

Οι δύο όμινες της πόλης:
Σχέδιο του Le Corbusier.
Σήμα του Συνεδρίου του
1933.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΕΑ ΧΑΡΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ;

Από την «Οργανική πόλη» στην «Πόλη των πολιτών»

Μαρία Κορμά
Αρχιτέκτων

Με αυτόν τον τίτλο πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, κατά το διήμερο 16 και 17 Ιουνίου 1994, εθνικό προσωνύμερο, το οποίο συνδιοργανώθηκε από τον Δήμο Αθηναίων και τον Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ), με τη συμμετοχή και των ΥΠΕΧΩΔΕ, ΚΕΔΚΕ, ΤΕΕ, ΣΑΔΑΣ, Ε.С.Τ.Ρ. και Α.Κ.Ο. Την Οργανωτική Επιτροπή αποτελούσαν, από μεν τον Δήμο Αθηναίων οι: Αλέξανδρος Τριποδάκης, αρχιτέκτων πολεοδόμος, ως αντιδημαρχός Αθηναίων τότε, Αυγή Μαρκοπούλου, αρχιτέκτων πολεοδόμος, Βασιλείνη Κωνσταντίνου, αρχιτέκτων, Μιχάλης Πρώος, αρχιτέκτων. Από δε τον Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών οι: Θύμιος Παπαγιάννης, πρόεδρος Σ.Ε.Π.Ο.Χ., Αθανάσιος Αραβαντανός, καθηγητής Ε.Μ.Π., Βάσος Κιζήλου, αρχιτέκτων πολεοδόμος, και Ευάγγελος Γαβριέλατος, μέλος Δ.Σ. Σ.Ε.Π.Ο.Χ.

Αν και όχι μέμενο αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, αξέψει να παρουσιασθεί από τις σελίδες αυτού του περιοδικού, μια και η δημιουργία της πόλης έχει τις ρίζες της στην ελληνική αρχαιότητα και η εξέλιξη της ως ζωντανού οργανισμού φτάνει ώς τις μέρες μας.

Αποκορύφωση δύλη αυτής της προσπάθειας θα είναι η διοργάνωση διεθνών συνεδρίου στην Αθήνα, το φθινόπωρο του 1995, με το ίδιο θέμα και με σκοπό να διαπιστωθεί ένας νέος κώδικας, μια **Νέα Χάρτα της Αθήνας**, αν φυσικά προκύψει από τις συνεδριακές εργασίες θετική απάντηση στο ερωτηματικό της πίτλου. Αν δηλαδή χρειάζεται μια τέτοια νέα χάρτα, και κυρίως αν είναι δυνατόν να υπάρχει μια κοινή χάρτα σε επίπεδο γενικών αρχών, που να ισχει για όλους τους οικισμούς του κόσμου, με την τεράστια ποικιλία που τους διακρίνει από κάθε άποψη, όπως περιβάλλον, οικονομική κατάσταση, κοινωνική διαμόρφωση, πολιτισμική κληρονομιά, και προπαντός πληθυσμιακό μέγεθος.

Στο ενημερωτικό αυτό σημείωμα παρουσιάζονται συνοπτικά – σχεδόν τηλεγραφικά – τα ουσιώδεστα σημεία των εισηγήσεων και των συζητήσεων που έγιναν σε δύο τραπέζια κατά τη διάρκεια του διημέρου, ταξινομημένα στις εξής ενότητες:

1. Τι είναι η «Χάρτα της Αθήνας», πώς γεννήθηκε και τι επιπτώσεις επέφερε στις σύγχρονες πόλεις.
2. Ποιά προβλήματα χαρακτηρίζουν τις σύγχρο-

νες πόλεις και ποιές αιτίες τα δημιούργησαν.

3. Ποιες δυνάμεις με τις αλληλεπιδράσεις τους διαμορφώνουν τις πόλεις μας σήμερα.

4. Αν και πόσο μπορούν όλοι αυτοί οι διαφορετικοί παράγοντες δημιουργίας της σύγχρονης πόλης να αντιμετωπίσουν με κάποιον κοινό κωδικό.

Υπάρχουν ωστόσο κάποια καίρια σημεία που πρόκυψαν από τις εργασίες και που αξίζει να επισημανθούν από την αρχή, και αυτά είναι:

– Η ανάγκη συνεργασίας επιστημόνων από διαφορετικών κλάδους, αφού τα προβλήματα της πόλης είναι και σύνθετα και σταξικά και απαιτούν πολυεπίπεδη έρευνα.

– Η άμεση φροντίδα του περιβάλλοντος και η συνετή διαχείριση των πόρων, η έννοια της «αιφεροφρίας», δηλαδή, που λειτουργεί πια σαν καίρια παράμετρος σε κάθε προσπάθεια πολεοδομικού σχεδιασμού.

– Η ουσιαστική συμμετοχή της πολιτή στις διαδικασίες διαμόρφωσης της πόλης του, πράγμα που αποτελεί και τον κυριότερο όρο αναβάθμισης της ποιότητας ζωής, ίσως δικαιολογητικό σχεδιασμού.

Αλλώστε η αριθμητικά λιγοστή συμμετοχή συνέδρων είναι ίσως ένα σημάδι των καιρών.

Εύτυχως που η ζωντάνια των εισηγήσεων και ο νευρώδης παλμός των συζητήσεων στα δύο στρογγυλά τραπέζια αντιστάθμισαν σημαντικά τη μελαγχολία της μειωμένης συμμετοχής και επιπρέπουν μια γεύση αισιοδοξίας για το μέλλον.

1. Η «Χάρτα της Αθήνας»

Με αυτό το όνομα έγιναν γνωστά τα συμπεράσματα του «IV Διεθνούς Συνεδρίου Νεωτέρας Αρχιτεκτονικής», όπως το δημοσιεύσεις στο *Le Corbusier* πολύ αργότερα από το συνέδριο, το οποίο είναι γνωστό ως IV C.I.A.M. (Congrès International d'Architecture Moderne) και πραγματοποιήθηκε μεταξύ 29 Ιουλίου και 13 Αυγούστου 1933, πάνω στο κρουαζέρεπόλι της ΑΠΤΡΙΣ II, και στην Αθήνα, στα κτήρια του ΕΜΠ, με τη συμμετοχή πολλών από τα τότε ιερά τέρατα της μοντέρνας αρχιτεκτονικής και με σημαντική ελληνική παρουσία, συνοδεύοντας δε και από την έκθεση των πολεοδομικών σχεδίων 33 πόλεων, κυρίως ευρωπαϊκών.

Θέμα του IV CIAM ήταν η «ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΠΟΛΙΣ»

και στόχος του να δοθεί το περιεχόμενο του πολεοδόμικου σχεδιασμού και να προτάθουν λύσεις για τα προβλήματα των πόλεων, τα οποία είχαν ήδη επιστημένη από τα τέλη του 19ου αιώνα ως επακόλουθη της βιομηχανικής επανάστασης. Είχαν μάλιστα προηγηθεί του συνεδρίου πολές αναλύεις και προτάσεις από τους πρωτοπόρους αρχιτέκτονες-πολεοδόμους για διάφορες πόλεις, κυρίως της Ευρώπης και της Β. Αμερικής.

Η χρονική περίοδος που πραγματοποιήθηκε το IV CIAM είχε σημαδεύτει από την άνοδο του Χίτλερ στην έδουσα, στη Γερμανία, και, παλιότερα, του Στάλιν στη Σοβιετική Ένωση.

Για τις συνθήκες της εποχής τα συμπεράσματα του συνεδρίου θεωρούνταν σημαντικά, με περισσότερα θετικά αλλά και αρκετά αρνητικά σημεία. Στα θετικά στοιχεία της «Χάρτας της Αθήνας» καταγράφονται:

- το ότι θεωρεί τον άνθρωπο και τις ανάγκες του ως μέτρο όλων των προσπαθειών πολεοδομικού σχεδιασμού,
- δεσχεταί τον σύνθετο χαρακτήρα των πόλεων από παράγοντες γεωγραφικούς, οικονομικούς και πολιτικούς,
- τονίζει την ανάγκη του σχεδιασμού σε όλα τα επίπεδα, ενώ διαπιστώνει το χάραμα μεταξύ οικονομικής διαστριπότητας και διοικητικού μηχανισμού,
- εντοπίζει το πρόβλημα του διοικησιακού καθεστώτος της γης και καυτηριάζει την κερδοσκοπία και τη μηχανοκρατία, και τέλος
- ταξινομεί τις λειτουργίες της πόλης σε κατοικία, εργασία, αναψυχή και κυκλοφορία, και προσπαθεί να κωδικοποιεί τις φυσικές παραμέτρους (φως, αέρας, ήλιος, θέα, πράσινο) για τις ανάγκες του σχεδιασμού.

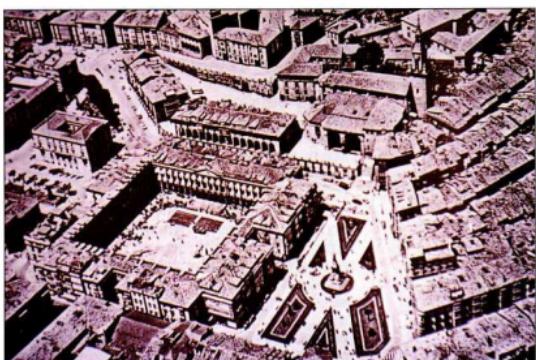
Χαρακτηριστική είναι η τελευταία φράση του κειμένου:

«Τό ιδιωτικόν συμφέρον πρέπει νά υποταχθῇ εἰς τό συμφέρον τῆς δόλτοπτης.»

Τα αρνητικά στοιχεία της χάρτας, όπως ο υπερτονισμός της σημασίας του «ειδοκύ- αρχιτέκτονα-πολεοδόμου και της «συγχρόνης τεχνολογίας», που θα έλιωναν όλα τα προβλήματα, καθώς και η επιμονή στην αυστηρή χωροθέτηση των λειτουργιών της πόλης και η καταδίκη του παραδοσιακού ιστού με τα συνεχές οικοδομικό σύστημα, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι και οι θετικές αρχές της χάρτας στην πράξη μεταφράστηκαν ή παραφράστηκαν κατά διαφορετικούς τρόπους, οδήγησαν τους μεταγενέστερους αρχιτέκτονες-πολεοδόμους σε αυστηρή κριτική της χάρτας, μέχρι σημείου απόρριψή της.

Χωρὶς να γίνεται δεκτό ότι φταίει μόνο η «Χάρτα της Αθήνας» για την κακοδαιμονία των σημειωνών πόλεων, είναι φανερό ότι ο αυστηρός διαχωρισμός των πόλεων σε ζώνες μιας χρήσεως και ο κυριαρχικός ρόλος που αποδόθηκε στην κυκλοφορία, κυρίως του αυτοκινήτου, οδήγησαν σε παραμορφώσεις όπως πόλεις-υπωρτήρια, εμπορικά κέντρα, βιομηχανικά πάρκα κλπ., με τα γνωστά ολέθρια αποτελέσματα στη συνοχή του κοινωνικού ιστού των πόλεων (απομόνωση, κοινωνική βία, ναρκωτικά κλπ.).

Ευτυχώς οι ελληνικές πόλεις πολύ λίγο, αν όχι καθόλου, επιτρέπτηκαν από τις αρχές της



Παραδοσιακός ιστός πόλης. Πλάτα Μαγιόρ. Μαρσίπη.

2. Προβλήματα στις σύγχρονες πόλεις

Ουσιαστική σ' αυτήν την ενότητα ήταν η προσφορά των ειδικών ομιλητών, ψυχολόγων, ψυχιάτρων, οικονομιστών, δημοσιογράφων, οι οποίαί παρουσίασαν αφ' ενός μεν την ιστορική εξέλιξη των πόλεων, αφ' ετέρου δε το πώς θώνευε ψυχολογικά κάτοικος τον γύρω του χώρο.

Από την ιστορική αναδρομή προκύπτει πώς στις ευρωπαϊκές κυρίως πόλεις, και από τον 5ο μ.Χ. αιώνα ώς την αστική επανάσταση, η εξέλιξη ήταν αργή, η ιεραρχική δομή της εξουσίας στέρεη, τη τεχνολογία συμβατή με το περιβάλλον, η κυκλοφορία σε αργούς ρυθμούς και ο κοινωνικός ιστός σε σχετική ισορροπία, παρό τα αντικρουόμενα οικονομικά συμφέροντα των διαφόρων κοινωνικών ομάδων.

Πρώτη η αστική επανάσταση αμφισβήτησε και ανέτρεψε τις υπάρχουσες δομές, πολιτικές, θρησκευτικές, οικονομικές, εγκαθιστώντας τα



Πόλη. Plan Voisin. Le Corbusier 1920. Αρχοντικό.

δικά της πρότυπα και επιταχύνοντας τους ρυθμούς ανάπτυξης.

Ακολούθησε η βιομηχανική επανάσταση, που έδωσε μορφή χιονοστιβάδας στη συγκέντρωση των προβλημάτων.

Έτσι η σταδιακή εγκατάλειψη του αγροτικού χώρου, η έντονη αστικοποίηση των οικισμών, η ρύπανση του περιβάλλοντος, η άγρια εκμετάλευση των φυσικών πόρων, η αύξηση της κυκλοφορίας, η εκτίναξη της τεχνολογίας (ενισχυμένες και από άλλους παράγοντες, όπως οι πόλειμοι, τα κύματα προσφύγων, οι φυσικές καταστροφές) οδήγησαν στη σημερινή ασφυκτική κατάσταση των πόλεων, που χαρακτηρίζεται από μεγάλες πυκνότητες πληθυσμού, άλλεωψη καινούρχηστων χώρων, υποβαθμισμένες κοινωνικές λειτουργίες, αποκοπή της φύσης από την πόλη, εγκατάλειψη των ιστορικών κέντρων, περιβωποιηση μεγάλων ομάδων κατοικών, ανεργία, κοινωνική βία, απομόνωση, απάθεια, άλλεωψη διάσημης συμμετοχής στα κοινά, και τελικά ψαλίδισμα των δικαιωμάτων των κατοίκων.

Παράλληλα, από την πλευρά των ψυχολόγων τονίστηκε πως η αστυφύλα των ανθρώπων δεν έχει μόνον οικονομικά κίτρηα, αλλά κεντρίζεται και από ψυχολογικές ανάγκες, όπως η αναζήτηση ασφάλειας, ελευθερίας, διασκέδασης, πουκίλιας, και ιωας-ιωας η σχετική απομάκρυνση από τη φύση, που με το σταθερό κύκλο ζωής και θανάτου που τη διακρίνει τονίζει τη μεταφυσική αγνωνία του ανθρώπου.

Επίσης αναλύθηκαν αφ' ενός ο τρόπος με τον οποίον ο άνθρωπος βιώνει τον ψυχολογικό του χώρο σταδιακά και ήλικιακά και αφ' ετέρου οι λόγοι για τους οποίους έχει ανάγκη το διάτημα της «καινοτομίας» όσο και την αίσθηση «συμέχειας» του κοινωνικού ιστού που τον περιβάλλει.

Έτσι μπαίνει έντονα το πρόβλημα της «λαϊλακάς», του κατάλληλου δηλαδή μεγέθους της πολεοδομικής μονάδας, όπου ο κάθε κάινους θα κινθεί το περιβάλλον οικείο και θα βρίσκεται διάφορες εγκυρεστήσεις σε απόσταση περιπτήματος.

Άλλωστε το θέμα του «χρόνου» είναι συνέπισμένο με την ποιότητα ζωής, κυρίως στις μεγάλες πόλεις. Ο λεγόμενος «Αρντητικός χρόνος», δηλαδή αυτός που οι άνθρωποι ξεδένουν χωρίς τη θέλησή τους, π.χ. σε μετακινήσεις, αναμονές, προσπάθειες επικοινωνίας κλπ., αποτελεί βασική πηγή αίγχους για τους κατοίκους των συγχρόνων πόλεων.

Τέλος, οι οικονομικοί παράγοντες παρεμβαίνουν καταλυτικά στην όλη διαύρωφωση των πόλεων και αφίνουν μετέωρα ένα μεγάλο ερωτηματικό για τον αν και πόσο μπορούν οι άλλοι παράγοντες, πολεοδόμοι, ειδικοί επιστήμονες, κάτοικοι, να παρέμβουν αποφασιστικά στη διαύρωφωση του χώρου τους.

Αναμφιστήτητα η πόλη λειτουργεί σαν παραγωγικός χώρος, όπως στις μέρες μας έχει τόσο πλούτο τονισθεί η οικονομική διάσταση σε διαπολιτική με την πολιτική έξουσία, που πολύ λιγός χώρος και χρόνος απομένει στους κατοίκους των πόλεων για άλλες δημητουργικές δραστηριότητες.

3. Δυνάμεις που διαμορφώνουν τις πόλεις

Για να λειτουργεί δημητουργικά μια πόλη, σαν κέλυφος της κοινωνίας που οποία περιέχει, χρειάζεται σχετική ισορροπία ανάμεσα στους διαφορετικούς παράγοντες που τη διαμορφώνουν, και οι οποία είναι το φυσικό περιβάλλον, οι κάτοικοι, οι οικονομικές δραστηριότητες, η τεχνολογία και οι διοικητικοί μηχανισμοί.

Το φυσικό περιβάλλον μπαίνει πια δυναμικά στις παραμέτρους του σχεδιασμού, αφού μόνην και η ληπτήρι Χρήση των πρώτων μιλών έχουν φθάσει ήδη σε ορια συναγερμού. Είναι χαρακτηριστικό που περίπου το 20% του πληθυσμού της Γrec, που κατοικεί στις ανεπιτυμένες χώρες, χρησιμοποιεί γύρω στο 80% των πόρων και παράγει το 70% της ρύπανσης.

Η εννοία της «αεφορίας» απασχολεί πια σοβαρά τη διεθνή κοινότητα και σηματοδοτεί τη φροντίδα για τη διατήρηση της βιωσικότητας και τη συνετή διαχείριση των πόρων, τόσο των φυσικών όσο και των πολιτιστικών.

Η «αεφορία» έχει σαρθρ οικονομική διάσταση και βέτει το ημικό θέμα της δίκαιης κατανομής των πόρων, με στόχο να αθησεί τους ανθρώπους προς μια κοινωνική συμμετοφορά που να βοηθεί στην εξασφάλιση αποθεμάτων για τις μελλοντικές γενιές.

Οι οικονομικοί παράγοντες μέχρι σήμερα στοχεύουν σε υπερπραγματική, υπερκατανάλωση, υπερπλούσιμη, με συνέπεια τη γνωστά καταστροφικά αποτελέσματα όχι μόνο στο περιβάλλον αλλά και στις ανθρώπινες κοινωνίες. Επιλογές όπως η εντατική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου έχουν οδηγήσει στη δάλωση όχι μόνο του πολεοδομικού αλλά και του κοινωνικού λιστού των πόλεων. Είναι καρακτηριστικό το γεγονός ότι οι δρόμοι λειτουργούν πια μόνο κατά την έννοια του μηκούς τους, αφού η εγκάρσια διάσταση τους έταψε από καρφί να λειτουργεί, εξαίτιας της πυκνής κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Άλλωστε η κακή αυτή κατάσταση έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ίδια την οικονομική δραστηριότητα, αφού η παραγωγική ικανότητα στις πόλεις μειώνεται συνεχώς.

Η τεχνολογία, με την τεράστια σημερινή εξέλιξή της, δεν αποτελεί ούτε πανάκεια ούτε συμφόρα για τους ανθρώπους, αλλά ένα χρήσιμο εργαλείο, υπό τον όρον ότι θα καταφέρουμε να την ελέγχουμε και να την ενσωματώσουμε ώστα στην καθημερινή ζωή.

Η πολιτική έξουσία, με τους νόμους της και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς της, συντήρωσε πεπειδίνει με κατασταλτικές ρυθμίσεις και κανόνες σχεδιασμού (π.χ. Ο.Κ.Ο., εντάξεις στο σχέδιο πόλεων), ενώ θα μπορούσε, με εργαλεία τη νομιμοποίηση και τη δημιουργία έργα (π.χ. συντελεστή δρόμης, αναπλάσεις περιοχών), να δώσει ωθηση σε διαφορετική μορφή εξέλιξης των πόλεων. Χρειάζεται όμως για αυτόν το σκοπό να διαθέτει ευέλικτο κρατικό μηχανισμό, στελεχωμένον με προσωπικό εμπειρίας επιστημονικά και άμεσως πιθανά, πρόγμα που δεν συμβαίνει στις περιουσιακές χώρες.

Τέλος, και κυρίως, είναι οι ίδιοι οι κάτοικοι που ζουν στις πόλεις. Είναι αυτοί που κυκλοφορούν με το ιδιωτικό τους αυτοκίνητο, παρκάρουν στα

πεζοδρόμια, πετούν τα σκουπίδια στην πόρτα του γείτονα, αδιαφορούν για τα κοινά.

Αλλά είναι παί οι κατοίκοι που εγκατέλειψαν τις πόλεις-υπαπόταξης και Αρχαίωντανεύματα τα ιστορικά κέντρα των ευρωπαϊκών πόλεων, που συγκροτούνται τις ενώσεις πολιτών, έχοντας μάλιστα και κοινωνική στήριξη, που έρευναν να γίνουν ουσιώδη όπι μπορούν από ελεύθερων χώρους, κλπ. Τα ποι κρίματα σημειά για την ενεργοποίηση των πολιτών είναι η ωστι έντημέρωση τους και η αίσθηση της αποτελεσματικότητας των προσπαθειών τους.

Και εδώ ακριβώς εντοπίζεται η μεγάλη ευθύνη των «ειδικών», που μπορούν και πρέπει να υπόθεσον σ' αυτές την δύο κατεύθυνσης μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες, άγνωστες δυστυχών ακόμη στους πολλούς, κυρίως στη χώρα μας (πολεοδομική επιπρόσηγη γεωνίας, συνοικιακό συμβούλιο, ενώσεις πολιτών).

4. Ολοκληρωμένη διαχείριση του χώρου

Στο μεγάλο ερωτηματικό τού τι μπορεί και πρέπει να γίνει από δύο και πέρα για να αντιστρέφει η αρνητική πορεία των περισσότερων πολέων του κόσμου, οι σύγχρονοι πολεοδόμοι απαντούν με τη λεγόμενη ολοκληρωμένη διαχείριση του χώρου, που απαιτεί πολύτελη και συνεχή έρευνα και μελέτη των προβλημάτων, στενή συνεργασία διαφορετικών επιστημονικών κλάδων, ευελιξία στην αναπροσαρμογή των κανόνων σχεδιασμού, ανακατανομή των οικονομικών πόρων, αναδιάρθρωση των διοικητικών μηχανισμών, με έμφαση στην αυτοδιοίκηση των μεγάλων μονάδων, και πανω από όλα συμμετοχή του πολιτι.

Κυρίαρχο προβάλλει το θέμα του καθορισμού της πολεοδομικής μονάδας, που αποτελεί και το κύπταρο δημιουργίας της πόλης και είναι αντικείμενο πολλών συζητήσεων, αφού η έννοια της «γειτονιάς» διαφέρει βασικά στη μικρή επαρχιακή πόλη και στη μεγαλούπολη.

Τα θέματα λοιπόν της «κλίμακας» και της «ιεράρχησης» είναι καθοριστικά για τον πολεοδομικό ιστό μιας πόλης.

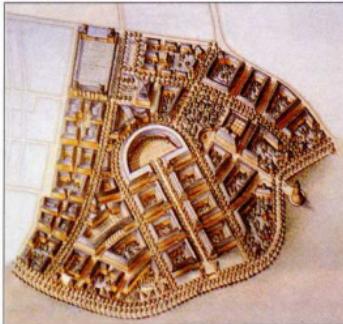
Σε αδρές γραμμές, η πολεοδομική μονάδα εξασφαλίζει σ' έναν πληθυσμό π.χ. 5.000 ανθρώπων εξυπηρέτησης σε απόσταση περπάτημας τοις για όλες τις ηλικίες, κυρίως παιδιά και πλήθη μικρώνους, σχετική πολύευπορικότητα και δημιουργίας χώρους, σε μια επιφάνεια τόση που να μπορεί άνθρωπος να συνθέσει ψυχολογικά και παραπλήρα να υπάρχει η δυνατότητα αυτονομίας λειτουργίας τόσο στη φυσική όσο και στην κοινωνική διοικητική και οικονομική διάσταση. Το μέγεθος αυτής της μονάδας παίζει καθοριστικό ρόλο στη λειτουργία των συμμετοχικών διαδικασιών.

λέγεται οικονομία;

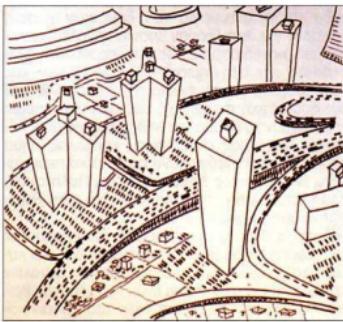
Με τη σύνθεση τέτοιων μονάδων προχωρούμε σταδιακά με καμια ιεραρχική δομή, από τη γενιτο-νία στη συνοικία, το διαμερίσμα, τον Δήμο, κλπ. Το δεύτερο κρίσιμο στοιχείο για την ανάκαμψη της σύγχρονης πόλης είναι το ξαναζωτάνεμνα των δημόσιων χώρων, δηλαδή του δρόμου, του πεζοδρόμου, της πλατείας, που καλούνται να παίξουν πάλι τον πορταρικό τους όροφο στην



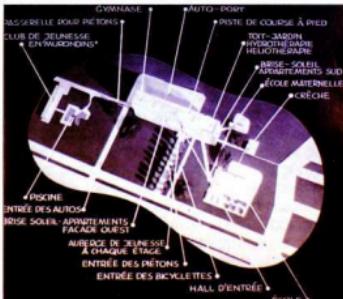
Γειτονιά 1500 ατόμων
κατά Le Corbusier.
Mazzatorta



Ανάπλαση γειτονιάς
Καλτράϊς, Λουξεμβούργο,
μελέτη δεκαετίας 1980.



**Σχέδιο Κ. Δοξιάδη,
Η καταστροφή
του πολεοδομικού ιστου
από την χρήση
του αυτοκινήτου.**



Η επίδραση του αυτοκινήτου στον ιστό των πόλεων.

Νίκος Χατζηκυριάκος-Γκίκας

Ο τελευταίος επιζών από τους Έλληνες που συμμετείχαν στο IV CIAM του 1933 ήταν ο Νίκος Χατζηκυριάκος-Γκίκας, που έφυγε από κοντά μας στις αρχές του Σεπτεμβρίου 1994.

Είναι δυσκολό να μιλήσει κανείς για τη ζωή και το έργο του σε λίγες γραμμές... Ι' όνος ναυτικών οικογενειών από την Ύδρα, γεννήθηκε στις 26 Φεβρουαρίου του 1906 και από μικρός έδειξε την αγάπη και την κλίση του προς τα εικαστικά. Ζωγραφικά μαθήματα πήρε από τον Παρθένη και συνέχισε, στο Παρίσι, σπουδές ελληνικής και γαλλικής φιλολογίας, αισθητικής, ζωγραφικής με τον Μπισέ και χαρακτικής με τον Δημ. Γαλάνη.

Η πρώτη του έκθεση έγινε το 1923, στο Σαλόνι των Ανεξαρτήτων, στο Παρίσι, όπου και συνεργάζονταν με τον Christian Zervos, ενώ έργα του δημοσιεύτηκαν στα *Cahiers d'Art*.

Παράλληλα με τη ζωγραφική, δουλεψε σκηνικά για το θέατρο και δημιουργείσες σημαντικά κείμενα για την αισθητική στο περιοδικό *To Zo Mάti*, που έβγαζε μαζί με τους Πικώνη, Παπαστράτη και Καραντίνο (1937).

Το 1941 εκλέχτηκε καθηγητής του Σχεδίου στην Αρχιτεκτονική Σχολή του Ε.Μ.Π., όπου δίδαξε 18 χρόνια.

Το 1970 πήρε το Αριστείο των Καλών Τεχνών από την Ακαδημία Αθηνών, της οποίας το 1973 εκλέγηκε μέλος.

Έργα του βρίσκονται στο Μητροπολιτικό Μουσείο της Νέας Υόρκης, στο Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης του Παρισού, στην Tate Gallery του Λονδίνου, και μεγάλος αριθμός στην Εθνική Πινακοθήκη, από δική του δωρεά.

Το 1991 ίδρυσε ο ίδιος το Μουσείο Ν. Χ. Γκίκα στο απίστο του, στην οδό Κριεζώντος 7, στην Αθήνα, και το παρεχώρισε στο Μουσείο Μπενάκη.

Ο τρίτος του έργο το έχει τιμηθεί με αναδρομικές εκθέσεις, μεταξύ των οποίων και εκείνη στην Royal Academy του Λονδίνου.

M.K.

Σημειώση

Το εικονογραφικό υλικό παραχωρήθηκε ευγενικά από τον κ. Άλ. Τριπόδηκη, τον οποίο ευχαριστούμε σερβίᾳ.

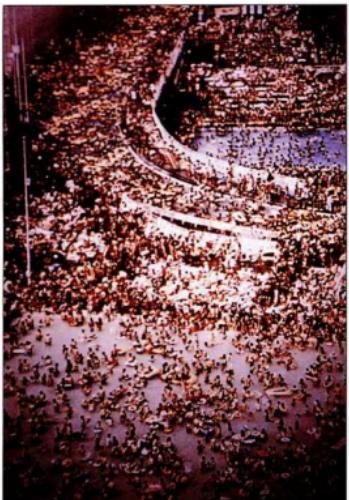
Towards the New Chart of Athens? From the «Organic City» to the «City of Citizens»

M. Korma

A preparatory congress under this title was held in Athens during the 16th and 17th of June 1994. Its purpose was the organization in the fall of 1995 of an international congress on the same issue, so that a new code, a New Chart of Athens to be formulated as a result of the relevant proceedings. Such a new chart, which will comprise general principles and will be effective for all the settlements of earth – with their endless variability –, has become a necessity. This article is a brief reference to the main, substantial remarks made during the preparatory congress, which have been classified in the following unities:

1. What is the «Chart of Athens».
2. Which are the characteristic problems of the modern cities and what creates them.
3. Which are the forces, the interplay of which affects the formation of our cities today.
4. Whether and how all these different factors, responsible for the creation of the modern city, could be handled by a common code.

Πληθυσμιακή έκρηξη στις μεγαλοπόλεις.



ανθρώπινη επαφή και επικοινωνία, στη δημιουργία κοινωνικών σχέσεων.

Αυτά τα δυο στοιχεία λοιπόν, η πολεοδομική μονάδα και η λειτουργία των δημόσιων χώρων, μπορούν ν' αποτελέσουν βασικά εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού, είτε στην περίπτωση αναπλάσεων είτε στη δημιουργία νέων πόλεων, και, συνδιασμένα με την έννοια της «εισεροφίας» και την ουσιαστική συμμετοχή των πολιτών, μπορεί να ανοίξουν το δρόμο για τη δημιουργία μιας πόλης φωλιάς, μιας ανθρώπινης κοινωνίας όπου μπορεί ν' αποκτήσουν έναν ουσιαστικό περιεχόμενο έννοιες όπως Δημοκρατία και Πολιτισμός, που η επιμολογία τους παραπέμπει κατευθείαν στις λέξεις Δήμος και Πόλης.

Βέβαια τα θέματα των οικισμών του κόσμου με την τεράστια ποικιλία που τους διακρίνει, και κυρίως τα προβλήματα των σύγχρονων μεγάλων πόλεων, είτε του ανεπτυγμένου κόσμου, που βρίσκονται σήμερα σε κρίση, είτε του τριτού κόσμου, που αναπτύσσονται πληθυσμιακά με εκρηκτικούς ρυθμούς, δεν λύνονται με μια μονοκανονιλιά. Αντίθετα, απαιτούν πολύχρονες και εξειδικευμένες έρευνες, συχνά επίπονες κάτω από την άμεση πίεση των κοινωνικών προβλημάτων.

Στο ερώτημα αν χρειάζεται και αν είναι δυνατόν να υπάρξει ένας κοινός κώδικας, οι απαντήσεις διχάζονται. Ιώς οι θετικές απαντήσεις να είναι λίγο περισσότερες απ' τις αρνητικές.

Όμως κοινή παραδοσή όλων αποτελεί η ανάγκη συνεχούς έρευνας, στενής συνεργασίας επιστημόνων, ιεράρχησης των πραθητιμάτων, κατανοήσης των πόρων, αλλαγής της νομοθεσίας, σεβασμού στο περιβάλλον, και πάνω από όλα διαφοροποίησης της τημερινής νοστροποίησης των ανθρώπων. Αυτό το τελευταίο είναι και το πιο καίριο σημείο ώστε να υλοποιηθεί στο κατώφλι του 21ου αιώνα «Η ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ».