 1911 και αναλαμβάνει ο Bertel Jung. Το 1918 εκπονείται το σχέδιο για το «Μεγάλο Ελσίνκι» (= ευρύτερη περιοχή του Ελσίνκι). Ήταν ήδη η εποχή όπου εκπονούνταν σχέδια ή διενεργούντο διαγωνισμοί για τις ευρύτερες περιοχές των παλιών μητροπόλεων όπως της Βιέννης (σχέδια του Otto Wagner του 1898) και που είχε γίνει συνείδηση η αναγκαιότητα της καθολικής και ολοκληρωμένης ρύθμισης του σχεδίου κάθε μεγάλης πόλης. Στο σχέδιο αυτό, που ξεκίνησε ως ιδιωτική πρωτοβουλία του Julius Tallberg μετείχε και ο Eliel Saarinen (είναι ίσως η πρώτη φορά που αναφέρεται όνομα φινλανδού αρχιτέκτονα και όχι γερμανού ή σουηδού!). Το σχέδιο δεν πραγματοποιήθηκε, όμως είναι από τα πλέον «προφητικά» σχέδια που περιλαμβάνουν σωστές εκτιμήσεις για την επέκταση της πόλης και για την ολοκληρωμένη θεώρησή της.

Πρέπει να σημειωθούν τρία κοινά σημεία όλων των σχεδιασμών για το Ελσίνκι του 19ου-μέσα του 20ου αιώνα:

- εξασφάλιση μεγάλων χώρων πρασίνου μέσα στην πόλη, ακόμη και μέσα στο εσωτερικό των μεγάλων οικοδομικών τετραγώνων που διαμορφώνονται σε μικρά πάρκα.
- διαχωρισμός των νέων προαστείων από διαχεόμενο πράσινο
- οργάνωση των μέσων μαζικής μεταφοράς, μετρό και τραμ
- οργάνωση των λειτουργικών στοιχείων της πόλης (κέντρο, σιδηροδρομικοί σταθμοί και λιμάνια)
- σχεδιασμός μεγάλων λεωφόρων στο επίσημο κέντρο που συνδέουν τα δημόσια κτήρια και άλλους δημόσιους χώρους όπως η Esplanade που συνδέει λιμάνι, και κέντρο, η πλατεία Γερουσίας που αναφέρθηκε, η πλατεία του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού, και άλλα.

Παρόμοιων αρχών σχέδια, εκπονήθηκαν και εν πολλοίς εφαρμόστηκαν την ίδια εποχή στην Βιέννη, το Βερολίνο, το Παρίσι, το Αννόβερο, την Αθήνα, κ.α.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στο Ελσίνκι, παρόλο που αναγκαστικά γίνονται αλλαγές στο φυσικό και γεωγραφικό τοπίο, εν τούτοις παραμένει η γενική διάρθρωση της πόλης η οποία αναπτύσσεται ανάμεσα στην θάλασσα σε νησιά, κόλπους και λιμάνια, υπάρχει ένα γενικό σχέδιο που όμως αυτό ενσωματώνει αρμονικά και το φυσικό τοπίο το οποίο είναι και σήμερα εμφανές και δίπλα σε ένα πολύ κεντρικό σημείο, να υπάρχει σε 50 μέτρα απόσταση, θάλασσα, ποταμοί και φυσικά κανάλια, πάρκα, λειμώνες, ακόμη και δάση, ενώ βασικοί δρόμοι που συνδέουν το κέντρο με τα προάστια, ουσιαστικά είναι πράσινοι άξονες με διπλές και τετραπλές δενδροστοιχίες μεγάλων δέντρων -συνήθως στο κέντρο τους διέρχεται διπλή γραμμή τραμ.

Δύο είναι οι χαρακτηριστικοί σταθμοί στην πολεοδομική διαμόρφωση και εξέλιξη του Ελσίνκι: η επέκτασή του και η διαμόρφωση του κέντρου του από τους τσαρικούς στα πρώτα χρόνια μετά το 1812 μέχρι και τα μέσα του 19ου αιώνα, και η επέκτασή του στο τέλος του 19ου-αρχές 20ου αιώνα.

Στην πρώτη φάση, συγκροτήθηκε μια τυπική αυτοκρατορική πόλη με μεγαλειώδεις συνθέσεις όπως η Πλατεία της Γερουσίας (με τον Ναό του Αγίου Νικολάου, και την μεγάλη μνημειακή κλίμακα που κατεβαίνει προς την πλατεία και το άγαλμα του τσάρου στο κέντρο της, και με την νότια πλευρά της να διατρέχεται από την κεντρική αρτηρία Aleksanderinkatu καθώς και τα δημόσια κτήρια που σχηματίζουν ένα ενιαίο συνθετικό σύνολο και επίσης η σύνθεση της σύνδεσης της νέας πόλης με το λιμάνι μέσω ενός νεοκλασικού διπλού «βουλεβάρτου», της Esplanade (Pohjoisesplanadi και Eteläesplanadi που χωρίζονται από μια μεγάλη δενδροστοιχία με καθιστικά, αγάλματα και περίπτερα). Στην περιοχή αυτή (Aleksanderinkatu και Esplanade) κατοικούσαν υψηλόβαθμοι αξιωματούχοι και εκπρόσωποι της μεγάλης αστικής τάξης. Μπορείτε να συγκρίνετε την περιοχή αυτή με την οδό Πανεπιστημίου-Σταδίου-Πλατεία Συντάγματος στην Αθήνα που είχε τις ίδιες συνθετικές αρχές, τις ίδιες πολεοδομικές λειτουργίες και δημιουργήθηκε την ίδια εποχή (πρώτο μισό του 19ου αιώνα).

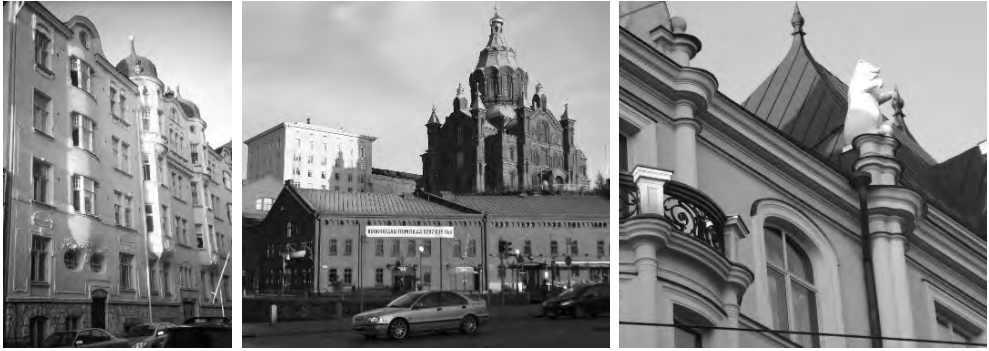
Στην φάση αυτή επεκτείνεται η πόλη σε τυπικό Ιπποδάμειο Σύστημα με νεοκλασικές αρχές σύνθεσης (ιεράρχηση αξόνων, έντονος δημόσιος χώρος εμπλουτισμένος με πάρκα, πλατείες, δημόσια κτήρια) όπως ακριβώς έχουμε σχέδια για δεκάδες πόλεις της Ευρώπης (Αγία Πετρούπολη, Βιέννη, Βερολίνο, Παρίσι). Οι επεκτάσεις αυτές πραγματοποιούνται βόρεια και δυτικά από το μεγάλο λιμάνι. Πολύ γρήγορα, επεκτείνεται με το ίδιο συνθετικό μοντέλο η πόλη και δυτικά, και συνδετήριο στοιχείο είναι η συνέχεια της Esplanade η οποία συνεχίζει με γωνία προς τα βορειοδυτικά ως Mannerheimintie.

Πρέπει να σημειωθεί, ότι πολλά από τα κτήρια της πόλης, τόσο μεγάλα μέγαρα όσο και κοινές κατοικίες ήταν ξυλόπηκτα, μερικά διασώζονται ακόμη, όπως οι εξοχικές επαύλεις στην Töölolahti και αλλού.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1850 δήλωναν ως τόπο κατοικίας την Aleksanderinkatu 1225 κάτοικοι, ενώ μόνο 37 το 1970 και μόλις 10 το 2000, ένδειξη του ότι η περιοχή ήταν και περιοχή μεγαλοαστικής κατοικίας όταν δημιουργήθηκε το «επίσημο κέντρο» του Ελσίνκι στα μέσα του 19ου αιώνα, αλλά σταδιακά μετατράπηκαν σε εμπορικά και διοικητικά κέντρα όπως ακριβώς συνέβη και στην Βιέννη, στο Βερολίνο, στην Αθήνα τόσο στα «επίσημα κέντρα» τους όσο και σε άλλες κεντρικές συνοικίες τους.

Βέβαια, παράλληλα με την αυτοκρατορική πόλη, υπήρχαν και οι βιομηχανικές περιοχές που ταυτόχρονα ήταν και περιοχές κατοικίας της εργατικής τάξης, όπως το Töölö, το Kallio, το Sörnäinen, η περιοχή του εργοστασίου Arabia κ.α.

Στην δεύτερη φάση έχουμε μια νέα συνοικία με έντονο το στοιχείο του art nouveau νότια της ως τότε υφιστάμενης πόλης και ανατολικά στην χερσόνησο Katajanokka, είμαστε ήδη στις αρχές του 20ου αιώνα, η περιοχή είναι οικοδομημένη με μεγαλοαστικά μέγαρα έντονου εκλεκτικισμού και art nouveau ρυθμού, θυμίζει πολύ το 3ο Bezirk της Βιέννης (συνοικία Landstrasse) ή την «γερμανική» συνοικία του Στρασβούργου, και ανάλογες περιοχές που κτίστηκαν στο Βερολίνο, την Κωνσταντινούπολη στην «ευρωπαϊκή συνοικία» του Πέραν και σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.



Σχ. 4.4. Εκλεκτικισμός και art nouveau στην περιοχή Katajanokka.

Στην φάση αυτή του Ελσίνκι, έχουμε ήδη διαμορφωμένη την πολεοδομική του συγκρότηση: επίσημο κέντρο, σιδηροδρομικό σταθμό, λιμάνι, και βιομηχανικές περιοχές περιφερειακά της πόλης (περιοχή Arabia, περιοχή Kallio και άλλες, με τις εργατικές συνοικίες γύρω από αυτές.

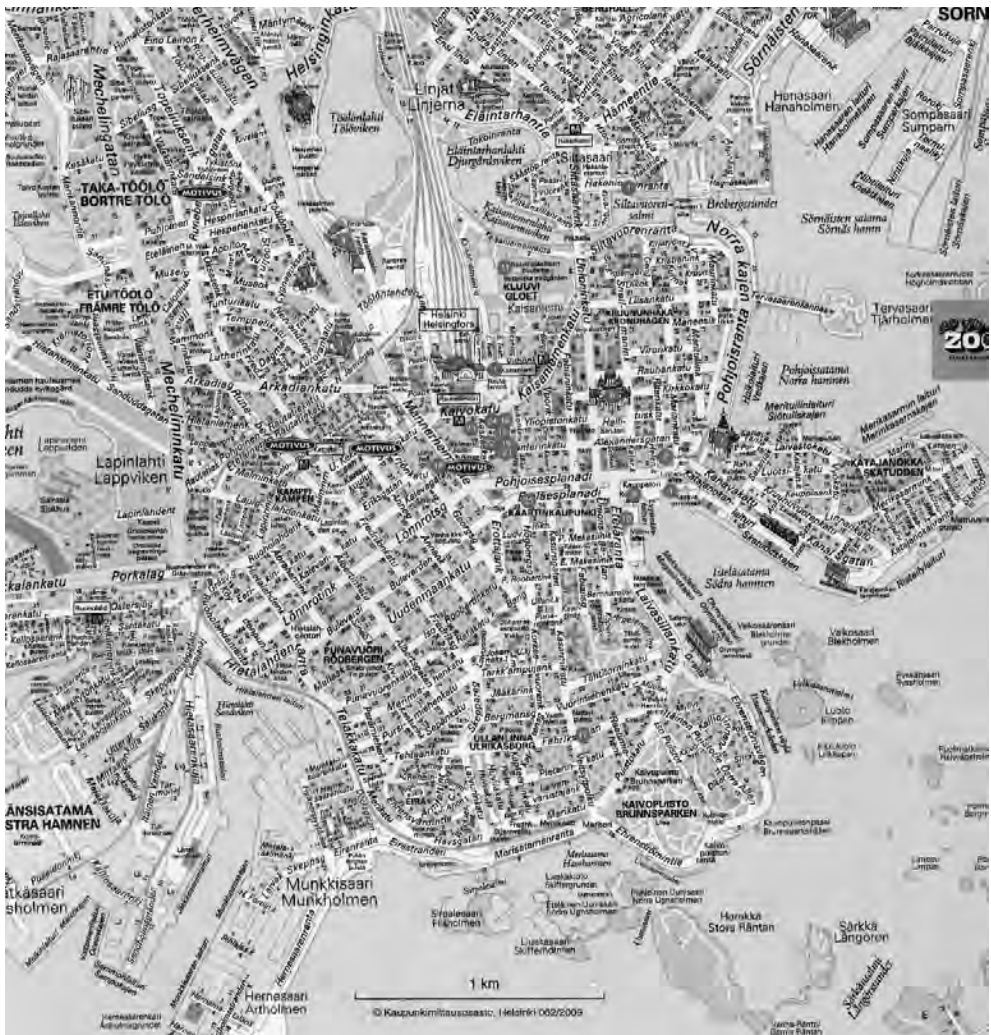


Σχ. 4.5. Εργατικός οικισμός στην περιοχή Kallio (σήμερα μουσείο εργατικής κατοικίας) γύρω οι μονόροφες κατοικίες με υπόγειες αποθήκες και βοηθητικά και στην μέση της αυλής η κοινή sauna.

4.3.2. Σημερινή πολεοδομική διάρθρωση

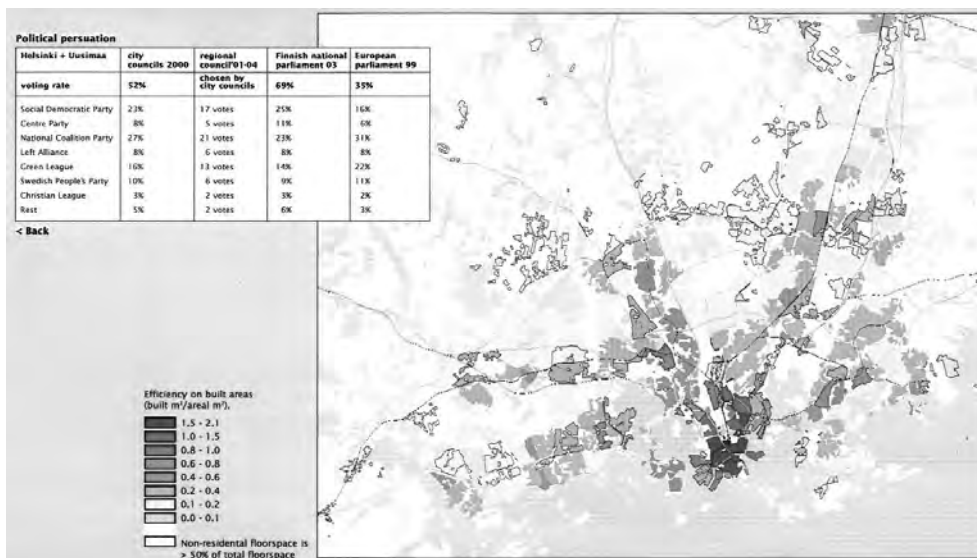
Μετά από τις ιστορικές αυτές εξελίξεις, η πόλη με την έντονη πληθυσμιακή αύξηση μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, επεκτάθηκε όπως όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις, επάνω στους οδικούς άξονες που συνδέουν την πόλη με την ενδοχώρα. Η ιδιομορφία του Ελσίνκι με το πλήθος των νησιών, λιμνών και ποταμών σε συνδυασμό με την πολιτική προστασίας του πρασίνου αλλά και την συνείδηση και την αγάπη των Φινλανδών για την φύση, οδήγησε τους πολεοδόμους στην διαμόρφωση ενός μοντέλου που αργότερα έγινε καθολικό μοντέλο για τις ευρωπαϊκές πόλεις: της ανάπτυξης επάνω στους άξονες, αλλά και της εισχώρησης του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στην πόλη, αυτό έδωσε μικρές οικιστικές περιοχές, προάστεια, επάνω στους άξονες, ή και σε περιοχές εκτός αξόνων, οι οποίες όμως εξοπλίζονται με γραμμές κυρίως βαρέων μέσων μαζικών μεταφορών (βασικά μετρό ή και τραμ) και παράλληλα και οδικές αρτηρίες.

Έτσι, η σημερινή πολεοδομική διάρθρωση του Ελσίνκι αφ' ενός αποτελείται από μια διαιρεμένη σε «προάστια» πόλη με άριστη σύνδεση με τον ιστορικό κεντρικό πυρήνα της, αλλά και με την άμεση σύνδεση με γειτονικές πόλεις, τόσο κοντινές όπως η Εσποο και η Ταριολα στα δυτικά, οι Vihti, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava και Vantaa (όπου είναι και το αεροδρόμιο) στα βόρεια, η Σίροο στα δυτικά –και αυτό επηρεάζει την πολεοδομική διαμόρφωση του Ελσίνκι- όσο και σε διακρατικό πλαίσιο όπως το Ταλλίν και το Λένινγκραντ. Η άμεση σχέση και σύνδεση του Μεγάλου Δουκάτου της Φινλανδίας στον 19ο αιώνα με το επικυρίαρχο κράτος, είχε το αποτέλεσμα και την άμεση σιδηροδρομική σύνδεση της Αγίας Πετρούπολης με το Ελσίνκι, τώρα, η σύνδεση είναι ξανά άμεση με πλοίο, τρένο, αεροπλάνο αλλά και οδικά. Με το Ταλλίν υπάρχει πυκνή θαλάσσια συγκοινωνία.



Σχ. 4.6. Το σημερινό κέντρο του Ελσίνκι: χαρακτηριστικά σημεία του: το λιμάνι, το παλιό λιμάνι στο τέλος της Esplanade, ο σιδηροδρομικός σταθμός, η κεντρική πλατεία με την Aleksanderkatu.

Το «πολεοδομικό συγκρότημα του Ελσίνκι» εκτείνεται σε μια έκταση περίπου 40 x 30 χιλιομέτρων και περικλείει λίγο περισσότερο από ένα εκατομμύριο κατοίκους, μέσα στον χώρο αυτόν, περιλαμβάνονται δάση, λίμνες, νησιά, εθνικά πάρκα, γεωργική, εκ- μεταλλεύσιμη δασική και κτηνοτροφική γη.



Σχ. 4.7. πυκνότητα οικοδόμησης (συντελεστής δόμησης). πηγή: Helsinki eAtlas...οι.παρ.

Συγκεκριμένα, η χρήση εδάφους της ευρύτερης περιοχής του Ελσίνκι, είναι :

Υδάτα:	71.760 εκτάρια (49%)
Κατοικία:	12.184 εκτάρια (8%)
λοιπή πολεοδομημένη έκταση:	4.835 εκτάρια (3%)
βιομηχανία-αποθήκευση:	3.518 εκτάρια (2%)
υποδομές:	5.345 εκτάρια (4%)
γεωργία:	6.360 εκτάρια (4%)
φυσικό περιβάλλον για αναψυχή:	26.674 εκτάρια (18%)
λοιπή μη αστική έκταση:	15.813 εκτάρια (11%)

Είναι μάλλον απογοητευτικό να συγκρίνουμε το Ελσίνκι με την Αθήνα, όπου το 90% του Λεκανοπεδίου αποτελεί «πολεοδομημένη περιοχή» νόμιμη ή παράνομη, ενώ το εναπομείναν φυσικό περιβάλλον (δάση, βουνά, κλπ.) αποτελεί «εν δυνάμει» οικόπεδα και πολεοδομήσιμη γη, και βέβαια δεν υπάρχει αγροτική γη μέσα στην πόλη ή έστω μέσα στο Λεκανοπέδιο –και αυτή που υπάρχει εκτός Λεκανοπεδίου (Πάρνηθα, Μεσόγεια, Αχαρνές κλπ.) μετατρέπεται σταδιακά σε οικόπεδα. Όσο για τα «ύδατα» αν μην το συζητάμε καλύτερα, ο Ιλισός έχει υπογειοποιηθεί και μετατραπεί σε οχετό ενώ ο κάτω ρους του Κηφισού έχει χαρακτηριστεί με Νόμο «αγωγός αποβλήτων» και ο άνω ρους (περίπου μέχρι την Φιλαδέλφεια) προστατεύεται μετά από την σχεδόν ολοκληρωτική του οικοδόμηση από ένα Προεδρικό Διάταγμα το οποίο δεν έχει εφαρμοστεί εδώ και 15 χρόνια περίπου...

4.3.3. Πράσινο και ελεύθεροι χώροι

Το πράσινο στο Ελσίνκι, είναι παντού μέσα στην πόλη, πέρα από το γεγονός ότι η ίδια η πόλη είναι διασπαρμένη σε μονάδες συνοικιών μέσα στο περιβάλλον – λίμνες και δάση. Το πράσινο σε κάθε μορφή του αναπτύσσεται παντού, σε δεντροστοιχίες με μεγάλα δέντρα, σε κήπους στο εσωτερικό των μεγάλων οικοδομικών τετραγώνων, σε πολυάριθμα πάρκα μικρού μεγέθους, πάρκα γειτονιάς του ενός, δύο ή τριών στρεμμάτων, και βέβαια σε μεγάλα πάρκα-δάση μέσα στην πόλη, σε συνδυασμό με λίμνες, κήπους, λειμώνες και περιαστικά δάση (συνέχεια των οποίων είναι τα μεγάλα πάρκα της πόλης. Θα δούμε το τραμ να διέρχεται σε δύο γραμμές σε μεγάλες αρτηρίες, με δεντροστοιχία στην μέση, οδική αρτηρία αριστερά και δεξιά, και στην συνέχεια πεζοδρόμια των 5-6 μέτρων με ποδηλατόδρομους και με διπλές δεντροστοιχίες μεγάλων δέντρων (βλ. επόμενο εδάφιο). Τονίζεται το «μεγάλων δένδρων» γιατί στην Αθήνα τις δεντροστοιχίες, όπου υπάρχουν, τις «κθαδεύουν» (γράφει «κουτσουρεύουν») σε κορμούς των 2 μέτρων με λίγα φύλλα - είναι μετρημένοι στα δάχτυλα οι δρόμοι στην Αθήνα με πυκνές δεντροστοιχίες μεγάλων δέντρων.

4.3.4. Μεταφορές

Οι μεταφορές στο Ελσίνκι, είναι σήμερα από τις αρτιότερες στις ευρωπαϊκές πόλεις. Στον 19ο αιώνα, που συνέπεσε και με την ρωσική επικυριαρχία και την οικοδόμηση της «αυτοκρατορικής πόλης», μαζί με τα πλούσια κτήρια και τον σχεδιασμό του πολεοδομικού σχεδίου του, το Ελσίνκι προικοδοτήθηκε και με το τυπικό για όλες τις τότε ευρωπαϊκές πόλεις δίκτυο τροχιοδρόμων, αρχικά ιππήλατων και στην συνέχεια ηλεκτροκίνητων. Το δίκτυο αυτό, σε μια πόλη που αριθμούσε τότε μόλις 80.000 κατοίκους, ήταν ικανοποιητικά πλήρες. Σημειώνεται ότι το τραμ κατασκευάστηκε και σε τότε αποικιακές πόλεις της Ασίας και της Αφρικής

Πρέπει να σημειωθεί ότι το 1862 άρχισε να λειτουργεί το τραίνο, αρχικά στην γραμμή Ελσίνκι-Hämnenlinna 100 χιλιόμετρα βόρεια του Ελσίνκι, στο μέσο της διαδρομής Ελσίνκι-Τάμπερε, βασικής τότε βιομηχανικής πόλης της Φινλανδίας. Το τραμ λειτούργησε αρχικά ως ιππήλατο το 1888 και το 1900 ηλεκτροκινήθηκε. Λεωφορεία, χρησιμοποιήθηκαν στις δημόσιες μεταφορές το 1920, από ανεξάρτητες εταιρείες, όμως στην διάρκεια του πολέμου οργανώθηκε η Δημόσια Υπηρεσία Συγκοινωνιών. Το δίκτυο των τραμ επεκτάθηκε το 1950.

Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι η ιστορία των αστικών μεταφορών στο Ελσίνκι έχει πολλή παραλληλία με εκείνη των Αθηνών, αλλιώς η διαφοροποίηση άρχισε μετά τον πόλεμο, όπου το Ελσίνκι κράτησε την προτεραιότητα στα μέσα μαζικών μεταφορών και μάλιστα δημοσίων ενώ στην Αθήνα έγινε το αντίθετο. Είναι χαρακτηριστικό ότι το Γραφείο Wilbur Smith and Assocation που είχε εκπονήσει την κυκλοφοριακή και την συγκοινωνιακή μελέτη για την Αθήνα το 1964, εκπόνησε την ίδια εποχή και αντίστοιχες μελέτες για το Ελσίνκι, όπου έδινε σύμφωνα με τα αμερικανικά πρότυπα και κατευθύνσεις, απόλυτη προτεραιότητα στα ΙΧ και στην οδική κυκλοφορία, αποξήλωνε το δίκτυο τραμ και εγκαθιστούσε περιορισμένο δίκτυο μετρό. Οι αρχές αυτές ενώ έγιναν δεκτές και εφαρμόστηκαν στην Αθήνα χωρίς αντιρρήσεις, στο Ελσίνκι απορρίφθηκαν.

Το 1969, η βιομηχανία Valmet που κατασκεύαζε σιδηροδρομικά οχήματα πρότεινε την κατασκευή ενός μετρό με πρωτοποριακές διαστάσεις (μεγάλου πλάτους, 3,20 μ.) και κατασκευασμένο από αλουμίνιο αλλά το σχέδιο δεν προχώρησε λόγω του μεγάλου κόστους και της αραιής κατοίκησης στην ευρύτερη περιοχή του Ελσίνκι, γεγονός που καθιστούσε την λειτουργία του ασύμφορη (τότε το ευρύτερο Ελσίνκι είχε 525.000 κατοίκους).

Το μεταφορικό δίκτυο στο Ελσίνκι είναι διαρθρωμένο όπως σε κάθε πόλη: αποτελείται από μια σειρά ακτινωτών αρτηριών η οποία κλείνει με μια σειρά συγκεντρικών δακτυλίων. Η όλη διάρθρωση του Ελσίνκι η οποία είναι αρκετά διασπασμένη σε νησιά, κόλπους και ποταμούς, δεν είναι εύκολο να οργανωθεί σε ένα τέτοιο τυπικό σύστημα, παρ' όλα αυτά όμως τελικά το μεταφορικό σχέδιο λειτουργεί έτσι. Βασικό στοιχείο, θεωρήθηκε μετά την απόρριψη του σχεδίου Smith το τραμ και τα τελευταία χρόνια, χωρίς να μειωθεί η σημασία του τραμ, εντάσσεται στην οργάνωση του όλου συστήματος και το μετρό – ήδη έχει ενταχθεί ο «προαστιακός σιδηρόδρομος» ο οποίος συμπληρώνει τις μεταφορές που είναι εκτός της ευρύτερης περιοχής του Ελσίνκι διαρθρωμένους έτσι ώστε να μεταφέρει κατοίκους της περιφέρειας στην πόλη.

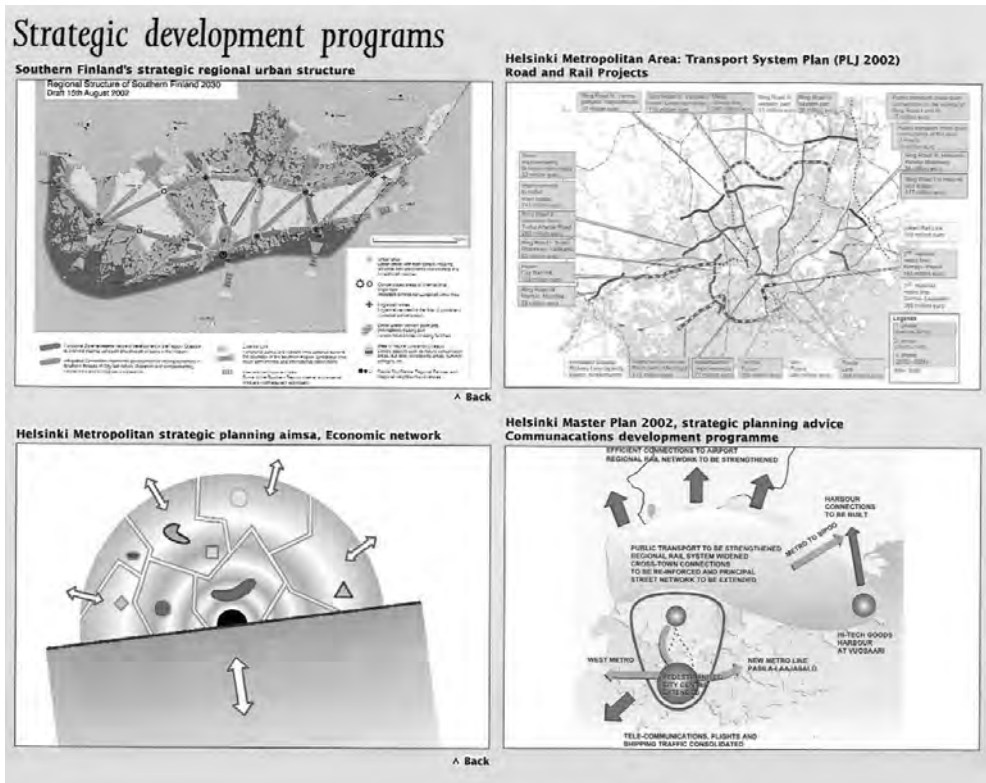


Σχ. 4.8. Κυκλοφοριακή επίλυση της περιοχής Tapiola: Κυψέλες εσωτερικής κυκλοφορίας (Δοξιάδης, Buchanan 1960) σε σχέση με τις μεγάλες υπερτοπικές αρτηρίες, φαίνονται καθαρά οι δρόμοι εσωτερικής κυκλοφορίας των κυψελών που είναι όλοι θηλειές ή αδιέξοδα.

4.3.5. Τάσεις και σχέδια εξέλιξης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.

Για το Ελσίνκι έχουν εκπονηθεί ένα στρατηγικό πρόγραμμα και ένα στρατηγικό σχέδιο, θα μπορούσε κανείς να τα εντάξει σε μια σειρά σχεδίων στον ευρωπαϊκό χώρο κοινών για πολλές πόλεις, όπως το Αμβούργο ήδη από το 1970, την Βιέννη από το 1980, το Ανατολικό Βερολίνο από το 1960, την Στουτγάρδη, την Ζυρίχη, το Ρότερνταμ, το Μόναχο και άλλες, και του οποίου οι γενικές γραμμές είναι:

- ανάπτυξη επάνω σε άξονες μεταφορών
- παράλληλη εξυπηρέτηση αυτών των αξόνων με ταυτόχρονη κατασκευή βαρέων μέσων ΜΜΜ (μετρό και προαστιακός)
- κατασκευή γιά προσέλιψη επενδυτών και λειτουργιών πόλης μεγάλων πυρήνων από εμπορικά και διοικητικά κέντρα καθώς και περιοχές οργανωμένης δόμησης
- πιθανή (όπου εκτιμηθεί ότι χρειάζεται) ανακατάταξη σημαντικών λειτουργιών όπως αεροδρομίων, λιμανιών, βιομηχανικών περιοχών.



Σχ. 4.9. Το στρατηγικό Πρόγραμμα ανάπτυξης του Ελσίνκι

Αφού αποφασιστούν αυτές οι αναπτυξιακές κατευθύνσεις και σχεδιαστούν και επί του εδάφους, τότε εκπονείται η δεύτερη φάση σχεδιασμού που αποτελεί το στρατηγικό σχέδιο. Σ' αυτό, επισημαίνονται οριστικά και με την μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια οι συγκεκριμένες λειτουργίες και ο χώρος τους και οριστικοποιούνται τα βασικά στοιχεία του τα οποία και κατασκευάζονται σύμφωνα με τον προγραμματισμό που έχει αποφασιστεί.

Το στρατηγικό πρόγραμμα ανάπτυξης του Ελσίνκι περιλαμβάνει όπως βλέπουμε στην παραπάνω εικόνα τέσσερα βασικά προγράμματα:

- το πρόγραμμα της περιφερειακής ανάπτυξης της νότιας Φινλανδίας στην οποία εντάσσεται και η ανάπτυξη του Ελσίνκι, και έχει ως βασικές κατευθύνσεις την σύνδεση με άξονες μεταφορών των βασικών σημείων ανάπτυξης (πόλεις, λιμάνια, βιομηχανίες, δάση)
- την κυκλοφοριακή σύνδεση της ευρύτερης περιοχής του Ελσίνκι όπως αυτή προκύπτει από το πρώτο σχέδιο
- το «ιδεόγραμμα» της οικονομικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του Ελσίνκι με την τοποθέτηση των βασικών οικονομικών μονάδων
- και τέλος τον προγραμματισμό των κατευθύνσεων για την ανάπτυξη των μεταφορικών συνδέσεων (κατευθύνσεις κατασκευής μετρό κ.α)

Στη συνέχεια, εκπονήθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της ευρύτερης περιοχής (το master plan, αυτό που παλιότερα αντιστοιχούσε στο «Γενικό Ρυθμιστικό Σχέδιο») το οποίο βασικά περιλαμβάνει:

- τον εντοπισμό των παρεμβάσεων
- τον χρονικό προγραμματισμό τους
- το μέγεθός τους
- τις παρεμβάσεις στην ενίσχυση του δικτύου πρασίνου

Στη συνέχεια, καθορίζονται λεπτομερέστερα μια σειρά «μεγάλων έργων» τα οποία όπως φαίνεται στους επόμενους χάρτες είναι μια σειρά αναπτύξεων σε οικιστικά σύνολα/κτήρια γραφείων/εμπορικά κέντρα κυρίως στην περιφέρεια του Ελσίνκι (Espoo, Vantaa, Saviokorso) και το νέο λιμάνι στο Vuosaari, η κατασκευή του «δυτικού μετρό» στην παραλιακή περιοχή και η επέκταση του προαστιακού μεταξύ του κέντρου του Espoo και του Ελσίνκι καθώς και μια σειρά μικρότερων παρεμβάσεων γύρω από το σημερινό Ελσίνκι (Tapiola, Suurpelto, Jätkäsaari, Kruununuori κ.α.).

Μια δεύτερη σειρά μεγάλων παρεμβάσεων αποτελούν η συνέχιση του νέου λιμανιού στο Vuosaari, ο αυτοκινητόδρομος E18 στην παραλιακή περιοχή ο οποίος συνδέει το Turku με το Ελσίνκι και το Λένινγκραντ επάνω στον οποίο χωροθετούνται πολλή από τα μεγάλα έργα που αναφέρθηκαν, η Ανιapolis (ένα νέο οικιστικό και οικονομικό σύνολο στο αεροδρόμιο) και η ανάπτυξη της σημερινής λιμενικής περιοχής του Kalasatama.



Σχ. 4.10. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 2002.



4.11. Μακέτα για την Pasila: στην ίδια κατεύθυνση με την Potsdamer Platz στο Βερολίνο, το Gasometer και την Donaucity στην Βιέννη, το νέο ημίματι του Ρόπτερταμ κ.α.

5. Amsterdam¹²

5.1. Πρόλογος¹³

Μέσα από αυτή την πολύ ουσιαστική διαδικασία της προετοιμασίας της εκπαιδευτικής εκδρομής, αναδείχθηκε αθρόα και μια σειρά από κείρια ζητήματα που αφορούν τη διαχείριση και το σχεδιασμό του αστικού χώρου και για τα οποία η πόλη του Amsterdam έχει πάρει θέση, έχει αναπτύξει συγκεκριμένες πολιτικές, έχει πετύχει θετικά αποτελέσματα και σε αρκετές περιπτώσεις έχει αναγνωρίσει και την αποτυχία. Έχει επομένως συμπυκνώσει μια, για μας, πολύ διδακτική πολεοδομική εμπειρία. Μέσα από τη συζήτηση με τους σπουδαστές στην πορεία των «πολεοδομικών περιπάτων» στο διάστημα 11 έως 16.6 2010, αναδείχθηκαν πολλά τέτοια σχετικά θέματα, που αφορούν μεταξύ άλλων τη σημασία της πολιτικής γης και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, τις διαχρονικά εναλλακτικές αντιμετώπισεις της στεγαστικής πολιτικής και της έκφρασής της στο χώρο, την αξία της ενεργού δράσης για την προστασία, ανάδειξη και διατήρηση στην τρέχουσα κοινωνικο-οικονομική ζωή της ιστορικής/πολιτιστικής μνήμης, την εύστοχη προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη και στην περιφέρειά της, καθώς επίσης τέλος και της ιδιαίτερης φροντίδας για το περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλουμε στην καθηγήτρια Ν. Βαίου, για την παροχή του πρώτου επιστημονικού υλικού για το Amsterdam, και τη διευκόλυνση των επαφών με τους εκεί φορείς, στον καθηγητή της Σχολής Γεωγραφίας του Roeterseiland University, Luca Bertolini, για την πολύ ενδιαφέρουσα διάλεξή του με θέμα «Planning concepts for cities in transition: Regionalization of urbanity in the Amsterdam metropolitan area», καθώς επίσης και στον Eric van der Kooij, επικεφαλής του Metropolitan Team / Spatial Planning Department of the City of Amsterdam, για την προθυμία του να μας συναντήσει στο κέντρο πληροφόρησης Zuiderkerk και να μας ενημερώσει γύρω από τον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό για την μητροπολιτική περιφέρεια του Amsterdam, καθώς επίσης

12. Το κείμενο αυτό αντλεί υλικό και βασίζεται σε αποσπάσματα από το λεπτομερές τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής, που αποτελεί προϊόν συλλογικής δουλειάς όλων των συμμετεχόντων στην εκπαιδευτική επίσκεψη στο Amsterdam [πρβλ. <http://oldwww.arch.ntua.gr/node-resources/854#resource-10603>], και προφανώς ανταποκρίνεται στα δεδομένα της πόλης εκείνης της περιόδου.

13. Το προλογικό αυτό σημείωμα έχει συνταχθεί από τον Κ. Σεργιά. Τα κείμενα που ακολουθούν έχουν συνταχθεί την Άνοιξη του 2010 από τους εξής, κατά ενότητα: 5.2 και 5.3: Γ. Σαρηνγιάννη, 5.4: Μ. Δεμένεγα. Όλα τα κείμενα παρατίθεται εδώ με προσαρμογές από τον Κ. Σεργιά, για τις ανάγκες της παρούσας έκδοσης. Για λεπτομερή αναφορά στις πηγές ο αναγνώστης θα πρέπει να ανατρέξει στο αναλυτικό τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής (βλ. υποσημείωση 12).

Την ομάδα των συμμετεχόντων σπουδαστών αποτέλεσαν οι: Μ. Δεμένεγα, Α. Δουνιάς, Α. Κουδούνη, Ν. Κουρή, Β. Κουρκουτσάκη, Α. Λάμπρου, Ν. Λιάκος, Δ. Λιτσάρδου, Ε. Μικράκη, Τ. Μιχαντάς, Π. Μπάκα, Δ. Μπαλαμπανίδης, Ν. Μηρουζιώτη, Α. Νακάσης, Σ. Παλιόγου, Μ. Οικονομοπούλου, Ε. Πατατούκα, Δ. Πέππα, Ι. Περουλιού Σεργάκη, Κ. Πετράκος, Χ. Σαπουντζή, και Κ. Σούμπασης. Την εκπαιδευτική εκδρομή στο Amsterdam συνόδευσαν οι καθηγητές Δ. Μέλισσας, Α Σαρηνγιάννη, Γ. Σαρηνγιάννης, Κ. Σεργιάς (συντονιστής), και Ε. Χανιώτου.

και για τα σημαντικότερα τρέχοντα και προγραμματιζόμενα projects.

Στους σπουδαστές μας ανήκει επίσης ένα μεγάλο ευχαριστώ, για το ζήλο που έδειξαν σε όλη της διάρκεια της προετοιμασίας και της διεξαγωγής της εκδρομής, για το κέφι και το μεράκι τους, που δεν το έχασαν ούτε στιγμή, αλλά και για την αστείρευτη υπομονή με την οποία ακολούθησαν τους ατέλειωτους ποδαρόδρομους στη ροή των συνολικά πέντε «πολεοδομικών περιπάτων» του προγράμματος.



Σχ. 5.1. Τμήμα της ομάδας περιμένοντας το τρένο.

5.2. Το ιστορικό της πολεοδομικής εξέλιξης του Amsterdam

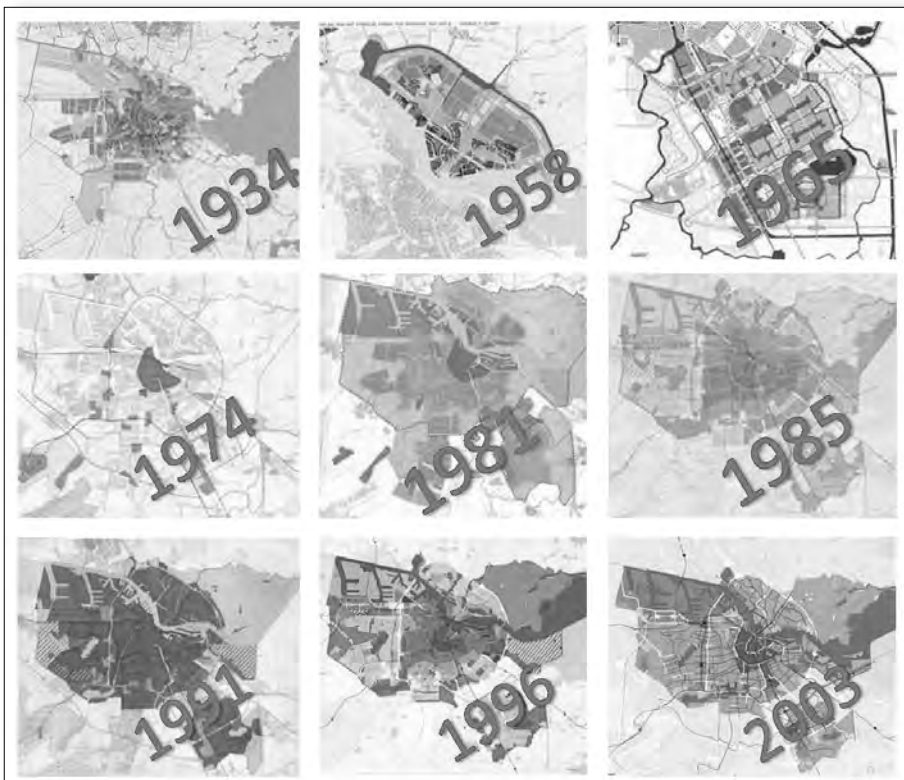
Το Άμστερνταμ, που σημαίνει «ανάχωμα του Άμστελ» ήταν ένα απλό ψαράδικο χωριό στις εκβολές του ποταμού Άμστελ ήδη από το 1200, οχυρωμένο με αναχώματα ενάντια στο νερό που πλημμύριζε, αλλά και ξύλινα τείχη ενάντια στους φεουδάρχες της περιοχής. Οι διαμάχες των φεουδαρχών οδήγησαν στην πτώση της δυναστείας των van Amstel και το πέρασμα της πόλης στην «προστασία» του επισκοπάτου της Ουτρέχτης γύρω στο 1300.

Το Άμστερνταμ γνώρισε αληταύωδη ανάπτυξη από το 1385 που επινόησαν οι κάτοικοί του μια μέθοδο παστώματος της ρέγκας η οποία την διατηρούσε και μπορούσαν να την εξάγουν. Έτσι το μικρό λιμάνι του Άμστερνταμ γρήγορα αναπτύχθηκε σε εξαγωγικό κέντρο. Με τις μεταβολές της εξουσίας στις Κάτω Χώρες και το πέρασμά τους στην ισπανική κυριαρχία μέσω των επιγαμιών των Αψβούργων, το Άμστερνταμ έγινε η βασική πόλη της Ολλανδίας, λίκνο της αντίστασης στους Ισπανούς αλλά και της αστικής επανάστασης του 1566-1609. Ήδη το Άμστερνταμ το 1500 είχε 15.000 κατοίκους. Στις αρχές του 1600, αρχίζει η κατασκευή καναλιών που περιβάλληον την πόλη, το εγχείρημα επαναλήφθηκε το 1663 όταν η πόλη αυξήθηκε. Ήδη το 1648 η εμπορική κίνηση του Άμστερνταμ υποσκέλισε εκείνη της Αμβέρσας, και σιγά σιγά το Άμστερνταμ έλαβε το σημερινό του σχέδιο, του μισού εξαγώνου επάνω στον Άμστελ.



Σχ. 5.2. Το Άμστερνταμ, δεξιά λεπτομέρεια όπου φαίνεται η σχέση θάλασσας-πόλης με το λιμάνι, τα κανάλια και τα νησάκια των ψαράδων στα αβαθή ύδατα. (Merian, «Euroρα» στα μέσα του 17ου αιώνα).

Το Άμστερνταμ τελικά αποτελείται από ένα σύστημα παράλληλων δρόμων-καναλιών ομόκεντρων γύρω από τον ιστορικό πυρήνα της πόλης, ενώ ακτινωτοί από το κέντρο προς την περιφέρεια δρόμοι χωρίζουν την παλιά πόλη σε 7 διαμερίσματα. Σε πολλές περιοχές, σχεδόν κάθε δρόμος έχει και κανάλι.



Σχ. 5.3. Η πολεοδομική εξέλιξη του Άμστερνταμ. (Δήμος Άμστερνταμ).



Σχ. 5.4. Το Άμστερνταμ και τα περίχωρά του το 1960. διακρίνονται τα κανάλια σε όλη την ύπαιθρο, το πυκνό οικιστικό δίκτυο της Randstadt, κάτω δεξιά η Ουτρέχτη. (Michelin, σπ.παρ.)

5.3. Ημερολόγιο εκπαιδευτικής εκδρομής

Παρασκευή 11 Ιουνίου

Αναχώρηση από Αθήνα πρωί-πρωί στις 10.20, γενικά κάτω θολά, κάποια στιγμή είδαμε Φθιώτιδα, Πρέβεζα, μετά σύννεφα, είδαμε Άλπεις με λίγα χιόνια (λόγω εποχής ή λόγω θερμοκηπίου;) και έναν παγετώνα, μετά βαριά συννεφιά. Το φαί μάλλον «οικονομικό» και λιλιπούτειο, ένα παστίτσιο 2Χ7Χ12 της πυρκαγιάς και διάφορα συνοδευτικά, τουλάχιστον ο καφές και το κρασί άξιζαν. Άφιξη στο Άμστερνταμ στην ώρα μας στις 12.55 με πολύ πυκνή και χαμηλή νέφωση σχεδόν ομίχλη, είμασταν τουλάχιστον σε κάθοδο ένα μισάωρο μέσα στα σύννεφα και δεν βλέπαμε την μύτη μας, είδαμε γη μόλις λίγο πριν την προσγείωση, στα 300-500 μέτρα, ούφ! (χρόνια είχα να κάνω προσγείωση μέσα σε σύννεφα –να μας έλειπε, εκατό φορές το τραίνο !)

Από το αεροδρόμιο Schiphol πήραμε το τραίνο, όπως και σε κάθε εκδρομή για διδακτικούς λόγους αλλιά και ιδεολογικούς, πάντα MMM και ιδίως ΜστΤ, έπειτα μετρό, μετά τραμ, λίγη ταλαιπωρία στο να βρούμε εισόδους, εξόδους και εκδοτήρια, βγάλαμε και εισιτήρια των 6 ημερών και φθάσαμε στο μπλε γυάλινο ξενοδοχείο.

Πρώτη γνωριμία με το Άμστερνταμ, βόλτα στο κέντρο, πρόχειρο φαγητό στον δρόμο στην κινέζικη γειτονιά (σάντουιτς με ωμή-παστή ρέγγα, άηλοι πήραν κρέπες με σοκολάτα και άηλα παρόμοια).

Απίθανα τα σπίτια και τα κανάλια, παράδεισος για το ποδήλατο κάθε είδους: συνήθη, για μωρά, για δίδυμα (και τα δύο μπροστά, και τα δύο πίσω, ένα μπροστά και ένα πίσω), με τον ένα γονιό, και με τους δύο, σε όλους τους δυνατούς συνδυασμούς, για σκυλάκια, για γατάκια, για ψώνια, επαγγελματικά για φορτία.

Βραδυνό σε πατάρι μπυραρίας σχεδόν όλοι μαζί, στυλάτο το ηλικιωμένο γκαρσόνι, είχε και μαύρη μπύρα αλλιά ήταν bock (πικρή) και όχι malz (γλυκειά). Σερράος, Μέλισσας και η Άννα το έπαιξαν αριστοκρατία και ήπιαν λευκό κρασί.

Την Παρασκευή ήταν το Μουσείο Βαν Γκογκ ανοικτό ως τις 10 το βράδυ, και πήγαμε μετά το φαγητό, τεράστιο αλλιά ... χωρίς εκθέματα ούτε καν τα γνωστά (είχε το περίφημο «δωμάτιο του van Gogh» αλλιά αντ' αυτού ήταν στην θέση του μια επιγραφή που μας πληροφορούσε ότι έλειπε για συντήρηση), γέμιζε τους χώρους του με ... σχετικά θέματα (ποιοί επηρέασαν τον van Gogh και ποιούς επηρέασε, ...).

Σάββατο 12 Ιουνίου

Λεωφορείο, Κεντρικός Σταθμός, αναχώρηση για Ρότερνταμ με τραίνο Πρώτη Θέση (λόγω γκρούπ!). Διαδρομή στην ολλανδική ύπαιθρο, οι γνωστοί ανεμόμυλοι, χωράφια, γελάδες, γάλα νουνού, και ροδοκόκκινοι ολλανδοί και ολλανδέζες από την πολλή υγιεινή διατροφή, πράσινο σε δάση και χωράφια, κήπους και κηπάκια, χωριουδάκια με τις εκκλησίες τους με μυτερά καμπαναριά και τα σπίτια με γκρίζες απότομες στέγες, περάσαμε από Haarlem, Leuden, Χάγη, Delft. Δεκάδες τραίνα, αριστερά μας, δεξιά μας, πάνω

μας, κάτω μας, αργά, γρήγορα, πολύ γρήγορα, υπερταχείες των 200 χιλ την ώρα, τοπικά και διεθνή, σε κάθε κατεύθυνση, (όπως ακριβώς στην γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης που περνά τραίνο Τρίτη και Πέμπτη και το Σάββατο αργία...).

Κάποιοι ωραίοι μεγαλοπρεπέστατοι παλνοί σταθμοί, Χάαρλεμ, μεγάλα κτήρια, πύργοι γραφείων και λιμενικές κατασκευές. Λέϋντεν, ομοίως (θα πρέπει όμως να έχουν και παλιά τμήματα). Delft, τεράστιο και αχανές πάρκινγκ ποδηλάτων έξω από τον σταθμό.

Ρότερνταμ, κατεστραμμένο από τους Ναζί κτίστηκε μετά τον πόλεμο χωρίς να ξαναβρεί την παλιά του ομορφιά (υπάρχει σε κάποια διασωθέντα τμήματά του), τώρα μετατρέπεται σε οικονομικό και λιμενικό κέντρο της Ευρώπης και ξανακτίζεται μετά μανίας με μοντέρνους πύργους από γυαλί και ασφάλι και με περισσό αρχιτεκτονιλίκι.

Βόλτα στην πλατεία με τους γεραμούς, πανάθλια «πολεοδομία μακέτας», γυμνή και απωθητική, από κάτω υπόγειο πάρκινγκ και επάνω μεταλλική επίστρωση λες και ήσουν σε αεροδρόμιο του '50. Σε όλη την πλατεία δύο παγκάκια, εκεί καθόταν και 5-6, ολλανδοί και εκ των αποικιών. Μεγάλη μνημειακή επιγραφή «DAT GEBEURT TOCH NIE IN MIJN OMGEVING («αυτό συμβαίνει, όμως όχι στο δικό μου περιβάλλον», υποθέτω ότι στηλιτεύει την αδιαφορία για το περιβάλλον...

Περίπατος στο Lijnbaan, πεζόδρομος σχεδιασμένος το '50 από τον Bakema, (από τους πρώτους πεζοδρόμους) γεμάτος κόσμο για σαββατιάτικη βόλτα, είδαμε και τα ονομαστά κτήρια του Breuer που είχε επισκεφθεί η Άννα ως μεταπτυχιακή το 1969. Πολύ καλό, με σύνδεση με σταθμό μετρό και κάτω μαγαζιά. Τώρα έχουν προστεθεί και κάμερες παρακολούθησης, αλλά λόγω δημοκρατικότητας υπάρχει και προειδοποιητική επιγραφή «προσοχή, κάμερες». Beusterstraverse, πεζόδρομοι πάνω, κάτω, τραπεζάκια έξω στην πλακάδα, τροχόσπιτο-πλατέρνα και ταλαίπωρος παππούς ροκάς που χόρευε με τσακίσματα για να βγάλει το μεροκάματο.

Πάρα πολύ ξένοι με μαντίλες, πλήρως όμως ενσωματωμένοι, ασιάτες, αφρικανοί, νοτιοαμερικάνοι από όλες τις ολλανδικές αποικίες (στην Πορτογαλία ήταν σχεδόν μόνο μαύροι από την Αγκόλα)

Περάσαμε τρέχοντας από το παζάρι στην Binnenrotte (γιατί όμως; ήθελαν να πάνε οι αρχιτέκτονες στα μοντέρνα κτήρια), είχε τρόφιμα, ψάρια ωμά, τηγαντά και παστά, λουλουδία, ρούχα, κανονική αθηναϊκή λαϊκή και πολύ ζωντάνια.

Συγκρότημα κατοικιών «Κύβοι», (Kijk kubus) η πληθιότητα των αρχιτεκτόνων! Κύβοι που στέκονται στην μια κορυφή τους και συντίθενται ο ένας με τον άλλον, τάχα συμβολίζουν... δέντρα! Ο εσωτερικός τους χώρος θεότρελος και λοξός, το μόνο που βόλευε αυτή η «σύνθεση» ήταν οι αποχετεύσεις που μαζεύοταν στην κάτω κορυφή και από κει στο έδαφος.

Το γνωστό μνημείο του Zadkine για την καταστροφή του Ρότερνταμ, και ένα μνημείο που απεικονίζει πετρελαιοβάρελα με ανθρώπους που στάζουν από αυτά (υπέρ ή κατά της Dutch Shell Company;). Δίπλα στο Μνημείο του Zadkine, το Ναυτικό Μουσείο, με

εκθέματα και στην προβλήτα (μηχανές πλοίων και άλλα σχετικά, βαρούλκα κ.α.) αλλά και στο λιμάνι με αρκετά πλοία ως μουσειακά πλέον είδη, όχι μόνο ιστιοφόρα, αλλά και ατμόπλοια του 19ου αιώνα, και νεώτερα.

Nieuwe Maas, Boompjes, Erasmusburg, Blaak metro, Rotterdam Blaak παλιό λιμάνι. πλατεία (ποιά;), λιμάνι, εμπορικό κέντρο (πάλι;); Τεράστια κτήρια ποδηθετικών, πύργοι και μάλιστα «μοντέρνοι» στραβοί, λοξοί, και όλο γυαλί, είναι το περίφημο νέο κέντρο που γίνεται σταδιακά όσο το παλιό λιμάνι μεταφέρεται προς τα έξω. Και εικοσάχροφα με «ολλανδική στέγη», σχεδόν τα περισσότερα λοξά, στραβά, παράγωνα, με κλίσεις σε όλες τις μεριές. Ανάπλαση του παλιού λιμανιού σε επιχειρησιακό κέντρο (όπως στο Αμβούργο, το Ελσίνκι, το Άμστερνταμ ...).

Κυκλοφορεί πολύ τραμ και μάλιστα και πολύ παλιά οχήματα, του '50 τουλάχιστον, αν όχι και προπολεμικά, το λέμε και στα μαθήματα, τα μέσα σταθερής τροχιάς έχουν διάρκεια ζωής 40-50 χρόνια αλλά ποιος μας προσέχει!

Καφές στην πλακάδα στο Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης του Κούλχασ (μακριά από μας, δεν το είδαμε). Πάρκο στο Μουσείο, ξάπλη όλοι στην πλακάδα, συνομιλία με τις πολύ ομιλητικές νερόκοττες, πάπιες και νεροκοττοκαυγάς για τον «ζωτικό χώρο». Βαρεμάρα οι άλλοι και χάσαμε την ευκαιρία να πάμε στον οικισμό Vreewijk (ένα τραμ ήταν όλο κι όλο, σε 20 λεπτά θα είμασταν εκεί, και είχε ταλαιπωρηθεί η Ελένη να το βρει...). Ρόττερνταμ τέλος!

Τραίνο για Ντέλφτ. Βγήκαμε σε μάλιστα αδιάφορο χώρο (με το τεράστιο πάρκινγκ ποδηλάτων), αλλά πολύ γρήγορα βρεθήκαμε στην παλιά πόλη που είναι θαύμα. Βόλτα στην παλιά πλατεία του Δημαρχείου του 17ου αιώνα, ωραία και η πλατεία και το Δημαρχείο και ο καθεδρικός ναός, άδεια όμως και κλειστά όλα τα μαγαζιά (Σάββατο απόγευμα). Μια μεγάλη γοτθική εκκλησία γέρνει σαν τον πύργο της Πίζας, είπαμε καλού-κακού να μην πάμε κοντά. Σε ένα κανάλι ...ουζάδικο «ouzeri restaurant de kleine griek» (και στα ... ολλανδικά επεξηγήσεις «ouzo - meze»), με τραπεζάκια έξω στο πεζοδρόμιο και τα υπόλοιπα σε μαούνα στο κανάλι. Α ρε πατρίδα αθάνατη!

Φαΐ όλοι μαζί στην γερμανική (ή ολλανδική;) μπυραρία, τίγκα στον κόσμο και με μεγάλες παρέες κυρίως νεολαία σίγουρα λόγω Πανεπιστημίου, (και εδώ επικρατούσαν οι παρέες «κατά φύλο»!) αλλά στις 9 έφευγαν όλοι για ύπνο.

Βγήκαμε από το εστιατόριο στις 22.00 σχεδόν με ήλιο, μην ξεχνάμε ότι έχουμε 15 μοίρες διαφορά Αθήνα 38ος παράλληλος, - Άμστερνταμ 52,5. Επιστροφή στο Άμστερνταμ με το τραίνο. Κάποια ομάδα ξανά με Σεργάο και Μέλισσα πήγαν για νυχτερινό Άμστερνταμ, αλλά πάλι δεν μας είπαν την επομένη πού πήγαν...

Κυριακή 13 Ιουνίου

Κλασική διαδρομή τραμ με αλλαγές, λιμάνι, «δυτικά νησιά» με παλιά housing πεζοδρόμους, πράσινο και παιδική χαρά με αγάλματα δεινοσαύρων, πιθήκων και άλλων προπατόρων. Και μια παλιά παραδοσιακή γέφυρα όπως αυτές που ζωγράφισε ο Βαν Γκόγκ. Τα παλιά του Μοντέρνου Κινήματος φοβερά, ποιότητα στην κατασκευή και στην

λεπτομέρεια, χειρίζονται το τούβλο με απίθανη λεπτότητα. Dirk Hartogh straat. Η περιοχή ήταν τμήμα του παλιού λιμανιού που αναπλάθεται.

Oude Hout Haven, φοιτητική εστία σε containers, έξυπνη λύση και μάλλον σωστά διαμορφωμένη.

Ιστορικό Μουσείο (χαθήκαμε κατά ομάδες, άλλοι πήγαν πρώτα να δουν νεώτερα κτήρια κατοικίας στο παλιό λιμάνι!). Ήταν παλιό μοναστήρι και ορφανοτροφείο, με κτήρια, αυλές στοές και άλλα. Τεράστιο, σε οργάνωση «ιστοσελίδας», επιλέγεις διαδρομές και θεματολογία ανάλογα με τον χρόνο και τα ενδιαφέροντά σου.

Waterloo, παζάρι βιβλίων τεράστιο με πλήθος αντικειμένων και βιβλίων, χαρτών, με γκραβούρες και χιλιάδες άλλα, πήραμε ένα βιβλίο με φωτογραφίες του Αμστερνταμ του 1942, βιαστικοί όμως τρέχαν όλοι και κοντέψαμε πολλές φορές να χαθούμε, ευτυχώς είχαμε οδηγό το κόκκινο σακκίδιο του Σερράου φαινόταν μέσα στο πλήθος όπως και το κασκέτο του Μέλισσα.

Σταθμός του μετρό Zuid WTS με δωρεάν υπόγειο πάρκινγκ ποδηλάτων, με κάτι τέτοια και καλή συγκοινωνία οι ολλανδοί δεν έχουν παρά ελάχιστα αυτοκίνητα μέσα στην πόλη.

Minervalaan, αλλιά με πανύψηλα δέντρα και καταπράσινη. Plan Zuid, στο Zuideramstelkanal περιοχή με πολεοδομικό σχέδιο του Berlage, του 1920 στις συνθετικές αρχές του Μοντέρνου Κινήματος που κτίστηκε αργότερα από διάφορους αρχιτέκτονες γενικά της «Σχολής του Αμστερνταμ», πολύ ωραία αλλιά γύρω-γύρω πύργοι... Τα διόροφα συμπαθέστατα, με τούβλο, και κάποια 3-4 ορόφων του Berlage ωραιότατα. Η γνωστή πλέον πολυτελής λεπτομέρεια του μεσοπολέμου, πολύ ωραία και ανθρώπινη κλίμακα, πράσινο, πεζόδρομοι, παιδιά. Αλλά οι σκάλες στενές και κατακόρυφες όπως στα παλιά σπίτια του Αμστερνταμ του 1600 !

Φθάσαμε στο περίφημο συγκρότημα Bijlmermeer τα φοβερά πρώην πολυτελή κτήρια κατοικίας του '60, κτηνώδεις κατασκευές εννισορόφων συγκροτημάτων γεμάτα τώρα με μετανάστες. Αχανές γκαζόν, τυποποιημένα κτήρια με διαμερίσματα-κουτιά. Τα αναπλάθουν, άλλα τα γκρεμίζουν και κτίζουν με λίγους ορόφους και άλλα τα «ωραιοποιούν» με αρχιτεκτονικές επεμβάσεις.

Περιοχή De Dageraad Μεσοπολεμικών συγκροτημάτων του De Klerk, τυπικά Μοντέρνου Κινήματος, θυμίζουν λίγο τα Superblock της Βιέννης. Ωραιότατα, με αγάπη ακόμη και στην λεπτομέρεια της οπτοπληθοδομής, χωρίς εργολαβικές βιασύνες και τυποποιήσεις. Ποιτικές επιγραφές, μνημειακές σχηματισμένες με τούβλα, περί αρχιτεκτονικής, πολεοδομίας και πολιτικής, μανιφέστα του μεσοπολέμου. Υπάρχουν παράλληλα και μονοκατοικίες με μικρούς κήπους και αποθήκες, όλα στο ίδιο συλλ.

Βραδυνό φαγητό (ένα τμήμα της παρέας) σε παραδοσιακό ολλανδέζικο κοντά στο Ιστορικό Μουσείο (μεγάλο, διδαχλώδες με πολλές αίθουσες πάνω και κάτω, και το WC στον όροφο. Δίπλα στο WC αίθουσα μέτριου μεγέθους, αλλιά πολύ πολυτελής, με παραδοσιακή πολυτέλεια του 19ου αιώνα και φροντισμένη, ίσως για συνεσιτιάσεις συλλ-

λόγων ή reservè για κάποιους VIPs), ψάρι βραστό κ.α. Φυσικά και αυτό το ανακάλυψε ο Μέλισσας. Αλλά ομάδα, πάλι με Σερράο και Μέλισσα συνέχισαν ξανά για νυχτερινό Άμστερνταμ, πάλι δεν μας είπαν πού πήγαν, πού διάσολο, πάνε όλα τα βράδια;

Δευτέρα 14 Ιουνίου

«Δυτικές κηπουπόλεις», Greuzenveld. Κατά στοίχους δόμηση, εναλλάξ ΙΧ και πεζόδρομοι, διώροφα ΜΚ και νεώτερα με αποθήκες «εν σειρά» αλλά και αυλήτσες 5x5 σε όλα τα σπίτια. Πιο πέρα στα κανάλια πολυτελείς μονοκατοικίες, παντού πράσινο.

Osdorp. Γύρω-γύρω τέρατα, στα σπιτάκια πολύ μικρές αυλές σε σχέση με του ΜΚ. Μεγάλο συγκρότημα του οποίου η εσωτερική αυλή είναι... πάρκινγκ! Εκεί κατάντησε το Μοντέρνο κίνημα...

Ανάμικτα μικρά και μεγάλα κτήρια, άλλα θυμίζουν Bijlmermeer, άλλα εργατικές κατοικίες στην Αθήνα του '60, αλλά με πολύ πράσινο και πάρκα. Ακόμη και στα πολυώροφα έχουν μικρές αυλές στα ισόγεια (αυτό που τελικά στον Ταύρο το κάνουν παράνομα, και καλά κάνουν).

WOZOGO, κτήριο για κατοίκους «άνω των 50 ετών» !!! Σκέτο γκέτο και εντελώς παράλογο, Ποιος τρελός Αρχιτέκτων ή «κοινωνιολόγος» της δεκάρας το σκέφτηκε; (θα είχε το πουλάκι μας προβλήματα «χάσματος γενεών» με τον μπαμπάκα του φαίνεται...) Το κτήριο απαίσιο, σκέτα κουτάκια, και η μοντερνιά σύννεφο: χρωματιστά πλεξιγκλάς στα μπαλκόνια, και από την πίσω μεριά αφύσικοι πρόβολοι διαστάσεων διαμερίσματος, εντάξει, τεχνικά γίνεται, αλλά γιατί;

Ξανά Κεντρικός Σταθμός, πάμε για IJburg-Haven Eiland.

Τα λεγόμενα «τεχνητά νησιά» στην σειρά μονοδιόροφες πολυτελείς κατοικίες (και σε έναν δρόμο –πειραματικά;- όχι ενιαίου αλλά διαφόρων σχεδίων), αλλά το αποτέλεσμα είναι μάλλον υπερβολικό και χαώδες. Μέχρι και πλαστικό γκαζόν είδαμε! Κάποια σειρά είναι πανομοιότυπα σπίτια κατάμαυρα (μήπως μένουν ΕΜΟ;) Υπάρχουν και πολυώροφα, γενικώς αδιάρθρωτος χώρος. Μας είπαν ότι μένουν κάτοικοι του Άμστερνταμ που θέλουν περισσότερο χώρο σπιτιού και πάρκινγκ, πηγαίνουν στις δουλειές τους στο Άμστερνταμ με μετρό σε ελάχιστο χρόνο.

Pros Zeeburg-Borneo, ανάμικτα τεράστια μοντέρνα γυάλινα κτήρια και ανάμεσα, παλιά του λιμανιού ωραιότατα τα καμμένα... Borneo, παλιά λιμενική ζώνη που έγινε περιοχή κατοικίας, ανάμικτα, μικρά, μεγάλα, ΜΚ, μοντέρνα, απ' όλα. Χαρακτηριστικό όμως οι ελάχιστες αυλήτσες, πού οι μικρές αλλά άνετες του Μοντέρνου Κινήματος. Γενικώς όλα πολύ μονότονα. Σε πολλή, τα παπούτσια έξω από την πόρτα, σε ένα είδαμε εννιά ζεύγη παπουτσιών έξω στο προκήπιο, προτιμάν να βγάζουν τα παπούτσια τους έξω αντί να πλένουν τα πόδια τους; πολύ καλή ιδέα!

Ανάμιξη και εναλλαγή δρόμων, πεζοδρόμων και καναλιών σε κάθε μορφή κατοικίας εν σειρά μπλοκ, διώροφες μονοκατοικίες, μονότονες ή όχι. Σε ένα κανάλι σειρά ημιτριώροφων κατοικιών σχεδόν στενές όπως του παλιού Άμστερνταμ, με τις ίδιες απότομες σκάλες που

βγάζουν στο κανάλι όπου έχουν δέσει τις βάρκες τους. Σπίτια καινούργια, διαφορετικά το ένα από το άλλο, εδώ έχουμε την εναλλαγή κανάλι-στοίχος-δρόμος. Συμπαθή σπίτια, πάντα με τεράστια παράθυρα. Κάθονται και λιάζονται (πάντα διαβάζοντας κάτι) στο φαρδύ σαν μπαλκόνι κατώφλι της πόρτας προς το κανάλι, κάτω στο νερό η βάρκα τους, μια κυρά κάνει ηλιοθεραπεία έχοντας τραβήξει το κανό στην απότομη σκάλα και έχοντας δίπλα την σφουγγαρίστρα και την σκούπα (αυτά χρειάζεσαι όταν η πόρτα σου βγαίνει στο κανάλι).

Οι καλύτεροι του χωριού, κάτοικοι σε φορτηγίδες, με την μπουγάδα τους, τα σκυλιά τους, τα λουλούδια τους. Ολόκληροι κήποι σε κάθε φορτηγίδα-κατοικία, παντού σε όλο το Άμστερνταμ.

Η Φάλαινα (την είδαμε απ' έξω, φοβάμαι ότι μέσα θα αισθανόμαστε όπως ο Ιωνάς στο κήτος, αν και όσο αυτό το κατασκεύασμα έμοιαζε φάλαινα, τόσο εγώ είμαι αρχιεπίσκοπος)...

Μουσείο Nemo που μοιάζει με ηλιό, αρχιτεκτονιλίκι κι αυτό, αλλιά αποδεκτό (απ' έξω, μάλλον επάνω του στην «ταράτσα» με δεκάδες ολλανδούς και ξένους που χάζεψαν ή και έκαναν ηλιοθεραπεία), χαζεύαμε όλοι στην «ταράτσα» με θέα το Άμστερνταμ.

Κεντρικός Σιδηροδρομικός σταθμός ξανά, στην πλευρά του προς την θάλασσα για να πάρουμε το караβάκι για απέναντι. Επάνω στον σταθμό, ένας σωλήνας μοντέρνος με παράθυρα, εκεί εργάζονται «υπάλληλοι του σωλήνα»;

Από τον Κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό, με караβάκι απέναντι στην MTV και το ναυπηγείο NDSM που διαμορφώθηκε σε βιοτεχνικά εργαστήρια, τα караβάκια πάνε κι έρχονται (με το εισιτήριο των αστικών συγκοινωνιών), γεμάτα ποδήλατα και κόσμο, παρ' όλη αυτά υπάρχει και φυλασσόμενο δωρεάν πάρκινγκ ποδηλάτων σε μια μασούνα.

Το εγκαταλειμμένο ναυπηγείο NDSM ήταν ιδιοκτησία του Δήμου και είχε καταληφθεί από ταραξίες τρομοκράτες αναρχικούς (εγγόνια των προνος του '60) αλλιά κατάφερε ο Δήμος και τους έπεισε να τα αναπλάσει, να τους τα νοικιάσει με φθινό νοίκι και αυτοί να τα διαμορφώσουν όπως τους βόλησε. Πολιτικά δεν το σχολιάζω –αν το πλίσιο δεν ευνοεί μεγάλες φασαρίες αλλιά βοηθάει στην ενσωμάτωση, αυτό είναι μια άλλη ιστορία και έχει συμβεί πολλές φορές στην ολλανδική Ιστορία από τον 16ο αιώνα ως σήμερα– αρχιτεκτονικά όμως το αποτέλεσμα πρέπει να ομολογήσουμε ότι είναι πάρα πολύ καλό. Πρώτα-πρώτα ο χώρος είναι τεράστιος και άνετος, με απίθανο «βιομηχανικό» φυσικό φωτισμό (υαλοστάσια παντού και στην οροφή) και δεύτερο, οι διαμορφώσεις των εργαστηρίων πολύ καλές. (φωτογραφικά, ξυλουργικά, ναυπηγικά, και ένας που επισκεύαζε και έκανε καινούργια παλιά αμερικάνικα αυτοκίνητα, είχε μια (νομίζω Studebaker ή Pontiac ή Cadillac του '50, κόνβερτιμπλ) και την έκανε ολοκαίνουργια.

Φαϊ στην Βιβλιοθήκη στο ιταλικό εστιατόριο, (μας είχε φάει ο Μέλισσας ότι κάνει τις καλύτερες μακαρονάδες της Ευρώπης και των βαλκανίων) μακαρονάδες και πίτσες με σαλάτα, είχε και πολλιά άλλα, παραγγέλνεις και σου δίνουν ένα τηλεκοντρόλ με βομβητή, όταν γίνει το φαγητό σου σφυρίζει, και πας και το παίρνεις. Είχε και πολύ ωραία θέα το Άμστερνταμ από ψηλά.

Τρίτη 15 Ιουνίου

Ομιλίες στο Πανεπιστήμιο, αγγλικά, από ιταλό γεωγράφο (να θυμηθούμε τον Εγγονόπουλο «...στρατηγέ Μπολιβάρ, τι ζητάς εσύ ένας υδραίος στην Λάρισα...»), δεν κατάλαβα λέξη, θα μου πει η Άννα που κρατούσε ευσυνείδητα σημειώσεις.

Ομιλία στην Neuwe Kerk του Δήμου, ωραιότατη εκκλησία γοτθικού ρυθμού που ο Δήμος την μετέτρεψε από το 1969 σε «κέντρο πληροφοριών του Δήμου» και της άλλαξε τα φώτα. Είπαμε «επανάχρηση» αλλιώς να ταιριάζει και με την παλιά χρήση !! Μέχρι και bar saloon της άγριας Δύσης έχει! Στον Δήμο μας μίλησαν ανάμεσα στα άλλα και για τους δύο τρόπους απόκτησης νέων εδαφών, είτε με μπάζωμα είτε με αποστράγγιση, είναι τρελοί αυτοί οι Ολλανδέζοι, την καταπάτηση δεν την ξέρουν! Είπαν ακόμη ότι έχουν πρόβλημα με την βύθιση των κτηρίων (πολλά έχουν γείρει σε μεγάλο βαθμό) και πέταξα την ατάκα τσατισμένος από τους πύργους στο Ρότερνταμ «γι' αυτό κτίζετε πολυώροφα, για να σας μείνει και κάτι έξω από το νερό;»]

Ελεύθερο μεσημεριανό, ψώνια: τυριά, σοκολάτες και ολλανδικά ξυλοπάπουτσα, μπλουζάκια, ξύλινες τουλίπες, κύπελα για τσάι, σπόρους για περίεργα λαχανικά, για παιδιά και εγγονή, ανίψια και ξαδέλφια, φίλους και συναδέλφους στον Τομέα.

Dam, βόλτα γύρω γύρω στα τουριστικά μαγαζιά. Kalverstraat, εμπορικός δρόμος, κόσμος στον δρόμο, ομάδες, κάποιο ΚΑΠΗ επαρχίας σε εκδρομή στην πρωτεύουσα. Magna Plaza το κτήριο του κεντρικού Ταχυδρομείου του Άμστερνταμ χτισμένο από τον 18ο αιώνα μετατράπηκε το 1992 σε πολυκατάστημα. Αρκετά καλή δουλειά, σεβάστηκαν το μεγαλοπρεπέστατο κτήριο, αν και στα μαγαζάκια μέσα κάνουν ότι καρακίσαριό θέλουν ανεξέλεγκτα. Είχε στο ισόγειο και μια τρύπα που πουλούσε εκατό είδη τυριών, και μάλιστα με δοκιμή, δοκιμάσαμε και πήραμε για τα παιδιά, απίθανο τυριά. Κάποια στιγμή εμφανίστηκαν καμμία δεκαριά πιτσιρικάδες και πιτσιρίκες με τις σχολικές τσάντες στον ώμο, σχολιάσαν (ήταν περασμένες μία) και περάσαν από το πολυκατάστημα ! το ίδιο συμβαίνει και στο Mall στο Μαρούσι, αλλιώς εκεί βλέπεις ομάδες το πρωί, το σκάνε από το μάθημα και πάνε Mall...

Πάλι σκορπίσαμε, φαί (Άννα-Γιώργος) στο μικρό ινδονησιακό εστιατόριο στο στενό δρομάκι, ήταν μάλλον «γειτονιάς» και μπαινόβγαιναν όλο ινδονήσιοι, ψιλοκουβεντιάζαν και ψιλοχαχάνιζαν μεταξύ τους και με το προσωπικό.

Ξανά στο Dam, αμαξάκια με άλογα και αμαξάδες με στολές και δίπλα μπάτσος σε ... επιφυλακή με μοτοσυκλέτα μεγάλου κυβισμού.

Επιτέλους για πρώτη φορά μεσημεριανή ανάπαυση στο ξενοδοχείο (Κυριακή και Δευτέρα μας ξεθέωσε ο Σερράος στον ποδαρόδρομο)

Volden Park, απίθανο πάρκο, όπου επιτρέπεται και η προσωπική μουσική, παίρνεις την κιθάρα σου και την παρέα σου και παίζεις, επιτρέπεται η ατομική ψησταριά πάλι για την παρέα, επιτρέπεται να φέρνεις τα σκυλιά σου αλλιώς να μαζεύεις τα κακάκια τους, και ένα σωρό άλλα, απαγορεύεται όμως να πουλάς στραγάλια, σουβλάκια, πατάτες, να

τουφεκάς τις πάπιες, να κάνεις μπάνιο ή πιπί στις λιμνούλινες και άλλα αυτονόητα, είχε μια επιγραφή δύο κατεβατά τι απαγορεύεται και τι επιτρέπεται) γεμάτο ολλανδούς κάθε ηλικίας που έκαναν ποδήλατο ή τζόκινγκ, άλλοι που κοιμόταν στο γρασίδι, άλλοι που διαβάζαν, μια παρέα έψηνε μπριζόλες, άλλοι παίζαν βόλβι. Λιμνούλινες με γερανούς και πάπιες και νερόκοττες, απίθανο πάρκο. Απ' έξω αριστοκρατική συνοικία με τεράστια μέγαρα 19ου-αρχών 20ου αιώνα, (αυτοί ζήτησαν και έγινε το πάρκο, νομίζω συνεισέφεραν οι καημένοι και στην αγορά του γηπέδου).

Συνάντηση όλοι στο Dam στις 20.00 και είχαν κλείσει τραπέζι στο ινδονησιακό για το αποχαιρετιστήριο δείπνο, αλλά τελικά μας διέλυσαν σε τρία τραπέζια και έγινε μπάχαλο. Ψάρια (;) με πολύ καφετή σαλάτα λαχανικών σερβιρισμένα σε φύλλα φοινικιάς, και άλλα περίεργα. Τη υποδείξει της ειδήμονος Ελένης (έχει ζήσει χρόνια στο Στρασβούργο) πήρα «λευκή μπύρα» πρώτη φορά την έβλεπα, είναι θολή και πίνεται με λεμόνι, κατά τα άλλα είναι κανονική μπύρα, πλάκα είχε! Η Άννα έπινε πάντα λευκό κρασί, μαζί με Σερράο και Μέλισσα.

Τετάρτη 16 Ιουνίου

De Pijp (Άννα-Γιώργος). Ξεκινήσαμε πρωί-πρωί μόνοι μας για να επισκεφθούμε την εργατική συνοικία του 19ου αιώνα de Pijp, (αρκετοί άλλοι την είχαν επισκεφθεί τις προηγούμενες μέρες ή ...νύχτες, τώρα είναι κάτι σαν το Μεταξουργείο με κεντράκια και μπαράκια) αλλά μόνο εργατική συνοικία δεν έμοιαζε, μεγάλα και καλοφτιαγμένα κτήρια, η ολλανδική αστική επανάσταση ξεκίνησε πολύ νωρίς, στα μέσα του 17ου αιώνα, και στον 19ο φαίνεται ότι κάτι είχαν κερδίσει οι εργάτες (τόσο, που τελικά ενσωματώθηκαν σοσιαλδημοκρατικά στο καθεστώς). Σε κάποιο μεγάλο κτήριο (;) είναι σε πανό από πλεξιγκλάς ένα ποίημα του Frans Erens του 1892 που διεκτραγωδεί την μονοτονία των εργατικών κατοικιών. Τό 'χουμε φωτογραφήσει αλλά θέλει μετάφραση από τα ολλανδέζικα.

Αναχώρηση για Αθήνα με μισή ώρα καθυστέρηση λόγω φόρτου εναέριας κυκλοφορίας, πάλι το φαγητό της Olympic Air χειρότερο από της Olympic Airways, οικονομίες ο Βγενόπουλος ... Αυτή την φορά η ατμόσφαιρα ήταν καθαρή, είχε βέβαια θολούρα λόγω υγρασίας, αλλά όχι νέφωση ή ομίχλη όπως όταν ερχόμασταν. Είδαμε το Άμστερνταμ από ψηλά, τον Ρήνο, λίγο Γερμανία, και μετά σύννεφα μέχρι τα Βαλκάνια. Μη έχοντας τι να δούμε, βλεπόμασταν μεταξύ μας και φωτογραφήσαμε ξανά όλη την παρέα μέσα στο αεροπλάνο.

Ηγουμένισσα, Θεσσαλονίκη(;), Χαλκίδα, Πάρνηθα με τα καμένα της, Μενίδι, Πετρούπολη, Αιγάλεω με το μπαρουτάδικο, Πειραιάς με το ΣΕΦ, το «Καραϊσκάκη» και το «οικολογικό πάρκο Σαρωνικού» που θα γίνει το ... 2104, παραλιακή, Αγ. Μαρίνα, Σπάτα, όλα οικόπεδα και χτισμένα, ελάχιστα από τα παλιά σπατανείκια αμπέλια ακόμη. Προσγείωση στην Αθήνα 18.30 και κατ' ευθείαν σπίτι με προαστιακό-ΗΣΑΠ (είπαμε, πάντα «Μέσα Σταθερής Τροχιάς»!).

Το πρώτο που κάναμε, χαϊδέψαμε και ταΐσαμε τις γάτες, μετά βάλουμε τα τυριά στο ψυγείο και τέλος περάσαμε στον υπολογιστή τις φωτογραφίες και τις είδαμε. 735 φωτογραφίες (ψηφιακές, αλλά οι 70 κλασικές γιατί μετά το Bijlmermeer ξεμείναμε από μπαταρία στην ψηφιακή όπως συνήθως, αυτές τις ψηφιοποιήσαμε, κοινώς σκανάραμε, αργότερα). Παραδόξως ήταν όλες καλές εκτός από 5-6 που είχαν κουνηθεί λόγω τηλεφακού και σκότους ή που έμπαινε την τελευταία στιγμή ένας χοντρός ολλανδός μπροστά και έκρυβε το μισό θέμα (ή μια κοιλώνα της ΔΕΗ στο τραίνο που σου 'ρχόταν φλίπ εκεί που δεν την περίμενες).

5.4. Η παρουσίαση που οργάνωσε ο Δήμος στην Neuwe Kerk

Η Neuwe Kerk, εκκλησία γοθικού ρυθμού, χρονολογείται από τον 15ο αιώνα. Ωστόσο, η σημερινή μορφή της καθώς και το αψιδωτό εσωτερικό της οφείλονται σε ανακατασκευή που έγινε τον 17ο αιώνα μετά από πυρκαγιά. Εντυπωσιακό στοιχείο στο εσωτερικό της αποτελεί ο ψηλός άμβωνας που φτάνει τα 10μ, σκαλισμένος από τον γλύπτη Albert Jaanszoon Vinckenbring μεταξύ του 1645 και 1664. Αξίζει να σημειωθεί πως η εκκλησία αυτή χρησιμοποιείται για τη στέψη των βασιλιάδων της Ολλανδίας. Από το 1969 ο Δήμος τη μετέτρεψε σε «κέντρο πληροφοριών» μεταβάλλοντας τον τόπο λατρείας σε τόπο πολιτιστικών εκθεμάτων. Η επανάχρηση του κτιρίου έχει αλλιάξει τελείως το χαρακτήρα του. Πωλητήριο, εκθεσιακά στάντ, ανάλογος φωτισμός και ένα bar saloon στο χώρο αλλιάζουν την εικόνα του που πλέον δεν θυμίζει τίποτα από την παλιά του χρήση.



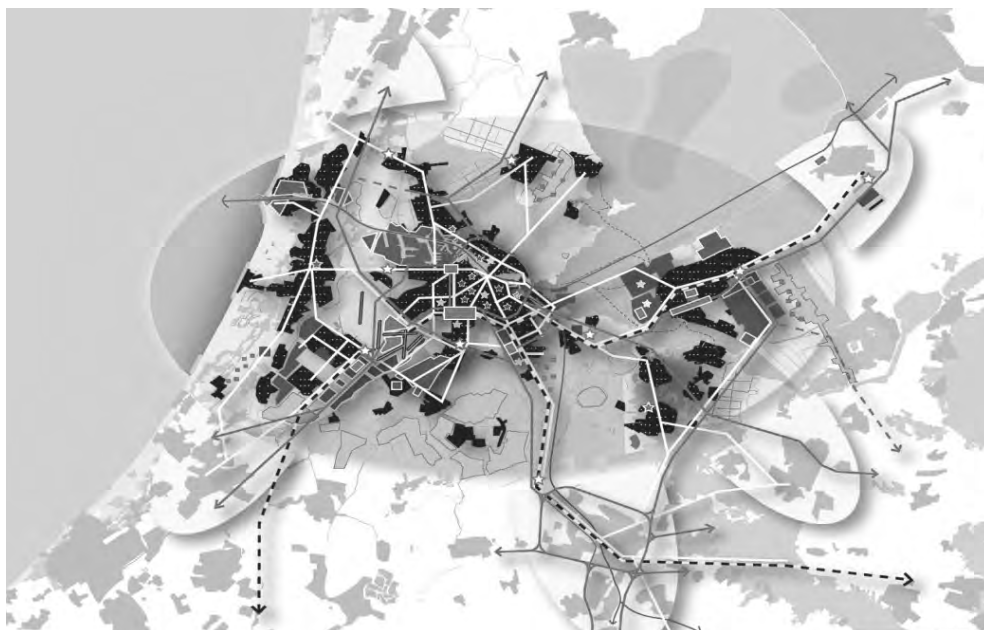
Σχ. 5.5. Το εσωτερικό της εκκλησίας Neuwe Kerk. Ληψη: Μ. Δεμέναγα.

Αρχικά αναλύθηκε ο τρόπος με τον οποίο το Άμστερνταμ εφάρμοσε μια πολιτική απόκτησης «νέων εδαφών» μέσα στο νερό, το σύστημα των polders. Όπως ήδη έχει αναφερθεί το σύστημα των polders βασίζεται στη διαχείριση του υδάτινου στοιχείου (watermanagement). Το βαλτώδες έδαφος και το ασταθές υπέδαφος εξανάγκασε στην οικοδόμηση αναχωμάτων ενάντια στη θάλασσα και τους ποταμούς. Ο έλεγχος των «waterlevels» (της στάθμης του νερού) με το σύστημα των polders αναδεικνύεται ως κύρια διαδικασία δημιουργίας «νέων εδαφών».

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε περιληπτικά η ιστορία της πολεοδομικής εξέλιξης του Δήμου που συνδέεται στενά με την ιστορία της παραγωγής κατοικίας στο Άμστερνταμ. Αξίζει να σημειωθεί ο ιδιαίτερος τρόπος με τον οποίο ο Δήμος διαχειρίζεται τα εδάφη της πόλης. Η πόλη δεν πούλησε τα εδάφη της σε ιδιώτες αλλά τα μίσθωσε, για μια περίοδο 50 ετών, εξασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο εισοδήματα για την πόλη, ευχέρεια στη διαχείριση των εδαφών της, καθώς και επιπλέον κέρδη από τις βελτιώσεις των υποδομών της πόλη που εν τέλη θα αυξήσουν την αξία των δικών της περιουσιακών στοιχείων.

Στο τελευταίο μέρος της ομιλίας παρουσιάστηκε αναλυτικά το αναπτυξιακό πρόγραμμα για τα επόμενα 30 χρόνια. Σύμφωνα με αυτό τα κύρια θέματα που εξετάζονται, με μακροπρόθεσμο στόχο το 2040, είναι:

- Η περαιτέρω επέκταση της αστικής γης
- Η διαχείριση του τοπίου γύρω από την πόλη
- Η ανάπτυξη κατά μήκος των όχθων του ποταμού IJ
- Οι υποδομές στο νότο



Σχ. 5.6. Πολεοδομικός προγραμματισμός 2010-2040. (Δήμος Άμστερνταμ).



Σχ. 5.7. Πολεοδομικός προγραμματισμός 2010-2040. (Δήμος Άμστερνταμ).

Με βάση τη θέση της πόλης του Άμστερνταμ σε παγκόσμιο επίπεδο και τις παγκόσμιες εξελίξεις στο χώρο της πολεοδομίας, οι μελετητές προβλέπουν τις εξελίξεις στη ζήτηση κατοικίας και στις κοινωνικές ανάγκες που θα δημιουργηθούν και προδιαγράφουν τον τρόπο με τον οποίο η πόλη θα «ανταποκριθεί» στις νέες αυτές πιέσεις, ενώ ταυτόχρονα επιδιώκουν τη δημιουργία υποδομών με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων της πόλης. Οι κατευθυντήριοι άξονες ανάπτυξης για την πόλη με βάση αυτό το όραμα που φτάνει στο 2040 είναι:

- Ανάπτυξη «συμπαγούς πόλης»
- Επένδυση στα φυσικά στοιχεία (πράσινο και νερό)
- Ανάπτυξη των περιφερειακών δημόσιων μέσων μεταφοράς
- Ανάπτυξη των δημόσιων χώρων
- Έλεγχο των αστικών μεταβολών
- Εξασφάλιση χώρων για την παραγωγή ενέργειας
- Προετοιμασία για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2028

Τα projects που παρουσιάστηκαν στη συνέχεια και που ήδη έχουν αρχίσει να υλοποιούνται -όπως η ανάπτυξη κατά μήκος των όχθων του ποταμού IJ που είχαμε και την ευκαιρία να επισκεφτούμε επιβεβαιώνουν την ακρίβεια με την οποία εφαρμόζεται το πρόγραμμα αστικής ανάπτυξης του Άμστερνταμ.

6. Βουκουρέστι¹⁴

6.1. Πρόλογος¹⁵

Η παρουσίαση της εργασίας του Ovidiu Palcu με θέμα «Τα κτίσματα του Τσαουσέσκου και η μετεξέλιξή τους» στο μάθημα χειμερινού εξαμήνου του μεταπτυχιακού κύκλου σπουδών στην Πολεοδομία και Χωροταξία στη Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ «Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα» αποτέλεσε την αφορμή για να διοργανωθεί η εκπαιδευτική εκδρομή από τους συμμετέχοντες σπουδαστές, στο μάθημα «Χωροταξικό και Πολεοδομικό δίκαιο την εποχή του μνημονίου».

Για χρονικό διάστημα περισσότερο από δύο μήνες οι σπουδαστές μελετούσαν και ερευνούσαν θεωρητικά τις αναπλάσεις, την ιστορική διαδρομή των κτιρίων, την αλληλεπίδραση με το περιβάλλον τους, επεδίωκαν με δύο λόγια να καταγράψουν τις βασικές αρχές της αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής εξέλιξης του Βουκουρεστίου. Όλη αυτή προετοιμασία αποτυπώθηκε σε ένα ευσύνοπτο τεύχος των 60 σελίδων με τα κείμενά τους και τις σχετικές φωτογραφίες που μας συντρόφευε καθ' όλη τη διάρκεια της τετραήμερης παραμονής μας στο Βουκουρέστι.

Έτσι ο κάθε σπουδαστής παρουσίαζε στις συχνές στάσεις μας σ' όλους τους συνταξιδιώτες, τις γνώσεις του και συνάμα δοκίμαζε την αξιοπιστία τους, αφού μπορούσε ο ίδιος να διαπιστώσει, εάν η πραγματικότητα διαψεύδει ή όχι τη μέχρι τότε έρευνά του, η οποία πραγματοποιήθηκε κυρίως μέσω διαδικτύου, διαδικασία που τελικά αποτελεί και την πεμπτούσια της εκπαιδευτικής εκδρομής.

Η αποδοχή της πρόσκλησης με σκοπό την πραγματοποίηση της διάλεξής με τίτλο «Bucharest. Changes and Metamorphosis» στις 15 Απριλίου 2013 στο χώρο του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, αλλά και η επίσκεψή της ομάδας κατά τη διάρκεια της εκπαιδευτικής εκδρομής στο Βουκουρέστι, στο Πανεπιστήμιο Αρχιτεκτονικής και Αστικού Σχεδιασμού Ion Mincu επισφράγισε τη συνεργασία με την Prof. Octavia Stepan, η οποία υπήρξε καθόλα σημαντική για την εκπόνηση του παρόντος τεύχους.

14. Το κείμενο αυτό αντλεί υλικό και βασίζεται σε αποσπάσματα από το λεπτομερές τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής, που αποτελεί προϊόν συλλογικής δουλειάς όλων των συμμετεχόντων στην εκπαιδευτική επίσκεψη στο Βουκουρέστι [πρβλ. <http://oldwww.arch.ntua.gr/node-resources/854#resource-10604>] και προφανώς ανταποκρίνεται στα δεδομένα της πόλης εκείνης της περιόδου.

15. Το προλογικό αυτό σημείωμα έχει συνταχθεί αρχικά από τον Δ. Μέλισσα την Άνοιξη 2013 για το προπαρασκευαστικό τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής. Τα κείμενα που ακολουθούν έχουν συνταχθεί από τους εξής, κατά ενότητα: 6.3: Σ. Πουρνάρα, 6.4: Ν. Δημητρακόπουλο. Όλα τα κείμενα παρατίθεται εδώ με προσαρμογές από τον Κ. Σερράο, για τις ανάγκες της παρούσας έκδοσης. Για λεπτομερή αναφορά στις πηγές ο αναγνώστης θα πρέπει να ανατρέξει στο αναλυτικό τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής (βλ. υποσημείωση 14).

Στο κείμενο που ακολουθεί παρουσιάζεται επιλεγμένο υλικό από αυτή την εκπαιδευτική εκδρομή στο Βουκουρέστι¹⁶, υιοθετώντας την αντίληψη που έχει επικρατήσει στο ΕΜΠ, ότι η επιστήμη δεν έχει μόνο σεμιναριακή λειτουργία, αλλά ευρύτερα κοινωνική και πολιτική, και ως τούτου οφείλει να εκτίθεται στο δημόσιο διάλογο.

Τέλος, δεν υπάρχει πιο συναρπαστική στιγμή νομίζω για κάθε διδάσκοντα, από το να συνειδητοποιεί ότι μαθαίνει από τους σπουδαστές του, όπως εμείς σε αυτή την εκδρομή. Δηλαδή να γίνεται μαθητής των μαθητών του. Αυτό λοιπόν το βίωμά μας που σας καλούμε να το μοιραστούμε.

6.2. Τρεις Πολεοδομικοί Περίπατοι στο Βουκουρέστι

Κατά τη διάρκειά της ακολουθήθηκαν τρεις διαφορετικοί Πολεοδομικοί Περίπατοι μέσα στην πόλη και μια μικρή περιήγηση στην κοντινή λίμνη Μογοζοαία.

Η πρώτη διαδρομή επικεντρώθηκε στο ιστορικό κέντρο του Βουκουρεστίου καθώς και στη δημοφιλή Calea Victoriei. Η δεύτερη ημέρα, εκτός των άλλων, περιλάμβανε επίσκεψη στο πιο γνωστό αξιοθέατο της πόλης, το Παλάτι του Κοινοβουλίου καθώς και τη συνάντηση με τα μέλη της Μν Κυβερνητική Οργάνωσης «The Association for Urban Transition», Octavia Stepan και Ana Dragutescu. Η τρίτη διαδρομή περιλάμβανε κυρίως την επίσκεψη πάρκων (Parcul Kiseleff, Parcul Herastrau), αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης. Στη συνέχεια παρατίθενται οι χάρτες αυτών των Πολεοδομικών Περιπάτων.



Σχ. 6.1. 1ος Πολεοδομικός Περίπατος.

16. Διοργανωτές της εκδρομής υπό την επίβλεψη του καθηγητή Δ. Μέλισσα, ήταν ο Ovidiu Palcu και η Μαρία Αύρα Σουρίλα. Η ομάδα απαρτίστηκε από τους καθηγητές Δ. Μέλισσα, Κ. Σερράο, Α. Αραβαντινό και τους σπουδαστές Ν. Δημητρακόπουλο, Β. Καρρά, Η. Πίτσιο, Σ. Πουρναρά, Θ. Σιόρκου, Μ. Α. Σουρίλα, Ε. Τσεβά, Α. Τσιλιγιόννη,, Α. Χατζηπέτρου, και Ο. Palcu. Συμμετέχοντες στην εκδρομή ήταν επίσης οι Α. Κουδούνη, Ε. Μικρόκη, Α. Γαβαλά, Θ. Χατζηπέτρου, Ό. Μπουλιέρη, Ρ. Βέρου και Δ. Ευαγγέλου.



- A Gara de Nord, București, România
- B Opera Română, Bulevardul Mihail Kogălnicean
- C Carnage Gardens, Bucharest, Romania
- D Piașă Parlamentului, Strada Izvor, București,
- E Piața Unirii, București, România
- F Biblioteca Națională, Bulevardul Unirii, Bucure
- G Mihal Bravu, București, România
- H Aurelia Gardens, Splaiul Unirii, Bucharest, Ro
- I Carol Park, Bucharest, Romania

Σχ. 6.2. 2ος Πολεοδομικός Περίπατος.



- A Gara de Nord, București, România
- B Piața Victoriei, Bulevardul Lascăr Catargiu, Bt
- C Parcul Kiseleff, București, România
- D Calea Dorobanților, București, România
- E Aviatorilor, Bulevardul Aviatorilor, București, B
- F Piața Arcul De Trîmf, București, România
- G Muzeul Satului, Șoseaua Kiseleff, București, F
- H Piața Presei Libere, București, România

Σχ. 6.3. 3ος Πολεοδομικός Περίπατος.

6.3. Εισαγωγή στο Βουκουρέστι

Το Βουκουρέστι, πρωτεύουσα της Δημοκρατίας της Ρουμανίας, βρίσκεται στο νότιο τμήμα της χώρας, σε απόσταση 200 περίπου χιλιομέτρων από τη Μαύρη Θάλασσα. Η πόλη είναι χτισμένη στις όχθες του Ντύμποβιτσα (Dâmbovița), παραπόταμο του Άρτζεζ (Argeș), παραπόταμος επίσης του Δούναβη, σε μια όμορφη τοποθεσία που κυριαρχεί πάνω στην εύφορη Ρουμανική Πεδιάδα. Στη θέση αυτή οφείλεται η λαϊκή ονομασία «Κηπούπολη». Το Βουκουρέστι αναφέρεται για πρώτη φορά σε έγγραφο του 15ου αιώνα, ως τόπος διαμονής του Βλαντ Γ΄ Τσέπες, στον οποίο αποδίδονται και οι πρώτες οχυρώσεις της πόλης, στην Curtea Veche (Παλιά Αυλή), κοντά στον ποταμό Dâmbovița. Η μεταφορά της ηγεμονικής έδρας οριστικά στο Βουκουρέστι έγινε πιθανόν λίγο μετά τα μέσα του 17ου αιώνα. Η φυσική ανάπτυξη της ανακλή τη μακροχρόνια και

πλούσια σε γεγονότα ιστορία της περιοχής, με αρχαιολογικά λείψανα, που χρονολογούνται από τις αρχαιότερες περιόδους της ευρωπαϊκής ιστορίας, καθώς και σωζόμενα αρχιτεκτονικά κτίσματα που θυμίζουν τη μακροχρόνια οθωμανική κυριαρχία. Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η πόλη διαμορφώθηκε με βάση ένα εκτεταμένο ριζικό πρόγραμμα και στο τέλος της δεκαετίας του 1970 ήταν το πολιτικό, οικονομικό, διοικητικό και πολιτιστικό κέντρο της Ρουμανίας με αυξανόμενη τουριστική κίνηση, που της εξασφάλισε διεθνή φήμη. Στις δεκαετίες πριν το 1970, διανοίχθηκαν νέες λεωφόροι και έκαναν την εμφάνισή τους νέα οικοδομήματα.

Η μητροπολιτική περιοχή του Βουκουρεστίου έχει ξεχωριστή διοίκηση, καθώς είναι ο μοναδικός δήμος της Ρουμανίας που δεν υπάγεται στις διοικητικές αρχές της υπόλοιπης χώρας. Οι έξι διοικητικοί τομείς εκτείνονται ακτινωτά ώστε κάθε ένας από αυτούς να έχει υπό τη διοίκησή του ένα τμήμα του κέντρου.

Το Βουκουρέστι υπήρξε μία από τις πλουσιότερες πόλεις της Ευρώπης και στις αρχές του 20ού αιώνα ήταν γνωστό ως «Μικρό Παρίσι». Σήμερα, μπορεί ο χαρακτηρισμός αυτός να μην είναι ιδιαίτερα αντιπροσωπευτικός, το Βουκουρέστι όμως είναι μια σύγχρονη μητρόπολη, πεντακοσίων περίπου ετών, με πλούσια ιστορία.



Η Calea Victoriei είναι ο παλαιότερος και, αναμφισβήτητα, ο πιο όμορφος δρόμος του Βουκουρεστίου. Χτίστηκε το 1692 με σκοπό να συνδέσει το Παλιό Δικαστήριο με το Παλάτι Μογosoαία, και αρχικά ήταν στρωμένος με δρύινα δοκάρια. Ο δρόμος μετονομάστηκε σε Calea Victoriei το 1878. Μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, η Calea Victoriei εξελίχθηκε σε έναν από τους πιο εμπορικούς δρόμους της πόλης. Με κατεύθυνση προς το ιστορικό κέντρο της πόλης, βαδίζοντας την Calea Victoriei, βρίσκονται πολλά σημαντικά κτίρια της πόλης.

Σχ. 6.4. Η Calea Victoriei το 1923, Κυριακή μεσημέρι.
Πηγή: Wikimedia Commons.

Το Εθνικό Μουσείο George Enescu στεγάζεται στο παλάτι του Κατακουζηνού (Palatul Cantacuzino). Χτίστηκε το 1901 - 1902, από τον Gheorghe Grigore Cantacuzino και σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Ioan D. Berindei. Στη δεκαετία του 1940, το παλάτι φιλοξένησε την Προεδρία του Συμβουλίου των Υπουργών και από το 1947 το Ινστιτούτο για τη ρουμανικές-σοβιετικές μελέτες. Μετά το θάνατο του George Enescu, το 1955, έγινε δωρεά στο Μουσείο. Από το 2007, το παλάτι του Κατακουζηνού αποτελεί μνημείο Σήμα Ευρωπαϊκής Πολιτιστικής Κληρονομιάς.

Το Palatul Stirbei χτίστηκε σε νεοκλασικό στυλ το 1835, με εντολή του καγκελάρου Dimitrie Știrbei κατά τη διάρκεια της βασιλείας του και χρησιμοποιήθηκε ως βασιλική κατοικία. Μεταξύ των ετών 1954 - 1977 το κτίριο φιλοξένησε το Λαογραφικό Μουσείο, και μεταξύ των ετών 1980-1994, το Μουσείο Κεραμικής. Το 2005 αγοράστηκε από τον επιχειρηματία Ovidiu Popescu και το κόστος της επένδυσης ανήλθε σε περίπου 11 εκατ. Ευρώ. Επί της λεωφόρου ο επισκέπτης συναντά επίσης τη Ρουμανική Ακαδημία (Academia Română) που αποτελεί σημαντική πολιτιστική ένωση.

Στο ύψος της πλατείας Revolutiei βρίσκονται αντικριστά το Εθνικό Μουσείο Τέχνης της Ρουμανίας (Muzeul Național de Artă al României) με το κτίριο της πρώην Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος της Ρουμανίας Comitetului Central (CC-ul) Partidului Comunist Român. Από την τάρτασα αυτού του κτιρίου απέδρασε κινηματογραφικά με ελικόπτερο ο Nicolae Ceaușescu με τη σύζυγό του στις 21 Δεκεμβρίου 1989, αφού διακόπηκε από αποδοκιμασίες του ακροατηρίου δημόσια ομιλία του. Το 1990, το κτίριο έγινε η έδρα της Γερουσίας και από το 2006 στεγάζει το Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Μεταρρύθμισης. Τον Αύγουστο του 1968 και τον Δεκέμβριο του 1989, η πλατεία αποτέλεσε τη διασταύρωση δύο μαζικών συγκεντρώσεων που αντιπροσώπευαν το απόγειο και το ναδίρ του καθεστώτος Nicolae Ceaușescu. Το 1968, αποτέλεσε σταθμό στη δημοτικότητα του Nicolae Ceaușescu, όταν στην πλατεία αυτή καταδίκασε ανοιχτά την εισβολή στην Τσεχοσλοβακία και άρχισε να ακολουθεί μια πολιτική ανεξαρτησίας από το Κρεμλίνο. Το 1989 η ομιλία του εδώ και η λαϊκή εξέγερση που ακολούθησε, οδήγησε στο τέλος του καθεστώτος.

Το Εθνικό Μουσείο Τέχνης της Ρουμανίας βρίσκεται στο πρώην βασιλικό παλάτι, στην πλατεία της Επανάστασης, το κέντρο του Βουκουρεστίου, και ολοκληρώθηκε το 1937. Διαθέτει σημαντικές συλλογές της μεσαιωνικής και σύγχρονης τέχνης της Ρουμανίας. Το μουσείο είχε καταστραφεί κατά τη διάρκεια της Επανάστασης του 1989 της Ρουμανίας που οδήγησε στην πτώση του Nicolae Nicolae Ceaușescu. Γνωστή ως Palace Square (πλατεία των Ανακτόρων) μέχρι το 1989, η Πλατεία Επανάστασης (Piața Revoluției) μετονομάστηκε, αργότερα, μετά την Επανάσταση του 1989 της Ρουμανίας.



Σχ.6.5. Ο εξώστης απ' όπου ο Ceausescu εκφώνησε την τελευταία του ομιλία, και που καταλήφθηκε από το πλήθος κατά τη διάρκεια της Ρουμανικής Επανάστασης του 1989. Πηγή: Wikimedia Commons.

Τέλος, το Palatul CEC (Palace of the Deposits and Consignments) βρίσκεται προς το τέλος της Calea Victoriei. Χτίστηκε το 1900. Πριν από την κατασκευή του παλατιού, υπήρχαν τα ερείπια ενός μοναστηριού (Άγιος Ιωάννης ο Μέγας), και ένα παρακείμενο πανδοχείο. Το μοναστήρι κατεδαφίστηκε το 1875. Το παλάτι χτίστηκε ως νέα έδρα για την παλαιότερη τράπεζα της Ρουμανίας (Casa de Economii și Consemnațiuni). Το έργο σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Paul

Gutierrez (που μεταξύ 1875 και 1900 είχε σχεδιάσει πάνω από 50 κτίρια στην πόλη) υπό την εποπτεία του αρχιτέκτονα της Ρουμανίας Ion Socolescu. Το 2009, αποτέλεσε τον χώρο διεξαγωγής των 60ης εορτασμούς γενεθλίων της πριγκίπισσας Μαργαρίτα της Ρουμανίας.



Σχ. 6.6. Το Palatul CEC. Πηγή: Wikimedia Commons.

6.4. Βουκουρέστι: Μεταλλαγές στη χρήση του χώρου μετά την πτώση του ανατολικού μπλοκ

6.4.1. Εισαγωγικές επισημάνσεις

Από την έρευνα προκύπτει ότι υπάρχουν διακριτές περίοδοι στην εξέλιξη της πόλης και γεγονότα που καθόρισαν τις μετέπειτα επεμβάσεις σε αυτή. Αδρομερώς, η πρώτη περίοδος αφορά τα προ του Β' Παγκοσμίου Πολέμου γεγονότα (επί βασιλείας Καρόλου 2^{ου}), η δεύτερη τη μεταπολεμική περίοδο του κομμουνισμού, με δύο υποπεριόδους, η πρώτη έως το 1977 και το μεγάλο σεισμό στο Βουκουρέστι και η δεύτερη μετά το 1977 έως την πτώση του κομμουνιστικού καθεστώτος το 1989, και τέλος η τρίτη περίοδος από το 1989 έως σήμερα. Ο σεισμός του 1977 αποτελεί σημείο αναφοράς καθώς με τις καταστροφές που επέφερε στον αξιόλογο ιστορικά οικιστικό ιστό του ευρύτερου κέντρου, αποτέλεσε για τον τότε αρχηγό του κράτους Ceausescu το αυταπόδεικτο της προσωρινής φύσης της αρχιτεκτονικής και λειτούργησε ως έναυσμα για τις πλέον εκτεταμένες επεμβάσεις στην πόλη με έντονο τον ολοκληρωτικό χαρακτήρα.

Χαρακτηριστικά στοιχεία της πόλης είναι οι μεγάλοι χώροι και ο διαφορετικός τρόπος άρθρωσης ιδιωτικού - δημόσιου χώρου (ειδικά σε σύγκριση με τα καθ' ημάς και την ιδιαιτερότητα της κατακερματισμένης έγχεις μικροϊδιοκτησίας του ελληνικού αστικού χώρου) και η υιοθέτηση του μοντέλου των επιμηκών ευθειών αξόνων ως κύριου εργαλείου της πολεοδομικής οργάνωσής της έναντι του μοντέλου των πλατειών (η επιρροή από το γαλλικό μοντέλο και η αναλογία με το παρισινό Champs-Élysees ή την Karl Marx Allee του Βερολίνου είναι εμφανής).

Ο χώρος στις πόλεις του ανατολικού μπλοκ δεν «περιείχε» την οικονομική διάσταση, η γη και οι χρήσεις αυτής δεν αποτελούσαν χρηματιστήριο αξιών ανάλογα με την εξέλιξη της ζήτησης σε εκτάσεις. Η θεμελιώδης αμφισβήτηση της ανταλλακτικής αξίας της γης από τη μαρξιστική θεωρία (αφού δεν αποτελεί προϊόν της παραγωγικής διαδικασίας), συνάδει με την άποψη κατά τις αρχικές φάσεις κρατικοποίησης της γης στο πρώην ανατολικό μπλοκ «ότι η χρηματική αποτίμηση των φυσικών πόρων αποτελεί παραλογισμό». Σε μεταγενέστερα στάδια ωστόσο, κυβερνώντος του κομμουνιστικού κόμματος, συνειδητοποιείται ότι η άρνηση της ανάγκης και της δυνατότητας ύπαρξής τιμής για τη γη αποτέλεσε τη θεωρητική βάση για τη σπάταλη και ανορθολογική αξιοποίηση των φυσικών πόρων.

Αναφορικά με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, το εν λόγω μοντέλο μπορεί να ιδωθεί και σε συνάρτηση με το γενικότερο τρόπο ανάπτυξης των πόλεων του ανατολικού μπλοκ, το οποίο βασίστηκε στην αντίληψη ότι η πόλη αναπτύσσεται με τρόπο ώστε να συνεισφέρει στη διαδικασία της βιομηχανικής παραγωγής και όχι το αντίστροφο. Ως αποτέλεσμα απαντώνται μεγάλες εγκαταλειμμένες επιφάνειες στο σημερινό αστικό ιστό της πόλης (αστικά κενά, brownfields). Επιπλέον ο χώρος χρησιμοποιείται ως μέσο το οποίο αντανακλά τις αρχές του τότε καθεστώτος (αυστηρότητα, αποφασιστικότητα κλπ.), τόσο στα κτίρια όσο και στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Το φαινόμενο αυτό θα μπορούσε να συνδεθεί και με την επιρροή της θεωρίας των αποθεοδομιστών στις αρχές του αιώνα στη Σοβ. Ένωση. Σύμφωνα με αυτή οι νέες τεχνολογίες μεταφορών και τρόπων παραγωγής θα οδηγήσουν στην κατάργηση της πόλης ως συμπυκνωμένης χωρικής ενότητας, με πιθανότερη μορφή νέας ανάπτυξής της τη γραμμική - εν «σειρά» κατά μήκος των δικτύων κυκλοφορίας.

6.4.2. Επιλεγμένα ζητήματα ενδιαφέροντος

Περιοχή Floreasca και το υπό κατασκευή Floreasca City Center

Πρόκειται για περιοχή κατοικίας στα βόρεια της πόλης (τομέας 1) κοντά στην ομώνυμη λίμνη, περιβαλλόμενη από μεγάλες εκτάσεις πρασίνου. Παλαιότερα ήταν χώρος απόθεσης απορριμμάτων. Η περιοχή ανήκει στον άξονα της κυριότερης ανάπτυξης της πόλης μεταξύ του κέντρου της και του αεροδρομίου (βόρεια).

Στην περιοχή είναι υπό κατασκευή το Floreasca City Center (κόστος έργου ~ 9,5 εκ. €, χρηματοδότηση από την Raiffeisen Bank International), ένα πολυλειτουργικό κέντρο που περιλαμβάνει εμπορικό mall (με περίπου 120 καταστήματα, σινεμά κλπ.), χώρους γραφείων πολυγωνικής κάτοψης (επτά ορόφων) και ουρανοξύστη με γραφεία 37 ορόφων (το ψηλότερο κτίριο στη Ρουμανία). Η καλυπτόμενη συνολική επιφάνεια είναι περίπου 214 στρέμματα ενώ οι προς ενοίκιαση επιφάνειες ανέρχονται σε 120.000 μ², με πάνω από 2.000 θέσεις στάθμευσης.



Σχ. 6.7. Floreasca City Center.

Η κατασκευή του συμπλέγματος αποτελεί μέρος μιας ταχέως αστικοποιούμενης περιοχής υψηλής αξίας, στην οποία κατά τα πρότυπα αστικής ανάπτυξης των δυτικών μητροπόλεων η χωροθέτηση αντιστοίχων προδιαγραφών και λειτουργιών συγκροτημάτων είναι συμβατή. Γενικότερα πρόκειται για περιοχή αραιοκατοικημένη που αποτελεί πόλο έλξης των μεσαίων και υψηλών εισοδηματικών στρωμάτων του Βουκουρεστίου, και βρίσκεται σε διαδικασία «εξεισχυρισμού».

Ως γενικότερο σχόλιο αναφέρεται ότι η ανάπτυξη της περιοχής γίνεται στο πλαίσιο της αποκέντρωσης των εμπορικών δραστηριοτήτων στην πόλη. Ουσιαστικό η εξέλιξη της πόλης σχετίζεται με χωροθέτηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, δεδομένου ότι το οικιστικό ζήτημα είναι δευτερεύον. Αυτό είναι κάτι αναμενόμενο δεδομένης της πολιτικής κατοικίας για την πόλη ήδη από την περίοδο του κομμουνισμού, και συναρτάται με το υψηλό οικιστικό απόθεμα σε συνδυασμό με τα υψηλά ποσοστά ιδιοκατοίκησης.

Ο κύκλος της ζήτησης για χώρους γραφείων

Κατά τα πρώτα χρόνια της μετάβασης στην οικονομία της αγοράς, οι κεντρικές περιοχές παρουσίασαν αυξημένη ζήτηση για χώρους γραφείων που αφορούσαν κυρίως τράπεζες και ασφαλιστικές εταιρείες. Αυτές ακολούθησαν εταιρείες υψηλού προφίλ και τέλος μικρότερες επιχειρήσεις όπως γραφεία ταξιδίων, ιατρικό γραφεία κλπ. Η προσβασιμότητα και η αναγνωρισιμότητα του κέντρου ήταν βασικό κριτήριο εγκατάστασης των επενδυτών. Επιπλέον οι τελευταίοι ήταν διατακτικοί στην επιλογή εγκατάστασης σε προασιακές περιοχές καθώς επικρατούσε αβεβαιότητα για το πώς θα εξελισσόταν η διαδικασία της προαστιοποίησης στις νεοσύστατες ακόμα οικονομίες της αγοράς.

Οι περιοχές με χρήση γραφείων συγκεντρώνονται στην κεντρική περιοχή και εκατέρωθεν του άξονα προς τα βόρεια της πόλης (προς αεροδρόμιο). Στην κεντρική περιοχή εντοπίζονται κυρίως στους σταθμούς μετρό *Plata Victoriei* και *Stefan cel Mare*.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '90 η αυξημένη ζήτηση για γραφεία δεν ήταν πλέον δυνατό να καλυφθεί από τους διαθέσιμους χώρους στο κέντρο. Η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων το οποίο σήμανε ευελιξία στη μετακίνηση αλλά και ανάγκη για επαρκείς χώρους στάθμευσης οδήγησε στην εμφάνιση των πρώτων νέων κτιρίων γραφείων εκτός κέντρου από επιχειρήσεις του εξωτερικού, κυρίως κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων, πυροδοτώντας το φαινόμενο της αστικής διάχυσης (*urban sprawl*).

Η κατανομή των εμπορικών χρήσεων στην πόλη

Η κατανομή των εμπορικών χρήσεων στην πόλη ακολούθησε τη λογική της κατανομής των γραφείων: αρχικά πολυπληθασιασμός στο κέντρο, στη συνέχεια αναζήτηση μεγαλύτερων χώρων στα προάστια. Στα πρώτα χρόνια που ακολούθησαν την πτώση του καθεστώτος *Ceausescu*, ευνοήθηκε η μικρής κλίμακας επιχειρηματικότητα, ενώ για πολλούς κατοίκους το άνοιγμα μιας μικρής επιχείρησης ήταν λύση επιβίωσης από την ανεργία που οφειλόταν στην αποβιομηχάνιση και την συρρίκνωση του κρατικού μηχανισμού. Ο αριθμός των μικρών μαγαζιών παρουσίασε εντυπωσιακή αύξηση μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90, επεκτεινόμενος από τις κεντρικές περιοχές της πόλης στις περιμετρικές ζώνες κατοικίας.

Προς τα τέλη της δεκαετίας του '90 εμφανίζονται τα πρώτα μεγάλα επενδυτικά σχήματα για προώθηση εμπορικών χρήσεων, επισικιάζοντας σταδιακά τους μικροϊδιοκτήτες

καταστημάτων. Η εμφάνισή τους συμπίπτει με τη δημιουργία της νέας μεσαίας και ανώτερης τάξης του πληθυσμού, η οποία προσβλέπει στην υιοθέτηση των καταναλωτικών προτύπων της Δύσης που θα τη διαφοροποιήσει από τον υπόλοιπο πληθυσμό.

Ο ταχύς ρυθμός εξάπλωσης των εμπορικών κέντρων όπως συνεχίζει να καταγράφεται μέχρι σήμερα μπορεί να αποδοθεί σε δύο κυρίως παράγοντες: α) τον ψυχολογικό, αποτέλεσμα του βομβαρδισμού των αισθήσεων των «καταναλωτικά στερημένων» πολιτών του πρώην ανατολικού μπλοκ από την ευρεία γκάμα των προσφερόμενων προϊόντων και επιλογών, και β) την ελαστικότητα του νομοθετικού πλαισίου και των Αρχών σε σχέση με τη χωροθέτηση εγκαταστάσεων τύπου mall.

Η αξιοποίηση των brownfields

Η επανάχρηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών οι οποίες βρίσκονται εντός του αστικού ιστού της πόλης αποτέλεσε δυσεπίλυτο ζήτημα μετά την πτώση του ανατολικού μπλοκ: η διαδικασία της αποβιομηχάνισης και η μεταφορά των εναπομεινουσών βιομηχανικών δραστηριοτήτων εκτός πόλης σε συνδυασμό με το γεγονός ότι στις σχετικές αποφάσεις τον πρώτο λόγο είχαν πλέον οι ιδιώτες επενδυτές, εξηγεί το γιατί δύομιση δεκαετίες περίπου μετά την πτώση εξακολουθούν να υπάρχουν διάσπαρτα brownfields εντός του αστικού ιστού. Σημειώνεται ότι η ύπαρξή τους αποτελεί σημαντικό δυναμικό αποθέματος γης στην πόλη, για κάλυψη μελλοντικών αναγκών επέκτασή της εντός του αστικού ιστού.



Σχ. 6.8. Κατανομή ανεργών βιομηχανικών περιοχών αστικό ιστό του Βουκουρεστίου.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στις περιπτώσεις αξιοποίησης τέτοιων χώρων επελέγησαν μεμονωμένες ιδιοκτησίες μικρής σχετικό έκτασης. Το γεγονός δεν προκαλεί έκπληξη καθώς η επέμβαση σε εκτεταμένες βιομηχανικές ζώνες απαιτεί αυξημένη χρηματοδότηση ενώ στα πρώτα τουλάχιστον στάδια ο ευρύτερος χώρος διατηρεί την απωθητική εικόνα της εγκατάλειψης.

Πολιτική κατοικίας

Η πολιτική κατοικίας στις χώρες του πρώην ανατολικού μπλοκ ακολούθησε τη βασική λογική ανάπτυξης των καθεστώτων: εκβιομηχάνιση και αστικοποίηση. Η σύλληψη του τρόπου ανάπτυξης της κατοικίας βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στην ερμηνεία, καταρχήν από τους Σοβιετικούς σχεδιαστές, των αρχών του μοντέρνου κινήματος, όπως εκφράστηκαν στη Χάρτα της Αθήνας. Η πραγμάτωση αυτών των αρχών δημιούργησε κυψέλες γειτονιών οι οποίες αριθμούσαν πληθυσμό 5 έως 15.000 κατοίκους και περιλάμβαναν βασικές κοινωνικές υποδομές.

Η επιλογή του μοντέλου κατασκευής μεγάλων μπλοκ κατοικιών με προκατασκευασμένα στοιχεία σε αδόμετες περιοχές κυρίως εκτός κεντρικών περιοχών πόλεων επελέγη ως η πιο αποδοτική απάντηση στις αυξημένες στεγαστικές ανάγκες του πληθυσμού αστικού πληθυσμού μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η πτώση του καθεστώτος σήμανε την απόσυρση του κράτους από την παραγωγή και διανομή κατοικίας. Η μεταρρύθμιση στην κατοικία σήμανε ιδιωτικοποίηση και περικοπές σε σχετικά κρατικά κονδύλια. Το μέσο μέγεθος των μονάδων κατοικίας στη Ρουμανία, αυξήθηκε σταδιακά μετά το 1990 από 40 σε 76 τμ.

Το σοκ από την ιδιωτικοποίηση στην παραγωγή κατοικίας κατά τη μεταβατική περίοδο - αρχές δεκαετίας '90, εν μέρει αποσβέστηκε από την πώληση στους ενοίκους των κατοικιών σε τιμές χαμηλότερες αυτών της αγοράς. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας σε όλες τις Βαλκανικές χώρες, ήταν οι δείκτες ιδιοκατοίκησης να φτάσουν σε επίπεδα ρεκόρ, άνω του 90%. Παράλληλα, ένα πρόγραμμα ανακαίνισης των παιδιών (πρώην κρατικών) συγκροτημάτων κατοικιών στοχεύει στη βελτίωση των συνθηκών άνεσης.

Το δεύτερο κύριο χαρακτηριστικό στη μετά-σοσιαλιστική φάση ήταν η διασπορά κατοικίας στα προάστια. Η δημιουργία μίας διελκυστίνδας κατά την οποία η αύξηση ζήτησης για εμπορικές χρήσεις στο κέντρο κυριάρχησε με αποτέλεσμα την αύξηση των χρήσεων κατοικίας στην αστική περιφέρεια, και συμβάδισε με το άνοιγμα της πολιτικής της στην αγορά.

Κεντρική περιοχή Lipscani (παλιά πόλη)

Στην περιοχή Lipscani η πόλη αναπτυσσόταν γύρω από δημόσιους χώρους και ιδίως περίξ των Ορθόδοξων ναών της, γεγονός το οποίο τις προσέδιδε μία μη κανονικοποιημένη μορφή. Σήμερα πλέον η περιοχή αυτή είναι ό,τι έχει απομείνει από την παλιά πόλη του Βουκουρεστίου (έκτασης περίπου 500 στρεμμάτων), και προορίζεται να ισοπεδωθεί πλήρως για να δώσει τη θέση της σε ανακατασκευή μεγάλης κλίμακας, μετά τη κατεδαφιστική μανία και ολοκληρωτική πολιτική που ακολούθησε το σεισμό του 1977.

Με εξαίρεση την περίοδο διακυβέρνησης από το κομμουνιστικό κόμμα, οπότε εγκαταλείφθηκε, ήταν μια ζωντανή περιοχή εμπορίου με καταστήματα λιανικής πώλησης και αποτελούσε τον εμπορικό πυρήνα της πόλης. Οφείλει το όνομα του στην πόλη Λειψία της Γερμανίας (Leipsig = Lipsca στη ρουμανική γλώσσα το 17° αιώνα), καθώς κατά

τους μεσαιωνικούς χρόνους το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων που πωλούνταν στον κεντρικό δρόμο της περιοχής προέρχονταν από τη γερμανική πόλη.

Η περιοχή σήμερα αναπτύσσεται έχοντας ως βάση τις τουριστικές και λοιπές υπηρεσίες του τριτογενούς τομέα (τράπεζες κλπ.), και διαθέτει κτίρια ορόσημα για την πόλη (Manuc's Inn, Old Princely Court, κ.ά.). Το κόστος της ανάπλασης αναφορικά με τα έργα υποδομής εκτιμάται στα 9,5 εκ. € (βελτίωση οδικού δικτύου, ύδρευση, αποχέτευση, φυσικό αέριο, ηλεκτρισμός, κλπ.). Το συνολικό κόστος εκτιμάται στα 35 εκ. € με κεφάλαια που προέρχονται κυρίως από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανοικοδόμησης και Ανάπτυξης (EBRD). Το έργο περιλαμβάνει σχεδιασμό για τον περιορισμό των οχημάτων με κατασκευή υπόγειου parking, εκτεταμένες πεζοδρομήσεις οδών με στόχο την απόδοση μεγαλύτερων επιφανειών στους πεζούς και επεμβάσεις στα κτίρια.

Η αρχική έγκριση για την εκκίνηση του έργου δόθηκε το 2000, εν τούτοις σημειώθηκαν σημαντικές καθυστερήσεις οι οποίες οφείλονταν κατά κύριο λόγο στα αρχαιοθιγικά ευρήματα που ήρθαν στην επιφάνεια κατά τις εργασίες για εγκατάσταση δικτύων υποδομής, που αποτελούσαν σημαντικό μέρος της συνολικής αναβάθμισης. Αποτέλεσμα ήταν η καθυστέρηση και των επόμενων φάσεων του έργου (πληκαστρώσεις, φωτισμός κλπ.) Επίσης προέκυψαν περιπτώσεις ιδιοκτησιών με ασαφές νομικό καθεστώς με αποτέλεσμα ακόμα και σήμερα σε ολοκληρωμένα τμήματα του έργου της ανάπλασης να υπάρχουν εγκαταλειμμένες ιδιοκτησίες σε «ασυμφωνία» με τον περιβάλλοντα χώρο. Τέλος για τη συνέχιση της επέμβασης έπρεπε να πειστεί και μερίδα τοπικών παραγόντων, οι οποίοι διαφωνούσαν με τους περιορισμούς πρόσβασης με το αυτοκίνητο που το έργο έθετε, γεγονός που σχετίζεται με την άνοδο χρήσης του ΙΧ στην πόλη από το 1990 και μετά.

7. Λισαβώνα¹⁷

7.1. Πρόλογος¹⁸

Όλοι οι προορισμοί των εκπαιδευτικών εκδρομών του μεταπτυχιακού κύκλου σπουδών στην Πολεοδομία και Χωροταξία της Σχολής Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ, που παρουσιάστηκαν συνοπτικά παραπάνω, έδωσαν στους συμμετέχοντες, σπουδαστές, υποψήφιους διδάκτορες, και καθηγητές, την ευκαιρία για εμβάθυνση σε θέματα διαχείρισης και σχεδιασμού του αστικού χώρου, που ήδη θίγονται και αναλύονται στα θεωρητικά μαθήματα του προγράμματος. Τελευταίος τέτοιος προορισμός υπήρξε, στο διάστημα 26 έως 29 Απριλίου 2017, η Πορτογαλική πρωτεύουσα Λισαβώνα, σημαντικό υλικό για την οποία, τόσο από τη δουλειά προετοιμασίας όσο και από την ολιγοήμερη επίσκεψη, συνοψίζει το κείμενο που ακολουθεί.



17. Το κείμενο αυτό αντλεί υλικό και βασίζεται σε αποσπάσματα από το λεπτομερές τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής, που αποτελεί προϊόν συλλογικής δουλειάς όλων των συμμετεχόντων στην εκπαιδευτική επίσκεψη στη Λισαβώνα [πρβλ. <http://oldwww.arch.ntua.gr/node-resources/854#resource-15027>] και προφανώς ανταποκρίνεται στα δεδομένα της πόλης εκείνης της περιόδου.

18. Το προλογικό αυτό σημείωμα έχει συντεθεί από τον Κ. Σερράο. Οι εισαγωγική αναφορά στην ιστορία της Λισαβώνας προέρχεται από κείμενο της Χ. Τζάμου. Τα κείμενα που ακολουθούν έχουν συνταχθεί από τους εξής, κατά ενότητα: 7.2: Μ. Κήλουβιδάκη, 7.3: Χ. Τζάμου, 7.4: Κ. Σκρουμπέλλου. Όλα τα κείμενα παρατίθεται εδώ με προσαρμογές από τον Κ. Σερράο, για τις ανάγκες της παρούσας έκδοσης. Για λεπτομερή αναφορά στις πηγές ο αναγνώστης θα πρέπει να ανατρέξει στο αναλυτικό τεύχος της εκπαιδευτικής εκδρομής (βλ. υποσημείωση 17).

Στην εκπαιδευτική εκδρομή συμμετείχαν: Συνοδοί καθηγητές: Κ. Σερράος, καθηγητής ΕΜΠ, Π. Κουτρολύκου, επίκουρη καθηγήτρια ΕΜΠ. Μεταπτυχιακοί Σπουδαστές, Χ. Βλάχου, Α. Πιτούλη, Β. Δερδεμέζη, Μ. Κήλουβιδάκη (συντονίστρια εκπαιδευτικής εκδρομής), Π. Μπατάλια, Ν. Ορφανός, Κ. Σκρουμπέλλου, Χ. Τζάμου, Σ. Τσιγδινός, Β. Χαραλαμπίδου. Υποψήφιοι διδάκτορες / συνεργάτες: Α. Κουδούνη, Ε. Μικράκη, Μ. Παπαϊωάννου, Ε. Σταματίου.

Σε όλους τους συμμετέχοντες σπουδαστές μας, ιδιαίτερος δε στη Μαριλένα Κήλουβι-δάκη που ανέλαβε μεγάλο μέρος του συντονισμού της όλης εκδρομής, και της συλλογής και επεξεργασίας του σχετικού υλικού, ανήκει ένα μεγάλο ευχαριστώ, για το ζήλο που έδειξαν σε όλη της διάρκεια της προετοιμασίας και της διεξαγωγής της εκδρομής, αλλά και για το κέφι, το ενδιαφέρον και το μεράκι τους.

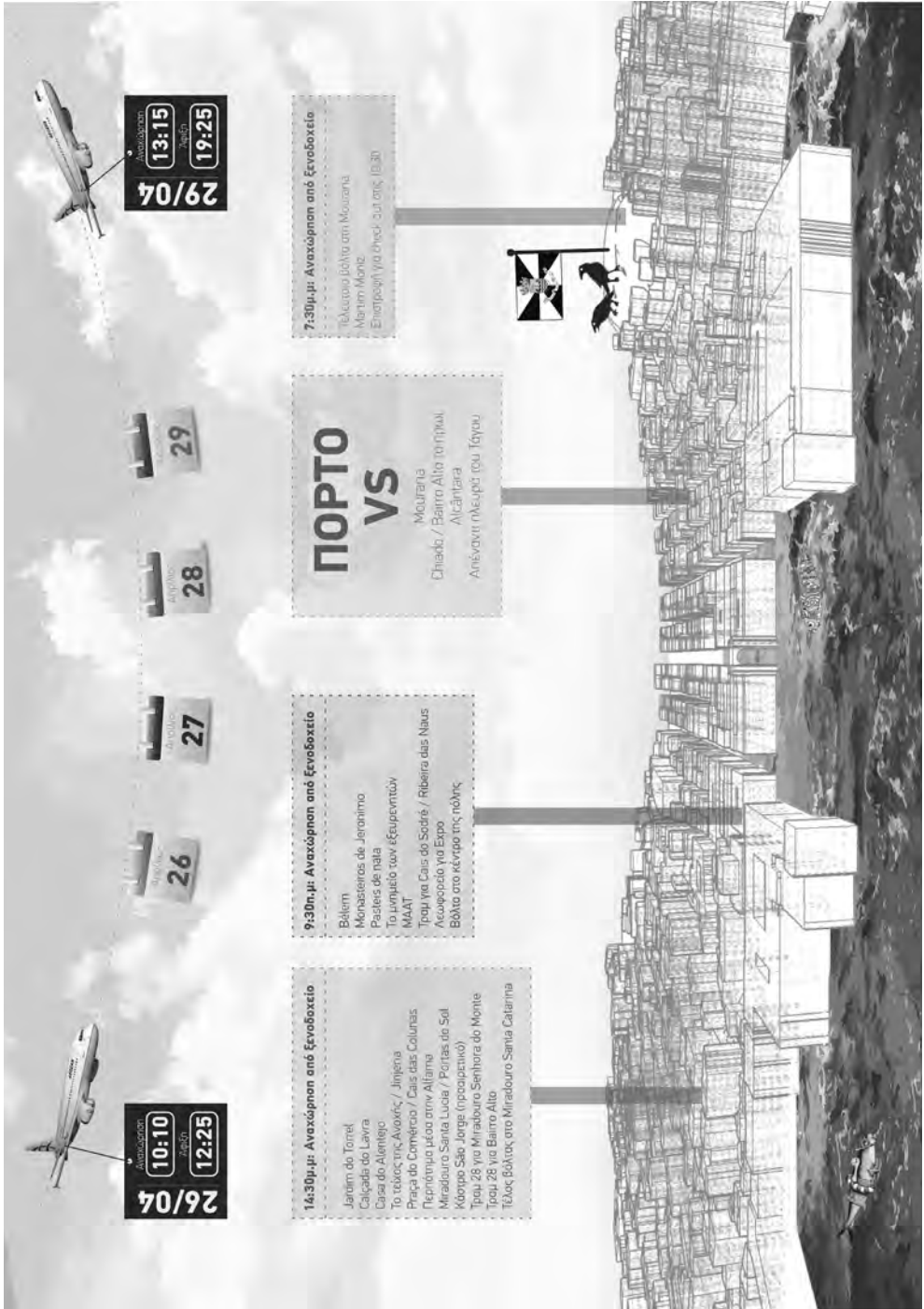
Η Λισαβώνα είναι η πρωτεύουσα της Πορτογαλίας, με πληθυσμό που ανέρχεται στις 700.000 χιλιάδες κατοίκους, αλλά μαζί με τα περίχωρα και πολλά γειτονικά χωριά, η μητροπολιτική περιοχή ξεπερνά το ένα εκατομμύριο κατοίκους.

Βρίσκεται στη βόρεια όχθη των εκβολών του ποταμού Τάγου, με μήκος ακτογραμμής που ξεπερνά τα 17 χιλμ., σε έδαφος έντονα ανάγλυφο. Ο πυρήνας της πόλης, είναι κτισμένος πάνω σε 7 λόφους και τις ενδιάμεσες κοιλάδες. Το μεσαιωνικό παρελθόν της παλαιάς πόλης, σε συνδυασμό με το έντονο ανάγλυφο, δίνουν μια πρώτη εικόνα στον αναγνώστη, της κίνησης στην πόλη, η οποία γίνεται μέσω στενών, με έντονες κλίσεις, ελικοειδών δρόμων. Σε πολλά σημεία η κίνηση διευκολύνεται από τελεφερίκ και ανελκυστήρες. Στις πλαγιές των λόφων έχουν σχηματιστεί πλατώματα, απ' τα οποία έχει κανείς θέαση της πόλης σε συνδυασμό πάντα με τη θέαση προς το ποτάμι. Τα πλατώματα αυτά, διαφορετικών μεγεθών και ποιοτήτων, είναι τα περίφημα μιραδούρος.



Σχ. 7.1. Η Λισαβώνα από ψηλά. Σημερινή κατάσταση. (<https://theportandthecity.wordpress.com/tag/port-city>).

7.2. Πρόγραμμα εκπαιδευτικής εκδρομής



7.3. Ιστορία και κοινωνική / πολεοδομική εξέλιξη της Λισαβώνας

7.3.1. Εισαγωγή

Το μακράινο παρελθόν της πόλης καθώς και την ιστορική συνέχεια, μας τη διηγούνται οι διαφορετικές περιοχές της κεντρικής Λισαβώνας. Από την αραβική συνοικία της Αλφάμα, στη Μουραρία όπου «περιορίστηκαν» οι μη χριστιανοί κάτοικοι της πόλης τον 12ο αιώνα μ.Χ. Το Μπαίρου Άλτου, ήταν η επέκταση της πόλης όταν αυτή γέμισε από κατοίκους, ενώ στη Μπελέμ, τα μνημεία που υπάρχουν σήμερα, υπενθυμίζουν το ναυτικό παρελθόν της περιοχής και τη «χρυσή εποχή» των Ανακαλύψεων. Στον ενδιάμεσο χώρο των παραπάνω περιοχών είναι η Μπαϊξα. Επρόκειτο αρχικά για ένα αδιάσπαστο πολεοδομικό σύνολο με μη διακριτά όρια ανά περιοχή. Η πλήρης καταστροφή του κέντρου, όμως, από το σεισμό του 1755, έδωσε την ευκαιρία στον Μαρκήσιο ντε Πομπάλ να «επανασχεδιάσει» την Μπαϊξα, ως τη νέα πρωτεύουσα, με Ιπποδάμειες χαράξεις, φαρδύτερους δρόμους και μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα με στόχο την εξυπηρέτηση και ανάδειξη της ανερχόμενης εμπορικής τάξης.



Σχ. 7.2. Lisbon from Georg Braun and Frans Hogenberg's atlas *Civitates orbis terratum*, 1572 (https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Lisbon).

7.3.2. Απ' τη Λισαβώνα των Μαυριτανών στη μεσαιωνική πόλη

Μετά την κατάρρευση της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας τον 5ο αιώνα μ.Χ., η Ιβηρική Χερσόνησος κατακλύστηκε αρχικά από γερμανικά φύλα και στη συνέχεια, το 711 από Μαυριτανούς. Οι Μαυριτανοί ήταν οι μουσουλμάνοι κάτοικοι, κατά την περίοδο του Μεσαίωνα, του Μαρόκου, της Δυτικής Σαχάρας, της Δυτικής Αλγερίας, της Μαυριτανίας, της Ιβηρικής χερσονήσου, της Σικελίας και της Μάλτας. Έμειναν σχεδόν ανενόχλητοι στη χερσόνησο επί 300 χρόνια. Η διαφορά ως προς το θρήσκευμα των Μαυριτανών μουσουλμάνων οδήγησε σε μια σύγκρουση αιώνων με τα χριστιανικά βασίλεια της Ευρώπης, μια σύγκρουση που πήρε το όνομα Reconquista (Επανάκτηση). Τον 11ο αιώνα, την εποχή που η εξουσία των Μαυριτανών έσβηνε, η «Πορτουκάλη» ήταν μία μικρή κομητεία του βασιλείου της Λεόν και της Καστίλης, με επίκεντρο το Ντόουρου. Έγινε ανε-

ξάρτητη το 1139, με τη νίκη του Αλφόνσου Ερρίκου επί των Μαυριτανών στο Οουρίκε. Ο πάπας έδωσε στην επανάκτηση το κύρος της σταυροφορίας. Η Λισαβώνα κατακτήθηκε το 1147 με τη βοήθεια αγγλικών στρατευμάτων που πήγαιναν στους Αγίους Τόπους.

Η Alfama είναι η παλαιότερη περιοχή της Λισαβώνας. Απλώνεται στις νότιες πλαγιές του λόφου στην κορυφή του οποίου είναι το Castelo de São Jorge έως τον Τάγο. Η ονομασία προέρχεται από την αραβική φράση «Al Hama» που σημαίνει «ζεστά νερά», αναφερόμενο στις θερμές πηγές που υπάρχουν ακόμα και σήμερα σε αυτή την πλευρά του λόφου. Κατά τη διάρκεια της ισλαμικής κυριαρχίας στην Ιβηρική Χερσόνησο, η Αλφάμα αποτελούσε το μεγαλύτερο μέρος της πόλης που εκτεινόταν δυτικά στις γειτονιές της Baixa. Κατοικούσαν ιδίως από ψαράδες και χαμηλότερα οικονομικά στρώματα. Από τον 10ο αιώνα, αυτή η περιοχή ήταν ένα προάστιο τοποθετημένο έξω από τα Μαυριτανικά Τείχη. Μετά την κατάκτηση της πόλης από τον Αλφόνσο Ερρίκο, η τοποθεσία Αλφάμα, μαζί με άλλες περιοχές που περιτριγύριζαν το Κάστρο, συνέχισε να μεγαλώνει κι αυτό οδήγησε τον D. Fernando να απαιτήσει την κατασκευή ενός άλλου τείχους του 1373 για την άμυνα της περιοχής, που απειλούνταν πλέον από το Kingdom de Castile. Το τείχος αυτό έγινε γνωστό ως Fernandina Wall και περιέκλειε την Alfama, και τις περιοχές Rossio και Chiado.

Η Μουραρία είναι μία απ' τις πιο παραδοσιακές και γνωστές περιοχές της Λισαβώνας και οφείλει την ονομασία της στο γεγονός ότι όταν ο Αλφόνσο Ερρίκος, μετά την επανάκτηση της Λισαβώνας, υποχρέωσε τους Μαυριτανούς να μείνουν σε αυτό το σημείο της πόλης. Η μελαγχολία και η λύπη των μαυριτανικών τραγουδιών λέγεται ότι είναι η «μπτέρα» των Fado.

Για τους Μαυριτανούς, τα σοκάκια γύρω από το κάστρο αποτελούσαν οδόκληρη την πόλη. Η παρακμή άρχισε από τον Μεσαίωνα, όταν οι εύποροι κάτοικοι μετακόμισαν δυτικά, φοβού-

μενοι τους σεισμούς, και αφήνοντας τη συνοικία στους ψαράδες και τους απόρους. Τα κτήρια διασώθηκαν από το σεισμό του 1755. Στους ανηφορικούς δρόμους τα σπίτια είναι στρυμωγμένα το ένα πλάι στο άλλο και στην πρόσοψη τους στεγνώνουν τα πλυμένα ρούχα.



Σχ. 7.3. Σημερινή άποψη της περιοχής Alfama από την πλευρά του Τάγου. Το κάστρο στην κορυφή του λόφου και ο καθεδρικός σε χαμηλότερο επίπεδο, στην πλαγιά του λόφου, στην περιοχή Alfama. (<https://www.flickr.com/photos/jortegafigueira/18661370286/in/photostream/> [επεξεργασία: Χ. Τζάμου].)

7.3.3. 15ος αιώνας: Η περίοδος των Ανακαλύψεων και της οικονομικής άνθισης

Ο μονοπωλιακός έλεγχος του εμπορίου των μπαχαρικών στη Μεσόγειο από τους Βενετούς και τους Άραβες και η έλλειψη πολύτιμων μετάλλων στην Ευρώπη, καθώς και ο έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των μοναρχών (πορεία προς τη διαμόρφωση των εθνικών κρατών) οδήγησαν στη χρηματοδότηση και υλοποίηση οργανωμένων εξερευνητικών ταξιδιών. Η Πορτογαλία και η Ισπανία εκμεταλλευόμενες την πλεονεκτική γεωγραφική τους θέση, πρωτοστάτησαν στον τομέα αυτό. Περίφημοι εξερευνητές όπως ο Vasco da Gama ή ο Magalhães, ξεκίνησαν από την πόλη προς αναζήτηση νέων εδαφών. Οι δύο αρχικοί κτήτορες των αποικιών (η Ισπανία και η Πορτογαλία) αφού μοιράστηκαν με τη συνθήκη της Τορντεζίλα (1494) τις περιοχές που ανακάλυψαν, επιδόθηκαν στην εκμετάλλευσή τους καθώς και στο εμπόριο ανθρώπων από την Αφρική ως εργατικό δυναμικό στις νέες φυτείες. Δημιουργήθηκε μία εκτεταμένη αλληλ εϋθραυστη αποικιακή αυτοκρατορία που εφοδίαζε την Ευρώπη με μπαχαρικά και πολύτιμα μέταλλα. Τα νέα εδάφη αυτής της αυτοκρατορίας σύντομα θα γίνονταν το «μήλον της Έριδος» για τις άλλες μεγάλες δυνάμεις της Ευρώπης κι οι συγκρούσεις θα ήταν αναπόφευκτες.

Το κέντρο της παγκόσμιας οικονομίας πλέον, μετατοπίζεται από τη Μεσόγειο στον Ατλαντικό Ωκεανό και τη Βόρεια θάλασσα. Τα λιμάνι της Σεβίλλης, της Λισαβώνας και της Αμβέρσας απέκτησαν μεγαλύτερη οικονομική δραστηριότητα από εκείνα της Βενετίας και της Γένουας.

Σε αυτό το πλαίσιο, η κλειστή μεσαιωνική πόλη της Λισαβώνας, μετασχηματιζόταν σιγά σιγά σε κέντρο του ευρωπαϊκού γίγνεσθαι και απέκτησε διεθνή ρόλο σε διάφορους τομείς, όπως η πολιτική, το εμπόριο και ο πολιτισμός. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου το λιμάνι ήταν πλέον η καρδιά της πόλης. Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονταν εκεί είχαν άμεσο αντίκτυπο στη δομή της πόλης και τους κατοίκους της. Όπως οι περισσότερες πόλεις-λιμάνια, σε αυτό το πρώιμο στάδιο, η αλληλεπίδραση αυτή ήταν αρκετά δυνατή, δεν υπήρχαν εμπόδια κι όλη η πόλη σπνριζόταν στο λιμάνι. Κατά τον 16ο και 17ο αιώνα το εμπόριο των κατοίκων της Ιβηρικής χερσονήσου αναπτυσσόταν ταχύτατα και η Λισαβώνα παρέμενε ως ένα απ' τα κυριότερα λιμάνια στην πορεία από τη Μεσόγειο στις περιοχές της Ασίας, της Αφρικής και τη Νοτίου Αμερικής. Η βασική παράκτια πηλατεία Terreiro do Paço (που αργότερα ονομάστηκε Praça do Comércio), ήταν τότε το κέντρο όλης της πολιτικής και εμπορικής δραστηριότητας της πόλης.

Σχ.7.4. "Olissippo quae nunc Lisboa ciuitas amplissima Lusitaniae, ad Tagum, toti Orientis, et multarum insularum Africaeque et Americae emporium nobilissimum" (= Το Ολίσιππο, που σήμερα λέγεται Lisboa, η μεγαλύτερη πόλη στην Lusitania, τοποθετημένη τον Τάγο, το πιο προηγμένο κέντρο εμπορίου για ολόκληρη την Ανατολή, για πολλά νησιά, για την Αφρική και την Αμερική). Δημιουργός χάρτη: Georg Braun,



Χρονολογία χάρτη: τέλη 16ου αιώνα. Πηγή: Boston Public Library>Norman B. Leventhal Map Center Collection/ Urban Maps (Collection of Distinction) Διαδικτυακή πηγή: <https://www.digitalcommonwealth.org/search/commonwealth:3f462s51t>.

Η συγκεκριμένη απεικόνιση της περιοχής τονίζει emphaticά το ανάγλυφο της πόλης και τη διάρθρωση του πολεοδομικού ιστού. Πόλη φυσικής ανάπτυξης προσαρμοσμένη στο έντονο ανάγλυφο του εδάφους και σε άμεση επαφή με τον Τάγο. Στο κέντρο η περιοχή Βαίκα (Lower Town of Baixa) που οριοθετείται από τον λόφο και καταλήγει στο Ribeiro Palace και την αυλή των ανακτόρων μπροστά στον ποταμό. Η περιοχή αυτή και όλο το αριστερό κομμάτι -το Bairro Alto- ήταν η επέκταση της προϋπάρχουσας πόλης, λόγω της ανάγκης να στεγαστεί μεγάλος πλήθος ανθρώπων που κατέφτανε στην ακμάζουσα οικονομικά Λισαβόνα. Καθώς τα δύο τρίτα της Λισαβώνας καταστράφηκαν από τον σεισμό του 1755, η απεικόνιση αυτή είναι ισχυρό τεκμήριο για την προγενέστερη εικόνα της πόλης.



Σχ. 7.5. Ο προηγούμενος χάρτης, σε έγχρωμη έκδοση του 1610, επεξεργασμένος από την Χ. Τζάμου. Δίνονται κάποιες ονομασίες - εισημμένες από τις υποσημειώσεις στο κάτω μέρος του χάρτη-, για χαρακτηριστικά κτήρια που υπερέχουν στον πολεοδομικό ιστό και δείχνουν την ιδεολογική φυσιογνωμία της πόλης. Οι κατοικίες τοποθετημένες η μία πλάι στην άλλη, είναι ένα ουδέτερο σύνολο που πολεοδομικά «υποτάσσεται» στα ανάκτορα και τις εκκλησίες. Αυτά που πρέπει να τονίσουμε εδώ είναι: 1. Η πληθώρα μεγάλων και μικρότερων ναών και μοναστηριών ιδίως σε υψώματα του πεδίου. 2. Οι πλατείες και τα πλατώματα διαφορετικών ποιότητων που θυμίζουν το κείμενο του Camillo Sitte, για την μοναδικότητα της μεσαιωνικής πόλης ως προς τη διάρθρωση δρόμων-πλατωμάτων-πλατειών. 3. Τα τείχη που προστατεύουν ένα τμήμα της πόλης και οι πύλες εισόδου σε διάφορα σημεία. Πρόκειται για το δεύτερο τείχος που χτίστηκε, το πρώτο δεν περιέβαλε την περιοχή Αλφάμα. Το τείχος αυτό έγινε γνωστό ως Fernandina Wall και περιέκλειε την Alfama, και τις περιοχές Rossio και Chiado. 4. Η «επιβολή» των ανακτόρων στο παράκτιο μέτωπο και συνεπώς, σε αυτή τη χρονική φάση, ο πλήρης έλεγχος της ναυτιλίας και του εμπορίου από την εξουσία.

7.3.4. Ο σεισμός του 1755

Το πρωινό της ημέρας εορτής των Αγίων Πάντων, 1η Νοεμβρίου 1755, έγινε σεισμός που αντήχησε σε όλη την Ιβηρική Χερσόνησο, τα νησιά Μαδέιρα, Αζόρες, έως τη Βόρεια Αφρική. Η ισχυρή αυτή δόνηση ισοπέδωσε τη μισή σχεδόν πόλη της Λισαβώνας, μοιλονότι το επίκεντρο ήταν κοντά στο Αλγκάρβε. Τουλάχιστον 20 εκκλησίες κατέρρευσαν, επιφέροντας τον θάνατο σε πλήθος πιστών που παρακολουθούσαν τη λειτουργία την ώρα εκείνη. Ο σεισμός προκάλεσε τσουνάμι· τεράστια κύματα κατέκλυσαν τον Τάγο και πλημμύρισαν το νοτιότερο τμήμα της πόλης. Σε συνδυασμό με τις πυρκαγιές που ξέσπασαν και διήρκησαν σχεδόν 7 μέρες, η καταστροφή ήταν τεράστια. Μερικά κτήρια που παρέμειναν όρθια από το σεισμό καταστράφηκαν από την πυρκαγιά που ακολούθησε.

Από το συνολικό πληθυσμό των 250.000, οι 20.000 χάθηκαν, χιλιάδες άνθρωποι βρήκαν το θάνατο από την πτώση των κτηρίων. Το παλιό βασιλικό ανάκτορο, το Πάσου ντα Ριμπέιρα, ισοπεδώθηκε από το σεισμό και τα παλιροροϊκά κύματα. Η βασιλική οικογένεια, όμως, βρισκόταν στο ανάκτορο του Μπελέμ, που δεν χτυπήθηκε τόσο άγρια όσο η Λισαβώνα. Έτσι, σώθηκαν όλοι.

Βοήθεια ήρθε από τις πορτογαλικές αποικίες και τα κράτη-συμμάχους Αγγλία, Γερμανία και Ολλανδία. Βάσει στρατηγικής, οι ντόπιοι έμποροι προσέφεραν 4% προσαύξηση επί των εισαγωγών σε μια προσπάθεια ανακούφισης, πράγμα όμως που αργότερα τους έδωσε πολιτική δύναμη σε ό,τι αφορούσε τον καθορισμό νέων χρήσεων γης κατά την ανοικοδόμηση.

Ο Μαρκήσιος ντε Πομπάλ, Γραμματέας των Εσωτερικών Υποθέσεων του Βασιλείου (το αντίστοιχο του σημερινού Πρωθυπουργού) έγινε γνωστός για την αποτελεσματική, ταχεία και υπεύθυνη ηγεσία του κατά την περίοδο αμέσως μετά τον σεισμό του 1755. Προώθησε σαρωτικές οικονομικές μεταρρυθμίσεις στην Πορτογαλία προς όφελος της εμπορικής δραστηριότητας και συνέβαλε στην αποδυνάμωση της Ιεράς Εξέτασης. Η πολιτική του πέραν από την εύνοια που έδινε στην τάξη των εμπόρων (η εμπορική ελίτ προβλέποντας τα οφέλη της, βοήθησε στη χρηματοδότηση για την ανοικοδόμηση της πόλης), στόχευε και στην εκκοσμίκευση της εκπαίδευσης και την κρατικοποίηση της βιομηχανίας.

Οι προηγούμενοι ρόλοι του Μαρκισίου ντε Πομπάλ ως πολιτικού πρέσβη στο Λονδίνο και τη Βιέννη, καθώς και ως Minister of Foreign Affairs and War (1750-1756), τον έκαναν να αναπτύξει εξελιγμένες ιδέες για μερκαντιλιστική οικονομική μεταρρύθμιση και για τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Στην ανοικοδόμηση της «καρδιάς» της Λισαβώνας, βρήκε το ιδανικό πεδίο εφαρμογής και των δύο. Στόχος ήταν να δημιουργήσει ένα σύγχρονο διοικητικό κέντρο όπου θα δινόταν η ευκαιρία στο εμπόριο να ευδοκιμήσει. Έτσι, ξεκινά την εκτέλεση ενός ριζοσπαστικού σχεδίου που στόχο είχε να αλλάξει το πολιτικό σκηνικό και να βελτιώσει την οικονομική θέση της Πορτογαλίας στην Ευρώπη. Η αστική αναγέννηση της Πορτογαλίας και η ενίσχυση του γοήτρου της μέσα από την ανακατασκευή της πρωτεύουσας, ήταν απαραίτητη και για άλλους λόγους. Ήδη από τον 13ο-14ο

αίωνα, τα όρια της Πορτογαλίας είχαν σταθεροποιηθεί, και με τον πλούτο που συνέρρεε από τη Βραζιλία (χρυσός και διαμάντια) υλοποιούνταν «καθλιωπισμοί» κτηρίων και σχεδιάζονταν από την εξουσία σημαντικά πολεοδομικά προγράμματα.

Δύο χρόνια διήρκησαν η σχεδίαση και οι νομικές και οικονομικές διαδικασίες. Ο Πομπάλ αξιοποίησε την προσωπική του επιρροή στο Δικαστήριο και κατάφερε να πετύχει κρίσιμες μεταρρυθμίσεις ιδιοκτησίας. Αν και δεν λείπουν οι αντιδράσεις, τελικώς, τον 1οούνιο του 1759 η ανοικοδόμηση ξεκινά.

Η μελέτη για τη χωροθέτηση και τη δομή της νέας πρωτεύουσας, ανατέθηκε σε πληθώρα μηχανικών και ερευνητών με επικεφαλής τον μηχανικό του Βασιλιά, Manuel da Maia. Κατατέθηκαν, πέντε προτάσεις, από τις οποίες επελέγη τελικά η τέταρτη:

- Η πρώτη πρόταση υπαγόρευε ως θέση και δομή την ήδη προϋπάρχουσα.
- Η δεύτερη πρότεινε την διόρθωση του υφιστάμενου σχεδίου με μόνη προσθήκη την διεύρυνση των οδικών αξόνων.
- Η τρίτη πρόταση ήταν όμοια με τη δεύτερη εμπεριέχοντας ένα επιπλέον στοιχείο, που ήταν η μείωση των υψών των κτηρίων.
- Η τέταρτη, υποδείκνυε την αναδημιουργία του εσωτερικού του κέντρου, τηρώντας μεν τα όρια αλλά αλλάζοντας την εσωτερική σχέση του δομημένου-αδόμητου περιβάλλοντος.
- Η πέμπτη συνιστούσε την εγκατάλειψη των ερειπίων και την ανοικοδόμηση της νέας πρωτεύουσας κοντά στην περιοχή της Belem, μία περιοχή που είχε υποστεί ελάχιστες ζημιές από τον καταστροφικό σεισμό.



Σχ. 7.6. Museu da Cidade de Lisboa. Topographical Plan.

Παρατηρώντας το παραπάνω σχέδιο πόλης, στο οποίο διακρίνονται και τα ίχνη της προϋπάρχουσας δομής, επισημαίνονται οι μεταβολές ως προς τα εξής:

Δημόσιοι χώροι:

Δημιουργείται ένα ορθολογικό και πλούσιο δίκτυο δημόσιων χώρων με βάση προϋπάρχουσες θέσεις. Κυρίαρχη στο σχεδιασμό η Praça do Comércio στο νοτιότερο τμήμα της πόλης, σε άμεση επαφή με τον ποταμό Τάγο. Η πλατεία αυτή είναι διπλάσια σε μέγεθος της προγενέστερης Terreiro do Paço και σχεδιάζεται ως απολύτως συμμετρική. Η δεύτερη σε μέγεθος πλατεία, βόρεια της νεόδμητης περιοχής, ονομάστηκε Praça Rossio και συνδεόταν με την Praça do Comércio και το ποτάμι, με τις κάθετες πλέον οδούς της Baixa. Στα κτήρια που την πλαισίωναν, μεταφέρθηκαν όλες οι διοικητικές λειτουργίες.

Μετατόπιση της ακτογραμμής και εξομάλυνση εδάφους:

Τα ερείπια που άφησε ο σεισμός της 1ης Νοεμβρίου αξιοποιήθηκαν από τους κατασκευαστές, οι οποίοι χρησιμοποίησαν όλο τον όγκο των μπάζων αφενός για να διευρύνουν το έδαφος εις βάρος του ποταμού κι αφετέρου για να εξομαλύνουν το έδαφος της Baixa, αυξάνοντας την τελική στάθμη έως και 2 μέτρα. Η διάστρωση του υλικού πιθανώς να ήταν απαραίτητη και για την ισχυροποίηση του εδάφους και την ανθεκτικότητα της ανωδομής απέναντι σε νέες σεισμικές δονήσεις.

Σχέση δομημένου-αδόμητου:

Η μετατροπή ενός μεσαιωνικού τύπου πολεοδομικού ιστού σε ένα ορθοκανονικό σύστημα αξόνων, προϋπέθετε την διευθέτηση των ιδιοκτησιών. Τα όρια των παλαιών ιδιοκτησιών δεν ελήφθησαν καθόλου υπ' όψιν. Η αυστηρή γεωμετρία του νέου σχεδίου δεν «υπάκουσε» ούτε στην περίπτωση των εκκλησιαστικών κτισμάτων ή των ιχνών τους. Έγινε αναδιανομή της ιδιοκτησίας και μεταφορά γης από την αριστοκρατία και τους εκκλησιαστικούς φορείς σε αναδυόμενες ελίτ εμπόρων.

Οι δρόμοι καθόρισαν την κατασκευή των κτηρίων. Τα ύψη των κτηρίων δεν έπρεπε να είναι ψηλότερα από το πλάτος των δρόμων κι έτσι τέθηκε ένα νέο πρότυπο αστικού κτίσματος κτηρίου με πρόσβαση στο φως και τον αέρα. Ως προς τις λειτουργίες, αναπτύχθηκε ένα σύστημα διαίρεσης των κατοικιών ανά όροφο, με καταστήματα λιανικού εμπορίου και εργαστήρια των τεχνιτών στην ισόγεια στάθμη. Η διάταξη των τριών ορόφων των ίδιων διαμερισμάτων συν μια σοφίτα πάνω από το ισόγειο επίπεδο, ήταν η απαρχή για μια μοντέρνα συνιδιοκτησία οικογενειών στην Πορτογαλία, και η τυπολογία αντιπροσώπευε την εν δυνάμει ανάμιξη των τάξεων σε ένα οικοδόμημα, καθένα από τα οποία είχε ανεξάρτητη είσοδο. Τα καταστήματα και τα διαμερίσματα, είχαν χτιστεί με στόχο να νοικιαστούν, μετασχηματίζοντας έτσι, την αστική κατοίκηση σε μια μορφή επενδύσεων στα ακίνητα.

Καθορισμένος τύπος κτηρίου, εξέλιξη στις αντισεισμικές μεθόδους

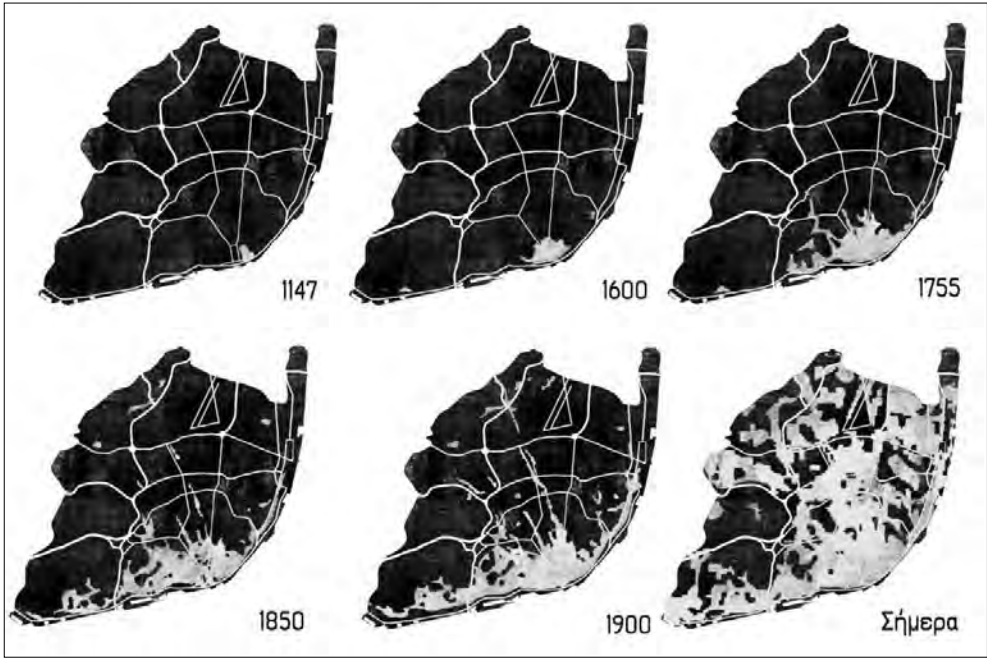
Η διερεύνηση του Πομπή για ανθρώπους με γνώσεις πάνω σε τεχνικά και επιστημονικά θέματα και η τελική συγκέντρωση μιας ομάδας εμπειρων επαγγελματιών, οδήγησε στην κατασκευή των κτηρίων με νέες μεθόδους, εξελιγμένες ως προς την αντισεισμικότητα. Βάσει επιτόπιας μελέτης, διαπιστώθηκε πως τα κτήρια με ξύλινους φέροντες οργανισμούς, είχαν επιβιώσει από τον σεισμό περισσότερο από αυτά με απλή τοιχοποιία, οπότε τα νέα κτήρια είχαν ειδικά αντισεισμικά πλαίσια, που προστίθονταν στο οικοδόμημα.

Το εύρος των νέων δρόμων ήταν επίσης μελετημένο ούτως ώστε αν τα κτήρια και στις δύο πλευρές του δρόμου κατέρρεαν, να επέτρεπαν να υπάρχει ένα έστω και στενό πέρασμα ανάμεσά τους.

Συμπερασματικά, αυτοί οι μηχανισμοί ξεκλείδωσαν την καρδιά της πόλης ως ένα κέντρο εμπορίου και συναλλαγών, έτσι ώστε να εξυπηρετούν την αναδυόμενη τάξη των εμπόρων και προκαλώντας την ιστορική δύναμη της αριστοκρατίας και του κλήρου. Ο σχεδιασμός της πόλης αν και φαίνεται να ήταν όραμα ενός μόνο ανθρώπου στην ουσία εξέφραζε τις κοινωνικές αλληλαγές και ανακατατάξεις. Η αρχιτεκτονική εξελίχθηκε εξαιρετικά στα πλαίσια αυτά. Δομή, λειτουργία και μορφή ένα αναπόσπαστο σύνολο, άρρηκτα συνδεδεμένο με το κοινωνικό γίγνεσθαι.



Σχ. 7.7. Βαίκα, μετά την ανοικοδόμηση. Η μεγαλοπρεπής είσοδος στην πόλη από τον ποταμό και η διάρθρωση του δομημένου χώρου. Στο βάθος το Passeio Público, ένας επιψήκης χώρος πρασίνου για δημόσιο περίπατο (<http://degradacaodabaixalisboeta.blogspot.pt/5315.html>).



Σχ. 7.8. Η ανάπτυξη του αστικού χώρου της Λισαβώνας από τον 12ο αι. έως σήμερα. (Μ. Κλουβιδάκη).

7.4. Επανάσταση των Γαρυφάλων. Μια συζήτηση με τον Θανάση Σκρουμπέλο



Ο Θανάσης Σκρουμπέλος γεννήθηκε στον Κοθωνό το 1944. Σπούδασε Καλές Τέχνες (χαρακτική και αγιογραφία) στην Αθήνα και κινηματογράφο στο London Film School, με υποτροφία της Διεθνούς Αμνηστίας, ως διωκόμενος από τη δικτατορία. Έχει εργαστεί ως δημοσιογράφος σε αθηναϊκές εφημερίδες και περιοδικά, ενώ έχει γράψει αρκετά σενάρια για τον κινηματογράφο και την τηλεόραση.

Η συνέντευξη που ακολουθεί αφορά την περίοδο λίγο πριν τις εκλογές που ακολούθησαν την Επανάσταση

των Γαρυφάλλων. Έτος 1975, όταν έκλεινε έναν χρόνο η επανάσταση. Είχε βρεθεί στη Λισαβόνα ως ανταποκριτής από την εφημερίδα Αυγή.

Βρέθηκες στη Λισαβόνα λίγο πριν τις εκλογές που ακολούθησαν την Επανάσταση των Γαρυφάλλων. Γιατί πήγες; Ποια ήταν η αφορμή που πήγες τότε εκεί, και όχι νωρίτερα ή αργότερα;

Το 1975 δούλευα στην Αυγή. Στην Λισαβόνα η επανάσταση των γαρυφάλλων έκλεινε τον κύκλο της. Ό,τι είχε να δώσει το έδωσε και το αίτημα ήταν πια εκλογές για κυβέρνηση εθνικής ενότητας. Έτσι, αξιοποιώντας τις φιλίες που είχα με Πορτογάλους συντρόφους (είμασταν μαζί πολιτικοί φυγάδες στην Ολλανδία το 1970) τηλεφωνήθηκα μαζί τους και με προσκάλεσαν στην Λισαβόνα να δω από κοντά το «πείραμα», την εφαρμογή της αριστερής επανάστασης, πώς λειτούργησε, αν λειτούργησε, τί δεν πήγε καλά, σε τι κούρασε.

Πως πήγες;

Με πτήση από Αθήνα-Λισαβόνα. Στην επιστροφή κατέβηκα Μαδρίτη, αλλά η ασφάλεια των Ισπανών (λόγω αριστερής εφημερίδας που εκπροσωπούσα) δεν με άφησαν να βγω από το αεροδρόμιο και με ξαναβάλλαν στο αεροπλάνο.

Ποιους συνάντησες εκεί; Είχες κάποιους γνωστούς;

Εκεί συναντήθηκα αρχικά με τους φίλους μου, τον Αντόνιο Μασάδο που ήταν στην επιτροπή των ενωμένων στρατιωτών (SUV Soldados Unidos Vencera) και τον Φελίππε που ήταν στο εργατικό συμβούλιο των Ναυπηγείων και την Μαρία που ήταν μέλος της επιτροπής αυτοδιαχείρισης της εφημερίδας Ρεπούμπλικα (την είχαν πάρει στα χέρια τους οι ίδιοι οι εργαζόμενοι - δημοσιογράφοι και εργάτες τύπου μαζί).

Λες πως ήρθες σε επαφή με σωματεία ... υπό ποιες συνθήκες; Ποια ήταν η αντιμετώπιση που δέχθηκες;

Τότε όλη η Λισαβόνα ήταν ένα εργαστήριο αριστερών ιδεών και εφαρμογών. Τα εργοστάσια διοικούσαν από τα εργατικά συμβούλια, υπήρχαν επιτροπές αστέγων που είχαν καταλάβει τα άδεια σπίτια, επιτροπές στρατιωτών, οι αγρότες είχαν πάρει τα μεγάλα κτήματα και τα εκμεταλλεύονταν οι ίδιοι με αντίστοιχα συμβούλια παραγωγής και καλλιέργειας, κλπ. Όλο το φάσμα των αποχρώσεων της Αριστεράς από το επίσημο ΠΚΚ μέχρι τους μαοϊκούς, τροτσκιστές, αναρχοαυτόνομους είχαν και από μία δική τους εφαρμογή, είτε συμβουλίων, είτε αυτοδιαχείρισης, είτε διαρκούς συνέλευσης. Μια Κόκκινη Βαβέλ ήταν η Λισαβόνα τότε, ή αν θέλετε, ένα επαναστατικό εργαστήριο. Το πανηγύρι κράτησε έναν χρόνο πριν φθαρεί, πριν κουράσει τον κόσμο από τη διαρκή επανάσταση στην καθημερινότητα. Ο κόσμος πια μετά από τόσα χρόνια δικτατορία ήθελε την σταθερότητα, την ηρεμία, την αποτελεσματικότητα, τη δουλειά για να μπει σε μια κανονικότητα η ζωή. Το διαρκές επαναστατικό πείραμα

στην αρχή το ακολούθησε, το δέχθηκε, μα η διάρκεια, και κυρίως ο Βαβελικός χαρακτήρας του και η αναποτελεσματικότητα, κούρασε και τους πιο καλοπροαίρετους νοικοκύρηδες.

Πώς ήταν διαφορετικά από την τότε κατάσταση στην Ελλάδα της δικτατορίας;

Η δικτατορία του Σαλαζάρ κράτησε κοντά πενήντα χρόνια. Στην Ελλάδα μόνο επτά. Η δικτατορία στην Πορτογαλία είχε διαρκή πόλεμο και καταστολή στις αποικίες και χανόταν νέος κόσμος, στρατιώτες, χρήματα και γι' αυτό η εξέγερση ξεκίνησε από τον στρατό με ηγέτη τον Οτέλιο Καρβάλιο (υπέρμαχο των εργατικών συμβουλίων) και κυρίως όταν τα φέρετρα έγιναν πολλά και το κόστος των αποικιών πιο μεγάλο από το κέρδος. Επίσης, ως προς την εσωτερική καταστολή, ήταν πολύ πιο σκληρή από τις καρικατούρες των ημίτρελων δικών μας.

Πώς ήταν η καθημερινή ζωή, δεδομένων των συνθηκών;

Όταν πήγα εγώ, ο κόσμος ήταν κουρασμένος από το διαρκές πανηγύρι κι ήθελε την αλλαγή στην Δημοκρατία στο Κοινοβούλιο (και όχι στην διαρκή συνέλευση) και την επιστροφή στην κανονικότητα. Δουλειά, σταθερότητα, μέλλον για τα παιδιά του, σπίτι, ξεκούραση, διακοπές, όλο το αστικό ή μικροαστικό πακέτο με τις «βεβαιότητες» που υπόσχεται η Αστική Δημοκρατία σε σχέση με το αβέβαιο της διαρκούς επανάστασης

Ως επισκέπτης, καταλάβαινες πως κάτι διαφορετικό συνέβαινε στην πόλη, σε σχέση με το παρελθόν της (τη συνηθισμένη της κατάσταση) και σε σχέση με άλλες πόλεις στις οποίες δεν είχε μεσολαβήσει μια "επανάσταση" ...

Οι άνθρωποι ένιωθαν περήφανοι για αυτό που είχαν ζήσει και διαρκώς μιλούσαν για αυτό. Όμως τώρα επιθυμούσαν να ζήσουν μια κανονική δημοκρατική ζωή που την είχαν στερηθεί πενήντα χρόνια. Ήταν χαρούμενοι με τις εκλογές που θα εδραίωναν την Δημοκρατία. Είχε τραγούδια με παρέες στις μικρογειτονιές, συζητήσεις για το μέλλον. Τη θέλανε την αστική δημοκρατία, την αγορά, τα λουαζίρ, να βιώσουν αυτά που βίωναν και οι άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Το αστικό-μικροαστικό μοντέλο με την κατανάλωση, με την εργασία για να ζεις, να σπουδάσεις τα παιδιά σου, να έχεις τη δυνατότητα (άσχετα αν είναι ψευδής) να αλλάξεις κοινωνική θέση προς το καλύτερο. Όπως ακριβώς εννοούσαν την πρόοδο εδώ και οι δικοί μας γονείς, όπως και σε όλη τον Νότο. Τα ίδια είχα ζήσει και στην Ιταλία. Στον Βορρά όχι, εκεί είναι τσιμενταρισμένα τα πράγματα και διακριτή η ταξική κοινωνική διάρθρωση και δύσκολα αλλάζει.

Υπήρχε κάτι στη λειτουργία της πόλης που την ξεχώριζε; Οι μεταφορές, οι συγκοινωνίες, τα μαγαζιά;

Οι φαγιάντσες στις προσόψεις που δείχνανε το κάποτε πλούσιο παρελθόν από την ναυτοσύνη και τις αποικίες καθώς και ότι ακόμη και η πιο ταπεινή ταβέρνα είχε το

τυπικό αστικό στο φαί. Πρώτο, κυρίως πιάτο με γαρνιτούρα, κρασί, κλείσιμο με γλυκό ή καφέ. Πράγμα που εδώ μόνο κατά τη δεκαετία του '80 άρχισε να εδραιώνεται. Το ελληνικό τραπέζι ήταν όλα τα πιάτα μαζί, και θυμάμαι στην Ιταλία που πήγαμε μια φορά να φάμε και τους είπαμε όλα μαζί να τα φέρουν, αυτοί νόμισαν όλα μαζί τουρλου τουρλου στο ίδιο πιάτο. Επίσης μου έκαναν εντύπωση οι μεγάλες γέφυρες που συνδέαν πάνω από τον Τάγο, τη Λισαβόνα με το Σετουμπάλ (εργατική μεριά με ισχυρά εργατικά συμβούλια από την άλλη όχθη του Τάγου). Ο Τάγος πληταίνει καθώς βγαίνει στη θάλασσα, πρώτη φορά έβλεπα τόσο πλατύ ποτάμι, σαν θάλασσα. Άλλο ένα χαρακτηριστικό που μου έκανε εντύπωση ήταν το πόσο μοιάζαμε στις εκφράσεις και στην ψυχική συμπεριφορά εμείς με τους Πορτογάλους. Ο κόσμος στις γειτονιές ήταν σα να 'βλεπες τον κυρ Γιώργο, την κυρά Μαρία, τη Σούλα, τον Μπάμπη ...

Υπήρχαν πολλοί ξένοι (αλληλεγγυοί από άλλες χώρες as πούμε) στην πόλη;

Υπήρχαν πολλοί κυρίως νέοι, φοιτητές όλων των αριστερών παρατάξεων που τους είχε τραβήξει το κόκκινο πείραμα. Βρήκα συντρόφους από την Ιταλία. Απογοητευμένοι όμως γιατί «ο κόσμος δεν ακολούθουσε, είχε κουραστεί, δεν καταλάβαινε» (την τρέλα μας) ...

Περίγραψε μια μέρα που πέρασες στην πόλη (μετακίνηση, συνάντηση με κόσμο, διασκέδαση, φαγητό).

Δυστυχώς η δίκη μου καθημερινότητα οριζόταν από τις σχέσεις μου και τις φιλίες που ήταν όλες επηρεασμένες από το επαναστατικό όνειρο και το μόνο που κυρίως βίωνα ήταν τα συμβούλια, οι συνελεύσεις, οι ιδεολογικές μάχες και όλο το σεντ μιας κόκκινης Βαβέλ που είτε στο Παρίσι, είτε στο Μιλάνο, είτε στις συνελεύσεις στο αμφιθέατρο εδώ, ή στις κομματικές συνελεύσεις, είχαν τα ίδια νευρωσικά και ονειρικά χαρακτηριστικά. Μου έκανε εντύπωση πάντως το συμβούλιο των εργατών στα ναυπηγεία. Η ωριμότητά τους και το ότι ήταν έτοιμοι για κάθε θυσία προκειμένου να κρατηθούν ζωντανά τα ναυπηγεία, η δουλειά τους (την ταύτιζαν με τη ζωή τους), ακόμη και να παραιτηθούν από τα διοικητικά τους προνόμια για να τσουλήσει η δουλειά, οι παραγγελίες που είχαν πάψει να έρχονται.

Η πόλη της Λισαβόνας σε κερδίζει. Θυμίζει ελληνικά νησιά, ή Καβάλα καθώς σκαρφαλώνει στο λόφο, και οι άνθρωποι, η συμπεριφορά τους, ίδια όπως σας είπα, την κάνουν μια οικεία πόλη για μας. Είναι δηλαδή όχι αφηρημένα όμορφη, μα είναι όμορφη γιατί είναι σε μέτρα δικά μας, οικεία, δεν σε τρομάζει όπως η Νέα Υόρκη, ή οι με παγερή ευταξία, πόλεις του Βορρά. Έχει τη μεσογειακή αναρχία και το μέτρο ταυτόχρονα. Όταν μπορούσα την περπατούσα και ήταν περιπατητική όπως και η Αθήνα. Τα χρώματα, τα μικρά καφέ και οι ταβέρνες, τα στενάκια, το τραμ, τα πλατώματα και από ψηλά να βλέπεις τον Τάγο και σε όλα αυτά να κινούνται οικείες φιγούρες οι άνθρωποι, σε βοηθούσε να συναισθάνεσαι μαζί τους την καθημερινότητά τους, να αισθάνεσαι οικεία την πόλη.



7.5. Επίλογος: με τους ανθρώπους που συνταξιδέψαμε



