

με τη θάλασσα. Αν, δε, συνειδητοποιήσουμε τις δυνατότητες που προσφέρουν οι ανενεργοί σήμερα χώροι και εγκαταστάσεις που βρίσκονται στο θαλάσσιο μέτωπο –από το Ελληνικό και τον Ιππόδρομο μέχρι τη Δραπετσώνα και το Κερασίμι– διαπιστώνουμε ότι η Αθήνα μπορεί να προβληθεί ως μεσογειακή πρωτεύουσα μέσα από μία πολύ δυναμική σχέση με τη θάλασσά της, που προσφέρεται για τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων και τη δημιουργία τόπων με εξαιρετική ελκυστικότητα. Σε αυτή την προοπτική προϋπόθεση είναι να συνειδητοποιηθούν η σημασία και οι δυνατότητες αυτού του δυναμικού, ενώ η ποιότητα του σχεδιασμού, σε συνάρτηση με το φυσικό και ιστορικό τοπίο, θα αποτελέσει κρίσιμο παράγοντα επιτυχίας.

4. Το νέο πλέγμα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) σταθερής τροχιάς που, για πρώτη φορά με τη συγκυρία των Ολυμπιακών αγώνων, λειτούργησε σε αξιόλογη έκταση και, σε συνεργασία με τα λεωφορεία, πρόσφερε αξιόπιστη επικοινωνία σε μεγάλα τμήματα της πόλης. Σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι το πλέγμα αυτό υποστηρίζει το κέντρο πόλης και το θαλάσσιο μέτωπο, συμβάλλοντας σημαντικά στο δυναμισμό τους.

Στη χώρα μας φαίνεται ότι η ποιότητα του δομημένου χώρου αποτιμάται με το μέτρο

Η ενίσχυση και επέκταση του πλέγματος ΜΜΜ σταθερής τροχιάς και η εξασφάλιση, σε συνδυασμό και με τα άλλα δημόσια μέσα, ενός αξιόπιστου πλέγματος συγκοινωνίας είναι ίσως ο πιο κρίσιμος παράγοντας για το μέλλον της Αθήνας, που έχει γίνει διεθνώς διαβόητη κυρίως για λόγους «κυκλοφορικού χάους». Οι κίνδυνοι

συναρτώνται κυρίως με την εξάπλωση της Αθήνας προς την Αττική, για την οποία δεν υπάρχει σήμερα κανένα συγκροτημένο σχέδιο οργάνωσης των μεταφορών. Αν το ΙΧ παραμείνει εκεί ως η κυρίαρχη δυνατότητα, θα υπονομευθούν τόσο η λειτουργία του υπό κατασκευή πλέγματος ΜΜΜ όσο και το περιβάλλον και ο δυναμισμός της πόλης.

Τελειώνοντας, θέλω να υπογραμμίσω ότι οι επιτυχίες που ζήσαμε, πέρα από συγκυρίες, στηρίχτηκαν βέβαια και στη δουλειά που έγινε από ανθρώπους και δυνάμεις διάχυτες στην κοινωνία μας. Είναι χαρακτηριστικό ότι

κανένα πολιτικό κόμμα, προσωπικότητα κ.ο.κ. δεν μπορεί να υπογράψει εξ ολοκλήρου τομείς όπου είχε πλήρη έλεγχο και ευθύνη. Ευτυχής εξαίρεση ο Δημήτρης Παπαϊωάννου, που προβάλλει ως πρώτος σε ένα μεγάλο σύνολο συνεργατών που μοιράζεται ταλέντο, γνώσεις και θέληση για δημιουργική δουλειά. Ανάλογα ισχύουν φυσικά και για τους άλλους τομείς – σε αντίθεση με την άποψη ότι βασικά κινητήρια δύναμη είναι η μίζα. Η δημιουργικότητα δε και το επίπεδο των νέων δυνάμεων του τόπου αποτελούν αναμφισβήτητα το σημαντικότερο παράγοντα για μια δυναμική πορεία της Αθήνας και της ελληνικής κοινωνίας. <

*Η Μαρία Μαντουβάλου είναι καθηγήτρια στον τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας στο ΕΜΠ.*

## Μητρόπολη σε αναμονή

γράφει ο Σπύρος Παπαδόπουλος

Είναι γεγονός ότι την τελευταία επταετία πολύς λόγος έγινε για τα μεγάλα έργα και το νέο πρόσωπο της ελληνικής πρωτεύουσας. Στα έργα αυτά στηρίχτηκαν η προσδοκία ότι η ολυμπιακή Αθήνα θα αλλάξει, η έκπληξη ότι η Αθήνα αλλάζει και ο θαυμασμός ότι η Αθήνα άλλαξε και, μέσα στο ολυμπιακό παραλήρημα, όλοι πιστέψαμε ότι η Αθήνα αποτελεί πια ένα σύγχρονο μητροπολιτικό κέντρο.

Οδικά δίκτυα, αθλητικές εγκαταστάσεις, δίκτυα συγκοινωνιών, διαμορφώσεις δημόσιων χώρων, δημόσια κτίρια. Έγιναν πολλά, χρήσιμα και αναγκαία. Είναι όμως ικανά για να μπορεί να συσχετιστεί η Αθήνα με τα επιτυχημένα παραδείγματα αστικής ανάπτυξης που ακολουθήθηκαν στο Παρίσι και το Βερολίνο, τη δεκαετία του '80, ή στη Βαρκελώνη και το Μπιλμπάο, τη δεκαετία του '90;

Δεν αρκεί από μόνο του το μέγεθος ή η ποσότητα των υποδομών για να ισχυριστούμε και να επιβεβαιώσουμε θριαμβευτικά την αλλαγή στο χαρακτήρα της πρωτεύουσας. Χρειάζεται να αξιολογήσουμε τον τρόπο υλοποίησής τους και να εντοπίσουμε τα ποιοτικά τους χαρακτηριστικά, γιατί αυτά είναι τελικά που θα αποτιμηθούν ως υπεραξία.

Για να θεωρηθεί η Αθήνα σύγχρονη μητρόπολη, δεν αρκεί η τηλεοπτική εικόνα ούτε τα φρεσκοβαμμένα σε χρώματα παλιομοδίτικων εσωρούχων κτίρια για τον αφορισμό του γκρι του σκυροδέματος. Ούτε επίσης αρκεί η διακοσμητική τακτική των μπάνερς που γέμισαν την Αττική με τα χαρούμενα ολυμπιακά χρώματα, υπονοώντας ίσως ότι η σύγχρονη μητρόπολη πρέπει να μοιάζει με τσίρκο για να μας κάνει υπερήφανους. Ούτε πάλι η αγάπη για το πράσινο πρέπει να εξαντλείται στο θρίαμβο της ζαρντινέρας και του γκαζόν, λες και οι μητροπόλεις ιδρύθηκαν



και μεγαλούργησαν με «κππευτικές» αξίες! Η εμμονή στη «μπτρόπολη του πρασίνου», έτσι όπως εκφράζεται από κάθε είδους αρμόδιους «φίλους της ζαρντινιέρας», «εξειδικευμένους δημοσιογράφους παραθύρου» ή «πολιτικούς ταγμένους στον αγώνα υπέρ του εκλιπόντος *Pinus halepensis*», δεν μπορεί και δεν πρέπει να καθορίζει τη στρατηγική σχεδιασμού των ελεύθερων δημόσιων χώρων. Ίσως, βέβαια, η «κληρονομιά» με τις εκατοντάδες κάμερες στους δρόμους να καθιστά την πόλη μας σύγχρονο μπτροπολιτικό κέντρο κι εμάς παγκοσμιοποιημένους ματάκηδες ή ξέγνοιαστα celebrities. Χαμογελάστε, μας βλέπουν!!!

Παράλληλα, στο πεδίο υλοποίησης των μεγάλων έργων, η ποιότητα ενός αεροδρομίου δεν εντοπίζεται στις χιλιάδες τετραγωνικών μέτρων της έκτασής του. Η υπεραξία του σχεδιασμού υπάρχει εκεί όπου ένα αεροδρόμιο δεν θυμίζει τουαλέτες νοσοκομείου και, αντίστοιχα, εκεί όπου ένας σταθμός μετρό δεν χρειάζεται τη διακοσμητική επέμβαση ενός έργου τέχνης για να το καταστήσει αξιοπρεπές έργο.

Ποιος άραγε θα επισκεφτεί το Ολυμπιακό Χωριό μετά τη λήξη των Αγώνων; Θα αποτελεί πόλο έλξης γηγενών και τουριστών όπως το παράδειγμα της Βαρκελώνης, που τόσο πολύ αναφέρθηκε από όλους τους αρμοδίους τα τελευταία χρόνια; Πόσα και ποια ολυμπιακά έργα θα επισκέπτεται άραγε ο μελλοντικός τουρίστας;

Ίσως το στέγαστρο Καλατράβα να μας αποζημιώνει και σήμερα και στο μέλλον, αφού και έργο σημαντικό είναι και προβλήθηκε κατάλληλα, και σίγουρα θα το επισκέπτονται οι θαυμαστές των μεγάλων έργων. Αλλά πάλι δεν μπορώ να ξεχάσω τη σκηνοθετημένη επιλογή του διάσημου αρχιτέκτονα. Όλοι οι Έλληνες γνώρισαν από τη μια μέρα στην άλλη το έργο του σε έκθεση που εντελώς τυχαία προηγήθηκε!

Οι μπτροπόλεις σίγουρα δεν κατασκευάζονται από ένα διάσημο αρχιτέκτονα, ούτε αρκούν 17 ημέρες μιντιακής δόξας για να ανακάμψει η ανυποληψία της αρχιτεκτονικής σε μια χώρα. Η εθνική υπερηφάνεια είναι καλύτερα να μορφοποιείται στο πρόγραμμα και όχι να εξαντλείται στο βωμό της διεθνούς αναγνώρισης.

Στη χώρα μας φαίνεται ότι η ποιότητα του δομημένου χώρου αποτιμάται με το μέτρο. Όσο πιο μεγάλο είναι, τόσο πιο ποιοτικό! Αυτός είναι και ο λόγος που όλα τα ολυμπιακά έργα απέκτησαν διαστάσεις υπερβολής. Αλλά η υπερβολή μπορεί και να εμπίπτει στα «ποιοτικά» χαρακτηριστικά της ελληνικής αρχιτεκτονικής. Κανένα από τα εν λόγω έργα δεν αποτέλεσε πεδίο προβληματισμού για τον αρχιτεκτονικό κόσμο, εγχώριο ή διεθνή, αφού κανένας αρχιτεκτονικός διαγωνισμός δεν προκηρύχθηκε και όλες οι μελέτες αποτέλεσαν αναθέσεις με τη διαδικασία του υπερεπιβότου. Ίσως αυτό να είναι τελικά το «ποιοτικό» χαρακτηριστικό στην πορεία για τη διαμόρφωση της μπτροπολιτικής Αθήνας. Ότι, αν δεν σε πιάσουν, δεν υπάρχουν μίζες, ρουσφέτια, αρπαχτές, κατά τη σύγχρονη εκδοχή διάσημου προπονητή.

Τα έργα έγιναν, αυτό όμως που δεν έγινε στην Ελλάδα είναι ο αναγκαίος διάλογος για την υλοποίησή τους. Και η «αντι-δημοκρατική» διαδικασία οικοδόμησης της πόλης θα πρέπει να βαρύνει, δυστυχώς, περισσότερο από τις χιλιάδες μέτρα δομημένου χώρου που κατασκευάστηκαν χωρίς καμία διαδικασία στρατηγικού σχεδιασμού και αξιολόγησης.

Είναι λοιπόν προφανές ότι πρέπει να αναζητήσουμε την ποιό-



## Η "κληρονομιά" με τις κάμερες στους δρόμους μάς καθιστά παγκοσμιοποιημένους ματάκηδες

τητα στις υποδομές των υποδομών. Σε αυτούς δηλαδή που χειρίζονται τις διαδικασίες και στην ανικανότητα να διακρίνουν το μέγεθος από την ποιότητα, τη μελέτη από την κατασκευή, το πρόγραμμα από το όραμα. Ήδη στο Πεκίνο οι νέες εγκαταστάσεις αποτελούν δημιουργικό πεδίο για μελετητές αρχιτέκτονες από όλο τον κόσμο, οι οποίοι προσφέρουν τις υπηρεσίες τους για την ανασυγκρότηση του μεγαλύτερου ίσως μπτροπολιτικού κέντρου στην ιστορία της ανθρωπότητας.

Μια ευκαιρία σπαταλήθηκε στο βωμό της απλούστευσης ή της κατάργησης των διαδικασιών, αλλά ίσως αυτό να είναι εντέλει και το μόνο ποιοτικό χαρακτηριστικό της σύγχρονης αθηναϊκής μπτρόπολης. Να μπορεί, δηλαδή, να επαναπραγματεύεται διαρκώς το νέο της πρόσωπο. Αυτό που πάντα θα προσπαθεί να γίνει και που όλο θα της ξεφεύγει.

Έτσι θα αρχίσει όψιμα ο διάλογος για το μέλλον των υποδομών, που θα καταστήσουν επιτέλους την Αθήνα σύγχρονο μπτροπολιτικό κέντρο (αφού κάτι τέτοιο πιο πριν δεν ήταν απαραίτητο!), και θα προγραμματιστούν τα απαιτούμενα έργα που θα δοθούν χωρίς «τεστ» στις γυμνασμένες για κατασκευαστικές εταιρείες, για να μας επιδείξουν τα νέα τους ρεκόρ. Και όταν αυτά πάλι τελειώσουν (και ανταλλάγουν τα καθιερωμένα συγχαρητήρια), τότε θα αναζητήσουμε εκ νέου το σύγχρονο πρόσωπο της Αθήνας, στο γνωστό για πλαίσιο των αξιών, όπως μας το δίδαξαν οι σύγχρονοι Ολυμπιακοί αγώνες: Μέγας Χορηγός, Μέγας Αδελφός, Μέγας Μηχανικός (κατασκευών, φαρμάκων κτλ.).

Σε κάθε περίπτωση, αν επιθυμούμε να γνωρίσουμε τα πραγματικά χαρακτηριστικά της σύγχρονης μπτρόπολης, είναι προτιμότερο να ρεμβάζουμε τον, γεμάτο από κεραίες, λιγιστές μπουγάδες και αλλόκοτες αλλοδαπές μυρωδιές, αττικό ουρανό, καθισμένοι στο νεόδμητο ντοπαρισμένο ρετιρέ του εξαδέλφου στην Κυψέλη. Εκεί όπου συναντά κανείς την Αθήνα απαλλαγμένη από το μιντιακό εξωραϊσμό, που όλοι ανεξαιρέτως, ως φιλέλληνες, αγαπήσαμε για 17 ημέρες. <

Ο Σπύρος Παπαδόπουλος είναι αρχιτέκτων, επίκουρος καθηγητής του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.