

## Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός της Αθήνας (1830-1940)

*Μαρία Μαντουβάλου, Καθηγήτρια ΕΜΠ*

Από το «**Από την Ακρόπολη της Αθήνας στο λιμάνι του Πειραιά. Σχέδια Ανάπλασης Αστικών Περιοχών**», Επιμέλεια : Χριστόφορος Σακελλαρόπουλος, Έκδοση Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – Politecnico di Milano 1988.

Το θέμα μου είναι τα πολεοδομικά σχέδια για την Αθήνα μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους. Θα ήθελα όμως να αρχίσω με μια σειρά παρατηρήσεις σχετικά με τους παράγοντες που θεωρώ ότι προσδιόρισαν τον πολεοδομικό σχεδιασμό στην Ελλάδα· Παρατηρήσεις που ίσως απαντήσουν και σε ερωτήματα που έχουν τεθεί κατά τη διάρκεια του σεμιναρίου, σχετικά με τη γενικότερη πολιτική που καθόρισε την πολεοδομική εξέλιξη τόσο στην περιοχή μελέτης, στον Πειραιά, όσο και στην πρωτεύουσα. Με τις παρατηρήσεις αυτές θα διατυπώσω μια υπόθεση που θεωρώ ότι, σε κάποιο βαθμό τουλάχιστον, ερμηνεύει την πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού στην πρωτεύουσα και γενικότερα στην Ελλάδα, και μάλιστα, με τις αναγκαίες προσαρμογές σε κάθε ιστορική στιγμή, σ'όλη τη διάρκεια των 150 περίπου χρόνων από την ίδρυση του ελληνικού κράτους (1830).

Η πολεοδομική ιστορία της Αθήνας στα εκατόν πενήντα αυτά χρόνια σημαδεύεται από μια, εκ πρώτης όψεως τουλάχιστον, αντίφαση, που μπορεί να διατυπωθεί ως εξής:

Σ'όλη τη διάρκεια της περιόδου συντάσσονται πάρα πολλά πολεοδομικά σχέδια για τη συνολική οργάνωση της πόλης. Το σχέδιο της πόλης δε, σε ορισμένες συγκεκριμένες, απασχολεί όχι μόνο την πολιτική και τους ειδικούς, αλλά και τον τύπο, και, κυριολεκτικά, όλη την κοινή γνώμη. Παράλληλα με τα σχέδια αυτά, συγκροτείται μια πολεοδομική νομοθεσία που συχνά συμβαδίζει με τους πιο εκσυγχρονιστικούς νόμους των καπιταλιστικά αναπτυγμένων κρατών της Ευρώπης. Εντούτοις, η πόλη αναπτύσσεται χωρίς να ακολουθεί συγκεκριμένο συνολικό σχέδιο και η οργάνωσή της θεωρείται, σε κάθε περίοδο και σε επίπεδο τουλάχιστον επίσημου λόγου, προβληματική και σε μεγάλη διάσταση από τα επιθυμητά πρότυπα.

Θεωρούμε ότι η ερμηνεία αυτού του «παραλογισμού» πρέπει να αναζητηθεί κυρίως στις σχέσεις κράτους και κοινωνίας. Του κράτους ως θεσμού που συνυφίνεται με μια ιδεολογία και ένα συγκεκριμένο λειτουργικό μηχανισμό (τους πολιτικούς φορείς και τη γραφειοκρατία του). Της κοινωνίας ως συνόλου ατόμων, δομημένου σε επιμέρους ομαδοποιήσεις που δρουν, άτυπα ή οργανωμένα, με κίνητρο την εναρμόνιση ή τις αντιθέσεις μεταξύ συμφερόντων και ιδεολογίας.

Τα σχέδια πόλεων αποτελούν μια διαδικασία παρέμβασης της κρατικής εξουσίας με σκοπό τη ρύθμιση των κοινωνικών σχέσεων που συνδέονται με την οργάνωση και

επέκταση της πόλης. Τα σχέδια πόλης είναι αναγκαία όταν, σε μια ιστορική στιγμή, διατυπώνονται με σαφήνεια κοινωνικές προοπτικές οι οποίες προϋποθέτουν τον έλεγχο του χώρου για την ανάπτυξη και εμπέδωσή τους. Είναι ακόμη αναγκαία όταν οι κρατούσες κοινωνικές σχέσεις έχουν επιπτώσεις στο χώρο, που εμποδίζουν την πραγματοποίηση δραστηριοτήτων οι οποίες ενδιαφέρουν το κράτος ή κοινωνικές ομάδες που μπορούν να αποτυπώσουν σ' αυτό τις προοπτικές τους. Βέβαια, για το θέμα αυτό υπάρχει ένα πλούσιο φάσμα θεωριών και ερμηνειών. Στο σεμινάριο αυτό, μέσα από την ανάλυση των πιο χαρακτηριστικών πολεοδομικών σχεδίων για την Αθήνα, μας ενδιαφέρει να επιχειρήσουμε να δώσουμε κάποιες απαντήσεις στα δυο παρακάτω ερωτήματα:

- Ποιες είναι οι βασικές προθέσεις του κρατικού σχεδιασμού στην Αθήνα. Τι εξυπηρετούν, που τείνουν, σε τι ιδεολογία ανταποκρίνονται τα σχέδια που συντάσσονται γι' αυτήν.
- Γιατί δεν υλοποιούνται αυτά τα σχέδια. Ποιες δυνάμεις ακυρώνουν την εφαρμογή τους. Τι είναι και τι εξυπηρετεί αυτό που στην πραγματικότητα γίνεται.

Εδώ είναι απαραίτητες ορισμένες υπομνήσεις από την ιστορία που, κάτω από μια οπτική θεώρησή τους, επισημαίνουν στοιχεία για την εξέλιξη των κοινωνικών σχέσεων στην Ελλάδα και βοηθούν στην προσέγγιση των παραπάνω ερωτημάτων.

## **1. Οι κοινωνικοί προσδιορισμοί του πολεοδομικού σχεδιασμού**

Σχηματοποιώντας, αναφέρουμε ότι το ελληνικό κράτος, που αναγνωρίζεται από τις δυτικές χώρες το 1830, είναι συγκεντρωτικό και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οργάνωση των κοινωνικών σχέσεων και ακόμη όλων των σχέσεων ανάμεσα στην ελληνική διασπορά, την ομογένεια και την εθνική επικράτεια. Έχει «ναπολεόντειο» χαρακτήρα – αναλαμβάνει δηλαδή όσα ζητήματα θεωρείται ότι αφορούν το «κοινό συμφέρον», τα οποία και αποσπώνται από το πεδίο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Την πολεοδομία, λοιπόν, είναι δεδομένα ότι την αναλαμβάνει το κράτος.

Πολύ σχηματικά πάλι, πρέπει να θυμηθούμε ότι ο χαρακτήρα αυτός του κράτους ανταποκρίνεται στις διεργασίες που οδήγησαν στην ίδρυσή του: Η Επανάσταση του 1821 διαπνέεται από βαθιά αντι-οθωμανική ιδεολογία και ευρωπαϊκά αστικοδημοκρατικά ιδεώδη<sup>1</sup>. Το νέο ελληνικό κράτος περιλαμβάνει ένα μικρό μόνο τμήμα του ελληνισμού (Εικ.1), ενώ τα σημαντικότερα κέντρα του βρίσκονται έξω από τα σύνορά του. Έτσι, το αλυτρωτικό ζήτημα, η ανάπτυξη της εθνικής συνείδησης, η ανάγκη ολοκλήρωση της ελληνικής εθνικής φυσιογνωμίας είναι οι βασικοί ιδεολογικοί άξονες της

---

<sup>1</sup> Βλ. Ι.Πετρόπουλος, Αικ.Κουμαριανού, «*Η περίοδος βασιλείας του Όθωνος, 1833-1862*», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Τόμος ΙΓ'*, Αθήνα 1977, σσ.8-105.

περιόδου, αυτοί που υπονοούνται και με το σύνθημα της «Μεγάλης Ιδέας», που κυριαρχεί στην ελληνική πολιτική ζωή μέχρι τη Μικρασιατική Εκστρατεία (1922).

Αν κατά τον πρώτο αιώνα του εθνικού ελληνικού κράτους φαίνεται να υπάρχει σαφήνεια προοπτικών σε πολιτικό και ιδεολογικό επίπεδο, δεν ισχύει το ίδιο, εκ των πραγμάτων, σε ό,τι αφορά τις προοπτικές της παραγωγής και της οικονομίας. Στη διαίρεση του ελληνισμού σε εθνικό κράτος, αλύτρωτα εδάφη και ελληνισμό της διασποράς, προστίθεται ως εμπόδιο το γεγονός ότι ο πληθυσμός, στο χώρο της επικράτειας, είναι κατανομημένος με τρόπο που ανταποκρίνεται στα δεδομένα της οθωμανικής κυριαρχίας. Προστίθεται ακόμη η ανυπαρξία εκσυγχρονισμένης τεχνικής, παραγωγικής υποδομής και κεφαλαίων. Η μεγάλη ελληνική αστική τάξη, της οποίας η κύρια οικονομική δραστηριότητα βασίζεται στις τράπεζες και το εμπόριο, είναι εγκατεστημένη στις παροικίες και ούτε η διεθνής συγκυρία ούτε οι συνθήκες στο νέο κράτος δημιουργούν τις προϋποθέσεις αναδίπλωσής της στον ελληνικό χώρο. Αυτός, όμως, ο παράγοντας θα αποτελούσε αναγκαία συνθήκη για την ανάπτυξη της τοπικής συσσώρευσης και την απαρχή μεταλλαγών στην παραγωγή, αντίστοιχων με εκείνες που, με ιλιγγιώδη ρυθμό, πραγματοποιούνται στα δυτικά κράτη και συνιστούν την πρώτη βιομηχανική επανάσταση. Έτσι, στην πρώτη περίοδο του ελληνικού κράτους (ως το 1870), κυριαρχεί η αγροτική οικονομία, ενώ όλοι οι κοινωνικοί και πολιτικοί παράγοντες συμβάλλουν στη συνολική εξάρτηση της ελληνικής οικονομίας από το αναπτυσσόμενο παγκόσμιο καπιταλιστικό σύστημα<sup>2</sup>.

Φορέας της κρατικής εξουσίας γίνεται, το 1833, μετά τη δολοφονία του Καποδίστρια, η μοναρχία του πρίγκηπα της Βαυαρίας Όθωνα, με συναίνεση των προστάτιδων «Μεγάλων Δυνάμεων» (Αγγλίας, Ρωσίας, Γαλλίας) και των ελληνικών πολιτικών κομμάτων. Η συναίνεση αυτή αποτελούσε για την ελληνική πλευρά αναγκαία συνθήκη για τη διεθνή αναγνώρισή της ως κυρίαρχης οντότητας. Αποτελούσε όμως συγχρόνως και επικύρωση της ξένης κηδεμονίας, που αντικαθιστούσε την τουρκική εξουσία<sup>3</sup>.

Η εξουσία των Βαυαρών και του Όθωνα (Εικ.2) αναζητά την ιδεολογική της δικαίωση στο γεγονός ότι η Ελλάδα έχει ανάγκη από τη δυτική διοικητική και τεχνική βοήθεια, προκειμένου το τοπικό «χάρος» να δώσει τη θέση του σε ένα κράτος με τη σημασία που ο όρος είχε στην Ευρώπη – τότε συνώνυμο του πολιτισμού. Η ιδεολογική δε αυτή αναφορά ισχυροποιείται στο βαθμό που, από μια τουλάχιστον άποψη, παραπέμπει και στα ιδεώδη της Ελληνικής Επανάστασης.

---

<sup>2</sup> Βλ. Χρ. Αγριαντώνη, «Πόλεις και εκβιομηχάνιση στην Ελλάδα ή η εκβιομηχάνιση σε μια μόνο πόλη», στο: Αθήνα, Ευρωπαϊκή υπόθεση: Αθήνα, Πρωτεύουσα Πόλη, Αθήνα 1985, σσ. 103-109.

<sup>3</sup> Βλ. Ι.Πετρόπουλος, Αικ. Κουμαριανού, ό.π.

Μέσα από τα παραπάνω, σκιαγραφείται μια εκ πρώτης όψεως αντιστοιχία κράτους και κοινωνίας, με την έννοια που αρχικά αναφέραμε. Θα θέλαμε όμως να προσθέσουμε και ορισμένες πιο συγκεκριμένες αναφορές στην ιστορία, σε θέματα που θεωρούμε ότι συνδέονται άμεσα και με τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Ειδικότερα για την πολιτική γης: το 1835 θεσπίζεται, ως συνέχεια μιας σειράς άλλων σχετικών μέτρων, ένας νόμος που επιτρέπει την εκποίηση των ενικών γαιών σε πολίτες που είχαν συμμετάσχει στον αγώνα, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη διάκριση. Οι πολιτικοί λόγοι που οδήγησαν στη θέσπιση του νόμου διευκρινίζονται από τον υπεύθυνο υπουργό Οικονομικών στην *Εφημερίδα της Κυβερνήσεως*. Η ατομική ιδιοκτησία αποτελεί τη μόνη υγιή βάση της εθνικής οικονομικής πολιτικής. Επομένως, η δυνατότητα ανταλλαγής του καθεστώτος του ενοικιαστή-καλλιεργητή με τον αξιοπρεπή τίτλο του ιδιοκτήτη συντελεί στο να δημιουργηθεί ένας πληθυσμός από ευτυχισμένους ανθρώπους. Εννοείται δηλαδή ότι η ελπίδα από την εφαρμογή της πολιτικής αυτής ήταν να δημιουργηθεί μια πολυπληθής τάξη ανεξάρτητων μικρών ιδιοκτητών-κτηματιών, στους οποίους ο θρόνος θα μπορούσε να στηρίζει την εξουσία του και το μέλλον του<sup>4</sup>.

Ανεξάρτητα από την έκβαση που είχε τότε αυτό το ζήτημα και, γενικότερα, ανεξάρτητα από όσα ενδιαφέροντα συμβαίνουν γύρω από το θέμα της αγροτικής γαιοκτησίας<sup>5</sup>, θέλουμε εδώ να επισημάνουμε ότι το θέμα της μικρής ιδιοκτησίας ανάγεται, στην Ελλάδα, από τότε που ιδρύθηκε το κράτος, σε βασικό παράγοντα στήριξης της κρατούσας κοινωνικής τάξης. Κι αυτό δεν αφορά μόνο την αγροτική ιδιοκτησία. Χωρίς να μπορούμε εδώ να επεκταθούμε σ' αυτό το θέμα –που έχει, δυσανάλογα με τη σημασία του, ελάχιστα ερευνηθεί-, ισχυριζόμαστε ότι αφορά ακόμη περισσότερο την αστική ιδιοκτησία, που από την πρώτη αυτή περίοδο εμφανίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό να κυριαρχείται από τους μικρούς ιδιοκτήτες. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι οι ιδιοκτησίες, που από τα πράγματα αναδείχτηκαν βασικές για την επέκταση των πόλεων και την οικοδόμηση, στηρίζονται ακριβώς στην κατάτμηση της σχετικά μεγαλύτερης, αρχικά αγροτικής ή και αστικής, ιδιοκτησίας. Αυτό δηλαδή ισχύει τόσο για τα «ιδιωτικά προάστια» -που ανθούν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα<sup>6</sup>-, τους αστικούς συνεταιρισμούς και την αυθαίρετη δόμηση –που ξεκινάει από την πρώτη αυτή περίοδο να εφαρμόζεται σε μεγαλύτερη έκταση-, όσο και για τη μεταπολεμική αντιπαροχή.

Η προστασία της μικρής αστικής ιδιοκτησίας και η ενσωμάτωση πλατιών ομάδων του πληθυσμού στην «τάξη» των μικροϊδιοκτητών μέσα από τις διαδικασίες επέκτα-

---

<sup>4</sup> Στο ίδιο, σ. 59 κ.ε.

<sup>5</sup> Βλ. Κ.Βεργόπουλος, «Η Ελληνική Οικονομία από το 1926 ως το 1935», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΕ', Αθήνα 1978, σσ.327-342.

<sup>6</sup> Βλ. Κ.Μπίρης, *Αι Αθήναι από τον 19<sup>ον</sup> εις τον 20όν αιώνα*, Αθήνα 1966, σ.274

σης των πόλεων που αναφέραμε, βλέπουμε ότι σε κάθε κρίση αποτελεί το πεδίο μέσα στο οποίο η κρατική εξουσία επιδιώκει να αμβλύνει την κοινωνική δυσαρέσκεια και να αδρανοποιεί τους φορείς της. Αν διερευνηθούν προσεκτικά οι διαδικασίες, που εδώ μας ενδιαφέρουν, της έμπρακτης ακύρωσης των πολεοδομικών σχεδίων με διαδοχικές τροποποιήσεις τους, καταπατήσεις, χαριστικές διατάξεις ή κενά νόμων κ.ο.κ., αποκαλύπτουν ότι αυτός είναι ο καταλυτικός παράγοντας της πολιτικής που ακολουθείται στα θέματα του αστικού χώρου – άσχετα από αρχικές διακηρύξεις προθέσεων.

Ένα θέμα που συνυφαίνεται με το ζήτημα της μικρής ιδιοκτησίας είναι η μεγάλη σημασία που αποκτούν τα μικρά και μεσαία αστικά στρώματα στη συνολική κοινωνική δόμηση, ήδη από την πρώτη περίοδο του ελληνικού κράτους.

Είναι γεγονός ότι στην Ελλάδα δεν αναπτύσσεται μεγάλη βιομηχανία, επομένως ούτε πλατιά και ισχυρή εργατική τάξη. Παράλληλα, η εξωστρέφεια της ελληνικής παραγωγής και κοινωνίας συνεπάγεται εισροή και κυκλοφορία στην Ελλάδα χρήματος (άδηλοι πόροι, δανεισμός, περιουσίες ομοεθνών που διώχνονται από τους τόπους της διασποράς) που έχει παραχθεί εκτός της επικράτειας και, επομένως, ανάπτυξη τομέων που αναφέρονται στην κυκλοφορία και αναδιανομή του κεφαλαίου (εμπόριο, μεταφορές, κατασκευές, υπηρεσίες). Ο τύπος του κράτους που διαμορφώνεται, αλλά και οι κοινωνικές συνθήκες, καθιστούν τον κρατικό μηχανισμό από την πρώτη κιόλας περίοδο σημαντική προοπτική επαγγελματικής αποκατάστασης του πληθυσμού. Μέσα από αυτές τις δυο αλληλοσυμπληρωμένες διαδικασίες, δηλαδή την ανάπτυξη της πλατιάς μικροϊδιοκτησίας και την ανάπτυξη τριτογενών –σε μεγάλο βαθμό μικροαστικών- επαγγελμάτων, τα μικρά και μεσαία αστικά στρώματα αποκτούν μεγάλη κοινωνική σημασία και χαρακτηρίζουν σε σημαντικό βαθμό τις ταξικές σχέσεις στην Ελλάδα.

Θεωρούμε ότι οι υπομνήσεις από την ιστορία, που προηγήθηκαν, δείχνουν μια «αναντιστοιχία» κράτους και κοινωνίας, όχι μόνο επειδή οι φορείς της κρατικής εξουσίας, που αρχικά εγκαθίσταται, είναι κυριολεκτικά ξένοι, αλλά και διότι ο χαρακτήρας του κράτους αντιστοιχεί στα ραγδαία αναπτυσσόμενα δυτικά βιομηχανικά κράτη και δεν απορρέει από την οργάνωση των εγχώριων κοινωνικών σχέσεων. Το γεγονός αυτό προσδίδει αναγκαστικά στο κράτος ένα ρόλο εκσυγχρονιστικό, πρωτοποριακό.

Σε ό,τι αφορά την οργάνωση του χώρου, ο χαρακτήρας του κράτους ωθεί σε σχεδιασμό σύμφωνα με τις επικρατούσε τότε προδιαγραφές στα βιομηχανικά αναπτυγμένα κράτη<sup>7</sup>. Ωθεί επίσης σε σχεδιαστικές λύσεις που προωθούν και εμπεδώνουν τα εθνικά ιδεώδη, τα οποία εκφράζονταν με σαφήνεια στο σύνθημα της «Μεγάλης Ιδέας». Ο σχεδιασμός όμως που διατυπώνεται με σχέδια και νομοθεσία, που συ-

---

<sup>7</sup> Βλ. Ε.Καλαφάτη, «Η κατασκευή μιας νέας πόλης. Προδιαγραφές και προγραμματισμός», στο: *Αθήνα, Ευρωπαϊκή υπόθεση*, σσ. 100-102.

χνά ακολουθούν τις πιο εκσυγχρονιστικές δυτικές τάσεις, δεν εφαρμόζεται, καθώς εμποδίζεται από τα συμφέροντα της μικρής ιδιοκτησίας γης. (Εμποδίζεται βέβαια και από συμφέροντα μεγάλων ιδιοκτητών γης, αλλά αυτοί είναι λίγη και ελέγχουν λίγα συγκεκριμένα σημεία του χώρου). Ακόμη περισσότερο δε, η επέκταση της πόλης και η παραγωγή της κατοικίας, που προορίζεται για να στεγάσει τον με υψηλούς ρυθμούς αστικοποιημένο πληθυσμό, δίνει κάθε φορά την ευκαιρία για διεύρυνση της μικρής αστικής ιδιοκτησίας. Ο τομέας δηλαδή του οικισμού και της οικοδόμησης αποκτά ένα προνομιακό ρόλο για την εξασφάλιση της πολιτικής συναίνεσης προς την κρατική εξουσία.

Έτσι, η βασική αντίφαση, που διαπιστώνεται ανάμεσα στον πολεοδομικό σχεδιασμό και τη συστηματική αναιρέσή του, παρουσιάζεται τελικά ως ομολογη της αντιφατικής στάσης που διατηρεί η κρατική εξουσία ανάμεσα στις πρωτοπόρες, εκσυγχρονιστικές προοπτικές της και την ανάγκη πολιτικού προσεταιρισμού πλατιών στρωμάτων του πληθυσμού. Αυτό θεωρούμε ότι είναι και μια βασική υπόθεση για την κατανόηση της ιστορίας των πολεοδομικών σχεδίων της Αθήνας που, αν δεν αποτελεί το μοναδικό κλειδί για την ανάγνωσή τους, ερμηνεύει ωστόσο σε μεγάλο βαθμό τις φαινομενικές αντιφάσεις που τη χαρακτηρίζουν.

Θα επιχειρήσουμε τώρα μια συνοπτική παρουσίαση των πιο σημαντικών σχεδίων και φάσεων σχεδιασμού (μάλλον, κυριολεκτικά, αναιρέσης των επισήμων σχεδίων), που θεωρούμε ότι επιβεβαιώνουν σχεδόν την υπόθεση που διατυπώσαμε πριν. Θα επιμείνουμε περισσότερο στις διαδικασίες που αφορούν το, πολύ ενδιαφέρον, πρώτο σχέδιο για την Αθήνα<sup>8</sup>.

## **2. Τα πολεοδομικά σχέδια. Οθωνική περίοδος (1833-1864)**

Ο Όθωνας και η βαυαρική εξουσία εγκαθίστανται στο Ναύπλιο τον Ιανουάριο του 1833. Αναπτύσσεται ένας εντονότατος προβληματισμός και ανταγωνισμός μεταξύ διαφόρων πόλεων σχετικά με το χώρο εγκατάστασης της πρωτεύουσας του κράτους<sup>9</sup>.

Είναι κατανοητά τα τοπικά συμφέροντα που ωθούν στη διεκδίκηση της εγκατάστασης της πρωτεύουσας στις διάφορες πόλεις ή τοποθεσίες (Κόρινθος, Ισθμός, Άργος, Τρίπολη, Πάτρα, Πειραιάς, Ναύπλιο). Πρέπει, όμως, να υπογραμμιστεί το γεγονός ότι αναπτύσσεται και ένας προβληματισμός ο οποίος αναφέρεται στις οικονομικές και πολιτικές συνέπειες που προκύπτουν από τις διαφορετικές επιλογές για την πρωτεύουσα. Έτσι διατυπώνεται, για παράδειγμα, το επιχείρημα της ανάγκης εύκο-

<sup>8</sup> Στο κείμενο αυτό έχει παραληφθεί η παρουσίαση των μεταπολεμικών σχεδίων για την Αθήνα, που έγινε στο σεμινάριο εργασίας, τον Σεπτέμβριο 1986.

<sup>9</sup> Βλ. Γ.Τσώμης, «Αθήνα, Ευρωπαϊκή υπόθεση» στο: *Αθήνα, Ευρωπαϊκή υπόθεση*, σσ. 19-28.

λης επικοινωνίας της νέας πρωτεύουσας με όλη τη χώρα ως προϋπόθεση για τη βιομηχανική και οικονομική της ανάπτυξη. Διατυπώνεται ακόμη ρητά και η άποψη «να μη μείνει η εξέλιξη της χώρας σκιάβα της ιστορίας». Και τα δυο προηγούμενα επιχειρήματα συνηγορούν προφανώς εναντίον της επιλογής της Αθήνας<sup>10</sup>.

Έχει, εύστοχα νομίζω, ειπωθεί<sup>11</sup> ότι, ακόμη και αν δεν υπήρχε η Αθήνα, θα έπρεπε να επινοηθεί, προκειμένου να χρησιμεύσει ως τόπος εγκατάστασης της πρωτεύουσας. Και αυτό, εξαιτίας των μοναδικών για τα δεδομένα της περιόδου πολιτικών της πλεονεκτημάτων: Στη διάρκεια της Επανάστασης η Αθήνα δεν έχει παίξει ρόλο σημαντικό. Είναι μια μικρή πόλη (το 1824 έχει 9.000 κατοίκους και καταλαμβάνει έκταση 116 εκταρίων) που καταστρέφεται και ερημώνεται από τα πολεμικά γεγονότα (Εικ.3). Διαδραματίζει ωστόσο ένα σημαντικό ιδεολογικό ρόλο με το συμβολισμό της ως κοιτίδας της Δημοκρατίας και εστίας του Ελληνικού Πολιτισμού –προτύπων και αξιών που έχουν υιοθετηθεί από τον ευρωπαϊκό Διαφωτισμό και την Ελληνική Επανάσταση. Επομένως η Αθήνα ως πρωτεύουσα θα είχε το ιδεολογικό κύρος να ενσαρκώσει το κέντρο της διασκορπισμένης ελληνικής εθνότητας, συμβάλλοντας στην ταγίωση της εθνικής συνείδησης<sup>12</sup>. Συγχρόνως, ο συμβολισμός της αντιστοιχούσε στην ιδεολογία του νέου κράτους και ακόμη η Αθήνα είχε το μεγάλο πλεονέκτημα, επειδή ακριβώς είχε παίξει ασήμαντο ρόλο στην Επανάσταση, να μην αποτελεί την έδρα οικογενειών ή ομάδων και αρχηγών με κύρος και δύναμη, που θα μπορούσαν να αποτελούν άμεση απειλή για την βαυαρική εξουσία. Η βαρύτητα αυτού του παράγοντα θα γίνει προφανής δυο χρόνια μετά τη δολοφονία του Κυβερνήτη Καποδίστρια στο Ναύπλιο.

Οι Αθηναίοι, που ξαναγύρισαν στην ερειπωμένη πόλη τους μετά το Πρωτόκολλο του Λονδίνου (1830), αγοράζουν τη γη των Τούρκων που φεύγουν. Συγχρόνως, προύχοντες από άλλες περιοχές επιδιώκουν να αποκτήσουν γη και να εγκατασταθούν εκεί<sup>13</sup>.

Το Πολεοδομικό Σχέδιο συνιστά ένα επιπλέον πλεονέκτημα για την επιλογή της Αθήνας ως πρωτεύουσας. Από το 1831 οι αρχιτέκτονες Κλεάνθης και Schaubert, παλιοί μαθητές του Schinkel, αρχίζουν να ετοιμάζουν ένα σχέδιο για μια νέα πόλη-πρωτεύουσα στην περιοχή της Αθήνας<sup>14</sup>. Πρέπει εδώ να επισημάνουμε το γεγονός

---

<sup>10</sup> Στο ίδιο Βλ. επίσης και Κ.Μπίρης, ό.π., σ. 21.

<sup>11</sup> Βλ. Γ.Τσιώμης, ό.π. σ.25.

<sup>12</sup> Βλ. Β. Παναγιωτόπουλος, «Κωνσταντινούπολη-Αθήνα: από την οικουμενική πόλη στην εθνική πρωτεύουσα», στο: *Αθήνα, Ευρωπαϊκή υπόθεση*, σσ 93-94.

<sup>13</sup> Βλ. Κ.Μπίρης, ό.π., σ.21.

<sup>14</sup> Στο ίδιο, σ.26. Βλ. επίσης και Γ.Τσιώμης, ό.π.

- *Τα σχέδια στο Αθήνα, Ευρωπαϊκή υπόθεση*, σσ. 91-96

- Ι.Τραυλός, Α.Κόκκος, «Πολεοδομία και αρχιτεκτονική», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΓ', Αθήνα 1977, σσ. 512-528.

της ιδεολογικής αποδοχής του κράτους<sup>15</sup>, αφού για την εξέλιξη μιας νέας –αν και τόσο φορτισμένης ιστορικά- πόλης θεωρείται απαραίτητος όρος η ύπαρξη σχεδίου και προδιαγραφών (πρακτική καινούρια για τις τότε ελληνικές συνθήκες)<sup>16</sup> (Εικ.4).

Το σχέδιο των αρχιτεκτόνων Κλεάνθη και Schaubert που σημάδεψε με τις βασικές επιλογές του το κέντρο της Αθήνας, ακολουθεί τις πιο προηγμένες για την εποχή του αντιλήψεις σχετικά με την οργάνωση του ιστού των δρόμων, προτείνοντας έναν εύστοχο συνδυασμό ορθογωνικού κανάβου και ακτινικών συνδέσεων των κεντρικών σημείων και μεγάλους ελεύθερους χώρους. Από την άποψη της τεχνικής του σχεδιασμού αποτελεί ένα από τα καλύτερα δείγματα της εποχής. Από την άποψη της ανταπόκρισης στα κοινωνικά δεδομένα, παρατηρούμε ότι η χωροθέτηση της νέας πόλης προς βορράν και σε επαφή με το χώρο της παλιάς, προοιωνιζόταν προβλήματα για την εφαρμογή του σχεδίου (λόγω της ζήτησης γης και των ανατιμήσεων που εκ των πραγμάτων θα προέκυπταν), αλλά και οφέλη των ιδιοκτητών της γης<sup>17</sup>. (Εικ. 5).

Στο σχέδιο είναι εμφανής η ανταπόκριση στον ιδεολογικό ρόλο που καλείται να παίξει η νέα πρωτεύουσα. Η μνημειακή και ιεραρχημένη σύνθεση έχει ως βασική αναφορά την Ακρόπολη, σύμβολο του ιδεολογικού κύρους της Αθήνας, και τα Ανάκτορα<sup>18</sup>. Η θέση των Υπουργείων που περιβάλλουν τα Ανάκτορα εκφράζει τον χαρακτήρα της εξουσίας, αλλά και το διοικητικό ρόλο της πόλης. Ο νοητός άξονας, στη θέση της σημερινής οδού Αθηνάς, που συνδέει την Ακρόπολη με τα Ανάκτορα, προορίζεται για το εμπόριο – λειτουργία που συμπληρώνει το χαρακτήρα της πόλης (Εικ. 6).

Δεν προβλέπονται χώροι για παραγωγικές εγκαταστάσεις. Συμμετρικά στον άξονα της οδού Αθηνάς τοποθετούνται δυο δευτερεύοντα κέντρα. Στο ανατολικό συγκεντρώνονται κτίρια που αφορούν την πνευματική ζωή –Μητρόπολη, Βιβλιοθήκη, Ακαδημία, αλλά όχι Πανεπιστήμιο-, στο δε δυτικό, εγκαταστάσεις διοίκησης, μεταξύ των οποίων και το Κοινοβούλιο. Στα νότια του άξονα που συνδέει τα δυο δευτερεύοντα κέντρα (στη θέση της σημερινής οδού Ερμού) και προς την Ακρόπολη, ο χώρος προορίζεται για ανασκαφές. Οι δρόμοι είναι φαρδείς, οι κοινόχρηστοι χώροι καταλαμβάνουν μεγάλες επιφάνειες, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα για μια πρωτεύουσα. Στο σχέδιο αυτό υποδηλώνεται με σαφήνεια η ιδεολογία της εθνικής συνέχειας και η εξουσία των ανακτόρων, ενώ δεν προβλέπονται εγκαταστάσεις σχετικές με τη μελλοντική οικονομική ζωή, την παραγωγή, την κοινωνική οργάνωση. Μήπως, όμως, αυτές δεν είναι πραγματικά οι πιο αβέβαιες πλευρές των προοπτικών του νέου

---

<sup>15</sup> Βλ. Ε.Καλαφάτη, ό.π.

<sup>16</sup> Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι τα πολεοδομικά σχέδια του Ναυπλίου, της Τρίπολης, της Πάτρας, της Κορίνθου και του Άργους είχαν συνταχθεί ήδη κατά την περίοδο του Καποδίστρια.

<sup>17</sup> Βλ. Κ.Μπίρης, ό.π., σσ. 30 κ.έ.

<sup>18</sup> Βλ. Γ.Τσιώμης, ό.π.



κράτους, ενώ αντίθετα ο ιδεολογικός και πολιτικός προσανατολισμός του φαίνεται, τότε τουλάχιστον, δεδομένος;

Ένα ενδιαφέρον σημείο αποτελεί η εξέλιξη της περιοχής που το σχέδιο προέβλεπε για ανασκαφές. Αυτή-τελικά χτίστηκε και διατηρείται μέχρι σήμερα ως περιοχή κατοικίας, εν μέρει πάνω στον προϋπάρχοντα ιστό δρόμων, αλλά και στις υπώρειες του βράχου της Ακρόπολης, με ένα οικισμό που αναπτύχθηκε από τότε αυθαίρετα, τα Αναφιώτικα.

Η περιοχή του σχεδίου καταλαμβάνει συνολικά 300 εκτάρια. Το σχέδιο υποβάλλεται στον Όθωνα στα τέλη του 1832 και εγκρίνεται τον Ιούλιο του 1833, παράλληλα με την απόφαση μεταφοράς της έδρας της Κυβέρνησης από το Ναύπλιο στην Αθήνα. Η απόφαση για την εγκατάσταση της πρωτεύουσας στην Αθήνα έδωσε τέλος σε μια μακρόχρονη αβεβαιότητα. Σήμανε όμως και την αρχή μιας κυριολεκτικά χαώδους κατάστασης σχετικά με το σχέδιο της πόλης. Ήταν βέβαια δεδομένο ότι τα οικονομικά και τεχνικά μέσα για την εφαρμογή του σχεδίου ήταν ελάχιστα. Οι αλληπάλληλες όμως τροποποιήσεις του σχεδίου, οι αλλαγές της προβλεπόμενης θέσης των δημοσίων κτιρίων και κυρίως των Ανακτόρων, η μεγάλη μείωση (έως την πλήρη στην πράξη κατάργηση) της περιοχής που προοριζόταν για ανασκαφές, μπορούν να αποδοθούν σε συμφέροντα, σχετικά με σπέκουλα στη γη, των Αθηναίων και ξένων ιδιοκτητών μεγάλης ή μικρής επιφάνειας. Είναι αυτά τα συμφέροντα που συμπλέκονται με τις επιδιώξεις των πολιτικών κομμάτων, τις αντιδικίες Κράτους-Δήμου, την έλλειψη μέσων, με τελικό αποτέλεσμα να αδρανοποιηθεί η εφαρμογή του σχεδίου και να αναιρεθεί σε μεγάλο βαθμό η αρχική δομή του, εκτός από τη θέση και τη διάταξη των βασικών αξόνων του ιστορικού τριγώνου (λεωφόρος Πανεπιστημίου και οδοί Πειραιώς, Ερμού και Αθηνάς).

Ένα σημείο που αξίζει να αναφερθεί ειδικότερα είναι η παρέμβαση του Leo von Klenze, αρχιτέκτονα του βασιλιά της Βαυαρίας Λουδοβίκου (που σχεδίασε και τη διαμόρφωση του κέντρου του Μονάχου), με ένα σχέδιο που τροποποιεί το πρώτο και εγκρίνεται τον Σεπτέμβριο του 1834<sup>19</sup> (Εικ. 7). Το σχέδιο αυτό κρατά τη δομή των αξόνων του τριγώνου του αρχικού σχεδίου και προβλέπει το στένεμα των δρόμων, τον περιορισμό των πλατειών και της έκτασης για ανασκαφές, τη μεταφορά της θέσης των ανακτόρων από την περιοχή της Ομόνοιας στον αρχαιολογικό χώρο Θησείου-Κεραμεικού (Εικ. 8 και 8<sup>α</sup>). (Στο αρχικό σχέδιο αυτός ο χώρος προοριζόταν για το κέντρο διοίκησης).

Ούτε όμως το σχέδιο του Leo von Klenze μπορούσε να καθιερωθεί. Όλη η οθωνική περίοδος χαρακτηρίζεται από συνεχείς τροποποιήσεις του σχεδίου πόλης της

---

<sup>19</sup> Βλ. Κ.Μπίρης, *ό.π.*, σ. 35. Βλ. επίσης και Ι.Τραυλός, Α.Κόκκος, *ό.π.*, σ.517

Αθήνας, τεχνικές και πολιτικές δυσκολίες για την εφαρμογή του, αλληπάλληλες μεταβολές στους φορείς διαχείρισης του σχεδιασμού, στους οποίους εναλλάσσονται Έλληνες και ξένοι, αξιωματικοί, τεχνικοί και αρχιτέκτονες. Είναι ενδεικτικό ότι οι εφαρμογές της οδοποιίας, που προωθούνται σε ορισμένες φάσεις παρά την έλλειψη μέσων, σταματούν λόγω αντιδράσεων των ιδιοκτητών. Ο πληθυσμός της πόλης φθάνει τις 48.000 (1862).

### **Περίοδος 1864-1909**

Κατά την περίοδο αυτή, μέχρι την άνοδο του Βενιζέλου στην εξουσία και τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, παρατηρείται μια ανάπτυξη της βιομηχανίας, που οριστικοποιεί και το ρόλο της Αθήνας μαζί με τον Πειραιά ως κυρίαρχου οικονομικού πόλου της χώρας<sup>20</sup>. Στην ενίσχυση του ρόλου της Αθήνας συμβάλλει κατά πολύ η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, δρόμων που τη συνδέουν με την Πελοπόννησο και τη Θεσσαλία και η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου. Η πρωτεύουσα δηλαδή προωθείται συστηματικά στο ρόλο του οικονομικού κέντρου της χώρας<sup>21</sup>. Η βιομηχανία συγκεντρώνεται κυρίως δυτικά του Κεραμεικού, όπου ιδρύονται το εργοστάσιο γκαζιού και το μεταξουργείο, απ' όπου και τα ονόματα των αντίστοιχων περιοχών. Αναπτύσσεται επίσης προς τα βόρεια του λιμανιού του Πειραιά (στην περιοχή της μελέτης μας).

Κατά την περίοδο αυτή δεν συντάσσονται σχέδια σχετικά με τη συνολική δομή της πόλης. Το προϋπάρχον σχέδιο όμως για το κέντρο της Αθήνας, όπως διαμορφώθηκε κατά την προηγούμενη περίοδο, μετά από τις συνεχείς τροποποιήσεις και ελαφρές επεκτάσεις του σχεδίου Klenze, υφίσταται άλλες εκατόν εβδομήντα τρεις επιμέρους τροποποιήσεις, οι οποίες αφορούν στένεμα δρόμων ή κατάργηση ελευθέρων χώρων<sup>22</sup> (Εικ. 9).

Χαρακτηριστικές του σχεδιασμού της περιόδου είναι και οι επεκτάσεις του σχεδίου με τα προάστια χωρίς σχεδιασμένη σύνδεση με την πόλη, που εγκρίνονται ad hoc. Είναι ενδεικτική η περίπτωση του προαστίου Κάτω Πατήσια που κλείνει τη λεωφόρο Γ΄ Σεπτεμβρίου, παρά το γεγονός ότι αυτή προβλεπόταν για κύρια αρτηρία της πόλης (αυτό το «κλείσιμο» παρέμεινε σημαντικό εμπόδιο στον ιστό της Αθήνας)<sup>23</sup>. Τα σχέδια των προαστίων αυτής της περιόδου είναι ουσιαστικά σχέδια κατάτμησης σε οικοπέδα, χωρίς έμφαση στο σχεδιασμό του αστικού ιστού και του δημόσιου χώρου.

<sup>20</sup> Η απογραφή του 1886 δείχνει ότι στην Αθήνα λειτουργεί το 57% της συνολικής ιπποδύναμης των μεταποιητικών καταστημάτων και έχει εγκατασταθεί το 45%. Το 1907, ο πληθυσμός της Αθήνας ξεπερνά τους 260.000 κατοίκους.

<sup>21</sup> Βλ. Χρ. Αγγριαντώνη, ό.π.

<sup>22</sup> Βλ. Κ.Μπίρης, ό.π., σ. 191.

<sup>23</sup> Στο ίδιο, σ. 163.

Το σχέδιο εγκρίνεται είτε με ενέργειες του ιδιοκτήτη, στην περίπτωση που έχει την απαιτούμενη ικανότητα να πιέσει τη διοίκηση, είτε με πίεση των μικροϊδιοκτητών των οικοπέδων, στους οποίους ήδη ο αρχικός ιδιοκτήτης έχει πουλήσει την έκταση με βάση το ιδιωτικό του σχέδιο. Η επέκταση της πόλης με τα προάστια πραγματοποιείται μολονότι υπάρχουν στην έκταση του υφιστάμενου σχεδίου μεγάλες αδόμητες επιφάνειες, των οποίων όμως η τιμή έχει αυξηθεί πολύ λόγω της ζήτησης. Έτσι η Αθήνα ήδη αποκτά ένα από τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά που έχει ακόμη και τώρα: αναντίστοιχα μεγάλη σε σχέση με τον πληθυσμό της έκταση και μικρή μέση πυκνότητα – ενώ σε ορισμένα σημεία της πόλης η πυκνότητα γίνεται υπερβολικά υψηλή. Βλέπουμε λοιπόν ότι, ήδη από αυτή την εποχή, εμπεδώνονται τα χαρακτηριστικά μιας πόλης με επεκτάσεις χωρίς πρόγραμμα, ελλιπή υποδομή, έλλειψη μιας συνολικής λογικής για την οργάνωσή της, ανισοροπίες, ανυπαρξία σχεδίου για την ανάπτυξη του δημόσιου χώρου. Συγχρόνως, οι διαδικασίες επέκτασή της καθορίζονται από τα συμφέροντα της μικρής και μεσαίας ιδιοκτησίας.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό όμως της περιόδου, που παραπέμπει και στον εκσυγχρονιστικό ρόλο του κράτους, είναι το γεγονός ότι, εκτός από τα έργα που αποκαθιστούν τις συνδέσεις της πρωτεύουσας με την επικράτεια, πραγματοποιείται και η εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (τρένο, γκάζι, ηλεκτρικό, ύδρευση)<sup>24</sup>, αντίστοιχου με τον αστικό εξοπλισμό που κατασκευάζεται στις δυτικές μητροπόλεις. Είναι όμως και πάλι ενδεικτικό ότι, ακόμη και μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, οι έντονες συζητήσεις και οι επιμέρους προσπάθειες για τη διάνοιξη δρόμων, που θα αποκαθιστούν μια καλύτερη λειτουργία του κεντρικού τμήματος της πόλης, δεν υλοποιήθηκαν.

Η εγκατάσταση πάντως της αστικής υποδομής έχει επηρεάσει την τότε αλλά και τη μεταγενέστερη δομή της πόλης. Αναφέρουμε χαρακτηριστικά ένα πολύ σημαντικό κέντρο, με θέατρο, εγκαταστάσεις για θαλάσσια λουτρά, ξενοδοχείο κλπ., που αναπτύχθηκε στο Νέο Φάληρο χάρη στο τρένο, δημιουργώντας έτσι μια περιοχή κατοικίας για ανώτερα στρώματα. Το Νέο Φάληρο παραμένει σημαντικό κέντρο έως το 1920 (Εικ. 12). Η κάμψη του οφείλεται στη μόλυνση της θάλασσας από διάφορους υπονόμους και ειδικότερα την αποχέτευση ενός εργοστασίου χημικών<sup>25</sup>.

Υπογραμμίζουμε την ανάπτυξη αυτού του κέντρου, γιατί θεωρούμε ότι αποτέλεσε ένα πολύ θετικό στοιχείο στην ανάπτυξη της πόλης, εφόσον χρησιμοποιούσε τα πλεονεκτήματα της θέσης της, την καλή σχέση της με τη θάλασσα και το φυσικό της τοπίο. Το γεγονός όμως ότι το κέντρο αυτό παρήκμασε, και στη συνέχεια της πολεοδομικής εξέλιξης δεν υλοποιήθηκαν οι τόσο ενδιαφέρουσες δυνατότητες για καλή σχέση του ιστού της πόλης με τη θάλασσα, δείχνει την έλλειψη πολεοδομικής στρατηγικής

---

<sup>24</sup> Στο ίδιο, σ. 193.

<sup>25</sup> Στο ίδιο, σ. 196.

εκ μέρους του κράτους. Δείχνει όμως επίσης την έλλειψη κριτηρίων για την αξιολόγηση της πολεοδομικής οργάνωσης και, ίσως, τη μειωμένη σημασία που αποδίδεται στην ποιότητα του δημόσιου χώρου γενικότερα από την κοινωνία.

### Περίοδος 1909-1940

Η πολεμική περίοδος (Βαλκανικοί, Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, Μικρασιατική Εκστρατεία) εντείνει τη βαρύτητα της Αθήνας σε σχέση με τα άλλα αστικά κέντρα της χώρας, όχι μόνο από άποψη πληθυσμού<sup>26</sup>, αλλά και από οικονομική και πολιτική άποψη.

Υπενθυμίζουμε ότι η Μικρασιατική Καταστροφή συνεπάγεται την αναγκαστική και οριστική συρρίκνωση του ελληνισμού στα όρια της επικράτειας, και επομένως καθιστά την Αθήνα *de facto* μοναδική πρωτεύουσά του. Ακόμη, η μεγάλη διεθνής οικονομική κρίση, σε συνδυασμό με την εγκατάσταση 1.220.000 προσφύγων στην Ελλάδα, που έχει τότε πληθυσμό 5.000.000 κατοίκους, συνεπάγονται μια ευκαιριακή, όχι στέρεη αλλά ιδιαίτερα ταχύρυθμη ανάπτυξη του τομέα της μεταποίησης, η οποία συγκεντρώνεται κυρίως στην περιοχή της Αθήνας<sup>27</sup>.

Η κρίση της στέγης στην Αθήνα είναι οξύτατη. Υπάρχει εντονότατο μεταναστευτικό ρεύμα προς αυτήν, ενώ η οικονομική κρίση και ο υψηλός πληθωρισμός ανακόπτουν τη δυνατότητα κατασκευής κατοικιών. Το ενοικιοστάσιο που επιβάλλεται το 1916 έχει ως αποτέλεσμα την πλήρη αναστολή κάθε ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας. Έτσι, η εγκατάσταση στην Αθήνα 246.00 προσφύγων έρχεται να προστεθεί σε μια ήδη πολύ οξεία έλλειψη στέγης.

Αξίζει να επισημανθεί ότι σ' όλη αυτή την περίοδο, ακόμη και κατά τη διάρκεια των πολέμων, συντάσσονται πολλά πολεοδομικά σχέδια για την Αθήνα από Έλληνες και ξένους τεχνικούς ή αρχιτέκτονες. Τα σχέδια αυτά έχουν διάφορους στόχους και προθέσεις<sup>28</sup>. Ορισμένα σχέδια συντάσσονται με πρωτοβουλία των ίδιων των συντακτών τους, που κατέχουν δημόσιες θέσεις και ενδιαφέρονται για την πολεοδομία, χωρίς να είναι πολεοδόμοι (σημαντικότερα τα σχέδια του Μπαλάνα, 1917, και του νομικού Λελούδα, 1918 και 1921). Αυτό βέβαια είναι ενδεικτικό του ότι το σχέδιο της πόλης απασχολεί έντονα όλο τον κόσμο. Άλλα σχέδια γίνονται με ανάθεση από το Κράτος ή τον Δήμο. Αναφέρουμε τα πιο σημαντικά:

<sup>26</sup> Ο πληθυσμός της περιοχής Αθήνας-Πειραιά από τις 453.00 το 1920 περνά στις 800.000 το 1928 και στο 1.124.000 το 1940.

<sup>27</sup> Βλ. Κ.Βεργόπουλος, *ό.π.*, σσ. 330 κ.ε.

<sup>28</sup> Βλ. Κ.Μπίρης *ό.π.*, σσ. 275 κ.ε. Βλ. επίσης και Γ.Πολύζος, «Μεταρρυθμιστικά όνειρα και πολεοδομικές ρυθμίσεις» στο: *Η Αθήνα τον 20όν αιώνα 1900-1940: Αθήνα, Ελληνική πρωτεύουσα*, Αθήνα 1986, σσ. 36-46.

- Το σχέδιο Hoffmann (1910). Ανατέθηκε στον συντάκτη του (Δ/ντή του αρχιτεκτονικού τμήματος του Δήμου του Βερολίνου) από τον τότε Δήμαρχο Σπύρο Μερκούρη (Εικ. 11-12).  
Το σχέδιο Mawson (1914-18). Ανατέθηκε επίσης από το Δήμαρχο Μερκούρη, μετά από υπόδειξη της Βασίλισσα Σοφίας, σ' αυτόν τον τότε πολύ γνωστό επαγγελματία Άγγλο πολεοδόμο (Εικ. 13-15).
- Το σχέδιο Καλλιγά (1925). Είναι αποτέλεσμα τετράχρονης δουλειάς μιας επιτροπής που συστήθηκε από το Κράτος υπό την προεδρία του μηχανικού και πολιτικού Π.Καλλιγά, και με συμμετοχή διακεκριμένων μελών του τεχνικού κόσμου. Στην επιτροπή συμμετείχε για ένα χρόνο και ο τότε καθηγητής της πολεοδομίας στο Πολυτεχνείο Ε. Hebrard, που είχε εκπονήσει το σχέδιο της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917 (Εικ. 16-18).

Παράλληλα σ' όλο αυτό το διάστημα πραγματοποιούνται εκθέσεις, συνέδρια, οργανωμένες δημόσιες συζητήσεις για το σχέδιο της Αθήνας, πρακτικές που, όπως ξέρουμε, εξακολουθούν να ισχύουν καθ' όλη την μετά το 1925 περίοδο. Μετά το 1925 τις πρωτοβουλίες για το σχέδιο της πόλης αναλαμβάνει ο Δήμος της Αθήνας με την τεχνική υπηρεσία του.

Το κύριο αντικείμενο των σχεδίων που εκπονούνται είναι η μεταρρύθμιση του κεντρικού τμήματος της πόλης. Διατυπώνονται όμως και απόψεις για την ανάγκη να σχεδιαστούν οι επεκτάσεις και τα νέα προάστια, εκπονούνται δε και σχετικά σχέδια (π.χ. Σχέδιο Λελούδα, Εικ. 19). Είναι χαρακτηριστικό ένα σχέδιο που εκπονείται το 1935 από την τεχνική υπηρεσία του Δήμου, με επικεφαλής τον Κ.Μπίρη, όπου προβλέπεται μεγάλη ζώνη πρασίνου («πράσινο τεύχος» ή green belt) η οποία θα εμπόδιζε τις επεκτάσεις σε άμεση γειννίαση με την κεντρική ζώνη που υποθηκεύουν τη μελλοντική οργάνωση της πόλης<sup>29</sup>. Βασικά θέματα των σχεδίων αυτής της περιόδου είναι οι διανοίξεις δρόμων και η χωροθέτηση των δημοσίων κτιρίων. Συνήθως προτείνεται η εγκατάσταση κτιρίων για συναφείς χρήσεις στην ίδια περιοχή, που χαρακτηρίζεται «κέντρο» (λ.χ. διοικητικό, εμπορικό, πανεπιστημιακό κέντρο κ.ο.κ.). Στα περισσότερα σχέδια είναι πάντως χαρακτηριστική μια έμφαση στο σχεδιασμό του δημόσιου χώρου της πόλης, με λεωφόρους που θα προκύψουν μετά από διανοίξεις, πλατείες ή άλλους ελεύθερους χώρους, σύμφωνα με τα δυτικά πρότυπα για μια πρωτεύουσα. Και αυτό, σε τραγική αντίθεση με την καθημερινή πολεοδομική πρακτική, που πάντα καταλήγει σε βάρος του μεγέθους και της οργάνωσης του δημόσιου χώρου.

Από όλα τα σχέδια που εκπονούνται κατά την περίοδο αυτή σε τόσο δύσκολες οικονομικές και κοινωνικές περιστάσεις, εγκρίθηκε τμηματικά και ίσχυσε για ένα περίπου χρόνο μόνο το σχέδιο της επιτροπής Καλλιγά<sup>30</sup>. Καταργήθηκε, κυρίως γιατί πολεμήθηκε πολύ από την «Ένωση Πατησιωτών και άλλων Αθηναίων», που εθίγο-

<sup>29</sup> Βλ. Κ.Μπίρης, ό.π., σ. 296 κ.ε.

<sup>30</sup> Βλ. Γ.Πολύζος, ό.π.

ντο από το γεγονός ότι το σχέδιο Καλλιγά προέβλεπε διάνοιξη της λεωφόρου Γ΄ Σεπτεμβρίου και της οδού Αριστοτέλους και διεύρυνση της οδού Πατησίων. Έτσι, η (περισσότερο ή λιγότερο πετυχημένη) σχεδιαστική εφαρμογή των σύγχρονων πολεοδομικών ιδεών και η τόση ενασχόληση με το σχέδιο, βλέπουμε ότι συμβαδίζει με ευρύτατες, ασχεδίαστες επεκτάσεις της πόλης.

Η αυθαίρετη δόμηση εντείνεται με την ανοχή και συχνά με την υποστήριξη του κράτους, εφόσον βοηθούσε σε μια εκτόνωση της οικιστικής κρίσης. Κατά την περίοδο αυτή, στην αυθαίρετη δόμηση προστίθενται ευρύτατες οικοπεδοποιήσεις στη βάση μιας νομοθεσίας που αναπτύσσεται για τους οικονομικούς συνεταιρισμούς<sup>31</sup>, οι οποίοι ουσιαστικά λειτουργούν ως οικοπεδικοί για ευρύτατα στρώματα δημοσίων υπαλλήλων και στρατιωτών<sup>32</sup>. Στην ουσία η πολιτική των συνεταιρισμών αποτελεί παροχή στα μικρά και μεσαία αστικά στρώματα, στο πλαίσιο της κρατικής πολιτικής που αρχικά αναφέραμε. Συμβάλλει όμως σημαντικά στην κατάτμηση και οικοπεδοποίηση μεγάλων εκτάσεων της περιαστικής γης, χωρίς σχέδιο ή πρόβλεψη του τρόπου ένταξής τους στον ιστό της πόλης.

Αξίζει να επισημανθεί ότι υπάρχουν και ορισμένες περιπτώσεις που εφαρμόζεται αποσπασματικά ένα τοπικό σχέδιο, χωρίς καμία σύνδεση με τα συνολικά πολεοδομικά σχέδια που αναφέραμε πριν, αλλά σε αναλογία με μερικές από τις ιδέες που στη δυτική Ευρώπη θεωρούνται νεοτερικές ή πρωτοποριακές. Θα αναφέρουμε ορισμένες χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

- Για τη στέγαση των προσφύγων αναπτύσσεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα ένα πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας. Τα σπίτια που κτίστηκαν ήταν πολύ λίγα σε σχέση με τις ανάγκες. Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό προσφύγων στεγάστηκε σε παραπήγματα που κατασκεύαζαν οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι, όταν υπήρχε ή διετίθετο από το κράτος χώρος. Κατασκευάζονται όμως και ορισμένα συγκροτήματα κατοικιών σε διάφορες περιοχές της Αθήνας και άλλων πόλεων. Βλέπουμε λοιπόν ότι ο τύπος των μονοδωματίων κατοικιών που μπορούν να ενωθούν ανά δύο, όταν η κατάσταση το επιτρέπει, δημιουργώντας μια μεγαλύτερη κατοικία (Καισαριανή), ακολουθεί απόλυτα τη διάταξη που εφαρμόζεται την ίδια ακριβώς εποχή στα προγράμματα του Δήμου της Φραγκφούρτης για «τους πιο φτωχούς από τους φτωχούς», με υπεύθυνο τον Ernst May<sup>33</sup> (Εικ. 2) –προγράμματα γνωστά και συζητημένα στην ιστορία της μοντέρνας πολεοδομίας και αρχιτεκτονικής. Το ίδιο ισχύει και για τις διόροφες ή τετραόροφες πολυκατοικίες των συνοικισμών για πρόσφυγες (Καισαριανή, Δουργούτι, Κοκκινιά, Αγ. Δημήτριος κλπ.) (Εικ. 21), που

<sup>31</sup> Ο νόμος πλαίσιο για τους συνεταιρισμούς του 1916 εμπλουτίζεται στη συνέχεια με σειρά διαταγμάτων. Αυτά αφορούν κατ' αρχήν τους πρόσφυγες, τελικά όμως επωφελούνται οι δημόσιοι υπάλληλοι και οι στρατιωτικοί.

<sup>32</sup> Βλ. Γ. Πολύζος, «Η Αθήνα πρωτεύουσα του ελληνισμού» στο: *Η Αθήνα τον 20όν αιώνα...*, σσ. 24-32.

<sup>33</sup> Βλ. E. May, «Die Frankfurter Wohnungspolitik», διάλεξη στην ιδρυτική συνέλευση της Ομοσπονδίας Οικισμού, στις 12 Ιανουαρίου 1929, στο Publikation 2, Internationaler Verband fürn Wohnungswesen.

σχεδιάζονται και τοποθετούνται στο χώρο σύμφωνα πάντα με τις αρχές που εφαρμόζονται πειραματικά στη Γερμανία, ειδικότερα από τον Walter Gropius.

- Παράλληλα με τα προάστια που αναφέρθηκαν πριν, αναπτύσσονται ως ιδιωτικές επιχειρήσεις και ορισμένα προάστια που προορίζονται για τα μεσοαστικά στρώματα (Ψυχικό, Εκάλη, Φιλοθέη, Ηλιούπολη) και σχεδιάζονται σύμφωνα με το πρότυπο της κηπούπολης το οποίο ακολουθείται για τα αντίστοιχα προάστια στην Ευρώπη (κεντρικοί στρογγυλοί μεγάλοι ελεύθεροι χώροι, ακτινωτή διάταξη, προκήπια).
- Κωδικοποιείται και συμπληρώνεται η υφιστάμενη πολεοδομική νομοθεσία, συγκροτώντας έτσι ένα εκσυγχρονισμένο σύνολο, με σημαντικότερο τον γνωστό ως «Νόμο του '23» για τη Σύνταξη και Εφαρμογή των Σχεδίων Πόλεως των οικισμών του κράτους. Επισημαίνεται ότι ο νόμος αυτός ισχύει ως σήμερα, ότι η κακή πολεοδομική οργάνωση έχει προκύψει κατά παράβαση και όχι κατ' εφαρμογή του και ότι οι πιο νεότερες διατάξεις του δεν εφαρμόστηκαν ποτέ.

Είναι επομένως φανερό ότι και γι' αυτή την περίοδο ισχύει η αντίφαση που κατ' αρχήν χαρακτηρίζει την κρατική πολιτική. Μια πολιτική εκσυγχρονιστική, που δείχνει γνώση της τεχνικής, ενώ συγχρόνως επιζητεί, μέσω της παροχής φθηνής γης για στέγαση αλλά και για εκμετάλλευση, να εκτονώσει τις κρίσιμες κοινωνικά καταστάσεις.

Η ίδια πολιτική, με τις ίδιες αντιφάσεις, εξακολουθεί και μεταπολεμικά. Δεν θα επεκταθούμε εδώ στην παρουσίαση των μεταπολεμικών σχεδίων. Θα θέλαμε όμως, κλείνοντας, να επισημάνουμε ένα «δραματικό» στοιχείο που φαίνεται να καθορίζει την εξέλιξη του σχεδιασμού του χώρου: μια αντιφατική σχέση με τον ιστορικό χρόνο, η οποία χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι, ενώ υπάρχει μια ιδεολογική εμμονή στην αδιάσπαστη συνέχεια του ελληνισμού επί χιλιετηρίδες, η πραγματική πορεία σημάδεύεται από αλληπάλληλες κρίσεις και ασυνέχειες. Σ' αυτό φαίνεται να έχει ομολόγό του, στον πολεοδομικό σχεδιασμό, το στοιχείο του ευκαιριακού, του εφήμερου, η εκτόνωση με τα πιο εύκολα διαχειριστικά μέσα, έστω και αν έτσι αποθηκεύεται το μέλλον.