

ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΜΑΘΗΜΑ: ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΔΙΔ. ΟΜΑΔΑ: ΝΤ. ΒΑΪΟΥ, Μ. ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ. ΜΑΥΡΙΔΟΥ

ΟΔΟΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΓΛΗΝΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΝΙΚΗ

ΑΚΑΔ. ΕΤΟΣ 2003-2004

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

3.1 ΘΕΣΗ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ

3.2 Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ Η ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

3.3 ΟΙ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ Ο ΑΣΤΙΚΟΣ
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

3.4 ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ
ΔΡΟΜΟΥ

3.5 ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ
ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

4. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

4.1 ΤΑ ΦΙΛΤΡΑ

4.2 Η ΑΤΥΠΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

4.3 Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ
ΔΡΟΜΟΥ

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ
ΕΝΤΟΠΙΖΟΝΤΑΙ

5.2 ΚΡΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

ΧΑΡΤΕΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδός Ηλείου έχει τα χαρακτηριστικά ενός "τυπικού" αστικού δρόμου. Η τυπικότητα αυτή βέβαια δεν του στερεί την ιδιαίτερη ταυτότητα. Ταυτότητα που δημιουργείται τόσο από καθημερινότητα των κατοίκων του όσο και από την θέση του μέσα στην πόλη, τις γειτονιές που συναντάει στο πέρασμά του και τους πολύ σημαντικούς δρόμους με τους οποίους διασταυρώνεται. Ταυτόχρονα η οδός Ηλείου είναι ένας σημαντικός οδικός άξονας που συνδέει την πόλη με την υπόλοιπη Ελλάδα καθώς καταλήγει στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Λαρίσης και Πελοποννήσου.

Αφορμή για την επιλογή της μελέτης της οδού Ηλείου, στάθηκε η προσωπική σχέση με τον δρόμο καθώς αποτέλεσε τόπο κατοικίας και κατόπιν εργασίας τα τελευταία 10 χρόνια. Η οδός Ηλείου, ακόμα κι αν δεν αποτελεί μία από τις πιο "ξακουστές" της Αθήνας (δεν διεκδικεί θέση κοντά σε άλλους ιστορικούς δρόμους), έχει ωστόσο χαραγμένη την ιστορία της πόλης επάνω της με έναν δικό της τρόπο. Λίγο ως πολύ αυτό το στοιχείο συναντάται σε αρκετούς δρόμους της πόλης. Όμως η οδός Ηλείου λόγω της σχετικής «ασημαντότητάς» της ως δρόμος ιστορικός, ως τόπος προβολής, ως δρόμος παρεμβάσεων, έχει καταφέρει να διαφυλάξει κάποια στοιχεία από την πρόσφατη ιστορία της χωρίς να εμπλακεί στον γενικότερο εξωραϊσμό του κέντρου. Σαφώς και η κοινή αντίληψη για την "καλή" εικόνα της πόλης έχει αρχίσει να εισέρχεται και σε αυτόν τον δρόμο όμως υπάρχει ακόμη και σήμερα η δυνατότητα να διαβαστούν πάνω του τα περάσματα του χρόνου και οι αλλαγές.

Η οδός Ηλείου θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σαν ένας τυπικός Αθηναϊκός δρόμος μικτών χρήσεων και "καταστάσεων" χωρίς εξάρσεις και εύκολα αναγνωρίσιμες ιδιαιτερότητες. Θα μπορούσε κανείς την χαρακτηρίσει "ουδέτερη" χωρίς να σημαίνει ότι αυτό μειώνει τη θέση της και τη συμβολή της στην πόλη. Είναι ένας δρόμος όπως τόσοι άλλοι όπου όμως μπορεί να διαβαστεί η ιστορική και κοινωνική εξέλιξη της πόλης. Στην περίπτωση της εργασίας αυτής, η οδός Ηλείου περιγράφεται ενώ ταυτόχρονα γίνεται μία προσπάθεια μέσω αυτής να ιδωθεί η πόλη και η εξέλιξή της αφού ο *δρόμος* μπορεί να θεωρηθεί ως *μικρογραφία* της πόλης. Εξ' άλλου όπως αναφέρει και η Jane Jacobs στο *The Death and Life of Great American Cities*: "*Οι δρόμοι και τα πεζοδρόμιά τους, τα κύρια δημόσια τμήματα μιας πόλης, αποτελούν τα πιο ζωτικά της όργανα. Σκεφτείτε μια πόλη και τι έρχεται στο μυαλό; Οι δρόμοι της*"¹

Προκειμένου να μελετηθεί η οδός Ηλείου έπρεπε να γίνουν κάποιες επιλογές και παραδοχές. Η βασικότερη παραδοχή αφορά στο τμήμα του δρόμου που μελετήθηκε ως οδός Ηλείου καθώς στην κοινή συνείδηση αυτή είναι ένας

¹ Από τη συλλογή κειμένων *Επί πόλεως*, σ. 129 (βλ. βιβλιογραφία)

δρόμος που ξεκινά από την Πατησίων για να καταλήξει στους Σιδ. Σταθμούς. Όμως η ονομασία της αλλάζει μετά την Λιοσίων και γίνεται Νεοφύτου Μεταξά. Επίσης ανατολικά της Πατησίων συνεχίζεται ένας δρόμος ίδιου πλάτους με την Ηλείου που ονομάζεται Βασιλέως Ηρακλείου ο οποίος όμως θεωρήθηκε ότι δεν ανήκει στον δρόμο μελέτης. Έτσι ο άξονας Ν. Μεταξά – Ηλείου – Βασ. Ηρακλείου επιλέχθηκε να αντιμετωπιστεί ως ενιαίος μόνο κατά τα πρώτα δύο τρίτα του καθώς έτσι έχει γίνει αντιληπτός ως "οδός Ηλείου"². Το μεγαλύτερο μέρος της μελέτης βασίστηκε στην προσωπική παρατήρηση και στην καταγραφή των χρήσεων, κυρίως στα ισόγεια που έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ζωή του δρόμου. Επίσης προκειμένου να διερευνηθούν και να τεκμηριωθούν τα ιστορικά στοιχεία αλλά και οι προσωπικές υποθέσεις, έγινε μελέτη βιβλιογραφική και χρησιμοποιήθηκαν οι παλιές φωτογραφίες και οι χάρτες που δείχνουν την εξέλιξη του δρόμου. Πολύ χρήσιμες ήταν και οι συνεντεύξεις από παλιούς κατοίκους καθώς και δημοσιεύματα στον τύπο. Τέλος οι πρόσφατες μελέτες για τον δρόμο στάθηκαν αφορμή για σκέψη σε σχέση με την θέση και την σημασία του δρόμου στον ιστό αλλά και τις πιθανές παρεμβάσεις που θα βελτίωναν την ποιότητά του. Δόθηκε αρκετή έμφαση στην ανάγνωση των φυσικών χαρακτηριστικών του δρόμου όπως τα κτίρια, οι χρήσεις, οι μορφές καθώς αυτά μπορούν να μαρτυρήσουν πολλές φορές τις σχέσεις που υπάρχουν στον χώρο.

Επειδή η περίοδος της μελέτης συνέπεσε με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκειά της συνέβησαν αλλαγές που επηρέασαν την "άμεσα αντιληπτή" εικόνα του δρόμου. Το στοιχείο αυτό τίθεται σε κρίση στην τελευταία ενότητα καθώς οι αλλαγές αυτές συχνά ταυτίζονται με την προσδοκία των πολιτών αλλά δεν επιλύουν τα προβλήματα της πόλης.

Βάσει αυτών των στοιχείων επιδιώκεται μια προσέγγιση του δρόμου και μια προσπάθεια να κατανοηθούν οι δυνάμεις και οι σχέσεις που επηρεάζουν την εξέλιξή του αλλά τον χαρακτήρα του μέσα στην πόλη.

² Είναι χαρακτηριστικό ότι αρκετός κόσμος δεν γνωρίζει ότι μετά την Λιοσίων η Ηλείου αλλάζει όνομα με αποτέλεσμα να χάνεται.

2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

Η Αθήνα μπαίνει πρώτη φορά στο "σχεδιαστήριο" σαν πρωτεύουσα της Ελλάδας μετά το τέλος της Τουρκοκρατίας. Το 1831 οι αρχιτέκτονες Κλεάνθης και Schaubert αναλαμβάνουν να δημιουργήσουν το πρώτο σχέδιο των Αθηνών του οποίου η βασική δομή διατηρήθηκε, παρά τις τροποποιήσεις που δέχτηκε, ώστε σήμερα να έχουμε στην τριγωνική χάραξη που γνωρίζουμε (Μπίρης, Κ., 1996, Τραυλός, Ι., 1993). Στην βόρεια γωνία του τριγώνου αυτού υλοποιείται η πλατεία Ομονοίας, το κέντρο της πόλης και μια πλατεία στην οποία αναφέρονται αρκετοί δρόμοι που την περιβάλλουν. Η οδός Ηπείρου είναι ένας από τους δρόμους που αναφέρονται στην Ομόνοια και εξ' αιτίας αυτής της γειτνίασης αντλεί την *κεντρικότητά* της. Πρόκειται για έναν δρόμο που ακόμα κι αν δεν σχεδιάστηκε από τα πρώτα χρόνια του 1830, ωστόσο προέκυψε μέσα από τις διάφορες διεργασίες που φαίνεται να σχετίζονται με την επέκταση του κέντρου προς τα βόρεια και με την επιλογή χωροθέτησης του Αρχαιολογικού Μουσείου το 1866 ακριβώς δίπλα του.

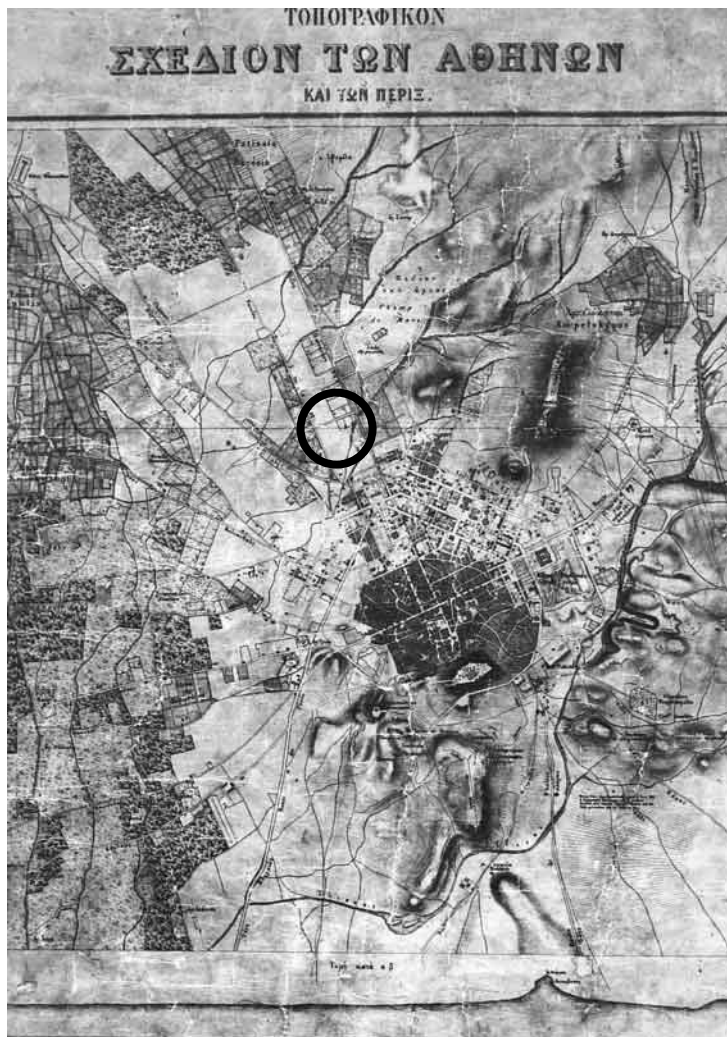
Από τα στοιχεία που παρουσιάζει ο Κ. Μπίρης στο βιβλίο του *Αι Αθήναι*, η χάραξη της οδού Ηπείρου φαίνεται για πρώτη φορά το 1860 σε χάρτη της Αθήνας και των περιχώρων της (εικ.1). Ο δρόμος τότε εκτείνεται από την Αχαρνών μέχρι Πατησίων και διασταυρώνεται με το ρέμα του Κυκλοβόρου (σημερινή οδός Μάρνη). Από τις φωτογραφίες και τα σχέδια της εποχής προκύπτει ότι ο δρόμος ήταν στα τότε όρια της πόλης και αδόμητος ενώ φαίνεται να υπάρχουν χαραγμένες κάποιες ιδιοκτησίες –οικόπεδα– στο τμήμα που αναφέρθηκε. Το μόνο κτίριο που εμφανίζεται κοντά του είναι μετά από το 1866 και πρόκειται για το Αρχαιολογικό Μουσείο. Πάντως ενώ μέχρι το 1880 (εικ.2) η ύπαρξη κτιρίων εκατέρωθεν της οδού Ηπείρου δεν είναι φανερή, παρατηρούμε σε φωτογραφία του 1900-1902 (εικ.3) η περιοχή να έχει οικοδομηθεί από χαμηλά κτίρια με κεραμίδια.

Οι περιοχές που περιέχουν τον άξονα των οδών Ηπείρου και Ν. Μεταξύ ρυμοτομήθηκαν σε τρεις διαφορετικές χρονικές περιόδους όπως φαίνεται από τον χάρτη της Αθήνας του 1930 (εικ.4). Έτσι το τμήμα από την Πατησίων μέχρι την Αχαρνών μπήκε στο σχέδιο στις 22 Σεπτεμβρίου 1867, μέχρι την Λιοσίων στις 11 Σεπτεμβρίου 1876 ενώ το τμήμα της Ν. Μεταξύ στις 20 Φεβρουαρίου 1879 μαζί με τον συνοικισμό *Τερψιθέα* (σημερινός Αγ. Παύλος) που είχαν ιδρύσει επιχειρηματίες ιδιοκτήτες γης (Κ. Μπίρης, 1996:274 και 318). Αυτή η διαδοχική προσθήκη τμημάτων στο σχέδιο πόλης (χάρτης 4) πιθανά να δικαιολογεί την γεωμετρία του δρόμου ο οποίος σχηματίζει μια ελαφρά κλίση σε σχέση με την χάραξη του από την Αχαρνών μέχρι το δυτικό άκρο καθώς και την αλλαγή του ονόματος του δρόμου σε Ν. Μεταξύ κάτω από τη

Λιοσίων κάτι το οποίο συμβαίνει και με την πρώτη παράλληλη οδό Ιουλιανού που στο τμήμα της κάτω από την Λιοσίων μετονομάζεται σε οδό Φιλαδέλφειας.



Εικ. 4 Οι διαδοχικές εντάξεις στο ρυμοτομικό σχέδιο όπως φαίνονται από χάρτη του 1930. (πηγή: Κ. Μπίρης, *Αι Αθήναι*)



Εικ. 1 Μέσα στον κύκλο διακρίνεται το πρώτο ίχνος της οδου Ηπειρου (πηγή: Κ. Μπίρης, *Αι Αθήναι*)



Εικ. 2 Η οδός Ηπειρού (σε χάρτη του 1910 συναντάται με το όνομα Ηρακλέους) την εποχή που ολοκληρώθηκε το Αρχαιολογικό Μουσείο (πηγή: *Νεοκλασική Αρχιτεκτονική στην Ελλάδα*)



Εικ. 3 Διακρίνεται στην αριστερή πλευρά η ανάπτυξη της περιοχής. Δεξιά φαίνεται το Πολυτεχνείο (πηγή: Αντωνάτου, Ε. & Mauzy, Μ., *Φωτογραφικά πανοράματα της Ελλάδας*)

Η ιστορία του δρόμου μπορεί να διερευνηθεί σε συνάρτηση με τα στοιχεία που έχουν καταγραφεί για την εξέλιξη των γύρω περιοχών. Έτσι η γειτνίαση της οδού Ηλείου με το Αρχαιολογικό Μουσείο αποτελεί ένα πολύ σημαντικό ιστορικό στοιχείο που, μέσω των ντοκουμέντων της εποχής του, δίνει κάποια εικόνα για τον δρόμο κατά το 1860. Νωρίτερα συναντάμε την αναφορά στον κάθετο στην οδό Ηλείου δρόμο, την οδό Μιχαήλ Βόδα. Εκεί γράφει ο Μπίρης ότι μετά το 1830 *"Ο Φαναριώτης ηγεμών της Μολδοβλαχίας Μιχαήλ Βόδας Σούτσος ηγόρασεν ένα πελώριον κτήμα μεταξύ των οδών Αχαρνών και Λιοσίων, από της οδού Σουρμελή μέχρι της οδού Σμύρνης και έκτισεν εκεί την έπαυλίν του (σημ. σχέδιο των Κλεάνθη και Σάουμπερτ), την οποία αναγνωρίσαμεν οι μεταγενέστεροι παρά την οδόν Αλκιβιάδου, στεγάζουσαν το Άσυλον της Αγ. Αικατερίνης"* (Κ. Μπίρης, 1996:22). Δύο "σχεδιασμένες"³ περιοχές κατοικίας εντοπίζονται κοντά στην οδό Ηλείου και αυτές είναι η Τερψιθέα στα δυτικά και τα Πατήσια στα βόρεια. Σύμφωνα πάντα με τον Μπίρη ο συνοικισμός Τερψιθέα αποτελεί ένα μόνο δείγμα περιοχής που προέκυψε από κατάτμηση της γης από ιδιωτικές οικοπεδικές επιχειρήσεις που δημιουργήθηκαν πριν το 1880 με σκοπό να καλύψουν τις ανάγκες του ολοένα αυξανόμενου πληθυσμού της Αθήνας (Κ. Μπίρης, 1996:274). Η δημιουργία της δεν είναι σίγουρο αν σχετίζεται με τον Σιδ. Σταθμό καθώς αυτός ξεκινά να κατασκευάζεται μετά το 1882, αν και υπάρχει περίπτωση να γνώριζαν οι επιχειρηματίες ποια θα ήταν η εξέλιξη της περιοχής. Από την άλλη τα Πατήσια και τα Κάτω Πατήσια αποτελούν περιοχές που ξεκίνησαν να οικοδομούνται από το 1830 και όπως συνέβη και με τον Μιχαήλ Βόδα έτσι και ο ναύαρχος Μάλκομ της Αγγλικής Μοίρας έχτισε την έπαυλή του στην περιοχή της Αγίας Ζώνης (Κ. Μπίρης, 1996:22). Το κτίριο αυτό στεγάζει σήμερα το Άσυλο Ανιάτων.

Με όλα αυτά προκύπτει μια εικόνα της κοντινής περιοχής του δρόμου μελέτης στην περίοδο της ίδρυσης του Ελληνικού Κράτους. Σταδιακά η περιοχή απλώνεται και πλαισιώνει και την οδό Ηλείου. Η ανάπτυξη της γίνεται με διάφορους τρόπους και διαμορφώνονται γειτονιές διαφορετικών κοινωνικών στρωμάτων. Η βιβλιογραφία όμως επικεντρώνεται στα δείγματα της αρχιτεκτονικής που αναδεικνύουν την *πληθωρική* πλευρά του δρόμου. Όπως βλέπουμε ακόμη και σήμερα, μερικά κτίσματα - απομεινάρια των αρχών του 20ου αιώνα μαρτυρούν την οικονομική ευμάρεια των προκατόχων τους αλλά και τον χαρακτήρα που είχε ανά τμήματα ο δρόμος. Χαρακτηριστικό δείγμα αποτελεί το διατηρημένο μέχρι σήμερα Μέγαρο Λιβιεράτου στη γωνία Πατησίων και Ηλείου, έργο της περιόδου 1908-1909 του αρχιτέκτονα Αλ.

³ Τα εισαγωγικά πλαισιώνουν την λέξη καθώς ο σχεδιασμός εκείνη την χρονική περίοδο προκύπτει από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις που οικοπεδοποιούν περιοχές στα περίχωρα της Αθήνας (εκτός σχεδίου) και οι οποίες ρυμοτομούνται –αφού οικοδομηθούν- εκ των υστέρων.

Νικολούδη αλλά και η πολυκατοικία στην γωνία με την Μιχαήλ Βόδα του αρχιτέκτονα Αθ. Δεμίρη έργο του 1925-1928 (για αυτά βλ. Χολέβας, 1994).

Καθοριστική περίοδος για την διαμόρφωση του χαρακτήρα του δρόμου υπήρξε το διάστημα του μεσοπολέμου οπότε και άρχισαν να χτίζονται οι πρώτες πολυκατοικίες στην Αθήνα. Από το 1929 με τη δημοσίευση του Νόμου 3741 "περί οριζοντίου ιδιοκτησίας" που επιτρέπει την κατάτμηση του κτίσματος σε ανεξάρτητες εμπορικές μονάδες – τα διαμερίσματα – και το 1930 ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός που επιτρέπει τους υψηλούς συντελεστές εκμετάλλευσης, η πόλη άρχισε να παίρνει τη σημερινή μορφή της. Ο Μαρμαράς (1991)⁴, σε καταγραφή που κάνει, σημειώνει την ύπαρξη 4 πολυτελών μεσοπολεμικών πολυκατοικιών στο ανατολικό τμήμα της οδού Ηπείρου γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τις μαρτυρίες των παλαιών κατοίκων της περιοχής οι οποίοι αναφέρουν ότι η περιοχή ήταν "αριστοκρατική" και κατοικούνταν από "γιατρούς, μηχανικούς και δικηγόρους". Όπως αναφέρει εξ' άλλου και ο Γ. Σαρηγιάννης (2000) την περίοδο αυτή το μέρος του εισρέοντος πληθυσμού, από την επαρχία ή από το εξωτερικό, που εγκαταστάθηκε στην κεντρική περιοχή της Αθήνας (Πατησίων, Σταδίου, Κολωνάκι) ήταν κυρίως μεγαλοαστοί και μεσοαστοί.

Ο δρόμος δεν ήταν πάντα ισοδύναμα δομημένος καθ' όλο το μήκος του. Η οδός Ηπείρου καθώς ξεδιπλώνεται από τη δύση προς την ανατολή, διαγράφει μια πορεία μέσα στην πόλη η οποία ξεκινάει στα δυτικά από πιο "λαϊκές" γειτονιές για να καταλήξει στα ανατολικά της στην περιοχή των μεσαίων και υψηλών εισοδηματικών τάξεων. Η ανάπτυξη αυτή διαφαίνεται και από τον αριθμό των διατηρημένων αλλά και σύγχρονων κτιρίων που βρίσκονται εκατέρωθεν του δρόμου. Κάτοικοι της περιοχής αναφέρουν ότι η κοινωνική διαστρωμάτωση του δρόμου ήταν εμφανής από τη δεκαετία του 50 όταν ξεκινάει η έντονη ανοικοδόμηση του δρόμου (όπως συμβαίνει σε όλη την Αθήνα). Αν προς τα ανατολικά ήταν η περιοχή της "αριστοκρατίας", προς τα δυτικά υπήρχαν χαμηλότερα σπίτια και προοδευτικά αυξανόμενες δραστηριότητες μεταποίησης όπως σιδεράδικα, ξυλουργεία, μηχανουργεία.⁵ Φτάνοντας στην Δηληγιάννη εκεί όπου η οδός Ηπείρου μετονομάζεται σε Ν. Μεταξά η περιοχή ήταν πιο "λαϊκή" επηρεασμένη και από τις χρήσεις της οδού Δηληγιάννη μέσω της οποίας υπήρχε "εισροή" των μεταποιητικών δραστηριοτήτων του Μεταξουργείου, κυρίως των μηχανουργείων και των αμαξοποιείων που σήμερα έχουν δώσει τη θέση τους στα συνεργεία και τις αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

⁴ Βλ. Γ.Μ. Σαρηγιάννης, 2000, *Αθήνα 1830-2000*, Αθήνα, Συμμετρία, σελ. 107

⁵ Από τις συνεντεύξεις φαίνεται ότι αυτές οι δραστηριότητες έχουν μείνει στην ανάμνηση των κατοίκων σαν κάτι που ζωντάνευε τον δρόμο και τον έκανε αυτάρκη.

Σήμερα, στην οδό Ηλείου, το μεγαλύτερο μέρος των πολυκατοικιών χρονολογούνται από το 50, την περίοδο δηλαδή της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης και *πολυκατοικιοποίησης* της Αθήνας. Η Ηλείου απέκτησε την σημερινή της εικόνα από τη δεκαετία του 50 και μέσα στην επόμενη 25ετία, η οποία σημάδεψε την πρωτεύουσα και της έδωσε της *αμετάκλητη* πλέον μορφή της. Έτσι οι νεότερες γενιές έχοντας να αντιμετωπίσουν ένα υπαρκτό και μη αναστρέψιμο πυκνοδομημένο περιβάλλον προσπαθούν να επανεξετάσουν τον χώρο της πόλης και να βρουν λύσεις που να βελτιώσουν την ζωή των κατοίκων. Τα ζητήματα του δημόσιου χώρου και της κυκλοφορίας είναι αυτά που παίρνουν την πρώτη θέση καθώς η δεδομένη κτιριακή μάζα της πόλης έχει επεκταθεί σε τεράστιο βαθμό. Οι νεότεροι σχεδιασμοί που αφορούν γενικότερα στην πρωτεύουσα και τα προβλήματά της, τοποθετούν την οδό Ηλείου σε μια σημαντική θέση τόσο λόγω της γειτνίασής της με τους Σιδηρ. Σταθμούς και το μετρό, όσο και λόγω της προνομιακής της κυκλοφοριακής σημασίας αφού είναι στα όρια του δακτυλίου. Μελετώντας τα προγράμματα από το 1990 μέχρι σήμερα, παρατηρούμε την Ηλείου σαν ένα βασικό κυκλοφοριακό άξονα, ικανό να παραλάβει μέσα σταθερής τροχιάς όπως είναι το τραμ. Ήδη από το 1991 ο Δήμος Αθηναίων με δήμαρχο τον Α. Τρίτση, προτείνει ένα ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ με στόχο την ιστορική ανάδειξη της Αθήνας, την περιβαλλοντική αναβάθμιση και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Με έμφαση την κατασκευή υποδομών για την λειτουργία καθαρών μέσων μαζικής μεταφοράς, προτείνεται ένα δίκτυο τραμ που συνδέει κομβικά σημεία της πρωτεύουσας με ταυτόχρονες πεζοδρομήσεις τμημάτων ώστε να διευκολυνθεί η κυκλοφορία και των πεζών αλλά και του τραμ. Μέσα σε αυτό το σχεδιασμό εντάσσεται και ο άξονας Ηλείου – Ν. Μεταξά. Συγκεκριμένα η Ηλείου πεζοδρομείται και παραλαμβάνει τραμ και μια λωρίδα μονής κατεύθυνσης αστικών λεωφορείων. Ο πεζόδρομος αυτός είναι τμήμα ενός μεγαλύτερου δικτύου που περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις και διαδρομές τραμ και συνδέεται με την πλατεία του Μεταξουργείου, τον Ναό του Αγίου Κωνσταντίνου και το Εθνικό Θέατρο καθώς και με την περιοχή που βρισκόταν το εργοστάσιο του Μεταξουργείου όπου προβλέπεται η αποκατάσταση πολλών νεοκλασικών σπιτιών. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στο πρόγραμμα του Δήμου Αθηναίων *"η πεζοδρομημένη διαδρομή θα συμβάλει στην αποκατάσταση και αναζωογόνηση της ιστορικής αυτής συνοικίας της Αθήνας."*⁶ Από αυτές τις ανακοινώσεις μπορεί να γίνει αντιληπτό ότι η περιοχή βρέθηκε για κάποιο χρονικό διάστημα στο στόχαστρο της ανάπτυξης της Αθήνας γεγονός που, όπως θα δούμε, φαίνεται να επηρέασε τις αποφάσεις κάποιων ιδιοκτητών γης της περιοχής. Το πρόβλημα των μετακινήσεων στην πόλη ξανάφερε στο προσκήνιο την υπόθεση του τραμ. Έτσι τον Απρίλιο του 2002 το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών συγκρότησε επιτροπή εμπειρογνομόνων Καθηγητών του ΕΜΠ για το τραμ με στόχο τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου

⁶ Δήμος Αθηναίων, *Σύστημα τραμ για την Ιστορική Αθήνα*, 1991:52

δικτύου τραμ στην Αθήνα. Μέσα στην μελέτη αυτή εντάσσεται και η γραμμή Σταθμός Λαρίσης – Πανεπιστημιούπολη η οποία περιλαμβάνει τον άξονα Ηλείου - Ν. Μεταξά⁷. Σύμφωνα με αυτόν τον σχεδιασμό ο παραπάνω άξονας δεν θα είναι δρόμος αποκλειστικής κυκλοφορίας του τραμ αλλά θα παραμείνει μια λωρίδα κυκλοφορίας διαθέσιμη και για άλλα οχήματα ενώ η παράδια στάθμευση θα απαγορευτεί. Σε αντίθεση με τα σχέδια του 1991 η οδός Ηλείου δεν πεζοδρομείται όμως δίνεται προτεραιότητα στην κίνηση του τραμ.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

3.1 Θέση στον αστικό ιστό

Η οδός Ηλείου ανήκει στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας, βάσει του προεδρικού διατάγματος του 1979 το οποίο ορίζει ως τέτοιο την έκταση 5 km² που εκτείνεται από το Αρχαιολογικό Μουσείο μέχρι τους λόφους του Αρδητού και του Φιλοπάππου και από τον Εθνικό Κήπο μέχρι τις Σιδηροδρομικές γραμμές⁸. Βρίσκεται σε απόσταση 600 μ βόρεια της πλατείας Ομονοίας και με κατεύθυνση από δύση προς ανατολή αποτελεί ένα από τα όρια του μικρού δακτυλίου της Αθήνας. Η κοντινή σχέση της με την Ομόνοια καθώς και η γειτνίαση της με σημαντικούς *αστικούς συντελεστές*⁹ (Rossi, A., 1991) της Αθήνας, την καθιστά δρόμο με ισχυρή *αστικότητα*, στην δε τοποθέτησή της στα όρια του δακτυλίου οφείλεται η μεγάλη κυκλοφορία ΙΧ, μέσων μαζικής μεταφοράς και βαρέων οχημάτων. Καθοριστικό ρόλο στην κυκλοφοριακή της σημασία και πυκνότητα παίζει η ύπαρξη του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λαρίσης και Πελοποννήσου που βρίσκεται στο δυτικό της άκρο και αποτελεί ουσιαστικά την αρχή του άξονα της οδού Ηλείου (ως Ν. Μεταξά). Τέλος η οδός Ηλείου αποτελεί πέρασμα του

⁷ Στοιχεία από το ΕΜΠ – Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος / ΥΜΕ – Επιτροπή Εμπειρογνομώνων για το Τραμ, Φεβρουάριος 2004

⁸ Στοιχεία από το πρόγραμμα του Δήμου Αθηναίων, *Σύστημα τραμ για την Ιστορική Αθήνα*, 1991:28

⁹ Ο Α. Rossi στην Αρχιτεκτονική της Πόλης (1991: 31) αναφέρει για τους *αστικούς συντελεστές* ότι σε αυτούς οφείλεται η μορφή της πόλης. Οι αστικοί συντελεστές μπορεί να αναφέρονται σε "*τμήματα του αστικού συνόλου που χαρακτηρίζονται από μια δικιά τους αρχιτεκτονική και συνεπώς από μια δικιά τους μορφή*". Σαν τέτοια μπορούμε να δούμε το Αρχαιολογικό Μουσείο, το Πολυτεχνείο και το Μέγαρο Λιβιεράτου αλλά ακόμη και την ίδια την Πατησίων.

λεωφορείου που συνδέει τον Σταθμό Λαρίσης με την Αγ. Παρασκευή και απέχει λίγα μέτρα από την πλατεία Βικτωρίας και τον ομώνυμο Σταθμό του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου.

Ο δρόμος γειτνιάζει, εκτός από το Αρχαιολογικό Μουσείο και το Πολυτεχνείο, με διάφορες δημόσιες υπηρεσίες και κοινωφελείς οργανισμούς που βρίσκονται στην περιοχή όπως τα Υπουργεία Υγείας και Γεωργίας, γραφεία και υπηρεσίες του Δήμου, κτίρια ΔΟΥ, ασφαλιστικά ταμεία, τράπεζες, ιδιωτικές κλινικές και νοσοκομεία (ανάμεσά τους και ο ΟΚΑΝΑ που στεγάζεται στον πρώην σταθμό Α' Βοηθειών της Γ' Σεπτεμβρίου) κ.α. Τέτοιες και άλλες λειτουργίες έρχονται να προστεθούν στους λόγους που η οδός Ηπείρου αποτελεί δρόμο με σημαντικό ρόλο στην πόλη και έντονα αστικό χαρακτήρα.

Ο δρόμος τέμνεται στο μήκος του από σημαντικούς οδικούς άξονες της πόλης οι οποίες συνδέουν το κέντρο με τα προάστια και με την Εθνική Οδό. Έτσι ξεκινώντας από τον Σταθμό Λαρίσης η οδός Ηπείρου, ως Ν. Μεταξά, διασταυρώνεται με τις οδούς Δηληγιάννη, Λιοσίων, Μιχ. Βόδα, Αχαρνών, Αριστοτέλους και Γ' Σεπτεμβρίου καταλήγοντας στην Πατησίων.

3.2 Η κυκλοφορία και η στάθμευση

Η οδός Ηπείρου είναι δρόμος μονής κατεύθυνσης και με διεύθυνση από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Λόγω αυτού λειτουργεί σαν "άνοδος" από τους Σιδ. Σταθμούς Λαρίσης και Πελοποννήσου. Βορειότερα, η πρώτη παράλληλή της οδός Ιουλιανού, λειτουργεί συμπληρωματικά καθώς είναι ο δρόμος μονής κατεύθυνσης που κατευθύνει την κυκλοφορία αντίθετα, δηλαδή προς τους Σταθμούς. Οι δύο αυτοί δρόμοι δεν εξυπηρετούν μόνο την κίνηση των οχημάτων προς και από τους Σταθμούς αλλά και την έξοδο στην Λιοσίων. Γι' αυτόν τον λόγο έχουν ιδιαίτερη σημασία για το κυκλοφοριακό δίκτυο της πόλης. Η επιβάρυνση με άλλα οχήματα (τροφοδοσίας, βάρεια οχήματα κ.α.) πλην των μμμ και των ΙΧ σε συνδυασμό με το παράνομο παρκάρισμα δεξιά και αριστερά των δρόμων αυτών, δημιουργεί μια ασφυκτική κατάσταση κυρίως τις πρωινές ώρες της ημέρας σε όλο το μήκος και των δύο δρόμων καθώς σε πολλές περιπτώσεις οι δύο λωρίδες που απομένουν για κυκλοφορία οχημάτων μετατρέπονται σε μία. Εκτός από την εξυπηρέτηση των Σιδ. Σταθμών, η οδός Ηπείρου ως όριο του δακτυλίου της Αθήνας, αποτελεί τη μόνη διέξοδο των οχημάτων που επιθυμούν να κατευθυνθούν προς την Λεωφ. Αλεξάνδρας οπότε αρκετά από τα οχήματα που προέρχονται από τα δυτικά προάστια αναγκάζονται να κατευθυνθούν στον προορισμό τους μέσω αυτής.

Το θέμα της στάθμευσης των αυτοκινήτων προβληματίζει αρκετά και σε αυτό το σημείο της πόλης. Τα τρία υπαίθρια parking που υπάρχουν στον δρόμο είναι γεμάτα κατά τις πρωινές ώρες και κενά το βράδυ, στοιχείο που



Εικ. 5 Χαρακτηριστική κυκλοφοριακή κατάσταση του δρόμου.

αποδεικνύει ότι χρήση των parking αυτών κάνουν κυρίως οι εργαζόμενοι της περιοχής. Το πρόβλημα της στάθμευσης είναι πάρα πολύ έντονο τις πρωινές ώρες οπότε παρατηρείται συχνά και το φαινόμενο του διπλοπαρκαρίσματος, γεγονός που κάνει τον δρόμο αδιάβατο για τα μεγάλα οχήματα και επιβαρύνει το δεδομένο πρόβλημα του δρόμου. Οι μόνιμοι κάτοικοι που διαθέτουν αυτοκίνητο είτε σταθμεύουν στον δρόμο είτε ενοικιάζουν θέσεις στάθμευσης σε κάποια από τα κλειστά parking που υπάρχουν στην γύρω περιοχή. Σε κάθε περίπτωση η στάθμευση το πρωί είναι ένας μικρός γολγοθάς.

3.3 Οι φυτεύσεις και ο αστικός εξοπλισμός

Ο άξονας Μεταξά - Ηπείρου είναι από τους "τυχερούς" της Αθήνας αφού είναι φυτεμένος με δέντρα καθ' όλο το μήκος του. Συγκεκριμένα στο τμήμα της Ν. Μεταξά βρίσκονται μουριές ενώ στο τμήμα της οδού Ηπείρου οι μουριές δίνουν τη θέση τους σε ακακίες μερικές από τις οποίες φτάνουν σε ύψος τους πρώτους ή και δεύτερους ορόφους των πολυκατοικιών. Τα δέντρα αυτά δυστυχώς το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου είναι σε κακή κατάσταση. Ο αστικός εξοπλισμός του δρόμου ήταν επίσης παραμελημένος για πολλά χρόνια, όπως επίσης και τα ίδια τα πεζοδρόμια που όμως μέσα στην άνοιξη και το καλοκαίρι του 2004 υπέστησαν ριζική αλλαγή λόγω της γενικής αναμόρφωσης των δημόσιων χώρων της Αθήνας εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων. Έτσι τα κολωνάκια στις άκρες των πεζοδρομίων και η πλακόστρωση αντικαταστάθηκαν με καινούργια με σκοπό να εξωραϊστεί η εικόνα του δρόμου. Αξιόλογη πάντως είναι η έστω και καθυστερημένη απόπειρα του δήμου να χρησιμοποιήσει πλάκες πεζοδρομίου με ειδικές προεξοχές για τους τυφλούς αν και η εφαρμογή είναι σε μερικές περιπτώσεις μάλλον προβληματική. Τέλος στο γενικότερο πνεύμα της δημιουργίας προσπελάσιμων δρόμων από άτομα με κινητικά προβλήματα, δημιουργήθηκαν "ράμπες" στις γωνίες των πεζοδρομίων προκειμένου να μπορεί να κινηθεί εκεί αναπηρικό αμαξίδιο. Δυστυχώς και σε αυτή την περίπτωση η καλή πρόθεση δεν συμβάδισε με το τελικό αποτέλεσμα που είναι μάλλον επικίνδυνο παρά εξυπηρετικό.

3.4 Μορφή και αρχιτεκτονική του δρόμου

"Όταν περιγράφουμε μια πόλη ασχολούμαστε κυρίως με τη μορφή της [...] Η μορφή γίνεται συγκεκριμένη στην αρχιτεκτονική της πόλης." (Rossi, A., 1991:31)

Όπως συμβαίνει στις μεγάλες πόλεις έτσι και στην Αθήνα ο δρόμος αποκτά την ταυτότητά του κυρίως από τα κτίρια που αναπτύσσονται κατά μήκος του. Η οδός Ηλείου είναι ένας δρόμος με ισχυρό αστικό χαρακτήρα και ιδιαίτερα ψηλή δόμηση που προέκυψε από την έντονη οικοδόμηση που ξεκίνησε την δεκαετία του 50. Το μέτωπο που δημιουργείται από τις χαρακτηριστικές πολυκατοικίες που ξεπερνάνε τους 3 ορόφους, εκτείνεται από τους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς έως την Πατησίων με σημειακές μόνο ανάσεις από χαμηλά κτίρια τα οποία συνήθως είναι σε πολύ κακή κατάσταση. Υπολογίζεται ότι κατά μήκος του άξονα Ν. Μεταξά και Ηλείου υπάρχουν περίπου 70 πολυκατοικίες άνω των 3 ορόφων εκ των οποίων οι περισσότερες χρονολογούνται από τη δεκαετία του 60.

Σκόπιμο είναι να τονιστεί η διαφορετική εικόνα του κτισμένου περιβάλλοντος που παρατηρείται καθώς ο δρόμος ξεδιπλώνεται από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Όπως αναφέρθηκε η λαϊκή γειτονιά κοντά στον σταθμό μπορεί να αναγνωστεί και από την ύπαρξη πολλών πολυκατοικιών που η μορφή τους προδίδει την διαδικασία κατασκευής τους. Οι περισσότερες είναι προϊόν αντιπαροχής, σε σχέδια μαζικής παραγωγής, όπως συμβαίνει με τις περισσότερες πολυκατοικίες της Αθήνας. Τα περισσότερα καλοδιατηρημένα αξιόλογα κτίρια βρίσκονται πάνω από την Αχαρνών οπότε και ο κτιριακός χαρακτήρας του δρόμου αρχίζει να βελτιώνεται και σε μορφή αλλά και σε κατάσταση. Μέσα από αυτό το κτιριακό απόθεμα ξεχωρίζουν κάποια κτίσματα τα οποία και συμβάλλουν τοπικά στην μορφή του δρόμου.

Χαρακτηριστικό κτίριο είναι η πολυκατοικία και το μουσείο Φασιανού -έργο του αρχιτέκτονα Κ. Κρόκου- (εικ.6), στην γωνία των οδών Χίου και Ν. Μεταξά, η οποία προέκυψε από ανακατασκευή μιας τυπικής ανώνυμης πολυκατοικίας του 70¹⁰. Η πολυκατοικία αυτή αποτελεί και το μόνο δείγμα ανακαινισμένου κτιρίου επώνυμης αρχιτεκτονικής σε όλο τον δρόμο. Ο ιδιοκτήτης αυτής της πολυκατοικίας, μιλώντας σε συνεντεύξεις του στο παρελθόν, ανέφερε ότι η ανακατασκευή του κτιρίου ήταν μια προσωπική και συναισθηματική ανάγκη (καθώς εκεί βρισκόταν το πατρικό του σπίτι) και όχι κάποιου είδους επένδυση. Η αλήθεια όμως πρέπει να βρίσκεται κάπου στο ενδιάμεσο καθώς τόσο τα προγράμματα του Α. Τρίτση όσο και η γενικότερη τάση αναπλάσεων στην Αθήνα δημιούργησε "ελπίδες" σε ιδιοκτήτες ακινήτων του κέντρου, ότι η



Εικ. 6 Το μουσείο Φασιανού

¹⁰ βλ. Αρχιτεκτονική του 20ου αιώνα, Ελλάδα, σ. 252

περιουσία τους μπορεί να αποκτήσει μεγαλύτερη αξία. Είναι γνώστες άλλωστε από την δεκαετία του 80 οι κινήσεις επενδυτών σε περιοχές που προορίζονται για ανάπλαση ή *εξευγενισμό* (gentrification). Σήμερα πάντως το Μουσείο Φασιανού δεν έχει την κίνηση που ο ζωγράφος περίμενε καθώς η περιοχή ποτέ δεν αναπτύχθηκε σύμφωνα με τις προσδοκίες. Η περιοχή δεν είναι στέκι καλλιτεχνών και ενδιαφερόμενων για την τέχνη και το ίδιο το κτίριο δεν ανοίγεται στον δρόμο αφού "το ισόγειο διακρίνεται από έντονη εσωστρέφεια με τη διαμόρφωση τυφλών όψεων, τόσο για λόγους οπτικοακουστικής προστασίας όσο και για τη δημιουργία εκθεσιακών επιφανειών"¹¹. Έτσι η επιφάνεια του άδειου τοίχου είναι γεμάτη με γκράφιτι που δείχνουν ότι ένα κτίριο, όσο "επώνυμο" κι αν είναι, δεν παύει να αποτελεί έναν ακόμα καμβά για τους καλλιτέχνες του δρόμου (εικ.7).



Εικ. 7 Το μουσείο Φασιανού μετά τις "παρεμβάσεις" των καλλιτεχνών του δρόμου

Στην συμβολή των οδών Μιχ. Βόδα και Ηλείου σώζεται μέχρι σήμερα η πολυκατοικία του αρχιτέκτονα Αθ. Δεμίρη, έργο της περιόδου 1925-1928 (εικ.8), δείγμα της μεγαλοαστικής αρχιτεκτονικής του μεσοπολέμου με έντονη διακοσμητική διάθεση. Η πολυκατοικία βρίσκεται σήμερα σε πολύ κακή κατάσταση αλλά χρησιμοποιείται. Στην γωνία Ηλείου και Αχαρνών υπάρχει ένα ακόμη δείγμα αρχιτεκτονικής του 30, αγνώστου αρχιτέκτονα, η οποία βρίσκεται σε σχετικά καλή κατάσταση και στεγάζει μια σχολή θεάτρου.

Στο τμήμα από την Αριστοτέλους μέχρι την Πατησίων οι πολυκατοικίες αποτελούν δείγματα αρχιτεκτονικής που αποτυπώνουν το πέρασμα της ιστορίας πάνω στον δρόμο καθώς έχουν χτιστεί από τις αρχές του 20ου αιώνα μέχρι το μεσοπόλεμο. Αλλά ακόμη και τα μεταγενέστερα κτίρια παρουσιάζουν ενδιαφέροντα σχεδιασμό και τεκμηριώνουν τις απόψεις και τις ιστορίες που θέλουν το πάνω μέρος της Ηλείου μια "αριστοκρατική" περιοχή, τουλάχιστον μέχρι το 60. Δυστυχώς όμως η εξέλιξη της πόλης και η εκμετάλλευση της γης στο κέντρο της δεν άφησαν πολλά περιθώρια στους ιδιοκτήτες αυτών των κτιρίων να λάμπουν μέσα στον δρόμο. Έτσι η εκλεκτικιστική πολυκατοικία στην γωνία Αριστοτέλους και Ηλείου βρίσκεται σε πολύ κακή κατάσταση (εικ.11), η διπλανή της, στον αριθμό 17, (έργο του Ε. Λαζαρίδη, μεσοπόλεμος) αφού εγκαταλείφθηκε, πωλήθηκε και κατεδαφίστηκε τον Αύγουστο του 2004 προκειμένου να κτιστεί στην θέση της εμπορικό κέντρο, ο κινηματογράφος "Ρουαγιάλ" (εικ.9) είναι εγκαταλελειμμένο και το μέγαρο Λιβιεράτου (εικ.10), παρά το γεγονός ότι επισκευάστηκε, δεν στάθηκε δυνατό να αποκτήσει χρήση και παραμένει κλειστό και ανεκμετάλλευτο. Έτσι ακόμα κι αν τα κτίρια αυτά φέρουν την ανάμνηση ενός "ένδοξου" παρελθόντος, σήμερα δεν έχει σταθεί δυνατόν να αποκτήσουν την οποιαδήποτε λειτουργία μέσα στην πόλη.



Εικ. 8

¹¹ στο ίδιο, σελ. 252

Εκτός από τα κτίρια όμως ο δρόμος έχει και άλλα χαρακτηριστικά που συμβάλλουν στην ταυτότητά του. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι πρόκειται για έναν σχετικά φαρδύ δρόμο πλάτους 15 μ (από Ο.Γ. σε Ο.Γ.) ενώ τα πεζοδρόμιά του είναι περίπου 2 μ. Ο δρόμος εξυπηρετεί δύο λωρίδες οχημάτων (μαζί με την *παράνομη* παρόδια στάθμευση). Είναι δρόμος με μεταβαλλόμενα υψόμετρα που ξεκινάει χαμηλά από την Δηληγιάννη και ανηφορίζει μέχρι το μέσον της Ν. Μεταξύ για να κατηφορίσει ελαφρά μέχρι την Λιοσίων. Από την εκεί και πέρα κινείται σταθερά ανοδικά, με μικρή κλίση, μέχρι την οδό Πατησίων. Ο προσανατολισμός του δρόμου με κατεύθυνση από ανατολή προς δύση, σε συνδυασμό με τα ψηλά κτίρια, κάνει την οδό Ηπείρου αρκετά σκιερή τους χειμερινούς μήνες ενώ το καλοκαίρι έχει το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας σκιά σε ένα από τα δύο πεζοδρόμιά της. Ο αέρας δεν δημιουργεί δυνατά ρεύματα παρά μόνο στα σημεία που διασταυρώνεται με τους μεγάλους κάθετους οδικούς άξονες. Αυτό το στοιχείο δημιουργεί ένα αίσθημα έντονης δυσφορίας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όταν η ζέστη αυξάνεται και τα καυσαέρια λόγω της άπνοιας δεν απομακρύνονται από τον δρόμο. Όμως αυτός ο προσανατολισμός έχει αφήσει στις μνήμες των παλαιών κατοίκων την εικόνα του ηλιοβασιλέματος προς το Αιγάλεω την εποχή που τα κτίρια ήταν λίγα και δεν εμποδίζαν την θέα προς την δύση.

3.5 Χρήσεις και κατηγοριοποίηση του δρόμου

Κατά μήκος η οδός Ηπείρου τέμνεται από μεγάλους οδικούς άξονες (Λιοσίων, Αχαρνών, Αριστοτέλους, Γ' Σεπτεμβρίου) οι οποίοι οριοθετούν περιοχές συγκεκριμένου χαρακτήρα και οδηγούν στη διαβάθμιση των λειτουργιών και της ζωής του δρόμου. Αλλά και οι μικρότεροι δρόμοι (Μιχ. Βόδα, Αλκιβιάδου, Φυλής) δρουν με αντίστοιχο τρόπο αφού εισάγουν στην Ηπείρου δραστηριότητες που διεξάγονται μέσα τους. Αυτή η *ανταλλαγή* χρήσεων και δραστηριοτήτων δημιουργεί στον δρόμο *υποπεριοχές* από πολλά ολοκληρωμένα τμήματα που όλα μαζί συνιστούν στην διαμόρφωση των ιδιαίτερων γνωρισμάτων του. Όπως γράφει και ο Α. Rossi "*η πόλη θεωρείται ως ένα όλον αποτελούμενο από πολλά ολοκληρωμένα τμήματα, και το ιδιαίτερο γνώρισμα κάθε πόλης, είναι η δυναμική που δημιουργείται μεταξύ των διαφορετικών περιοχών και των στοιχείων της και μέσα στα τμήματά της*"¹². Το ίδιο συμβαίνει και με τον δρόμο, την *μικρογραφία* της πόλης.

Προκειμένου να κατανοηθεί η δυναμική, η εξέλιξη και η διαβάθμιση των χαρακτηριστικών του δρόμου, οι *υποπεριοχές* που προαναφέρθηκαν ορίστηκαν με βάση τρία στοιχεία:



Εικ. 9



Εικ. 10



Εικ. 11

¹² Από τη συλλογή κειμένων *Επί πόλεως*, σ. 47 (βλ. βιβλιογραφία)

1. Το πρώτο έχει να κάνει με την ύπαρξη των μεγάλων κάθετων αξόνων κυρίως της Λιοσίων και της Αχαρνών οι οποίες τον κόβουν όχι μόνο κυκλοφορικά (με φανάρια) αλλά και ουσιαστικά.
2. Το δεύτερο σχετίζεται με τις διαδοχικές φάσεις ένταξης του δρόμου στο σχέδιο πόλης οι οποίες αν και συνέβησαν πριν από 150 χρόνια δείχνουν ακόμη και σήμερα να διαφοροποιούν το κάθε τμήμα του δρόμου.
3. Τέλος, ο παράγοντας που ενισχύει την διαφορετικότητα των τριών τομέων της οδού Ηπείρου, είναι οι χρήσεις που έχουν με τα χρόνια χωροθετηθεί στις τρεις αυτές διακεκριμένες περιοχές.

- Περιοχή Α: Από τους Σιδ. Σταθμούς μέχρι την Λιοσίων

Όπως προαναφέρθηκε ο τομέας του άξονα μελέτης που ξεκινά από τον Σταθμό και φτάνει στην Λιοσίων, ονομάζεται Ν. Μεταξά. Στο πρώτο οικοδομικό τετράγωνο που γειτνιάζει με την περιοχή του σταθμού εμφανίζονται και οι πρώτες λειτουργίες που σχετίζονται με την ύπαρξη του σταθμού και τις ανάγκες που δημιουργεί. Έτσι συναντάμε τρία ξενοδοχεία και ένα εστιατόριο καθώς και ένα γραφείο γενικού τουρισμού που υποδηλώνουν την ύπαρξη ταξιδιωτών στην περιοχή. Σε γενικές γραμμές όμως η περιοχή δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως τόπος μακροχρόνιας διαμονής παρά μόνο αναγκαστικά. Ο λόγος είναι ότι δεν έχει ενδιαφέρον, βρίσκεται στην "κακή" πλευρά της πόλης καθώς οι μόνες εξυπηρετήσεις που προσφέρει είναι συνεργεία αυτοκινήτων και μοτοσικλετών που βρίσκονται στην οδό Δηληγιάννη. Η περιοχή του Σιδ. Σταθμού χρησιμοποιείται σαν αφετηρία και τερματισμός λεωφορείων που ταξιδεύουν για τις υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες μεταφέροντας συνήθως μετανάστες. Αυτή η λειτουργία στην περιοχή είναι αρκετά έντονη και δικαιολογεί την ύπαρξη των μη-τουριστικών ξενοδοχείων και το σενάριο της πρόχειρης ή προσωρινής εγκατάστασης σε κάποια (πιο οικονομικά) από αυτά. Ο σταθμός αυτός παρουσιάζει διαφορετικό χαρακτήρα από τους υπόλοιπους της δυτικής Ευρώπης καθώς εξυπηρετεί ως επί το πλείστον ένα άλλο επιβατικό κοινό λιγότερο "κοσμοπολίτικο" (εικ.12). Η ανάπτυξη που σχετίζεται με το τρένο είναι ελάχιστη και απευθύνεται σε χαμηλά και μεσαία κοινωνικά στρώματα που μετακινούνται διαρκώς για λόγους κυρίως μη-τουριστικούς. Έτσι εξηγείται και η διατήρηση της πιάτσας των συνεργείων που αν και είναι πιο διάσπαρτη δεν παύει να είναι εμφανής.



Εικ. 12

Οι χρήσεις αυτές εμφανίζονται και κατά μήκος της οδού Ν. Μεταξά με έμφαση στα καταστήματα εξαρτημάτων για μοτοσυκλέτες. Γενικά όμως στον δρόμο υπάρχουν αρκετές αντιπροσωπείες μηχανημάτων διαφόρων λειτουργιών καθώς και λίγα ισόγεια καταστήματα με βαμμένα άσπρα τζάμια και τα οποία πιθανά να λειτουργούν ως αποθήκες ή εργαστήρια.

Όπως παρατηρούμε πρόκειται για έναν δρόμο κατοικίας με ισόγειες χρήσεις υπερτοπικού ενδιαφέροντος αλλά και εμπόριο το οποίο εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής όπως μπακάλικο, βιβλιοχαρτοπωλείο, καθαριστήριο, κ.α. Ευχάριστη *παραφωνία* όσον αφορά την μορφή αλλά και την χρήση αποτελεί το μουσείο Φασιανού για το οποίο έγινε προηγουμένως λόγος.

Όσον αφορά στις δημόσιες λειτουργίες, σε αυτό το τμήμα του δρόμου υπάρχει ένα σχολείο (εικ. 13) το οποίο γυρίζει την πλάτη του στον δρόμο και παρουσιάζει την περίφραξή του σ' αυτόν, προφανώς για λόγους ηχομόνωσης και γενικότερης απομόνωσης. Στο πρώτο τμήμα του δρόμου συναντάμε επίσης και τον μοναδικό διαμορφωμένο υπαίθριο χώρο του άξονα Ηλείου – Μεταξά. Πρόκειται για ένα περιφραγμένο γήπεδο του Δήμου στο οποίο έχουν την δυνατότητα να παίξουν τα παιδιά της περιοχής. Ο χειρισμός του χώρου αυτού εκφράζει την αδυναμία και την αμηχανία ένταξης ελεύθερων χώρων αναψυχής μέσα στον ιστό της περιοχής καθώς η χρήση συρματοπλέγματος για την περίφραξη του παράγει ένα μη ελκυστικό περιβάλλον. Το γήπεδο αποστρέφεται τον δρόμο ο οποίος έχει ασύμβατη με αυτό λειτουργία. Όμως η γενική έλλειψη ελεύθερου χώρου σε μια τόσο πυκνοδομημένη περιοχή, οδηγεί στη διαχείριση των κενών οικοπέδων με τέτοιο τρόπο ώστε να καλυφθούν μεν οι ανάγκες για παιχνίδι αλλά χωρίς ιδιαίτερο σχεδιασμό (εικ. 14).

- Περιοχή Β: Από την Λιοσίων μέχρι την Αχαρνών

Η ύπαρξη της ΙΕ' ΔΟΥ Αθηνών καθορίζει σε πολύ μεγάλο μέρος τις χρήσεις των ισόγειων καταστημάτων της περιοχής, καθώς τα περισσότερα στεγάζουν λογιστικά γραφεία. Το φαινόμενο αυτό είναι πιο έντονο στο πρώτο μισό της περιοχής (μέχρι τη Μιχ. Βόδα). Ταυτόχρονα στην περιοχή εμφανίζονται με μικρότερη συχνότητα τα καταστήματα ανταλλακτικών μοτοσυκλετών.

Μετά τη Μιχ. Βόδα στην βόρεια πλευρά του δρόμου βρίσκεται η *μικρή Πολωνία*. Το κατάστημα Πολωνικών τροφίμων, καθώς και το διπλανό εστιατόριο υποδηλώνουν την παρουσία της πολωνικής κοινότητας στην περιοχή. Συγκεκριμένα τα δύο οικοδομικά τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Μιχ. Βόδα, Σμύρνης, Αχαρνών και Ηλείου αποτελούν χώρο αναφοράς της από τη δεκαετία του 80 όταν άρχισαν να φτάνουν στην Ελλάδα οι πρώτοι πολιτικοί και



Εικ. 13



Εικ. 14

οικονομικοί μετανάστες από την Πολωνία. Εκεί ανοίξανε και τα καταστήματά τους, τα μπαρ και τα εστιατόρια και εκεί λειτουργεί το σωματείο από το 1997 ¹³. Η ύπαρξη της Καθολικής Εκκλησίας συγκεντρώνει τους Πολωνούς σε εκείνο το σημείο. Τέλος οι γνωστές αλυσίδες super market με φτηνά προϊόντα (Dia και Bazaar), οι οποίες καταλαμβάνουν σχεδόν την μισή όψη οικοδομικού τετραγώνου ακριβώς απέναντι από την πολωνική γειτονιά, υποδηλώνει την ύπαρξη οικονομικά ασθενέστερων κατοίκων στην περιοχή (εικ. 15).

Απέναντι από την περιοχή της πολωνικής συνοικίας δεν μπορεί να αγνοήσει κανείς την ύπαρξη των τριών ημιυπόγειων οίκων ανοχής στην γωνία Αλκιβιάδου και Ηλείου. Το χαρακτηριστικό φως και οι ταμπέλες με τα ονόματα των γυναικών πάνω στις πόρτες δημιουργούν αίσθηση στον ξένο περαστικό που δεν περιμένει να συναντήσει εκεί αυτήν την δραστηριότητα. Η γειτνίαση με την οδό Φυλής όμως προκαλεί την διάχυση των χρήσεων από εκεί στην γύρω περιοχή, όπως θα δούμε και στην συνέχεια.

Κοντά βρίσκεται μια πολυκατοικία σε *νεοκλασικό ύφος* η οποία όμως είναι σε ερειπιώδη κατάσταση και το μόνο σημάδι ζωής επάνω της είναι η επιγραφή "PARKING ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ" καθώς πίσω από το κτίριο υπάρχει άδειο οικόπεδο που χρησιμεύει ως χώρος στάθμευσης με δύο εισόδους, μία από την οδό Αλκιβιάδου και μια από την στοά που διαπερνά το κτίριο (εικ. 16). Το απέναντι οικόπεδο είναι επίσης parking. Η συγκέντρωση χώρων στάθμευσης στην περιοχή είναι πιθανό να συνδέεται με την ύπαρξη της ΔΟΥ και με τις ανάγκες που χρειάζεται να καλύψει λόγω των αρκετών εργαζόμενων εκεί.

Πλησιάζοντας στην Αχαρνών τα καταστήματα ανταλλακτικών και οι αντιπροσωπείες εξιδανικευμένων μηχανημάτων χάνονται. Την θέση τους παίρνουν μαγαζιά τοπικού εμπορίου, μαγαζιά "γειτονιάς" και εμφανίζεται το μόνο εργαστήριο του δρόμου, ένα πλεκτήριο χειροποίητων ψάθινων καθισμάτων καρεκλών. Ταυτόχρονα εμφανίζονται δύο νυχτερινά κέντρα (γνωστά και ως "σκυλάδικα") που ενισχύονται από τις δραστηριότητες που βρίσκονται εγκατεστημένες στην κοντινή οδό Φυλής, γνωστή για τους οίκους ανοχής και τα μπαρ διακίνησης εκδιδόμενων γυναικών. Μέσα σε αυτά τα νυχτερινά κέντρα ξεχωρίζει το ΚΥΤΤΑΡΟ το οποίο την δεκαετία του '60 ξεκίνησε να λειτουργεί ως μπουάτ με μουσικούς του "νέου κύματος" ¹⁴.



Εικ. 15



Εικ. 16

¹³ βλ. άρθρο της Περασάνη, Μ., *Αχαρνών και ...Πολωνίας*, περιοδικό Έψιλον, τ. 512, σελ. 44-52

¹⁴ Γνωστός άλλωστε είναι και ο στίχος του Διον. Σαββόπουλου "...έλα Ηλείου και Αχαρνών για να σε γιουχαΐσω..." αναφερόμενος στο τότε ΚΥΤΤΑΡΟ όπου έκανε τα πρώτα του βήματα.

- Περιοχή Γ: Από την Αχαρνών μέχρι την Πατησίων

Έχοντας περάσει από τις δύο προηγούμενες περιοχές, το εμπόριο των ανταλλακτικών εξαφανίζεται στο τελευταίο κομμάτι του δρόμου. Εδώ θέση έχουν κυρίως οι εμπορικές δραστηριότητες τοπικού ενδιαφέροντος όπως μικροαντικείμενα, δώρα, ενδύματα, ηλεκτρονικές συσκευές και τρόφιμα καθώς μεγάλα και εξιδανικευμένα καταστήματα μηχανολογικού εξοπλισμού υπερτοπικής σημασίας όπως καλοριφέρ, θερμοσίφωνες, λέβητες κτλ. Παρ' όλα αυτά κάτι χαρακτηριστικό στο εμπόριο της περιοχής είναι η συχνή εμφάνιση καταστημάτων στερεοφωνικών και τηλεοράσεων ή αντιπροσωπειών συγκεκριμένων εταιρειών καθώς και μηχανημάτων HI-FI υψηλής ποιότητας και αντίστοιχης τιμής. Όσο πλησιάζουμε προς την Γ' Σεπτεμβρίου παρατηρούμε ότι τα καταστήματα και οι αντιπροσωπείες ειδών HI-FI πληθαίνουν γεγονός που καθιστά την γύρω περιοχή πιάτσα τέτοιων ειδών πολυτελείας. Ο λόγος που είναι εγκατεστημένες αυτές οι επιχειρήσεις σε αυτήν την περιοχή είναι τα χαμηλά ενοίκια, καθώς τα προϊόντα μπορεί να είναι ακριβά αλλά έχουν μικρό αγοραστικό κοινό άρα δεν επιφέρουν στους επιχειρηματίες τα κέρδη που χρειάζονται για να διατηρήσουν κατάσταση σε κάποια πιο "καλή" εμπορική πιάτσα όπως είναι πχ το Κολωνάκι.

Στο τέρμα της διαδρομής στην οδό Πατησίων ο χαρακτήρας του δρόμου έχει αλλάξει αρκετά κυρίως λόγω των κτιρίων του που είναι καλής (επώνυμης ή ανώνυμης) αρχιτεκτονικής και έρχονται σε διάλογο με την περιοχή του Μουσείου. Η μόνη βαριά χρήση στην περιοχή είναι το βουλκανιζατέρ στην γωνία Ηλείου και Γ' Σεπτεμβρίου, το οποίο είναι ανοιχτό όλο το 24ωρο, καθώς και το υπαίθριο parking που αποτελούν ενιαία επιχείρηση (εικ. 17).

Σε γενικές γραμμές όμως οι χρήσεις των ισογείων δεν συμβαδίζουν με τον χαρακτήρα που η αρχιτεκτονική δίνει στον δρόμο. Έτσι δεν υπάρχουν *ακριβά* καταστήματα ενώ σε ένα ημιυπόγειο πολυκατοικίας εμφανίζεται μαγαζί της χαρακτηριστικής αλυσίδας "Ότι πάρεις 1 Ευρώ" γεγονός που δείχνει ότι υπάρχουν πελάτες χαμηλών εισοδημάτων στην περιοχή. Όμως και η ίδια η αρχιτεκτονική δεν στεγάζει καμία χρήση, αν πάρουμε υπ' όψη μας την περίπτωση του Μεγάλου Λιβιεράτου που καταλαμβάνει θέση στρατηγικής σημασίας στην πόλη, αποτελεί κτίριο "προβολής" και είναι άδειο και ταπωμένο εδώ και πάρα πολλά χρόνια.



Εικ. 17

4. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

4.1 Τα φίλτρα

Διάφορα στοιχεία, κατά τη μελέτη του δρόμου, συνηγορούν στην ύπαρξη νοητών "*φίλτρων*" που εξυπηρετούν στην διαβάθμιση των λειτουργιών και των συνθηκών καθώς κινούμαστε από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Τα *φίλτρα* αυτά καθορίζονται τόσο από το χτισμένο περιβάλλον και τους βασικούς οδικούς άξονες που τέμνουν την Ηπείρου όσο και από τις δυναμικές που αναπτύσσονται σε συγκεκριμένες ενότητες του δρόμου. Η ταύτιση, πολλές φορές, των φυσικών ορίων με τα κοινωνικά και ανθρώπινα φαινόμενα είναι εντυπωσιακή αλλά όχι τυχαία αφού ο χώρος προσδιορίζεται από τις ανθρώπινες δραστηριότητες και αντιστρόφως.

Σε γενικές γραμμές ο άξονας Ηπείρου – Μεταξά είναι ένας "συνηθισμένος" αστικός δρόμος στο κέντρο της πόλης με πυκνή δόμηση και κύρια χρήση την ονομαζόμενη "γενική κατοικία" στους ορόφους με εμπορικές δραστηριότητες στα ισόγεια. Οι λειτουργίες που ξεφεύγουν από αυτήν την "κανονικότητα" είναι αυτές που τελικά καθορίζουν τις μεταλλαγές του δρόμου από περιοχή σε περιοχή. Έτσι στην αρχή της Ν. Μεταξά ο σταθμός με τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις του όπως **ξενοδοχεία** και **εστιατόρια** δείχνει να φιλτράρει το ρεύμα των συνεργείων και των οχλουσών χρήσεων που έρχεται να εισβάλλει από την Δηληγιάννη. Τα συνεργεία αυτά μετατρέπονται έτσι σταδιακά σε καταστήματα πώλησης ανταλλακτικών και επισκευών μικρής κλίμακας. Επίσης χαρακτηριστικό είναι ότι η κλίμακα των οχημάτων στα οποία απευθύνεται αυτή η αγορά είναι μικρότερη καθώς πρόκειται για μοτοσικλέτες και μηχανάκια. Τα μεγαλύτερα συνεργεία ξανασυναντώνται κατά μήκος της Λιοσίων αλλά δεν εισέρχονται στην Ηπείρου.

Μετά την Λιοσίων η ύπαρξη της **ΔΟΥ** αλλάζει δραματικά την εικόνα των ιστοριών του δρόμου. Τα **λογιστικά γραφεία** δίνουν μια άλλη εικόνα καθώς δεν έχουν την αμεσότητα του καταστήματος – αν και στεγάζονται σε τέτοιους χώρους – και παράλληλα δεν έχουν σχέση με την κοινωνική ζωή του δρόμου παρά το γεγονός ότι βρίσκονται μέσα σε αυτόν και διαθέτουν βιτρίνα που αφήνει έκθετη τη ζωή του γραφείου στο δρόμο. Η ύπαρξη επίσης των δύο μεγάλων χώρων στάθμευσης και ο τρόπος με τον οποίο στέκονται δεξιά και αριστερά από τον δρόμο είναι χαρακτηριστικός. Στην περίπτωση του ανοιχτού parking όπως γίνεται συνήθως ο χώρος έχει προκύψει από κατεδάφιση ή κατεδαφίσεις κτιρίων και έχει προκύψει ένα κενό σαν πληγή μέσα στον ιστό που αποκαλύπτει την πίσω μεριά των γύρω πολυκατοικιών. Στην περίπτωση του δεύτερου parking η εικόνα του νεοκλασικού ερειπίου που γίνεται αντικείμενο εκμετάλλευσης λόγω της ύπαρξης κενού

χώρου "Από Πίσω" δείχνει μια άλλη πληγή στο ιστό. Το κτίριο δεν λείπει, όμως η εγκατάλειψη και η φθορά δημιουργεί ένα φάντασμα στον δρόμο που δεν έχει χρήση, δεν έχει ζωή αλλά δημιουργεί ένα "σκηνικό" για τον χώρο στάθμευσης. Το μεγαλύτερο κομμάτι του δρόμου δείχνει να επηρεάζεται από την ύπαρξη των οικονομικών δραστηριοτήτων δημιουργώντας μία "γραφειακή περιοχή" κυρίαρχη μέσα σε μία περιοχή κατοικίας.

Μετά τη Μιχαήλ Βόδα και στην βόρεια πλευρά του δρόμου μέσα σε δύο οικοδομικά τετράγωνα έχει στηθεί **η γειτονιά των Πολωνών**. Τόσο η παρουσία τους στον δρόμο όσο και τα δικά τους καταστήματα που απλώνονται στα ισόγεια κάνουν σαφή την εγκατάσταση στο συγκεκριμένο τμήμα της πόλης. Η πολωνική κοινότητα έχει εγκατασταθεί στην περιοχή και η συνοικία τους έχει αφομοιωθεί από τον υπόλοιπο δρόμο εισάγοντας την έννοια της *γειτονιάς* μέσα σε μια περιοχή που έχει καταληφθεί από τα λογιστικά γραφεία. Στην οργάνωση αυτής της γειτονιάς βοηθάει και η ύπαρξη του πεζόδρομου (οδός Ακακιών) καθώς και της Καθολικής Εκκλησίας, στοιχεία που παράγουν έναν κοινωνικό χώρο *έξω*, έναν δημόσιο τόπο συνάντησης.

Στο τελευταίο οικοδομικό τετράγωνο μέχρι την Αχαρνών εμφανίζονται και τα μόνα **κέντρα διασκέδασης- "σκυλάδικα"** του δρόμου. Χαρακτηριστική είναι και η ύπαρξη των μοναδικών **οίκων ανοχής** που γειτνιάζουν με τον δρόμο επί της οδού Αλκιβιάδου, οι οποίοι μαζί με τα "σκυλάδικα" συνοδεύονται από το χαρακτηριστικό ψητοπωλείο και τις καφετέριες. Πιθανά οι χρήσεις αυτές να ξεφεύγουν από την γειτονική **οδό Φυλής** και να εισέρχονται μέσω της Αχαρνών στην οδό Ηλείου δημιουργώντας έτσι ένα μεταβατικό "σταυροδρόμι" που οδηγεί στην Φυλής και τις "σκοτεινές" δραστηριότητες.

Παρ' όλα αυτά όμως από το σημείο της Αχαρνών και προς τα ανατολικά η οδός Ηλείου αλλάζει για άλλη μια φορά πρόσωπο αφού πλέον οι δραστηριότητες που αφορούν την γειτονιά πληθαίνουν και ταυτόχρονα παρατηρείται η ύπαρξη **καταστημάτων υπερτοπικού ενδιαφέροντος** που εμπορεύονται κυρίως υδραυλικά, μηχανήματα οικιακής εγκατάστασης, εκθέσεις ειδών υγιεινής και πλακιδίων (κυρίως επί των οδών Αριστοτέλους και Γ' Σεπτεμβρίου) και αρκετά καταστήματα με ηχοσυστήματα επαγγελματικά ή ερασιτεχνικά. Τα περισσότερα από τα καταστήματα αυτά βρίσκονται στην περιοχή αυτή τουλάχιστον 30 χρόνια και έχουν δημιουργήσει πιάτσα. Αναφέρεται μάλιστα ότι το κατάστημα ηχοσυστημάτων στην συμβολή των οδών Ηλείου και Αριστοτέλους έφερε στην περιοχή από την δεκαετία του 70 και έπειτα πολλά ακόμα με ίδια ή σχετική χρήση.

4.2 Η άτυπη πλευρά του δρόμου

Στην πορεία του δρόμου συναντώνται κάποια ισόγεια που προκαλούν ερωτηματικά στον περαστικό για την χρήση τους. Συνήθως δε αυτοί οι χώροι στρέφονται προς τον εαυτό τους και η μυστικότητα που αναδύεται από αυτή τη στάση τους μέσα στο δρόμο προκαλεί την περιέργεια. Αν δεις την πόρτα ανοικτή και πλησιάσεις να κοιτάξεις μέσα, νιώθεις ότι κάνεις κάτι απαγορευμένο αφού και αυτά με την σειρά τους δεν θέλουν να φανερώσουν το πρόσωπό τους στο δρόμο.

Η μη έκφραση και εμφάνιση της λειτουργίας τους ή το υπονοούμενο που αφήνουν για αυτή πολλές φορές δημιουργούν "μαύρες τρύπες" στον ιστό. Τέτοιες είναι τα άδεια καταστήματα με ή χωρίς ταμπέλα ενοικιαστηρίου με τα τζάμια τους βαμμένα άσπρα, που μερικές φορές έχουν αποθηκευμένα πράγματα. Παρατηρούμε πύκνωση των κενών ή τυφλών ισογείων στην υποπεριοχή Α ενώ ακολουθεί η Γ και μετά η Β με 3 άδεια ισόγεια.

Εκτός από τα κενά ή αδιευκρίνιστης χρήσης ισόγεια καταστήματα, δεν μπορούμε να παραβλέψουμε την ύπαρξη των κενών οικοπέδων στην περιοχή που έχουν μεν χρήση (τα περισσότερα είναι χώροι στάθμευσης) όμως δημιουργούν μια ασυνέχεια στο μέτωπο του δρόμου και εμφανίζουν σε αυτόν την πίσω όψη των πολυκατοικιών βγάζοντας έτσι την "κρυφή" εσωτερική πλευρά τους προς τα έξω. Τα κενά αυτά διαλύουν την ασφυκτική αίσθηση που παρέχει ο συνεχής τοίχος, όμως ενώ θεωρητικά προσφέρουν ένα άνοιγμα στο δρόμο και μια φυγή προς λίγο πιο μακρινό ορίζοντα στο βλέμμα, δεν παύουν να είναι χώρος κατειλημμένος που επιπλέον κόβει το πεζοδρόμιο αφού αυτό αποτελεί γέφυρα για την κίνηση των αυτοκινήτων (εικ. 18).

Η μεταποιητική δραστηριότητα του δρόμου είναι ασθενική. Η αναφορά σε σιδεράδικα και ξυλουργεία που υπήρχαν στον δρόμο είναι πληροφορία προφορική χωρίς να έχει αφήσει κάποιο σημάδι στην πόλη. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν στιγμές μέσα στη μέρα – κυρίως τις μη εργάσιμες ώρες και μέρες – που στην ανατολική πλευρά του δρόμου υπάρχει έντονη η μυρωδιά του βερνικιού του ξύλου, κάτι που φανερώνει την ύπαρξη κάποιας *παράνομης* βιοτεχνίας επίπλων που πιθανά να έχει στον δρόμο βιτρίνα καταστήματος και να λειτουργεί σαν εργαστήριο στον ακάλυπτο. Ένας πλέκτης ψάθινων καθισμάτων είναι η μοναδική μεταποιητική δραστηριότητα του δρόμου η οποία δείχνει το πρόσωπό της σ' αυτόν. Από τους παλαιότερους της περιοχής, διατηρεί το ασφυκτικά γεμάτο εργαστήριό του στο ίδιο σημείο τουλάχιστον 37 χρόνια και συνεχίζει να εργάζεται παρ' ότι έχει βγει στην σύνταξη. Η φθορά στην ταμπέλα του - "ΚΑΡΕΚΛΟΠΟΙΕΙΟΝ" - μαρτυρά την ηλικία του εργαστηρίου του. Εκτός από αυτό το εργαστήριο καμία άλλη μεταποιητική δραστηριότητα δεν εμφανίζεται.



Εικ. 18

Τέλος μιλώντας για την άτυπη πλευρά του δρόμου δεν μπορεί να παραβλεφτεί η ύπαρξη των τριών οίκων ανοχής στην γωνία Ηλείου και Αλκιβιάδου. Οι τρεις πόρτες που οδηγούν στα ημιυπόγεια διαμερίσματα και έχουν αναμμένο το χαρακτηριστικό φωτάκι στην είσοδό τους, είναι ίσως η μόνη δραστηριότητα του δρόμου που προκαλεί *αμηχανία*.¹⁵

4.3 Η κοινωνική σύσταση του δρόμου

Ακόμα και με την πρώτη ματιά διαπιστώνει κανείς εύκολα ότι ο δρόμος χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα και μεγάλη ποικιλία σε κοινωνικές ομάδες. Η κεντρικότητα της περιοχής αλλά και η διαβάθμιση των συνθηκών κατά μήκος του δρόμου επιτρέπουν σε μια μεγάλη κατηγορία ανθρώπων να ζούν να εργάζονται ή απλά να κινούνται στην οδό Ηλείου διασταυρώνοντας τις διαφορετικότητές τους χωρίς εμφανή προβλήματα.

Η περιοχή γύρω από την οδό Ηλείου κατοικείται σε μεγάλο βαθμό από μετανάστες οι οποίοι ανάλογα με την οικονομική τους κατάσταση επιλέγουν και την υποπεριοχή του δρόμου που τους εξυπηρετεί. Λαμβάνοντας σαν δείγμα τα ονόματα στα κουδούνια των πολυκατοικιών, παρατηρούμε ότι η μεγαλύτερος αριθμός *ξένων* κατοικεί στο τμήμα μεταξύ Λιοσίων και Αχαρνών και στις λιγότερο περιποιημένες πολυκατοικίες. Πέρα από την κοινότητα των Πολωνών, υπάρχουν κάτοικοι άλλων εθνικοτήτων που ζουν στην περιοχή όπως Αλβανοί, Ρώσοι, *Μαύροι*, αρκετοί Ασιάτες (από διάφορες χώρες) οι οποίοι είτε έχουν δικά τους μαγαζιά (τα χαρακτηριστικά Κινέζικα, εικ. 20) είτε δουλεύουν ως μικροπωλητές κατά μήκος του δρόμου. Επίσης αισθητή είναι και η παρουσία των Μουσουλμάνων οι οποίοι γίνονται αντιληπτοί κυρίως λόγω των γυναικών που φορούν τη χαρακτηριστική μαντίλα στο κεφάλι τους. Η ακριβής προέλευση των Μουσουλμάνων δεν είναι δυνατόν να διευκρινιστεί όπως επίσης συμβαίνει και με τους Ασιάτες.

Το τμήμα πάνω από την Αχαρνών κατοικείται επίσης από αρκετούς φοιτητές λόγω της γειτνίασης του ανατολικού τμήματος της οδού Ηλείου με το Πολυτεχνείο στην οδό Πατησίων. Σε αυτό συμβάλλει και το γεγονός ότι η περιοχή "κάτω" από την Πατησίων έχει διαμερίσματα σχετικά καλής κατάστασης αλλά με χαμηλότερο ενοίκιο από ότι στα γειτονικά Εξάρχεια που αποτελούν τον κατεξοχήν τόπο κατοικίας των φοιτητών. Φαίνεται δε ότι στην οδό Ηλείου έχουν διαμορφωθεί έτσι οι συνθήκες ώστε τα σπίτια περνάνε συχνά από τον ένα φοιτητή στον άλλο κατόπιν συνεννόησης στις "παρέες" που ξέρουν την περιοχή και θέλουν να ζήσουν εκεί.

¹⁵ Ακόμα και η λήψη μιας φωτογραφίας αυτών των πορτών μπορεί να προκαλέσει το περίεργο συναίσθημα της *απρεπούς* ή *κατακρίτας* ενέργειας και την αίσθηση ότι ο φωτογράφος θέτει τον εαυτό του σε κάποιου είδους κίνδυνο...



Εικ. 19 Οίκοι ανοχής στην Αλκιβιάδου



Εικ. 20 Κινέζικα μαγαζιά στην Ηλείου. Είναι χαρακτηριστική η διατήρηση της επιγραφής της προηγούμενης επιχείρησης που στεγαζόταν στον χώρο.

Βέβαια όπως κάθε περιοχή του κέντρου έτσι και εδώ υπάρχουν οι παλιοί έλληνες κάτοικοι πολλοί εκ των οποίων έχουν ζήσει όλη τους ζωή στην οδό Ηλείου και παρά το γεγονός ότι αναγνωρίζουν τα προβλήματα που υπάρχουν δεν δέχονται να μετακινηθούν καθώς αναγνωρίζουν την αξία της κεντρικότητας της περιοχής και την γειτνίασή της με το Πεδίο του Άρεως και την πλατεία Βικτωρίας όσον αφορά στο ανατολικό κομμάτι του δρόμου (περιοχή Γ'). Σε αυτούς αξίζει να προστεθούν και όλοι οι εργαζόμενοι της περιοχής οι οποίοι καταλαμβάνουν τα ισόγεια ή και διαμερίσματα των πολυκατοικιών με εμπορικές δραστηριότητες και γραφεία ή ιατρεία.

Τέλος κυρίως στο ανατολικό τμήμα του δρόμου συναντά κανείς ναρκομανείς που κινούνται στην περιοχή λόγω της ύπαρξης του OKANA στην Γ' Σεπτεμβρίου αλλά και της "πίτσας" που έχει δημιουργηθεί τόσο στην οδό Τσιτσίκων όσο και στην πλατεία Βάθης. Παρατηρείται ότι βρίσκονται στην περιοχή αυτή συγκεκριμένες ώρες της ημέρας – κυρίως το μεσημέρι - και το βράδυ σε μερικές περιπτώσεις διαπράττουν μικροκλοπές ή μπαίνουν σε κλιμακοστάσια πολυκατοικιών προκειμένου να "πάρουν την δόση τους". Μέχρι πρόσφατα ο κήπος του Αρχαιολογικού Μουσείου ήταν επίσης χώρος συνάντησης των ναρκομανών. Όμως η ανάπλασή του (λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων) καθώς και οι επιχειρήσεις της αστυνομίας έδιωξαν τους *ανεπιθύμητους* από αυτό το σημείο της πόλης. Σήμερα στον κινηματογράφο Ρουαγιάλ οι ομάδες αυτές βρίσκουν χώρο για να κρυφτούν από τα βλέμματα καθώς και σε κάθε άλλο σημείο του δρόμου που είναι εγκαταλελειμμένο.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Παρακάτω παραθέτονται μια σειρά από προβλήματα που εντοπίστηκαν στην οδό Ηλείου τα οποία όμως αποτελούν χαρακτηριστικά του μεγαλύτερου μέρους της πόλης. Πριν αναφερθούμε όμως σε αυτά είναι σκόπιμο να τονιστεί ότι η οδός Ηλείου είναι ένας δρόμος που καταφέρνει να συγκεντρώνει έναν μεγάλο αριθμό αντιθέσεων και εντάσεων και παρ' όλα αυτά να διατηρεί τις ισορροπίες. Είναι ένας δρόμος πολυσυλλεκτικός στον οποίο συναντιούνται οι γειτονιές πάρα πολλών ανθρώπων διαφορετικών συνηθειών, οικονομικής κατάστασης, φυλής, θρησκείας, καταγωγής και συνυπάρχουν χωρίς έντονα (ή επικίνδυνα) προβλήματα. Αυτό το στοιχείο είναι πολύ σημαντικό και πρέπει να προστατευθεί διασφαλίζοντας σε όλους αυτούς τους διαφορετικούς ανθρώπους τον χώρο για να υπάρξουν και μαζί αλλά και μόνοι.

Είναι ένας δρόμος πολυλειτουργικός αν και σε κάποια σημεία γίνεται συγκεντρωτικός. Αυτό το χαρακτηριστικό πρέπει να διατηρηθεί και να ενισχυθεί και με άλλες δραστηριότητες που να κάνουν ενδιαφέρουσα τη ζωή του πεζοδρομίου.

Τέλος είναι ένας δρόμος πράσινος και αυτό το στοιχείο είναι θετικό αλλά δεν γίνεται αντιληπτό από τον πεζό. Το θέμα του πρασίνου διατυπώνεται καλύτερα παρακάτω.

5.1 Τα προβλήματα που εντοπίζονται

Μέσα από τη μελέτη του δρόμου εντοπίζονται κάποια προβλήματα που έχουν να κάνουν κυρίως με τα φυσικά του χαρακτηριστικά. Αυτά είναι:

1. Η έντονη ρύπανση, κοινό πρόβλημα όλου του κέντρου της πόλης.
2. Η φθορά του παλιού και του αξιόλογου κτιριακού αποθέματος σε σχέση με την καλύτερη κατάσταση αλλά κακή ποιότητα του νεότερου.
3. Ο κυκλοφοριακός φόρτος, πρόβλημα κοινό για το κέντρο της Αθήνας αλλά αξιοσημείωτο και σε αυτήν την περιοχή. Επιπλέον αιτία του φόρτου αυτού αποτελεί το γεγονός ότι από την Ηπείρου διέρχεται όλη η κίνηση από τα δυτικά και νοτιοδυτικά καθώς ο δρόμος είναι στα όρια του δακτυλίου.
4. Το πρόβλημα στάθμευσης που συνδέεται με τον κυκλοφοριακό φόρτο και την έλλειψη σχεδιασμού των πολυκατοικιών όπου την εποχή που χτίστηκαν δεν υπήρχε πρόβλεψη για θέσεις στάθμευσης.
5. Το πράσινο που την μεγαλύτερη διάρκεια του χρόνου είναι σε κακή κατάσταση. Τόσο η ελλιπής φροντίδα από τον δήμο όσο και η κακομεταχείριση από τους κατοίκους της πόλης συμβάλλουν στην κακή εικόνα που παρουσιάζουν τα δέντρα του δρόμου. Η επιλογή της εποχής κλαδέματος δεν είναι πάντα η σωστή με αποτέλεσμα τα δέντρα να έχουν μια άρρωστη όψη. Επιπλέον οι χρήστες του δρόμου συχνά δένουν πάνω τους μηχανάκια, καρότσια κ.α. ή πετάνε στα παρτέρια νερά με απορρυπαντικά. Συνολικά ο δρόμος είναι κατάφυτος όμως το πράσινο αυτό δεν είναι τμήμα της ζωής του καθώς η κίνηση και ο θόρυβος καλύπτουν οτιδήποτε.
6. Το ασθενές εμπόριο τοπικής σημασίας και ισχυρό υπερτοπικής καθώς και το είδος του. Τα σημεία όπου το τοπικό εμπόριο (ψιλικά, φούρνοι, video club, μπακάλικά) είναι αρκετό βλέπουμε να αποτελούν σημείο συνοχής της γειτονιάς, στοιχείο που βελτιώνει τη ζωή του δρόμου, την κάνει πιο έντονη και διαρκεί μεγάλο μέρος της ημέρας. Αντιθέτως τα καταστήματα υπερτοπικού εμπορίου έχουν αρνητική επίδραση στην γειτονιά όταν προσελκύουν πολλά οχήματα (πελατών, τροφοδοσίας), έχουν ωράριο που τα οδηγεί στο να παραμένουν κλειστά αρκετές ώρες της ημέρας αφήνοντας τα ισόγεια νεκρά, έχουν χρήσεις μη "ελκυστικές" προς τον τυχαίο περαστικό (υδραυλικά, μηχανήματα κτλ).

7. Η κακή διαχείριση του δημόσιου χώρου γενικά, όπως συμβαίνει άλλωστε με αρκετές περιοχές του κέντρου.

5.2 Κριτική και προτάσεις

Μετά από τις παρατηρήσεις γεννιέται το ερώτημα: Τι είναι αυτό που θα έκανε την οδό Ηπείρου έναν καλύτερο δρόμο; Είναι ζήτημα σχεδιασμού και οργάνωσης του κατασκευασμένου χώρου ή αφορά στις σχέσεις που πλέκονται μέσα σε αυτόν; Τα τελευταία χρόνια η κριτική απέναντι στους καθιερωμένους τρόπους διαμόρφωσης του περιβάλλοντος της πόλης στοχεύει στον επαναπροσδιορισμό των εννοιολογικών και μεθοδολογικών εργαλείων του σχεδιασμού. Ο προβληματισμός επικεντρώνεται στο θέμα της *"κλίμακας του αστικού ιστού. Οι προτάσεις στο επίπεδο αυτής της κλίμακας αφορούν την επεξεργασία θεμάτων όπως: το συνεχές του δομημένου χώρου (εσωτερικό – εξωτερικό), η σχέση ιδιωτικού – δημόσιου, οι αλληλοσυμπληρούμενες και αλληλοκαλυπτόμενες τυπικές και άτυπες λειτουργίες, η αλλαγή στη δομή του αστικού περιβάλλοντος, ο ρόλος του αρχιτέκτονα – πολεοδόμου, ο ρόλος των χρηστών ως φορέων αλλαγής."* (Κοσμάκη, Π., Λουκόπουλος, Δ., 1982:113,114). Στην περίπτωση της Αθήνας όμως ο προβληματισμός επικεντρώνεται στα ζητήματα του περιβάλλοντος και των μετακινήσεων ενώ το θέμα των δημόσιων χώρων, της *κλίμακας*, των *σχέσεων ιδιωτικού-δημοσίου* και τα υπόλοιπα ζητήματα που αναφέρονται παραπάνω αντιμετωπίζονται με αμηχανία τόσο από τους αρχιτέκτονες – πολεοδόμους όσο και από την πολιτεία.

▪ Ο κορεσμός

Όλα τα σχέδια που προτείνονται τα τελευταία χρόνια για την Αθήνα στοχεύουν στην αντιμετώπιση του προβλήματος του φυσικού περιβάλλοντος στην πόλη και τις μεταφορές. Η ρύπανση του περιβάλλοντος (με βασικό υπεύθυνο το αυτοκίνητο) και η έλλειψη αξιόπιστων και μη βλαβερών, για το περιβάλλον, μέσων μαζικής μεταφοράς που θα εκτοπίσουν το αυτοκίνητο από το κέντρο, εμφανίζονται κρίσιμα. Η οδός Ηπείρου έχει κορεστεί από αυτοκίνητα, καυσαέρια, έντονους ρυθμούς. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια η πρόταση για απομάκρυνση του ΙΧ είναι ελκυστική, αλλά μη ρεαλιστική. Η πεζοδρόμηση της οδού Ηπείρου δεν σημαίνει απαραίτητα βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης (καθώς η έννοια της βελτίωσης συνδέεται με πολλούς παράγοντες). Όμως το τραμ και μία λωρίδα κίνησης ΙΧ με ταυτόχρονη απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης θα μπορούσαν να βελτιώσουν σημαντικά το *περιβάλλον* του δρόμου. Επιπλέον οι γειτονιές που

βρίσκονται στις δύο πλευρές του δρόμου και διακόπτονται από την έντονη κυκλοφορία, θα μπορέσουν να προσεγγιστούν και να αναπτύξουν εντονότερη δραστηριότητα. Ο δρόμος των πεζών θα σταματήσει να περιορίζεται στα προφυλαγμένα πεζοδρόμια και θα απλωθεί αυξάνοντας την ανθρώπινη ζωή και κινητικότητα σε αυτόν.

Μια τέτοια κίνηση όμως έχει και κοινωνικές επιπτώσεις. Ίσως λοιπόν να μπορούμε να προβλέψουμε ότι με την είσοδο του τραμ στην ζωή του δρόμου και την σταδιακή απομάκρυνση του ΙΧ η περιοχή θα "αναβαθμιστεί" οικονομικά. Τούτο θα σημάνει αύξηση τιμών των ακινήτων στην περιοχή και προσέλκυση περισσότερων επαγγελματικών χρήσεων όπως γραφεία, ιατρεία κτλ καθώς και κατοίκων με υψηλότερα εισοδήματα που θα κατοικήσουν στους τελευταίους ορόφους των πολυκατοικιών. Όπως λέει πολύ "χαριτωμένα" και η Jacobs *"Κάποιοι πλούσιοι πληρώνουν τεράστια ενοίκια για να μετακομίσουν σε περιοχές με σφριγηλή και ποικίλη ζωή του πεζοδρομίου"*.¹⁶ Με την ενίσχυση της φύτευσης στον δρόμο και την απομάκρυνση των σημερινών πομπών καυσαερίων οι περιβαλλοντικές συνθήκες θα βελτιωθούν. Αυτό όμως πιθανά θα έχει ως αποτέλεσμα να αλλάξει η κοινωνική σύσταση του δρόμου. Βέβαια οι αλλαγές μπορεί να μην είναι δραματικές καθώς οι κάθετοι δρόμοι θα παραμείνουν ως έχουν, όμως κάθε κίνηση βελτίωσης της ποιότητας ζωής στην πόλη συνεπάγεται και μια ομάδα του πληθυσμού που μπορεί να την *αγοράσει*.

Στον αντίποδα αυτού του σεναρίου βρίσκεται η πιθανότητα να μην αλλάξει τίποτα στην σύσταση και την οργάνωση του χώρου. Όμως εάν υποθέσουμε ότι το τραμ έχει την ίδια επιρροή με το μετρό το οποίο ανέβασε τις αξίες γης, ακόμη και σε περιοχές πολύ χαμηλού κόστους, τότε η διατήρηση της κατάστασης στα σημερινά επίπεδα μήπως θα σήμαινε αποτυχημένη λειτουργία του τραμ; Οι σημερινές ισορροπίες λοιπόν θα είναι σκόπιμο να μην διαταραχθούν από τις ανεξέλεγκτες κινήσεις της αγοράς γης αλλά να διατηρηθούν με τις κατάλληλες νομοθετικές ρυθμίσεις ώστε η υγιής πόλη να μην αποτελεί προνόμιο των οικονομικά ισχυρών και μόνο.

▪ Χρήσεις και χρήστες

Οι χρήσεις του δρόμου σήμερα δείχνουν να έχουν τους δικούς τους νόμους οργάνωσης. Είναι αξιοπρόσεκτο το γεγονός ότι μόνο η παρουσία της ΔΟΥ έχει μετατρέψει τα ισόγεια καταστήματα μιας ολόκληρης περιοχής σε λογιστικά γραφεία. Κάπως έτσι δημιουργούνται διάφοροι πυρήνες λειτουργιών που σχετίζονται μεταξύ τους σε κάποια σημεία του δρόμου. Η ανάπτυξη αυτών των πυρήνων σχετίζονται με τις "φυσικές" διαδικασίες της πόλης και παράγουν τις σχέσεις που

¹⁶ Από τη συλλογή κειμένων *Επί πόλεως*, σ. 133 (βλ. Βιβλιογραφία)

δίνουν τη ζωή στον δρόμο. Σήμερα ο δρόμος παρουσιάζει σημεία πύκνωσης και αραιώσης όσον αφορά τη συγκέντρωση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Η παρατήρηση έδειξε ότι οι περιοχές που συγκεντρώνουν λειτουργίες τοπικής σημασίας παρουσιάζουν ζωντάνια το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας. Για παράδειγμα ο φούρνος της γειτονιάς είναι ένας σταθερός τόπος συνάντησης των ανθρώπων που κατοικούν ή εργάζονται στην περιοχή. Το σταθερό αυτό σημείο αναφοράς αποτελεί έναν κοινωνικό χώρο διόλου αμελητέο για την πόλη. Ο φούρνος και ο κάθε τέτοιος *δημόσιος* χώρος του δρόμου βοηθάει ώστε να αναπτυχθούν κοινωνικές σχέσεις απαραίτητες για να δημιουργηθεί ένα αίσθημα *δημόσιας ταυτότητας των ανθρώπων, ένα πλέγμα σεβασμού και μια πηγή βοήθειας σε περιπτώσεις ανάγκης προσωπικής ή της γειτονιάς. Η έλλειψη αυτής της εμπιστοσύνης είναι καταστροφική για ένα δρόμο της πόλης. Η καλλιέργειά της δεν μπορεί να θεσμοθετηθεί. Και, πάνω απ' όλα, δεν συνεπάγεται ιδιωτικές δεσμεύσεις.*¹⁷(Jacobs, J., 1965) Εάν οι ίδιοι οι άνθρωποι δεν θέλουν να βρεθούν τότε τι μπορεί να κάνει ο σχεδιασμός; Η δουλειά του αρχιτέκτονα ή του πολεοδόμου είναι να φροντίσει να δημιουργηθούν οι συνθήκες για να υπάρξει ο χώρος συνεύρεσης μέσα στην πόλη. Το αν οι άνθρωποι θα πάνε σε αυτόν είναι ένα άλλο θέμα.

- **Ο χώρος των ανθρώπων**

Στην περίπτωση της οδού Ηλείου ο δρόμος φαίνεται να ανήκει κατ' αρχήν στα οχήματα και δευτερευόντως στους ανθρώπους. Εδώ ο ζητούμενος χώρος για τους ανθρώπους και τις δραστηριότητες δίχως αυτοκίνητα, περιορίζεται στα πεζοδρόμια και στους κάθετους δρόμους που δεν έχουν έντονη κυκλοφορία. Για παράδειγμα μια δραστηριότητα που επιτρέπει την χρήση του δρόμου από τους πεζούς είναι η λαϊκή αγορά η οποία στην περιπτώσή μας συμβαίνει τις Τετάρτες στην οδό Χίου και τις Πέμπτες στην οδό Φυλής. Πέρα από αυτήν ο δρόμος - δηλαδή τα πεζοδρόμια - έχει κυρίως τη λειτουργία του "γρήγορου" περάσματος. Οι χώροι των ανθρώπων περιορίζονται μέσα από τις βιτρίνες των καταστημάτων, το πεζοδρόμιο χρησιμεύει για το γρήγορο πέρασμα από την μια άκρη στην άλλη και από μαγαζί σε μαγαζί. Μόνο στην περιοχή της πολωνικής συνοικίας γίνεται αντιληπτή η χρήση του δρόμου από τους πεζούς και αυτό γιατί εκεί εντοπίζονται τα *συστατικά* που φτιάχνουν την *γειτονιά*. Η εκκλησία, τα μαγαζιά και ο πεζόδρομος με τα εστιατόρια συνιστούν την τυπολογία της γειτονιάς κατοικίας. Όμως η πολωνική κοινότητα έχει και κάτι άλλο που κάνει την παρουσία της στον δημόσιο χώρο δυναμική και αυτό είναι η συνοχή. Η δημιουργία της γειτονιάς τους μέσα από την ανάγκη να αναφερθούν σε έναν τόπο

¹⁷ Στο ίδιο, σ. 132 (βλ. βιβλιογραφία)

κοινό που είναι μακριά από την πατρίδα, έφερε τους Πολωνούς κοντά. Η έννοια της κοινότητας υπάρχει γιατί υπάρχει ο δεσμός. Η γειτονιά δημιουργείται επειδή οι άνθρωποι την έχουν ανάγκη και *"συμπυκνώνει μια πολύμορφη, πολύπλευρη νοσταλγία του κατοίκου της σύγχρονης πόλης για ένα περιβάλλον άμεσο, κοντινό και οικείο, το οποίο αναγνωρίζει και μέσα από το οποίο αναγνωρίζεται."* (Γερόλυμπος, Α., 1986:137)

- **Τα κενά στον ιστό και η φθορά**

Αναγνωρίζουμε ότι το κτισμένο περιβάλλον του δρόμου είναι δεδομένο και δύσκολα μεταβάλλεται –εξ' άλλου κάτι τέτοιο δεν είναι ο στόχος. Όμως η σημερινή κατάσταση επιβάλλει κάποιες διευθετήσεις όσον αφορά το υπάρχον κτιριακό απόθεμα όσο και τους κενούς χώρους που έχουν προκύψει. Η συντήρηση της κτιριακής μάζας και η διατήρησή της σε καλή κατάσταση, είναι το επιθυμητό. Αυτός ήταν και ο στόχος του προγράμματος επισκευών των όψεων κτιρίων της Αθήνας που έγινε κατά το 2004. Όμως σκόπιμο είναι να διαφυλαχτεί και ο χαρακτήρας των κτιρίων που διεκδικούν θέση στην ιστορία της αρχιτεκτονικής του δρόμου και τα οποία δέον θα ήταν να μην έχουν την τύχη της πολυκατοικίας του αριθμού 17. Η κατεδάφιση ή η εγκατάλειψη των αξιόλογων κτιρίων του δρόμου είναι ένα στοιχείο αρνητικό το οποίο αποσκοπεί στην εμπορική τους εκμετάλλευση και στην περαιτέρω *υποβάθμιση* του ήδη επιβαρυσμένου περιβάλλοντος. Ένα άλλο θέμα είναι η ύπαρξη κενών στο μέτωπο του δρόμου που στην καλύτερη περίπτωση συγκεντρώνουν οχλούσες λειτουργίες (parking) ή αποτελούν σκουπιδότοπους και χώρους επικίνδυνους για την δημόσια υγεία. Το κενό σε έναν φορτωμένο δρόμο όπως είναι η οδός Ηλείου, είναι πολύ χρήσιμο και βοηθάει στο να "ανασάνει" ο δρόμος. Η σωστή διαχείριση του κενού και η απόδοσή του σε ανθρώπινες δραστηριότητες χωρίς "περιφράξεις" (βλ. γήπεδα στην Ν. Μεταξά) το βοηθά να αποκτήσει οργανική σχέση με τον δρόμο και χώρο εκτόνωσης της πεζής κίνησης. Η περίπτωση του Ρουαγιαλ είναι ενδεικτική για μια τέτοια μεταχείριση καθώς πρόκειται για ένα μεγάλο κενό δίπλα στον κατάφυτο και περιφραγμένο κήπο του μεγάρου Λιβιεράτου. Η ενοποίηση αυτού του υπαίθριου χώρου στα ανατολικά της Ηλείου δημιουργεί ένα διευρυμένο μέτωπο και εξυπηρετεί στην διάχυση της πεζής κυκλοφορίας μέσα από ένα περιβάλλον πιο κοντά στην ανθρώπινη κλίμακα.

- **Υποβάθμιση – Αναβάθμιση**

Το μόνο στοιχείο υποβάθμισης που εντοπίζεται στην οδό Ηλείου έχει να κάνει με το περιβάλλον και τον κυκλοφοριακό φόρτο. Η αναβάθμιση του περιβάλλοντος αυτού μπορεί να επιτευχθεί με την διατήρηση της κυκλοφορίας σε χαμηλότερα επίπεδα από τα σημερινά. Πιθανά η διοχέτευση της κίνησης των οχημάτων σε κάποιον κοντινό δρόμο μεγαλύτερο και με λιγότερη κατοικία θα ήταν ένας τρόπος αποσυμφόρησης της κατάστασης. Πιθανά η γειτονική οδός Μάρνη, η οποία έχει μεγαλύτερο πλάτος, να μπορούσε να παραλάβει την βαριά κυκλοφορία, όπως τα φορτηγά και γενικά τα βαριά οχήματα. Αυτό βέβαια προϋποθέτει ότι η Μάρνη θα ήταν το νέο όριο του δακτυλίου μικραίνοντας έτσι την περίμετρό του. Ίσως λοιπόν να πρέπει να διευρυνθεί ο δακτύλιος πέρα από την πυκνοκατοικημένη ζώνη της Πατησίων με πιθανότητα να μειωθεί η κυκλοφορία στους κάθετους σε αυτήν δρόμους.

Επίλογος

Η Αθήνα ζει την μετά - ολυμπιακή περίοδό της, γεγονός που σημαίνει αρκετές αλλαγές στην οργάνωση κυρίως του δημόσιου χώρου του κέντρου. Οι αναπλάσεις, οι επισκευές και οι δενδροφυτεύσεις που έγιναν άλλαξαν σε πολλά σημεία την εικόνα της πόλης. Όμως αυτό έφερε διαφορά στην ζωή της πόλης; Κατά την περίοδο του Αυγούστου του 2004 το κέντρο της Αθήνας χαρακτηρίστηκε από όλους όσους το έζησαν με τον καλύτερο τρόπο. Οι δρόμοι της πόλης άλλαξαν γιατί οι **ρυθμοί** και οι **πυκνότητες** ήταν μικρότερες. Τα αυτοκίνητα μειώθηκαν, ο κόσμος χρησιμοποίησε τα μμμ και το κυριότερο **έζησε στους δρόμους** δεν τους χρησιμοποίησε μόνο για μετακίνηση. Σήμερα που οι αγώνες έχουν τελειώσει και τα έργα ανάπλασης έχουν υλοποιηθεί το κλίμα της πόλης δεν είναι σαν αυτό του Αυγούστου διότι η γνωστή καθημερινότητα της πόλης την μετέτρεψε πάλι σε **πεδίο μετακινήσεων και θορύβου**. Παρατηρώντας την οδό Ηλείου πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τους Ολυμπιακούς διαπιστώνεται το ίδιο. Η Ηλείου πριν ήταν ένας δρόμος με δεδομένα κακό εξοπλισμό, μίζερα δέντρα, σπασμένα πεζοδρόμια και κακή ποιότητα ζωής. Κατά την διάρκεια των αγώνων τα τεχνητά στοιχεία του δρόμου επισκευάστηκαν με αποτέλεσμα να είναι εξαιρετικά, το ίδιο και η ζωή σ' αυτόν. Σήμερα η ζωή επανέρχεται στην κατάσταση

που ήταν πριν τους αγώνες. Μήπως λοιπόν δεν αρκεί η βελτίωση του αστικού εξοπλισμού για να γίνει καλύτερη η ζωή του δρόμου στο επίπεδο του δρόμου; (και όχι σε κάποιο ρετιρέ)

Κοιτώντας πάλι την οδό Ηλείου μπορούμε να εντοπίσουμε ποιότητες – καλές ή κακές – οι οποίες τελικά κατασκευάζουν τον δρόμο που ξέρουμε. Αν κλιθούμε όμως να "διαλέξουμε" το σημείο του δρόμου που είναι "καλύτερο" ποιο θα ήταν αυτό; Σαφώς η απάντηση που θα δώσει ο καθένας είναι διαφορετική και πηγάζει από τις αντιλήψεις του γύρω από το τι είναι ο "καλός" δρόμος και κατά συνέπεια η "καλή" πόλη – ερώτημα που τέθηκε εντονότατα από τους εκπρόσωπους της μοντέρνας αρχιτεκτονικής και πολεοδομίας. Επειδή το ζήτημα της "καλής" πόλης παραμένει αναπάντητο περιοριζόμαστε στο να προτείνουμε βελτίωση στις υποδομές της πόλης και σε όλα εκείνα τα πράγματα που "σχεδιάζονται" από τον άνθρωπο: τα δίκτυα, τα κτίρια, τις μεταφορές κτλ. Υποθέτοντας ότι ένα ποσοστό αυτών των σχεδιασμένων παρεμβάσεων έχει σήμερα υλοποιηθεί γιατί ωστόσο η εικόνα του δρόμου (όχι αυτή που αντιλαμβάνονται τα μάτια) μένει η ίδια;

Την απάντηση θα την βρούμε στην έλλειψη της *κλίμακας* που έχει ως συνέπεια την διαταραχή των *σχέσεων* ανάμεσα στα έμψυχα και τα άψυχα συστατικά της πόλης. Ο δρόμος έχει κορεστεί από πράγματα που συμβαίνουν και υπερσχύουν άλλων, συμβατών, στην ανθρώπινη κλίμακα. Η κλίμακα της κυκλοφορίας είναι μεγάλη, η κλίμακα του κτισμένου περιβάλλοντος επίσης. Το κτισμένο δεν μπορεί να αλλάξει και γι' αυτό τον λόγο η αναζήτηση της *καλής* ποιότητας του δρόμου είναι τελικά η *εύρεση* του δρόμου. Ο δρόμος σαν συνεκτικός κρίκος έχει αλλοιωθεί, έχει γίνει συνώνυμος του άξονα κυκλοφορίας οχημάτων και μόνο και ειδικά το γεγονός ότι αποτελεί το όριο μιας απαγορευμένης ζώνης (δακτύλιος) τον καθιστά ακόμη πιο φορτισμένο. Η κυκλοφορία αυτή διαλύει την περιοχή, επιβαρύνει το περιβάλλον με κάθε τρόπο (καυσαέρια, θόρυβος), αποξενώνει τις γειτονιές και κλείνει τους ανθρώπους στα σπίτια τους.

Η παρέμβαση που θα αναβάθμιζε το περιβάλλον του δρόμου (που είναι το μοναδικό υποβαθμισμένο στοιχείο) δεν είναι εφικτό να κατονομαστεί. Ο στόχος όμως είναι ο περιορισμός των οχημάτων και η δημιουργία ενός δρόμου που περιέχει την ανθρώπινη –πεζή– δραστηριότητα και ενός δρόμου που λειτουργεί συνδυαστικά για τις δύο του πλευρές και όχι διασπαστικά. Διότι εφόσον το κτισμένο περιβάλλον έχει μια κλίμακα δεδομένη και ο ιστός μια πυκνότητα αμετάκλητη, η όποια παρέμβαση αφορά στην διαχείριση του χώρου που απομένει, δηλαδή του δρόμου που είναι ο φορέας της δημόσιας ζωής.

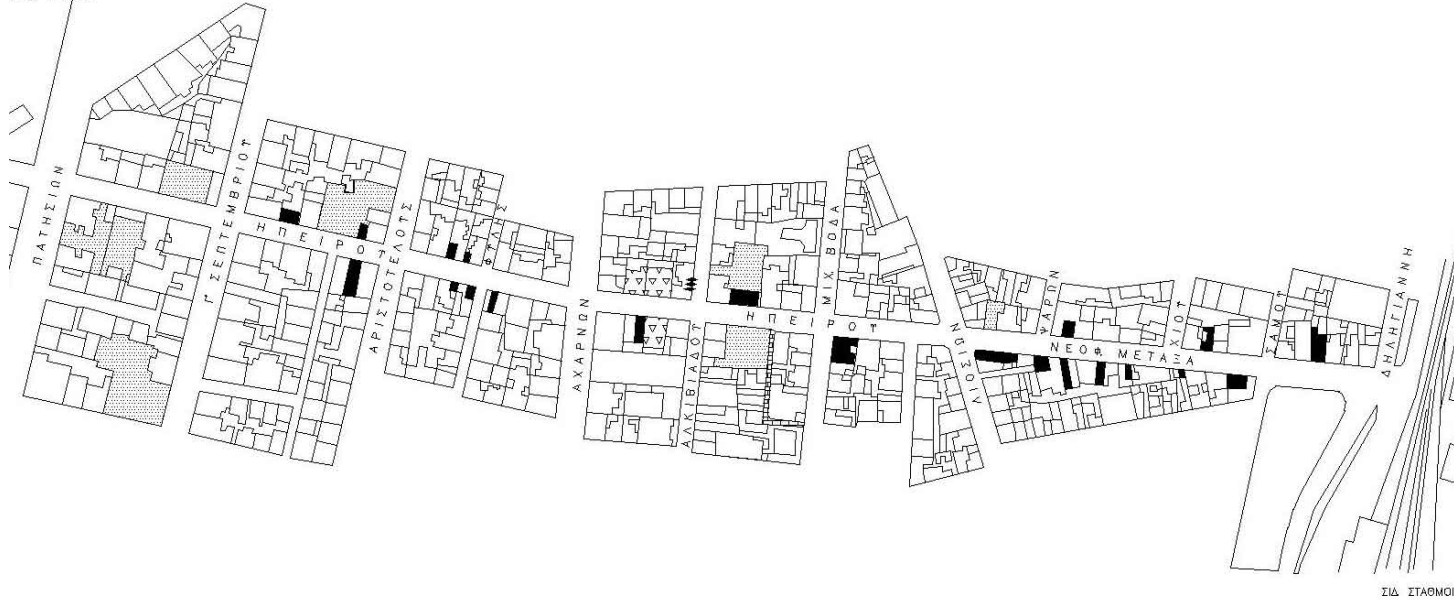


| ΒΑΣΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ | |
|----------------------------|---------------------------------|
| ΧΑΡΤΗΣ 1 | ΤΥΠΟΜΗΜΑ |
| ▲ | ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ |
| ● | ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ ΗΛ/ΜΗΧ & ΥΔΡ/ΚΩΝ |
| ■ | ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ |
| ⊕ | ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΗΙ-ΓΙ |
| ▨ | ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ |
| Ⓜ | ΤΟΥΡ. ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ |
| ▧ | ΔΗΜ. ΚΤΙΡΙΑ |
| Ⓢ | ΣΧΟΛΕΙΟ |
| ⓔ | ΕΚΚΛΗΣΙΑ |
| + | ΓΗΠΕΔΑ |
| ▨ | ΑΔΕΙΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ |
| Ⓟ | ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ |



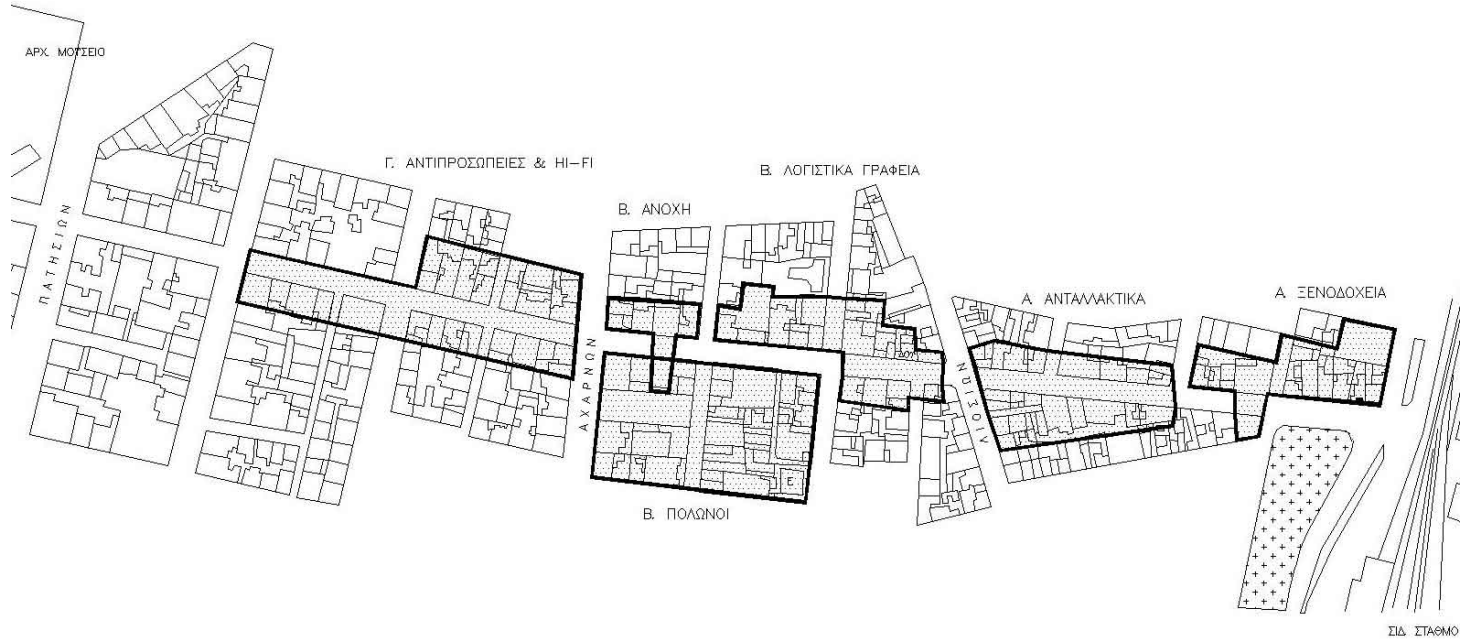


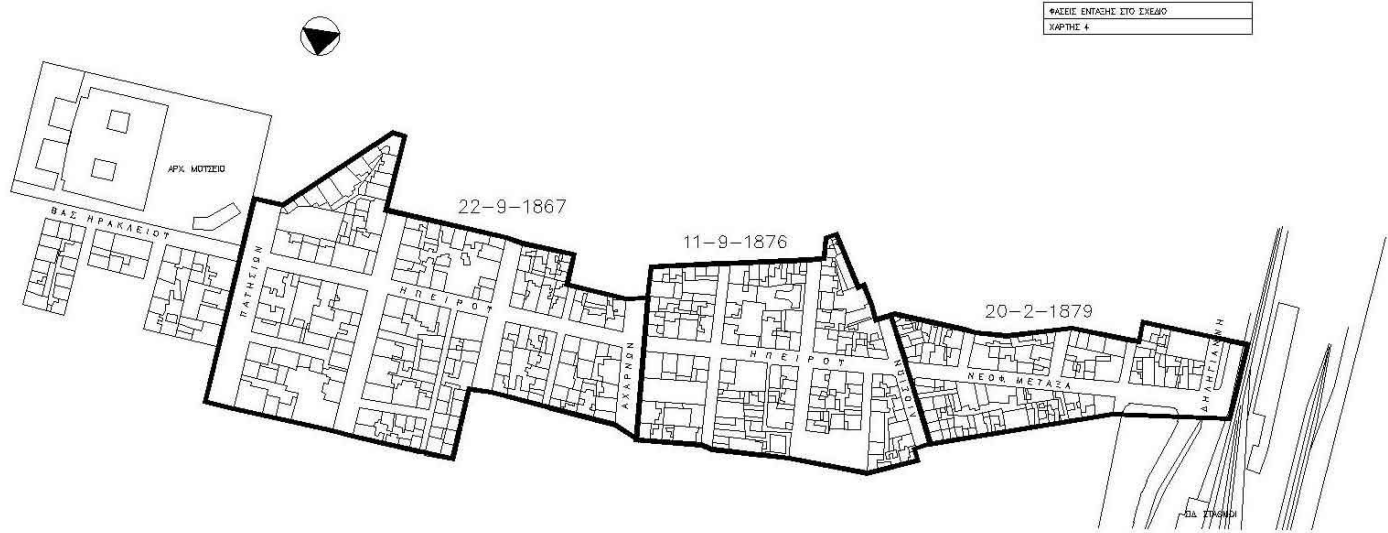
ΑΡΧ. ΜΟΤΕΙΟ



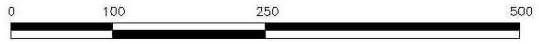
| ΤΑ "ΑΤΤΠΑ" | |
|------------|-------------------------------|
| ΧΑΡΤΗΣ 2 | ΤΠΟΜΝΗΜΑ |
| | ΟΙΚΟΙ ΑΝΟΧΗΣ |
| | ΚΕΝΑ ΙΣΟΓΕΙΑ - "ΑΣΠΡΑ" ΤΖΑΜΙΑ |
| | ΨΥΧΑΓΟΓΙΑ - "ΣΚΤΛΑΔΙΚΑ" |
| | ΑΔΕΙΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ |








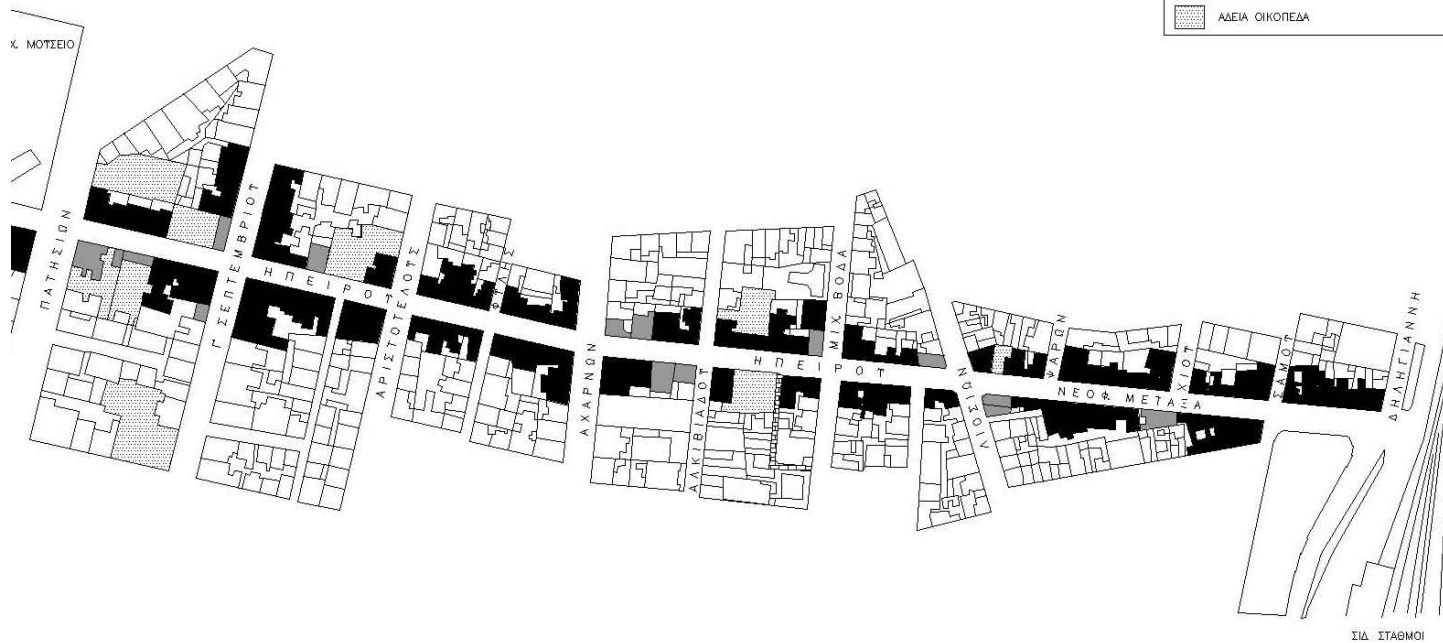


▲ΑΙΕΙΣ ΕΝΤΑΧΕΙ ΣΤΟ ΕΡΓΩΣ
ΣΑΦΗΣ 4





| | |
|---|----------------------------------|
| ΤΥΠΗ ΚΤΙΡΙΩΝ | |
| ΧΑΡΤΗΣ 5 | ΤΡΟΜΗΝΗΜΑ |
|  | ΨΗΛΑ ΚΤΙΡΙΑ (ΠΑΝΩ ΑΠΟ 3 ΟΡΟΦΟΤΣ) |
|  | ΧΑΜΗΛΑ ΚΤΙΡΙΑ (ΜΕΧΡΙ 2 ΟΡΟΦΟΤΣ) |
|  | ΑΔΕΙΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ |



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Βαΐου, Ντ., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου, Μ., 1999, "Η μεταπολεμική ελληνική πολεοδομία, μεταξύ θεωρίας και συγκυρίας" στο **Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1945 έως το 1974**, Πρακτικά του 2ου Συνεδρίου Εταιρίας Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας, Βόλος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
2. Βαΐου, Ντ., Μαντουβάλου, Μ., 2001, "Επιλεκτική αναδρομή στη μελέτη της πόλης μετά το '68", **Σύγχρονα Θέματα**, τ. 76-77
3. Γερολύμπου, Α. κ.α. (επιμ.), 1986, **Επί πόλεως**, Θεσσαλονίκη: Σύγχρονα Θέματα
4. Δήμος Αθηναίων, 1991, **Σύστημα Τραμ για την Ιστορική Αθήνα**, Σύμβουλοι: Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος ΕΠΕ – Denco Σύμβουλοι Μηχανικοί
5. ΕΜΠ – Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Τραμ ΑΕ – Επιτροπή Εμπειρογνομώνων ΥΜΕ για το Τραμ, 2004, **Ολοκληρωμένο Δίκτυο Τραμ στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών, Επεκτάσεις με στόχο το 2008**, Αθήνα: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ
6. Κονταράτος, Σ., Wang, W., 2000, **Αρχιτεκτονική του 20ου αιώνα, Ελλάδα**, Αθήνα: ΕΙΑ, Φρανκφούρτη: DAM, Μόναχο, Λονδίνο, ΝΥ: Prestel
7. Κοσμάκη, Π., Λουκόπουλος, Δ., 1982, "Ο ιστός της πόλης. Θεωρίες και εφαρμογές.", **Αρχιτεκτονικά Θέματα**, τ. 16
8. Μαντουβάλου, Μ., 1998, "Ο πολεοδομικός σχεδιασμός της Αθήνας (1830-1940)", στο **Από την Ακρόπολη της Αθήνας στο λιμάνι του Πειραιά**, Αθήνα: Ε.Μ.Πολυτεχνείο – Polytecnico di Milano
9. Μαντουβάλου, Μ., 1985, "Η οικοδομή στην Αθήνα μετά τον πόλεμο: Οικονομικές και κοινωνικές απόψεις μιας ευκαιριακής ανάπτυξης" στο **Η Αθήνα όπως (δεν) φαίνεται 1940-1985**, ΥΠΠΟ, 1985
10. Μπίρης, Κ. Η., 1945, **Τοπωνυμικά των Αθηνών**, Αθήνα: Αττικού
11. Μπίρης, Κ. Η., 1996, **Αι Αθήναι, από του 19ου εις τον 20ον αιώνα**, Αθήνα: Μέλισσα
12. Περάση, Μ., 2001, "Αχαρνών και ...Πολωνίας" στο περιοδικό **Έψιλον**, τ. 512, σ. 44-52
13. Rossi, A., 1991, **Η αρχιτεκτονική της πόλης**, Θεσσαλονίκη: University Studio Press
14. Σαρηγιάννης, Γ. Μ., 2000, **Αθήνα 1830 –2000. Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές**, Αθήνα: Συμμετρία
15. Τραυλός, Ι., 1993, **Πολεοδομική Εξέλιξις των Αθηνών**, Αθήνα: ΚΑΠΟΝ

ΠΗΓΕΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

1. Αντωνάτου, Ε. & Mauzy, Μ., 2002, **Φωτογραφικά πανοράματα της Ελλάδας**, Αθήνα: Ποταμός
2. - 1967, **Νεοκλασική Αρχιτεκτονική στην Ελλάδα**, Αθήνα: Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος