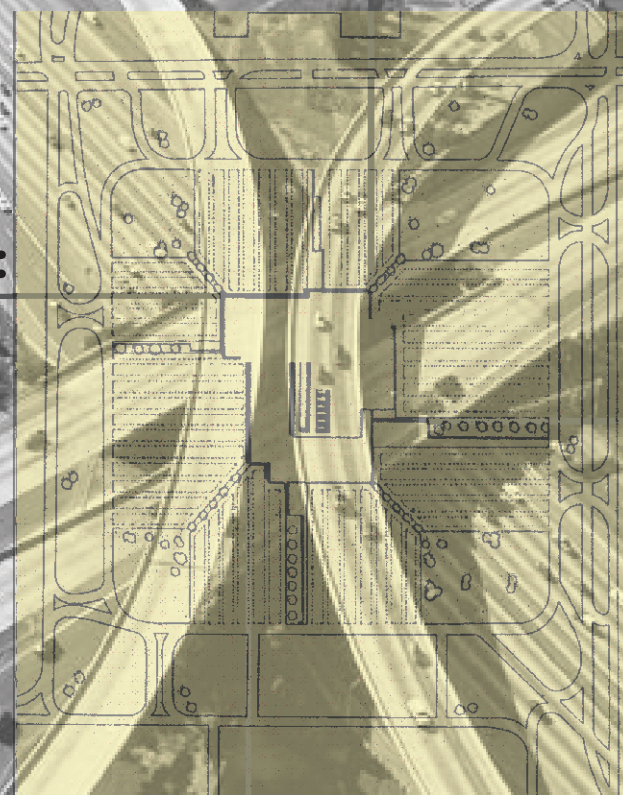


ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑ:

Ανάλυση, **Ε**ρμηνεία, **Σ**τρατική
για μια εκ νέου δυναμική **Τ**αύτιση



Πολυτεχνείο Κρήτης
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Ερευνητική Εργασία
Σεπτέμβριος 2010

Επίβλεψη: Πατσαβός Ν.
Τριποδάκης Α.

Επιμέλεια: Ζουρούδη Μαρία

Πολυτεχνείο Κρήτης

Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑ: Ανάλυση, Ερμηνεία, Στρατηγική για μια εκ νέου δυναμική Ταύτιση

Ερευνητική Εργασία_ Σεπτέμβριος 2010

Επίβλεψη: Τριποδάκης Α., Πατσαβός Ν.

Επιμέλεια: Ζουρούδη Μαρία

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 1) Περίληψη.....σελ. 5
- 2) Εισαγωγή.....σελ. 6 – 10
- 3) Ιστορική Εξέλιξη των Χώρων Εμπορικών Συναλλαγών.....σελ. 11 – 58
- 4) Η Σύγχρονη Πραγματικότητα: από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα.....σελ. 59 – 98
- 5) Η Σύγχρονη Ελληνική Πραγματικότητα.....σελ. 99 – 126
- 6) Κριτική – Συμπεράσματα.....σελ. 127 – 136
- 7) Προτάσεις.....σελ. 137 – 140
- 8) Βιβλιογραφία.....σελ. 141 - 146

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πορεία προς τα προαστιακά **shopping malls**, τους αποκαλούμενους «ναούς της κατανάλωσης» αλλά και «σύγχρονους δημόσιους χώρους»,¹ η εμπορευματοποίηση του δημόσιου χώρου, ο διαχωρισμός εμπορίου και αστικού κέντρου και η διάλυση της κεντρικότητας της πόλης και της κοινωνικής συνοχής που αυτά συνεπάγονται. Αναζήτηση κριτηρίων, προτύπων και στρατηγικών για την επαναφορά της σχέσης αγοράς - πόλης και αγοράς - κοινωνίας, μέσα στο ισχύον κοινωνικοπολιτικό πλαίσιο.

¹ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 172 – 189, *The Public Places of Today*], σελ. 186

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το εμπόριο ήταν ανέκαθεν συνυφασμένο με την έννοια του κέντρου, τόσο με τη χωρική, όσο και με τη σημασιολογική έννοια του όρου. Συνιστώντας ζωτική λειτουργία για την πόλη βρισκόταν στο κατώφλι μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής σφαίρας, μεταξύ κοινωνικής ζωής και κατανάλωσης. Στην αρχαία Αθήνα και Ρώμη, η Αγορά [$<$ αρχ. Αγορά $<$ αγείρω (= συναθροίζω)], ² δηλαδή ο χώρος συναθροίσεων και ανταλλαγών αποτελεί τον πυρήνα για την ανάπτυξη της πόλης, ενώ αργότερα προστίθενται σε αυτήν πολιτικές, διοικητικές, θρησκευτικές και πολιτιστικές λειτουργίες, με αποτέλεσμα να γίνει το κέντρο του δημόσιου βίου, ο χώρος συνάντησης και το μέσο κοινωνικοποίησης των πολιτών.

Σταδιακά, οι κύριες δημόσιες λειτουργίες της πόλης διαχωρίζονται, σχηματίζοντας επιμέρους γειτονικά κέντρα, το εμπορικό – οικονομικό, το πολιτικό και το θρησκευτικό, τα οποία συνιστούν μεν διακριτές ενότητες, βρίσκονται όμως σε αλληλεπίδραση. Σε αυτά η δημόσια σφαίρα συνυπάρχει με την ιδιωτική, δηλαδή την κατοικία. Το εμπόριο μπορεί να διεξάγεται στον υπαίθριο χώρο μιας πλατείας, γύρω από αυτήν στις στοές, ή στα καταστήματα των γύρω δρόμων, σε μια ευρύτερη περιοχή που ονομάζεται εμπορικό κέντρο.

Σήμερα, η έννοια «**εμπορικό κέντρο**» έχει διττή υπόσταση. Από τη μια, ορίζει το τμήμα της πόλης που συγκεντρώνει εμπορικές και μη λειτουργίες, ενώ από την άλλη ορίζει ένα σύνολο από εγκαταστάσεις λιανικού εμπορίου, και όχι μόνο, που βρίσκονται κάτω από κοινή ιδιοκτησία και στέγη, με την κυριολεκτική ή μη έννοια του όρου. Στην πρώτη περίπτωση, το αστικό εμπορικό κέντρο, είναι εκτός από ωφελμιστικός, και χώρος πολιτικός και κοινωνικός, τόπος **συνύπαρξης, συνάντησης, συγκέντρωσης, συναλλαγής, συμμετοχής, συνομιλίας, συμφωνίας και σύγκρουσης**, χώρος δηλαδή που ενθαρρύνει τη **συλλογικότητα**, επιτυγχάνοντας τη μίξη δημόσιας και ιδιωτικής σφαίρας. Στη δεύτερη περίπτωση, το εμπορικό κέντρο είναι ένας χώρος καθαρά ωφελμιστικός, ένας χώρος ιδιωτικός, όπου επιτυγχάνεται μεν η συνάντηση, η συνύπαρξη και η συνομιλία, πάντα όμως στα πλαίσια της καταναλωτικής διαδικασίας και στα όρια που θέτει η ιδιοκτησία του, αποκλείοντας έτσι τη δημόσια σφαίρα. Αυτό μπορεί να επιλέξει ακόμη και να μη γειτνιάζει με το αστικό εμπορικό κέντρο.

² Τεγόπουλος Φυτράκης, ελληνικό λεξικό

Το εμπορικό κέντρο με την έννοια της αυτόνομης εγκατάστασης λιανικού εμπορίου δεν είναι καινούριο φαινόμενο. Ήδη από την αρχαιότητα δημιουργούνται κτίρια αγοράς, ειδικά για τη στέγαση εμπορικών συγκεντρώσεων (Αγορά Τραϊανού, Ρώμη). Το ίδιο γίνεται και στο δυτικό Μεσαίωνα (Covered Market hall) και στο Ισλάμ (Μπεζεστένι) , ενώ το φαινόμενο γενικεύεται κατά το 19^ο αιώνα (Les Halles Centrales, Παρίσι). Σε όλες όμως τις παραπάνω περιπτώσεις τα εμπορικά κέντρα είναι δημόσια κτίρια, βρίσκονται μέσα στα ευρύτερα αστικά κέντρα, γειτνιάζοντας με τις δημόσιες λειτουργίες που αυτά φιλοξενούν, ενώ διατηρούν σχέση με τον αστικό ιστό και τον περιβάλλοντα χώρο τους.

Η πρώτη τομή στην παραπάνω συνέχεια σημειώνεται με την εμφάνιση του πολυκαταστήματος, μιας ιδιωτικής επιχείρησης, που χωροθετείται μεν στο κέντρο της πόλης, είναι όμως εσωστρεφής και αυτοαναφορική, ενώ το αποκορύφωμά της είναι η εμφάνιση του προαστιακού shopping mall κατά τον 20^ο αιώνα. Είναι η στιγμή κατά την οποία το εμπόριο παύει να ταυτίζεται με την παραδοσιακή έννοια του κέντρου, δημιουργώντας μια δική του κεντρικότητα μακριά από την πόλη και τη δημόσια σφαίρα και διαταράσσοντας έτσι την κοινωνική συνοχή. Πως όμως το shopping mall έχει σήμερα τόση ισχύ, ώστε να χαρακτηρίζεται ακόμη και ως το υποκατάστατο του δημόσιου χώρου του παραδοσιακού αστικού κέντρου?

Αρχικά, σύμφωνα με τον Herman Hertzberger, ως δημόσιο ορίζεται *η περιοχή που είναι προσπελάσιμη από όλους ανά πάσα στιγμή και η ευθύνη για τη συντήρησή της είναι συλλογική*.³ Ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου αντανακλά το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο που επικρατεί μια δεδομένη στιγμή σε μια κοινωνία, καθώς και τη σημασία που αυτή δίνει στη συλλογική ζωή και την κοινωνική συναναστροφή.

Ο παραδοσιακός δημόσιος χώρος συνιστά χώρο κοινωνικό, όπου η αγορά ενός προϊόντος δε συνεπάγεται τη διαδικασία της κατανάλωσης αυτή καθεαυτή αλλά μια τελετουργία, που προσδίδει θεατρικότητα στη συλλογική ζωή.

Σήμερα όμως, που οι αξίες αλλάζουν και ο δημόσιος βίος εξασθενεί δίνεται έμφαση στο καταναλωτικό πρότυπο αστικής ανάπτυξης. Η σύγχρονη εποχή χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση, την ισχύ της ελεύθερης αγοράς, την επικράτηση του τριτογενούς τομέα παραγωγής (κατανάλωση, υπηρεσίες), την τελειοποίηση των τηλεπικοινωνιακών και μεταφορικών μέσων, δικτύων και υποδομών, καθώς

³ Hertzberger Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές Αρχιτεκτονικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2002 [σελ. 12 – 13, *Δημόσιο και Ιδιωτικό*], σελ. 12

και από την ταχύτατη πρόοδο στον τομέα της ψηφιακής τεχνολογίας. Όλα τα παραπάνω εκφράζονται χωρικά στη δομή της σύγχρονης πόλης και του δημόσιου χώρου της. Ο αστικός ιστός, από ομοιογενής, συμπαγής, συνεκτικός, πυκνός, συνεχής και μονοκεντρικός γίνεται ετερογενής, διάχυτος, αραιός, ασυνεχής και πολυκεντρικός. Σε συνδυασμό και με τον εκμηδενισμό της απόστασης, η πόλη μπορεί να εξαπλώνεται προς οποιαδήποτε κατεύθυνση, αρκεί να υπάρχουν τα απαραίτητα δίκτυα.

Καθώς αλλάζουν οι συσχετισμοί και οι κλίμακες, η δομή και η υπόσταση της πόλης, ο δημόσιος χώρος μετασχηματίζεται προς ένα νέο παγκόσμιο, εμπορευματοποιημένο πρότυπο. Στην κατάσταση της «υπερνεωτερικότητας» εκλείπουν οι τοπικές και συμβολοποιημένες πραγματικότητες.⁴ Δημιουργούνται έτσι, σε κομβικά σημεία της περιφέρειας της σύγχρονης διάχυτης πόλης, εσωστρεφείς και αυτόνομοι ιδιωτικοί χώροι, μεγάλης έκτασης, όπως πολυκαταστήματα, σουπερμάρκετ, μεγάλες αλυσίδες ξενοδοχείων, συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα, συγκροτήματα γραφείων, θεματικά εμπορικά κέντρα και πάρκα, εκπαιδευτικά χωριά, πολυχώροι διασκέδασης και αναψυχής, αθλητικά κέντρα, πολυλειτουργικά συγκροτήματα, αεροδρόμια, σταθμοί μετρό, που ανεξάρτητα από την κύρια λειτουργία που εξυπηρετούν, ενσωματώνουν εμπορικές χρήσεις, όντας όμως σπάνια αμιγώς εμπορικοί. Το πρότυπο των χώρων αυτών είναι το προαστιακό shopping mall, που ξεκινά ως εμπορικό κέντρο, που σταδιακά εμπλουτίζεται με ψυχαγωγικές, πολιτιστικές, διοικητικές, θρησκευτικές, εκπαιδευτικές και οικιστικές ενότητες, στα πρότυπα δημόσιου χώρου, εξελισσόμενο σε καθημερινό προορισμό και τόπο συνάντησης της σύγχρονης ανοιχτής, καταναλωτικής κοινωνίας, συνιστώντας παράλληλα και πόλο έλξης οικιστικών και επιχειρηματικών συγκεντρώσεων γύρω του, με αποτέλεσμα να δημιουργεί μια περιφερειακή κεντρικότητα, που ανταγωνίζεται την παραδοσιακή αστική.

Παρατηρείται δηλαδή, από τη μια πλευρά η τάση εμπορευματοποίησης των μη εμπορικών χώρων, και από την άλλη η τάση αποεμπορευματοποίησης των εμπορικών, με αποτέλεσμα οι διαφορές μεταξύ τους να είναι δυσδιάκριτες. Στο παιχνίδι αυτό πρωταγωνιστεί η κατανάλωση, που έχει την ισχύ να ενοποιεί χρήσεις, χώρους και ανθρώπους, διεισδύοντας σε κάθε τομέα της δημόσιας και ιδιωτικής, άυλης και υλικής σφαίρας (τέχνη, πολιτισμός, ψυχαγωγία, εκπαίδευση, θρησκεία, υγεία, διοίκηση, κυκλοφορία, κατοικία) και μετασχηματίζοντας το χαρακτήρα του.

⁴ Auge Mark, *Για μια Ανθρωπολογία των Σύγχρονων Κόσμων*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1999, σελ. 133

Δεδομένης της ισχύος του εμπορίου και της ικανότητάς του να δημιουργεί κεντρικότητες, στις οποίες εκτυλίσσεται η σύγχρονη μεταλλαγμένη «δημόσια» σφαίρα, θα πρέπει να αναζητηθούν τρόποι επαναταύτισής του με το σύγχρονο αστικό κέντρο, ώστε αυτό να γίνει και πάλι ζωτικό. Τρόποι βελτίωσης του υβριδικού μοντέλου πολυλειτουργικών χώρων της περιφέρειας και προσαρμογής τους στην πόλη, ένα σύγχρονο μοντέλο Αγοράς, ως απάντηση στην αστική διάχυση και τα εσωστρεφή, αυτόνομα shopping malls των ελληνικών προαστίων.

ΘΕΜΑ, ΣΗΜΑΣΙΑ, ΣΚΟΠΟΣ, ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ, ΜΕΘΟΔΟΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Αφορμή για την παρούσα έρευνα είναι η συνεχής εμπορευματοποίηση του αθηναϊκού αστικού και περιαστικού χώρου, η τύχη του οποίου εξαρτάται από γιγάντιους εσωστρεφείς και αυτόνομους οργανισμούς, τα σύγχρονα εμπορικά κέντρα και τις υποδομές που τους υποστηρίζουν, με αποτέλεσμα να χάνεται η σχέση αγοράς – πόλης και αγοράς – κοινωνίας, που για αιώνες ήταν δεδομένη. Το φαινόμενο αυτό βέβαια, το οποίο επικρατεί σε όλο το σύγχρονο δυτικό κόσμο, έχει τις ρίζες του στην Αμερική του 20^{ου} αιώνα και συσχετίζεται με βαθιές κοινωνικοπολιτικές αλλαγές που συντελούνται, οι οποίες έχουν ως πεδίο εφαρμογής τους την πόλη και το δημόσιο χώρο της.

Για να μπορέσει να κατανοηθεί, να ερμηνευτεί και να κριθεί ο διαχωρισμός εμπορίου και αστικού κέντρου κατά τον 20^ο αιώνα, στο εξωτερικό και αργότερα στην Ελλάδα, επιλέγονται χαρακτηριστικά παραδείγματα χώρων εμπορικής συγκέντρωσης στην Ευρώπη και την ανατολή, από την προϊστορία μέχρι το 19^ο αιώνα, τα οποία αναλύονται, συγκρίνονται και ομαδοποιούνται με βάση συγκεκριμένους άξονες (έκφραση κοινωνικοπολιτικού πλαισίου, χωροθέτηση και σχέση με την πόλη, κλίμακα, διάταξη, οργάνωση, λειτουργίες). Από τη διαδικασία αυτή προκύπτουν τα ερμηνευτικά εργαλεία για την κριτική των σύγχρονων παραδειγμάτων.

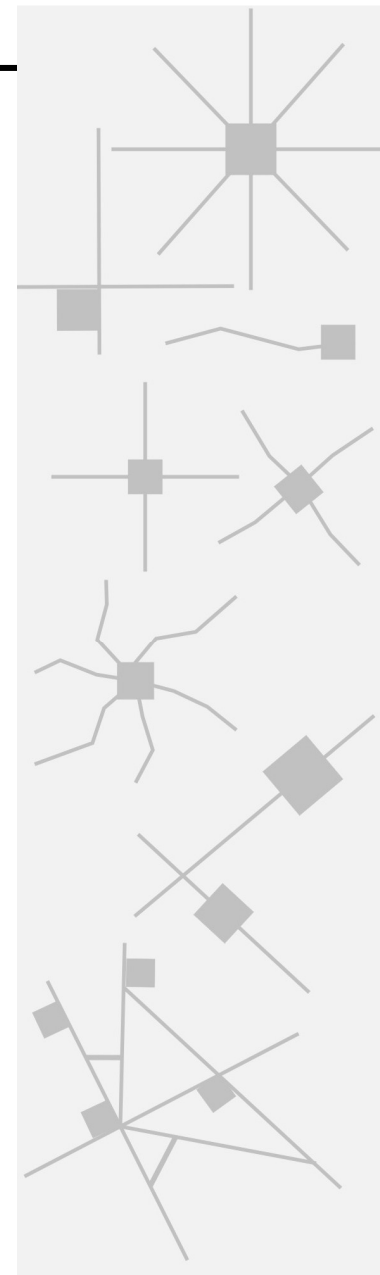
Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον 20^ο αιώνα, την περίοδο της μεγάλης αλλαγής στη δομή της πόλης και της εμφάνισης του τύπου του προαστιακού shopping mall, ο οποίος, δημιουργώντας μια δική του κεντρικότητα λειτουργεί ως το υποκατάστατο του δημόσιου χώρου του παραδοσιακού κέντρου, διαλύοντας την κοινωνική συνοχή. Έμφαση δίνεται ακόμη, στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα, μιας και τελικός σκοπός της έρευνας είναι η χρησιμοποίηση της συγκριτικής ανάλυσης και κριτικής για την εξαγωγή συμπερασμάτων και την

ανάδειξη στρατηγικών σχεδιασμού και οργάνωσης σύγχρονων χώρων εμπορικών συγκεντρώσεων στην ελληνική πόλη. Χώρων που θα οδηγήσουν σε μια εκ νέου δυναμική ταύτιση των εννοιών του εμπορίου και του κέντρου, μέσα στο ισχύον κοινωνικοπολιτικό πλαίσιο. Η μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού είναι ένας συνδυασμός βιβλιογραφικής, διαδικτυακής, αρχειακής και επιτόπιας έρευνας.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

- 1) Ποια και γιατί η εμπορίου και αστικού κέντρου κατά την ιστορία?
- 2) Τι και γιατί αλλάζει στην παραπάνω σχέση μετά τη βιομηχανική επανάσταση?
- 3) Τι και γιατί αλλάζει στην παραπάνω σχέση κατά τον 20^ο αιώνα? Προς ποια κατεύθυνση μετασχηματίζεται ο δημόσιος χώρος?
- 4) Ποια είναι η σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα?
- 5) Ποια είναι η επίδραση της κατανάλωσης στη δομή της σύγχρονη πόλης και στο μετασχηματισμό του δημόσιου χώρου της?
- 6) Είναι τα σύγχρονα shopping malls και οι εξωαστικές κεντρικότητες ο νέος δημόσιος χώρος, το υποκατάστατο του παραδοσιακού κέντρου?
- 7) Ποιος είναι ο τρόπος αναζωογόνησης των υποβαθμισμένων αστικών κέντρων, η απάντηση στα απομονωμένα, εσωστρεφή shopping malls της αστικής περιφέρειας?

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σχέση εμπορίου και κέντρου, ο συνδυασμός του με άλλες χρήσεις, αλλά και ο τρόπος σχεδιασμού των χώρων συγκεντρωμένης εμπορικής δραστηριότητας, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό, από το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο κάθε εποχής, το οποίο αντανακλάται στον τρόπο οργάνωσης της εκάστοτε πόλης και του δημόσιου χώρου της. Για να μπορέσει να κατανοηθεί και να ερμηνευτεί η σύγχρονη πραγματικότητα, σχετικά με τους χώρους εμπορικών συναλλαγών, και ιδίως η διακοπή της σχέσης τους με την πόλη κατά τον 20^ο αιώνα, κρίνεται σκόπιμο να διερευνηθούν, τόσο οι δυνάμεις που επηρεάζουν το σχεδιασμό τους, όσο και τα βασικά χαρακτηριστικά τους, από την προϊστορία μέχρι το 19^ο αιώνα, με έμφαση στον τελευταίο, που θέτει τις βάσεις για την ανάπτυξη της σύγχρονης μητρόπολης. Υπό το πρίσμα αυτό, αναλύονται αρχικά, οι βασικοί τύποι και κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα χώρων εμπορικής χρήσης, κάθε ιστορικής περιόδου, ως προς τη χωροθέτησή τους στον αστικό ιστό, τη σχέση που διατηρούν με αυτόν (εσωστρέφεια, εξωστρέφεια), την κλίμακα, τη διάταξη, την οργάνωση και το λειτουργικό τους περιεχόμενο, κριτήρια τα οποία στη συνέχεια ομαδοποιούνται και συγκρίνονται, με τελικό στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων και την ανάδειξη ερμηνευτικών εργαλείων, χρήσιμων για την κριτική των σύγχρονων παραδειγμάτων.

ΠΡΟΙΣΤΟΡΙΑ

Το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο: Είναι η εποχή της μετάβασης από την οχυρωμένη κώμη στην πόλη – ανάκτορο, όπου κυριαρχεί ο βασιλιάς και το ιερατείο, ο αγροτικός και βιοτεχνικός χαρακτήρας της οικονομίας.¹

Το πολεοδομικό σύστημα: Η πόλη οργανώνεται με πυρήνα το ανακτορικό συγκρότημα.

Τα κυρίαρχα στοιχεία της πόλης: Στην πόλη κυριαρχεί το ανάκτορο, και συγκεκριμένα η αυλή του.

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

ΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΟΥ ΑΝΑΚΤΟΡΟΥ

Χωροθέτηση: Βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, στο σημείο που παλαιότερα βρισκόταν η πλατεία του οικισμού, με την κατοικία του αρχηγού του γένους.²

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Δημιουργείται συνήθως σταδιακά μέσω της συγκέντρωσης των οίκων των ευγενών, που αργότερα ενοποιούνται, και χαρακτηρίζεται από εσωστρέφεια και γεωμετρική, αλλά όχι συμμετρική διάταξη.

Λειτουργία: Συνιστά το πολιτικό, διοικητικό, θρησκευτικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της πόλης, το κέντρο της βιοτεχνίας και της συγκέντρωσης της γεωργικής παραγωγής, στην αυλή του οποίου λαμβάνουν χώρα συγκεντρώσεις, πολιτικές και θρησκευτικές τελετές και ένα υποτυπώδες υπαίθριο εμπόριο.³ Πρόκειται δηλαδή για ένα χώρο συγκέντρωσης, υπό τον έλεγχο του βασιλιά και του ιερατείου, από τον οποίο εξαρτάται άμεσα η πόλη.

¹ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μυκηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι., εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 48 - 49

² http://www.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2501

³ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 103 – 128, Αρχιτεκτονική στον Ελληνικό Χώρο κατά την Προϊστορική Εποχή], σελ. 106 – 107



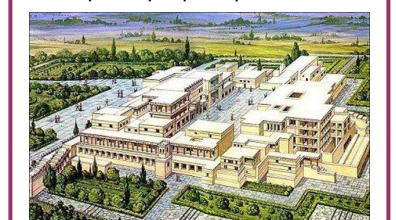
Εικ. 1. Κάτοψη του νεολιθικού οικισμού Διμήνι, με πυρήνα το μέγαρο και την πλατεία.



Εικ. 2. Η έκταση της πόλης της Κνωσού, γύρω από το ανάκτορο.



Εικ. 3. Κάτοψη του ανακτόρου της Κνωσού και διάρθρωσή του γύρω από την κεντρική αυλή, 1700 π. Χ.



Εικ. 4. Άποψη του ανακτορικού συγκροτήματος της Κνωσού.

ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ (6^{ος} – 2^{ος} π. Χ. αιώνας)

Το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο: Είναι η εποχή της μετάβασης από την πόλη - ανάκτορο στην πόλη κράτος, όπου κυριαρχεί το άμεσο δημοκρατικό πολίτευμα, η ισονομία των ελεύθερων πολιτών, η ισχύς του δημόσιου βίου, η οικονομική ευμάρεια και πρόοδος σε όλα τα επίπεδα και η κεντρική διοίκηση.⁴ Κατά την περίοδο αυτή, η Αθήνα είναι το πολιτικό, διοικητικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της Ελλάδας.

Το πολεοδομικό σύστημα: Η ελληνική πόλη είτε αναδύεται μέσα από προϊστορικά και αρχαϊκά υπολείμματα και αναπτύσσεται σταδιακά, χωρίς σχέδιο, ανάλογα με τις ανάγκες των κατοίκων της, και το φυσικό ανάγλυφο, όπως η Αθήνα, είτε σχεδιάζεται εξ αρχής, όπως η Μίλητος.⁵ Στην πρώτη περίπτωση, κυριαρχεί το ακτινοκεντρικό, πολεοδομικό σύστημα, που ονομάζεται άτακτο ή αττικό,⁶ εξαιτίας του πυκνού και ακανόνιστου αστικού ιστού, με τους στενούς και δαιδαλώδεις δρόμους του, και είναι συνυφασμένο με την επικράτηση κακών συνθηκών υγιεινής και συνωστισμού.⁷ Στη δεύτερη περίπτωση, κυριαρχεί το ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα, που γενικεύεται κατά την ελληνιστική περίοδο, και χαρακτηρίζεται από ευθείς δρόμους, κάθετους μεταξύ τους, και ορθολογιστική οργάνωση των λειτουργιών της πόλης, συχνά με τη δημιουργία τριών επιμέρους κέντρων, περίπου στο κέντρο βάρους της, όπως στη Μίλητο, με αποτέλεσμα, την ιεραρχία, την τάξη, την ευρυχωρία και την άνεση.⁸ Και στις δύο περιπτώσεις, το κέντρο της πόλης, ο δημόσιος χώρος της υπερισχύει των κατοικιών, δηλαδή του ιδιωτικού χώρου, ο οποίος έχει ελάχιστες ανέσεις.

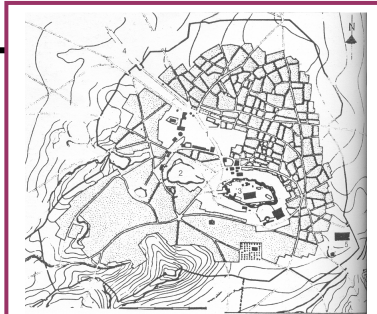
Τα κυρίαρχα στοιχεία της πόλης: Στην πόλη κυριαρχεί η Αγορά και η Ακρόπολη.

⁴ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 172 – 196, *Η Αρχιτεκτονική κατά τον 5^ο π. Χ. Αιώνα στην Ελλάδα και τις ελληνικές αποικίες*], σελ. 172 – 173

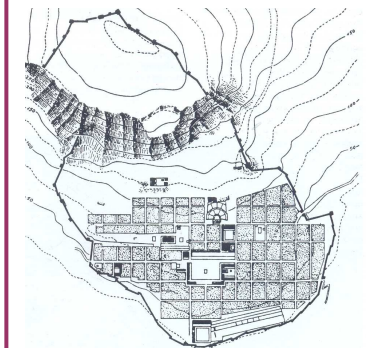
⁵ ⁷ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 276 – 292, *Διάταξη και Οχύρωση των Αρχαίων Ελληνικών Πόλεων. Πολεοδομικά Συγκροτήματα*], σελ. 276 – 280

⁶ Φωκά Ιωάννα, Βαλαβάνης Πάνος, *Ανακαλύπτω την Αρχαία Ελλάδα, Αρχιτεκτονική και Πολεοδομία*, εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα, 1992, σελ. 23

⁸ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 276 – 292, *Διάταξη και Οχύρωση των Αρχαίων Ελληνικών Πόλεων. Πολεοδομικά Συγκροτήματα*], σελ. 276 – 280



Εικ. 5. Άτακτο ή αττικό πολεοδομικό σύστημα. Η πόλη της Αθήνας.



Εικ. 6. Ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα. Η πόλη της Πριήνης.

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

Η ΑΓΟΡΑ

Χωροθέτηση: Και στους δύο τύπους πολεοδομικής οργάνωσης, η Αγορά κατέχει κεντρική θέση στην πόλη, στο σημείο σύγκλισης του ακτινωτού οδικού δικτύου, στην περίπτωση του άτακτου συστήματος, ή στο σημείο τομής δύο κεντρικών οδικών αρτηριών, στην περίπτωση του ιπποδάμειου. Συχνά αποτελεί τον αρχικό πυρήνα της πόλης, όπως συμβαίνει στην Αθήνα, καθώς και πυρήνα μιας ευρύτερης εμπορικής περιοχής, στους γύρω δρόμους, όπου τα καταστήματα συνδυάζονται με τις κατοικίες – εργαστήρια ή βιοτεχνίες των εμπόρων παραγωγών.⁹ Στην περίπτωση της πόλης – λιμένος, υπάρχει συγκρότημα Αγοράς και δίπλα στη θάλασσα ή τον πλωτό ποταμό, στο σημείο επαφής της με τον κόσμο, όπως συμβαίνει στη Μίλητο.¹⁰

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Στην πόλη φυσικής ανάπτυξης, η Αγορά ξεκινά ως υπαίθριος, αδιαμόρφωτος χώρος, που σταδιακά ορίζεται από δημόσια κτίρια (ναούς, ιερά, στοές, κτίρια πολιτικού και διοικητικού χαρακτήρα) και κατασκευές (βωμοί, βάθρα, κρήνες, επιγραφές, αγάλματα) σε ελεύθερη διάταξη, σύμφωνα με την τοπογραφία της περιοχής.¹¹ Σταδιακά, όμως αποκτά πιο κανονικό σχηματισμό και πλαισιώνεται από μη συνεχείς στοές, με αποτέλεσμα η διάταξή του να διαφοροποιείται από την υπόλοιπη πόλη. Στη σχεδιασμένη πόλη, ο υπαίθριος χώρος της Αγοράς, έχει εξαρχής κανονικό σχήμα, γεωμετρική διάταξη και είναι πλαισιωμένος από κτίρια και στοές, ανεξάρτητα από την τοπογραφία της περιοχής, χαρακτηριστικά ιδιαίτερα έντονα στα ελληνιστικά συγκροτήματα.¹² Και στις δύο περιπτώσεις πάντως, παρά την ενίοτε μεγάλη κλίμακα των κτιρίων της, η Αγορά

⁹ ¹² Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 91 - 108

¹⁰ Σημαιοφορίδης Γιώργος, *Διελεύσεις Κείμενα για την Αρχιτεκτονική και τη Μετάπολη*, Metropolis Press, Αθήνα, Μάιος 2005 [σελ. 221 – 233, *Η Πόλη, το Λιμάνι και η Θάλασσα*], σελ. 225 – 226

¹¹ ¹³ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 276 – 292, *Διάταξη και Οχύρωση των Αρχαίων Ελληνικών Πόλεων. Πολεοδομικά Συγκροτήματα*], σελ. 288 - 289



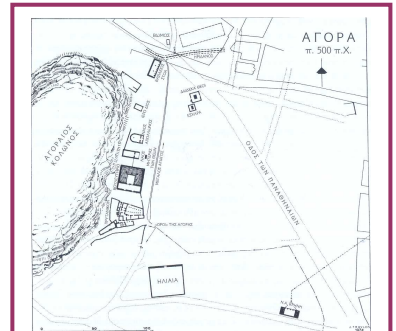
ενσωματώνει στοιχεία που της προσδίδουν ανθρώπινη κλίμακα. Ακόμη, παρότι αποκτά εσωστρεφή διάταξη, δεν κλείνεται με περίβολο, ενώ συχνά διασχίζεται από δρόμο, με συνέπεια να παραμένει ανοιχτή στην πόλη.

Λειτουργία: Η Αγορά ξεκινά ως χώρος συναθροίσεων και ανταλλαγών,¹³ που σταδιακά εξελίσσεται σε πολιτικό, διοικητικό, θρησκευτικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της πόλης, σε πυρήνα του δημόσιου βίου, που εκφράζει την ισχύ της δημοκρατίας. Συνιστά δηλαδή καθημερινό τόπο συνάντησης, ο οποίος διατηρεί οργανική σχέση με την πόλη. Το εμπόριο, που κατανέμεται σε κατηγορίες προϊόντων, διεξάγεται στις στοές, στα μικρομάγαζα και στον υπαίθριο χώρο της.¹⁴ Στην περίπτωση του ιπποδάμειου πολεοδομικού συστήματος, η αγορά αποτελεί το οικονομικό κέντρο, το οποίο όμως συνορεύει και αλληλεπιδρά με το πολιτικό και διοικητικό και με το θρησκευτικό.

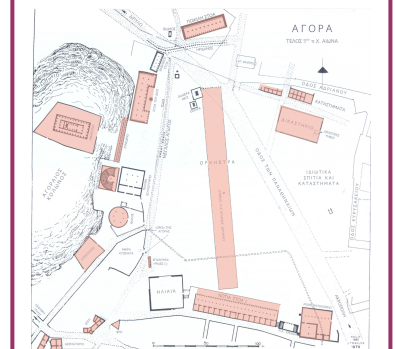
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Η αρχαία Αγορά της Αθήνας βρίσκεται σε κομβικό σημείο της πόλης, στον ανοικτό, επίπεδο, ομαλό χώρο, μεταξύ των λόφων του Άρειου Πάγου, της Ακρόπολης και του Αγοραίου Κολωνού, και του ποταμού Ηριδιανού, είναι δηλαδή πλήρως προσαρμοσμένη στο φυσικό της τοπίο.¹⁵ Μαζί με την Ακρόπολη, που εξελίσσεται σε θρησκευτικό κέντρο, αποτελούν τους πυρήνες ανάπτυξης της πόλης.¹⁶

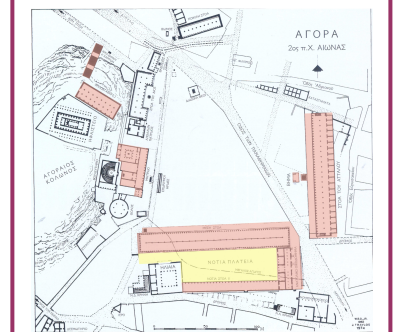
Το συγκρότημα ακολουθεί την τυπική εξέλιξη της Αγοράς, σε μια πόλη, η οποία αναπτύσσεται φυσικά. Ως προς την κατανομή των λειτουργιών της, το νότιο και ανατολικό τμήμα της είναι αφιερωμένο στο εμπόριο και το δυτικό στα κτίρια πολιτικού, διοικητικού και θρησκευτικού χαρακτήρα. Στον υπαίθριο χώρο της, εκτός του εμπορίου,



Εικ. 10. Κάτοψη αρχαίας αθηναϊκής Αγοράς κατά την αρχαϊκή περίοδο, 6ος αι. π. Χ.



Εικ. 11. Κάτοψη αρχαίας αθηναϊκής Αγοράς κατά την κλασική περίοδο, 5ος αι. π. Χ.



Εικ. 12. Κάτοψη αρχαίας αθηναϊκής Αγοράς κατά την ελληνιστική περίοδο, 2ος αι. π. Χ.

¹⁴ Camp John M., *Η αρχαία Αγορά της Αθήνας*, εκδόσεις ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2004, σελ. 154 - 166

¹⁵ ¹⁷ *Αγορά Αθηνών, Μια Διαδρομή σε Τέσσερις Διαστάσεις*, εκδόσεις ΙΜΕ, Αθήνα 2009, σελ. 13 - 14

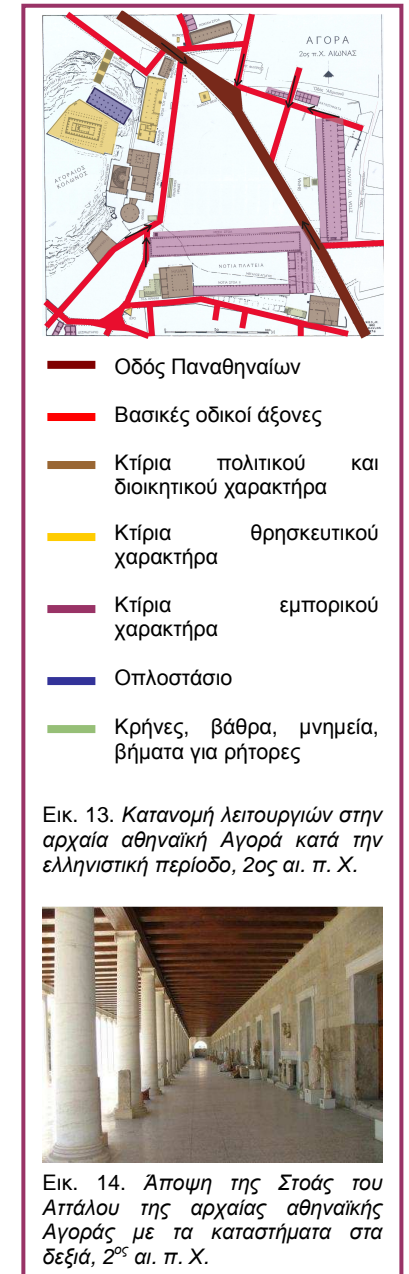
¹⁶ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 89 - 91

διεξάγονται πομπές, λατρευτικές τελετές, συνεδριάσεις, και λαμβάνουν χώρα αθλητικά γεγονότα και πολιτιστικά δρώμενα.¹⁷

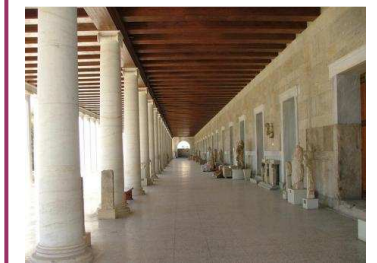
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΑΓΟΡΩΝ ΤΗΣ ΜΙΛΗΤΟΥ

Η Μίλητος είναι μια πόλη με τέσσερα λιμάνια, καθώς αποτελεί μεγάλη ναυτική δύναμη. Εκτός από τυπικό παράδειγμα πόλης με ιπποδάμειο σύστημα οργάνωσης, και κεντροβαρική οργάνωση, χαρακτηρίζεται από τη βαρύτητα που έχουν στο σχεδιασμό της τα δύο κύρια λιμάνια της. Αυτά αποτελούν τους πυρήνες για τη δημιουργία των δύο επιμέρους κέντρων της, τα οποία στη συνέχεια ενώνονται σε ένα, γενικού σχήματος Γ, με άκρα τα δύο ιερά της πόλης.¹⁸

Η πόλη έχει δύο συγκροτήματα Αγοράς, τη βόρεια και τη νότια, που εντάσσονται στον πυρήνα του βόρειου λιμένα, ο οποίος χωρίζεται σε τρία επιμέρους κέντρα (πολιτικό και διοικητικό, στο θρησκευτικό και στο εμπορικό), και τη δυτική, που εντάσσεται στον πυρήνα του δυτικού λιμένα.¹⁹ Και οι τρεις αγορές αποτελούν τυπικό παράδειγμα συγκροτήματος σε ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα, αν και έχουν ακανόνιστο γενικό σχήμα, που οφείλεται στη σταδιακή οικοδόμησή τους.



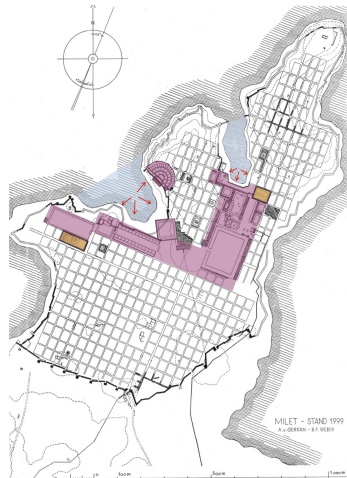
Εικ. 13. Κατανομή λειτουργιών στην αρχαία αθηναϊκή Αγορά κατά την ελληνοιστική περίοδο, 2ος αι. π. Χ.



Εικ. 14. Άποψη της Στοάς του Αττάλου της αρχαίας αθηναϊκής Αγοράς με τα καταστήματα στα δεξιά, 2^{ος} αι. π. Χ.

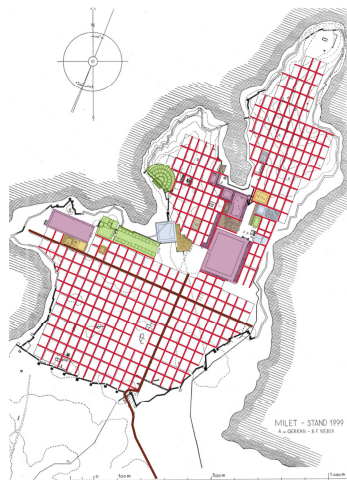
¹⁸ http://www.ime.gr/projects/bouleuterion/gr/katopsis/miletus_intro.html

¹⁹ Μίλητος...Μια Πόλις σε Τέσσερις Διαστάσεις, Ντοκιμαντέρ, εκδόσεις ΙΜΕ, 1997



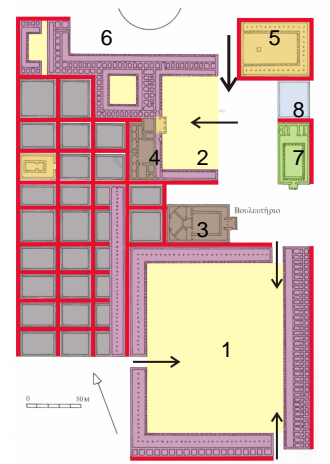
- Δύο κύρια λιμάνια – όρια κέντρου
- Ιερά στα δύο άκρα του κέντρου, δίπλα στα δύο κύρια λιμάνια
- Ευρύτερο κέντρο πόλης με δημόσιες λειτουργίες

Εικ. 15. Χάρτης Μιλήτου, με το κέντρο γενικού σχήματος Γ και τα όριά του.



- Κύριος οδικός άξονας και Ιερά οδός που συνδέει τη Μίλητο με τα Δίδυμα
- Βασικοί οδικοί άξονες
- Κτίρια πολιτικού και διοικητικού χαρακτήρα
- Γυμνάσια, στάδιο, θέατρο
- Ηρώα
- Λουτρά, θερμές, κρήνες
- Ιερά, ναοί
- Συγκροτήματα βόρειας, νότιας και δυτικής Αγοράς

Εικ. 16. Χάρτης Μιλήτου, με την κατανομή των κεντρικών λειτουργιών.



- 1) Νότια Αγορά
- 2) Βόρεια Αγορά
- 3) Βουλευτήριο
- 4) Πρυτανείο
- 5) Ναός Δελφινίου Απόλλωνος
- 6) Στοά Λιμένος
- 7) Ελληνιστικό Γυμνάσιο
- 8) Παλαίστρα και Θέρμες Carito

Εικ. 17. Κάτοψη του κέντρου της Μιλήτου, το 150 π. Χ. Βόρεια και Νότια Αγορά.



Εικ. 18. Αποψη τμήματος του πυρήνα του δημόσιου βίου δίπλα στο Λιμάνι των Λεόντων, Μίλητος.

ΑΡΧΑΙΑ ΡΩΜΗ (8^{ος} π. Χ. – 4^{ος} μ. Χ. αιώνας)

Το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο: Κυριαρχεί το μοναρχικό σύστημα με τον παντοδύναμο αυτοκράτορα, ο οποίος εξιδανικεύεται σε θεότητα, η ανάγκη ελέγχου του αχανούς ρωμαϊκού κράτους και υποταγής των πολιτών του στην εξουσία, η εξασθένιση του δημόσιου βίου και η ισχύς της κεντρικής διοίκησης.²⁰ Κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους η αστικοποίηση, με στόχο την εύρεση εργασίας εντείνεται,²¹ με αποτέλεσμα την πληθυσμιακή έκρηξη στις πόλεις και την κατασκευή έργων μαζικής παραγωγής και ωφελιμιστικού χαρακτήρα.²² Το φαινόμενο αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο στη Ρώμη, που ως πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας, αποτελεί το πολιτικό, διοικητικό και οικονομικό κέντρο της. Εκτός όμως από τις μεγάλες πόλεις, δημιουργούνται και ρωμαϊκά στρατόπεδα στις περιφερειακές αποικίες της αυτοκρατορίας, για την προστασία της, τα οποία σταδιακά εξελίσσονται σε εμπορικούς κόμβους.²³

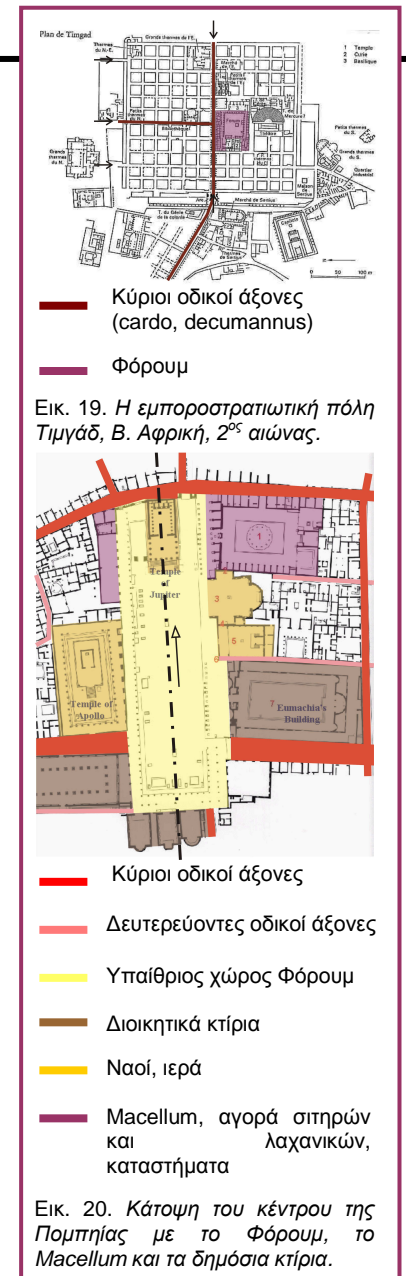
Το πολεοδομικό σύστημα: Η ρωμαϊκή πόλη δέχεται επιρροές από την ετρουσκική και την ελληνική. Από την πρώτη, υιοθετεί το ορθογώνιο σχήμα και τον κανονικό σχηματισμό, ενώ από τη δεύτερη το ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα,²⁴ το οποίο τώρα γίνεται άκαμπτο. Τυπικό γνώρισμα της ρωμαϊκής πόλης είναι διασταύρωση των δύο κυριότερων δρόμων της, που καταλήγουν στις κύριες πύλες της, του *cardo*, δηλαδή του άξονα βορρά – νότου, και του *decumannus*, δηλαδή του άξονα ανατολής – δύσης, στο κέντρο της.²⁵ Στις πόλεις των ανατολικών ρωμαϊκών αποικιών, οι άξονες αυτοί, που έχουν εμπορικό χαρακτήρα, ορίζονται από πλευρικές στοές.²⁶ Υπάρχουν βέβαια και

²⁰ ²² Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 366 – 389, *Η ρωμαϊκή Αρχιτεκτονική (α)*], σελ. 369 - 371

²¹ ²⁴ ²⁵ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 390 – 414, *Η ρωμαϊκή Αρχιτεκτονική (β)*], σελ. 403 - 408

²³ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 108

²⁶ ²⁷ ²⁸ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 390 – 414, *Η ρωμαϊκή Αρχιτεκτονική (β)*], σελ. 403 - 408



περιπτώσεις πόλεων που αναπτύσσονται σταδιακά, χωρίς σχέδιο, έχοντας πυκνό και ακανόνιστο αστικό ιστό, όπως η Ρώμη, η οποία σταδιακά εξελίσσεται σε αχανή πρωτεύουσα.²⁷

Τα κυρίαρχα στοιχεία της πόλης: Στην πόλη κυριαρχεί το Φόρουμ, που είναι αφιερωμένο σε κάποιον αυτοκράτορα, μαζί με άλλα δημόσια κτίρια.

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

ΤΟ ΦΟΡΟΥΜ

Χωροθέτηση: Βρίσκεται σε κομβικό σημείο της πόλης, στη διασταύρωση των δύο κύριων δρόμων της, στα υποδάμεια πολεοδομικά συστήματα,²⁸ ή πάνω στην τομή βασικών οδικών αξόνων, στα άναρχα συστήματα, αποτελώντας πυρήνα, μιας ευρύτερης εμπορικής περιοχής, που αναπτύσσεται κυρίως κατά μήκος των δύο κύριων αρτηριών της πόλης. Συχνά αποτελεί τον αρχικό πυρήνα της, όπως το Φόρουμ Ρομάνουμ, για τη Ρώμη.²⁹ Το εμπορικό Φόρουμ βρίσκεται κοντά στη θάλασσα ή στο πλωτό ποτάμι, στην περίπτωση της πόλης – λιμένος.³⁰

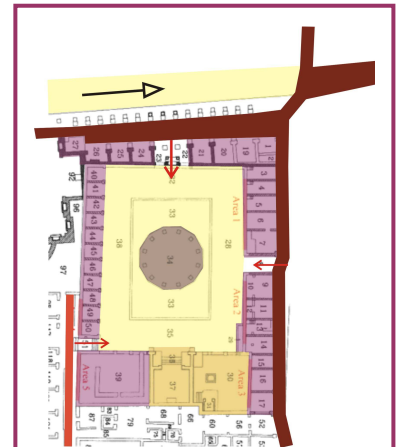
Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Πρόκειται για έναν μεγάλης κλίμακας, υπαίθριο, εσωστρεφή, κανονικό, αξονικό χώρο, πλαισιωμένο από συνεχή περίβολο με στοές και μνημειώδη κτίρια, όπως βασιλικές, ναούς, καπιτώλια, βιβλιοθήκες.³¹ Το Φόρουμ συνήθως επιβάλλεται στο τοπίο, αντί να προσαρμόζεται στις γεωμορφολογικές ιδιομορφίες.

Λειτουργία: Αντικαθιστά την ελληνική και ελληνιστική Αγορά, συνιστώντας το πολιτικό, διοικητικό, θρησκευτικό και οικονομικό κέντρο της πόλης, όπου διεξάγεται και υπαίθριο εμπόριο. Το Φόρουμ αποτελεί το κύριο σημείο

²⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/Roman_Forum

³⁰ <http://www.roman-empire.net/tours/rome/forum-boarium.html>

³¹ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 390 – 414, *Η ρωμαϊκή Αρχιτεκτονική (β)*], σελ. 403 – 408



- Κύριοι οδικοί άξονες
- Δευτερεύοντες οδικοί άξονες
- Υπαίθριος χώρος Macellum και Φόρουμ
- Θόλος - ιερό
- Ναοί, βωμοί
- Καταστήματα, ψαραγορά

Εικ. 21. Κάτοψη Macellum, Πομπηία.



Εικ. 22. Εσωτερική άποψη του Macellum, Πομπηία.

συνάντησης των πολιτών, εκφράζει όμως έντονα την ισχύ του αυτοκράτορα. Σταδιακά, οι εμπορικές λειτουργίες διαχωρίζονται και μεταφέρονται στο εμπορικό Φόρουμ, που συνήθως εξειδικεύεται σε μια κατηγορία προϊόντων, ενώ έχει και θρησκευτικό χαρακτήρα.³²

Η ΑΓΟΡΑ

Χωροθέτηση: Βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης, κοντά σε σημαντικούς οδικούς άξονες, και συχνά σε μικρή απόσταση από το Φόρουμ.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Πρόκειται για ένα σύμπλεγμα από τυπικά μονόχωρα ρωμαϊκά καταστήματα (tabernae),³³ γραμμικά οργανωμένα και ανοιχτά στο δρόμο, με μη εμπορικές λειτουργίες στους ορόφους, και έναν ενιαίο στεγασμένο χώρο αγοράς (market hall). Ο τελευταίος έχει γεωμετρική διάταξη, οργανώνεται εσωτερικά με διαδρόμους καταστημάτων, γύρω από έναν κεντρικό χώρο, αλλά και με καταστήματα που αναφέρονται στο δρόμο.³⁴ Το συγκρότημα της αγοράς συνήθως προσαρμόζεται στις γεωμορφολογικές ιδιομορφίες της περιοχής του.

Λειτουργία: Πρόκειται για εμπορικό χώρο, που ενίοτε ενσωματώνει διοικητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, ενώ μπορεί να λειτουργεί είτε σε αλληλεξάρτηση με το Φόρουμ, είτε ανεξάρτητα από αυτό.³⁵

ΤΟ MACELLUM

Χωροθέτηση: Βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης, κοντά σε σημαντικούς οδικούς άξονες, και συχνά σε μικρή απόσταση από το Φόρουμ.³⁶

³² <http://www.suite101.com/content/commercial-fora-in-ancient-rome-a17235>

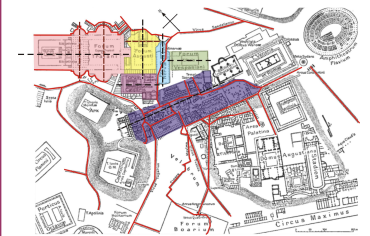
³³ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 107

^{34 35} <http://arthistory.ucdavis.edu/classes/Roller/ahi175/Markets%20of%20Trajan.ppt>

³⁶ <http://faculty.cua.edu/pennington/pompeii/PompeiiForum.htm>



Εικ. 23. Άποψη του Φόρουμ Ρομάνουμ και των αυτοκρατορικών Φόρων στο ευρύτερο ιστορικό κέντρο της Ρώμης.



- Οδικοί άξονες
- ■ ■ Κύριοι άξονες
- ■ ■ Δευτερεύοντες άξονες
- Φόρουμ Τραϊανού
- Φόρουμ Αυγούστου
- Φόρουμ Καίσαρα
- Φόρουμ Νέρβα
- Φόρουμ Βεσπασιανού
- Φόρουμ Ρομάνουμ

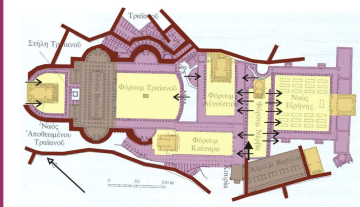
Εικ. 24. Κάτοψη του ευρύτερου ιστορικού κέντρου της Ρώμης με τα αυτοκρατορικά Φόρα, Ρώμη.

Μορφή, διάταξη και οργάνωση: Πρόκειται για έναν υπαίθριο, εσωστρεφή ή εξωστρεφή, κανονικό, χώρο, πλαισιωμένο από μονώροφες ή πολυώροφες στοές, με μονή ή διπλή σειρά καταστημάτων, και κτίρια, θρησκευτικού κυρίως χαρακτήρα. Όταν υπάρχει μονή σειρά καταστημάτων, η είσοδος σε αυτά επιτυγχάνεται μέσα από το συγκρότημα, ή και από το δρόμο, ενώ όταν υπάρχει διπλή σειρά, τα εξωτερικά καταστήματα εξυπηρετούνται από το δρόμο και τα εσωτερικά από το συγκρότημα. Συνήθως το Macellum έχει πάνω από μία πύλες, εξυπηρετώντας έτσι τους γύρω δρόμους του. Στο κέντρο του υπαίθριου χώρου του υπάρχει μια θόλος, που χρησιμοποιείται ως ψαραγορά ή ιερό.³⁷

Λειτουργία: Πρόκειται για εμπορικό χώρο, που λειτουργεί ως αγορά φαγητού, αντί των εξειδικευμένων εμπορικών Φόρουμ, στον οποίο ενσωματώνονται και θρησκευτικές λειτουργίες.³⁸


ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΩΝ ΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΤΡΑΙΑΝΟΥ, ΡΩΜΗ (2^{ος} – 1^{ος} αιώνας)

Πρόκειται για ένα σύνθετο σύμπλεγμα μεγάλης έκτασης, στο κέντρο της Ρώμης, βόρεια του Φόρουμ Ρομάνουμ, που δημιουργείται λόγω ανεπάρκειας του τελευταίου να καλύψει τις ανάγκες του αυξανόμενου πληθυσμού, με στόχο να αποτελέσει το νέο πυρήνα του δημόσιου βίου. Αυτό περιλαμβάνει τέσσερα Φόρα, (Βεσπασιανού, Νέρβα, Αυγούστου, Τραϊανού) αφιερωμένα σε αυτοκράτορες, τα οποία αποτελούνται από κιονοστοιχίες, δημόσια κτίρια και αναμνηστικά μνημεία,³⁹ και την Αγορά του Τραϊανού, η οποία λειτουργεί σε συνάρτηση, με το ομώνυμο Φόρουμ.

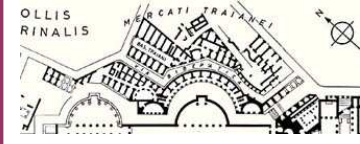


- Οδικοί άξονες
- Υπαίθριος χώρος Φόρουμ
- Βιβλιοθήκη, σύγκλητος, διοικητικά και εμπορικά κτίρια
- Ναοί
- Στοές που πλαισιώνουν τα Φόρουμ, Αγορά, καταστήματα

Εικ. 25. Κάτοψη αυτοκρατορικών Φόρων και αγοράς Τραϊανού, Ρώμη.



Εικ. 26. Πανοραμική άποψη της αγοράς του Τραϊανού



Εικ. 27. Κάτοψη του συγκροτήματος της αγοράς του Τραϊανού, Ρώμη.

³⁷ <http://en.wikipedia.org/wiki/Macellum>

³⁸ http://www.pompeii-restaurant.com/pompeii_macellum.asp

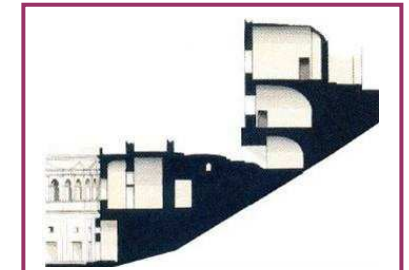
³⁹ ⁴⁰ Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999 [σελ. 390 – 414, *Η ρωμαϊκή Αρχιτεκτονική (β)*], σελ. 403 – 408

Τα τέσσερα διαδοχικά Φόρα, έχουν όλα τα τυπικά στοιχεία του τύπου, ενώ δημιουργούν σύνολο, χρησιμοποιώντας άξονες παράλληλους ή κάθετους μεταξύ τους. Αυτά είναι κλειστά και απομονωμένα από την πόλη, έχουν ορθογώνιο γενικό σχήμα, ενσωματώνουν όμως τμήματα κυκλοτερών κιονοστοιχιών, που δημιουργούν την αίσθηση της υποδοχής και του κύρους, ενώ επικεντρώνονται στην ανάδειξη ενός κύριου στοιχείου, κυρίως ναού, αφιερωμένου στον αυτοκράτορα.⁴⁰

Η είσοδος στο συγκρότημα, αλλά και η σύνδεση του Φόρουμ του Τραϊανού με την περιοχή βορειοανατολικά των αυτοκρατορικών Φόρων, επιτυγχάνεται από τη στενή νοτιοδυτική πλευρά του Φόρουμ του Νέρβα.

Αντίθετα με το Φόρουμ του Τραϊανού, το οποίο είναι και μεγαλύτερο από τα άλλα, το συγκρότημα της Αγοράς στα βορειοανατολικά του, προσαρμόζεται τόσο στο ανάγλυφο του λόφου, στον οποίο χωροθετείται, όσο και στον άτακτο αστικό ιστό και στην κλίμακα της πόλης, ενώ είναι εξωστρεφές κατά το μεγαλύτερο τμήμα του.

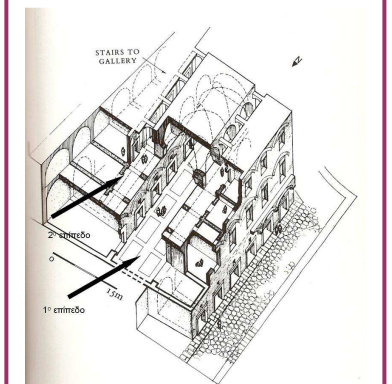
Η Αγορά διαρθρώνεται σε έξι επίπεδα, με στόχο την αποφυγή των κατολισθήσεων στο Φόρουμ, και περιλαμβάνει εξώστες για θέα, ένα κλειστό δώροφο κτίριο αγοράς, με πρόσβαση και από το δρόμο σε χαμηλότερο επίπεδο, καταστήματα, με πρόσβαση από το δρόμο στο επίπεδο του Φόρουμ και τη Via Biberatica, σε υψηλότερο (τρίτο) επίπεδο, γραφεία και αίθουσες συναυλιών ή σχολεία. Το νοτιοδυτικό τμήμα της, δηλαδή τα τρία πρώτα επίπεδα, είναι αφιερωμένο σχεδόν εξολοκλήρου στο εμπόριο.⁴¹



Εικ. 28. Τομή του συγκροτήματος της αγοράς Τραϊανού, Ρώμη.



Εικ. 29. Αξονομετρικό του συγκροτήματος της αγοράς Τραϊανού, Ρώμη.



Εικ. 30. Αξονομετρικό της στεγασμένης αγοράς στο συγκρότημα της αγοράς του Τραϊανού, Ρώμη.

⁴¹ <http://arthistory.ucdavis.edu/classes/Roller/ahi175/Markets%20of%20Trajan.ppt>

ΠΑΛΑΙΟΧΡΙΣΤΙΑΝΙΚΗ – ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (4^{ος} – 15^{ος} αιώνας)

Το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο: Κυριαρχεί το θεοκρατικό πνεύμα, το μοναρχικό σύστημα, η αγροτική οικονομία, η καλή κεντρική διοίκηση και οργάνωση, αν και η αστική ζωή παρακαμάζει σε σχέση με τη ρωμαϊκή εποχή.

⁴²

Το πολεοδομικό σύστημα: Η πόλη αναδύεται συνήθως μέσα από τα ρωμαϊκά υπολείμματα, έχει όμως λιγότερο αυστηρή διάταξη από τη ρωμαϊκή και σταδιακά καταργεί το ιπποδάμειο σύστημα. ⁴³ Ραχοκοκαλιά της γίνεται ο άξονας ανατολής – δύσης, η Μέση οδός, που συνδέει τις κύριες πύλες με κέντρο της, ενώ ορίζεται από σημαντικά κτίρια και πλευρικές ανοικτές τοξωτές στοές, τους εμβόλους, με καταστήματα, βιοτεχνίες, εργαστήρια, αλλά και κατοικίες. ⁴⁴ Πάνω στη Μέση οδό διατηρείται το ρωμαϊκό Φόρουμ, που μετατρέπεται όμως σε ανοιχτή εμπορική, θρησκευτική και πολιτιστική πλατεία (Θεσσαλονίκη), ή σε πολιτικό και διοικητικό κέντρο (Κωνσταντινούπολη), ⁴⁵ ενώ κατά μήκος της διεξάγονται η περιοδική αγορά, οι περιοδικές εκθέσεις, οι αυτοκρατορικές πομπές, οι θριάμβοι και οι λιτανείες, με αποτέλεσμα αυτή να συνιστά τον κύριο εμπορικό και θρησκευτικό άξονα της πόλης. ⁴⁶ Με εξαίρεση τη Μέση οδό, η πόλη χαρακτηρίζεται από στενούς και δαιδαλώδεις δρόμους, πυκνή δόμηση και ελάχιστες ανέσεις. ⁴⁷

Τα κυρίαρχα στοιχεία της πόλης: Στην πόλη κυριαρχούν οι εκκλησίες, που είναι αφιερωμένες στους αγίους, τα Φόρα, που είναι αφιερωμένα στους αυτοκράτορες, το ανακτορικό συγκρότημα και ο Ιππόδρομος.

⁴² Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 198 – 199

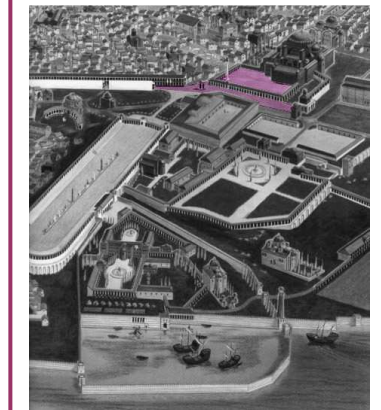
⁴³ ⁴⁵ ⁴⁶ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 51

⁴⁴ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 51

⁴⁷ <http://www.arxaiologia.gr/assets/media/PDF/migrated/1384.pdf>, σελ. 34



Εικ. 31. Τοπογραφικό σχέδιο μεσαιωνικής Κωνσταντινούπολης



Εικ. 32. Αναπαράσταση του συγκροτήματος του ανακτόρου της βυζαντινής Κωνσταντινούπολης. Στο βάθος φαίνεται η Αγία Σοφία με το Αυγουσταίο και η αρχή της Μέσης οδού.

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

ΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ

Χωροθέτηση: Βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης, πάνω ή κοντά στον άξονα της Μέσης οδού, συχνά μέσα στο ευρύτερο ανακτορικό συγκρότημα (Κωνσταντινούπολη), και μαζί με αυτήν, αποτελούν τον πυρήνα μιας ευρύτερης εμπορικής περιοχής, με καταστήματα, βιοτεχνίες και εργαστήρια.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Το συγκρότημα έχει γεωμετρική διάταξη, ενώ είναι πλαισιωμένο από κτίρια και στοές, που περικλείουν και αναδεικνύουν την εκκλησία.

Λειτουργία: Αποτελεί το θρησκευτικό κέντρο, ενώ λειτουργεί και ως χώρος κοινωνικών συναθροίσεων και υπαίθριου εμπορίου, ως κέντρο του δημόσιου βίου, αλλά και χώρος έκφρασης της ισχύος της εκκλησίας, αντικαθιστώντας ουσιαστικά το ρωμαϊκό Φόρουμ.

Χώρος αγοράς υπάρχει και έξω από την πόλη, για τις ανάγκες κάλυψης (χώρος, ασφάλεια) της Εμποροπανήγυρης,⁴⁸ του ετήσιου παζαριού, που συνδυάζει το εμπόριο με τη λατρεία του άγιου πολιούχου της πόλης, στο οποίο συγκεντρώνονται έμποροι από πολλές περιοχές του κόσμου, με αποτέλεσμα να συνιστά χώρο συνάντησης και πολιτισμικής μίξης. Αυτό οργανώνεται γραμμικά, με άξονα ένα κύριο δρόμο και τις διακλαδώσεις του, εκατέρωθεν των οποίων τοποθετούνται οι σκηνές των εμπορών.

⁴⁸ http://www.hisdialresearch.org/Teaching_material/byzantium/markets_food.doc

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Πρόκειται για μια πόλη βασισμένη στο ελληνιστικό της σχέδιο, σύμφωνα με το οποίο τέσσερις κύριες οδοί, ανά δύο κάθετες μεταξύ τους, τη διαιρούν σε συνοικίες, εκ των οποίων η κεντρική είναι η συνοικία της αγοράς με το ρωμαϊκό Φόρουμ.⁴⁹ Οι δύο αρτηρίες του άξονα ανατολής – δύσης (Εγνατία, Αγίου Δημητρίου) καταλήγουν στις τέσσερις κύριες πύλες της πόλης.

Στη βυζαντινή Θεσσαλονίκη, η Εγνατία είναι η Μέση οδός, ο κύριος εμπορικός άξονας της πόλης, που συνδέει το ρωμαϊκό ανακτορικό συγκρότημα του Γαλερίου στα ανατολικά, με τη Χρυσή πύλη στα δυτικά, περνώντας μπροστά από το ρωμαϊκό Φόρουμ, το οποίο αποτελείται από δύο περικλειστές πλατείες, στη μια από τις οποίες, τη νότια χτίζεται η Παναγία των Χαλκένων. Έτσι η περιοχή συνιστά τον κεντρικό εμπορικό, θρησκευτικό και πολιτιστικό πυρήνα της πόλης.⁵⁰ Γύρω από το χώρο του Φόρουμ, κατά μήκος της Εγνατίας οδού, αλλά και γύρω από τις εκκλησίες της πόλης και το ανάκτορο συγκεντρώνεται πλήθος καταστημάτων, βιοτεχνιών και εργαστηρίων.⁵¹

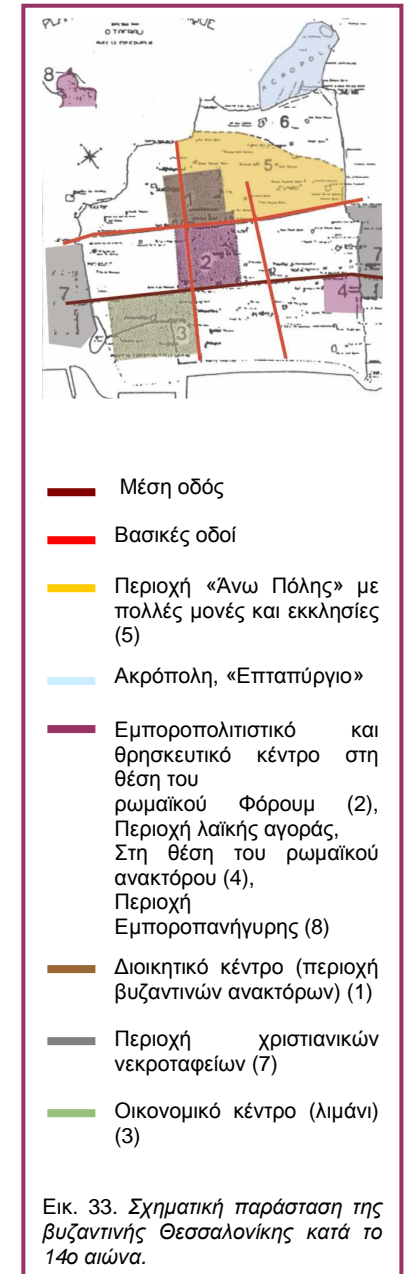
Εκτός των τειχών της Θεσσαλονίκης λαμβάνει χώρα η ετήσια εμποροπανήγυρη της πόλης, τα Δημήτρια, που συνδυάζεται με τελετές θρησκευτικού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα.⁵²

⁴⁹ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 95 - 96

⁵⁰ <http://www.arkaiologia.gr/assets/media/PDF/migrated/1349.pdf>, σελ. 65 - 71

⁵¹ Μανγροπούλου Τσιουμι Chrysanthi, *Byzantine Thessaloniki*, εκδόσεις Ρέκος, Θεσσαλονίκη, 1992 [σελ. 26 – 28, *The Ancient Forum*]

⁵² Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 210



ΔΥΤΙΚΟΣ ΜΕΣΑΙΩΝΑΣ (5^{ος} – 15^{ος} αιώνας)

Το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο: Είναι η περίοδος που έπεται της κατάλυσης του δυτικού ρωμαϊκού κράτους, η εποχή της μετάβασης από το μοναρχικό στο φεουδαλικό σύστημα, μέσω της ενίσχυσης των τοπικών αρχόντων. Κατά το διάστημα αυτό, οι επιδρομές και η επικράτηση της αγροτικής οικονομίας και των αποκεντρωτικών τάσεων έχει ως συνέπεια τη συρρίκνωση της αστικής ζωής και οικονομίας, με αποτέλεσμα, σε πολλές περιπτώσεις, η επιρροή της πόλης στην περιφέρειά της να μειώνεται, σε αντίθεση με τον ανατολικό Μεσαίωνα, και το κέντρο βάρους να γίνεται η ύπαιθρος.⁵³ Τόσο στα αστικά κέντρα, όσο και στους μικρούς αγροτικούς οικισμούς, εκτός από την πολιτική εξουσία, μεγάλη ισχύ έχει η εκκλησία, λόγω του θεοκρατικού καθεστώτος που επικρατεί, καθώς και οι συντεχνίες των αστών.⁵⁴

Το πολεοδομικό σύστημα: Η πόλη δημιουργείται συνήθως σταδιακά, συχνά από τη συνένωση δύο διαφορετικών πυρήνων, του εμπορικού – θρησκευτικού (bourg) και του αστικού (cite), με αποτέλεσμα η μορφή της να είναι μη γεωμετρική, με εξαίρεση κάποια τμήματα που συνιστούν υπολείμματα ρωμαϊκών πόλεων ή στρατοπέδων.⁵⁵ Αυτή μπορεί να έχει από υποδάμειο σύστημα οργάνωσης, προσαρμοσμένο στις γεωμορφολογικές ιδιομορφίες της περιοχής της, μέχρι ακτινοκεντρικό σύστημα,⁵⁶ ενώ οι μικροί αγροτικοί οικισμοί οργανώνονται συνήθως γραμμικά κατά μήκος του κύριου δρόμου τους.⁵⁷ Ο αστικός ιστός της δυτικής μεσαιωνικής πόλης είναι πυκνός και συνεκτικός,

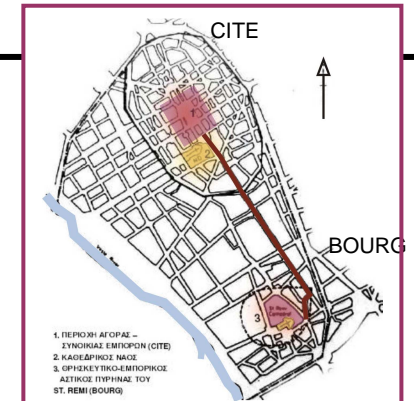
⁵³ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 132 – 133

^{54 58} Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 163 – 164

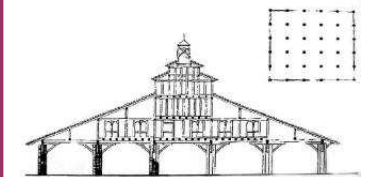
⁵⁵ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 169

⁵⁶ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 50

⁵⁷ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 92 – 102, *Pagus Mercatorum*], σελ. 92



Εικ. 34. Η Μεσαιωνική πόλη Rheims, Γαλλία, 14ος αιώνας και η διαδικασία συνένωσης των δύο διαφορετικών πυρήνων, του παλιού ρωμαϊκού (cite) και του νέου (bourg).



Εικ. 35. Κάτοψη και τομή της στεγασμένης αγοράς στη μεσαιωνική πλατεία της πόλης Grenade sur Garone, Γαλλίας, 14ος αιώνας.

χαρακτηρίζεται από κλειστή δόμηση και μικρό μέγεθος κτιρίων και έχει μικρή συνολική έκταση, με αποτέλεσμα να επικρατούν συχνά κακές συνθήκες υγιεινής, συνωστισμός και δυσκολία στην κυκλοφορία.

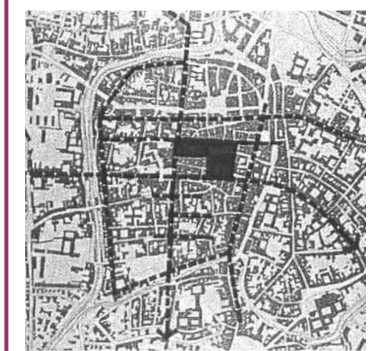
Τα κυρίαρχα στοιχεία της πόλης: Στην πόλη κυριαρχούν ο φεουδαρχικός πύργος και το κάστρο, ο καθεδρικός ναός με την κατοικία του επισκόπου και η κεντρική πλατεία – αγορά (riazza ή plaza) με το δημαρχείο, το κέντρο συντεχνιών και τη συνοικία των εμπόρων.⁵⁸

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

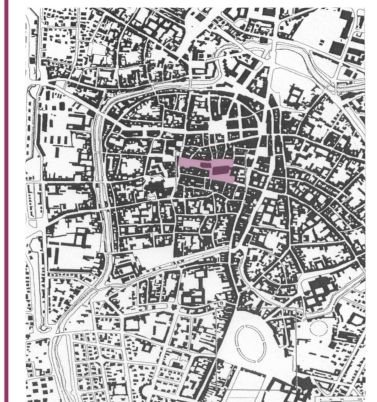
Η ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ

Χωροθέτηση: Η πλατεία βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης, στην τομή των δύο κύριων δρόμων, στη θέση του ρωμαϊκού Φόρουμ, στο μεσαιωνικό ιπποδάμειο σύστημα, στο σημείο σύγκλισης των βασικών οδικών αξόνων, στο ακτινοκεντρικό σύστημα, ή πάνω στον κύριο δρόμο, στο γραμμικό σύστημα, ενώ συνιστά το μοναδικό μεγάλο αδόμητο χώρο της πόλης. Αυτή αποτελεί τον πυρήνα μιας ευρύτερης εμπορικής περιοχής με άξονα τον κύριο ή τους κύριους δρόμους της πόλης, όπου τα καταστήματα συνδυάζονται με τις κατοικίες – εργαστήρια ή βιοτεχνίες των εμπόρων παραγωγών,⁵⁹ συνυπάρχουν δηλαδή η παραγωγή και η κατανάλωση.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Η πλατεία έχει κλειστή και συνήθως μη γεωμετρική διάταξη, ενώ περιτριγυρίζεται από κτίρια, με τοξωτές στοές και καταστήματα στο ισόγειο, και κατοικίες εμπόρων στους ορόφους,⁶⁰ τα οποία αποτελούν νοητή προέκταση των δρόμων της πόλης. Σε πολλές πόλεις κατασκευάζεται στεγασμένη



Εικ. 36. Πάντοβα. Θέση ρωμαϊκού Φόρουμ.



Εικ. 37. Πάντοβα. Θέση μεσαιωνικού κέντρου.

⁵⁹ ⁶¹ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 92 – 102, *Pagus Mercatorum*], σελ. 96 - 97

⁶⁰ ⁶³ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 92 – 102, *Pagus Mercatorum*], σελ. 92 - 93

αγορά (covered market hall), ορθογώνιας συνήθως κάτοψης, στον υπαίθριο χώρο της.⁶¹ Οι δρόμοι, που συχνά είναι δαιδαλώδεις, οργανώνονται με καταστήματα ή παγκούς εμπόρων εκατέρωθεν.

Λειτουργία: Συνιστούν τον τόπο συγκέντρωσης των δημόσιων λειτουργιών και δραστηριοτήτων, το πολιτικό, διοικητικό, θρησκευτικό, οικονομικό και ψυχαγωγικό κέντρο, που ενσωματώνει και κατοικία. Στον υπαίθριο χώρο της πλατείας, εκτός από το εμπόριο, λαμβάνουν χώρα γιορτές και θεάματα, ενώ από αυτήν ξεκινά το εμπορικό και θρησκευτικό πανηγύρι, η περιοδική αγορά και οι περιοδικές εκθέσεις,⁶² που επεκτείνονται κατά μήκος των κύριων δρόμων της πόλης και των διακλαδώσεών τους. Πρόκειται δηλαδή για τόπους συνάντησης και πολιτισμικής μίξης, που διατηρούν οργανική σχέση με την πόλη, συμβολίζοντας την ισχύ του δημόσιου βίου, αλλά και τις σχέσεις εξουσίας που επικρατούν.

Σε κάποιες περιπτώσεις, υπάρχει και χώρος αγοράς έξω από την πόλη, κατά μήκος των τειχών, όπου γίνονται οι ανταλλαγές μεταξύ ξένων εμπόρων και αγροτών της υπαίθρου, και ο οποίος συνιστά τον πυρήνα για την ανάπτυξη μιας νέας συνοικίας.⁶³

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ PIAZZA DELLE ERBE, DEI FRUTTI, DEI SIGNORI, ΠΑΝΤΟΒΑ

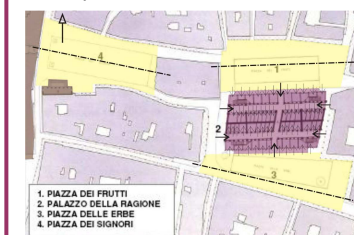
Πρόκειται ένα σύστημα τριών συμπληρωματικών και αλληλοσυνδεόμενων κλειστών, μεσαιωνικών πλατειών, περιτριγυρισμένων από κτίρια, στο κέντρο της πόλης, στη θέση του ρωμαϊκού Φόρουμ.⁶⁴ Αυτές έχουν ορθογώνιο

⁶² Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ.148 - 153

^{64 65} Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 80



Εικ. 38. Αποψη του Palazzo della Ragione και των πλατειών Piazza delle Erbe, dei Frutti, dei Signori, Πάντοβα.



Εικ. 39. Τοπογραφικό των Piazza delle Erbe, Piazza dei Frutti, Piazza dei Signori, Πάντοβα.



Εικ. 40. Αποψη της Piazza delle Erbe και του Palazzo della Ragione, Πάντοβα, το 19ο αιώνα. Λιθογραφία.

σχήμα, ίδιες περίπου διαστάσεις και κοινό προσανατολισμό, πάνω στον άξονα ανατολής – δύσης. Οι Piazza delle Erbe και Piazza dei Frutti συνιστούν το πολιτικό και οικονομικό κέντρο της πόλης, ενώ η Piazza dei Signori το διοικητικό. Μεταξύ της Piazza delle Erbe (λαχαναγορά και αγορά βοτάνων) και της Piazza dei Frutti (φρουταγορά) παρεμβάλλεται το Palazzo della Ragione, στο ισόγειο του οποίου υπάρχει στοά, που λειτουργεί ως αγορά τροφίμων, φιλοξενώντας μια σειρά καταστημάτων.⁶⁵ Οι δύο πλατείες συνιστούν τις υπαίθριες προεκτάσεις της αγοράς, με τους πάγκους των εμπόρων κάτω από τέντες. Στον επάνω όροφο του Palazzo della Ragione υπάρχει μια ευρύχωρη αίθουσα, που χρησιμοποιείται ως έδρα του δικαστηρίου και χώρος δημόσιων συναθροίσεων.⁶⁶ Η Piazza dei Signori περιβάλλεται διοικητικά και δικαστικά κτίρια.⁶⁷

^{66 67} Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 80

ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ (15^{ος} – 16^{ος} αιώνας)

Το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο: Είναι η εποχή κατά την οποία μπαίνουν οι βάσεις για το πέρασμα από το φεουδαλικό σύστημα και την αγροτική οικονομία του Μεσαίωνα στο κεφαλαιοκρατικό σύστημα, τα εθνικά κράτη και τη βιομηχανική πόλη της νεότερης εποχής, μέσω της ενίσχυσης των τραπεζιτών και των εμπόρων – επιχειρηματιών, της προόδου της βιομηχανίας και της εισαγωγής της έννοιας της πόλης - πρωτεύουσας, με ενισχυμένο ρόλο και αυξημένο πληθυσμό, που εκφράζει την ισχύ της κεντρικής εξουσίας, ως έδρα του μονάρχη.⁶⁸

Το πολεοδομικό σύστημα: Η πόλη αναδύεται από τη μεσαιωνική, εφαρμόζονται όμως, από τους φορείς τις εξουσίας, προγράμματα πολεοδομικής επέκτασης, ανασυγκρότησης και εξυγίανσης (διεύρυνση και ευθυγράμμιση οδικού δικτύου, μορφοποίηση πλατειών), τα οποία συνήθως συλλαμβάνονται συνολικά από τον αρχιτέκτονα δημιουργό,⁶⁹ αλλά τις περισσότερες φορές, προσαρμόζονται, εν μέρει τουλάχιστον, στις υπάρχουσες συνθήκες.⁷⁰ Στις νέες πόλεις που σχεδιάζονται και υλοποιούνται, κυριαρχεί συνήθως το ακτινοκεντρικό σύστημα, όπου το οδικό δίκτυο συγκλίνει στην κεντρική πλατεία τους, συνδέοντάς την με τις κύριες εισόδους σε αυτές.⁷¹ Λόγω όμως της αλλαγής της αστικής αντίληψης και της επιστροφής σε αρχαία πρότυπα, δίνεται έμφαση στην ευρυχωρία, την ιεραρχία, την τάξη, τη συμμετρία, την αρμονία, την ευρυθμία, τη συνοχή, την άνετη κυκλοφορία και την υγιεινή της πόλης.⁷²

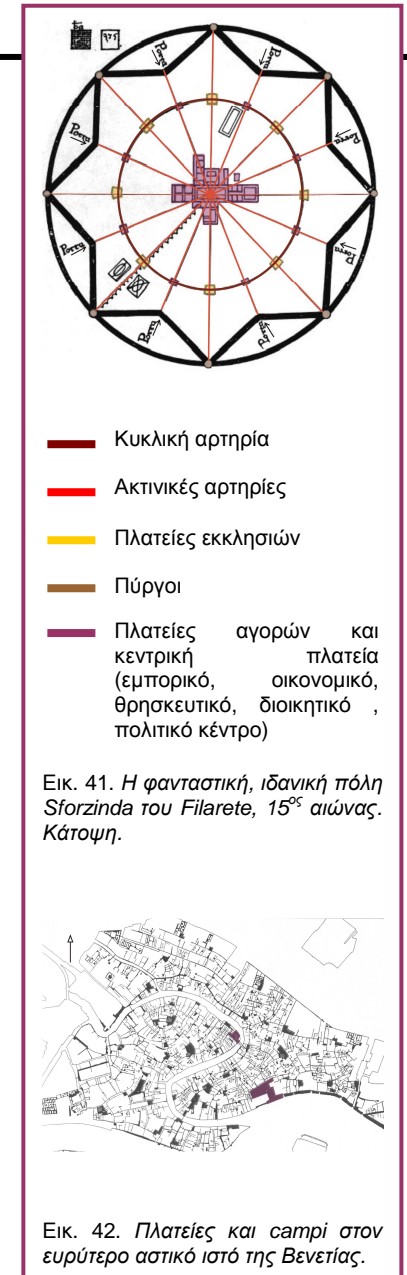
^{68 73} Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 221 - 225

^{69 77} Τουρνικιώτης Παναγιώτης, *Η Αρχιτεκτονική στη Σύγχρονη Εποχή*, Εκδόσεις Futura, Αθήνα, 2006, [σελ. 116 - 126, *Η Αρχιτεκτονική του Δημόσιου Χώρου*], σελ. 119

⁷⁰ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 226 – 279, *Haussmannization*], σελ. 271

⁷¹ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 263 - 266

⁷² Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 231– 243, *The Advent of the Modernist Street*], σελ.237



Τα κυρίαρχα στοιχεία της πόλης: Στην πόλη κυριαρχούν η κεντρική πλατεία – αγορά (riazza ή plaza) με το δημαρχείο, την εκκλησία, το παλάτι, το κέντρο συντεχνιών, και τα υπόλοιπα κρατικά κτίρια (τράπεζες, διοικητικά κτίρια).

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

Η ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ

Χωροθέτηση: Η πλατεία βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης, στο σημείο σύγκλισης βασικών οδικών αξόνων, ενώ συντελεί στην οργάνωση του αστικού χώρου, καθώς από αυτήν πηγάζουν συχνά η γεωμετρία και οι χαράξεις του. Αυτή αποτελεί τον πυρήνα μιας ευρύτερης εμπορικής περιοχής, με καταστήματα κατά μήκος των κύριων δρόμων, διαχωρισμένα όμως από την κατοικία, εφόσον ένα μεγάλο μέρος της παραγωγής μεταφέρεται στις πρώιμες βιομηχανικές ζώνες που έχουν αρχίσει να δημιουργούνται,⁷³ αντικαθιστώντας την κατοικία – εργαστήριο ή βιοτεχνία. Στην περίπτωση της πόλης – λιμένος, η κεντρική πλατεία βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα, ή στο πλωτό λιμάνι, στο σημείο επαφής της πόλης με τον κόσμο,⁷⁴ ενώ δημιουργούνται μικρότερες στο κέντρο του αστικού χώρου.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Η πλατεία έχει κλειστή και συνήθως πιο γεωμετρική διάταξη από τη μεσαιωνική, δημιουργεί προοπτική, ενώ περιτριγυρίζεται από κτίρια, με τοξωτές στοές και καταστήματα στο ισόγειο, και κατοικίες εμπόρων και ευγενών και διοικητικές υπηρεσίες στους ορόφους.⁷⁵ Στον υπαίθριο χώρο της και γύρω από αυτόν δημιουργούνται κτίρια ή κατασκευές συλλογικής χρήσης, στα οποία μεταφέρονται κάποιες ως τώρα υπαίθριες δραστηριότητες, όπως ζυγιστήρια, έδρες τεχνών και εμπορικών συντεχνιών, παλάτια, κρήνες, ρολόι, κλοιοί,⁷⁶ τα οποία εκτός του χρηστικού ή συμβολικού χαρακτήρα τους δίνουν και κλίμακα στο χώρο. Στη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου της πλατείας σημαντικό ρόλο παίζουν οι όψεις που τον ορίζουν, οι οποίες

⁷⁴ Σημαιοφορίδης Γιώργος, *Διελεύσεις Κείμενα για την Αρχιτεκτονική και τη Μετάπολη*, Metropolis Press, Αθήνα, Μάιος 2005 [σελ. 221 – 233, *Η Πόλη, το Λιμάνι και η Θάλασσα*], σελ. 225 - 226

^{75 76} Calabi Donatella, *Ιστορία της Πόλης, Η Πόλη στην Πρώιμη Αναγέννηση*, εκδόσεις Σαββάλα, Αθήνα, 2004 [σελ. 58 – 79, *Οι Πλατείες*], σελ. 58 - 59



Εικ. 43. Αποψη της πλατείας Αγίου Μάρκου, Βενετία.



Εικ. 44. Αποψη της πλατείας Αγίου Μάρκου, Βενετία, Canaletto, 1735 - 1740.



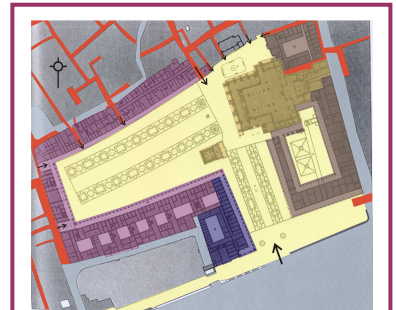
Εικ. 45. Αποψη της πλατείας Αγίου Μάρκου, Βενετία, Canaletto, 1735 - 1740.

λειτουργούν περισσότερο ως σκηνικό για την εκτύλιξη της δημόσιας σφαίρας, παρά ως χωρικά και λειτουργικά όρια των κτιρίων που επικαλύπτουν.⁷⁷

Λειτουργία: Συνιστά τον τόπο συγκέντρωσης των δημόσιων λειτουργιών και δραστηριοτήτων, το πολιτικό, διοικητικό, θρησκευτικό, οικονομικό πολιτιστικό και ψυχαγωγικό κέντρο, που ενσωματώνει και κατοικία. Στον υπαίθριο χώρο της, εκτός από το εμπόριο, διεξάγονται επίσημες τελετές και θεάματα, ενώ από αυτήν ξεκινά το πανηγύρι και η περιοδική αγορά, που οργανώνονται κατά μήκος των κύριων δρόμων της πόλης.⁷⁸ Τα καταστήματα της κεντρικής πλατείας και των γύρω εμπορικών δρόμων ομαδοποιούνται σε περιοχές, ανάλογα με την κατηγορία και τις ανάγκες αποθήκευσης των εμπορευμάτων τους, την υγιεινή, και το θόρυβο που προκαλούν.⁷⁹ Η κεντρική πλατεία αποτελεί τόπο συνάντησης, που διατηρεί οργανική σχέση με την πόλη, συμβολίζοντας την ισχύ του δημόσιου βίου, αλλά και τις σχέσεις εξουσίας που επικρατούν.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΜΑΡΚΟΥ, ΒΕΝΕΤΙΑ (9^{ος} – 19^{ος} αιώνας)

Πρόκειται για την κύρια πλατεία της Βενετίας, που εξελίσσεται σε ισχυρότατη εμπορική και ναυτική δύναμη κατά το Μεσαίωνα και την Αναγέννηση. Η πλατεία του Αγίου Μάρκου βρίσκεται σε επαφή με το μεγάλο κανάλι της πόλης, αποτελώντας εκτός από το πολιτικό, διοικητικό, θρησκευτικό, οικονομικό και ψυχαγωγικό κέντρο της, και την κύρια θαλάσσια είσοδο σε αυτήν. Παράλληλα, δημιουργεί τη μεγαλύτερη ασυνέχεια στο συνεκτικό και ακανόνιστο ιστό της Βενετίας,⁸⁰ αλλά και μια ευκαιρία αυτός να τακτοποιηθεί και να αποφορτιστεί.



- Βασικοί οδικοί άξονες
- Κανάλια
- Βασιλική Αγίου Μάρκου και Κωδωνοστάσιο
- Palazzo Ducale και Palazzo Patriarcale
- Βιβλιοθήκη Sansoviniana
- Υπαίθριος χώρος πλατείας
- Procuratie Vecchie και Πύργος Ωρολογίου στα βόρεια, Procuratie Nuove στα νότια, Ναπολεόντια πτέρυγα στα δυτικά, με καταστήματα στο ισόγειο

Εικ. 46. Κάτοψη της πλατείας Αγίου Μάρκου, Βενετία, στην τελική της μορφή.

⁷⁸ Calabi Donatella, *Ιστορία της Πόλης, Η Πόλη στην Πρώιμη Αναγέννηση*, εκδόσεις Σαββάλα, Αθήνα, 2004 [σελ. 58 – 79, *Οι Πλατείες*], σελ. 58

⁷⁹ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 92 – 102, *Pagus Mercatorum*], σελ. 98

⁸⁰ Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 64

Πρόκειται για ένα μεγάλο υπαίθριο χώρο, ανοιχτό μόνο προς τη θάλασσα, πλαισιωμένο στις τρεις πλευρές από κτίρια διοικητικού κυρίως χαρακτήρα με κατοικίες στους ορόφους, και στοές με καταστήματα στο ισόγειο. Τα κτίρια αυτά δημιουργούν μια προοπτική, προς την τέταρτη πλευρά της πλατείας, όπου κυριαρχεί και αναδεικνύεται η Βασιλική του Αγίου Μάρκου με το Κωδωνοστάσιο, καθώς και το Παλάτι των Δόγηδων, και αργότερα το Palazzo Patriarcale.⁸¹ Μέσω των κτιρίων στο βόρειο και δυτικό τμήμα της πλατείας, επιτυγχάνεται η είσοδος σε αυτήν από την πόλη, καθώς και η σύνδεσή της με την περιοχή του Rialto, που αποτελεί τον εμπορικό πυρήνα της Βενετίας.⁸² Η πλατεία του Αγίου Μάρκου συνιστά έναν τόπο συνάντησης και κοινωνικής μίξης. Στον υπαίθριο χώρο της στήνονται οι πάγκοι των εμπόρων, λαμβάνουν χώρα οι εκτελέσεις και οι τελετές, ενώ σε αυτόν έχει αφιερωθεί το καρναβάλι.⁸³ Σε ένα χώρο με τόση δυναμική για μια πόλη, ο συμβολισμός είναι απαραίτητος. Έτσι, ο Άγιος Μάρκος ως προστάτης της αγοράς σχετίζεται με την εμπορική λειτουργία, ο Πύργος του Ωρολογίου, ως κύρια είσοδος από την πόλη συνιστά τοπόσημο, το νερό σύμβολο της θαλάσσιας δύναμης ενώ οι δύο στήλες, στην είσοδο από τη θάλασσα σηματοδοτούν την πύλη προς την πόλη.⁸⁴

^{81 83} Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 44

⁸² http://en.wikipedia.org/wiki/St_Mark%27s_Clocktower

⁸⁴ Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 36

ΙΣΛΑΜ (7^{ος} αιώνας -)

Το κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο: Κυριαρχεί το θεοκρατικό πνεύμα και απόλυτη ισχύς του Ιερατείου, στην οποία η κοινωνία είναι υποτελής.

Το πολεοδομικό σύστημα: Η πόλη δημιουργείται εξαρχής ή αναδύεται από ελληνιστικά και ρωμαϊκά υπολείμματα, με αποτέλεσμα να έχει ιπποδάμειο ή ακτινοκεντρικό σύστημα οργάνωσης αντίστοιχα, με αυστηρό περίγραμμα και στις δύο περιπτώσεις.⁸⁵ Στην πρώτη περίπτωση, στη θέση του ρωμαϊκού Φόρουμ ή της ελληνιστικής Αγοράς δημιουργείται τζαμί με περίβολο,⁸⁶ ενώ στη δεύτερη περίπτωση, αυτό συνιστά και πάλι τον πυρήνα της πόλης.

Τα κυρίαρχα στοιχεία της πόλης: Στην πόλη κυριαρχεί το συγκρότημα του τζαμιού με τον περίβολό του.

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

ΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΟΥ ΤΖΑΜΙΟΥ

Χωροθέτηση: Συνιστά τον πυρήνα του ισλαμικού αστικού χώρου, το σημείο τομής των κύριων δρόμων ή σύγκλισης του ακτινωτού οδικού δικτύου, οργανώνοντας τον αστικό χώρο.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Πρόκειται για έναν μεγάλης κλίμακας υπαίθριο, εσωστρεφή, κανονικό, αξονικό χώρο, με κλειστή διάταξη, πλαισιωμένο από συνεχή περίβολο, στον οποίο συχνά ενσωματώνονται κτίρια και στοές που περιλαμβάνουν και αίθουσες εμπορευμάτων,⁸⁷ περικλείοντας και αναδεικνύοντας το τζαμί. Το

⁸⁵ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 44

⁸⁶ Δεσποτόπουλος Ιωάννης, *Η Ιδεολογική Δομή των Πόλεων*, εκδόσεις Ε.Μ.Π. – Ν.Τ.Υ.Α. Press, Αθήνα, 1997, σελ. 104

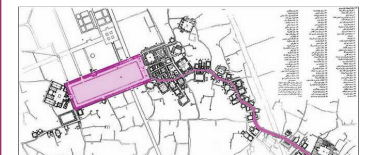
⁸⁷ Δεσποτόπουλος Ιωάννης, *Η Ιδεολογική Δομή των Πόλεων*, εκδόσεις Ε.Μ.Π. – Ν.Τ.Υ.Α. Press, Αθήνα, 1997, σελ. 111



Εικ. 47. Ο αστικός ιστός της ισλαμικής πόλης Isphahan.



Εικ. 48. Αποψη της κεντρικής πλατείας της ισλαμικής πόλης Isphahan, με το τζαμί και τις αίθουσες εμπορευμάτων.



Εικ. 49. Κάτοψη της κεντρικής πλατείας και του παζαριού στην ισλαμική πόλη Isphahan.



Εικ. 50. Άποψη από το εσωτερικό souk στο Marrakesh.

συγκρότημα συνήθως επιβάλλεται στο τοπίο, αντί να προσαρμόζεται στις γεωμορφολογικές ιδιομορφίες, ενώ η διάταξη του αντιτίθεται με τον συχνά ακανόνιστο και συνεκτικό αστικό ιστό.⁸⁸

Λειτουργία: Εκτός από θρησκευτικό κέντρο λειτουργεί και ως πολιτικό και οικονομικό κέντρο, ως χώρος συγκεντρώσεων και υπαίθριου εμπορίου. Πρόκειται για τον κύριο κοινωνικό χώρο της ισλαμικής κοινωνίας, όπου όμως είναι έκδηλη η παντοδυναμία του Ισλάμ και του Ιερατείου.

ΤΟ ΠΑΖΑΡΙ (SOUK)

Χωροθέτηση: Παραδοσιακά, ο όρος souk χαρακτηρίζει την περιοδική αγορά, που συνδυάζεται με πολιτιστικά δρώμενα, και λαμβάνει χώρα εκτός των τειχών της ισλαμικής πόλης, εκεί που σταματούν τα караβάνια και γίνονται οι ανταλλαγές.⁸⁹ Αργότερα, souk ή παζάρι ονομάζεται είτε η περιοδική αγορά, είτε μια μόνιμη εμπορική περιοχή σε κεντρικό σημείο της πόλης,⁹⁰ που συνδέει σημαντικά κτίρια της, συμβάλλοντας έτσι στην οργάνωση και αποφόρτιση του αστικού χώρου.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Πρόκειται για υπαίθρια ή ημιυπαίθρια αγορά, που οργανώνεται γραμμικά, με καταστήματα και πάγκους εμπόρων εκατέρωθεν δρόμων, ακολουθώντας τη μορφή του αστικού ιστού και λειτουργώντας ως πέρασμα.

Λειτουργία: Πρόκειται για χώρο με εμπορική και πολιτιστική χρήση, εξειδικευμένο συνήθως σε κάποια προϊόντα και για τόπο συνάντησης των κατοίκων.

⁸⁸ <http://www.arxaiologia.gr/assets/media/PDF/migrated/1384.pdf>, σελ. 34

^{89,90} <http://en.wikipedia.org/wiki/Souq>



ΤΟ ΤΣΑΡΣΙ

Χωροθέτηση: Χωροθετείται σε κεντρικό σημείο της ισλαμικής πόλης, πάνω σε βασικούς οδικούς άξονες ή σταυροδρόμια, ενώ συνδέει σημαντικά κτίρια, όπως τζαμιά,⁹¹ συμβάλλοντας έτσι στην οργάνωση και αποφόρτιση του αστικού χώρου.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Πρόκειται για μια στεγασμένη αγορά, που συνίσταται συνήθως σε μια μεγάλη, εμπορική περιοχή, ένα περίκεντρα οργανωμένο σύμπλεγμα από γραμμικά οργανωμένους δρόμους με καταστήματα, στο οποίο μεσολαβούν λουτρά, χάνια, τζαμιά, σιντριβάνια και μπεζεστένια.⁹² Η συνολική του διάταξη είναι συχνά γεωμετρική, με ένα κυρίαρχο κεντρικό στοιχείο.

Λειτουργία: Πρόκειται για χώρο που εκτός της εμπορικής χρήσης του, ενσωματώνει λειτουργίες θρησκευτικού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα, ενώ συνιστά τόπο συνάντησης των κατοίκων.

ΤΟ ΜΠΕΖΕΣΤΕΝΙ

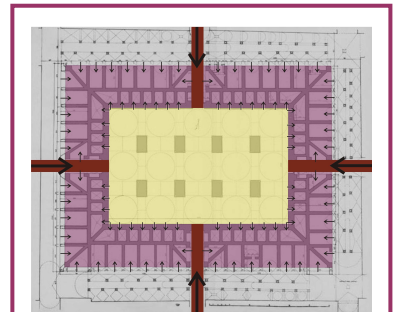
Χωροθέτηση: Συνιστά είτε τμήμα του τσαρσί, είτε αυτόνομο χώρο που χωροθετείται σε κεντρικό σημείο της πόλης, πάνω σε βασικούς οδικούς άξονες ή σταυροδρόμια.⁹³

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη και οργάνωση: Πρόκειται για έναν ενιαίο, στεγασμένο χώρο αγοράς, με γεωμετρική συνήθως διάταξη, όπου τα εσωτερικά καταστήματα οργανώνονται γραμμικά εκατέρωθεν διαδρόμου και τα εξωτερικά κατά μήκος του δρόμου⁹⁴

⁹¹ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 218 – 231, *Some Street Types*], σελ. 230

⁹² http://en.wikipedia.org/wiki/The_Grand_Bazaar,_Istanbul

⁹³ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 17 – 35, *Σύντομη Αναζήτηση των Προτύπων και των Συγγενικών Μορφών της Στοάς*], σελ. 21



- Οδικοί άξονες που οδηγούν στις τέσσερις εισόδους
- Κεντρικός ορθογώνιος χώρος που καλύπτεται από θόλους
- Καταστήματα και δωμάτια

Εικ. 53. Κάτοψη του Cevahir Bedesten και των περιμετρικών στοών στο Karali Carsi, Κωνσταντινούπολη.



Εικ. 54. Αποψη του Karali Carsi, Κωνσταντινούπολη.

Λειτουργία: Πρόκειται για καθαρά εμπορικό χώρο, στον οποίο φυλάσσονται συνήθως πολύτιμα ή ευαίσθητα είδη.⁹⁵

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΚΑΡΑΛΙ CARSI, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ, 1461

Πρόκειται για μια μεγάλη στεγασμένη με θολωτές στοές εμπορική περιοχή, η οποία βρίσκεται πολύ κοντά στη διασταύρωση δύο βασικών οδικών αρτηριών (Divanyolu, Cadircilar Caddesi) της πόλης, και συνδέει δύο τζαμιά και μια πλατεία.⁹⁶

Το συγκρότημα οργανώνεται με άξονα δύο κάθετους μεταξύ τους δρόμους, οι απολήξεις των οποίων συνιστούν τις τέσσερις κύριες εισόδους του. Στο σημείο τομής τους, και κέντρο του συγκροτήματος δεσπόζει το Cevahir Bedesten, που συνιστά και τον αρχικό του πυρήνα. Τα επιμέρους τμήματά του τσαρσί οργανώνονται γραμμικά με καταστήματα εκατέρωθεν δρόμων, ενώ στο σύμπλεγμα υπάρχει ακόμη, ένα δεύτερο μπεζεστένι στη νοτιοανατολική γωνία, καθώς και τζαμιά, χαμάμ, σιντριβάνια και χάνια.⁹⁷

^{94 95 96 97} <https://archnet.org>

Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ

Ο 19^{ος} αιώνας χαρακτηρίζεται από έντονο κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο, το οποίο αντανακλάται τόσο στην εξέλιξη της πόλης και του δημόσιου χώρου της, όσο και στην αρχιτεκτονική που παράγεται. Μερικά από τα γεγονότα που σηματοδοτούν την εποχή είναι οι επαναστάσεις, ο αποικιακός ανταγωνισμός, η αρχή των εθνοτήτων, ο εμπορικός και βιομηχανικός καπιταλισμός, οι αρχές του σοσιαλισμού και η άνοδος της αστικής τάξης.⁹⁸ Η Αη και Βη Βιομηχανική Επανάσταση και το επερχόμενο έντονο φαινόμενο της αστικοποίησης, αλλάζουν ριζικά το χαρακτήρα και την οργάνωση της πόλης, θέτοντας τις βάσεις για τη μετάβαση από το ιστορικό τειχισμένο κέντρο στη βιομηχανική μητρόπολη.⁹⁹ Παράλληλα, η τεχνολογική πρόοδος, στον τομέα της οικοδομής (νέα υλικά και τεχνικές) και των μεταφορών, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων τύπων δημόσιων και ωφελιμιστικών κτιρίων διαφορετικής από τη μέχρι τώρα κλίμακας, και εκσυγχρονισμένων μεταφορικών και τροφοδοτικών μέσων και δικτύων (λεωφόροι, υπέργειοι και υπόγειοι σιδηρόδρομοι, τραμ, φωταέριο, δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, ηλεκτροδότησης).

Τα παραπάνω φαινόμενα είναι εντονότερα σε πόλεις οι οποίες αναπτύσσονται ταχύτερα από άλλες, όπως το Λονδίνο, αλλά κυρίως το Παρίσι, τόσο ως προς το μέγεθός τους, όσο και ως προς το ρόλο που διαδραματίζουν στη διεθνή οικονομική σκηνή. Η συγκέντρωση των βιομηχανιών στα υπάρχοντα αστικά κέντρα τους, έχει ως συνέπεια τη συρροή πληθυσμού, που αναζητά εργασία σε αυτά, το γκρέμισμα των τειχών και τη σταδιακή διόγκωση των πόλεων,

⁹⁸ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 17 – 35, *Σύντομη Αναζήτηση των Προτύπων και των Συγγενικών Μορφών της Στοάς*], σελ. 19

⁹⁹ ¹⁰⁰ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995 [σελ. 293 – 330, *Κύρια Βιομηχανική Πόλη του 19ου Αιώνα*], σελ.308 – 310, 315 - 316



Εικ. 55. Χάρτης της πόλης του Παρισιού, με τις νέες λεωφόρους του Haussmann.



Εικ. 56. Άποψη του ανασυγκροτημένου κέντρου του Παρισιού με τα βουλεβάρτα του Haussmann.

φαινόμενο που καταλήγει στην αστική επανάσταση του 20ου αιώνα.¹⁰⁰ Με τον τρόπο αυτόν γεννιούνται οι βιομηχανικές μητροπόλεις, που αντανakλούν τις κοινωνικές, πολιτικές, οικονομικές και πολιτιστικές δομές της εποχής, με τα κέντρα τους να γίνονται υποδοχείς των παραγωγικών, διοικητικών και εμπορικών λειτουργιών. Η μεγάλη όμως συγκέντρωση εργατικού δυναμικού, έχει ως επακόλουθο την επικράτηση άθλιων συνθηκών διαβίωσης (υπερπληθυσμός, φτωχογειτονιές, κακή υγιεινή, έλλειψη υπαίθριων χώρων, ανεπαρκής φωτισμός, αερισμός, έλλειψη θέας) σε πολλές από αυτές, και ιδίως στο Παρίσι,¹⁰¹ η οποία με τη σειρά της προκαλεί φαινόμενα κοινωνικών αναταραχών, με αποτέλεσμα να γεννιέται η ανάγκη για την πολεοδομική τους ανασυγκρότηση. Την περίοδο 1850 – 1870 λαμβάνει χώρα η πολεοδομική ανασυγκρότηση και επέκταση του Παρισιού, προς τα νότια και δυτικά, από τον Baron Georges - Eugene Haussmann, με εντολή του Ναπολέοντα ΙΙΙ, με στόχο τον εκσυγχρονισμό των οδικών δικτύων, την εξυγίανση της πόλης, τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, την εξαφάνιση των φτωχογειτονιών, και την αντιμετώπιση ενδεχόμενης λαϊκής εξέγερσης.¹⁰² Στο πλαίσιο αυτό, γίνονται πολλές κατεδαφίσεις και διανοίγονται μεγάλες, φαρδιές και ευθείς λεωφόροι (βουλευβάρτα), οι οποίες διασχίζουν τις πυκνοκατοικημένες φτωχογειτονιές της πόλης, με το στενό και δαιδαλώδες, μεσαιωνικό οδικό δίκτυο, συνδέοντας μεγάλες δημόσιες πλατείες και σημαντικά μνημεία της πόλης, και προσφέροντας ανοιχτές θεάσεις,¹⁰³ ενώ δημιουργούνται νέες πλατείες, πάρκα, πεζοδρόμια, δημόσια ωφελιμιστικά κτίρια με μνημειακό ύφος και δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης.¹⁰⁴ Όμως, τα βουλευβάρτα με τις κομψές τους προσόψεις, συνιστούν το δημόσιο πρόσωπο της πόλης, που έρχεται σε αντίθεση με τις άθλιες συνοικίες που κρύβονται πίσω τους, εντείνοντας έτσι τις κοινωνικές ανισότητες και αντικαθιστώντας τον παραδοσιακό δρόμο, που ενθαρρύνει την κοινωνική μίξη και συναναστροφή.

¹⁰¹ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995 [σελ. 293 – 330, *Κύρια Βιομηχανική Πόλη του 19ου Αιώνα*], σελ.309

¹⁰² ¹⁰⁵ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 226 – 279, *Hausmannization*]

¹⁰³ Benjamin Walter, *The Arcades Project*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, USA, 1999, σελ. 120 - 149

¹⁰⁴ http://www.absoluteastronomy.com/topics/Haussmann's_renovation_of_Paris

Μακροπρόθεσμα, οι επεμβάσεις αυτές και η αύξηση της αξίας γης των κεντρικών περιοχών, που συνεπάγονται, θα οδηγήσουν στη διασπορά και εκτοπισμό των κατώτερων τάξεων προς τα εξωτερικά διαμερίσματα και τα προάστια,¹⁰⁵ με αποτέλεσμα τη διατάραξη της κοινωνικής συνοχής της πόλης.

Μέσα στο πλαίσιο αυτό, ο δημόσιος χώρος της βιομηχανικής μητρόπολης μετασχηματίζεται. Η πληθυσμιακή έκρηξη των αστικών κέντρων, έχει ως αποτέλεσμα τη διάλυση των παραδοσιακών δεσμών και τη σταδιακή αποξένωση των κατοίκων τους, με αποτέλεσμα, σύμφωνα με τον αμερικανό ανθρωπολόγο, κοινωνιολόγο και οικονομολόγο Richard Sennet, ο δημόσιος χώρος του 19ου αιώνα να είναι *ένα περιβάλλον ξένων όπου πολλοί άνθρωποι όλο και περισσότερο μοιάζουν αναμεταξύ τους αλλά δε γνωρίζονται.*¹⁰⁶ Παράλληλα, η τεχνολογική πρόοδος επιτρέπει τη δημιουργία μεγάλων, αμιγώς εμπορικών, αυτόνομων κτιρίων, για την εξυπηρέτηση των αυξανόμενων αναγκών που παρουσιάζονται, με αποτέλεσμα ο δημόσιος βίος που ως τώρα εκτυλίσσεται στις πλατείες και τους δρόμους, σταδιακά να εσωτερικεύεται, αρχικά στις στοές και αργότερα στα κτίρια εξειδικευμένης στεγασμένης αγοράς, στα πολυκαταστήματα και στα κτίρια διεθνών εκθέσεων, και να πυκνώνει σε πολλά σημεία της πόλης. Σύμφωνα με τον Παναγιώτη Τουρνικιώτη, *το πέρασμα από το 18ο στο 19ο αιώνα ήταν ανατρεπτικό για όλη τη δομή και τη βίωση του δημόσιου χώρου. Αλλάζει η κοινωνική του συγκρότηση. Αλλάζουν οι άνθρωποι που κινούνται σε αυτόν, αλλάζουν οι δραστηριότητές τους, οι λειτουργίες, οι τύποι των κτιρίων, και μαζί τους εκρήγνυνται η κλίμακα των πόλεων, ο αριθμός και η σχέση των ανθρώπων, τα μέσα με τα οποία κινούνται, ανατρέποντας οριστικά το νόημα του τόπου προς την κατεύθυνση του αχανούς αστικού χώρου.*¹⁰⁷

¹⁰⁶ Sennett Richard, *The Fall of Public Man*, W.W. Norton & Company, Inc, Νέα Υόρκη, 1974, σελ. 73

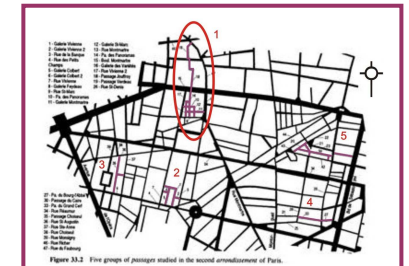
¹⁰⁷ ¹⁰⁸ Τουρνικιώτης Παναγιώτης, *Η Αρχιτεκτονική στη Σύγχρονη Εποχή*, Εκδόσεις Futura, Αθήνα, 2006, [σελ. 116 - 126, *Η Αρχιτεκτονική του Δημόσιου Χώρου*], σελ. 121

ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

Η σταδιακή εσωτερίκευση του δημόσιου βίου συνεπάγεται και την εμπορευματοποίησή του. Στη μητρόπολη του 19ου αιώνα και αργότερα σε εκείνη του 20ου, ο δημόσιος χώρος είναι το αρχιτεκτονικό σκηνικό στο καθημερινό θέαμα του δημόσιου βίου, στο οποίο τώρα συμμετέχει εντυπωσιακά η φαντασμαγορία του εμπορεύματος.¹⁰⁸ Η τάση αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη στο Παρίσι, το οποίο τώρα συνιστά την πρωτεύουσα της φαντασμαγορίας και της μόδας. Κατά το πρώτο μισό του αιώνα, στους δρόμους και στις στοές του συχνάζει και περιφέρεται ο μοντέρνος άνθρωπος, ο «flaneur» του γάλλου ποιητή Charles Baudelaire και του γερμανού φιλόσοφου Walter Benjamin, χαζεύοντας άσκοπα βιτρίνες και ανθρώπους να περνούν και βιώνοντας την πόλη, προστατευμένος στην ανωνυμία του πλήθους και μαγεμένος από τη φαντασμαγορία των εμπορευμάτων.¹⁰⁹ Αρχικά ο «flaneur» περιφέρεται στις παρισινές στοές και τους δρόμους, αργότερα ανάμεσα στο πλήθος, στις στεγασμένες αγορές και στα βουλεβάρτα του Haussmann, και τέλος στο εσωτερικό του πολυκαταστήματος, του νέου «δημόσιου» χώρου, ως γυναίκα – καταναλωτής, ή του κτιρίου διεθνών εκθέσεων ως θεατής.

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΤΟΑ - PASSAGE

Κατά το πρώτο μισό του 19^{ου} αιώνα, εμφανίζεται και ακμάζει, αρχικά στο Παρίσι και αργότερα και σε άλλες ευρωπαϊκές, και όχι μόνο, πόλεις ο τύπος της εμπορικής στοάς – passage, ο οποίος είναι συνυφασμένος με τη νεωτερικότητα, τη φαντασμαγορία, τη μόδα και την πολυτέλεια του εσωτερικού χώρου και των εμπορευμάτων, με τον πρώιμο καπιταλισμό και την ανερχόμενη αστική ευρωπαϊκή τάξη, που ευνοείται από τα επακόλουθα της Γαλλικής και Βιομηχανικής Επανάστασης. Στη διάδοση του τύπου, ο οποίος βασίζεται πάνω σε παλαιότερα πρότυπα (αρχαίες ελληνικές και ρωμαϊκές στοές, τοξωτές μεσαιωνικές στοές, ανατολίτικο παζάρι, στοά – arcade, εμπορική



Εικ. 57. Τοπογραφικό σχέδιο πέντε δικτύων στοών στο 2ο διαμέρισμα του Παρισιού.



Εικ. 58. Παρίσι. Τοπογραφικό σχέδιο στοών Passage Verdeau, Passage Jouffroy και Passage des Panoramas.

Εικ. 59., 60., 61. Παρίσι. Passage Verdeau, Passage Jouffroy, Passage des Panoramas.

¹⁰⁹ Benjamin Walter, *The Arcades Project*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, USA, 1999, σελ. 21 - 23

στοά - arcade), και μπορεί να είναι αυτόνομος ή τμήμα κτιρίου,¹¹⁰ συμβάλλουν τα σύγχρονα υλικά (μέταλλο, γυαλί) και οι τεχνικές της εποχής.

Η εμπορική στοά – passage, η οποία ευδοκιμεί σε περιοχές με συνεκτικό αστικό ιστό και μεγάλη πυκνότητα κτιρίων, συνιστά ένα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο, που συντελεί στην οργάνωση των αστικών κέντρων, εκμεταλλεζόμενη τον ακάλυπτο εσωτερικό χώρο των οικοδομικών τετραγώνων, που προκύπτει από τη συνένωση των ιδιοκτησιών των κατοίκων τους.¹¹¹ Πρόκειται για ένα γραμμικό χώρο, ή σύστημα χώρων, απλό ή με διακλαδώσεις, ανοιχτό και ρευστό, για ένα πέρασμα με καταστήματα εκατέρωθεν, ανάμεσα σε δρόμους με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, αλλά και για ένα στοιχείο προσανατολισμού στο χάος των συμφορημένων μητροπολιτικών κέντρων.¹¹²

Παρότι όμως η στοά – passage, ως γραμμικό στοιχείο με ελαφριά επικάλυψη, αποτελεί εξελιγμένο βίωμα του εμπορικού δρόμου, παραμένει ανεξάρτητη και ποιοτικά διαφοροποιημένη από αυτόν. Σε αντίθεση με τον αστικό δρόμο, προσφέρει μια συνεχή βιωματική εμπειρία, καθώς όντας στεγασμένη και οριοθετημένη, προστατεύει τους πεζούς από τη συμφόρηση, το σκοτάδι, την κακοκαιρία, τη ρύπανση, το θόρυβο, τα τροχοφόρα, τις ανεπιθύμητες οσμές, τα οπτικά εμπόδια, τις ανεπιθύμητες συναντήσεις, δημιουργώντας έτσι ένα οικείο περιβάλλον στο εσωτερικό της,¹¹³ περιβάλλον με το οποίο αυτοί μπορούν να ταυτιστούν. Από χωρικής άποψης, ξεφεύγει από τη γραμμική μονοτονία του δρόμου, δημιουργώντας διακυμάνσεις, όπως πλατώματα σε κομβικά σημεία, διαφορετικά επίπεδα, διαβαθμίσεις ύψους, πλάτους, φυσικού και τεχνητού φωτισμού, υλικών και αργότερα περάσματα, όπως σκάλες, γέφυρες, ράμπες.¹¹⁴

¹¹⁰ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 17 – 35, *Σύντομη Αναζήτηση των Προτύπων και των Συγγενικών Μορφών της Στοάς*]

¹¹¹ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 218 – 231, *Some Street Types*], σελ. 230

¹¹² Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 87 – 113, *Η Στοά ως Στοιχείο Αστικού Σχεδιασμού*], σελ. 97

¹¹³ ¹¹⁴ ¹¹⁵ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 117 – 123, *Η Στοά ως Πολυλειτουργικός Χώρος στο 19^ο Αιώνα*]

Σχετικά με το λειτουργικό της περιεχόμενο, εκτός από την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας των πεζών, συνδυάζει τα πολυτελή εμπορικά καταστήματα με πολιτικές, πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες και κατοικία στους επάνω ορόφους.¹¹⁵ Παράλληλα, ενθαρρύνει τις διαπροσωπικές σχέσεις, αφού συνιστά χώρο καθημερινής επίσκεψης, συνάντησης, αλλά και τόπο έκφρασης της αστικής τάξης. Συχνά μάλιστα, ανάγεται και σε αστικό ή εθνικό σύμβολο ή μνημείο της εκάστοτε πόλης ή κράτους.¹¹⁶

Τελικά η εμπορική στοά – passage αντιπροσωπεύει το πρώτο στάδιο εσωτερίκευσης του δημόσιου χώρου, αποτελώντας ένα μεταβατικό στοιχείο μεταξύ στάσης και διάβασης, δημόσιου και ιδιωτικού, εξωτερικού και εσωτερικού, πόλης και κατοικίας, επαφής και σύγκρουσης, κοινωνικού και ωφελιμιστικού χώρου. Ο Walter Benjamin περιγράφει τις παρισινές στοές σαν αυτόνομες μικρές πόλεις, μέσα στην καρδιά της μητρόπολης του 19ου αιώνα. Πόλεις που ενθαρρύνουν την ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων, συνιστώντας όμως ταυτόχρονα καταναλωτικές παγίδες, που βασίζονται στην οπτική απόλαυση και στην αίσθηση οικειότητας που προσφέρουν.¹¹⁷

Γύρω στο 1825 ο τύπος της στοάς - passage εξάγεται στις ΗΠΑ, αλλά μετασχηματίζεται σε μια πρώιμη μορφή εμπορικού κέντρου, όπου στόχος είναι η μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση χώρου, με αποτέλεσμα να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο εσωτερικό, να δημιουργούνται πολλά επίπεδα περιμετρικών εξωστών – γαλαριών, με κλιμακωτή διάταξη και οι κατοικίες να αντικαθίστανται από γραφεία.¹¹⁸

Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με τη βικτωριανή στοά, που εμφανίζεται στην Ευρώπη από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και αποτελεί τον πρόγονο του πολυκαταστήματος. Αυτή παύει να αναφέρεται σε μια συγκεκριμένη τάξη, προσφέροντας

¹¹⁶ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 87 – 113, *Η Στοά ως Χώρος Έκφρασης Πολιτικών Ιδεών*]

¹¹⁷ Benjamin Walter, *The Arcades Project*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, USA, 1999, σελ. 31 - 61

¹¹⁸ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 39 – 57, *Η Στοά ως Αντικείμενο Επιχειρηματικής Πρωτοβουλίας*], σελ. 52

αντί για πολυτελή προϊόντα, τυποποιημένα.¹¹⁹ Η βικτωριανή στοά είναι ίσως από τα πρώτα αρχιτεκτονικά έργα στα οποία εφαρμόζεται ο νόμος της μοντέρνας αρχιτεκτονικής: «η μορφή ακολουθεί τη λειτουργία».¹²⁰

Η περίοδος άνθησης του αρχιτεκτονικού τύπου της στοάς διαρκεί μέχρι την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα, συνεχίζει όμως να επιβιώνει και κατά τον 20^ο αιώνα.¹²¹

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ PASSAGE VERDEAU, JOUFFROY, PANORAMAS, ΠΑΡΙΣΙ, 1846

Πρόκειται για 3 συνεχόμενα οικοδομικά τετράγωνα με συνδεόμενα εσωτερικά περάσματα, δηλαδή για ένα δίκτυο των στοών - passage που δημιουργείται στα πλαίσια της πολεοδομικής ανασυγκρότησης της περιοχής του Boulevard de Montmatre, το διάστημα 1799 - 1846, με στόχο αυτή να γίνει εμπορικά ανταγωνιστική, προβάλλοντας την ιδέα της λειτουργικότητας του μικροεμπορίου, ως πόλου έλξης στο δομημένο περιβάλλον.¹²² Η Passage des Panoramas συνιστά ένα επιμέρους δίκτυο, που εξυπηρετεί την πίσω είσοδο στο Theatre des Varietes, το οποίο εγκαινιάζεται το 1807,¹²³ συνδυάζοντας έτσι εμπορικές και πολιτιστικές δραστηριότητες.

¹¹⁹ ¹²⁰ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 87 – 113, *Η Στοά ως Στοιχείο Αστικού Σχεδιασμού*], σελ. 100 - 101

¹²¹ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 5 – 12, *Εισαγωγή*], σελ. 10

¹²² Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 39 – 57, *Η Στοά ως Αντικείμενο Επιχειρηματικής Πρωτοβουλίας*], σελ. 42 - 43

¹²³ <http://www.metropoleparis.com/1998/322/322pano.html>

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ PASSAGE POMMERAYE, NANTH, 1843 (Buron Jean – Baptiste και Gasselín Hippolyte Durand)

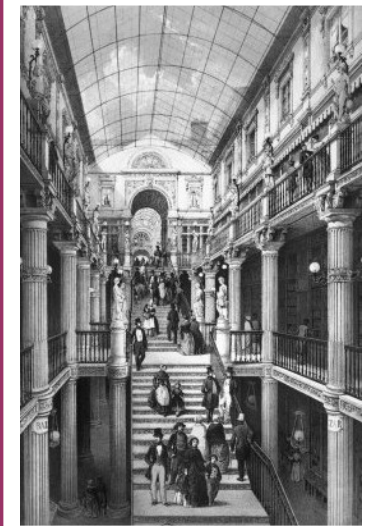
Πρόκειται για πέρασμα που διασχίζει εγκάρσια ένα κεντρικό οικοδομικό τετράγωνο της πόλης, μεταξύ 2 δρόμων, με υψομετρική διαφορά 9,4 μ.¹²⁴ Συνεπώς η στοά έχει 2 διαφορετικά επίπεδα, τα οποία συνδέονται με μια μεγάλη σκάλα στο κέντρο της. Η κλιμακωτή διάταξη των εξωστών της θυμίζει τις βικτωριανές στοές, δε γίνεται όμως με στόχο την απόλυτη εκμετάλλευση του χώρου αλλά για λειτουργικούς λόγους.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ GALLERIA VITTORIO EMANUELE 2, ΜΙΛΑΝΟ, 1867 (Mengoni Giuseppe)

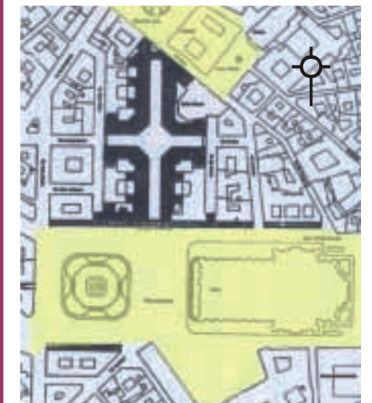
Πρόκειται για την πρώτη στοά, αυτοτελές κτίσμα, που έχει σαν σκοπό τη σύνδεση δύο άλλων κτιρίων, των σημαντικότερων της πόλης, της Σκάλας του Μιλάνου και του Duomo.¹²⁵ Το κτίριο, που είναι μνημειακού χαρακτήρα και ανάγεται σε εθνικό σύμβολο, συνδεδεμένο με τον αγώνα για εθνική ενότητα, έχει κάτοψη σε σχήμα λατινικού σταυρού, με 4 εισόδους, και ένα τεράστιο πλάτωμα στη διασταύρωση των 2 πτερύγων, το οποίο στεγάζεται με οκταγωνικό θόλο, κατασκευασμένο από σίδηρο και γυαλί.¹²⁶ Εκτός από τον ωφελμιστικό της χαρακτήρα, η στοά χρησιμοποιείται και ως τόπος πολιτικών εκδηλώσεων και διαδηλώσεων.¹²⁷ Το κτίριο αυτό θα ασκήσει μεγάλη επιρροή στις βικτωριανές στοές, αλλά και στα πολυκαταστήματα, τα οποία υιοθετούν το κεντρικό αίθριο, και αργότερα, στα εμπορικά κέντρα του 20^{ου} αιώνα.

¹²⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/Passage_Pommeraye

¹²⁵ ¹²⁶ ¹²⁷ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 87 – 113, Η Στοά ως Χώρος Έκφρασης Πολιτικών Ιδεών], σελ. 72 - 78



Εικ. 63. Άποψη του εσωτερικού της Passage Pommeraye, Νάντη.



Εικ. 64. Galleria Vittorio Emanuele 2, Μιλάνο. Τοπογραφικό.

ΤΟ ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

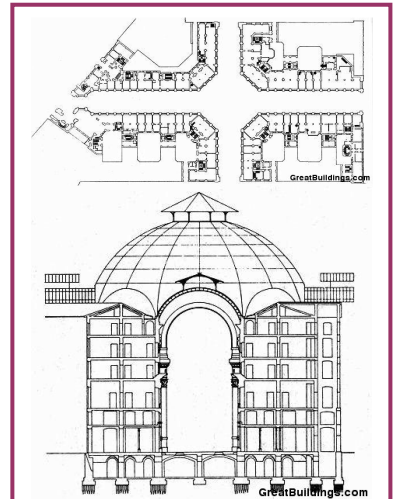
Το πολυκατάστημα (department store), το οποίο αποτελεί απόγονο της βικτωριανής στοάς, είναι ένα κατάστημα γενικού εμπορίου με πολύ διευρυμένη κλίμακα, που διαδίδεται κυρίως από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, όταν το φαινόμενο της αστυφιλίας εντείνεται και οι ανάγκες της ευρύτερης καταναλωτικής κοινωνίας σε υλικά αγαθά αυξάνονται. Είναι συνυφασμένο με τη μόδα, τη βιομηχανοποίηση, την τυποποίηση, τη μαζική παραγωγή και κατανάλωση¹²⁸ και με την πλήρη εσωτερίκευση και εμπορευματοποίηση του δημόσιου χώρου. Η επέκταση και η εξυγίανση της πόλης και η επικράτηση του πολυκαταστήματος ευθύνονται για τη σταδιακή παρακμή της στοάς και των μικροκαταστημάτων.

Το πολυκατάστημα είναι ένα αυτόνομο κτίσμα με περίκεντρη οργάνωση γύρω από ένα αίθριο, και γραμμική σε επιμέρους τμήματα, κλειστό, εσωστρεφές και ανεξάρτητο από τον αστικό ιστό.¹²⁹ Συνήθως χωροθετείται σε κεντρικά σημεία της βιομηχανικής μητρόπολης, πάνω στις λεωφόρους, που δημιουργούνται μετά την πολεοδομική της ανασυγκρότηση, για λόγους προσπελασιμότητας.

Στον τύπο αυτόν δίνεται έμφαση στη δημιουργία ενός ευχάριστου, οικείου και ασφαλούς περιβάλλοντος, ανεξάρτητου από τις εξωτερικές διακυμάνσεις και προστατευμένου από τις ανεπιθύμητες παρεμβολές. Παρόλα αυτά, το πολυκατάστημα υιοθετεί από τη στοά τον τρόπο οργάνωσης του χώρου του, αλλά κυρίως τον τρόπο κατασκευής και τα ελαφριά υλικά της οροφής του κεντρικού του αιθρίου,¹³⁰ το οποίο αποτελεί και το σημείο επαφής του με τον εξωτερικό χώρο.

Ως προς τη λειτουργία του, το πολυκατάστημα είναι μια κεντρικά διαχειριζόμενη επιχείρηση, η οποία στεγάζεται σε ένα πολυώροφο κτίριο, εξολοκλήρου προσπελάσιμο από το αγοραστικό κοινό, όπου συγκεντρώνεται μεγάλη

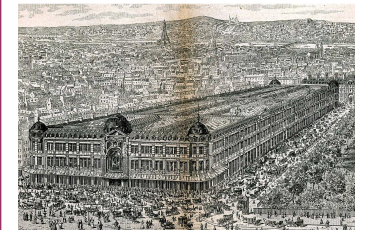
¹²⁸ ¹²⁹ ¹³⁰ ¹³¹ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 145 – 156, Η Αφομοίωση των Στοιχείων της Στοάς από τον Τύπο του Μεγάλου Εμπορικού Καταστήματος (Πολυκατάστημα), σελ. 147 - 149



Εικ. 65., 66. Galleria Vittorio Emanuele 2, Μιλάνο. Κάτοψη και τομή.



Εικ. 67. Galleria Vittorio Emanuele 2, Μιλάνο. Άποψη του εσωτερικού.



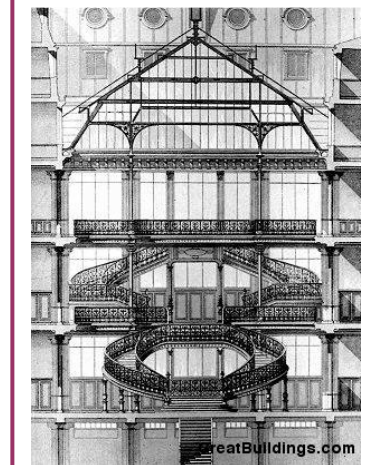
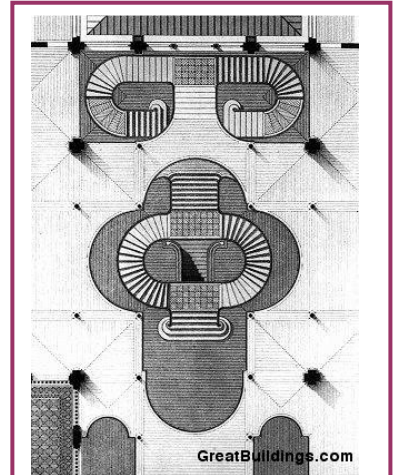
Εικ. 68. Γενική άποψη του Au Bon Marche και της πόλης του Παρισιού.

ποικιλία τυποποιημένων προϊόντων σε προσιτές τιμές, ταξινομημένων σε κατηγορίες ανά όροφο. Σε αυτό καθιερώνεται, για πρώτη φορά, το δικαίωμα της επιστροφής εμπορευμάτων, καθώς και οι εκπτώσεις, καταργείται όμως το παζάρι.¹³¹ Παρότι, σε αντίθεση με τη στοά, το πολυκατάστημα απευθύνεται σε ένα ευρύ καταναλωτικό κοινό, ο συνήθως καθαρά ωφελμιστικός του χαρακτήρας και η εσωστρέφειά του δεν ενθαρρύνουν την κοινωνική επαφή.

Τελικά, το πολυκατάστημα συνιστά έναν εσωτερικό κόσμο, που χρησιμοποιεί την οπτική απόλαυση, την οικειότητα, αλλά και την ασφάλεια που προσφέρει, για να προσελκύσει καταναλωτές, και κυρίως γυναίκες, οι οποίες για πρώτη φορά κυκλοφορούν έξω από τον ιδιωτικό τους χώρο. Ιδίως το αίθριό του, με τη δυνατότητα συνολικής οπτικής του χώρου που προσφέρει, αλλά και με το διάχυτο φωτισμό, τα μνημειακά κλιμακοστάσια και τους ανελκυστήρες που του προσδίδουν αίγλη, συνιστά τον πυρήνα του κτιρίου και το ενοποιητικό του στοιχείο.¹³²

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΑΥ ΒΟΝ ΜΑΡΧΕ, ΠΑΡΙΣΙ, 1880 (Boileau Louis – Auguste)

Πρόκειται για το πρώτο πολυκατάστημα στον κόσμο, που συγκεντρώνει μεγάλη ποικιλία ειδών λιανικής πώλησης σε στάνταρ προσιτές τιμές.¹³³ Το κτίριο, που είναι πολυώροφο και μνημειακής κλίμακας, οργανώνεται γύρω από μια σειρά αιθρίων, ενώ εκτός από τα καταστήματα, περιλαμβάνει γκαλερί και αναγνώστηριο, ανοιχτά στο κοινό.¹³⁴ Γίνεται έτσι ένα επιμέρους κέντρο, ένας πόλος έλξης επισκεπτών και καταναλωτών.



Εικ. 69., 70. Κάτοψη και τομή του κεντρικού αιθρίου του Au Bon Marche, Παρίσι.

¹³² Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 145 – 156, Η Αφομοίωση των Στοιχείων της Στοάς από τον Τύπο του Μεγάλου Εμπορικού Καταστήματος (Πολυκατάστημα), σελ. 147 - 149

¹³³ <http://history.sandiego.edu/GEN/soc/shoppingcenter4.html>

¹³⁴ http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm

ΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗΣ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Παράλληλα με το πολυκατάστημα, και για λόγους εξυγίανσης της βιομηχανικής μητρόπολης και αύξησης των αναγκών του πληθυσμού της σε τρόφιμα και είδη πρώτης ανάγκης, αναπτύσσεται ένας άλλος τύπος εμπορικής συγκέντρωσης, αυτός της μεγάλης εξειδικευμένης στεγασμένης αγοράς, η οποία αντικαθιστά ή συμπληρώνει την παραδοσιακή περιοδική αγορά,¹³⁵ και είναι συνυφασμένη με τη νεωτερικότητα. Η διάδοση του τύπου αυτού συνεπάγεται τη σταδιακή παρακμή της μικρής στοάς και των μικροκαταστημάτων.

Πρόκειται για ένα μεγάλης κλίμακας, αυτόνομο συγκρότημα κτιρίων, που χωροθετείται σε κομβικά σημεία της πόλης και ενσωματώνει τη στοά ως συστατικό του στοιχείο, ανοίγεται δηλαδή στον αστικό ιστό, συνδυάζοντας τη γραμμική και την περίκεντρη οργάνωση, ανά τμήματα, και χρησιμοποιώντας σύγχρονα υλικά (σίδηρος, γυαλί).

Εκτός από τον ωφελμιστικό χαρακτήρα της, η εξειδικευμένη στεγασμένη αγορά, γίνεται τόπος καθημερινής συνάντησης των κατοίκων της μητρόπολης, και χώρος κοινωνικής μίξης, ενώ συνιστά πόλο έλξης και άλλων δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή της, δημιουργώντας μια κεντρικότητα.¹³⁶

Τα πιο γνωστά συγκροτήματα εξειδικευμένων στεγασμένων αγορών είναι η Les Halles Centrales στο Παρίσι και η Covent Garden στο Λονδίνο.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ, LES HALLES CENTRALES, ΠΑΡΙΣΙ, 1866 (Baltard Victor)

Πρόκειται για ένα μεγάλο συγκρότημα εξειδικευμένης στεγασμένης αγοράς, που δημιουργείται στη θέση της υπαίθριας κεντρικής περιοδικής αγοράς του Παρισιού, και εντάσσεται στο πρόγραμμα της πολεοδομικής ανασυγκρότησής του από τον Haussmann.

¹³⁵ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995 [σελ. 293 – 330, *Κύρια Βιομηχανική Πόλη του 19ου Αιώνα*], σελ.313

¹³⁶ Hertzberger Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές Αρχιτεκτονικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2002 [σελ. 68 – 73, *Ο Δημόσιος Χώρος ως Δομημένο Περιβάλλον*] σελ. 69



Εικ. 71. Άποψη του κεντρικού αιθρίου του Au Bon Marche, Παρίσι.



Εικ. 72. Άποψη του εσωτερικού του Au Bon Marche, Παρίσι με τα καταστήματα μεταξίου.



Εικ. 73. Άποψη του συγκροτήματος της αγοράς Les Halles Centrales και της πόλης του Παρισιού.

Η αγορά κατασκευάζεται στο πρότυπο των σιδηροδρομικών σταθμών και είναι σχεδιασμένη πάνω σε ορθογώνιο κάναβο, με πέντε εγκάρσιους και έναν διαμήκη άξονα. Αποτελείται από μια αλληλουχία 12 τετράγωνων περιπτέρων, τα οποία συνδέονται με δρόμους, που καλύπτονται, πλην του κεντρικού εγκάρσιου, από μεταλλικά και γυάλινα υπόστεγα ¹³⁷ και λειτουργούν ως άξονες κυκλοφορίας και χώροι φορτοεκφόρτωσης των αγαθών, τα οποία στη συνέχεια μεταφέρονται στα περίπτερα. ¹³⁸ Το κάθε περίπτερο της αγοράς εξειδικεύεται σε μια κατηγορία προϊόντων, ενώ έχει σύστημα ύδρευσης και τεχνητό φωτισμό. ¹³⁹ Στο δυτικό άκρο του συγκροτήματος υπάρχει μια ροτόντα, όπου στεγάζονται οι διοικητικές υπηρεσίες, ενώ οι αποθήκες και το σφαγείο βρίσκονται στον υπόγειο χώρο. ¹⁴⁰ Εκτός του χρηστικού του ρόλου, το συγκρότημα συνιστά κόμβο δραστηριότητας για την περιοχή, αλλά και χώρο κοινωνικής επαφής για τους κατοίκους. ¹⁴¹

ΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

Το κτίριο διεθνών εκθέσεων του 19^{ου} αιώνα είναι ένας γιγάντιος εκθεσιακός χώρος, απόγονος του κτιρίου εθνικών βιομηχανικών εκθέσεων, του 18^{ου} αιώνα, ¹⁴² και συνυφασμένος με τη βιομηχανοποίηση, την τυποποίηση, τη μαζική παραγωγή και κατανάλωση, τη νεωτερικότητα, τη φαντασμαγορία και τη βιομηχανία του θεάματος.

Πρόκειται για ένα μεγάλης κλίμακας, αυτόνομο κτίριο ή συγκρότημα κτιρίων, ανεξάρτητο από τον ιστό της πόλης, και συχνά απομακρυσμένο από το αστικό κέντρο, που συνδυάζει τη γραμμική και την περίκεντρη οργάνωση ανά

¹³⁷ ¹³⁹ ¹⁴⁰ <http://architectural-engineering.blogspot.com/2007/07/halles-centrales-central-markets-paris.html>

¹³⁸ ¹⁴¹ Hertzberger Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές Αρχιτεκτονικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2002 [σελ. 68 – 73, *Ο Δημόσιος Χώρος ως Δομημένο Περιβάλλον*] σελ. 69

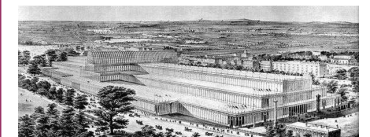
¹⁴² http://en.wikipedia.org/wiki/World's_fair



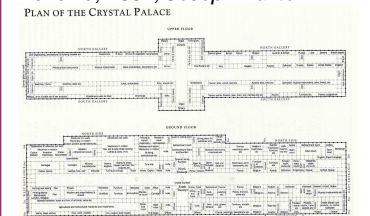
Εικ. 74. Τοπογραφικό του συγκροτήματος της αγοράς Les Halles Centrales, Παρίσι.



Εικ. 75. Αποψη του εσωτερικού του συγκροτήματος της αγοράς Les Halles Centrales, Παρίσι.



Εικ. 76. Αποψη του Crystal Palace και της γύρω περιοχής, Hyde Park, Λονδίνο, 1851, Joseph Paxton.

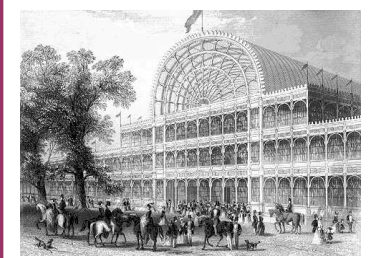


Εικ. 77. Κάτοψη του Crystal Palace, Hyde Park, Λονδίνο, 1851, Joseph Paxton.

τιμήματα. Σε αυτό χρησιμοποιούνται σύγχρονα υλικά (μέταλλο, γυαλί), που δίνουν τη δυνατότητα γεφύρωσης των τεράστιων ανοιγμάτων του,¹⁴³ ενώ τα εκθέματα ταξινομούνται σε κατηγορίες.

Στον τύπο αυτόν, όπως και στο πολυκατάστημα, δίνεται έμφαση στη δημιουργία ενός ευχάριστου, οικείου και ασφαλούς περιβάλλοντος, ενός αυτοτελούς εσωτερικού κόσμου, όπου κυριαρχεί η οπτική απόλαυση, μακριά από εξωτερικές διακυμάνσεις και ανεπιθύμητες παρεμβολές. Ο διάχυτος όμως φυσικός φωτισμός από πάνω, τα ελαφριά υλικά, καθώς και η κλίμακα των χώρων, δίνουν στον επισκέπτη την αίσθηση ενός απέραντου χώρου και όχι ενός οριοθετημένου κτιρίου, προκαλώντας του δέος και θαυμασμό.¹⁴⁴ Εδώ το έκθεμα αντικαθιστά το εμπόρευμα και ο θεατής τον καταναλωτή. Σύμφωνα με τον Herman Hertzberger, αυτές οι τεράστιες αίθουσες από ατσάλι και γυαλί ήταν τα πρώτα μέγαρα του καταναλωτή, που κυβερνά και κυβερνάται από την καταναλωτική κοινωνία.¹⁴⁵

Τα πιο γνωστά κτίρια διεθνών εκθέσεων είναι το Crystal Palace στο Λονδίνο και το Grand Palais στο Παρίσι.



Εικ. 78. Πρόσοψη του Crystal Palace, Hyde Park, Λονδίνο, 1851, Joseph Paxton.



Εικ. 79. Άποψη του εσωτερικού του Crystal Palace, Hyde Park, Λονδίνο, 1851, Joseph Paxton.

¹⁴³ ¹⁴⁴ ¹⁴⁵ Hertzberger Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές Αρχιτεκτονικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2002, [σελ. 68 – 73, *Ο Δημόσιος Χώρος ως Δομημένο Περιβάλλον*] σελ. 71

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έχοντας αναλύσει, ομαδοποιήσει και συγκρίνει τα χαρακτηριστικά των διαφορετικών περιόδων, καθώς και τους επικρατέστερους τύπους χώρων συγκεντρωμένης εμπορικής χρήσης σε καθεμιά από αυτές,¹⁴⁶ μπορούν να εξαχθούν κάποια βασικά συμπεράσματα:

- Ο σχεδιασμός (χωροθέτηση, σχέση με τον αστικό ιστό, κλίμακα, διάταξη, οργάνωση, λειτουργικό περιεχόμενο, συμβολισμός) του δημόσιου χώρου, και κατ' επέκταση των χώρων εμπορικής χρήσης, αντανακλά το ισχύον κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο και τη σχέση εξουσίας – πολίτη που χαρακτηρίζει την εκάστοτε εποχή.
- Το εμπόριο συνιστά μέχρι και την περίοδο της Αναγέννησης, αναπόσπαστο τμήμα των δημόσιων λειτουργιών (πολιτικές, διοικητικές, θρησκευτικές, πολιτιστικές, ψυχαγωγικές) της πόλης, με αποτέλεσμα να βρίσκεται σε άμεση σχέση τόσο με την εξουσία, όσο και με τις κοινωνικές δραστηριότητες. Ακόμη και όταν παρατηρούνται τάσεις διαχωρισμού του από τον πυρήνα του δημόσιου βίου, αυτό συνυπάρχει και αλληλεπιδρά με μη εμπορικές λειτουργίες, χαρακτηριστικές της κάθε εποχής (Βυζάντιο, Ισλάμ: εμπόριο και θρησκεία). Και στις δύο περιπτώσεις, οι χώροι συγκεντρωμένης εμπορικής χρήσης αποτελούν τόπους καθημερινής συνάντησης των πολιτών και κοινωνικοποίησής τους, με αποτέλεσμα, ο ωφελιμιστικός τους χαρακτήρας να εξισορροπείται. Συνιστούν δηλαδή το κατώφλι μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής σφάιρας. Αυτό βέβαια έχει να κάνει και με το περιορισμένο μέγεθος των πόλεων.
- Οι χώροι εμπορικών συναλλαγών βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, σε κομβικά σημεία και σε άμεση σχέση με τους κύριους οδικούς άξονες, και μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις, μέχρι και την περίοδο της Αναγέννησης, στο χωρικό και λειτουργικό της πυρήνα, διατηρώντας οργανική σχέση με αυτήν, ακόμη και όταν δεν εντάσσονται στον αστικό ιστό. Αυτός είναι και ο λόγος που στις πόλεις που δε σχεδιάζονται εξ αρχής, η θέση τους παραμένει σταθερή για αιώνες, ακόμη και όταν αλλάζει τελείως το κοινωνικοπολιτικό και πολιτισμικό πλαίσιο (μεσαιωνική πλατεία στη θέση του Φόρουμ, ισλαμικό τζαμί στη θέση της Αγοράς). Αυτοί συνιστούν τον πυρήνα μιας ευρύτερης εμπορικής περιοχής, και πόλο έλξης και άλλων λειτουργιών γύρω τους, έχουν δηλαδή μεγάλη δυναμική. Άλλωστε, η

¹⁴⁶ Για τον 20^ο αιώνα βλ. κεφάλαιο 2

ανάγκη για ανταλλαγή προϊόντων, μια πρώιμη δηλαδή μορφή εμπορίου, ήταν μια από τις αιτίες που έφερε κοντά τους κατοίκους της υπαίθρου, οδηγώντας σταδιακά στο σχηματισμό της πόλης, μέσω της προσθήκης και άλλων λειτουργιών στην Αγορά.

- Τέλος παρατηρούνται δύο βασικοί τύποι οργάνωσης των χώρων εμπορικών συναλλαγών, οι οποίοι επηρεάζουν αργότερα το σχεδιασμό του εμπορικού κέντρου. Ο τύπος της περίκεντρης οργάνωσης, γύρω από έναν υπαίθριο χώρο, που αποτελεί και χώρο εκτόνωσης, ή ένα αίθριο, συχνά με ένα κεντρικό στοιχείο, και ο τύπος της γραμμικής οργάνωσης, με καταστήματα από τη μια πλευρά ή εκατέρωθεν δρόμου, πεζόδρομου, διαδρόμου ή στοάς. Η εξέλιξη του πρώτου τύπου είναι: πλατεία προϊστορικού οικισμού, αυλή ανακτόρου, Αγορά, Φόρουμ, εκκλησία, κεντρική πλατεία, τζαμί, πολυκατάστημα, κτίριο διεθνών εκθέσεων. Ο δεύτερος τύπος συναντάται στο υπαίθριο εμπόριο, τη στοά και τους εμπορικούς δρόμους, στη στεγασμένη αγορά, στη μέση οδό και την εμποροπανήγυρη, στο πανηγύρι, την περιοδική αγορά και τις περιοδικές εκθέσεις, στο παζάρι και το τσαρσί, στη στοά - passage και το συγκρότημα στεγασμένης αγοράς. Η πρώτη περίπτωση είναι η έκφραση της εκάστοτε εξουσίας, με αποτέλεσμα να υιοθετεί συνήθως πιο άκαμπτες διατάξεις, ενώ η δεύτερη η έκφραση της κοινωνίας και των αναγκών της, με αποτέλεσμα να υιοθετεί πιο ρευστές διατάξεις.

Κατά το 19^ο αιώνα, με την αύξηση του μεγέθους της πόλης, και τις δυνατότητες που δίνει η βιομηχανική πρόοδος, αρχίζουν να αλλάζουν τα δεδομένα γύρω από τη δημόσια ζωή, το δημόσιο χώρο και τους χώρους εμπορικής χρήσης που σταδιακά αυτονομούνται (πολυκατάστημα, κτίριο διεθνών εκθέσεων), προετοιμάζοντας το έδαφος για τις μεγάλες τομές του 20^{ου} αιώνα, που έχουν ως αποτέλεσμα το εμπόριο να πάψει να ταυτίζεται με το αστικό κέντρο.

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Σαρήγιαννης Γεώργιος Μ., *Ιστορία της πόλης και της Πολεοδομίας, Η Αρχαία Πόλη*, εκδόσεις Ε. Μ. Π., Αθήνα, 2002, σελ. 52

Εικόνα 2: Σαρήγιαννης Γεώργιος Μ., *Ιστορία της πόλης και της Πολεοδομίας, Η Αρχαία Πόλη*, εκδόσεις Ε. Μ. Π., Αθήνα, 2002, σελ. 86

Εικόνα 3, 4: <http://zervonikolakis.lastros.net/parartima.html>

Εικόνα 5: Φωκά Ιωάννα, Βαλαβάνης Πάνος, *Ανακαλύπτω την Αρχαία Ελλάδα, Αρχιτεκτονική και Πολεοδομία*, εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα, 1992, σελ. 22

Εικόνα 6: Φωκά Ιωάννα, Βαλαβάνης Πάνος, *Ανακαλύπτω την Αρχαία Ελλάδα, Αρχιτεκτονική και Πολεοδομία*, εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα, 1992, σελ. 23

Εικόνα 7: <http://www.eie.gr/archaeologia/gr/layout/images/02/zoom/273.jpg>

Εικόνα 8, 9: <http://project.athens-agera.gr/maps/index.html>

Εικόνα 10: Camp John M., *Η Αρχαία Αγορά της Αθήνας*, εκδόσεις ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2004, σελ. 57

Εικόνα 11: Camp John M., *Η Αρχαία Αγορά της Αθήνας*, εκδόσεις ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2004, σελ. 115

Εικόνα 12, 13: Camp John M., *Η Αρχαία Αγορά της Αθήνας*, εκδόσεις ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2004, σελ. 203

Εικόνα 14: http://www.cityofathens.gr/files/StoaAttalou_o_middle.jpg

Εικόνα 15, 16: <http://www.travellinkturkey.com/miletus.html>

Εικόνα 17: Watkin David, *Ιστορία της Δυτικής Αρχιτεκτονικής, μετάφραση Κ. Κουρεμένος*, έκδοση ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2005 σελ. 46

Εικόνα 18: http://www.miletusgroup.com/images/miletus_model_frompergamonmuseum_berlin.jpg

Εικόνα 19: <http://www.cliohist.net/antique/auxil/timgad.jpg>

Εικόνα 20: <http://faculty.cua.edu/pennington/pompeii/PompeiiForum.htm>

Εικόνα 21: <http://www.arch.virginia.edu/struct/pompeii/field-obs-97/macellum.html>

Εικόνα 22: <https://oncourse.iu.edu/access/content/user/leach/www/2006P/macellspace1.jpg>

Εικόνα 23: http://www2.siba.fi/~kkoskim/rooma/kuvat/230_022c.jpg

Εικόνα 24: Δεσποτόπουλος Ιωάννης, *Η Ιδεολογική Δομή των Πόλεων*, εκδόσεις Ε.Μ.Π. – Ν.Τ.Υ.Α. Press, Αθήνα, 1997, σελ. 57

Εικόνα 25: Watkin David, *Ιστορία της Δυτικής Αρχιτεκτονικής*, μετάφραση Κ. Κουρεμένος, έκδοση MIET, Αθήνα, 2005, σελ. 64

Εικόνα 26: http://www.capitolium.org/photo/sr/fori_04.jpg

Εικόνα 27: <http://cnes.cla.umn.edu/courses/archaeology/Rome/images/RomeImperialForaGood.jpg>

Εικόνα 28: Γιαννοπούλου Χριστίνα, Τσίμπου Ιωάννα – Όλγα, Χαλκιαδάκη Ευγενία, *Ιστορική Εξέλιξη των Χώρων Εμπορίου, Συνέχειες και αλλαγές στους κοινωνικούς και κτιριακούς τύπους της αγοράς, Οι Πρώτοι Χώροι Εμπορίου*, Ε.Μ.Π., Διαλέξεις, 2. 2008

Εικόνα 29, 30: <http://arthistory.ucdavis.edu/classes/Roller/ahi175/Markets%20of%20Trajan.ppt>

Εικόνα 31: Μπούρας Θ. Χαράλαμπος, *Μαθήματα ιστορίας της αρχιτεκτονικής*, Β' τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999, σελ. 35

Εικόνα 32: <http://www.agiasofia.com/greek/stavrof1.html>

Εικόνα 33: Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μυκηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995, σελ. 211

Εικόνα 34: Γιαννοπούλου Χριστίνα, Τσίμπου Ιωάννα – Όλγα, Χαλκιαδάκη Ευγενία, *Ιστορική Εξέλιξη των Χώρων Εμπορίου, Συνέχειες και αλλαγές στους κοινωνικούς και κτιριακούς τύπους της αγοράς, Οι Πρώτοι Χώροι Εμπορίου*, Ε.Μ.Π., Διαλέξεις, 2. 2008

Εικόνα 35: Γιαννοπούλου Χριστίνα, Τσίμπου Ιωάννα – Όλγα, Χαλκιαδάκη Ευγενία, *Ιστορική Εξέλιξη των Χώρων Εμπορίου, Συνέχειες και αλλαγές στους κοινωνικούς και κτιριακούς τύπους της αγοράς, Οι Πρώτοι Χώροι Εμπορίου*, Ε.Μ.Π., Διαλέξεις, 2. 2008

Εικόνα 36: Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 35

Εικόνα 37: Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 81

Εικόνα 38, 39, 40: Γιαννοπούλου Χριστίνα, Τσίμπου Ιωάννα – Όλγα, Χαλκιαδάκη Ευγενία, *Ιστορική Εξέλιξη των Χώρων Εμπορίου, Συνέχειες και αλλαγές στους κοινωνικούς και κτιριακούς τύπους της αγοράς, Οι Πρώτοι Χώροι Εμπορίου*, Ε.Μ.Π., Διαλέξεις, 2. 2008

Εικόνα 41: http://cv.uoc.edu/~04_999_01_u07/perceptions/perc50b.html

Εικόνα 42: Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 43

Εικόνα 43: Δεσποτόπουλος Ιωάννης, *Η Ιδεολογική Δομή των Πόλεων*, εκδόσεις Ε.Μ.Π. – Ν.Τ.Υ.Α. Press, Αθήνα, 1997, σελ. 55

Εικόνα 44: <http://www.dl.ket.org/webmuseum/wm/paint/auth/canaletto/san-marco.jpg>

Εικόνα 45: Γιαννοπούλου Χριστίνα, Τσίμπου Ιωάννα – Όλγα, Χαλκιαδάκη Ευγενία, *Ιστορική Εξέλιξη των Χώρων Εμπορίου, Συνέχειες και αλλαγές στους κοινωνικούς και κτιριακούς τύπους της αγοράς, Οι Πρώτοι Χώροι Εμπορίου*, Ε.Μ.Π., Διαλέξεις, 2. 2008

Εικόνα 46: Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, *Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001, σελ. 47

Εικόνα 47: Δεσποτόπουλος Ιωάννης, *Η Ιδεολογική Δομή των Πόλεων*, εκδόσεις Ε.Μ.Π. – Ν.Τ.Υ.Α. Press, Αθήνα, 1997, σελ. 110

Εικόνα 48: Δεσποτόπουλος Ιωάννης, *Η Ιδεολογική Δομή των Πόλεων*, εκδόσεις Ε.Μ.Π. – Ν.Τ.Υ.Α. Press, Αθήνα, 1997, σελ. 111

Εικόνα 49: http://www.iranchamber.com/architecture/articles/images/02_bazaar_isfahan.jpg

Εικόνα 50: <http://en.wikipedia.org/wiki/Souq>

Εικόνα 51: <http://www.archnet.org/lobby/>

Εικόνα 52: Γιαννοπούλου Χριστίνα, Τσίμπου Ιωάννα – Όλγα, Χαλκιαδάκη Ευγενία, *Ιστορική Εξέλιξη των Χώρων Εμπορίου, Συνέχειες και αλλαγές στους κοινωνικούς και κτιριακούς τύπους της αγοράς, Οι Πρώτοι Χώροι Εμπορίου*, Ε.Μ.Π., Διαλέξεις, 2. 2008

Εικόνα 53: <http://www.archnet.org/lobby/>

Εικόνα 54: <http://www.archnet.org/lobby/>

Εικόνα 55, 56: http://www.absoluteastronomy.com/topics/Haussmann's_renovation_of_Paris

Εικόνα 57:

http://www.google.com/books?hl=el&lr=&id=YyfWboIC3lUC&oi=fnd&pg=PA385&dq=passage+verdeau+jouffroy+panoramas&ots=IC8cieHaYt&sig=JuH-_Ylue_mH-q8gAgxa_uEqIFE#v=onepage&q=passage%2overdeau%20jouffroy%20panoramas&f=false

Εικόνα 58: Σκαρπιά Χόϊπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981, σελ. 42

Εικόνα 59: <http://philip.greenspun.com/images/200101-d30-paris/passage-creperie.half.jpg>

Εικόνα 60: <http://www.france-for-visitors.com/photo-gallery/paris/le-passage-jouffroy.html>

Εικόνα 61: Benjamin Walter, *The Arcades Project*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, USA, 1999, σελ. 36

Εικόνα 63: <http://imagecache6.allposters.com/LRG/15/1505/YXGBD00Z.jpg>

Εικόνα 64: Σκαρπιά Χόϊπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981, σελ. 74

Εικόνα 65, 66: http://www.greatbuildings.com/buildings/Galleria_Vittorio_Emanuel.html

Εικόνα 67: http://www.greatbuildings.com/buildings/Galleria_Vittorio_Emanuel.html

Εικόνα 68: http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm

Εικόνα 69, 70: http://www.greatbuildings.com/buildings/Magasin_au_Bon_Marche.html

Εικόνα 71: <http://www.postersguide.com/posters/au-bon-marche-women-s-catalog-france-1924-4247643.html>

Εικόνα 72: http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm

Εικόνα 73: http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm

Εικόνα 74: <http://www.cddc.vt.edu/sionline/images/leshalles1.jpg>

Εικόνα 75: http://web.educastur.princast.es/ies/cuetodea/Francia_comunicacion_viaje/Histoire_de_Paris_bilingue/siglo19.htm



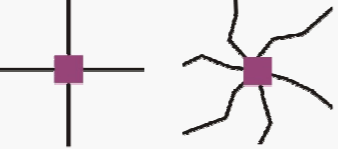
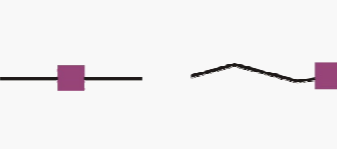

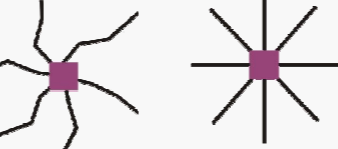
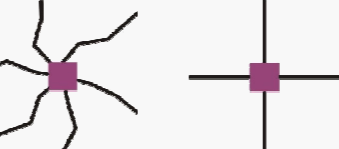

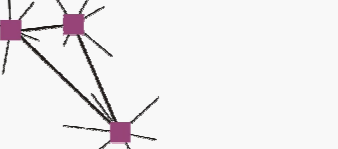

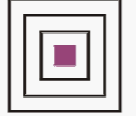



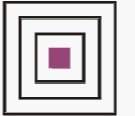

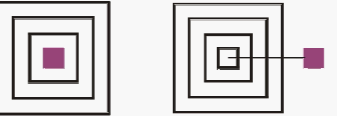

Εικόνα 76: <http://soa.syr.edu/faculty/bcoleman/ARC523/lectures/523.Crystal.Palace.images.html>

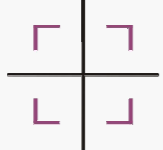
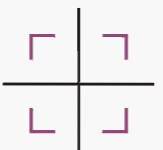
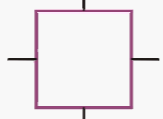



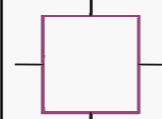

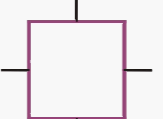
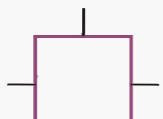




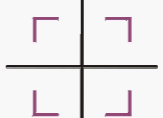
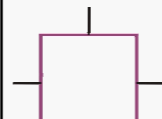
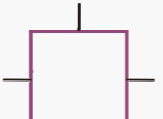

Εικόνα 77: http://www.vam.ac.uk/vastatic/microsites/bg_teachers_packs/supp_info/i/plan_palacea.jpg

Εικόνα 78: <http://www.essential-architecture.com/LO/LO-009.htm>

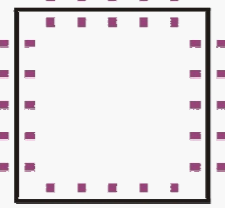
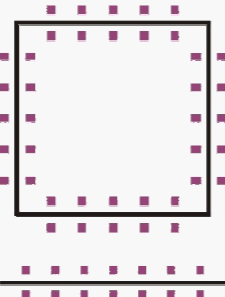
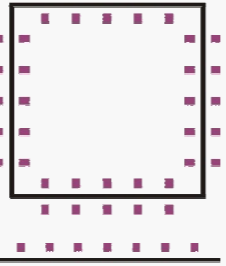
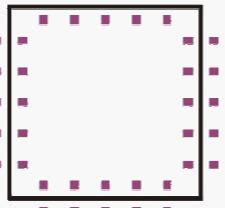
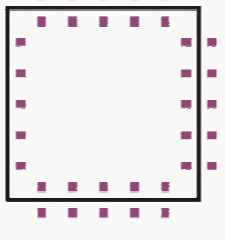
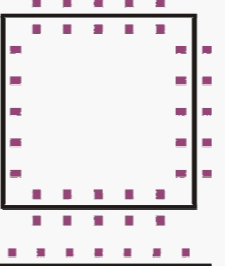
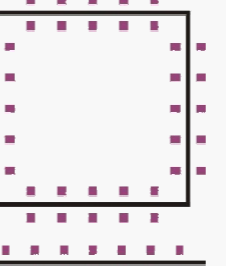

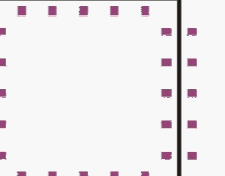
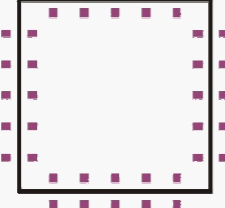
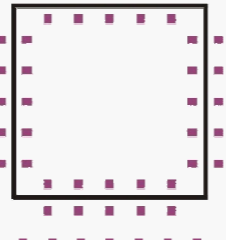
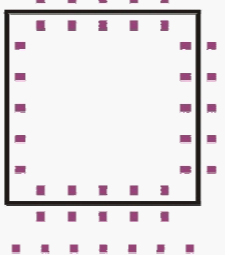


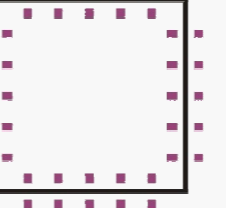
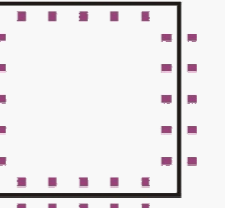
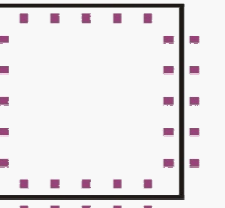
Εικόνα 79: <http://www.usc.edu/dept/architecture/slide/ghirardo/CD3/008-CD3.jpg>







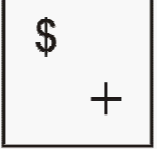

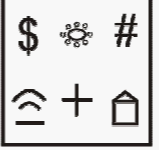
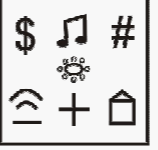
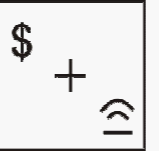
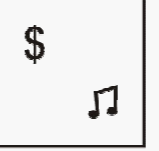
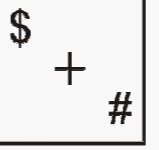
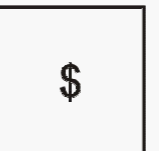

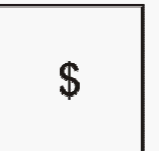

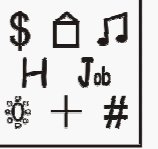

ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΡΟΙΣΤΟΡΙΑ	ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	ΑΡΧΑΙΑ ΡΩΜΗ	ΠΑΛΑΙΟΧΡΙΣΤΙΑΝΙΚΗ/ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΔΥΤΙΚΟΣ ΜΕΣΑΙΩΝΑΣ	ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ	ΙΣΛΑΜ	19 ^{ος} ΑΙΩΝΑΣ	20 ^{ος} ΑΙΩΝΑΣ
ΕΚΦΡΑΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	<p>ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ: ΙΣΧΥΣ ΓΕΝΑΡΧΗ</p> <p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΑΝΑΚΤΟΡΟΥ: ΙΣΧΥΣ ΒΑΣΙΛΙΑ, ΙΕΡΑΤΕΙΟΥ</p>	<p>ΑΓΟΡΑ: ΙΣΧΥΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΚΑΙ ΙΣΟΝΟΜΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ</p>	<p>ΦΟΡΟΥΜ: ΙΣΧΥΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΑ</p>	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ: ΙΣΧΥΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΑ ΟΤΑΝ ΣΤΟ ΑΝΑΚΤΟΡΟ</p>	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΙΣΧΥΣ ΕΥΓΕΝΩΝ, ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΡΧΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ</p>	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΟΛΗΣ: ΙΣΧΥΣ ΜΟΝΑΡΧΗ ΚΑΙ ΕΥΓΕΝΩΝ (ΕΜΠΟΡΟΙ, ΤΡΑΠΕΖΙΤΕΣ)</p>	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΖΑΜΙΟΥ: ΙΣΧΥΣ ΙΕΡΑΤΕΙΟΥ</p>	<p>ΣΤΟΑ – PASSAGE, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΙΣΧΥΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΤΑΞΗΣ ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑ, ΦΑΝΤΑΣΜΑΓΟΡΙΑ, ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ</p> <p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΙΣΧΥΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</p> <p>ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑ, ΦΑΝΤΑΣΜΑΓΟΡΙΑ, ΜΟΔΑ, ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΠΟΙΗΣΗ</p> <p>ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ: ΙΣΧΥΣ ΠΟΛΗΣ, ΚΡΑΤΟΥΣ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΘΕΑΜΑΤΟΣ</p> <p>ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑ, ΦΑΝΤΑΣΜΑΓΟΡΙΑ</p>	<p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, SHOPPING MALL, ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ, ΕΚΠΩΤΙΚΟ ΧΩΡΙΟ, ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: ΙΣΧΥΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΑΓΟΡΑΣ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΘΕΑΜΑΤΟΣ</p> <p>ΜΕΤΑΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑ, ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ</p>

<p>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΔΡΟΜΟ</p>	<p>ΑΤΑΚΤΟ ΑΚΤΙΝΟΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ: ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ΚΥΡΙΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ</p> 	<p>ΑΤΑΚΤΟ ΑΚΤΙΝΟΚΕΝΤΡΙΚΟ Η ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΟ ΑΓΟΡΑ: ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ Η ΤΟΜΗΣ ΚΥΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΑΞΟΝΩΝ</p> 	<p>ΑΚΑΜΠΤΟ ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΟ Η ΣΠΑΝΙΑ ΑΤΑΚΤΟ ΑΚΤΙΝΟΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΦΟΡΟΥΜ: ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΜΗΣ (CARDO, DECUMANNUS) Η ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ΚΥΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΑΞΟΝΩΝ</p> 	<p>ΕΥΕΛΙΚΤΟ ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΟ Η ΑΤΑΚΤΟ ΚΥΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ, ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ: ΠΑΝΩ ΣΤΟΝ ΚΥΡΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΑΞΟΝΑ (ΜΕΣΗ ΟΔΟΣ):</p> 	<p>ΕΥΕΛΙΚΤΟ ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΟ, ΑΤΑΚΤΟ ΑΚΤΙΝΟΚΕΝΤΡΙΚΟ Η ΓΡΑΜΜΙΚΟ ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΜΗΣ Η ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ΚΥΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΑΞΟΝΩΝ, Η ΠΑΝΩ ΣΤΟΝ ΚΥΡΙΟ ΑΞΟΝΑ</p> 	<p>ΑΚΤΙΝΟΚΕΝΤΡΙΚΟ ΜΕ ΟΡΘΟΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ΚΥΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΑΞΟΝΩΝ</p> 	<p>ΑΤΑΚΤΟ ΑΚΤΙΝΟΚΕΝΤΡΙΚΟ Η ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΟ ΤΖΑΜΙ: ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ Η ΤΟΜΗΣ ΚΥΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΑΞΟΝΩΝ</p> 	<p>ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΟΡΘΟΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ, ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΟΛΗΣ ΜΟΝΟΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑ ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΠΑΝΩ ΣΕ ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥΣ</p> 	<p>ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΟΡΘΟΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ, ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΥΣΗ ΠΟΛΗΣ, ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑ SHOPPING MALL: ΠΑΝΩ Η ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ</p> 
<p>ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ</p>	<p>ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ: ΚΕΝΤΡΟ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΑΝΑΚΤΟΡΟΥ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 	<p>ΑΓΟΡΑ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Η ΛΙΜΑΝΙ</p> 	<p>ΦΟΡΟΥΜ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΦΟΡΟΥΜ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Η ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ, MACELLUM: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΝΤΑ ΣΤΟ ΦΟΡΟΥΜ</p> 	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΥΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΑΓΟΡΑ, ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΜΠΟΡΟΠΑΝΗΓΥΡΗ: ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΙΧΩΝ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΕ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΑΝΗΓΥΡΙ, ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΑΓΟΡΑ, ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΑΓΟΡΑ: ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΙΧΩΝ, ΠΥΡΗΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΕΑΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Η ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΝΗΓΥΡΙ, ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΑΓΟΡΑ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΖΑΜΙΟΥ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (ΠΑΖΑΡΙ Η SOUK): ΑΡΧΙΚΑ ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΙΧΩΝ ΠΑΖΑΡΙ Η SOUK, ΤΣΑΡΣΙ, ΜΠΕΖΕΣΤΕΝΙ: ΑΣΤΙΚΟΚΕΝΤΡΟ</p> 	<p>ΣΤΟΑ - PASSAGE: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ</p> 	<p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, SHOPPING MALL, ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ, ΕΚΠΩΤΙΚΟ ΧΩΡΙΟ, ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, ΠΥΡΗΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΕΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 

ΕΣΩΣΤΡΕΦΕΙΑ / ΕΞΩΣΤΡΕΦΕΙΑ	<p>ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ</p> 	<p>ΑΓΟΡΑ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑΚΑ ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ</p> 	<p>ΦΟΡΟΥΜ: ΔΕΝ ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ ΚΑΙ ΚΛΕΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΠΕΡΙΒΟΛΟ</p> 	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΕ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ</p> 	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΖΑΜΙΟΥ: ΔΕΝ ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ ΚΑΙ ΚΛΕΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΠΕΡΙΒΟΛΟ</p> 	<p>ΣΤΟΑ – PASSAGE: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΩΣ ΠΕΡΑΣΜΑ, ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΔΡΟΜΟΥΣ, ΠΛΑΤΕΙΕΣ, ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΠΟΦΟΡΤΙΖΕΙ</p> 	<p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, SHOPPING MALL, ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΧΩΡΙΟ, ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: ΔΕΝ ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ Η ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΕΙΝΑΙ ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΑΙ ΑΥΤΟΝΟΜΟ</p> 
	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΑΝΑΚΤΟΡΟΥ: ΔΕΝ ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ</p> 	<p>ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΑΥΤΟΝΟΜΑ</p> 	<p>ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΦΟΡΟΥΜ, MACELLUM: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ ΚΑΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΑΥΤΟΝΟΜΑ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΣΥΧΝΑ ΠΛΑΙΣΙΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΣΤΟΕΣ</p> 	<p>ΠΑΖΑΡΙ Η SOUK, ΤΣΑΡΣΙ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΩΣ ΠΕΡΑΣΜΑ, ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΔΡΟΜΟΥΣ, ΠΛΑΤΕΙΕΣ, ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΠΟΦΟΡΤΙΖΕΙ</p> 	<p>ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΕΝΙΟΤΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΩΣ ΠΕΡΑΣΜΑ, ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΔΡΟΜΟΥΣ, ΠΛΑΤΕΙΕΣ, ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΠΟΦΟΡΤΙΖΕΙ, ΑΝ ΚΑΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΑΥΤΟΝΟΜΑ</p> 	<p>ΜΠΕΖΕΣΤΕΝΙ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΑΝ ΚΑΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΑΥΤΟΝΟΜΑ</p> 	<p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ: ΔΕΝ ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ, ΕΙΝΑΙ ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΑΙ ΑΥΤΟΝΟΜΟ</p> 	<p>ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ, ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ: ΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΕΝ ΜΕΡΕΙ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟ Η ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ, ΑΝ ΚΑΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΑΥΤΟΝΟΜΑ</p> 

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">ΔΙΑΤΑΞΗ: ΕΛΕΥΘΕΡΗ / ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ ΚΑΙ ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ</p>	<p>ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ: ΕΛΕΥΘΕΡΗ, ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</p>  <p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΑΝΑΚΤΟΡΟΥ: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΣΤΟ, ΜΕ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</p> 	<p>ΑΓΟΡΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΗ Η ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΕΝΙΟΤΕ ΜΕ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</p>  	<p>ΦΟΡΟΥΜ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΦΟΡΟΥΜ: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</p>  <p>ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ, MACELLUM: ΕΛΕΥΘΕΡΗ Η ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ</p> 	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ</p>  <p>ΚΥΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΗ Η ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΕ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΗ, ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΗ Η ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</p>  	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΖΑΜΙΟΥ: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</p>  <p>ΠΑΖΑΡΙ Η SOUK, ΤΣΑΡΣΙ, ΜΠΕΖΕΣΤΕΝΙ: ΕΛΕΥΘΕΡΗ Η ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ</p>  	<p>ΣΤΟΑ – PASSAGE: ΕΛΕΥΘΕΡΗ Η ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ</p>   <p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ, ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΣΤΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ</p> 	<p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, SHOPPING MALL, ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ, ΕΚΠΤΩΤΙΚΟ ΧΩΡΙΟ, ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: ΕΛΕΥΘΕΡΗ Η ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ, ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΣΤΟ, ΜΕ ΜΙΚΡΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ</p>  
--	--	--	---	--	---	--	---	---	---

ΟΡΓΑΝΩΣΗ: ΓΡΑΜΜΙΚΗ / ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ / ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ 	ΑΓΟΡΑ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΣΤΟΕΣ 	ΦΟΡΟΥΜ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΦΟΡΟΥΜ, MACELLUM: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΣΤΟΕΣ 	ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ 	ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΕ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΣΤΟΕΣ 	ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΣΤΟΕΣ 	ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΖΑΜΙΟΥ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΣΤΟΕΣ 	ΣΤΟΑ – PASSAGE: ΓΡΑΜΜΙΚΗ 	ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, SHOPPING MALL: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ 
	ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΑΝΑΚΤΟΡΟΥ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ 		ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ Η ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ 	ΚΥΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΣΤΟΕΣ 				ΠΑΖΑΡΙ Η SOUK: ΓΡΑΜΜΙΚΗ 	ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ 
							ΤΣΑΡΣΙ, ΜΠΕΖΕΣΤΕΝΙ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ ΣΥΝΟΛΙΚΑ, ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ 	ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ, ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ Η ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ 	SHOPPING MALL, ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ, ΕΚΠΩΤΙΚΟ ΧΩΡΙΟ, ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: ΠΕΡΙΚΕΝΤΡΗ Η ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ 

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	<p>ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ: ΠΟΛΙΤΙΚΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΑΡΧΗΓΟΥ ΓΕΝΟΥΣ</p>  <p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΑΝΑΚΤΟΡΟΥ: ΠΟΛΙΤΙΚΟ, ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΒΑΣΙΛΙΑ, ΙΕΡΑΤΕΙΟΥ</p> 	<p>ΑΓΟΡΑ: ΠΟΛΙΤΙΚΟ, ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 	<p>ΦΟΡΟΥΜ: ΠΟΛΙΤΙΚΟ, ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΟ ΚΕΝΤΡΟ</p>  <p>ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΦΟΡΟΥΜ, MACELLUM: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ</p>  <p>ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ: ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p>  <p>ΚΥΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΕ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ: ΠΟΛΙΤΙΚΟ, ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΕΥΓΕΝΩΝ</p> 	<p>ΚΥΡΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑ: ΠΟΛΙΤΙΚΟ, ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΕΥΓΕΝΩΝ</p> 	<p>ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΖΑΜΙΟΥ: ΠΟΛΙΤΙΚΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p>  <p>ΠΑΖΑΡΙ Η SOUK: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</p>  <p>ΤΣΑΡΣΙ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</p>  <p>ΜΠΕΖΕΣΤΕΝΙ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 	<p>ΣΤΟΑ – PASSAGE: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ, ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ, ΚΑΤΟΙΚΙΑ</p>  <p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ, ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 	<p>ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, SHOPPING MALL: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ, ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</p>  <p>ΠΟΛΥΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ, ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, ΚΑΤΟΙΚΙΑ, ΔΙΑΜΟΝΗ, ΕΡΓΑΣΙΑ</p>  <p>ΕΚΠΤΩΤΙΚΟ ΧΩΡΙΟ, ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</p> 
-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	---	---

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ: ΑΠΟ ΤΟΝ 20^ο ΣΤΟΝ 21^ο ΑΙΩΝΑ



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

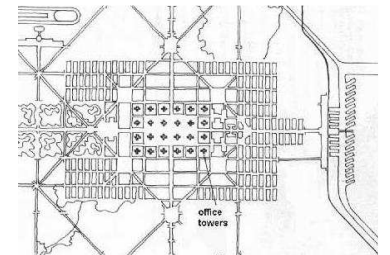
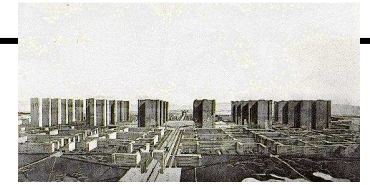
Τον 20^ο αιώνα παρατηρείται μια διακοπή της συνέχειας στην εξέλιξη των τύπων των χώρων συγκέντρωσης λιανικού εμπορίου, αρχικά στις ΗΠΑ, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην εξάπλωση της πόλης και στη δημιουργία επιμέρους κέντρων, εξαιτίας της ανόδου του βιοτικού επιπέδου και του εκσυγχρονισμού των μέσων μεταφοράς και των κυκλοφοριακών δικτύων, αλλά ιδίως της διάδοσης του αυτοκινήτου. Την περίοδο αυτή μπαίνουν οι βάσεις για την ανάδυση της σύγχρονης διάχυτης πόλης, με τους γιγάντιους εσωστρεφείς εμπορικούς και ψυχαγωγικούς πόλους της περιφέρειας, και όλα τα προβλήματα που αυτή συνεπάγεται, τάσεις οι οποίες εντείνονται με την αποβιομηχάνιση της δεκαετίας του 1970, την παγκοσμιοποίηση και την έμφαση στην επιχειρηματικότητα. Πρέπει βέβαια να σημειωθεί, ότι κατά το διάστημα αυτό υπάρχουν και κάποια αξιόλογα παραδείγματα σχεδιασμού χώρων εμπορικών συναλλαγών, από την ανάλυση των οποίων μπορούν να αναδειχθούν κριτήρια και στρατηγικές για το μέλλον. Για τους λόγους αυτούς, κρίνεται σκόπιμο ο 20^{ος} αιώνας, με τους νέους τύπους εμπορικών συγκεντρώσεων που τον συνοδεύουν, να εξεταστεί σε ξεχωριστό κεφάλαιο. Τέλος, καθ' όλη τη διάρκεια του αιώνα επιβιώνουν και παλαιότεροι τύποι χώρων εμπορικών συγκεντρώσεων (στοές, πολυκαταστήματα, συγκροτήματα στεγασμένων αγορών) είτε ως αυτόνομοι οργανισμοί, είτε ως συστατικά στοιχεία των νέων τύπων. Επειδή όμως δε συνιστούν καινοτομία και δεν εκφράζουν τις κυρίαρχες τάσεις της εποχής, δεν αναλύονται στο τρέχον κεφάλαιο.

Η ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ ΤΟΥ 20^{ου} ΑΙΩΝΑ

ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΚΑΙ Ο LE CORBUSIER

Οι κακές συνθήκες διαβίωσης σε συνδυασμό με την περιβαλλοντική υποβάθμιση που από τον προηγούμενο αιώνα έχουν δημιουργηθεί στα βιομηχανικά αστικά κέντρα, τροφοδοτούν στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, και ιδίως μετά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο, έναν αγώνα για την υγιεινή των πόλεων, που έχει ως συνέπεια τη σταδιακή κατάργηση του κλειστού τύπου δόμησης (κλειστό περιμετρικό οικοδομικό τετράγωνο) και του συνεκτικού αστικού ιστού.¹ Με τη βοήθεια και της προόδου στη βιομηχανία και τις υποδομές, παρατηρείται μια στροφή προς την τάξη, την ιεραρχία, τη γεωμετρία, την κανονικότητα, την ελεύθερη δόμηση, τα διάσπαρτα, αυτόνομα και πολυώροφα κτίρια μέσα σε αχανείς ανοιχτούς χώρους, σε μεγάλη απόσταση το ένα από το άλλο, και τους φαρδείς και ευθείς δρόμους, με αποτέλεσμα ο αστικός χώρος να μετασχηματίζεται και να εξαπλώνεται.²

Σημαντικό ρόλο στην κατεύθυνση αυτή, παίζει το Μοντέρνο Κίνημα, το οποίο προτείνει μια λειτουργική, σχεδιασμένη σε κάρναβο πόλη, όπου προτεραιότητα είναι η υγιεινή και η άνετη κυκλοφορία, καθώς και η ταξινόμηση των λειτουργιών και ο διαχωρισμός των κοινωνικών τάξεων.³ Σύμφωνα με τη Χάρτα της Αθήνας (1933), οι κύριες λειτουργίες της καθημερινής ζωής, οι οποίες οφείλουν να συνιστούν διακριτές ζώνες της πόλης, είναι η κατοικία, εργασία, η αναψυχή και η κίνηση.⁴ Πρόκειται για το «zoning», πρόγονος του οποίου είναι ο διαχωρισμός κατοικίας και



Εικ. 1., 2. Αποψη και κάτοψη πρότασης του Le Corbusier για τη Ville Contemporaine, το 1922.

¹ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 129 – 142, *Η Παρακμή της Στοάς στις Αρχές του 20ου Αιώνα*], σελ. 131

² *Rational Architecture: The Reconstruction of the European City/ Architecture Rationnelle: La Reconstruction de la Ville Européenne*, AAM editions, Brussels, 1978 [σελ. 38 – 42, Krier Leon, *The Reconstruction of the City*], σελ. 38 - 40

³ Le Corbusier, *Για μια Αρχιτεκτονική*, μετάφραση Τουρνικιώτης Παναγιώτης, εκδόσεις Εκκρεμές, Αθήνα, 2004 [σελ. 31 – 49, *Τρεις Υπομνήσεις στους Κύριους Αρχιτέκτονες, Η Κάτοψη*]

⁴ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995 [σελ. 335 – 351, *Επίμετρο: Η Επιστήμη της Πολεοδομίας*], σελ.344 - 346

εργασίας κατά την Αναγέννηση, όταν αυτές παύουν να στεγάζονται στο ίδιο κτίριο,⁵ φαινόμενο που γενικεύεται κατά το 19^ο αιώνα. Στα νέα μοντέλα πόλεων που προτείνονται, μεταξύ ζώνης κατοικίας των εύπορων στρωμάτων (αστική περιφέρεια), εργασίας (κέντρο) και ζώνης κατοικίας εργατικής τάξης (κοντά στο κέντρο), παρεμβάλλεται η ζώνη αναψυχής (πάρκα, παιδικές χαρές, αθλητικές εγκαταστάσεις, πεζόδρομοι).

Οι παραπάνω θεωρίες μετουσιώνονται στις προτάσεις του Le Corbusier για τη Ville Contemporaine, τη σύγχρονη πόλη 3 εκατομμυρίων κατοίκων (1922), και τη Ville Radieuse (1931). Σε αυτές η πόλη αποκολλάται από το έδαφος, με τη βοήθεια της χρήσης «pilotis» για τη στήριξη των blocks και των αυτοκινητόδρομων, οι οποίοι τα συνδέουν. Έτσι, η κυκλοφορία που είναι υπέργεια, διαχωρίζεται από την τροφοδοσία της πόλης, που διεξάγεται στον απελευθερωμένο χώρο στο επίπεδο του εδάφους, στον οποίο κυκλοφορούν φορτηγά, εγκαθίστανται τα δίκτυα ύδρευσης και ηλεκτροδότησης και δημιουργούνται βοηθητικοί χώροι, καθώς και κάποιοι ελεύθεροι χώροι αναψυχής.⁶ Με την τοποθέτηση των blocks σε απόσταση, δημιουργούνται ανοιχτές θεάσεις, καθώς και χώρος για πράσινο, άπλετο φυσικό φωτισμό, αερισμό και ησυχία.⁷ Ο Le Corbusier προτείνει ακόμη την κατασκευή του δρόμου στην κλίμακα των αυτοκινήτων και το διαχωρισμό του από την πόλη, τους πεζόδρομους, δηλαδή τις διαβάσεις μεταξύ των κτισμάτων, και τους δρόμους μειωμένης ταχύτητας, οι οποίοι συνιστούν τις διακλαδώσεις του.⁸

Στον πυρήνα της Ville Contemporaine δεσπόζει ένας κυκλοφοριακός πολυεπίπεδος κόμβος «hub», όπου διασταυρώνονται όλα τα σύγχρονα μεταφορικά συστήματα (αεροδρόμιο, σιδηροδρομικός σταθμός, σταυροδρόμι), γύρω από αυτόν αναπτύσσεται η περιοχή γραφείων (εργασία) με τους ουρανοξύστες, γύρω της χαμηλότερα κτίρια με εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις, στην εξωτερική ζώνη της πόλης βρίσκεται η περιοχή κατοικίας της εργατικής τάξης με τα immeuble villa, ενώ ακόμη πιο έξω υπάρχει ένα πάρκο, στα δυτικά, και η βιομηχανική περιοχή, στα

⁵ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 92 – 102, *Pagus Mercatorum*], σελ. 100

^{6 7} Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 231 – 243, *The Advent of the Modernist Street*], σελ. 233

⁸ http://en.wikipedia.org/wiki/Ville_Contemporaine

ανατολικά.⁹ Η πόλη περιβάλλεται από μια ζώνη πρασίνου, έξω από την οποία βρίσκονται οι κατοικίες – κηπουπόλεις, των υψηλότερων κοινωνικών στρωμάτων.¹⁰

Συνεπώς, λειτουργίες οι οποίες παραδοσιακά συνυπάρχουν, διαχωρίζονται, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στους μεγάλους και ανοιχτούς χώρους, καθώς και στα δίκτυα, τα οποία παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της μοντέρνας πόλης. Σε αυτήν, οι πλατείες, οι στοές και οι εμπορικοί δρόμοι του παραδοσιακού συνεκτικού ιστού, αντικαθίστανται, προς όφελος της άνεσης και της ευρυχωρίας, από τα πάρκα, τα πολυκαταστήματα και τις λεωφόρους, με αποτέλεσμα η κοινωνική συνοχή να χαλαρώνει.

Παρότι οι προτάσεις του Le Corbusier δεν υλοποιούνται, ασκούν μεγάλη επιρροή στα μεταγενέστερα πρότυπα αστικής ανάπτυξης. Τόσο οι μεταπολεμικές αναπτύξεις των αμερικανικών προαστίων, όσο και οι νέες πόλεις της Ευρώπης, αλλά και οι επεμβάσεις που γίνονται μεταπολεμικά στις υφιστάμενες, στα πλαίσια της ανοικοδόμησης, λόγω των καταστροφών, συσχετίζονται με τις απόψεις αυτές.¹¹

ΠΡΙΝ ΤΟ Β ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Κατά το Μεσοπόλεμο, ο κλειστός τύπος δόμησης φθίνει ακόμη περισσότερο, καθώς η κοινωνία έχει απαιτήσεις για άνεση, ιδιωτικότητα, ατομική κατοικία, ανεξαρτησία, ως λύση στο πρόβλημα του συνωστισμού των πόλεων, το οποίο εντείνεται κατά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο.¹² Αυτό, σε συνδυασμό με τον εκσυγχρονισμό των κυκλοφοριακών δικτύων και των μέσων μαζικής μεταφοράς (υπέργειος και υπόγειος σιδηρόδρομος) και την εξάπλωσή τους προς τις βιομηχανικές ζώνες (εργατική τάξη) και την αστική περιφέρεια, αλλά κυρίως με την ευρεία διάδοση του αυτοκινήτου,

⁹ <http://sflsclass10.spaces.live.com/Blog/cns!51265397BCC68F3!1414.entry>

¹⁰ http://courses.arch.ntua.gr/fsr/126092/LC_ville_contemporaine_radieuse.ppt

¹¹ Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995 [σελ. 335 – 351, *Επίμετρο: Η Επιστήμη της Πολεοδομίας*], σελ. 346

¹² Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 145 – 156, *Η Αφομοίωση των Στοιχείων της Στοάς από τον Τύπο του Μεγάλου Εμπορικού Καταστήματος (Πολυκατάστημα)*], σελ. 147

τη δεκαετία του 1920 στις ΗΠΑ, που έχουν ως αποτέλεσμα την ελάττωση της απόστασης, δημιουργούν μια γενικευμένη τάση προς την αποκέντρωση, αρχικά στις αμερικανικές πόλεις.¹³ Εφόσον η επιλογή του τόπου κατοικίας παύει να εξαρτάται από τη γειτνίασή του με τον τόπο εργασίας, εντείνεται σε όλα τα κοινωνικά στρώματα η ζήτηση κατοικίας έξω από την πόλη, στα αναπτυσσόμενα προάστια της αστικής περιφέρειας, μιας ενδιάμεσης ζώνης μεταξύ πόλης και υπαίθρου.¹⁴

Παράλληλα, με την ενίσχυση του τριτογενούς τομέα παραγωγής, ένας επιπλέον λειτουργικός και χωρικός διαχωρισμός λαμβάνει χώρα, αυτός μεταξύ παραγωγής και διοίκησης των βιομηχανιών. Η τελευταία αποκόπτεται από το χώρο των εργοστασίων και μεταφέρεται σταδιακά στα κέντρα των πόλεων, τα οποία συγκεντρώνουν και τις υπόλοιπες, σχετικές διοικητικές και οικονομικές υπηρεσίες. Πρόκειται για τη γέννηση του CBD: Central Business District, το οποίο γενικεύεται μεταπολεμικά, δηλαδή του κεντρικού επιχειρηματικού πόλου, που είναι ιδιαίτερα συνήθης στις αμερικανικές πόλεις, και προκύπτει, από τις επενδύσεις που γίνονται στις εγκαταλελειμμένες περιοχές και τα κτίρια, του εκάστοτε μητροπολιτικού πυρήνα.¹⁵

Αρχικά, ιδίως τα προάστια, στα οποία κατοικεί η εργατική τάξη, έχουν ως πυρήνα τους, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και αναπτύσσονται κατά μήκος των γραμμών, ενώ η έκτασή τους είναι περιορισμένη, ώστε οι αποστάσεις από και προς το σταθμό να μπορούν να διανύονται με τα πόδια.¹⁶ Όταν όμως διαδίδεται ευρέως το αυτοκίνητο, παύει να υπάρχει περιορισμός, τόσο στη χωροθέτηση, όσο και στην κλίμακα και το μέγεθος των οικισμών, οι οποίοι έχουν ως ραχοκοκαλιά τους, τους αυτοκινητόδρομους, μπορούν όμως να εκτείνονται σε μεγάλο βάθος.¹⁷

^{13 14} Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 59 – 69, *The Soft Edge of Suburbia*], σελ. 59

¹⁵ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 1.2

^{16 17} Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 59 – 69, *The Soft Edge of Suburbia*], σελ. 62

Η προαστιοποίηση συνεπάγεται την αρχή του τέλους της παραδοσιακής πόλης, η οποία αναπτύσσεται γύρω από ένα κέντρο, που συνιστά τον πυρήνα της κοινωνικής, πολιτικής και οικονομικής ζωής. Το αποτέλεσμα της μετακίνησης του πληθυσμού προς την περιφέρεια, είναι από τη μια η ταχεία εξάπλωση της πόλης, η οποία αποκτά τεράστια κλίμακα, και από την άλλη η μείωση της ζωτικότητας των αστικών κέντρων, τα οποία περικλείονται από αυτοκινητόδρομους.

ΜΕΤΑ ΤΟ Β ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο παρατηρείται μια παγκόσμια πληθυσμιακή έκρηξη, που συνοδεύεται από έντονη αστικοποίηση.¹⁸ Εξαιτίας όμως του κορεσμού των αστικών κέντρων και της μείωσης των ευκαιριών που προσφέρονται σε αυτά, λόγω και της σταδιακής τριτογενεοποίησης της παραγωγής,¹⁹ της τελειοποίησης των υποδομών, αλλά και της ευμάρειας και της αύξησης των απαιτήσεων για άνεση, η προαστιοποίηση εντείνεται και οι μητροπολιτικές περιοχές μεγαλώνουν, καταλαμβάνοντας πρώην αγροτικές εκτάσεις, και χάνοντας τα σαφή τους όρια.²⁰ Το φαινόμενο αυτό συνδυάζεται με τον κατακερματισμό, την υποβάθμιση και την εμπορευματοποίηση των πολεοδομικών πυρήνων, στην Αμερική και την Ευρώπη.

Στα πλαίσια της αστικής διάχυσης των αμερικανικών πόλεων, δημιουργείται μεγάλος αριθμός αυτόνομων προαστίων, στα οποία η πρόσβαση επιτυγχάνεται κυρίως με το αυτοκίνητο, με πυρήνα ένα γραμμικό εμπορικό πόλο, με τοπικές αρχικά εξυπηρετήσεις (commercial strip), όπου εκατέρωθεν αυτοκινητόδρομου παρατάσσονται σουπερμάρκετ, φαρμακείο αλυσίδες ξενοδοχείων και εστιατορίων, εκθέσεις επίπλων και αυτοκινήτων και ένα

¹⁸ ²⁰ Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004 [σελ. 1 – 10, *Introduction*]

¹⁹ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 1.1

περιφερειακό shopping mall.²¹ Το τελευταίο αποτελεί τον πρόγονο των μεταγενέστερων υπεραγορών²² των αστικών περιφερειών.

Αντίστοιχα, στην Ευρώπη σχηματίζονται πολλές αυτόνομες «πόλεις – δορυφόροι», που έχουν ως πυρήνα τους, μια κεντρική εμπορική και διοικητική περιοχή, συχνά με ένα εμπορικό κέντρο, περιορισμένης όμως κλίμακας.²³

Οι νέες κεντρικότητες των ευρωπαϊκών και αμερικανικών προαστίων, όπου κατοικούν κυρίως οι εύποροι πολίτες, συνιστούν μια μικρογραφία του CBD, το οποίο, ιδίως στην Αμερική, που η περιαστικοποίηση του τριτογενούς τομέα εντείνεται, αρχίζει σταδιακά να παρακμάζει. Τα μητροπολιτικά κέντρα από την άλλη, γίνονται, και στις δύο περιπτώσεις, υποδοχείς μειονοτήτων, με αποτέλεσμα συχνά, να σχηματίζονται γκέτο, τα οποία συνυπάρχουν ή συνορεύουν με την κεντρική εμπορική, διοικητική και οικονομική περιοχή.

Τελικά, τα μητροπολιτικά κέντρα, που άλλοτε έσφυζαν από ζωή, τώρα ερημώνουν όταν κλείνουν τα γραφεία και τα καταστήματα, ενώ ο δημόσιος χώρος τους υποβαθμίζεται σε επίπεδο υγιεινής, ασφάλειας και αισθητικής.²⁴ Σε αυτά δεν επιτυγχάνεται κοινωνική και πληθυσμιακή μίξη, καθώς τα μεσαία και υψηλά στρώματα των προαστίων τα επισκέπτονται μόνο για να εργαστούν. Δημιουργείται συνεπώς μια διάχυτη πόλη, όπου η παραδοσιακή κεντρικότητα αντικαθίσταται από νέες εξωαστικές κεντρικότητες,²⁵ που συσχετίζονται με αυτήν μόνο μέσω των αυτοκινητόδρομων που τις συνδέουν. Παράλληλα, η κλίμακα του πεζού ανθρώπου αντικαθίσταται από αυτήν του αυτοκινήτου μηχανής. Ο παραδοσιακός εμπορικός δρόμος της γειτονιάς, που χρησιμοποιείτο ως χώρος κοινωνικής επαφής από τις κατώτερες κυρίως τάξεις, αντικαθίσταται από τις κλειστές κεντρικές αυλές των λαϊκών

²¹ Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004 [σελ. 177 – 201, *Planning for Sprawl: The Evolution of a regional Shopping Center*]

²² Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 75 – 77, Θεοδωράκη Καρολίνα, Θεοδωράκη - Πάτση Τζούλια, *Υπεραγορά: Η Τυποποίηση της Ψευδαίσθησης*], σελ. 75

²³ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 59 – 69, *The Soft Edge of Suburbia*], σελ. 67

²⁴ *Απουσία Αισθητικής, η Απουσία στην Πόλη – Πέρα από το Ωραίο*, εκδόσεις Futura, Αθήνα, 1998 [σελ. 44 – 51, Αίσωπος Γιάννης, *Η έκλειψη του Δημόσιου Χώρου*], σελ. 49

²⁵ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 235 – 260, *Η Επανεμφάνιση της Στοάς στα Πολυλειτουργικά Συγκροτήματα του Κέντρου των πόλεων και η Συμβολή της στην Ποιότητα του Περιβάλλοντος*], σελ. 244, 246 - 247

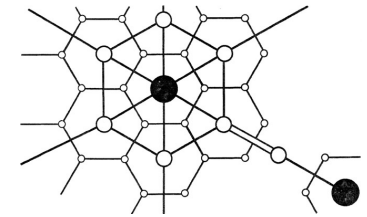
πολυκατοικιών και από τους ιδιωτικούς πεζόδρομους γραφείων, ξενοδοχείων και πολυκαταστημάτων,²⁶ ενώ τα ισόγεια μικροκαταστήματα και ο τύπος της στοάς – passage παρακμάζουν και δίνουν τη θέση τους στα πολυκαταστήματα και τα εμπορικά κέντρα του ανοιχτού τύπου δόμησης, που χωροθετούνται κυρίως στην αστική περιφέρεια, και προσφέρουν άνεση, ιδιωτικότητα, αυτονομία. Έτσι, η ζωντάνια του δρόμου χάνεται, ο αστικός χώρος εμπορευματοποιείται, ο δημόσιος βίος εσωτερικεύεται και ιδιωτικοποιείται, ενώ πλέον δεν πυκνώνει σε ένα μόνο κέντρο, γεγονός που προκαλεί τη διάλυση της κοινωνικής συνοχής.

ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1970 ΚΑΙ ΜΕΤΑ

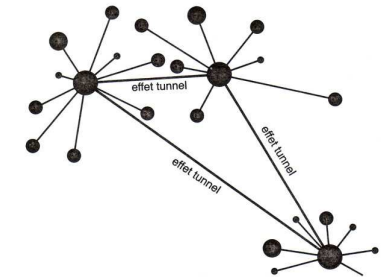
Η παγκόσμια πετρελαϊκή κρίση του 1973 σηματοδοτεί την αρχή της αποβιομηχάνισης και της επικράτησης του τριτογενούς τομέα παραγωγής στο δυτικό κόσμο, με αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας στις πόλεις, και την ύφεση της αστικής έκρηξης των προηγούμενων ετών.²⁷ Την περίοδο αυτή, η τελειοποίηση των διεθνών μεταφορικών και τηλεπικοινωνιακών δικτύων και υποδομών, η οικονομική και πολιτισμική παγκοσμιοποίηση και η αποδυνάμωση των εννοιών κράτος, πόλη, περιοχή, καθιερώνουν τη μεταμοντέρνα αποκέντρωση, ως μέρος της λογικής του ύστερου καπιταλισμού, με αποτέλεσμα να μεταφέρεται στα προάστια και η εργασία,²⁸ τόσο στην Αμερική, όσο και στην Ευρώπη. Είναι η στιγμή, κατά την οποία αρχίζει να εδραϊνεται μια νέα πραγματικότητα οικιστικής και κοινωνικής συνύπαρξης, ένας νέος αστικός σχηματισμός, που ξεφεύγει από τα χωρικά και λειτουργικά όρια της μητρόπολης. Πρόκειται για τη «Μετάπολη» (ή «Αναδυόμενη πόλη», «Generic City», «Citta Diffusa»), που σύμφωνα με το γάλλο κοινωνιολόγο Francois Ascher, είναι ένα σύνολο χώρων όπου το σύνολο ή τμήμα των κατοίκων,

²⁶ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 231 – 243, *The Advent of the Modernist Street*, σελ. 234, 239

²⁷ ²⁸ ³² Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 1.1



Εικ. 3. Δίκτυο τύπου Walter Christaller με ιεραρχική δομή πόλης και κεντρικούς τόπους.



Εικ. 4. Δίκτυο τύπου Francois Ascher με επίκεντρα και ακτίνες.



Εικ. 5. Αποψη των Docklands του ανατολικού Λονδίνου, του νέου επιχειρηματικού πόλου που αναπτύσσεται σε μια υποβαθμισμένη πρώην βιομηχανική - λιμενική περιοχή, κατά τις δεκαετίες του 1980 και 1990, και συναγωνίζεται αυτόν του κέντρου της πόλης.

των οικονομικών δραστηριοτήτων ή των περιοχών βρίσκονται ενσωματωμένα στην καθημερινή λειτουργία μιας μητρόπολης. Μια μετάπολη αποτελεί γενικώς ένα λεκανοπέδιο εργασίας, κατοίκησης και δραστηριοτήτων. Οι χώροι που συνθέτουν μια μετάπολη είναι κατ' ουσίαν ετερογενείς και όχι εξ ανάγκης συνεχείς. Μια μετάπολη περιλαμβάνει το λιγότερο μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους.²⁹ Ο φυσικός χώρος της πρώην βιομηχανικής μητρόπολης εξαπλώνεται, συμπεριλαμβάνοντας συχνά πολλές πόλεις, συνδεδεμένες μεταξύ τους, μέσα σε μια ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή, ενώ οι κεντρικοί τόποι της, αντικαθίστανται από τα επιχειρηματικά και μεταφορικά «επίκεντρα» («hubs») και τις «ακτίνες» («spokes»), που συνιστούν σημεία αστικής πυκνώσεως στην ευρύτερη περιφέρειά της.³⁰ Η «Μετάπολη» χαρακτηρίζεται από θραυσματικότητα, διασπορά, δικτύωση συμπληρωματικών λειτουργιών, ταχύτητα, κινητικότητα, ευελιξία και έλλειψη προβλεψιμότητας, ενώ σε αυτήν κυριαρχούν οι υπηρεσίες και η κατανάλωση, που έχουν την ισχύ να την καθορίζουν χωρικά και να τη μετασχηματίζουν διαρκώς.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, η αστική διάχυση εντείνεται και τις πόλεις της Ευρώπης, τόσο στον τομέα της οικιστικής ανάπτυξης, όσο και σε αυτόν των υποδομών και του λιανικού εμπορίου. Σε σχέση όμως με τις πόλεις της Ασίας και την Αμερικής, εδώ το φαινόμενο είναι λιγότερο έντονο και εξελίσσεται με πιο αργούς ρυθμούς, γεγονός που οφείλεται σε πολιτισμικούς λόγους, στον παραδοσιακά συνεκτικό ευρωπαϊκό αστικό ιστό, στην έλλειψη χώρου και στους ισχύοντες πολεοδομικούς κανονισμούς.³¹

Όπως πρωτύτερα στην Αμερική, έτσι και τώρα στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, τα εύπορα στρώματα μεταφέρονται στην αραιοκατοικημένη περιφέρεια, ενώ τα χαμηλά στρώματα, μεταξύ αυτών και οι μετανάστες

²⁹ Ascher Francois, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Παρίσι, 1995, σελ. 34

³⁰ Σημαιοφορίδης Γιώργος, *Διελεύσεις Κείμενα για την Αρχιτεκτονική και τη Μετάπολη*, Metapolis Press, Αθήνα, Μάϊος 2005 [σελ. 433 – 445, *Πόλεις σε Μετάβαση*], σελ. 436

³¹ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 57 – 60, Λαίνα Έλενα, *Malls: Η Διεθνής Εμπειρία*], σελ. 58

κατοικούν στα συμπαγή και πυκνοδομημένα αστικά κέντρα, τα οποία υποβαθμίζονται ακόμη περισσότερο. Αναπτύσσονται έτσι περιοχές εκτός κέντρου που παρέχουν πρόσφορο έδαφος για επενδύσεις, στις οποίες αρχικά εμφανίζονται μεγάλες εμπορικές συγκεντρώσεις, που σταδιακά εξελίσσονται σε πολυλειτουργικούς πόλους (ψυχαγωγία, πολιτισμός, υπηρεσίες, διαμονή, εργασία), οι οποίοι με τη σειρά τους έλκουν και διοικητικές και οικονομικές χρήσεις. Περιαστικοποιείται δηλαδή ο τριτογενής τομέας στο σύνολό του, δημιουργώντας εξωαστικές κεντρικότητες (edge town centers), με αποτέλεσμα πολλοί χώροι και εγκαταστάσεις των μητροπολιτικών πυρήνων να ερημώνουν ή να παρακμάζουν, όπως η παλιά κεντρική εμπορική, διοικητική και οικονομική περιοχή.³² Το ίδιο συμβαίνει και με ενδιάμεσες περιοχές, που δεν έχουν εξασφαλίσει την απαιτούμενη συνδεσιμότητα με άλλες, ακόμη και αν γειτνιάζουν με αυτές.

Οι παραπάνω εξελίξεις, προκαλούν μια στροφή προς την επιχειρηματική εκμετάλλευση των υποβαθμισμένων υποδομών (ιστορικά κέντρα, βιομηχανικές ζώνες, αδρανείς περιοχές, αστικά κενά) των αμερικανικών, και των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων, με στόχο την αναζωογόνηση και την επανακατοίκησή τους από μεσαία και υψηλά στρώματα, καθώς και την προσέλκυση τουριστών.³³ Στο πλαίσιο του εξωραϊσμού τους, λαμβάνουν χώρα θεματικές αστικές αναπλάσεις, πεζοδρομήσεις, ενοποιήσεις μνημείων και αρχαιολογικών χώρων, επεμβάσεις και ανακαινίσεις σε υφιστάμενα κελύφη, επανάχρηση παραδοσιακών εμπορικών δρόμων και αναπλάσεις ολόκληρων τμημάτων.³⁴ Παράλληλα, υπάρχει μια τάση επαναφοράς σε αυτά, λειτουργιών που παραδοσιακά συνυπήρχαν, με αποτέλεσμα, εκτός από κατοικίες, να συγκεντρώνονται λειτουργίες διοικητικού και οικονομικού χαρακτήρα, καθώς και χώροι κατανάλωσης, πολιτισμού, ψυχαγωγίας και αναψυχής. Τελικά, η εμπορευματοποίηση των αστικών κέντρων, κατορθώνει να τα αναβαθμίσει επιχειρηματικά και να επαναφέρει μέρος των μεσαίων και υψηλών κοινωνικών

³³ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 1.2

³⁴ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 231 – 243, *The Advent of the Modernist Street*, σελ. 234, 23

στρωμάτων σε αυτά, φαινόμενο που έχει οριστεί από τον άγγλο κοινωνιολόγο Ruth Glass ως «gentrification». *One by one, many of the working class quarters of London have been invaded by the middle-classes—upper and lower. Shabby, modest mews and cottages—two rooms up and two down—have been taken over, when their leases have expired, and have become elegant, expensive residences ... Once this process of 'gentrification' starts in a district it goes on rapidly until all or most of the original working-class occupiers are displaced and the whole social character of the district is changed.* ³⁵ Το φυσικό όμως επακόλουθο της αναζωογόνησής τους, είναι αύξηση της αξίας των ενοικίων και του κόστους ζωής, ο εκτοπισμός των κατώτερων στρωμάτων, που ως τώρα κατοικούν σε αυτά, και η διασπορά τους προς την περιφέρεια ή άλλες φθηνότερες περιοχές του κέντρου.

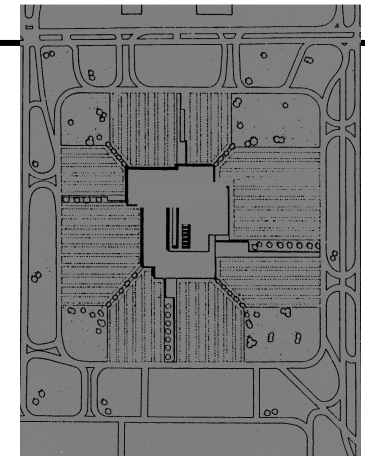
³⁵ Ruth Glass, 1964 (<http://www.urbandictionary.com/define.php?term=gentrification>)

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20^ο ΑΙΩΝΑ

Ο ΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΤΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Στα πλαίσια της αστικής εξάπλωσης, της πολυκεντρικότητας και της τάσης εσωτερίκευσης του δημόσιου βίου, δημιουργείται, από τη δεκαετία του 1920, σε κομβικά σημεία της πρώην αγροτικής περιφέρειας των αμερικάνικων πόλεων, ένας νέος τύπος συγκέντρωσης λιανικού εμπορίου, το εμπορικό κέντρο, βασισμένος σε παλαιότερα πρότυπα. Από αυτό, έπειτα από μακρόχρονη εξελικτική πορεία, προκύπτουν άλλοι, όπως το shopping mall, ο πολυχώρος εμπορίου και αναψυχής και το εκπτώτικό χωριό. Σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο των Εμπορικών Κέντρων (ICSC), ως εμπορικό κέντρο ορίζεται ένα σύνολο από εγκαταστάσεις λιανικού εμπορίου, υπό ενιαία ιδιοκτησία, με κοινό σχεδιασμό, κατασκευή και διαχείριση, το οποίο παρέχει θέσεις στάθμευσης.³⁶ Σύμφωνα με τον αυστριακό αρχιτέκτονα Victor David Gruen (1903 – 1980), ως mall ορίζεται ένα δίκτυο κύριων και δευτερευόντων υπαίθριων ή στεγασμένων πεζόδρομων.³⁷ Επειδή αυτό, σε συνδυασμό με τις αυλές, συνιστά αργότερα τη βάση του κλειστού εμπορικού κέντρου, επικρατεί η χρήση του όρου mall ή shopping mall για ολόκληρο το συγκρότημα. Εκτός από εφευρέτης του όρου shopping mall, ο Victor Gruen είναι γνωστός για το σχεδιασμό μεγάλου αριθμού κλειστών εμπορικών κέντρων στα αμερικανικά προάστια, με τη φιλοδοξία αυτά να αποτελέσουν κοινοτικά κέντρα.

Η εξελικτική πορεία του προαστιακού εμπορικού κέντρου κατά τον 20^ο αιώνα, το οποίο μεταφέρεται μεταπολεμικά και στα αστικά κέντρα, είναι αρχικά προς την κατεύθυνση της αυτονόμησης, της εσωστρεφούς διάταξης, της δημιουργίας κλειστού χώρου, της αποκοπής από το αστικό περιβάλλον, της ενσωμάτωσης πληθώρας χρήσεων για την προσέλκυση πελατείας και της επέκτασης, ενώ αργότερα προς τη δημιουργία ανοιχτού, φαινομενικά



Εικ. 6. Το διάγραμμα του προαστιακού shopping mall και το τρίπτυχο προσπελασιμότητα, έκταση, θέσεις στάθμευσης.

³⁶ Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004 [σελ. 177 – 201, *Planning for Sprawl: The Evolution of a regional Shopping Center*], σελ. 177

³⁷ Ορισμός, Gruen Victor

εξωστρεφούς χώρου, τόσο έξω όσο και μέσα στις πόλεις. Προς το τέλος μάλιστα του αιώνα, αναβιώνουν και παλαιότεροι τύποι, όπως η αυτόνομη στοά του συνεκτικού αστικού ιστού. Το εμπορικό κέντρο, με τις τάσεις που το συνοδεύουν κάθε φορά, φτάνει στην Ευρώπη, με μια μικρή καθυστέρηση.

Οι νέος τύπος εμπορικής συγκέντρωσης διαρθρώνεται γύρω από το τρίπτυχο καταστήματα (απλά ή μαγνήτες), στάθμευση και υποδομές για την εξυπηρέτησή τους.³⁸ Ως προς τις κυκλοφοριακές υποδομές, αυτές διακρίνονται στους αυτοκινητόδρομους, τις διακλαδώσεις τους, τους δρόμους του παρκινγκ και τις ράμπες για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, στα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα για την κυκλοφορία των μέσων μαζικής μεταφοράς, στο δίκτυο πεζόδρομων - στοών και αυλών - αιθρίων και στις κυλιόμενες σκάλες και ανελκυστήρες για την οριζόντια και κατακόρυφη κυκλοφορία των πεζών, και στους βοηθητικούς δρόμους και στις ράμπες για την τροφοδοσία, ως τέσσερις διαφορετικές ενότητες, που συνυπάρχουν και αλληλοσυμπληρώνονται.³⁹ Η χωροθέτηση του εμπορικού κέντρου μακριά από τους μητροπολιτικούς πυρήνες, συχνά σε περιοχές εκτός σχεδίου πόλης, μεταξύ αυτής και της υπαίθρου, του εξασφαλίζει, πέραν της φθηνής γης, δυνατότητα μελλοντικής επέκτασης, εξαιτίας της επάρκειας χώρου, καθώς και εύκολη προσπελασιμότητα, εφόσον γειτνιάζει με περιφερειακούς κόμβους αυτοκινητόδρομων και μεταφορικά συστήματα (σταθμοί τρένου και μετρό).⁴⁰ Αυτό συνιστά πόλο έλξης οικιστικών και επιχειρηματικών συγκεντρώσεων γύρω του, με αποτέλεσμα να σχηματίζονται νέες, εξωαστικές κεντρικότητες, η αξία της περιοχής να αυξάνεται και αυτή να αναβαθμίζεται επιχειρηματικά. Γίνεται εμφανές, ότι για το σχεδιασμό και τη μελλοντική επιτυχία ενός εμπορικού κέντρου και της ευρύτερης περιοχής του απαιτείται διεπιστημονική συνεργασία (κοινωνιολόγοι, οικονομολόγοι, ψυχολόγοι, στατιστικολόγοι, συγκοινωνιολόγοι, επιχειρηματίες, ειδικοί έμποροι,

³⁸ Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 162 - 163

³⁹ Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, H. P. A, 1960 [σελ. 74 - 97, *Planning the Site*], σελ. 80 - 81

⁴⁰ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006, [σελ. 78 – 81, Σαρήγιαννης Γεώργιος Μ., *Ο Εκφυλισμός των Κέντρων της Πόλης, τα Malls και τα Παιχνίδια των Επενδυτών*], σελ. 79

δικηγόροι, αρχιτέκτονες).⁴¹ Η κίνηση σε αυτό εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από εξωγενείς παράγοντες (καιρός, οικονομία, μόδα), ενώ παρουσιάζει διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια της μέρας, του μήνα, του έτους. Το εμπορικό κέντρο έχει συνήθως μικρή διάρκεια ζωής, εφόσον η οποιαδήποτε αλλαγή στο χαρακτήρα της περιοχής, στην οποία βρίσκονται μπορεί να οδηγήσει στην παρακμή του. Για το λόγο αυτό η επιλογή της κατάλληλης χωροθέτησης είναι ζωτικής σημασίας.⁴²

Το εμπορικό κέντρο του 20^{ου} αιώνα ενσωματώνει και άλλες λειτουργίες, ώστε να προσελκύει ένα ευρύ φάσμα καταναλωτών. Προσπαθεί να επιτύχει στο εσωτερικό του ένα καθαρό, άνετο, οικείο και ασφαλές περιβάλλον, μακριά από δυσάρεστες παρεμβολές (έλλειψη συμφόρησης, ευρυχωρία, ασφάλεια λόγω της αστυνόμευσης και των μηχανισμών ελέγχου όπως κάμερες, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης, ανιχνευτές, ραντάρ, ελεγχόμενη προσπέλαση, τεχνητός και ελεγχόμενος φωτισμός και αερισμός, κλιματισμός και θέρμανση, άνεση με τη χρήση κυλιόμενων σκαλών και ανελκυστήρων, προστασία από τα καιρικά φαινόμενα και την ατμοσφαιρική ρύπανση, ησυχία, απουσία αυτοκινήτου, απουσία οσμών, αποφυγή ανεπιθύμητων συναντήσεων), που ταυτόχρονα όμως να μοιάζει με φυσικό (χρήση υπαίθριων και ημιυπαίθριων χώρων, φύτευσης, υδάτινων στοιχείων, γλυπτών, καθιστικών), με στόχο να αποτελέσει καθημερινό προορισμό και σημείο συνάντησης για τους επισκέπτες, το υποκατάστατο δηλαδή του αστικού δημόσιου χώρου.⁴³ Ιδίως το προαστιακό εμπορικό κέντρο αναφέρεται πρωτίστως στους αποξενωμένους κατοίκους των προαστίων που δεν εργάζονται (γυναίκες, παιδιά, ηλικιωμένοι).⁴⁴

⁴¹ ⁴⁴ Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, H. Π. Α, 1960 [σελ. 11 – 14, *Introduction*], [σελ. 15 – 24, *Prologue*]

⁴² Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 174 - 177

⁴³ Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 154 - 155

Η ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗ

- Το πρώτο προαστιακό εμπορικό κέντρο, που βασίζεται στην πρόσβαση με το αυτοκίνητο, με στόχο την εξυπηρέτηση των εμπορικών αναγκών μιας ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής, είναι το Country Club Plaza Shopping Center στο Kansas City του Missouri στις ΗΠΑ, που σχεδιάζεται από τον E.W. Tanner το 1922.⁴⁵ Αναπτύσσεται παράλληλα με την οικιστική περιοχή γύρω του (συνολική έκταση 223000 τ. μ.) της οποίας αποτελεί κοινοτικό κέντρο, και περιλαμβάνει χώρους εμπορίου και εστίασης στο ισόγειο, και διοικητικά γραφεία στον όροφο, ενώ οι θέσεις στάθμευσης τοποθετούνται διακριτικά κάτω ή πίσω από τα κτίρια που το απαρτίζουν.⁴⁶

- Προς το τέλος της δεκαετίας του 1920, γενικεύεται ο τύπος της μονώροφης γραμμικής εμπορικής μονάδας, κατά μήκος των αυτοκινητόδρομων των αμερικανικών προαστίων, όπου τα καταστήματα βρίσκονται σε σειρά, πάνω ή σε υποχώρηση από το δρόμο, και συνδέονται με υπαίθριο ή ημιυπαίθριο διάδρομο, μπροστά από τον οποίο υπάρχουν θέσεις στάθμευσης.⁴⁷ Αυτή είναι τοπικού ή περιφερειακού προσανατολισμού και συνδυάζει ένα σουπερμάρκετ, ένα φαρμακείο, και μαγαζιά ειδικών χρήσεων (βενζινάδικο, βίντεο κλαμπ, καθαριστήριο, τράπεζα).⁴⁸

Σε αυτή την πρώιμη φάση απομάκρυνσης του λιανικού εμπορίου από την πόλη, και μεταφοράς του στα προάστια, οι συγκεντρώσεις του είναι εξωστρεφείς.

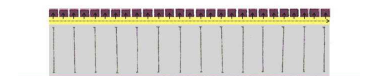
- Κατά τη δεκαετία του 1950, ο τύπος της γραμμικής εμπορικής μονάδας των αμερικανικών προαστίων διασπάται σε επιμέρους γραμμικές μονάδες με καταστήματα, οι οποίες οργανώνονται γύρω από ένα δίκτυο υπαίθριων πεζόδρομων (mall) με καθιστικά και φύτευση (γραμμική διάταξη), ή γύρω από μια υπαίθρια αυλή (περίκεντρη



Εικ. 7 Αποψη τμήματος του Country Club Plaza Shopping Center, Kansas City, Missouri, ΗΠΑ.



Εικ. 8 Τύπος γραμμικής εμπορικής μονάδας πάνω στον αυτοκινητόδρομο.



Εικ. 9 Τύπος γραμμικής εμπορικής μονάδας σε υποχώρηση από τον αυτοκινητόδρομο.



Εικ. 10 Αποψη τμήματος μικρής γραμμικής εμπορικής μονάδας, Upstate, Νέα Υόρκη, ΗΠΑ.

⁴⁵ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 57 – 60, Λαίνα Έλενα, *Malls: Η Διεθνής Εμπειρία*], σελ. 57

⁴⁶ Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004 [σελ. 177 – 201, *Planning for Sprawl: The Evolution of a regional Shopping Center*], σελ. 181

⁴⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Strip_malls

⁴⁸ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 221 – 234, *Η Αφομοίωση των Στοιχείων της Στοάς από τον Τύπο του Μεγάλου Εμπορικού Καταστήματος (Πολυκατάστημα)*], σελ. 224

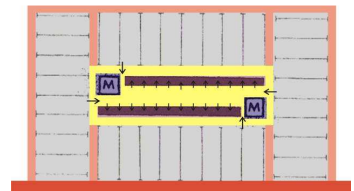
διάταξη ή διάταξη συστάδας), ενώ τα πολυκαταστήματα (καταστήματα μαγνήτες ή άγκυρες) τοποθετούνται σε κομβικά σημεία του συγκροτήματος (αρχή, κέντρο ή τέλος μονάδων, κέντρο αυλής), και οι θέσεις στάθμευσης περιμετρικά.⁴⁹ Σταδιακά δηλαδή, οι συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου απομονώνονται από το δρόμο και γίνονται εσωστρεφείς, με στόχο τη δημιουργία ενός ανετότερου περιβάλλοντος για τους επισκέπτες καταναλωτές, ενώ τα πολυκαταστήματα βοηθούν στον προσανατολισμό τους στο συγκρότημα. Παράλληλα, αυτές εμπλουτίζονται και με μη εμπορικές χρήσεις (ψυχαγωγία, πολιτισμός, υπηρεσίες), ενώ προσελκύουν οικιστικές και επιχειρηματικές συγκεντρώσεις γύρω τους.⁵⁰

Πρόκειται για την πρώτη φάση αυτονόμησης και αποκοπής των εμπορικών συγκεντρώσεων από τον αστικό ιστό, φαινόμενο που γενικεύεται τις επόμενες δεκαετίες.

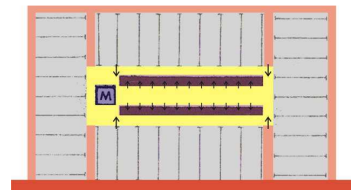
- Κομβικό σημείο στην εξέλιξη του εμπορικού κέντρου στην Αμερική, συνιστά η επίτευξη ελεγχόμενου κλίματος (θέρμανση, κλιματισμός) στο εσωτερικό του, που επιτρέπει τη δημιουργία, από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 και μετά, του τύπου του τελείως κλειστού συγκροτήματος, του shopping mall, το οποίο εξασφαλίζει συνθήκες άνεσης στον επισκέπτη - καταναλωτή, τόσο κατά τη διάρκεια των αγορών του, όσο και κατά τη μεταφορά των προϊόντων στο αυτοκίνητο.⁵¹ Στον τύπο αυτόν, που είναι συνήθως περιφερειακού προσανατολισμού και συνιστά εξέλιξη του προηγούμενου, χρησιμοποιείται, ένα δίκτυο αυλών - αιθρίων και στεγασμένων διαδρόμων - στοών (mall), για την κίνηση των επισκεπτών και την είσοδο στα καταστήματα και το συγκρότημα, ως οργανωτικός κάρναβος της σύνθεσής και συνδεδετικό στοιχείο των όγκων της.

⁵⁰ http://en.wikipedia.org/wiki/Northland_Center

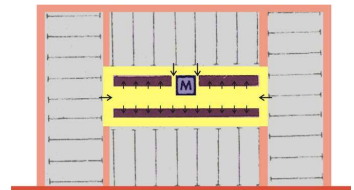
⁵¹ Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 128 - 135



Εικ. 11. Τύπος διπλής γραμμικής εμπορικής μονάδας με 2 καταστήματα μαγνήτες και θέσεις στάθμευσης περιμετρικά.



Εικ. 12. Τύπος διπλής γραμμικής εμπορικής μονάδας με 1 κατάστημα μαγνήτη και θέσεις στάθμευσης περιμετρικά.



Εικ. 13. Τύπος διπλής γραμμικής εμπορικής μονάδας με 1 κατάστημα μαγνήτη και θέσεις στάθμευσης περιμετρικά.



Εικ. 14. Αποψη του Northgate Shopping Center, Northgate, Seattle, Washington, ΗΠΑ, 1950, του John Graham.

Είναι η περίοδος της πλήρους αυτονόμησης και αποκοπής των εμπορικών συγκεντρώσεων από το περιβάλλον των προαστίων, θέτοντας τις βάσεις για τη δημιουργία των γιγάντιων, τυποποιημένων και απρόσωπων κτιρίων – κουτιών των επόμενων δεκαετιών.

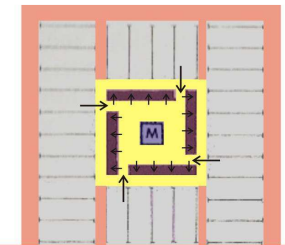
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ SOUTHDALE SHOPPING CENTER, EDINA, MINNESOTA, ΗΠΑ, 1956 (Gruen Victor)

Πρόκειται για το πρώτο τελείως κλειστό, προαστιακό εμπορικό κέντρο, δηλαδή για το πρώτο shopping mall, που βασίζεται στη δημιουργία τεχνητού κλίματος στο εσωτερικό του, με κεντρικό σύστημα θέρμανσης και κλιματισμού, αλλά και συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας.⁵² Το συγκρότημα είναι περιφερειακού προσανατολισμού, βρίσκεται πάνω σε αυτοκινητόδρομο και περιτριγυρίζεται από θέσεις στάθμευσης, ενώ αποτελεί αφορμή για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής (οδικό δίκτυο, οδικοί κόμβοι, τοπικά εμπορικά κέντρα, διαμερίσματα, γραφεία, ξενοδοχειακές μονάδες, χώροι εστίασης, χώροι αναψυχής, εκθεσιακό κέντρο, ιατρικό κέντρο, χώροι στάθμευσης) και τη δημιουργία μιας νέας κεντρικότητας.⁵³ Πρόκειται για μια κατασκευή χωρίς ανοίγματα, η οποία εξαιτίας της κλίσης του εδάφους, κλιμακώνεται σε δύο επίπεδα, τα οποία εξυπηρετούνται από αντίστοιχα τμήματα του παρκινγκ, ενώ οι βοηθητικοί χώροι και η τροφοδοσία των καταστημάτων βρίσκονται στο υπόγειο. Κέντρο της σύνθεσης συνιστά μια αυλή – αίθριο με χώρους φαγητού, ζωολογικό κήπο και χώρο για εκδηλώσεις, όπου εξασφαλίζεται φυσικός και τεχνητός φωτισμός και κλιματισμός.⁵⁴ Από αυτήν ξεκινά και το δίκτυο στεγασμένων διαδρόμων – στοών, προς τα καταστήματα και τις εισόδους του εμπορικού κέντρου. Εκατέρωθεν της αυλής, στις άκρες του συγκροτήματος, βρίσκονται τα δύο πολυκαταστήματα, εκ των οποίων το ένα είναι τριώροφο, ενώ το άλλο διώροφο, όπως και οι υπόλοιποι χώροι.⁵⁵

⁵² Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 193

⁵³ Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960 [σελ. 98 – 109, *Planning the Surrounding Area*], σελ. 109

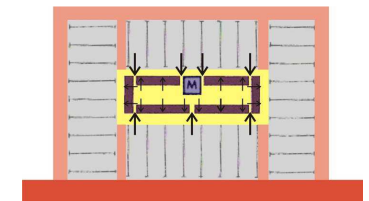
^{54 55} Maitland Barry, *Shopping Malls, Planning & Design*, Construction Press, New York, 1985 [σελ. 6 – 22, *The Invention of the Industrialised Mall*], σελ. 11 - 13



Εικ. 15. Τύπος περίκεντρης σύνθεσης επιμέρους γραμμικών εμπορικών μονάδων με 1 κατάστημα μαγνήτη και θέσεις στάθμευσης περιμετρικά.



Εικ. 16. Αποψη του Northland Shopping Center, Southfield, Detroit, Michigan, ΗΠΑ, 1954 του Victor Gruen.



Εικ. 17. Τύπος κλειστής περίκεντρης σύνθεσης επιμέρους γραμμικών εμπορικών μονάδων με 1 κατάστημα μαγνήτη και θέσεις στάθμευσης περιμετρικά.

- Κατά τη δεκαετία του 1970 τελειοποιείται ο τύπος του shopping mall της αμερικανικής αστικής περιφέρειας,⁵⁶ ενώ από τη δεκαετία του 1980 η έκτασή του αυξάνεται και το πρόγραμμά του εμπλουτίζεται, αρχικά με την προσθήκη πολιτιστικών δραστηριοτήτων (μουσεία, εκθεσιακοί χώροι, θέατρα) και δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου (σινεμά, χώροι εστίασης, νυχτερινά κέντρα, θεματικά και ψυχαγωγικά πάρκα, ενυδρεία, πισίνες, γήπεδα, παγοδρόμια), και αργότερα και άλλων χρήσεων (κατοικία, γραφεία, ξενοδοχεία, συνεδριακοί χώροι, εκκλησίες, σχολεία, υπηρεσίες, σταθμοί μετεπιβίβασης), στα πρότυπα πόλης, προκειμένου οι επισκέπτες να περνούν περισσότερο χρόνο σε αυτό, εξέλιξη η οποία οδηγεί στο σύγχρονο πολυλειτουργικό κέντρο,⁵⁷ υπερτοπικού χαρακτήρα,⁵⁸ το οποίο συχνά είναι ανοιχτό.

Την περίοδο αυτή, οι γιγάντιες εμπορικές συγκεντρώσεις δημιουργούν πλήθος προβλημάτων στην περιοχή τους, όπως αισθητική αλλοίωση, θόρυβος, κυκλοφοριακό φόρτο και περιβαλλοντική επιβάρυνση. Παράλληλα, οι εγκαταστάσεις τους και ιδίως οι αχανείς χώροι στάθμευσης που τις περιτριγυρίζουν συνιστούν νεκρές ζώνες κατά τη διάρκεια της νύχτας.

- Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 η έκτασή του πολυλειτουργικού συγκροτήματος των αμερικανικών προαστίων μεγαλώνει ακόμη περισσότερο, προς στην κατεύθυνση μιας περιφερειακής κεντρικότητας, ενώ αυτό διασπάται σε υποενότητες – «κουτιά» μεγάλου μεγέθους, ανάμεσα στις οποίες μεσολαβούν αχανείς χώροι στάθμευσης, με αποτέλεσμα να χρειάζεται αυτοκίνητο για να πάει ο καταναλωτής από τη μια στην άλλη.⁵⁹

Οι πολυλειτουργικές συγκεντρώσεις αυτής της περιόδου, αποτελούμενες από malls μέσα σε mall, προσπαθούν να δημιουργήσουν μια μικρογραφία αυτόνομης πόλης μακριά από τους μητροπολιτικούς πυρήνες. Μιας πόλης όμως

⁵⁶ Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004 [σελ. 177 – 201, *Planning for Sprawl: The Evolution of a regional Shopping Center*], σελ. 177 - 184

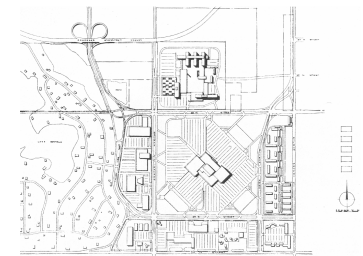
⁵⁷ ⁶³ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 61 – 62, Σακελλαρίδου Αρετή, Χατζηκωνσταντίνου Ευαγγελία, *Το Εμπορικό Κέντρο ως Αστικός Προορισμός*], σελ. 62

⁵⁸ ⁶⁰ ⁷⁴ Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004 [σελ. 177 – 201, *Planning for Sprawl: The Evolution of a regional Shopping Center*], σελ. 177 - 184

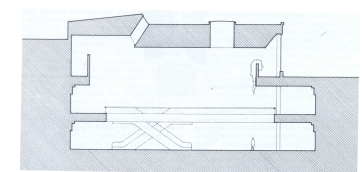
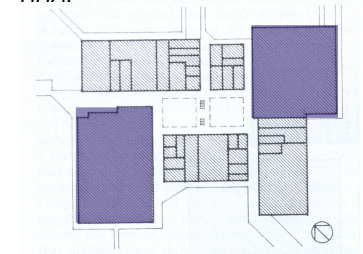
⁵⁹ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 73 – 74, Αντωνιάδης Αντώνης Κ., *Πόλη Διαλυτικά Πολυδύναμη*], σελ. 73



Εικ. 18. Αποψη του Southdale Shopping Center, Twin Cities, Edina, Minnesota, Minneapolis, ΗΠΑ, 1956.



Εικ. 19. Τοπογραφικό του Southdale Shopping Center στις ΗΠΑ.



Εικ. 20., 21. Κάτοψη και τομή του Southdale Shopping Center στις ΗΠΑ.

ιδιωτικής και φυλασσόμενης, από την οποία εκλείπει η ζωντάνια, η αστική συνέχεια και η ανθρώπινη κλίμακα του παραδοσιακού αστικού κέντρου, και η οποία αποθαρρύνει το χάζεμα και την κοινωνική συναναστροφή. Παράλληλα, οι αχανείς εκτάσεις των πολυλειτουργικών συγκροτημάτων που δεν περιλαμβάνουν κατοικία και ξενοδοχεία στο πρόγραμμά τους, γίνονται αρκετά επικίνδυνες, ιδίως τις νυχτερινές ώρες, όταν αυτά ερημώνουν.

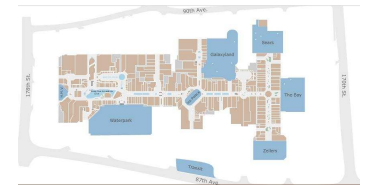
- Την ίδια περίοδο, αν και συνεχίζουν να δημιουργούνται κλειστά συγκροτήματα στα αμερικανικά προάστια, κερδίζει έδαφος άλλος ένας τύπος ανοιχτής εμπορικής συγκέντρωσης, αποτελούμενης από διάσπαρτες μικρές κτιριακές μονάδες, για τη σύνδεση των οποίων χρησιμοποιείται συχνά ένα δίκτυο υπαίθριων πεζόδρομων και πλατειών.⁶⁰ Χαρακτηριστικά παραδείγματα του τύπου αυτού είναι το εκπαιδευτικό χωριό (outlet) και το θεματικό εμπορικό κέντρο, που έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα.

Είναι η στιγμή κατά την οποία ξεκινά η επιφανειακή αναβίωση των αξιών της κοινότητας και της γειτονιάς, μέσω της προσομοίωσης του παραδοσιακού αστικού εμπορικού δρόμου και της αναπαραγωγής ξεπερασμένων μορφών και προτύπων.⁶¹ Οι εμπορικές και πολυλειτουργικές συγκεντρώσεις αυτού του τύπου υιοθετούν οικεία κλίμακα που τις κάνει να φαίνονται εξωστρεφείς, όμως στην πράξη συνιστούν αυτόνομους καταναλωτικούς κόσμους, στο πρότυπο της Disneyland,⁶² αποκομμένους τόσο την πόλη, όσο και από το περιβάλλον των προαστίων, με τεράστια συνολική έκταση, και οριοθετημένους από αχανείς χώρους στάθμευσης περιμετρικά.

- Παράλληλα με τις προηγούμενες τάσεις, την περίοδο αυτή ανασυγκροτούνται τμήματα υποβαθμισμένων αμερικανικών μητροπολιτικών πυρήνων και βιομηχανικών ζωνών, στην κατεύθυνση της αναβίωσης του παραδοσιακού αστικού εμπορικού κέντρου, ώστε αυτά να προσελκύσουν καταναλωτές και τουρίστες. Στα τμήματα που επιλέγονται να αναζωογονηθούν γίνονται πολεοδομικές αναπλάσεις, όπως πεζοδρόμηση ευρύτερων περιοχών, εξωραϊσμός πλατειών και ενσωμάτωση εμπορικών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών χρήσεων στα υπάρχοντα κτίρια



Εικ. 22. Αποψη του West Edmonton Mall, Edmonton, Alberta, Καναδάς, 1981, συνολικής έκτασης 570000 τ. μ.



Εικ. 23. Σχεδιάγραμμα κάτοψης του West Edmonton Mall, Edmonton, Alberta, Καναδάς, 1981, συνολικής έκτασης 570000 τ. μ.



Εικ. 24. Αποψη του προασιακού τοπίου του Addison, Dallas, Texas, ΗΠΑ, με πολυλειτουργικά συγκροτήματα, οι επιμέρους ενότητες των οποίων συνδέονται με αχανείς χώρους στάθμευσης.

⁶¹ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 61 – 62, Σακελλαρίδου Αρετή, Χατζηκωνσταντίνου Ευαγγελία, *Το Εμπορικό Κέντρο ως Αστικός Προορισμός*], σελ. 62

⁶² Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 40 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2003 [σελ. 72 – 74, Ξύδα Ελεάνα, *Walt – ουτοπία Real Estate*]

του αστικού ιστού ή σε νέες κτιριακές μονάδες.⁶³ Η κεντρική ιδέα των αναπλάσεων αυτών, είναι ένα ή περισσότερα οικεία θέματα από την παγκόσμια ιστορία, αρχιτεκτονική ή γεωγραφία, και διέπει τόσο τη μορφή, όσο και τη λειτουργία τους.

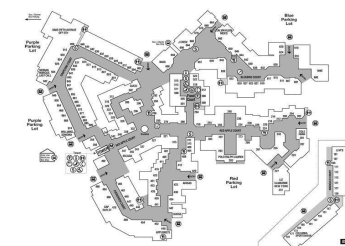
Στην ουσία, πρόκειται για τη μεταφορά των αρχών του εκπτωτικού χωριού και του θεματικού εμπορικού κέντρου, από τα προάστια στην πόλη, με αποτέλεσμα να μετατρέπονται ολόκληρα τμήματά της σε malls, μουσεία ή θεματικά πάρκα, συχνά περιτριγυρισμένα από θέσεις στάθμευσης, που προκειμένου να οδηγήσουν τον επισκέπτη στην κατανάλωση, του εξασφαλίζουν οπτική, μυθική και φαντασιακή απόλαυση.⁶⁴ Τελικά, οι κόσμοι αυτοί είναι αποκομμένοι τόσο από την υπόλοιπη πόλη, όσο και από τον τόπο και το χρόνο στον οποίο τίθενται, και συνεπώς και από την σύγχρονη κοινωνία.

Η ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

- Κατά τη δεκαετία του 1950, στα πλαίσια της ανοικοδόμησης των κατεστραμμένων από τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο, ευρωπαϊκών αστικών κέντρων, και της εμπορευματοποίησης του δημόσιου χώρου τους, μεταφέρεται σε αυτά το τυποποιημένο, κλειστό, περιφερειακό εμπορικό κέντρο των αμερικανικών προαστίων.⁶⁵ Εξαιτίας όμως του πυκνού αστικού ιστού και των σχετικά αυστηρών πολεοδομικών κανονισμών, προτιμώνται στην περίπτωση αυτή, αντί των τυπικών αμερικανικών χαμηλών (flat) πολυώρων, τα κατακόρυφα (vertical) malls και πολυκαταστήματα στα οποία η πρόκληση είναι να αντιμετωπιστεί η έμφυτη τάση της οριζόντιας κίνησης στους χώρους εμπορικών συναλλαγών.⁶⁶ Στους τύπους αυτούς, καθοριστικό ρόλο παίζει η επίλυση της κατακόρυφης κυκλοφορίας, με τη χρήση ανελκυστήρων και κυλιόμενων σκαλών, σε νευραλγικές θέσεις. Οι κυλιόμενες σκάλες προτιμώνται διότι μπορούν να



Εικ. 25. Αποψη υπαίθριου πεζόδρομου του Woodbury Common Premium Outlets, Central Valley, New York, ΗΠΑ, 1985, μικτής ενοικιάσιμης επιφάνειας 72000 τ. μ.



Εικ. 26. Σχεδιάγραμμα κάτοψης του Woodbury Common Premium Outlets, Central Valley, New York, ΗΠΑ, 1985, μικτής ενοικιάσιμης επιφάνειας 72000 τ. μ.



Εικ. 27. Αποψη υπαίθριου πεζόδρομου του θεματικού πάρκου «New England fishing village» στο λιμάνι Ports O' Call Village, San Pedro, Los Angeles, California, ΗΠΑ, δεκαετία 1970.

⁶⁴ Maitland Barry, *Shopping Malls, Planning & Design*, Construction Press, New York, 1985 [σελ. 64 – 92, *Remembrance of streets Past*], σελ. 64 - 67

⁶⁵ ⁶⁸ ⁶⁹ Maitland Barry, *Shopping Malls, Planning & Design*, Construction Press, New York, 1985 [σελ. 94 – 108, *The Urban Transplant*]

⁶⁶ http://en.wikipSdia.org/wiki/Shopping_mall

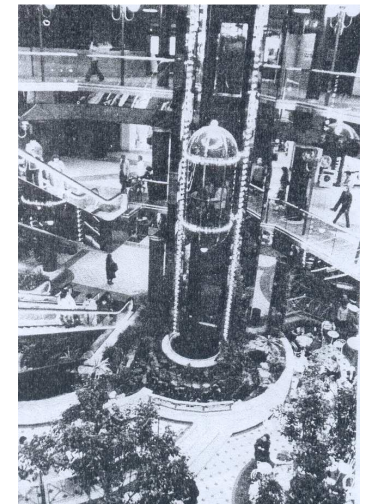
εξυπηρετήσουν μεγαλύτερο αριθμό ατόμων, να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα της υψομετρικής διαφοράς που πρέπει να καλυφθεί και να προσφέρουν ομαλότερη μετάβαση από το ένα επίπεδο στο άλλο, καθώς και οπτική επαφή με το χώρο, εξασφαλίζοντας χωρική και λειτουργική ενότητα, συνοχή και ροϊκότητα.⁶⁷ Τα τυποποιημένα αστικά εμπορικά κέντρα, οργανώνονται γύρω από αίθριο, εκατέρωθεν δικτύου στεγασμένων διαδρόμων ή συνδυάζουν και τα δύο.⁶⁸

Πρόκειται για αυτόνομα και εσωστρεφή κτίρια – κουτιά, ωφελιμιστικού χαρακτήρα, τα οποία επιβάλλονται στον υφιστάμενο αστικό ιστό, προσπαθώντας να απορροφήσουν τη ζωή του στο εσωτερικό τους. Παράλληλα, αλλοιώνουν τη φυσιογνωμία του, και υποβαθμίζουν την ποιότητά του, ιδίως με τους εμφανείς βοηθητικούς τους χώρους (στάθμευση, τροφοδοσία),⁶⁹ οι οποίοι συνιστούν νεκρές ζώνες τις βραδινές ώρες. Τα αστικά εμπορικά κέντρα προσελκύουν καθημερινά μεγάλο αριθμό ατόμων, προκαλώντας κυκλοφοριακό φόρτο, που αδυνατούν να διαχειριστούν οι στενοί δρόμοι της πόλης, ενώ επηρεάζουν αρνητικά το τζίρο των συνοικιακών καταστημάτων. Τελικά, μαζί με αυτά μεταφέρεται στους μητροπολιτικούς πυρήνες και η νοοτροπία των προαστίων για μόνωση, άνεση, έλεγχο, προβλεψιμότητα και ιδιωτικότητα. Σύμφωνα με τον Herman Hertzberger, οι χώροι αυτοί δεν αποτελούν παρά «τεχνητά» αστικά κέντρα, τα οποία οφείλουν την ύπαρξή τους στην ανεπάρκεια της αστικής υποδομής και στην έλλειψη μιας ολοκληρωμένης άποψης που να κάνει τον απαραίτητο συσχετισμό μεταξύ των νέων οικιστικών περιοχών και του υφιστάμενου αστικού πυρήνα.⁷⁰

- Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, στα πλαίσια της επαναφοράς της παραδοσιακής αστικής κεντρικότητας, για επιχειρηματικούς λόγους, επικρατεί μια τάση διάσπασης του αστικού εμπορικού κέντρου και εμπλουτισμού του με

⁶⁷ Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 136 - 141

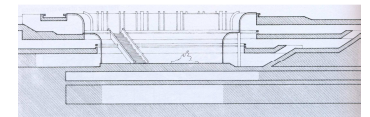
⁷⁰ Hertzberger Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές Αρχιτεκτονικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2002, [σελ. 68 – 73, *Ο Δημόσιος Χώρος ως Δομημένο Περιβάλλον*], σελ. 70



Εικ. 28. Αποψη του εσωτερικού του The Ridings Shopping Center, Wakefield, Αγγλία, 1983.



Εικ. 29. Αποψη κεντρικού χώρου - κρατήρα του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Forum Les Halles, Παρίσι, Γαλλία, 1979, στη θέση της Αγοράς που κατεδαφίζεται.

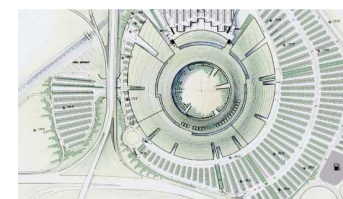


Εικ. 30. Τομή του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Forum Les Halles, Παρίσι, Γαλλία, 1979, στον κεντρικό χώρο - κρατήρα.

μη εμπορικές χρήσεις (ψυχαγωγία, πολιτισμός, εκπαίδευση, κατοικία, εργασία).⁷¹ Δημιουργείται έτσι το αστικό πολυλειτουργικό συγκρότημα, το οποίο χαρακτηρίζεται από λιγότερο τυποποιημένη σύνθεση, διαδοχή χώρων, και εναλλαγή επιφανειών, στοιχεία που προσπαθούν να του προσδώσουν ροή και να το συνδέσουν με τα γειτονικά του κτίρια. Παράλληλα αναβιώνουν τύποι του 19^{ου} αιώνα όπως η στοά – passage,⁷² ως αυτόνομοι ή ως στοιχεία των μεγαλύτερων συγκροτημάτων.

Σε κάποιες από τις περιπτώσεις αυτές, επιτυγχάνεται καλύτερη χωρική ποιότητα και σύνδεση με τον αστικό ιστό σε σχέση με τα αυτόνομα κτίρια - κουτιά που επιβάλλονται σε αυτόν, μέσω της αλληλοδιείσδυσης εσωτερικού και εξωτερικού, δημόσιου και ιδιωτικού χώρου. Σε άλλες όμως, η εξωστρέφεια είναι καθαρά φαινομενική και η ένταξη επιφανειακή, χωρίς τελικά να επιτυγχάνεται ροϊκότητα και συνέχεια με το αστικό περιβάλλον.

- Την ίδια περίοδο εμφανίζεται και το ευρωπαϊκό προαστιακό shopping mall, το οποίο δανείζεται το κτιριολογικό πρόγραμμα και ακολουθεί την εξελικτική πορεία του αμερικάνικου. Σε γενικές γραμμές όμως, έχει μικρότερη κλίμακα, καλύτερη αρχιτεκτονική ποιότητα και διαδίδεται λιγότερο σε σχέση με το αμερικανικό του πρότυπο.⁷³ Είναι χαρακτηριστικό πως το 2004 στην Αμερική αντιστοιχεί επιφάνεια εμπορικού κέντρου ίση με 1800 τ. μ., ανά 1000 κατοίκους,⁷⁴ αριθμός που για την Ευρώπη φαντάζει εξωπραγματικός. Κατά τις δεκαετίες του 1980 και του 1990 τα ευρωπαϊκά προαστιακά malls εμπλουτίζονται, όπως και τα αμερικάνικα με ψυχαγωγικές και άλλες δραστηριότητες.⁷⁵



Εικ. 31., 32. Αποψη της ευρύτερης περιοχής και κάτοψη του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Il Vulcano Buono, Νόλα, περιφέρεια Νάπολης, Ιταλία, 2007, από τον Renzo Piano, εμπνευσμένου από τον κρατήρα του Βεζούβιου.



Εικ. 33. Αποψη του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Il Vulcano Buono και του αχανούς χώρου στάθμευσής του, εμπορική περιοχή Νόλα, περιφέρεια Νάπολης, Ιταλία, 2007, από τον Renzo Piano, εμπνευσμένου από τον κρατήρα του Βεζούβιου.

⁷¹ Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 235 – 260, Η Επανεμφάνιση της Στοάς στα Πολυλειτουργικά Συγκροτήματα του Κέντρου των πόλεων και η Συμβολή της στην Ποιότητα του Περιβάλλοντος], σελ. 246 - 247

⁷² Σκαρπιά Χόιπελ Ξανθή, Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981 [σελ. 261 – 292, Η Επανεμφάνιση της Στοάς στην Αρχιτεκτονική της Έβδομης Δεκαετίας του 20^{ου} Αιώνα], σελ. 265 - 266

⁷³ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 57 – 60, Λαίνα Έλενα, Malls: Η Διεθνής Εμπειρία], σελ. 58

⁷⁵ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 61 – 62, Σακελλαρίδου Αρετή, Χατζηκωνσταντίνου Ευαγγελία, Το Εμπορικό Κέντρο ως Αστικός Προορισμός], σελ. 61

ΟΔΕΥΟΝΤΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ 21 ΑΙΩΝΑ

Καθώς οδεύουμε προς τον 21^ο αιώνα, τα διευρυμένα συμπαγή και πυκνά αστικά κέντρα και η διάχυτη αστική περιφέρεια συνυπάρχουν και συνδυάζονται, στις μεταπόλεις του δυτικού κόσμου, στις οποίες η οικιστική και επιχειρηματική ανάπτυξη εξαρτάται από τις υποδομές (οδικά, συγκοινωνιακά, μεταφορικά, τηλεπικοινωνιακά δίκτυα, κόμβοι και σταθμοί), σε λογική αντίθετη με αυτήν της βιομηχανικής μητρόπολης, όπου οι υποδομές την ακολουθούν.⁷⁶ Αυτές και κυρίως τα οδικά δίκτυα, έχουν σήμερα τόση ισχύ, ώστε να μπορούν να μετασχηματίσουν την οικονομική και κοινωνική γεωγραφία της εκάστοτε πόλης, δημιουργώντας νέες κεντρικότητες και καταργώντας παλιές. Είναι ικανά να προκαλούν συγκέντρωση ή μετατόπιση δραστηριοτήτων, υποβάθμιση ή αναβάθμιση περιοχών, να δημιουργούν συνδέσεις μεταξύ απομακρυσμένων και άλλοτε ασύνδετων περιοχών και να λειτουργούν ως πόλοι έλξης ιδιωτικών επενδύσεων κατά μήκος τους.⁷⁷ Ειδικά στις ευρωπαϊκές πόλεις, το νέο παγκοσμιοποιημένο πρότυπο αστικής ανάπτυξης συνυπάρχει και συγκρούεται με παλαιότερες δομές και διαδικασίες οργάνωσης του αστικού χώρου.

Στις νέες πόλεις της Ασίας (Κίνα, Ινδία, Ιαπωνία, Αραβικά Εμιράτα) τα μεγέθη και τα προγράμματα των περιαστικών υπεραγορών ξεπερνούν κάθε προηγούμενο, στα πλαίσια του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων, σε σημείο που κανείς αναρωτιέται αν πρόκειται για υπεραγορές ή πόλεις. Μάλιστα σε πολλές από αυτές, μεγάλο μέρος των καταστημάτων παραμένει ανοίκιστο.

Καθοριστικό ρόλο στο μέγεθος και τα προγράμματα που ενσωματώνουν οι σύγχρονες υπεραγορές παίζει η περιοχή στην οποία αναφέρονται. Στην κατεύθυνση αυτή, η πρόβλεψη επαρκών θέσεων στάθμευσης πίσω, μπροστά, γύρω ή κάτω από τα συγκροτήματα έχει ιδιαίτερη σημασία. Η ζώνη επιρροής τους, ξεκινά από ακτίνα 2χλμ. για μια μικρή



Εικ. 34. Αποψη του θεματικού πολυλειτουργικού κέντρου South China Mall, ή New South China Mall Living City, Dongguan Κίνα, 2005, συνολικής έκτασης 892000 τ.μ.



Εικ. 35. Αποψη της κεντρικής πλατείας του ισπανικού χωριού – υπαίθριου μουσείου, Poble Espanyol, Montjuic, Βαρκελώνη, 1929.

⁷⁶ ⁷⁷ ⁸¹ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 1.1

υπεραγορά (κάτω από 37000 τ. μ.), προχωρά σε ακτίνα 5χλμ. για μια λίγο μεγαλύτερη (37000 – 75000 τ. μ.), σε ακτίνα 20χλμ. για μια ακόμη μεγαλύτερη (πάνω από 75000 τ. μ.), και φτάνει τα 100χλμ. ακτίνα για τη μέγιστη υπεραγορά [τοπικό (neighborhood) mall, περιφερειακό (regional) mall, υπερτοπικό (superregional) mall].⁷⁸ Συνήθως αυτή αυξάνεται ανάλογα με την απόσταση από τους μητροπολιτικούς πυρήνες.⁷⁹

Προϋπόθεση για να ονομαστεί σήμερα μια συγκέντρωση λιανικού εμπορίου «εμπορικό κέντρο» είναι να υπερβαίνει τα 10000 τ. μ. μικτής ενοικιάσιμης επιφάνειας, να έχει τουλάχιστον 10 καταστήματα λιανικού εμπορίου, να προσφέρει χώρους στάθμευσης και να συνδέεται άμεσα με τα μεταφορικά δίκτυα της ευρύτερης αστικής περιοχής.⁸⁰

Οι νέες κεντρικότητες, που αναπτύσσονται σε κομβικά σημεία της αμερικανικής και ευρωπαϊκής αστικής περιφέρειας (edge town centers) αποτελούνται από επιμέρους ιδιωτικά κτιριακά κελύφη ή σύνολα (πολυκαταστήματα, σουπερμάρκετ, μεγάλες αλυσίδες ξενοδοχείων, συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα, συγκροτήματα γραφείων, θεματικά εμπορικά κέντρα και πάρκα, εκπαιδευτικά χωριά, πολυχώροι διασκέδασης και αναψυχής, αθλητικά κέντρα, πολυλειτουργικά συγκροτήματα, αεροδρόμια, σταθμοί μετρό), τα οποία συνυπάρχουν ασύνδετα, αυτόνομα, αδόμητα και διασκορπισμένα στο ετερογενές και ανοργάνωτο τοπίο της υπαίθρου μαζί με αγροτικές εκτάσεις, αχανείς χώρους στάθμευσης, εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις και αποθηκευτικούς χώρους, χωματερές σκουπιδιών, οικιστικές περιοχές με άναρχη δόμηση και εύπορα, σχεδιασμένα προάστια.⁸¹ Πρόκειται δηλαδή για εξαστικές πυκνώσεις οικονομικής δραστηριότητας, ομοιώματα πόλης, που δεν έχουν τους απαραίτητους δεσμούς ώστε να αποτελέσουν σύνολα, κατορθώνουν όμως να ανταγωνίζονται την παραδοσιακή κεντρικότητα και να απειλούν την κοινωνική συνοχή.

⁷⁸ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 75 – 77, Θεοδωράκη Καρολίνα, Θεοδωράκη - Πάτση Τζούλια, *Υπεραγορά: Η Τυποποίηση της Ψευδαίσθησης*], σελ. 76

⁷⁹ Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004 [σελ. 177 – 201, *Planning for Sprawl: The Evolution of a regional Shopping Center*], σελ. 177 - 184

⁸⁰ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 61 – 62, Σακελλαρίδου Αρετή, Χατζηκωνσταντίνου Ευαγγελία, *Το Εμπορικό Κέντρο ως Αστικός Προορισμός*], σελ. 61

Τα επιμέρους κτιριακά κελύφη ή σύνολα των συγκεντρώσεων αυτών προκαλούν πλήθος προβλημάτων, όπως κυκλοφοριακό φόρτο, οικονομικές επιπτώσεις στα συνοικιακά καταστήματα, περιβαλλοντική επιβάρυνση και αισθητική αλλοίωση του τοπίου της αστικής περιφέρειας, είτε πρόκειται για γιγάντια, τυποποιημένα και απρόσωπα κτίρια – κουτιά, που περιβάλλονται από θέσεις στάθμευσης, είτε για διαμελισμένα συγκροτήματα που αναβιώνουν επιφανειακά τις χαμένες αξίες της γειτονιάς, της κοινότητας και του δημόσιου βίου.⁸²

Τα συστατικά στοιχεία των εξωαστικών κεντρικότητων επιδιώκουν να συμπεριλάβουν όσο το δυνατόν περισσότερες λειτουργίες, με στόχο να αποτελέσουν καθημερινό προορισμό για τους επισκέπτες – καταναλωτές. Ανάμεσά τους, εξέχουσα θέση έχουν οι εμπορικές χρήσεις, μιας και η κατανάλωση εκτός από την ισχύ που έχει στην κοινωνία καθορίζει σήμερα και τη δομή της πόλης.⁸³ Προκύπτει έτσι, μια εμπορευματοποιημένη εκδοχή του παραδοσιακού δημόσιου χώρου, που στην ουσία περιορίζει την κοινωνική επαφή στα όρια της ιδιοκτησίας του. Πρότυπο όλων των παραπάνω χώρων είναι το shopping mall, εμπλουτισμένο όμως και με μη εμπορικές χρήσεις. Ταυτόχρονα δηλαδή, παρατηρούνται δύο τάσεις, η αποεμπορευματοποίηση των εμπορικών χώρων και η εμπορευματοποίηση των μη εμπορικών, έτσι ώστε και στις δύο περιπτώσεις να προκύπτουν ευχάριστα περιβάλλοντα, τα οποία ταυτόχρονα είναι προσοδοφόρα. Τελικά, δηλαδή οι χώροι αυτοί μοιάζουν μεταξύ τους εκτός από τη μορφή και την οργάνωση, και στις λειτουργίες που φιλοξενούν.

Το παράδοξο είναι, ότι παρότι το προαστιακό εμπορικό κέντρο και όλοι οι συναφείς τύποι χώρων αποτελούν απειλή για την παραδοσιακή πόλη, υιοθετούν στο μονωμένο εσωτερικό τους δομές που παραπέμπουν στα βασικά συστατικά στοιχεία της. Έτσι οι υπαίθριοι, ημιυπαίθριοι και στεγασμένοι πεζόδρομοι παραπέμπουν στον αστικό δρόμο και στη στοά - passage, το αίθριο και η αυλή στην πλατεία, οι μονάδες εμπορίου και αναψυχής στα κτίρια, τα πολυκαταστήματα στα δημόσια κτίρια και στα τοπόσημα, οι θεματικές ενότητες στα μνημεία, η τεχνητή φύση και

⁸² Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004 [σελ. 177 – 201, *Planning for Sprawl: The Evolution of a regional Shopping Center*], σελ. 177

⁸³ Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 149 - 153

ανάγλυφο στο φυσικό ανάγλυφο, ο περίβολος ή ο τοίχος χωρίς ανοίγματα στο τείχος και οι είσοδοι του εμπορικού κέντρου στις πύλες της πόλης.⁸⁴

Από την άλλη, σε αρκετές περιπτώσεις, η ανασυγκρότηση υποβαθμισμένων κέντρων και τμημάτων πόλεων του δυτικού κόσμου, συνίσταται στον επιφανειακό εξωραϊσμό και την επιχειρηματική μόνο αναβάθμισή τους, μέσω της τόνωσης της τοπικής οικονομίας. Αυτού του είδους οι πολεοδομικές αναπλάσεις έχουν ως κεντρική τους σύλληψη τη δημιουργία ενός μελετημένου δικτύου εμπορικών πεζόδρομων και πλατειών, στο πρότυπο του παραδοσιακού αστικού εμπορικού κέντρου, απομονωμένου όμως από το αστικό και κοινωνικό του περιβάλλον, δηλαδή από την υπόλοιπη πόλη. Διαφορώντας για την αστική συνέχεια και την κοινωνική ισορροπία, υιοθετούν εσωστρεφείς διατάξεις, μετατρέποντας τελικά ένα τμήμα της πόλης σε υπαίθριο ή ημιυπαίθριο mall, σε μια αυτόνομη πόλη μέσα στην πόλη. Οι αναπλάσεις αυτές, μεταφέροντας όλες τις ανέσεις των προαστιακών εμπορικών χωριών ή θεματικών πάρκων στα συνεκτικά αστικά κέντρα, χρησιμοποιούν ουσιαστικά τη λογική της μόνωσης, και το μηχανισμό της Disneyland, που μέσω του οπτικού υλικού που προσφέρει στοχεύει στο να προκαλέσει στους τουρίστες και στους επισκέπτες το αίσθημα της νοσταλγίας για τις χαμένες αξίες της αστικότητας.⁸⁵ Συχνά μάλιστα, προκαλούν κυκλοφοριακό φόρτο στους γύρω δρόμους και αλλοιώνουν το αστικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής, εξαιτίας των εμφανών βοηθητικών τους χώρων (στάθμευση, τροφοδοσία), οι οποίοι μετατρέπονται σε αστικά κενά, όταν κλείνουν τα καταστήματα.

Τα εξωαστικά θεματικά πάρκα, και οι αστικές θεματικές αναπλάσεις συναντώνται τόσο σε πόλεις με σχετικά φτωχή πολιτισμική κληρονομιά, που αναζητούν κάτι να επιδείξουν, όσο και σε πόλεις με δεδομένη και διαδεδομένη πολιτισμική κληρονομιά, την οποία εκμεταλλεύονται επιχειρηματικά, στο όνομα της ανάδειξής της, με απώτερο σκοπό το κέρδος.

⁸⁴ Σημαιοφορίδης Γιώργος, *Διελύσεις Κείμενα για την Αρχιτεκτονική και τη Μετάπολη*, Metapolis Press, Αθήνα, Μάιος 2005 [σελ. 91 – 93, *Διελύσεις: Από το παζάρι στα εμπορικά κέντρα*], σελ. 92

⁸⁵ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 231 – 243, *The Advent of the Modernist Street*], σελ. 243

Σίγουρα βέβαια υπάρχουν και περιπτώσεις επιτυχημένων αναπλάσεων υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, μέσω της επαναφοράς ή της δημιουργίας νέων πολυλειτουργικών κεντρικότητων, υβριδικού χαρακτήρα, που ανοίγονται στον αστικό ιστό, τον αναζωογονούν και έχουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Σχεδόν σε όλες όμως, η εμπορευματοποίηση του δημόσιου χώρου είναι αναπόφευκτη, ως φυσικό επακόλουθο της κυριαρχίας του καταναλωτικού πολεοδομικού μοντέλου. Αυτή λαμβάνει χώρα με τη μορφή αυτόνομων κελυφών (στεγασμένες αγορές, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα), υβριδικών χώρων, όπου τα καταστήματα διεισδύουν μέσα σε συγκροτήματα μη εμπορικών χρήσεων, (συγκροτήματα γραφείων, τραπεζών, ξενοδοχειακές μονάδες, εκθεσιακά περίπτερα, μουσεία, γκαλερί, σινεμά, θέατρα, πολιτιστικά κέντρα, αθλητικά κέντρα, ψυχαγωγικά κέντρα),⁸⁶ πολυλειτουργικών συγκροτημάτων ή επιμέρους επεμβάσεων σε τμήματα του αστικού ιστού (πάρκα, στοές, καταστήματα, εστιατόρια, πλατείες).

⁸⁶ Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 149 - 153

ΘΕΤΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Στη συγκεκριμένη εργασία επιλέγονται να αναλυθούν συνοπτικά τρία σύγχρονα παραδείγματα δημιουργίας πολυλειτουργικών κεντρικότητων, που αξιολογούνται ως θετικά, το καθένα για διαφορετικούς λόγους. Το πρώτο (Triangle des Gares) αφορά σε μια πρώην βιομηχανική περιοχή, και νυν μεταφορικό και επιχειρηματικό κόμβο, το δεύτερο (Potsdamer Platz) στον ανασχεδιασμό ενός αστικού κενού και το τρίτο (Meydan Retail Complex and Multiplex) στη δημιουργία ενός μη τυποποιημένου συγκροτήματος σε μια περιοχή της αστικής περιφέρειας.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ TRIANGLE DES GARES, NORD-PAS-DE-CALAIS, LILLE, ΓΑΛΛΙΑ, 1994 (Nouvel Jean) [τμήμα του EURALILLE PROJECT με επικεφαλής και master planner την OMA]

Το πρόγραμμα Eurallille λαμβάνει χώρα τη δεκαετία του 1990 και αφορά σε μια σειρά επεμβάσεων μεγάλης κλίμακας στη βιομηχανική πόλη Lille της Γαλλίας, η οποία μετατρέπεται λόγω του νέου σταθμού TGV και των εκσυγχρονισμένων οδικών δικτύων σε ευρωπαϊκό σταυροδρόμι. Το πρόγραμμα έχει ως στόχο τη δημιουργία ενός νέου επιχειρηματικού και μεταφορικού κόμβου, ως βάση για την οικονομική αναγέννηση της ευρύτερης περιοχής,⁸⁷ με πυρήνα το Triangle des Gares (τρίγωνο των σταθμών).

Λειτουργία: Πρόκειται για ένα πολυλειτουργικό συγκρότημα, που εκτός από shopping mall με πολυκατάστημα, περιλαμβάνει σουπερμάρκετ, χώρους εστίασης, δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου, πολιτιστικές και εκπαιδευτικές χρήσεις, γραφεία, ξενοδοχείο, κατοικίες, υπόγειο χώρο στάθμευσης σε δύο επίπεδα, και άλλες υπηρεσίες.⁸⁸ Ο εμπορικός τομέας, που αποτελεί και τον πυρήνα του συγκροτήματος, επικοινωνεί εσωτερικά με πέντε πύργους – λειτουργικές ενότητες (εκπαίδευση, αθλητισμός, πολιτισμός) στη νοτιοδυτική πλευρά του, καθώς και με γραφεία, ξενοδοχείο και κατοικίες στη βορειοδυτική.⁸⁹

⁸⁷ http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/SCIENTIFIC_PUBLICATIONS/SEIRA_II/ETOS_2003/4.pdf

⁸⁸ ⁸⁹ ⁹⁰ ⁹² <http://www.jeannouvel.com/>

Χωροθέτηση: Βρίσκεται στην τριγωνική έκταση που σχηματίζεται ανάμεσα στους δύο σιδηροδρομικούς σταθμούς, τον SNCF στα νοτιοδυτικά και το νέο σταθμό TGV στα βορειοανατολικά, και πολύ κοντά στον κύριο περιφερειακό οδικό άξονα της περιοχής.⁹⁰ Καταλαμβάνει δηλαδή κεντροβαρική θέση, που χαρακτηρίζεται από κινητικότητα, ταχύτητα και συνεχείς εναλλαγές.

Κλίμακα: Πρόκειται για ένα μεγάλης κλίμακας συγκρότημα, το οποίο εξωτερικά τουλάχιστον μοιάζει να επιβάλλεται στην αστική.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη, οργάνωση: Η κύρια είσοδος στο συγκρότημα, από το σταθμό SNCF, επιτυγχάνεται στο επίπεδο του πρώτου ορόφου, μέσω μιας γέφυρας, ο άξονας της οποίας διασταυρώνεται υπό γωνία, κοντά στο κέντρο βάρους του κτιρίου, με το διαμπερή άξονα κίνησης που το συνδέει με το σταθμό TGV και το δρόμο στη δυτική πλευρά του. Κατορθώνει έτσι να ενταχθεί στην πόλη, ενώνοντας τους δύο σιδηροδρομικούς σταθμούς της, μέσω του υποβιβασμού του δρόμου και της γεφύρωσης του χάσματος μεταξύ τους.⁹¹ Εκτός αυτού, οι άξονες που χρησιμοποιούνται δημιουργούν ενδιαφέρουσες προοπτικές και χώρους στο εσωτερικό. Ακόμη, η ελαφριά κατηφορική κλίση του εδάφους προς το σταθμό TGV υιοθετείται και από την οροφή του κτιρίου, ενώ οι επιφάνειες των όψεών του, οι οποίες έχουν διαφάνεια για οπτική επαφή του μέσα με το έξω, εκπέμπουν εμπορικά, καλλιτεχνικά και ιδεολογικά μηνύματα και εικόνες προς την πόλη, με τη βοήθεια της χρήσης νέων.⁹² Τέλος, τα υλικά της νοτιοδυτικής όψης παραπέμπουν στις σιδηροδρομικές γραμμές, κατά μήκος των οποίων αυτή εκτείνεται.

Τελικά πρόκειται για ένα project, το οποίο εκφράζει τη μετάλλαξη του αστικού χώρου, την ισχύ των δικτύων και των υποδομών, την ανάγκη για λειτουργικά μίξη και την κυριαρχία της κατανάλωσης, η οποία αποκτά στο χώρο τη βαρύτητα που έχει στη σύγχρονη κοινωνία. Λόγω της νευραλγικής του θέσης, αλλά και του χειρισμού της κάτοψης, έχει τη δυνατότητα να αποτελέσει πέρασμα, αλλά και τόπο συνάντησης, κοινωνικής και πολιτισμικής μίξης και συναναστροφής, να μετατραπεί δηλαδή σε έναν σύγχρονο δημόσιο χώρο, μέσα από τις στάσεις και τις συμπεριφορές των χρηστών του, παρότι προγραμματίζεται να λειτουργήσει ως ιδιωτικός. Έτσι η έννοια της κεντρικότητας επαναπροσδιορίζεται, με στόχο να προσελκύσει τους κατοίκους των προαστίων της Lille στο κέντρο της πόλης.

⁹¹ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 57 – 60, Λαίνα Έλενα, *Malls: Η Διεθνής Εμπειρία*], σελ. 58 - 59



Εικ. 36. Άποψη της ευρύτερης περιοχής της Euralille, με το πολυλειτουργικό συγκρότημα Triangle des Gares ανάμεσα στους δύο σιδηροδρομικούς σταθμούς, Lille, Γαλλία, 1994.



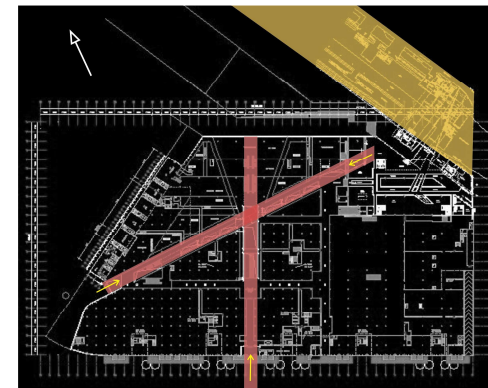
Εικ. 37. Τοπογραφικό της ευρύτερης περιοχής της Euralille, με το πολυλειτουργικό συγκρότημα Triangle des Gares ανάμεσα στους δύο σιδηροδρομικούς σταθμούς, Lille, Γαλλία, 1994.



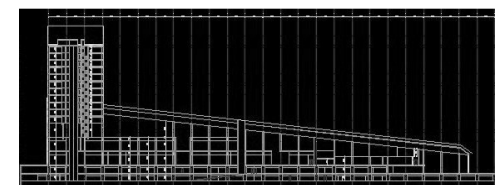
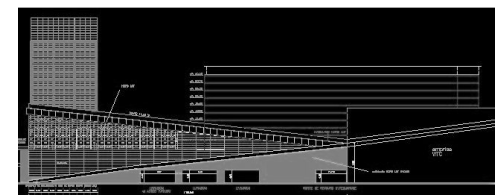
Εικ. 38. Άποψη της κύριας εισόδου στο πολυλειτουργικό συγκρότημα Triangle des Gares από το σταθμό SNCF, Lille, Γαλλία, 1994.



Εικ. 39. Γενική άποψη του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Triangle des Gares, Lille, Γαλλία, 1994.



Εικ. 40. Κάτοψη του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Triangle des Gares, Lille, Γαλλία, 1994, στο επίπεδο του πρώτου ορόφου, με τους 2 άξονες κίνησης και το σταθμό TGV.



Εικ. 41., 42. Ανατολική όψη και τομή του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Triangle des Gares, Lille, Γαλλία, 1994.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ POTSDAMER PLATZ, ΒΕΡΟΛΙΝΟ, ΓΕΡΜΑΝΙΑ, 1998 (επικεφαλής: Piano Renzo)

Πρόκειται για τον ανασχεδιασμό μιας άλλοτε ζωντανής περιοχής, ενός σημαντικού εμπορικού και κυκλοφοριακού κόμβου του Βερολίνου, που από το Β Παγκόσμιο Πόλεμο, έχει περιπέσει σε αχρηστία, με στόχο αυτή να αποτελέσει ένα νέο αστικό εμπορικό και διοικητικό πόλο, αλλά και μια νέα πολυλειτουργική κεντρικότητα στην πόλη, σε συνδυασμό με το γειτονικό Kulturforum.⁹³ Το δεύτερο τμήμα αυτού του ανασχεδιασμού είναι το Sony Center.

Λειτουργία: Στην περιοχή δημιουργούνται δεκαεννέα νέα κτίρια, μεταξύ των οποίων, ένα εμπορικό κέντρο, το Potsdamer Platz Arcades, δύο θέατρα, σινεμά, καζίνο, νυχτερινό κλαμπ, ξενοδοχεία, χώροι εστίασης, εκθεσιακοί χώροι, κατοικίες, κτίριο παρκινγκ και υπόγειοι χώροι στάθμευσης και τροφοδοσίας, ενώ ενσωματώνονται υδάτινα στοιχεία και γλυπτικές συνθέσεις.⁹⁴

Χωροθέτηση: Η Potsdamer Platz βρίσκεται στην αστική ζώνη του Βερολίνου, και οριοθετείται από την περιοχή του Kulturforum στα δυτικά, από ένα παραπόταμο του Σπρε στα νότια, από την πλατεία Leipziger Platz και ένα σημαντικό οδικό κόμβο στα βορειοανατολικά, και από το μεταγενέστερο Sony Center στα βόρεια.

Κλίμακα: Πρόκειται για μια περιοχή που αναπτύσσεται σε επιμέρους κτιριακές μονάδες, με κλίμακα πολύ κοντινή στην αστική.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη, οργάνωση: Ραχοκοκαλιά της σύνθεσης συνιστά η Alte Potsdamer Strasse, που ορίζεται από δύο πλατείες, στο ανατολικό και δυτικό άκρο της, εκ των οποίων η δεύτερη, που βρίσκεται στο σημείο που ο δρόμος συναντά το κτίριο της βιβλιοθήκης του Kulturforum, αποτελεί το κέντρο της περιοχής,⁹⁵ όπου συγκεντρώνονται πολλά δημόσια κτίρια. Το δεύτερο σημαντικό γραμμικό στοιχείο είναι η στοά που διατρέχει ένα μεγάλο μέρος της σύνθεσης και αποτελεί τον άξονα ανάπτυξης του εμπορικού κέντρου, το οποίο περιλαμβάνει καταστήματα, πολυκαταστήματα, χώρους εστίασης, ψυχαγωγικούς χώρους και υπηρεσίες, σε τρία επίπεδα,⁹⁶ αποκτώντας ιδιαίτερη δυναμική. Για την εξυπηρέτησή της περιοχής επεκτείνεται το μετρό, ο υπέργειος σιδηρόδρομος και οι αυτοκινητόδρομοι, με αποτέλεσμα αυτή να γίνεται και πάλι βασικός κυκλοφοριακός κόμβος, με σύγχρονα όμως δεδομένα.

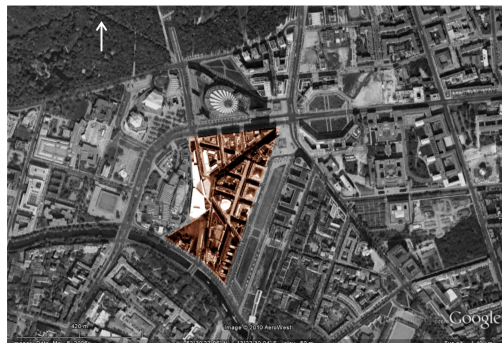
⁹³ http://www.potsdamerplatz.de/en/architecture/architectural_competition.html

⁹⁴ http://www.potsdamerplatz.de/en/daimlerchrysler_quartier_potsdamer_platz/usage_mix.html

⁹⁵ http://www.potsdamerplatz.de/en/architecture/architectural_competition.html

⁹⁶ http://www.potsdamerplatz.de/en/info/shopping_gastro/die_potsdamer_platz_arkaden.html

Το project αυτό, τόσο με την κομβική του θέση, όσο και με το πρόγραμμά του και τον τρόπο χειρισμού των επιμέρους στοιχείων του, κατορθώνει τελικά να αποτελέσει ένα νέο εμπορικό, διοικητικό και ψυχαγωγικό πυρήνα, μέσα στο αστικό κέντρο του Βερολίνου, ο οποίος ενσωματώνοντας και κατοικία, εξασφαλίζει ζωντανία όλο το εικοσιτετράωρο. Χαρακτηριστικό του είναι ακόμη, τα φαρδιά πεζοδρόμια, οι στοές στα ισόγεια των κτιρίων, η κλίμακα και τα υλικά τους, τα υδάτινα στοιχεία, η φύτευση και η εξοικονόμηση ενέργειας από τα κτίρια, που έχουν ως στόχο να καταστήσουν την περιοχή ευχάριστη, βιώσιμη και φιλική για το αστικό και φυσικό περιβάλλον, αλλά και τους πολίτες.



Εικ. 43. Τοπογραφικό της ευρύτερης περιοχής της Potsdamer Platz, Βερολίνο, Γερμανία, 1998, με το τμήμα που ανασχεδιάζεται.



Εικ. 46. Master Plan της Potsdamer Platz από τον Renzo Piano, Βερολίνο, Γερμανία, 1998, με τη στοά του εμπορικού κέντρου και τους δύο κύριους άξονές της.



Εικ. 48. Άποψη της δυτικής εισόδου στη στοά του γραμμικού εμπορικού κέντρου της Potsdamer Platz, Βερολίνο, Γερμανία, 1998.



Εικ. 44. Άποψη της Potsdamer Platz, Βερολίνο, Γερμανία, 1998.



Εικ. 45. Διαμήκης τομή της Potsdamer Platz, Βερολίνο, Γερμανία, 1998 και του Kulturforum, από την Alte Potsdamer Strasse .



Εικ. 47. Άποψη του κέντρου της Potsdamer Platz, Βερολίνο, Γερμανία, 1998 και του Kulturforum, από την Alte Potsdamer Strasse .



Εικ. 49. Άποψη της στοάς του γραμμικού εμπορικού κέντρου της Potsdamer Platz, Βερολίνο, Γερμανία, 1998.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ MEYDAN RETAIL COMPLEX AND MULTIPLEX, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ, ΤΟΥΡΚΙΑ, 2007 (FOA)

Πρόκειται για τη δημιουργία ενός πολυλειτουργικού συγκροτήματος, σε μια ιδιαίτερα αναπτυσσόμενη περιοχή της περιφέρειας της Κωνσταντινούπολης, που έχει ως στόχο να αποτελέσει μια νέα κεντρικότητα για αυτήν, ως μελλοντική περιοχή με πυκνό ιστό, αλλά και για ολόκληρη την πόλη.

Λειτουργία: Πρόκειται για ένα συγκρότημα με καταστήματα, πολυκαταστήματα, χώρους εστίασης, σινεμά, πλατείες και υπόγειο χώρο στάθμευσης, γύρω από το οποίο προβλέπονται μελλοντικά περιοχές κατοικίας, γραφεία και πολυκαταστήματα.⁹⁷

Χωροθέτηση: Το συγκρότημα βρίσκεται στην αστική περιφέρεια της πόλης, δίπλα σε κόμβους αυτοκινητόδρομων και σε ένα αναπτυσσόμενο προάστιο, ενώ ακριβώς δίπλα του υπάρχει τυπικό πολυκατάστημα IKEA.

Κλίμακα: Παρότι πρόκειται για ένα μεγάλης κλίμακας συγκρότημα, ο τρόπος χειρισμού των στεγών και της πλατείας του το φέρνει αρκετά κοντά στην ανθρώπινη.

Σχέση με τον αστικό ιστό, διάταξη, οργάνωση: Χαρακτηριστικό του project αυτού είναι η αξιοποίηση της κλίσης του εδάφους, για τη δημιουργία μιας υπαίθριας πλατείας στο κέντρο του, η οποία έχει πρόσβαση τόσο από το εσωτερικό του συγκροτήματος και το υπόγειο παρκινγκ, όσο και από τη γύρω περιοχή,⁹⁸ καθώς και χώρων στάσης και περιοχών πρασίνου, στα δώματα των επιμέρους κτιριακών μονάδων, ώστε όλα μαζί να μοιάζουν σαν κοινή επιφάνεια. Έτσι δημιουργεί την αίσθηση ότι προσκαλεί τον άνθρωπο στο εσωτερικό του, ενώ ανοίγεται στο γύρω περιβάλλον του. Ακόμη, στα πράσινα δώματα των χώρων συγκέντρωσης λιανικού εμπορίου δημιουργούνται skylights για τη σύνδεση του μέσα και του έξω, του τεχνητού και του φυσικού.

Το συγκεκριμένο project, παρότι βρίσκεται σε εξωαστική περιοχή, παρουσιάζει ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, καθώς κατορθώνει να ενσωματώσει ποικιλία χώρων, ιδιαίτερα ευχάριστων για τους επισκέπτες, να ενθαρρύνει την αλληλοδιείσδυση διαφορετικών στοιχείων, να έχει ροϊκότητα, να μην αλλοιώνει το τοπίο, να συνδέεται με την ευρύτερη περιοχή και να εξοικονομεί ενέργεια. Αυτό μπορεί να γίνει αντιληπτό και από τη σύγκρισή του με το γειτονικό IKEA, με τον αχανή χώρο στάθμευσης μπροστά του.

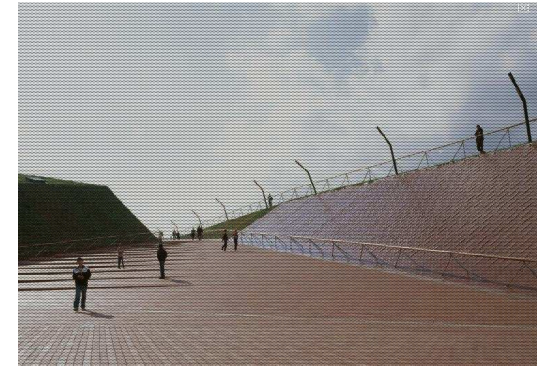
^{97 98} <http://www.f-o-a.net/#/projects/616>



Εικ. 50. Τοπογραφικό του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Meydan Retail Complex and Multiplex, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία, 2007.



Εικ. 52. Άποψη της πλατείας του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Meydan Retail Complex and Multiplex, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία, 2007.



Εικ. 54. Άποψη του πεζοδρόμου – εισόδου της πλατείας του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Meydan Retail Complex and Multiplex, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία, 2007.



Εικ. 51. Άποψη του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Meydan Retail Complex and Multiplex, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία, 2007 και της ευρύτερης περιοχής του.



Εικ. 53. Άποψη της πλατείας του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Meydan Retail Complex and Multiplex, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία, 2007.



Εικ. 55. Άποψη του εσωτερικού του πολυλειτουργικού συγκροτήματος Meydan Retail Complex and Multiplex, Κωνσταντινούπολη, Τουρκία, 2007 με τα skylights.

Από τα παραπάνω παραδείγματα γίνεται εμφανές, ότι μια δυναμική αστική ανάπτυξη στην κατεύθυνση της δημιουργίας μιας αστικής πολυλειτουργικής κεντρικότητας, έχει την ισχύ να αναζωογονήσει οικονομικά μια περιοχή, να επαναφέρει την αστική συνέχεια, και με τους κατάλληλους χειρισμούς να δώσει το έναυσμα για κοινωνική μίξη και συνοχή, για τη δημιουργία ενός σύγχρονου δημόσιου χώρου, με υβριδικό χαρακτήρα.

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1, 2: http://courses.arch.ntua.gr/fsr/126092/LC_ville_contemporaine_radieuse.ppt.

Εικόνα 3: <http://www.tributosurbanos.es/en/terms/hub-city/>

Εικόνα 4: <http://www.tributosurbanos.es/en/terms/hub-city/>

Εικόνα 5: φωτ. Εμ. Μαρμαράς, 1994, Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 39 – περίοδος Β | Μάιος/Ιούνιος 2003 [σελ. 55 – 59, Μαρμαράς Β. Εμμανουήλ, Αναζητώντας το Στρατηγικό Στόχο της Μετα - Ολυμπιακής Αθήνας], σελ. 58

Εικόνα 6: Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001, σελ. 63

Εικόνα 7: <http://pedestrianfriendly.files.wordpress.com/2008/07/plaza1.jpg>

Εικόνα 8: Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960, σελ. 75

Εικόνα 9: Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960, σελ. 76

Εικόνα 10: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Strip_Mall_Troy.jpg

Εικόνα 11: Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960, σελ. 76

Εικόνα 12, 13: Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960, σελ. 77

Εικόνα 14: http://www.vintageseattle.org/wp-content/uploads/2009/08/northgate_air_01.jpg

Εικόνα 15: Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960, σελ. 78

Εικόνα 16: <http://www.metamute.org/files/images/Detroit%20Gruen.preview.jpg>

Εικόνα 17: Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960, σελ. 79

Εικόνα 18: <http://urbanneighbourhood.com/wp-content/uploads/2008/09/southdaleoldext.jpg>

Εικόνα 19: Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960, σελ. 108

Εικόνα 20, 21: Maitland Barry, *Shopping Malls, Planning & Design*, Construction Press, New York, 1985, σελ. 11

Εικόνα 22: http://www.gusto.com/gusto_images/1_10000/8083/feature.jpg

Εικόνα 23: <http://www.wem.ca/#/main/home/Main-Home>

Εικόνα 24: <http://www.destination360.com/north-america/us/texas/dallas/addison-texas>

Εικόνα 25: http://offmanhattan.com/wp-content/uploads/2007/10/1738472750_a382fdf5c6.jpg

Εικόνα 26: <http://www.premiumoutlets.com/outlets/outlet.asp?id=7>

Εικόνα 27: <http://www.sanpedro.com/images/portcal1.gif>

Εικόνα 28: Maitland Barry, *Shopping Malls, Planning & Design*, Construction Press, New York, 1985, σελ. 98

Εικόνα 29: <http://www.gettyimages.com/detail/81012136/Hulton-Archive>

Εικόνα 30: Maitland Barry, *Shopping Malls, Planning & Design*, Construction Press, New York, 1985, σελ. 136

Εικόνα 31, 32: <http://www.archicentral.com/il-vulcano-buono-by-renzo-piano-building-workshop-25253/>

Εικόνα 33: <http://www.inhabitat.com/2009/09/14/colossal-green-volcano-rises-in-italy/>

Εικόνα 34: http://pds17.egloos.com/pds/200912/14/79/c0089579_4b2504476c2f6.jpg

Εικόνα 35: http://2008.eurogames.info/web/images/stories/festes/poble_espanyol.jpg

Εικόνα 36: <http://img467.imageshack.us/i/euralille1vueairienne3vf.jpg/>

Εικόνα 37: <http://earth.google.com/>

Εικόνα 38, 39, 40, 41, 42: <http://www.jeannouvel.com/>

Εικόνα 43: <http://earth.google.com/>

Εικόνα 44: <http://www.potsdamerplatz.de/en/architecture.html>

Εικόνα 45: <http://rpbw.r.ui-pro.com/>

Εικόνα 46: http://www.potsdamerplatz.de/en/architecture/masterplan_by_renzo_piano.html

Εικόνα 47: <http://rpbw.r.ui-pro.com/>

Εικόνα 48: http://www.welt.de/multimedia/archive/00526/ts_ekz_11_DW_Wirtsc_526766p.jpg

Εικόνα 49: <http://rpbw.r.ui-pro.com/>

Εικόνα 50: http://www.plataformaarquitectura.cl/wp-content/uploads/2008/02/913508457_masterplan.jpg

Εικόνα 51, 52, 53, 54, 55: <http://www.f-o-a.net/#/projects/616>

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τις δύο τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα τα γεωγραφικά όρια, καθώς και η οικονομική και κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας μεταβάλλονται, γεγονός που οφείλεται στην αφομοίωση του σύγχρονου παγκοσμιοποιημένου προτύπου αστικής ανάπτυξης και στην αλληλεπίδρασή του με τις ήδη υπάρχουσες συνιστώσες. Η αστική διάχυση, ο εκφυλισμός του μητροπολιτικού κέντρου και η έμφαση στην επιχειρηματικότητα, συνεπάγονται την ανάδυση νέων εμπορικών και ψυχαγωγικών πόλων στην περιφέρεια της ελληνικής πρωτεύουσας. Στο τρέχον κεφάλαιο η έρευνα επικεντρώνεται στην Αθήνα, με σκοπό να εντοπιστούν, να εξετασθούν και να κριθούν οι σύγχρονες τάσεις σχετικά με τις μεγάλες συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου, και η σχέση τους με την εσωτερική αποκέντρωση των τελευταίων ετών. Εξετάζεται ακόμη η κοινωνική γεωγραφία της πόλης, και ιδίως του μητροπολιτικού κέντρου, το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει μελλοντικό υποδοχέα ενός εναλλακτικού τύπου πολυλειτουργικών συγκεντρώσεων.

Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Η διάχυτη και φυσική αστική ανάπτυξη της Αθήνας δεν είναι καθαρά σύγχρονο φαινόμενο, αλλά χαρακτηρίζει τον τρόπο ανάπτυξης της πόλης από τη στιγμή που γίνεται πρωτεύουσα. και κυρίως από την περίοδο του Μεσοπολέμου, με τις εκτεταμένες ανάγκες στέγασης των προσφύγων, και μετά. Σε αυτό συντελούν κάποιες τοπικές ιδιαιτερότητες ως προς την εκμετάλλευση της αστικής γης, όπως η αυτοστέγαση των προσφύγων, η νομιμοποίηση των αυθαιρέτων, η μικροϊδιοκτησία και το φαινόμενο της αντιπαροχής. Η μικρή ιδιοκτησία στέκεται εμπόδιο στις μεγάλες αστικές αναπλάσεις, λόγω του κόστους απαλλοτριώσεων και ενοποίησης ιδιοκτησιών, με συνέπεια οι μεγάλες επενδύσεις να στρέφονται στην περιφέρεια, σε περιοχές αδόμητες, συνήθως αγροτικές, με χαμηλό κόστος γης, εύκολη προσπελασιμότητα και ευελιξία στη δυνατότητα ενοποίησης ιδιοκτησιών.¹

Η Αθήνα, όπως και οι υπόλοιπες μητροπόλεις του κόσμου, δέχεται από τη δεκαετία του 1970 (παγκόσμια πετρελαϊκή κρίση 1973) και μετά, τις επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης, της αποβιομηχάνισης, της αποκέντρωσης, της τριτογενεοποίησης της παραγωγής, της κυριαρχίας νέων μητροπολιτικών αστικών δραστηριοτήτων και της έμφασης στην επιχειρηματικότητα και την εμπορευματοποίηση του αστικού χώρου.² Όμως, το σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο πρότυπο αστικής ανάπτυξης, προσαρμοσμένο στις τοπικές ιδιαιτερότητες, σύμφωνα με το οποίο τα συμπαγή αστικά κέντρα συνυπάρχουν με τη διάχυτη αστική περιφέρεια, η οποία αποτελεί πόλο έλξης επενδύσεων, εμφανίζεται με καθυστέρηση στην πρωτεύουσα, κατά το τέλος της δεκαετίας του 1980 και τις αρχές της δεκαετίας του 1990.³ Την περίοδο αυτή ξεφυτρώνουν με μεγάλη ταχύτητα, κατά μήκος βασικών οδικών αρτηριών εξόδου από την πόλη (λεωφόρος Κηφισίας, Μεσογείων, Ποσειδώνος, Συγγρού), εμπορικά κέντρα και πολυκαταστήματα αμερικανικού τύπου, αλλά και πολυσινεμά, και πολυλειτουργικά κέντρα (Assos Odeon Μαρούσι, Village Center Μαρούσι, Village Park Ρέντης κ.α.). Αυτά χωροθετούνται σε προνομιακές ή σε υποβαθμισμένες, πρώην βιομηχανικές περιοχές, που προσφέρουν φθηνή γη (Χαϊδάρι, Αιγάλεω, Άγιος Ιωάννης Ρέντης)

¹ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 2

^{2 3} Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 3.1

Η ουσιαστική όμως μετάβαση της Αθήνας στην εποχή της παγκοσμιοποίησης και της επιχειρηματικής ανταγωνιστικότητας συντελείται με την ανάθεση σε αυτήν της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, οπότε και η πόλη μεταμορφώνεται σε ένα απέραντο εργοτάξιο, μέχρι την έναρξή τους. Με την ευκαιρία του γεγονότος αυτού, στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας γίνεται, για πρώτη φορά, εκτεταμένη πολεοδομική ανασυγκρότηση, με επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, και στόχο τη βελτίωση της διεθνούς εικόνας και ρόλου, αυτής και της Ελλάδας, και την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς της. Τα έργα αφορούν είτε σε οδικές, συγκοινωνιακές, μεταφορικές, εμπορικές και αθλητικές υποδομές (Αττική οδός, περιφερειακή Υμηττού, ΠΑΘΕ, κυκλοφοριακοί κόμβοι, προαστιακός και υπεραστικός σιδηρόδρομος, τραμ, επεκτάσεις μετρό, νέος διεθνής αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλος, επεκτάσεις λιμανιών Πειραιά, Ραφήνας, Λαυρίου, Ολυμπιακό Χωριό, Φαληρικός Όρμος, The Mall Athens, αθλητικές εγκαταστάσεις), στον περιαστικό κυρίως χώρο της πρωτεύουσας, είτε σε αναπλάσεις για τον εξωραϊσμό υποβαθμισμένων περιοχών, την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και την ανάδειξη του αρχιτεκτονικού πλούτου της πόλης, στο μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Ο απώτερος σκοπός είναι να γίνει η πρωτεύουσα και η περιφέρειά της τόπος διεθνούς επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, σύγχρονο περιφερειακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Βαλκανικής, και σημαντικός τουριστικός προορισμός.⁴

Πολλές όμως από τις παραπάνω υποδομές, προτάσσουν ένα ιδιωτικού συμφέροντος επιχειρηματικό μοντέλο, παρά ένα έργο αστικού σχεδιασμού με θετικά αποτελέσματα, σε μακροπρόθεσμη βάση. *Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, το οποίο τόσο συχνά αναφέρεται, δεν αποτέλεσε πρότυπο των Αθηναϊκών παρεμβάσεων. Ο πυρήνας της Ολυμπιακής χωροταξίας στην περίπτωση της Βαρκελώνης ήταν η συγκέντρωση του μεγαλύτερου μέρους των παρεμβάσεων σε μια ιδιαίτερα υποβαθμισμένη, πρώην βιομηχανική περιοχή, η οποία όμως είχε τις προδιαγραφές να αποτελέσει νέο κέντρο ανάπτυξης, η δυναμική του οποίου θα παρέσυρε στην ανάπτυξη και την υπόλοιπη πόλη.*⁵ Σε αντίθεση με τη Βαρκελώνη, στην περίπτωση της Αθήνας επιλέγονται ιδιαίτερα προνομιακές περιοχές (βιότοποι, δάση, παραλίες, ελάχιστοι εναπομείναντες ελεύθεροι χώροι) για τη χωροθέτηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, με αποτέλεσμα να εντείνονται οι ανισότητες μεταξύ περιοχών. Αυτές χωροθετούνται σε πολλά διαφορετικά σημεία της πόλης, ενισχύοντας τη λογική της εξάπλωσης και της αστικής διάχυσης. Τελικά, μετά το

⁴ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 39 – περίοδος Β | Μάιος/Ιούνιος 2003 [σελ. 55 – 59, Μαρμαράς Εμμανουήλ Β., *Αναζητώντας το Στρατηγικό Στόχο της Μετά – Ολυμπιακής Αθήνας*]

⁵ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 39 – περίοδος Β | Μάιος/Ιούνιος 2003 [σελ. 53 – 54, Δοξιάδης Θωμάς, *Η Επίδραση των Ολυμπιακών Αγώνων στη Μορφή και τη Λειτουργία της Αθήνας*], σελ. 54

πέρας των αγώνων, τεράστιες εκτάσεις ελεύθερων χώρων και εγκαταστάσεων παραμένουν αναξιοποίητες ή εμπορευματοποιούνται, με συνέπεια ο δημόσιος χώρος να στερείται από τους κατοίκους της πόλης, το αστικό περιβάλλον να αλλοιώνεται και μεγάλο μέρος του φυσικού πλούτου να καταστρέφεται.

Με την εισαγωγή του νέου αναπτυξιακού - οδικού άξονα ανατολής - δύσης, της Αττικής οδού, που λειτουργεί πλήρως από το 2004, σε συνδυασμό με τον προαστιακό σιδηρόδρομο, η περιφέρεια της Αθήνας έρχεται στο προσκήνιο της ανάπτυξης. *Η περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού της χώρας, σύμφωνα με την απογραφή του 2001.*⁶ Ο νέος άξονας είναι κάθετος στον μέχρι τότε κυρίαρχο αναπτυξιακό άξονα βορρά - νότου (Κηφισός - Εθνική οδός) και επιβάλλει στην πόλη νέα γεωγραφικά όρια, αλλά και νέα οικονομική και κοινωνική γεωγραφία, που αλληλεπιδρούν με τα ήδη υπάρχοντα στοιχεία, αναιρώντας, ανανεώνοντας ή καθιερώνοντάς τα.⁷ Ενισχύεται έτσι το φαινόμενο της αστικής εξάπλωσης της πρωτεύουσας έξω από το λεκανοπέδιο, προς την πεδιάδα των Μεσογείων, όπου κυρίαρχο ρόλο παίζει το νέο αεροδρόμιο, και το Θριάσιο πεδίο, αλλά και μέχρι την πεδιάδα των Μεγάρων, μέσω της ενοποίησης των τριών φυσικών ενοτήτων της Αττικής (λεκανοπέδιο, Θριάσιο πεδίο, Μεσόγεια). Ο άξονας ανατολής - δύσης φαίνεται να έχει μελλοντικές τάσεις επέκτασης προς Κόρινθο, ενώ ο άξονας βορρά - νότου προς Χαλκίδα και Θήβα, σύμφωνα και με τη δεύτερη φάση των οδικών έργων. Παράλληλα με τις νέες τάσεις ανάπτυξης, φαίνεται να ενισχύονται τα οικονομικά συμφέροντα που είχαν ήδη αρχίσει να διαφαίνονται λίγα χρόνια πριν εντός λεκανοπεδίου, με τη μαζική μετακίνηση πολλών επιχειρήσεων στον άξονα Φάληρο - λεωφόρος Συγγρού - λεωφόρος Κηφισίας - λεωφόρος Μεσογείων - Παλλήνης, και την επιβολή ενός νέου γραμμικού κέντρου στην Αθήνα, παράλληλα με το παραδοσιακό σημειακό κέντρο της πόλης, και με μια τάση επέκτασης του άξονα με κατεύθυνση προς το κέντρο των Μεσογείων, που οριστικοποιήθηκε μετά την ενεργοποίηση των έργων του νέου αεροδρομίου.⁸

Στο πλαίσιο της αστικής διάχυσης, της δικτύωσης απομακρυσμένων περιοχών και της έμφασης στην επιχειρηματικότητα και στον τομέα της κατασκευής, οι τριτογενείς δραστηριότητες, και ιδίως οι μεγάλες συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου, περιαστικοποιούνται, με

⁶ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, σελ. 70

⁷ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 3.3

⁸ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, σελ. 89

αποτέλεσμα την ανάπτυξη εξωαστικών κεντρικότητων, που αποτελούνται από υπεραγορές τροφίμων, μεγάλα πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, κέντρα αναψυχής και διασκέδασης και μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους, πάνω σε κεντρικούς οδικούς άξονες της περιφέρειας της Αθήνας, σε πρώην αγροτικές περιοχές, των οποίων η φυσιογνωμία αλλοιώνεται. Η τωρινή κατεύθυνση των επενδυτών, μετά το «μπουμ» των απλών εμπορικών κέντρων (π.χ. της Λ. Κηφισίας, της Παραλιακής κ.ά.) το οποίο κατέληξε σε «κραχ» και μετατράπηκαν τα περισσότερα σε κτίρια γραφείων, είναι τα μεγάλα σύνθετα «εμπορικά» κέντρα, τα οποία περιλαμβάνουν εκτός από τις εμπορικές χρήσεις, και αναψυχή, γραφεία ιδιωτικής διοίκησης, συνεδριακά κέντρα, ξενοδοχειακές μονάδες κ.ά. και περιστοιχίζονται από γιγαντιαία παρκινγκ, ενώ ταυτόχρονα είναι και σε συγκοινωνιακούς κόμβους.⁹

Η σύγχρονη αθηναϊκή πραγματικότητα γίνεται περισσότερο κατανοητή από την ανάλυση και κριτική, τριών παραδειγμάτων (Φαληρικός όρμος, αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, The Mall Athens) εκτεταμένης εμπορευματοποίησης του αστικού ή περιαστικού χώρου, τα οποία ενσωματώνοντας μεγάλες συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου, και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, αλλά και σε συνδυασμό με την κλίμακα και τη χωροθέτησή τους, μετατρέπονται σε επιχειρηματικούς πόλους υπερτοπικού χαρακτήρα, με συνέπειες τόσο για το αστικό και φυσικό περιβάλλον, όσο και για την ίδια την κοινωνία.

⁹ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 39 – περίοδος Β | Μάιος/Ιούνιος 2003 [σελ. 70 – 72, Σαρήγιαννης Γεώργιος Μ., Ολυμπιακά Έργα και Αθήνα], σελ. 71

ΦΑΛΗΡΙΚΟΣ ΟΡΜΟΣ

Το παραλιακό μέτωπο μιας πόλης είναι το φυσικό της όριο, το σημείο επαφής της με το υδάτινο στοιχείο, το οποίο, εκτός των άλλων αρετών του, είναι αυτό που προσανατολίζει όποιον βρίσκεται σε αυτήν και αυτό που συνδέει την πόλη με τον κόσμο. Συνεπώς το θαλάσσιο μέτωπο ανήκει στους κατοίκους της εκάστοτε πόλης.

Κατά τη μακρόχρονη ιστορία της, η πόλη της Αθήνας δεν ήταν παραθαλάσσια. Αυτή και ο Πειραιάς αναπτύσσονται σαν δύο ξεχωριστές, αλλά αλληλοεξαρτώμενες πόλεις, η πρώτη ως η μεταπρατική πρωτεύουσα (τριτογενής τομέας παραγωγής) και η δεύτερη το βιομηχανικό της επίγειο (δευτερογενής τομέας παραγωγής). Παρόλα αυτά, η θάλασσα ήταν πάντοτε σημαντικός παράγοντας του τοπίου, του κλίματος και της ιστορίας της πρωτεύουσας.

Σχετικά πρόσφατα, με την αλλαγή της εσωτερικής της διάρθρωσης και των γεωγραφικών της ορίων, η Αθήνα φτάνει στην ακτή, καταλαμβάνοντας σχεδόν ολοκληρωτικά το λεκανοπέδιο, και ενοποιώντας τους έως τότε αυτοτελείς οικισμούς του.

Πλησιάζοντας την πόλη της Αθήνας από τη θάλασσα, γίνεται εμφανής η σχέση πόλης και τοπίου (θάλασσα, λόφοι, βουνά, ρέματα). Το θαλάσσιο μέτωπο της πρωτεύουσας είναι η υποτείνουσα στο τρίγωνο, που έχει σαν τις δύο άλλες πλευρές του τους ορεινούς όγκους Πάρνηθα/Αιγάλεω και Υμηττός/Πεντέλη, αντίστοιχα. Η παράκτια ζώνη, από γεωμορφολογική και ιστορική άποψη, χωρίζεται σε τρεις ενότητες: το λιμάνι του Πειραιά και την Πειραιϊκή χερσόνησο (θαλάσσιο μέτωπο Πειραιά), το Φαληρικό όρμο (θαλάσσιο μέτωπο Αθήνας) και την υπόλοιπη ακτή, μέχρι τη Βουλιαγμένη (περιαστικό θαλάσσιο μέτωπο Αθήνας).¹⁰

Η δεύτερη ενότητα της παράκτιας ζώνης της Αθήνας, ο Φαληρικός όρμος έχει μετατραπεί τις τελευταίες δεκαετίες σε επιχειρηματικό πόλο, με αποτέλεσμα να υψώνεται ένα είδος τείχους μεταξύ πόλης και θάλασσας, που αποτρέπει την αλληλοδιείσδυση φυσικού και τεχνητού στοιχείου. Ιδίως στην περίπτωση της Αθήνας, όπου οι ελεύθεροι χώροι είναι αρκετά περιορισμένοι, η θάλασσα συνιστά μια σημαντική διέξοδο. Γίνεται λοιπόν επιτακτική η ανάγκη επανάκτησης του παραλιακού μετώπου της πρωτεύουσας και απόδοσης του στους κατοίκους της.

¹⁰ <http://www.minenv.gr/3/31/313/31305/g3130567.html>

Ήδη από τα τέλη του 19^ο αιώνα ο Φαληρικός όρμος συνιστά δημοφιλή προορισμό, ενώ στην περιοχή δημιουργούνται εγκαταστάσεις αναψυχής και επαύλεις εύπορων αθηναίων.¹¹ Αργότερα, κατά τον 20^ο αιώνα ο όρμος παρακαμάζει στο όνομα τη τουριστικής ανάπτυξης. Στην υποβάθμισή του οδηγεί και η μετατροπή των ρεμάτων που εκβάλουν εκεί σε αποχετευτικούς αγωγούς, με την επακόλουθη μόλυνση των υδάτων, η καταστροφή της παραλίας με τις εκτεταμένες επιχωματώσεις της θάλασσας, από το 1970 και μετά, η κατασκευή της λεωφόρου Ποσειδώνος, του υπερυψωμένου παραλιακού αυτοκινητόδρομου, της μαρίνας του Φλοίσβου και του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, το 1985.¹² Τη χρονιά αυτή η περιοχή χαρακτηρίζεται ως «υπερτοπικός πόλος αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμού»,¹³ γεγονός που υπονοεί τη μελλοντική αλλοίωση της φυσιογνωμίας της. Από τη στιγμή εκείνη, οι δυνατότητες ανάπλασης που προσφέρει ο Φαληρικός όρμος απασχολούν την πολιτεία και γίνονται στόχος εμπορικής εκμετάλλευσης από ιδιώτες. Παρότι τίθενται κάποιες αρκετά αξιόλογες προτάσεις,¹⁴ η περιοχή παραμένει κενή και αδιαμόρφωτη μέχρι την προ-Ολυμπιακή περίοδο.

Με την αφορμή όμως των Ολυμπιακών αγώνων, εκπονείται μια πολεοδομική μελέτη για την ανάπλαση της περιοχής, γνωστή με την ονομασία «Φάληρο 21», η οποία περιλαμβάνει δύο φάσεις, την Ολυμπιακή και την μετά-Ολυμπιακή.¹⁵ Από τη στιγμή αυτή, ο Φαληρικός όρμος γίνεται πεδίο οικονομικών και πολιτικών συγκρούσεων, ανάμεσα στις τοπικές κοινότητες, που διεκδικούν το δημόσιο χώρο προς όφελος των κατοίκων, και τις σύγχρονες εταιρείες real estate που επιδιώκουν την ταχεία και πλήρη οικονομική εκμετάλλευση του, χρησιμοποιώντας το πρόσχημα των αγώνων. Η διαμάχη αυτή, σε συνδυασμό με την απουσία ενός εναλλακτικού μοντέλου διαμόρφωσης δημόσιου χώρου, έχει τελικά, ως αποτέλεσμα την εμπορευματοποίηση της περιοχής, ιδίως μετά το πέρας των αγώνων, μαζί με τις περιβαλλοντικές καταστροφές και πολεοδομικές στρεβλώσεις που αυτή συνεπάγεται.

Κατά την Ολυμπιακή φάση της μελέτης «Φάληρο 21», ο Φαληρικός όρμος, από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι το Φλοίσβο, μεταμορφώνεται ολοκληρωτικά, μετατρέπόμενος, σε μια ιδιωτική ζώνη αθλητικών, εμπορικών, τουριστικών και ψυχαγωγικών συγκεντρώσεων (γήπεδα Tae Kwon Do/Handball και Beach Volley με τριγωνικό και γραμμικό κτίριο, ζώνη ναυταθλητικού λιμένα,

¹¹ ¹² ¹⁵ ¹⁶ <http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>

¹³ ΡΣΑ, 1985

¹⁴ Βλ. προτάσεις Ν. Βαλσαμάκη, Α. Τριποδάκη

«εσπλανάδα» και πλατεία νερού, μαρίνα Φλοίσβου Α.Ε.) μεγάλης κλίμακας,¹⁶ αποκλείοντας έτσι τους κατοίκους του λεκανοπεδίου από τμήμα της παραλίας του Σαρωνικού, και εγκλωβίζοντάς τους μέσα στη μεγαλούπολη, ή αναγκάζοντάς τους να εισέλθουν στις επιχειρήσεις αυτές. Η συνολική έκταση από το Παλαιό ως το Νέο Φάληρο διασπάται σε έξι υποπεριοχές (μαρίνα Φλοίσβου, άλσος ναυτικής παράδοσης, πλατεία νερού, ζώνη ναυταθλητικού λιμένα, μεγάλος κενός χώρος νότια του Μοσχάτου, ευρύτερη περιοχή Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας),¹⁷ οι οποίες αντιμετωπίζονται αποσπασματικά. Παράλληλα με την πολεοδομική μελέτη, έμφαση δίνεται και στον εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου της περιοχής, αλλά και στην εγκατάσταση γραμμής τραμ σε αυτήν. Το 2002 ο Κηφισός καλύπτεται από έναν υπερυψωμένο αυτοκινητόδρομο, ενώ στο σημείο εκβολής του, κατασκευάζεται ένας τεράστιος υπερυψωμένος κυκλοφοριακός κόμβος, για τη σύνδεση της λεωφόρου Κηφισού με τη λεωφόρο Ποσειδώνος.¹⁸ Η τελευταία διευρύνεται για τις ανάγκες δημιουργίας του ολυμπιακού δακτυλίου, και μαζί με τη γραμμή του τραμ, αποτελείται από τρεις ζώνες.

Η υπερυψωμένη λεωφόρος Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τα νέα οδικά έργα και την ανέγερση εγκαταστάσεων μεγάλης κλίμακας, εν όψει των αγώνων, και την απουσία πεζοδιαβάσεων, αποκόπτουν ακόμη περισσότερο τις κατοικημένες περιοχές, που βρίσκονται κατά μήκος του Φαληρικού όρμου (Παλαιό Φάληρο, Καλλιθέα, Μοσχάτο, Νέο Φάληρο) από τη θάλασσα, η οποία αποτελεί τη φυσική τους κατάληξη, από χωρική, λειτουργική, σημασιολογική και οπτική άποψη. Η μοναδική δυνατότητα σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με την πόλη προσφέρεται από τη λεγόμενη «εσπλανάδα», μια πλατιά φυτεμένη, πεζογέφυρα, η οποία συνδέει την τριγωνική πλατεία του νερού και το κέντρο Υποδοχής και Πληροφόρησης με το μεγάλο κενό οικόπεδο του παλαιού Ιππόδρομου, περνώντας πάνω από την διευρυμένη λεωφόρο Ποσειδώνος. Η «εσπλανάδα» επικοινωνεί με το ανατολικό τμήμα του όρμου, μέσω δευτερεύουσας γέφυρας, και με το δυτικό, μέσω του βατού δώματος του γραμμικού κτιρίου.¹⁹ Η σύνδεση όμως αυτή είναι για την ώρα ανώφελη, καθώς ο χώρος του πρώην Ιπποδρόμου παραμένει αδιαμόρφωτος και αποκομμένος από την περιοχή της Καλλιθέας, ενώ η πλατεία του νερού αποτελεί έναν κρυμμένο και δυσπρόσιτο χώρο.²⁰ Εκτός αυτού, η πεζογέφυρα είναι τεράστιας κλίμακας, με αποτέλεσμα να επιβάλλεται στην περιοχή και το τοπίο.

¹⁷ ¹⁸ ²⁰ <http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>

¹⁹ <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&artid=156136&ct=75&dt=04/01/2004>

Ακόμη, ορισμένες από τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις προκαλούν κυκλοφοριακό φόρτο στην περιοχή. Εκτός από τις επιπτώσεις τους στο αστικό περιβάλλον και τους κατοίκους της Αθήνας, τα τεχνικά έργα μεγάλης κλίμακας (επιχωματώσεις, κυκλοφοριακές διευθετήσεις, αποτυχημένα αντιπλημμυρικά έργα δίχως περιβαλλοντική συνείδηση) και το τσιμεντένιο επιχειρηματικό τείχος, μεταξύ ακτής και πολεοδομικού ιστού, έχουν τεράστιες επιπτώσεις και στο φυσικό περιβάλλον, αφού διαταράσσουν πολλά οικοσυστήματα, ιδίως στις εκβολές των δύο ποταμών, του Ιλισού και του Κηφισού, καταστρέφοντας το φυσικό πλούτο του Σαρωνικού.

Από τις έξι υποπεριοχές της μελέτης «Φάληρο 21», η μαρίνα του Φλοίσβου, συνιστά τον ισχυρότερο πόλο αναψυχής, εμπορίου και υπηρεσιών, που παραμένει και μετά τους αγώνες δημοφιλής προορισμός για τους αθηναίους. Συχνά μάλιστα, αδυνατεί να καλύψει τις ανάγκες στάθμευσης των επισκεπτών της, προκαλώντας κυκλοφοριακή συμφόρηση στους γύρω δρόμους.

Συνεπώς, στον Φαληρικό όρμο, ιδίως μετά το τέλος των Ολυμπιακών αγώνων, είναι έκδηλη η επικράτηση του ιδιωτικού συμφέροντος, σε βάρος του ανοιχτού, δημόσιου χαρακτήρα της παραλιακής ζώνης και του φυσικού πλούτου της περιοχής. Το παραλιακό μέτωπο του Φαλήρου συνιστά ένα λειτουργικό, αλλά κυρίως ένα συμβολικό κενό, από το οποίο απουσιάζει η ιστορία, η αστική ταυτότητα και η συλλογική μνήμη, αποτυγχάνοντας έτσι, να δημιουργήσει μια ουσιαστική σύνδεση μεταξύ πόλης και θάλασσας. Πρόκειται για μια ζώνη, όπου η ανάπτυξη της πόλης έρχεται σε σύγκρουση με τη φύση, δίχως τελικά να επικρατήσει καμία από τις δύο. Από τη μια, η φύση καταστρέφεται, και από την άλλη, η πόλη δεν καταφέρνει να εποικήσει την παραλία και να ελέγξει τα εγκιβωτισμένα ρέματα και τον υψηλό υδροφόρο ορίζοντα, που εξακολουθούν να την απειλούν.²¹ Οι υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις που δημιουργούνται για τους Ολυμπιακούς αγώνες, αναστατώνοντας τους κατοίκους της περιοχής, και εκτινάσσοντας στα ύψη το κόστος τους, στέκονται άδειες και εγκαταλελειμμένες. Εγκαταστάσεις στις οποίες θα μπορούσαν να αποδοθούν νέες χρήσεις, κοινωνικού, πολιτιστικού, αθλητικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα, μετατρέποντας την περιοχή σε υπερτοπικό πόλο αναψυχής.

Κατά τη μετά-Ολυμπιακή περίοδο γίνονται στην περιοχή του Φαληρικού όρμου κάποιες μετατροπές και προσθήκες, ενώ τίθενται προτάσεις για την ανάπλασή της, πολλές όμως από τις οποίες παραμένουν εκκρεμείς, ή τροποποιούνται, στην κατεύθυνση της εμπορευματοποίησής της. Το ίδιο ισχύει και με τις προτάσεις της μετά – Ολυμπιακής φάσης της μελέτης «Φάληρο 21».

²¹ ²³ ²⁴ ²⁶ <http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>

Δύο από τις σημαντικότερες παρεμβάσεις, που περιλαμβάνονται στη μελέτη «Φάληρο 21», η υλοποίηση των οποίων έχει αναβληθεί επ' αόριστον, αφορούν στη διάνοιξη ενός εκτεταμένου αντιπλημμυρικού καναλιού καθ' όλο το μήκος του φαληρικού όρμου, στη θέση της σημερινής λεωφόρου Ποσειδώνος, καθώς και η μετακίνηση και υποβάθμιση του αυτοκινητοδρόμου προς το νότο.²² Τα δύο αυτά έργα θα προσέφεραν στο παραλιακό μέτωπο σημαντικές δυνατότητες ανάπλασης και θα αποκαθιστούσαν εν μέρει τη χαμένη σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο. Ακόμη, η μετακίνηση του αυτοκινητοδρόμου θα ιεραρχούσε το πάρκο σε δύο ζώνες διαφορετικού χαρακτήρα και κλίμακας, μία τοπική από την πλευρά της πόλης και μία υπερτοπική από την πλευρά της θάλασσας. Από την άλλη, όμως το κανάλι θα απέκοπτε το παραλιακό μέτωπο, μετατρέποντάς το σε νησί, ζήτημα που θα μπορούσε να επιλυθεί με την κατασκευή γεφυρών, κάθετων σε αυτό, ενώ το πάρκο θα διχοτομούταν από τον αυτοκινητόδρομο, χάνοντας τη συνοχή του. Στην ίδια μελέτη υπάρχει πρόταση για τη δημιουργία και τρίτου (μετά τη μαρίνα Φλοίσβου και τα Village Cinemas) πόλου διασκέδασης και αναψυχής, στην παραλία της Καλλιθέας, μεταξύ «εσπλανάδας» και εκβολών του Ιλισού. Πρόκειται για τη μετατροπή του γηπέδου Beach Volley και των εγκαταστάσεών του (τριγωνικό και γραμμικό κτίριο), σε συναυλιακό κέντρο με υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, όπου όμως προστίθενται καταστήματα, χώροι εστίασης και θεματικό πάρκο (ενυδρείο, ζωολογικός κήπος, λούνα πάρκ, υδροπάρκο, μίνι γκολφ κ.ά.).²³ Ακόμη, η πρόταση της μελέτης «Φάληρο 21» για την παραλία του Μοσχάτου, που αφορά στη δημιουργία οικολογικού πάρκου, μεταξύ των εκβολών του Ιλισού και του Κηφισού, έχει επικαιροποιηθεί, σε αυτό όμως προστίθενται γήπεδα, παρατηρητήριο περιβαλλοντικής πληροφόρησης, χώροι εστίασης και εκδηλώσεων και χώρος στάθμευσης.²⁴ Τέλος, στην ίδια μελέτη, προβλέπεται η μετατροπή του κέντρου Υποδοχής και Πληροφόρησης στην πλατεία του νερού, σε μουσείο Ιστορίας του Φαλήρου και πολυλειτουργικό συγκρότημα, όπου όμως θα υπάρχουν επιπλέον και χώροι εστίασης.²⁵

Πέρα από τις προτάσεις της μελέτης «Φάληρο 21», το 2006 προστίθεται στο Φαληρικό όρμο, και μάλιστα στο πιο κομβικό του σημείο, το δέλτα του Φαλήρου, άλλος ένας μεγάλος πόλος διασκέδασης και αναψυχής, τα Village Cinemas, μαζί με το πολυκατάστημα Media Markt,

²² Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 59 – περίοδος Β | Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2006 [σελ. 66 – 68, Ιατρίδου Μαριλένα, *Φαληρικός Όρμος, Η Ολυμπιακή Δόμηση και η Μετά – Ολυμπιακή Εμπορευματοποίηση*]

²⁵ <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&artid=156136&ct=75&dt=04/01/2004>

συμπληρώνοντας έτσι από τη μαρίνα του Φλοίσβου. Ακόμη, υπάρχουν προτάσεις για τη δημιουργία δικτύου πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων στην περιοχή,²⁶ καθώς και για τη μετατροπή του γηπέδου Tae Kwon Do, στην παραλία Παλαιού Φαλήρου, στην απόληξη της λεωφόρου Συγγρού, σε συνεδριακό κέντρο 4000 θέσεων, με εστιατόρια και άλλες εμπορικές χρήσεις.²⁷ Τέλος, έχει τεθεί πρόταση για την ανέγερση της νέας Εθνικής Βιβλιοθήκης, της Εθνικής Λυρικής Σκηνής και του Πολιτιστικού και Εκπαιδευτικού Πάρκου στο χώρο του πρώην Ιπποδρόμου από το Renzo Piano.²⁸ Πρόκειται για ένα συγκρότημα υπερτοπικού χαρακτήρα, με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, παρουσιάζει όμως κάποιες αδυναμίες. Προκειμένου να επιτευχθεί η έξοδος του συγκροτήματος και κατ' επέκταση της Καλλιθέας προς τη θάλασσα, δημιουργείται ένας τεχνητός λόφος, για την τροφοδοσία της «εσπλανάδας», με αποτέλεσμα να καταστρέφεται και άλλο το τοπίο, ενώ η γέφυρα να αποκτά ακόμη περισσότερη δυναμική.

Το σίγουρο είναι, πάντως, ότι μετά την αποτυχία του σημερινού μοντέλου, και δεδομένης της σημασίας του Φαληρικού όρμου για την πόλη της Αθήνας, γίνεται ακόμη πιο επιτακτική η ανάγκη για μια νέα συνολική ανάπλαση της περιοχής, στην κατεύθυνση της μίξης πόλης και φύσης, χωρίς αποσπασματικές παρεμβάσεις, που οδηγούν στον περεταίρω κατακερματισμό της. Η ανάγκη η πόλη να μπορέσει να προσεγγίσει τη θάλασσα κυριολεκτικά, αλλά και συμβολικά. Όταν ξεπεραστεί η «ελληνική νοοτροπία» της τοπικής, μεμονωμένης και πρόχειρης επίλυσης και της εξυπηρέτησης συμφερόντων, τότε θα μπορέσουν να εφαρμοστούν οι μελετημένες προτάσεις για συνολική ανάδειξη και επίλυση των υπάρχοντων εγκαταστάσεων και αυτών που πρόκειται να αναπτυχθούν στο μέλλον.

²⁷ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 59 – περίοδος Β | Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2006 [σελ. 66 – 68, Ιατρίδου Μαριλένα, *Φαληρικός Όρμος, Η Ολυμπιακή Δόμηση και η Μετά – Ολυμπιακή Εμπορευματοποίηση*]

²⁸ <http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>



Εικ. 1. Θ. Παπαγιάννης και Συνεργάτες, και Reichen et Robert, Ολυμπιακή φάση μελέτης ανάπτυξης του φαληρικού όρμου. 1. Μελλοντικό οικολογικό Πάρκο 2. Μελλοντικές ήπιες αθλητικές δραστηριότητες 3. Ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις Beach Volley με τριγωνικό και γραμμικό κτίριο 4. Ζώνη ναυαθλητικού λιμένα 5. Κεντρική ζώνη εσπλανάδας, πλατεία νερού, κέντρο υποδοχής και πληροφόρησης 6. Κλειστό γυμναστήριο Tae Kwon Do – Handball



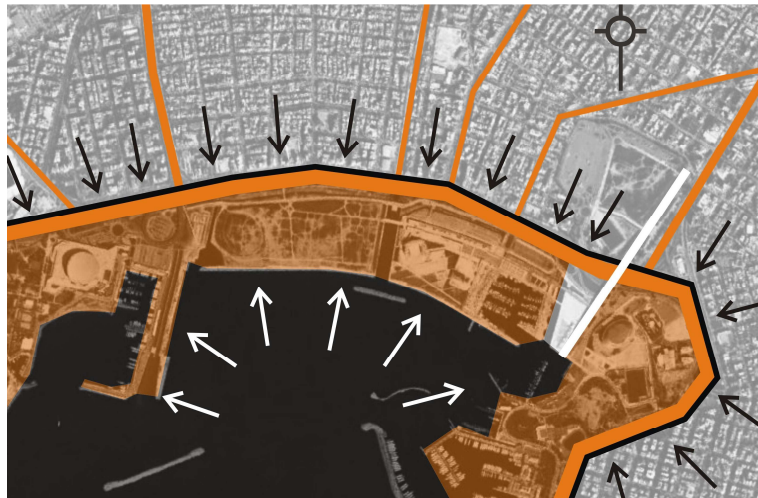
Εικ. 2. Θ. Παπαγιάννης και Συνεργάτες, και Reichen et Robert, Μετά - Ολυμπιακή φάση μελέτης ανάπτυξης του φαληρικού όρμου. 1. Οικολογικό πάρκο 2. Ηπιες αθλητικές εγκαταστάσεις 3. Αμφιθέατρο πολλαπλών χρήσεων και υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις 4. Ζώνη ναυαθλητικού λιμένα 5. Κεντρική ζώνη εσπλανάδας, πλατεία νερού, μουσείο ιστορίας του Φαλήρου και πολυλειτουργικός χώρος 6. Κλειστό γυμναστήριο πολλαπλών δραστηριοτήτων και πάρκο αναψυχής



Εικ. 3. Θ. Παπαγιάννης και συνεργάτες, Μελέτη οικολογικού πάρκου στον φαληρικό όρμο. Κάτοψη.



Εικ. 4. Renzo Piano Building Workshop, Κέντρο πολιτισμού ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος. Πρόπλασμα.



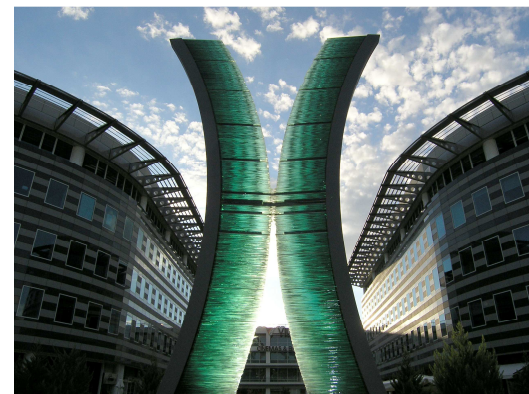
Εικ. 5. Φαληρικός όρμος σήμερα και επιχειρηματικό τείχος μεταξύ πόλης και θάλασσας.



Εικ. 6. Άποψη του Φαληρικού όρμου σήμερα.



Εικ. 7. Village Cinemas, Παλαιό Φάληρο.



Εικ. 8. Village Cinemas, Παλαιό Φάληρο.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Τα αεροδρόμια [< αήρ + δρόμος] ξεκινούν ως κτίρια με περιορισμένη έκταση και καθαρά χρηστικό χαρακτήρα, την εξυπηρέτηση δηλαδή των αερομεταφορών, του ελέγχου, της αναμονής, της αναχώρησης και της άφιξης του πολυεθνικού και πολυπολιτισμικού κοινού. Συνιστούν χώρους μεταβατικούς, γρήγορα περάσματα από τον έναν τόπο στον άλλον, στα οποία κυρίαρχη είναι η έννοια της «κίνησης».

Σταδιακά όμως, στα πλαίσια της έμφασης στην εμπορευματοποίηση του αστικού χώρου, προστίθενται στα αεροδρόμια, ιδίως σε όσα που συνιστούν κόμβους μετεπιβίβασης, εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις (χώροι εστίασης, καταστήματα, duty free), που έχουν ως στόχο τη μεγαλύτερη διάρκεια παραμονής των ταξιδιωτών σε αυτά, και κατ' επέκταση την αύξηση των εσόδων τους. Σύμφωνα μάλιστα με τον Rem Koolhaas, πολλά αεροδρόμια βασίζονται στις εμπορικές χρήσεις προκειμένου να επιβιώσουν.²⁹ Εισάγεται έτσι, η έννοια της «στάσης», και του «αεροσταθμού».

Από το τέλος του 20^{ου} αιώνα, εξαιτίας της ραγδαίας αύξησης της αεροπορικής κίνησης, και των μεγαλύτερων απαιτήσεων των αεροδρομίων σε χώρο και προσπελασιμότητα, αλλά και για την αποφυγή του θορύβου και του κυκλοφοριακού φόρτου που προκαλούν, αυτά χωροθετούνται εξαρχής ή μετακομίζουν στις φθηνές, πρώην αγροτικές εκτάσεις της αστικής περιφέρειας, κοντά σε βασικούς οδικούς άξονες και συγκοινωνιακά δίκτυα. Στόχος είναι η γρήγορη πρόσβαση στους αερολιμένες από τη μητρόπολη, για την κάλυψη του χωρικού χάσματος που υπάρχει μεταξύ τους.³⁰ Σταδιακά, το κτίριο του αεροσταθμού, γίνεται πυρήνας, με βάση τον οποίο δημιουργείται ένα ευρύτερο επιχειρηματικό κέντρο, υπερτοπικού χαρακτήρα, που ενσωματώνει μεγάλες συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου, ξενοδοχειακές μονάδες, συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα, γραφεία, θεματικά πάρκα, πολυχώρους εστίασης και αναψυχής, υπηρεσίες, χώρους στάθμευσης, μουσεία κ.α., δηλαδή προγράμματα και χρήσεις μητροπολιτικών κέντρων, σε απόσταση όμως από αυτά. Αλλοιώνεται έτσι, η φυσιογνωμία της περιοχής στην οποία χωροθετείται το συγκρότημα, αλλά ενισχύεται η οικονομική της ανάπτυξη, μέσω της αύξησης των αξιών γης και τη ζήτησης κατοικίας σε αυτήν. Οι περιοχές των αεροδρομίων δηλαδή, ως πολυλειτουργικοί πόλοι, συνιστούν, όπως και τα

²⁹ Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 150
^{30 31} http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/diminiatia_2010/proto_tefhos/04_PSARAKI.pdf

σύγχρονα malls, ένα είδος σύγχρονου «επινείου» της σημερινής διάχυτης μητρόπολης, μια νέα, αυτόνομη κεντρικότητα μακριά από το μητροπολιτικό κέντρο,³¹ η οποία αναφέρεται όχι μόνο σε ταξιδιώτες, αλλά και σε απλούς επισκέπτες – καταναλωτές, και σε εργαζόμενους. Χαρακτηριστικός της κλίμακας και της ισχύος ορισμένων σύγχρονων αεροδρομίων, ιδίως της Ασίας, είναι ο όρος «aerotropolis» (πόλη – αεροδρόμιο). *As more and more aviation-oriented businesses are being drawn to airport cities and along transportation corridors radiating from them, a new urban form is emerging—the Aerotropolis—stretching up to 20 miles (30 kilometers) outward from some airports. Analogous in shape to the traditional metropolis made up of a central city and its rings of commuter-heavy suburbs, the Aerotropolis consists of an airport city and outlying corridors and clusters of aviation-linked businesses and associated residential development.*³² Συχνά μάλιστα χρησιμοποιείται έντονος συμβολισμός, με στόχο το αεροδρόμιο να μετατραπεί σε ένα ισχυρό τοπόσημο, στο σήμα κατατεθέν της πόλης στην οποία βρίσκεται. Το άλλο χαρακτηριστικό των σύγχρονων διεθνών αεροδρομίων, εκτός της χωροθέτησης και του προγράμματός τους, είναι, ότι με εξαίρεση τα καταστήματά τους, παραμένουν ανοιχτά όλο το εικοσιτετράωρο, συνιστώντας εκτός από χώρο αναμονής για τους ταξιδιώτες, και χώρο συνάντησης των κατοίκων της εκάστοτε πόλης, ένα σύγχρονο «δημόσιο» χώρο, όπως συμβαίνει και με τα malls. Ιδίως οι πολυλειτουργικές συγκεντρώσεις γύρω τους, μπορούν, με κατάλληλους χειρισμούς, να έχουν κίνηση καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας. Ο νέος διεθνής αερολιμένας Αθηνών, Ελευθέριος Βενιζέλος, που τίθεται σε λειτουργία το 2001, βρίσκεται στα Σπάτα, στην πεδιάδα των Μεσογείων, σε πρώην αγροτικές εκτάσεις, και σε συνδυασμό με την Αττική οδό, τον προαστιακό σιδηρόδρομο, το μετρό και τις επενδύσεις, τις οποίες προσελκύει, ευθύνεται για τη έντονη οικιστική και οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, καθώς και για τη μεγάλη συγκέντρωση επιχειρηματικής δραστηριότητας σε αυτήν. Το νέο αεροδρόμιο συνιστά την αφορμή για τη σταδιακή ανάπτυξη μιας νέας κεντρικότητας, υπερτοπικού χαρακτήρα, ενός οικονομικού πόλου, στην αστική περιφέρεια της Αθήνας, αυτόνομου και απομακρυσμένου από το μητροπολιτικό ιστό, ενός ομοιώματος πόλης, στο πλαίσιο του παγκοσμιοποιημένου προτύπου αστικής ανάπτυξης. Μεγάλη έμφαση δίνεται στη γρήγορη σύνδεση του νέου πόλου με τη μητρόπολη, μέσω της Αττικής οδού, της οποίας συνιστά απόληξη, του μετρό και του προαστιακού σιδηρόδρομου, των οποίων συνιστά τερματικό σταθμό, αλλά και των τακτικών δρομολογίων των λεωφορείων.

³² ULI on the Future: Cities in the 21st Century, Urban Land Institute, Washington, D.C., 2000 [Kasarda, John D., *Aerotropolis: Airport-Driven Urban Development*]

Σήμερα, εννέα χρόνια μετά τα εγκαίνια του νέου αεροδρομίου της Αθήνας, το κτίριο του αεροσταθμού συνιστά απόληξη μιας γραμμικής επιχειρηματικής ανάπτυξης κατά μήκος της Αττικής οδού, μιας μη αεροπορικής εισοδηματικής πηγής, με πολυλειτουργικό χαρακτήρα. Στην είσοδο του αεροδρομίου, στη βορειοδυτική πλευρά της Αττικής οδού, βρίσκεται το εμπορικό πάρκο (retail park), το οποίο περιλαμβάνει τέσσερα πολυκαταστήματα, το Factory Outlet, το IKEA, τον Κοτσόβολο και το Leroy Merlin, που περιτριγυρίζονται από τεράστιους χώρους στάθμευσης.³³ Στην ίδια πλευρά της Αττικής οδού, μετά το κτίριο του αεροσταθμού, στο τέλος του δρόμου, τοποθετείται το εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο του αεροδρομίου, το Metropolitan Expo, το οποίο περιλαμβάνει χώρους εστίασης και στάθμευσης.³⁴ Αλλά και στο εσωτερικό του κτιρίου του αεροσταθμού υπάρχει εμπορικό κέντρο, που φιλοξενεί duty free, καταστήματα, χώρους εστίασης και τράπεζες, ενώ σε μικρή απόσταση από αυτό, βρίσκονται το ξενοδοχείο Sofitel, οι χώροι στάθμευσης, η εταιρία ενοικίασης αυτοκινήτων και ο σταθμός του μετρό και του προαστιακού σιδηρόδρομου.³⁵ Ακόμη, το αεροδρόμιο φιλοξενεί δύο μόνιμες εκθέσεις και κάποιες περιοδικές.³⁶ Τόσο οι εξωτερικές, όσο και οι εσωτερικές εμπορικές, πολιτιστικές και ψυχαγωγικές χρήσεις συνιστούν ιδιαίτερα κερδοφόρες επιχειρήσεις,³⁷ ενώ προβλέπεται η μελλοντική προσθήκη καζίνο, νυχτερινών κέντρων, θεματικών πάρκων, αθλητικών κέντρων και πολυχώρων ψυχαγωγίας,³⁸ στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου.

Είναι προφανές, πως το συγκρότημα του νέου διεθνούς αερολιμένα των Σπάτων συνιστά δημοφιλή επιχειρηματικό πόλο, σημείο αναφοράς για την περιοχή των Μεσογείων, αλλά και για την Αττική συνολικά, με σημαντικές προϋποθέσεις περεταίρω ανάπτυξης. Ενσωματώνοντας τις κύριες λειτουργίες ενός παραδοσιακού αστικού κέντρου (εμπόριο, ψυχαγωγία, πολιτισμός, υπηρεσίες), σε μια περιοχή της περιφέρειας της Αθήνας, το νέο αεροδρόμιο γίνεται θύλακας μιας νέας αστικότητας, ενισχύοντας τη διάχυση της πόλης και διασπώντας ακόμη περισσότερο την κεντρικότητα, και την κοινωνική της συνοχή, ενώ ως υπερτοπικός οικονομικός πόλος, ευθύνεται για την πτώση των πωλήσεων των συνοικιακών καταστημάτων σε πολλές περιοχές της πρωτεύουσας. Παρότι το συγκρότημα του αεροδρομίου αποτελεί χώρο

³³ http://www.aia.gr/UserFiles/File/4/airport_retail_park-Model.pdf

³⁴ <http://www.aia.gr/pages.asp?pageid=2484&langid=1>

³⁵ http://www.aia.gr/UserFiles/File/maps/140123_Arrivals.jpg

³⁶ <http://www.aia.gr/pages.asp?pageid=1091&langid=1>

³⁷ <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=75&artid=124034&dt=09/07/2000>

³⁸ <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=75&artid=124034&dt=09/07/2000>

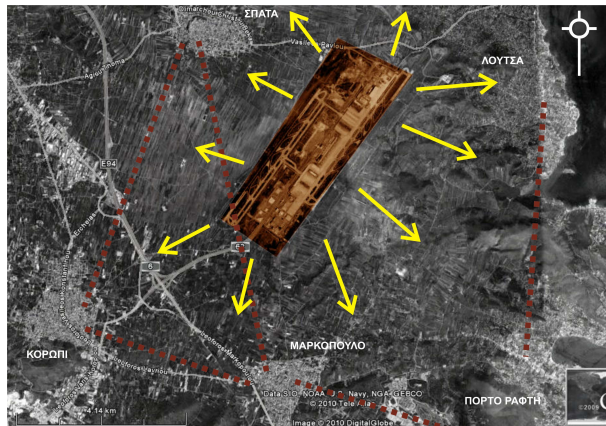
συνάντησης για πολλούς από τους κατοίκους του λεκανοπεδίου, δεν παύει να συνιστά ιδιωτική επιχείρηση, τεράστιας κλίμακας, αποκομμένη από την πόλη, καλά όμως συνδεδεμένη με αυτήν.

Παρά τον υβριδικό χαρακτήρα του συγκροτήματος του αεροδρομίου, αυτό χωρίζεται σε επιμέρους ζώνες, που διαφοροποιούνται χωρικά και λειτουργικά, γεγονός που αποτρέπει την ουσιαστική μίξη. Τα τέσσερα πολυκαταστήματα του εμπορικού πάρκου, με τους τεράστιους χώρους στάθμευσης που τα περιτριγυρίζουν, συνιστούν εσωστρεφείς και απρόσωπους χώρους, «μηχανές» κατανάλωσης, με χαμηλή αρχιτεκτονική ποιότητα. Όταν αυτά κλείνουν, κατά τη διάρκεια της νύχτας, το εμπορικό πάρκο ερημώνει. Πρόκειται δηλαδή για μια μεγάλη έκταση, που ενώ θα μπορούσε να είναι ανοιχτή στους επισκέπτες, όλο το εικοσιτετράωρο, με την ενσωμάτωση και άλλων λειτουργιών, παραμένει αναξιοποίητη για αρκετές ώρες. Ως προς τις περιβαλλοντικές συνέπειες του αεροδρομίου, ο χαρακτήρας της ευρύτερης περιοχής σταδιακά αλλοιώνεται, εξαιτίας των μεγάλων τεχνικών έργων (οδικό δίκτυο, κόμβοι, κτιριακές εγκαταστάσεις) που γίνονται σε αυτήν. Αυτό, σε συνδυασμό με τη ρύπανση που προκαλείται, από την υπερσυγκέντρωση λειτουργιών και αυτοκινήτων, καθώς και τις τάσεις επέκτασης της εμπορευματοποίησης προς την ανατολική ακτή της Αττικής, καταστρέφει μεγάλο τμήμα του φυσικού πλούτου της αθηναϊκής περιφέρειας.

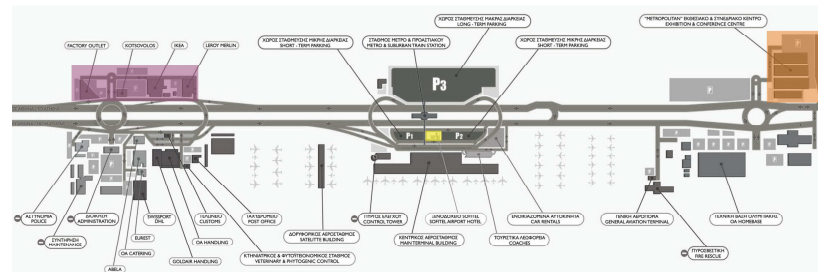
Στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος διαφαίνονται όλες οι σύγχρονες τάσεις των διεθνών αεροδρομίων, να μετατραπούν σε «πόλεις», σε πολύ όμως μικρότερη κλίμακα. Το ζήτημα είναι να περιοριστεί η αλόγιστη μελλοντική του επέκταση, και να ενσωματωθούν σε αυτό πραγματικοί υβριδικοί χώροι, ανοιχτοί στους επισκέπτες, στόχος που μπορεί να επιτευχθεί μόνο αν το έργο αντιμετωπιστεί συνολικά.



Εικ. 9. Το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος σε σχέση με την πόλη της Αθήνας.

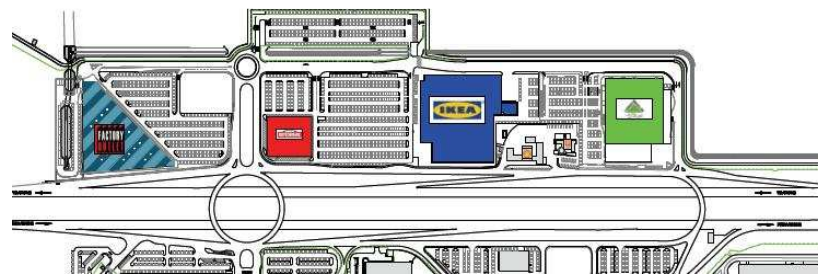


Εικ. 10. Το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και οι τάσεις ανάπτυξης, επέκτασης και ενοποίησης στην περιοχή των Μεσογείων.



- Εμπορικό πάρκο
- Εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο
- Ξενοδοχείο Sofitel

Εικ. 11. Κάτοψη του συγκροτήματος του αεροδρομίου.



Εικ. 12. Κάτοψη του εμπορικού πάρκου του αεροδρομίου.



Εικ. 13. Άποψη της εισόδου του πολυκαταστήματος IKEA στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

THE MALL ATHENS

Τα malls, τα οποία αναλύονται ως φαινόμενο σε προηγούμενο κεφάλαιο, έχουν πολλά κοινά σημεία με τα αεροδρόμια. Αποτελούν και αυτά σημαντικούς επιχειρηματικούς πόλους, υπερτοπικού, συνήθως χαρακτήρα, που τοποθετούνται συνήθως στην περιφέρεια της πόλης, σε κομβικά σημεία, εντείνοντας το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Όπως και τα αεροδρόμια, τα malls συνδυάζουν λειτουργίες, προσπαθώντας να μοιάσουν στα παραδοσιακά αστικά κέντρα, ενώ είναι εσωστρεφή και αυτόνομα.

Τα malls της αστικής περιφέρειας των ελληνικών πόλεων είναι το αποτέλεσμα μιας μακρόχρονης εξελικτικής πορείας ενός τύπου οργάνωσης του λιανικού εμπορίου που πρωτοεμφανίζεται στα αμερικανικά προάστια. Πρόκειται για συγκροτήματα με έντονη παρουσία στον πολεοδομικό ιστό, με επιπτώσεις στο αστικό και φυσικό περιβάλλον, αλλά και στην κοινωνία και την οικονομία της εκάστοτε πόλης, και συχνά αμφιλεγόμενη αρχιτεκτονική ποιότητα, χαρακτηριστικά που τα κάνουν να απασχολούν σήμερα τη διεθνή αρχιτεκτονική σκέψη.

Το The Mall Athens είναι όταν λειτουργεί, το Νοέμβριο του 2005, το πρώτο mall, καθώς και το μεγαλύτερο εμπορικό και ψυχαγωγικό κέντρο στην Ελλάδα, ενώ αποτελεί αφορμή για τη δημιουργία και άλλων, ακόμη μεγαλύτερων, αντίστοιχων πολυχώρων, στην Αθήνα και σε άλλες ελληνικές πόλεις. Βρίσκεται στη Νεραντζιώτισσα της Αττικής, σε κομβικό σημείο, όπου διασταυρώνονται τρία ισχυρά μεταφορικά συστήματα: η Αττική οδός, ο προαστιακός σιδηρόδρομος και ο ΗΣΑΠ, ο σταθμός του οποίου συνδέεται με την είσοδο του mall με πεζογέφυρα, ενώ είναι πολύ κοντά στον κόμβο της λεωφόρου Κηφισίας με την Αττική οδό.³⁹ Το The Mall Athens αποτελεί ορόσημο για την ελληνική εμπορική πραγματικότητα, προσφέροντας εμπορικές και ψυχαγωγικές (καταστήματα, πολυκαταστήματα, σινεμά, χώροι παιχνιδιού, χώροι εστίασης) επιλογές, και υπηρεσίες, σε περίπου 58.000 τ. μ. διαθέσιμου ενοικιάσιμου χώρου, που διαρθρώνεται σε πέντε επίπεδα, καθώς και άνετο υπόγειο χώρο με 2100 θέσεις στάθμευσης σε τρία επίπεδα, αλλά και στάθμευση για άτομα με ειδικές ανάγκες.⁴⁰ Ως υπερτοπικός πόλος κατανάλωσης και αναψυχής, συνιστά δημοφιλή προορισμό, συγκεντρώνοντας επισκέπτες – καταναλωτές, από το Μαρούσι και τις γύρω περιοχές, αλλά και από ολόκληρη την Αττική, ιδίως όταν τίθεται σε λειτουργία. Σύμφωνα με την εταιρία Lamda

³⁹ ⁴² ⁴³ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006, [σελ. 78 – 81, Σαρήγιαννης Γεώργιος Μ., *Ο Εκφυλισμός των Κέντρων της Πόλης, τα Malls και τα Παιχνίδια των Επενδυτών*]

⁴⁰ <http://www.themallathens.gr/>

Olympia Village, Ο σημαντικός αριθμός καταστημάτων σε συνδυασμό με τους πολυάριθμους χώρους εστίασης και ψυχαγωγίας, τους άνετους και προστατευμένους χώρους στάθμευσης, τις ολοκληρωμένες υπηρεσίες διαχείρισης καθώς και την άμεση και εύκολη πρόσβαση σε σημαντικές οδικές αρτηρίες και μέσα μαζικής μεταφοράς, ανέδειξαν το The Mall Athens σε προορισμό πολλαπλών δραστηριοτήτων για όλα τα μέλη της οικογένειας.⁴¹ Αλλά και ως επιχειρηματικός πόλος, προσελκύει και άλλες επενδύσεις γύρω του (Media Markt, Avenue, Odeon Cosmopolis, Golden Hall, Helexpo Palace, συγκροτήματα γραφείων), καθώς και στην ευρύτερη περιοχή του Αμαρουσίου.

Όμως, η οικοδόμησή του The Mall Athens είναι αρκετά αδιαφανής, και σχετίζεται με την τάση εμπορευματοποίησης του αστικού χώρου, με αφορμή τους Ολυμπιακούς αγώνες. Αρχικά, τμήμα του σημερινού οικοπέδου του mall συνιστά δημοτική περιουσία, η οποία προκύπτει από την απαλλοτρίωση αγροτικών εκτάσεων της περιοχής, και προορίζεται για την κατασκευή του δημοσιογραφικού χωριού μαζί με εμπορικό κέντρο.⁴² Όμως, η εταιρεία διαχείρισης της δημοτικής περιουσίας, ΔΗΜΕΠΑ ΑΕ, μαζί με την περιουσία της, μεταβιβάζεται, το 2002, στην εταιρία Lamda Development (μετέπειτα Lamda Olympia Village), του ομίλου Λάτση και ξεκινά η εμπορική εκμετάλλευση της περιοχής,⁴³ αφού πρώτα τροποποιούνται οι ισχύοντες σε αυτήν, πολεοδομικοί κανονισμοί, ώστε να αυξηθεί τόσο η έκταση του χωριού τύπου, όσο και ο συντελεστής δόμησης.⁴⁴ Τελικά, εφόσον κρίνεται ότι το οικόπεδο πληρεί όλες τις προϋποθέσεις (μεγάλη προσπελασιμότητα, μεγάλη έκταση, φθηνή γη), ξεκινούν οι εργασίες κατασκευής του The Mall Athens, ενώ το δημοσιογραφικό χωριό κατασκευάζεται αλλού. Σύμφωνα με την εταιρία, Η αξία της επένδυσης για το εμπορικό και ψυχαγωγικό κέντρο προσέγγισε τα €320 εκατομμύρια, κατατάσσοντάς το ως μία από τις μεγαλύτερες ιδιωτικές επενδύσεις real estate που έχουν πραγματοποιηθεί ποτέ στην Ελλάδα.⁴⁵ Είναι όμως προφανές, ότι αυτή η μεγακατασκευή είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος της αυθαίρετη, εφόσον μετατρέπει τη ελεύθερη δημόσια γη και το δάσος σε αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης.

⁴¹ ⁴⁵ http://www.lamda-development.net/online/Projects.aspx?MenuCategoryId=170&MenuModuleID=34&MenuModuleTable=Real_Project&LevelNo=1&PageCounts=2

⁴⁴ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 59 – περίοδος Β | Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2006 [σελ. 73 – 75, Παπασυμεών Μαρία, Φωνική η Μετά – Ολυμπιακή χρήση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Μαρούσι]

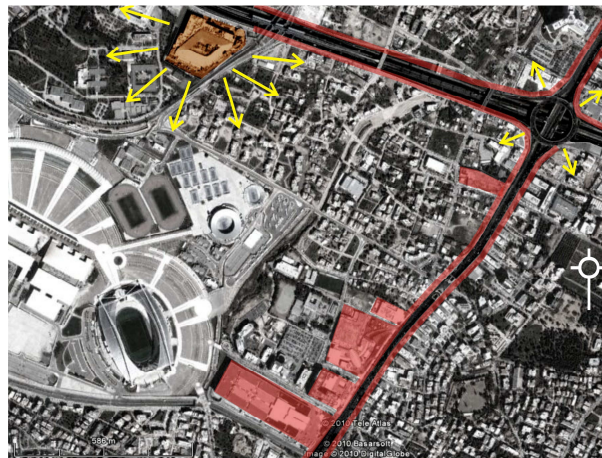
Το The Mall Athens φιλοδοξεί να αποτελέσει έναν πόλο αναψυχής μακριά από το κέντρο της Αθήνας, ιδίως για τη νεολαία, αλλά και για όλες τις ηλικίες. Στην κατεύθυνση αυτή είναι άλλωστε και το διαφημιστικό σλόγκαν «All in Mall», που χρησιμοποιεί αρχικά η κατασκευαστική του εταιρία. Πρόκειται για έναν ιδιωτικό, εσωστρεφή και κλειστό, κλιματιζόμενο χώρο, ο οποίος προσφέρει πληθώρα επιλογών κάτω από μια στέγη, χωρίς τη μεσολάβηση δρόμου. Η χωροθέτησή του και οι λειτουργίες που ενσωματώνει, προσελκύουν και άλλες επενδύσεις στην ευρύτερη περιοχή του Αμαρουσίου, και ιδίως κατά μήκος της λεωφόρου Κηφισίας, η οποία μετατρέπεται σε επιχειρηματικό πόλο, σε μια νέα κεντρικότητα, που ενισχύει τη διάχυση της Αθήνας, και απογυμνώνει το αστικό κέντρο από τις χρήσεις του, απειλώντας την κοινωνική συνοχή της πρωτεύουσας. Στην ίδια περιοχή άλλωστε βρισκόταν και το πρώτο Village Center της χώρας, γεγονός που αποδεικνύει, ότι αυτή έχει γίνει προ πολλού στόχος των επενδυτών. Η νέα υπερτοπική, εμπορική και ψυχαγωγική «νησίδα», ανταγωνίζεται και το κέντρο του Αμαρουσίου, και των γειτονικών δήμων, πλήττοντας έτσι, το τοπικό εμπόριο και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Πέρα από τις συνέπειες του The Mall Athens και των γειτονικών εμπορικών συγκεντρώσεων στην πόλη και την οικονομία, αυτά έχουν επιπτώσεις και στους κατοίκους της περιοχής. Εκτός του ότι τους στερούν το δημόσιο χώρο, που θα μπορούσε να διαμορφωθεί με εναλλακτικά μοντέλα, υψώνοντάς στη θέση τους τεράστιες, απρόσωπες, ιδιωτικές εγκαταστάσεις, απορροφούν και το ελάχιστο πράσινο που έχει απομείνει, κάνοντας την περιοχή ακόμη πιο ασφυκτική. Ακόμη, δημιουργούν θόρυβο, προκαλούν κυκλοφοριακό φόρτο σε μεγάλη ακτίνα γύρω τους, και αλλοιώνουν τη φυσιογνωμία της περιοχής.

Σχετικά με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του Αμαρουσίου, το The Mall Athens δαπανά μεγάλες ποσότητες ενέργειας, ενώ μεταβάλλει το μικροκλίμα της περιοχής, εξαιτίας της μεγάλης επιφάνειας σκυροδέματος, η οποία εκπέμπει θερμότητα. Επιπλέον, αντικαθιστά τη δασική και αγροτική έκταση με μια τεράστια κατασκευή, ενώ εντείνει την ατμοσφαιρική ρύπανση της περιοχής, εξαιτίας του κυκλοφοριακού φόρτου που προκαλεί. Άλλωστε, το Μαρούσι είναι ήδη επιβαρυνόμενο από τις λοιπές ολυμπιακές εγκαταστάσεις (Ο.Α.Κ.Α, Διεθνές Κέντρο Ραδιοηλεκτρονικής, Κέντρο Γραπτού Τύπου, Δημοσιογραφικό χωριό ΣΕΛΕΤΕ),⁴⁶ καθώς και από τους αναδυόμενους επιχειρηματικούς πόλους. Τελικά, ολόκληρο το Μαρούσι, λόγω των διαθέσιμων υποδομών και φθηνής γης που προσφέρει, έχει μετατραπεί σε εμπορικό και επιχειρηματικό κόμβο υπερτοπικού χαρακτήρα, με πολλαπλές αρνητικές συνέπειες τόσο για την περιοχή, όσο και για ολόκληρη την Αθήνα.

⁴⁶ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 59 – περίοδος Β | Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2006, [σελ. 73 – 75, Παπασυμεών Μαρία, *Φονική η Μετά – Ολυμπιακή χρήση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Μαρούσι*]

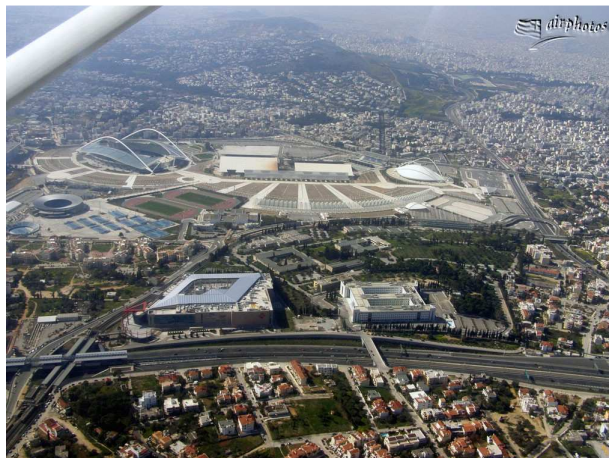
Το επόμενο βήμα είναι να γίνει και το Ο.Α.Κ.Α. εμπορικό κέντρο. Ο δημόσιος χώρος της πρωτεύουσας συρρικνώνεται όλο και περισσότερο, δίνοντας τη θέση του στα ομοιώματά του, σε διάσπαρτα τοποθετημένα, γιγάντια κτίρια - «κουτιά», τα οποία συνδέονται μεταξύ τους με λεωφόρους ή αυτοκινητόδρομους.



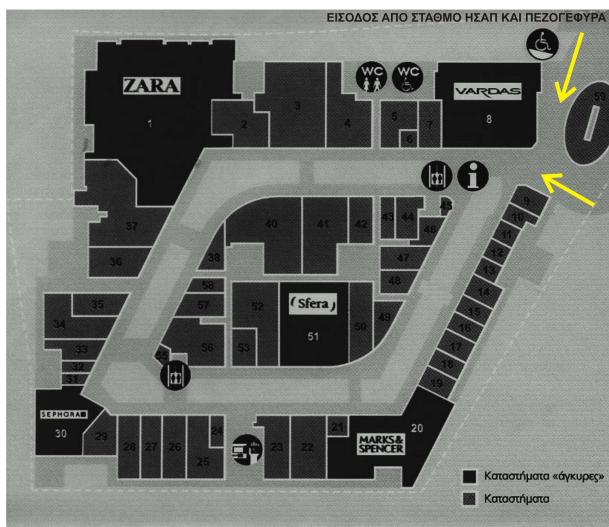
Εικ. 14. Το The Mall Athens και το επιχειρηματικό τείχος κατά μήκος της Αττικής οδού και της λεωφόρου Κηφισίας.



Εικ. 15. Το The Mall Athens και η κομβική του θέση στη διασταύρωση τριών μεταφορικών συστημάτων, της Αττικής οδού, του προαστιακού σιδηρόδρομου και του ΗΣΑΠ.



Εικ. 16. Αποψη του The Mall Athens με τη διασταύρωση των τριών μεταφορικών συστημάτων, και φόντο το Ο.Α.Κ.Α. και τη Αθήνα.



Εικ. 17. Κάτοψη του δεύτερου ορόφου του The Mall Athens, όπου βρίσκεται και η είσοδος από την πεζογέφυρα που το συνδέει με τον ΗΣΑΠ.



Εικ. 18. Αποψη του εσωτερικού και του αιθρίου του The Mall Athens.



Εικ. 19. Γενική νυχτερινή άποψη του The Mall Athens από την Αττική οδό.

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

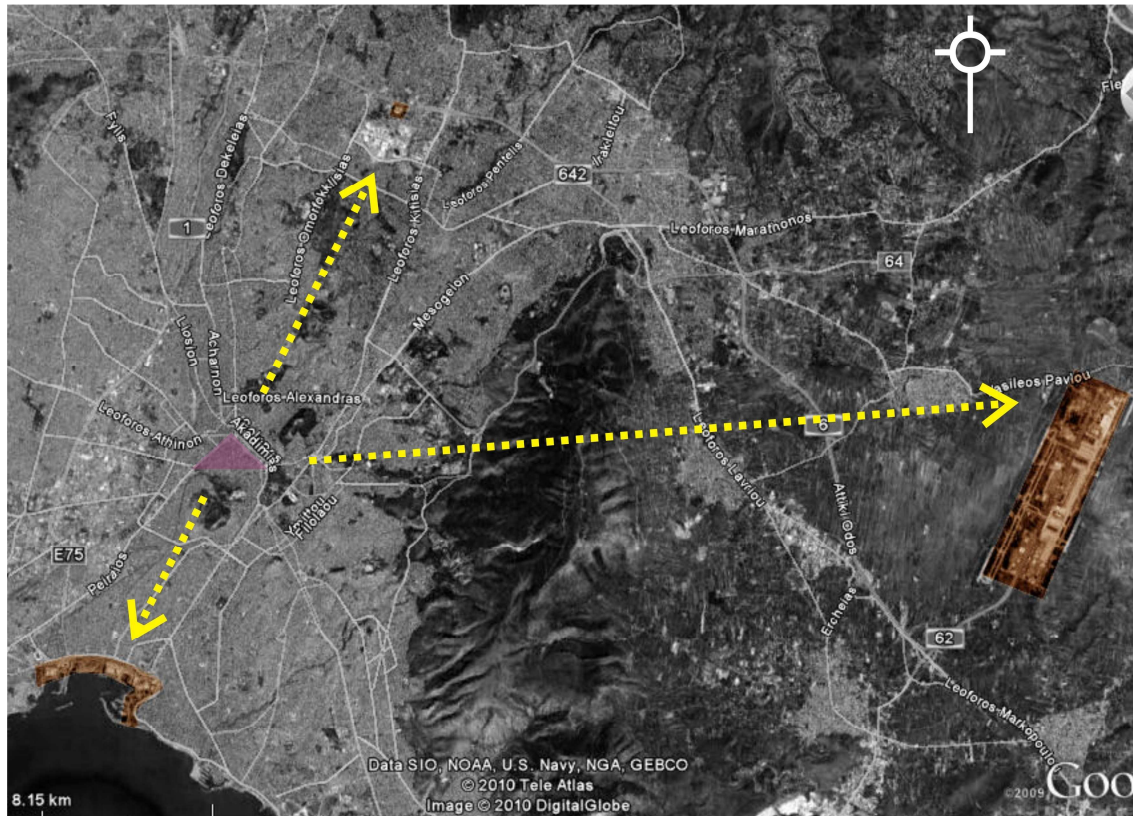
Ως προς τη κοινωνική γεωγραφία της, η σημερινή εικόνα της **Αθήνας** και της περιφέρειάς της χαρακτηρίζεται από τη συγκέντρωση μεσαίων και υψηλών στρωμάτων στο βόρειο, βορειοανατολικό και νοτιοανατολικό τμήμα της **Αττικής**, χαμηλότερων στρωμάτων στο βορειοδυτικό τμήμα της και μεταναστών κυρίως, των τελευταίων δύο δεκαετιών, στο μητροπολιτικό κέντρο της πόλης, το οποίο κατά το μεγαλύτερο μέρος του είναι υποβαθμισμένο, και έρημο, ιδίως τις νυχτερινές ώρες. Η εικόνα δηλαδή κέντρου και περιφέρειας αντιστρέφεται τα τελευταία 30 χρόνια.⁴⁷

Η συνεχής υποβάθμιση του κέντρου της **Αθήνας** έχει, εδώ και κάποια χρόνια, ως αποτέλεσμα την αποδέσμευση χώρων, κτιρίων και εγκαταστάσεων από τις λειτουργίες τους, οι οποίες μετακομίζουν στην περιφέρεια, όπου δημιουργούνται νέες κεντρικότητες, τοπικές ή υπερτοπικές. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την τάση εξωραϊσμού και αναβάθμισης που παρατηρείται στα κέντρα και στις ερειπωμένες βιομηχανικές ζώνες ευρωπαϊκών πόλεων, προκαλεί το επιχειρηματικό ενδιαφέρον για αναπλάσεις, στα κεντρικά τμήματα της πόλης. Πρόκειται κυρίως για την πρώην βιομηχανική ζώνη της **Αθήνας**, γύρω από τον άξονα της οδού **Πειραιώς**, και τις περιοχές **Γκάζι** και **Ελαιώνα**. Οι επεμβάσεις που λαμβάνουν χώρα, προκαλούν, όπως και στις άλλες **ευρωπαϊκές χώρες**, πληθυσμιακές ανακατατάξεις, τον εκτοπισμό δηλαδή των χαμηλών στρωμάτων, εξαιτίας και της αύξησης των τιμών των ακινήτων, και την προσέλκυση των μεσαίων και υψηλών στρωμάτων.

Παρατηρείται δηλαδή στην **Αθήνα**, ταυτόχρονα με την αστική διάχυση, και την εμπορευματοποίηση της περιφέρειας, μια τάση αναβάθμισης ορισμένων περιοχών του κέντρου και επαναφοράς των κατοίκων σε αυτές, μέσω της εγκατάστασης μικτών χρήσεων ελκυστικών για αυτούς, μέσω του εξωραϊσμού των παρακμασμένων δημόσιων χώρων τους και μέσω της ενοποίησης των γειτονικών χώρων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

⁴⁷ Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008, κεφ. 3.2

Προς την κατεύθυνση της αναζωογόνησης του μητροπολιτικού κέντρου της πρωτεύουσας, δεδομένου και ότι οι κεντρικές περιοχές με επιχειρηματικό ενδιαφέρον προβλέπεται να αυξηθούν, μπορεί σίγουρα να συμβάλει, δεδομένης της ισχύος της κατανάλωσης, η χωροθέτηση σε αυτό, υβριδικών χώρων και με εμπορικές χρήσεις, ως πόλων έλξης επισκεπτών, καταναλωτών, αλλά και μόνιμων κατοίκων, η επαναφορά δηλαδή της αγοράς στο σημείο από το οποίο ξεκίνησε και με το οποίο ήταν άρρηκτα συνδεδεμένη για αιών



Εικ. 20. Ο Φαληρικός όρμος, το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και το The Mall Athens, σε σχέση με το εμπορικό τρίγωνο της πρωτεύουσας

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: <http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>

Εικόνα 2: <http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>

Εικόνα 3: <http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>

Εικόνα 4: <http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>

Εικόνα 5: <http://earth.google.com/>

Εικόνα 6: Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 59 – περίοδος Β | Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2006 [σελ. 66 – 68, Ιατρίδου Μαριλένα, Φαληρικός Όρμος, η Ολυμπιακή Δόμηση και η μετά-Ολυμπιακή Εμπορευματοποίηση], σελ. 67

Εικόνα 7: http://www.universitypress.gr/Portals/0/Gallery/Album/6/energeies_village_cinemas.jpg

Εικόνα 8: <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/7177880.jpg>

Εικόνα 9: <http://earth.google.com/>

Εικόνα 10: <http://earth.google.com/>

Εικόνα 11: http://www.aia.gr/UserFiles/File/maps/140123_Arrivals.jpg

Εικόνα 12: http://www.aia.gr/UserFiles/File/4/airport_retail_park-Model.pdf

Εικόνα 13: <http://asset.tovima.gr/assetservice/data/tovima/D2007/D1104/1and14a.jpg>

Εικόνα 14, 15: <http://earth.google.com/>

Εικόνα 16: <http://s4.tinypic.com/x2rjv5.jpg>

Εικόνα 17: Διαφημιστικό φυλλάδιο του The Mall Athens

Εικόνα 18, 19: <http://blog.kapsimo.net/wp-content/uploads/2010/06/The+Mall+Athens+7.jpg>

Εικόνα 20: <http://earth.google.com/>

ΚΡΙΤΙΚΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο σχεδιασμός μιας πόλης αντανακλά το ισχύον κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο της εκάστοτε εποχής. Αυτή, και κατ' επέκταση ο δημόσιος χώρος της συνιστούν το πεδίο εφαρμογής των κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών συνιστωσών και αλλαγών.¹ Η σύγχρονη εποχή χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση, την ισχύ της ελεύθερης αγοράς, την επικράτηση του τριτογενούς τομέα παραγωγής (κατανάλωση, υπηρεσίες), την τελειοποίηση των τηλεπικοινωνιακών και μεταφορικών μέσων, δικτύων και υποδομών, την ταχύτατη πρόοδο στον τομέα της ψηφιακής τεχνολογίας, καθώς και από την εξασθένιση του δημόσιου βίου. Σήμερα επομένως, εφαρμόζεται ένα παγκόσμιο πρότυπο αστικής ανάπτυξης, αυτούσιο ή προσαρμοσμένο σε τοπικές ιδιαιτερότητες, το οποίο δίνει έμφαση στα δίκτυα και στις υποδομές, στην πολυκεντρικότητα, στην επιχειρηματικότητα και στην εμπορευματοποίηση του δημόσιου χώρου. Η μείωση της απόστασης και η τεχνητή εγγύτητα που εξασφαλίζουν τα εκσυγχρονισμένα μεταφορικά και τηλεπικοινωνιακά δίκτυα οδηγούν στη δημιουργία μιας ανοιχτής, διάχυτης πόλης, με πολλές επιμέρους κεντρικότητες (προάστια, γραμμικοί επιχειρηματικοί πόλοι, πόλεις – δορυφόροι), αποτελούμενες από οικιστικές και επιχειρηματικές συγκεντρώσεις, με αποτέλεσμα το παραδοσιακό αστικό κέντρο να αποδυναμώνεται.

Αφορμή για την ανάπτυξη εξωαστικών κεντρικότητων αποτελεί σε πολλές περιπτώσεις το εμπορικό κέντρο, με την έννοια του συνόλου εγκαταστάσεων λιανικού εμπορίου κάτω από κοινή ιδιοκτησία και στέγη. Αυτό χωροθετείται συνήθως εκτός αστικού κέντρου λόγω χαμηλού κόστους γης, δυνατότητας μελλοντικής επέκτασης και εύκολης προσπελασιμότητας. Συνεπώς, η έννοια του εμπορίου δεν ταυτίζεται πια με το παραδοσιακό αστικό κέντρο και τη δημόσια σφαίρα, όπως συνέβαινε για αιώνες, αλλά με αυτόνομους και εσωστρεφείς ιδιωτικούς χώρους, σε μεγάλη απόσταση από αυτό. Η ζωτικότητα όμως του εμπορίου ως λειτουργίας, όχι μόνο δε χάνεται, αλλά ενισχύεται, στα πλαίσια της καταναλωτικής κοινωνίας, γεγονός που αποδεικνύεται από τις συγκεντρώσεις που αυτό έλκει γύρω του, οι οποίες τείνουν να αντικαταστήσουν τον παραδοσιακό δημόσιο χώρο, να αποτελέσουν τα νέα διοικητικά, οικονομικά και κοινωνικά κέντρα. Αυτές εντείνουν την αστική διάχυση, ενώ τα μεταφορικά δίκτυα που τις εξυπηρετούν (γραμμές τρένου, μετρό, αυτοκινητόδρομοι) καθορίζουν την κατεύθυνση προς την οποία η πόλη εξαπλώνεται.

¹ Τουρνικιώτης Παναγιώτης, *Η Αρχιτεκτονική στη Σύγχρονη Εποχή*, Εκδόσεις Futura, Αθήνα, 2006 [σελ. 116 – 126, *Η Αρχιτεκτονική του Δημόσιου Χώρου*], σελ. 117

Ανέκαθεν, το εμπόριο βρισκόταν στο κατώφλι μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής σφαίρας, μεταξύ κοινωνικής ζωής και κατανάλωσης. Οι χώροι εμπορικών συναλλαγών, παρότι είχαν πάντοτε ωφελιμιστικό χαρακτήρα, συνυπήρχαν μέχρι και το 19^ο αιώνα με τις υπόλοιπες κύριες λειτουργίες της πόλης, τις διοικητικές, τις πολιτικές, τις θρησκευτικές και τις πολιτιστικές και κατά καιρούς και με την κατοικία. Αυτό συνέβαινε διότι η αγορά ενός προϊόντος ήταν μια τελετουργία συνυφασμένη με τη συλλογικότητα και την ενεργό συμμετοχή του καταναλωτή, και όχι μια τυπική διαδικασία όπως έγινε αργότερα.

Στις μέρες μας, που η αλλαγή των αξιών έχει ως συνέπεια τη σχεδόν ολική εμπορευματοποίηση και μετάλλαξη του δημόσιου χώρου, η κατανάλωση βρίσκεται στο κατώφλι μεταξύ εμπορικών και μη εμπορικών χρήσεων. Έχοντας κατορθώσει να συνιστά αναπόσπαστο τμήμα της καθημερινότητάς μας, συμβολίζει τις σχέσεις μας με το χώρο, αλλά και μεταξύ μας. Η ικανότητά της να διεισδύει σε κάθε σπιθαμή του δημόσιου και ιδιωτικού βίου (τέχνη, πολιτισμός, ψυχαγωγία, εκπαίδευση, θρησκεία, υγεία, διοίκηση, κυκλοφορία, κατοικία) και να τη μεταλλάσσει, αποτυπώνεται στην πόλη, με την εισβολή της σε χώρους μη εμπορικής χρήσης, αλλοιώνοντας το χαρακτήρα τους, αλλά και ενοποιώντας αυτούς, τις χρήσεις που φιλοξενούν και τους ανθρώπους που τους επισκέπτονται.² Οι χώροι αυτοί, που μπορούν να είναι υλικοί ή άυλοι, μικρής ή μεγάλης κλίμακας, μίας ή περισσότερων βασικών λειτουργιών, τοπικής ή υπερτοπικής εμβέλειας, αστικοί ή εξωαστικοί, αποκτούν τελικά μια δυναμική, η οποία, με τους κατάλληλους χειρισμούς, μπορεί να τους μετατρέψει σε τόπους συνάντησης, σε καθημερινούς προορισμούς, στους οποίους εκτυλίσσεται η σύγχρονη μεταλλαγμένη δημόσια σφαίρα. Ως πρότυπό τους έχουν το εμπλουτισμένο και με μη εμπορικές χρήσεις προαστιακό shopping mall.

Το προαστιακό shopping mall ξεκινά ως ένα κλειστό σύνολο από εγκαταστάσεις λιανικού εμπορίου, που περιτριγυρίζεται από χώρους στάθμευσης, σταδιακά όμως εμπλουτίζεται με ψυχαγωγικές και πολιτιστικές χρήσεις και αργότερα με διοικητικές, θρησκευτικές, εκπαιδευτικές και οικιστικές ενότητες, προκειμένου να αποτελέσει καθημερινό προορισμό για ένα ευρύ φάσμα επισκεπτών. Αργότερα, προκειμένου να επιτύχει ένα πιο οικείο και ευχάριστο περιβάλλον στο εσωτερικό του, διασπάται σε επιμέρους ενότητες και ενσωματώνει υπαίθριους και ημιυπαίθριους χώρους. Η διαδικασία δηλαδή που ακολουθείται στην εξέλιξη του τύπου είναι η αποεμπορευματοποίηση, ο συνδυασμός λειτουργιών και η προσπάθεια να επιτευχθεί ένα φαινομενικά εξωστρεφές περιβάλλον. Σήμερα υπάρχουν και οι δύο

² Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 148 - 149

κατηγορίες προαστιακού shopping mall, αυτή του απρόσωπου κλειστού και τυποποιημένου υπερχώρου, τύπου container, και αυτή του διασπασμένου ανοιχτού συνόλου, τύπου χωριού.

Στην πρώτη κατηγορία χρησιμοποιούνται σύγχρονα υλικά και τεχνολογίες, μεγάλες κλίμακες, ενιαίοι όγκοι, τυποποιημένες εσωτερικές διατάξεις και επιφάνειες χωρίς ανοίγματα, με αποτέλεσμα μια επιτηδευμένη εσωστρέφεια και αδιαφορία για το εξωτερικό περιβάλλον. Το shopping mall αυτής της κατηγορίας μοιάζει με γιγάντια, απρόσωπη και ανοίκεια, αλλά εύκολα αναγνωρίσιμη και οικειοποιήσιμη, καταναλωτική μηχανή, που επιδεικνύει τον καθαρά ωφελιμιστικό της χαρακτήρα. Είναι αυτό που ο γάλλος ανθρωπολόγος Marc Auge, χαρακτηρίζει ως μη - τόπος, αναφερόμενος στους σύγχρονους χώρους κατανάλωσης, επικοινωνίας και συγκοινωνίας της εποχής της μετανεωτερικότητας, που είναι απαλλαγμένοι τόσο από την ιστορική ταυτότητα του τόπου στον οποίο βρίσκονται, όσο και από τις ιδιαιτερότητες των ανθρώπων οι οποίοι τους επισκέπτονται, περνώντας μάλιστα σε αυτούς ένα μεγάλο μέρος της καθημερινότητάς τους. Σύμφωνα με τον Auge, ο χώρος είναι τριπλά συμβολικός. Συμβολίζει τη σχέση καθενός από τους χρήστες του με τον εαυτό του, με τους άλλους χρήστες και με την κοινή τους ιστορία. Ένας φυσικός χώρος όπου ούτε η ταυτότητα, ούτε η σχέση, ούτε η ιστορία δεν είναι συμβολοποιημένες θα οριστεί ως μη-τόπος. Ότι είναι τόπος για ορισμένους μπορεί για κάποιους άλλους να είναι μη - τόπος, και αντιστρόφως. Ένα αεροδρόμιο λόγω χάριν, δεν έχει την ίδια υπόσταση στη συνείδηση του ταξιδιώτη που απλώς περνά από εκεί και στη συνείδηση του ανθρώπου που εργάζεται εκεί κάθε μέρα. Οι χώροι της κυκλοφορίας (αυτοκινητόδρομοι, αεροδιάδρομοι), της κατανάλωσης (μεγάλα πολυκαταστήματα) και της επικοινωνίας (τηλέφωνα, φαξ, τηλεόραση, καλωδιακά δίκτυα) απλώνονται σήμερα σε όλη τη γη: χώροι όπου συνυπάρχουμε ή συγκατοικούμε, χωρίς να συμβιώνουμε, όπου η θέση του καταναλωτή ή του μοναχικού ταξιδιώτη στηρίζεται σε σχέσεις σύμβασης με την κοινωνία.³ Οι σύγχρονοι χώροι κατανάλωσης, με τα παγκόσμια πρότυπα που υιοθετούν, γίνονται μεν οικείοι, αλλά στερούν από το χρήστη τους την ικανότητά του να τοποθετηθεί στο χώρο τους, να οργανώσει νοητικά το άμεσο περιβάλλον του να ταυτιστεί μαζί του, ενώ δεν τον ενθαρρύνουν να αναπτύξει διαπροσωπικές σχέσεις, με αποτέλεσμα αυτός να αποπροσανατολίζεται, να χάνει προσωρινά την ταυτότητά του και να υιοθετεί τις κατευθυνόμενες, τυποποιημένες συμπεριφορές της καταναλωτικής μάζας.

³ Auge Mark, *Για μια Ανθρωπολογία των Σύγχρονων Κόσμων*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1999, σελ. 157 - 158

Στη δεύτερη κατηγορία, χρησιμοποιούνται σύγχρονα επενδυμένα υλικά που παραπέμπουν σε παραδοσιακά, επιμέρους μονάδες για την επίτευξη κλίμακας που θυμίζει την αστική, προσομοίωση παραδοσιακών μορφών, δομών και προτύπων, ονόματα όπως Agora, Domus, Plaza, Town Square, Atrium, Galleria, Hall,⁴ και κάποιες φορές θεματικές ενότητες, βασισμένες σε υπερσύγχρονες οπτικοακουστικές τεχνολογίες, με αποτέλεσμα μια φαινομενική εξωστρέφεια και μια ψευδαισθητική επιστροφή στις χαμένες αξίες της κοινότητας και της γειτονιάς,⁵ μέσω των εικόνων που φέρνουν στο νου του επισκέπτη αναμνήσεις μιας άλλης εποχής.⁶ Το shopping mall αυτής της κατηγορίας φαντάζει οικείο και φιλικό, κατορθώνοντας να αποκρύψει τον καθαρά ωφελμιστικό του χαρακτήρα. Είναι αυτό που ο γάλλος φιλόσοφος Michel Foucault ορίζει το 1967 ως ετεροτοπία, δηλαδή ως ένα είδος πραγματικού χώρου, ο οποίος συνδέεται με μια σειρά άλλων, αλλά ταυτόχρονα αμφισβητεί και ανατρέπει τις σχέσεις τις οποίες καθορίζει. Αυτός έχει τη δυνατότητα να παραθέτει σε έναν πραγματικό και χρονικά ορισμένο χώρο μια επιλεγμένη σειρά από χώρους διαφορετικών χρόνων, που από μόνοι τους είναι ασύμβατοι. Βρίσκεται έτσι σε μια απόσταση από τον πραγματικό χρόνο, καθώς ενώ υλικά συμβαδίζει με αυτόν, σημασιολογικά βρίσκεται στο άπειρο, το οποίο έχει καταφέρει να παγώσει σε μια στιγμή.⁷ Χρησιμοποιείται δηλαδή εδώ, ο μηχανισμός της Disneyland, σύμφωνα με τον οποίο ο επισκέπτης - θεατής καλείται να πρωταγωνιστήσει ως καταναλωτής σε ένα καλοστημένο σενάριο,⁸ το οποίο τον μεταφέρει σε μια ή σε πολλές άλλες πραγματικές ή φανταστικές εποχές, δηλαδή σε ένα «αλλού», όπου ο χρόνος σταματά. Όπως στην προηγούμενη περίπτωση, έτσι και εδώ, χάνεται η σχέση με τον τόπο και τις ιδιαιτερότητές του, καθώς με τη βοήθεια της παγκοσμιοποίησης και της τεχνολογίας μεταφέρονται σε αυτόν αντίγραφα άλλων τόπων.⁹

⁴ Σημαιοφορίδης Γιώργος, *Διελύσεις Κείμενα για την Αρχιτεκτονική και τη Μετάπολη*, Metropolis Press, Αθήνα, Μάϊος 2005 [σελ. 91 – 93, *Διελύσεις: Από το παζάρι στα εμπορικά κέντρα*], σελ. 92

⁵ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 40 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2003 [σελ. 72 – 74, Ξύδα Ελεάνα, *Walt – ουτοπία Real Estate*], σελ. 72

⁶ Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992 [σελ. 231 – 243, *The Advent of the Modernist Street*], σελ. 240

⁷ *Architecture, Mouvement, Continuite*, Τεύχος 5^ο, Οκτώβριος 1984 [Foucault Michel, *Des Espaces Autres*, 1967], σελ. 46 - 49

⁸ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 40 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2003 [σελ. 69 – 71, Μάντζου Πολυξένη, *It's a Small World After All*], σελ. 69

⁹ Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 40 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2003 [σελ. 56 –58, Τουρνηκώτης Παναγιώτης, *Μην Κυνηγάτε Μάγισσες Εκεί που δεν υπάρχουν*]



Εικ. 1. Η περίπτωση της «ατοπίας». Μορφογένεση υπεραγοράς κατά μήκος αυτοκινητόδρομου.



Εικ. 2. Η περίπτωση της «υπετοπίας». Άποψη της «ειδυλλιακής» κοινότητας Celebration, Florida, Robert A.M. Stern και Jaquelin Robertson για τη Disney Development Corporation.

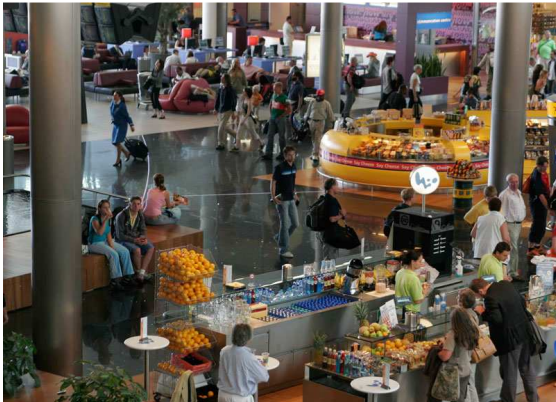
Και στις δύο περιπτώσεις (ατοπία, ετεροτοπία), το shopping mall, παραμένει εσωστρεφές και αυτοαναφορικό, προσπαθώντας να δημιουργήσει έναν ιδεατό κόσμο, στα όρια μιας ιδιωτικής επιχείρησης, σε απόσταση από την πόλη και τη δημόσια σφαίρα. Στην κατεύθυνση της επίτευξης του μέγιστου δυνατού κέρδους, στόχος είναι η εύκολη προσπελασιμότητα, η προσέλκυση ενός όσο το δυνατό ευρύτερου φάσματος επισκεπτών και η μέγιστη δυνατή παραμονή τους στο χώρο, η οποία επιτυγχάνεται με άμεσο ή έμμεσο τρόπο. Κάποιοι από τους μηχανισμούς που χρησιμοποιούνται για να οδηγήσουν τον επισκέπτη στην κατανάλωση είναι η χρησιμοποίηση παγκόσμιων και αναγνωρίσιμων καταναλωτικών συμβόλων, όπως η κοινή ιεραρχία λειτουργιών, τα ονόματα και τα σύμβολα διεθνών αλυσίδων και η διαφήμιση με τις εικόνες και τα μηνύματα που μεταδίδει, η διακόσμηση των βιτρινών, η δημιουργία ενός ευχάριστου, οικείου και προστατευμένου περιβάλλοντος (ιδιωτικό), που ταυτόχρονα όμως φαντάζει και φυσικό (δημόσιο), η έμφαση στην κυκλοφορία, η προσεκτική διάταξη των χώρων και ιδίως των καταστημάτων μαγνητών, η προσεκτική επιλογή των οπτικών του χρήστη στην εκάστοτε θέση που αυτός βρίσκεται, οι δομές της παραδοσιακής πόλης, τα υλικά και η μίξη λειτουργιών. Τελικά το shopping mall συνιστά έναν φαντασμαγορικό κόσμο, ένα χωροχρονικό κενό, στο οποίο η διάκριση δημόσιου/ιδιωτικού, έξω/μέσα, κοντά/μακριά, πριν/μετά δεν είναι

σαφής. Αυτό συνεπάγεται μια μονότονη και επαναλαμβανόμενη χωρική εμπειρία, όπου επικρατεί άνεση, μόνωση και ασφάλεια, στο πρότυπο των αμερικανικών προαστίων, χωρίς διακυμάνσεις, ασυνέχειες και δυσάρεστες παρεμβολές, που αποσπούν τον επισκέπτη από τη διαδικασία της κατανάλωσης. Σύμφωνα με τον Marc Auge, *ο μηχανισμός των μέσων, ο μηχανισμός της διαφήμισης τείνουν να υποβάλουν σε κάθε άτομο την ιδέα πως υφίσταται ως άτομο ελεύθερο να επιλέξει αυτό που κατ' ουσία του επιβάλλουν, από την άποψη της κατανάλωσης.*¹⁰

Η χωροθέτηση, το πρόγραμμα, οι μηχανισμοί προσέλκυσης καταναλωτών, και ενίοτε η χωρική οργάνωση, η κλίμακα και η μορφή του προαστιακού shopping mall αναγνωρίζονται σε μια σειρά ιδιωτικών, γιγάντιων, αυτόνομων και εσωστρεφών χώρων της αστικής περιφέρειας, υπερτοπικού συνήθως προσανατολισμού, οι οποίοι συνιστούν τα συστατικά στοιχεία των νέων κεντρικότητων. Αυτοί, όπως και το πρότυπό τους, μπορεί να είναι είτε απρόσωπα κτίρια – κουτιά, είτε φαινομενικά οικεία συγκροτήματα με επιμέρους κτιριακές μονάδες. Μερικά παραδείγματα τέτοιων χώρων είναι τα πολυκαταστήματα, τα σουπερμάρκετ, οι μεγάλες αλυσίδες ξενοδοχείων, τα συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα, τα συγκροτήματα γραφείων, τα θεματικά εμπορικά κέντρα και πάρκα, τα εκπτωτικά χωριά, οι πολυχώροι διασκέδασης και αναψυχής, τα αθλητικά κέντρα, τα πολυλειτουργικά συγκροτήματα, τα αεροδρόμια και οι σταθμοί μετρό. Η ομοιότητα μεταξύ κάποιων από αυτούς δυσκολεύει τη διάκριση της κύριας λειτουργίας τους, η οποία επικαλύπτεται σταδιακά από τις εμπορικές χρήσεις. Για παράδειγμα, το αεροδρόμιο, από ένα απλό πέρασμα έχει μετατραπεί σε χώρο συνάντησης και καταναλωτικής δραστηριότητας (χώροι εστίασης, καταστήματα, duty free).

Εκτός όμως από τις μεγάλες συγκεντρώσεις της αστικής περιφέρειας, οι εμπορικές χρήσεις εισβάλλουν σήμερα σε μια σειρά μη – εμπορικών δημόσιων ή ιδιωτικών κτιρίων, τομέων ή συνόλων, μικρότερης συνήθως κλίμακας και εμβέλειας, όπως τα μουσεία (χώροι εστίασης, gift shops), τα συναυλιακά κέντρα, τα σινεμά, τα θέατρα, οι βιβλιοθήκες, τα σχολεία, τα γήπεδα, τα νοσοκομεία, οι εκκλησίες, η τηλεόραση, το διαδίκτυο και οι αναπλασμένες αστικές περιοχές.

¹⁰ Auge Mark, *Για μια Ανθρωπολογία των Σύγχρονων Κόσμων*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1999, σελ. 216



Εικ. 3. Αποψη του εσωτερικού του αεροδρομίου Schiphol, Άμστερνταμ, Ολλανδία. Είναι εμφανής η διείσδυση της κατανάλωσης, σε έναν κατά τα άλλα χρηστικό χώρο.



Εικ. 4. Πλατεία Times Square, Νέα Υόρκη, το βράδυ. Το σύμβολο της καταναλωτικής κοινωνίας και της παντοδυναμίας της διαφήμισης, με τις προσόψεις των κτιρίων που την περιβάλλουν, να είναι ταυτόχρονα χωρικά όρια και φορείς διαφημίσεων, ανακοινώσεων και μηνυμάτων προς το κοινό.

Παρατηρούνται δηλαδή ταυτόχρονα δύο τάσεις, αυτή της αποεμπορευματοποίησης των εμπορικών χώρων και αυτή της εμπορευματοποίησης των μη εμπορικών, με αποτέλεσμα το σχηματισμό υβριδίων. Οι εμπορικές χρήσεις, προσελκύοντας πλήθος καταναλωτών σε ένα χώρο, συνιστούν πηγή εσόδων, συχνά ζωτικής σημασίας για αυτόν. Επειδή όμως ο επισκέπτης του χώρου αυτού επιδιώκει να τον οικειοποιηθεί, είναι απαραίτητη η ενσωμάτωση και άλλων λειτουργιών, ακόμη και φαινομενικά ασύνδετων. Στην κατεύθυνση της εξισορρόπησης του καθαρά ωφελιμιστικού χαρακτήρα ενός χώρου, εκτός από την προγραμματική μίξη, χρησιμοποιούνται σε κάποιες περιπτώσεις και στοιχεία, όπως αστικός εξοπλισμός, υπαίθριοι και ημιυπαίθριοι χώροι, φύτευση, υδάτινα στοιχεία, που τον κάνουν να φαίνεται πιο φυσικός.

Τελικά, σε πολλές περιπτώσεις η δυναμική της κατανάλωσης και η ικανότητά της να δημιουργεί κεντρικότητες στρέφεται ενάντια στον πολεοδομικό πυρήνα και την κοινωνία. Το προαστιακό shopping mall και οι αυτόνομοι εξωαστικοί χώροι που προκύπτουν από αυτό συνιστούν ομοιώματα του δημόσιου χώρου τον οποίο προσπαθούν να απορροφήσουν μέσα στα όρια της ιδιοκτησίας τους,

εκμεταλλευόμενα την ανθρώπινη ανάγκη για κοινωνική επαφή, χάξιμα, περιπλάνηση, κουτσομπολιό. Στην ουσία όμως αυτό που προσφέρουν είναι συνύπαρξη και παθητικότητα, εφόσον δεν ενθαρρύνουν τη συλλογικότητα, αλλά την κατανάλωση. Η χωροθέτησή τους σε απόσταση από την πόλη, έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του παραδοσιακού αστικού κέντρου, καθώς και τη διάλυση της αστικής συνέχειας και της κοινωνικής συνοχής, εφόσον η πρόσβαση στις συγκεντρώσεις αυτές είναι δύσκολη για όσους κατοικούν μακριά τους και δεν οδηγούν. Εκτός αυτού, οι εμπορικοί πόλοι της αστικής περιφέρειας έχουν οικονομικές επιπτώσεις στα συνοικιακά καταστήματα, που αδυνατούν να τους ανταγωνιστούν, ενώ ταυτόχρονα αλλοιώνουν το τοπίο της περιφέρειας της πόλης και επιβαρύνουν σημαντικά το περιβάλλον, λόγω της ενέργειας που δαπανούν, της κίνησης που προκαλούν και των υποδομών που έλκουν γύρω τους.

Ακόμη, ιδίως αυτοί που δεν ενσωματώνουν κατοικία και ξενοδοχεία στο πρόγραμμά τους, ερημώνουν τελείως κατά τη διάρκεια της νύχτας, λόγος για τον οποίο προτιμώνται οι πολυλειτουργικοί χώροι, οι οποίοι μπορούν να έχουν κίνηση όλο το εικοσιτετράωρο. Αλλά και γενικότερα η κίνηση στους χώρους εμπορικών συναλλαγών παρουσιάζει διακυμάνσεις, ενώ αυτοί μπορούν πολύ εύκολα να παρακμάσουν. Τίθεται λοιπόν το ζήτημα της μελλοντικής τύχης των ερειπωμένων εμπορικών «νησίδων», αλλά και των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για να αποτραπεί η παρακμή τους.

Από την άλλη πλευρά, η χωροθέτηση εντός του αστικού κέντρου, η λειτουργική μίξη και ο εξωραϊσμός δεν αρκούν από μόνα τους για τη δημιουργία χώρων εξωστρεφών που ανοίγονται στην πόλη και την κοινωνία, υπηρετώντας τη σύγχρονη μεταλλαγμένη δημόσια σφαίρα. Για να επιτευχθεί αυτό χρειάζεται ακόμη ένταξη στο αστικό περιβάλλον, ανθρώπινη κλίμακα, ευελιξία χώρων, ποικιλία χωρικών ποιοτήτων, ροϊκότητα και αλληλοδιείσδυση κίνησης/στάσης, δημόσιου/ιδιωτικού, έξω/μέσα, φυσικού/τεχνητού περιβάλλοντος. Σύμφωνα με το Rem Koolhaas, η καταναλωτική διαδικασία είναι ένα αέναο δίκτυο ροών και ανταλλαγών καταναλωτών, πωλητών, αγαθών, πληροφορίας, ανθρωπότητας και χρημάτων. Η ρευστότητα, η ευελιξία, η συνδεσιμότητα και η συνέχεια είναι καθοριστικής σημασίας σε αυτό το οικολογικό δίκτυο.¹¹

Εφόσον είναι κοινά αποδεκτό ότι το φαινόμενο των προαστιακών shopping malls, το οποίο ταυτόχρονα ενισχύει και ενισχύεται από την αστική διάχυση έχει αρνητικές συνέπειες για την ελληνική πόλη και τους κατοίκους της, είναι ανάγκη να βρεθεί ένα εναλλακτικό μοντέλο

¹¹ Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001 [σελ. 124 - 195, Koolhaas Rem, *Shopping*], σελ. 146

υβριδικών χώρων και με εμπορικές χρήσεις ενταγμένο στις σύγχρονες συνθήκες, αλλά και στις ανάγκες της κοινωνίας. Σε αυτή την κατεύθυνση, λύση δεν αποτελεί ούτε ο σνομπισμός και η αδιαφορία για τους τυποποιημένους ωφελιμιστικούς χώρους, ούτε η νοσταλγία για την παραδοσιακή πόλη και τη χαμένη αστικότητα και ταυτότητα, ή η ουτοπία, αλλά ούτε και η απόλυτη ταύτιση με τα σύγχρονα δεδομένα. Είναι ανάγκη το πρόβλημα να αντιμετωπιστεί ρεαλιστικά, επαναπροσδιορίζοντας τις πραγματικές ανάγκες της σύγχρονης κοινωνίας (κοινωνική επαφή, μίξη, εναλλαγή, όχι καθαρά καταναλωτική λογική) και ζυγιάζοντας τα θετικά και τα αρνητικά κάθε περίπτωσης, κάνοντας όμως και κάποιους αναγκαστικούς συμβιβασμούς. Χρειάζεται αρχικά να επισημανθούν οι δυνατότητες που προσφέρουν οι σύγχρονοι χώροι κατανάλωσης (συγκέντρωση και μίξη λειτουργιών, επάρκεια και ευελιξία χώρων, ευκολία για παιδιά, ηλικιωμένους, αναπήρους, συνθήκες άνεσης, χώροι συνάντησης ιδίως για όσους δεν εργάζονται, δυνατότητα κάποια τμήματα να μένουν ανοιχτά σε όλους, όλο το εικοσιτετράωρο), οι οποίες με τους κατάλληλους χειρισμούς θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ποιοτικότερα και πιο ικανοποιητικά αποτελέσματα. Οφείλουμε όμως να αποδεχτούμε τον ωφελιμιστικό χαρακτήρα των χώρων εμπορικών συναλλαγών και την ισχύ της παγκοσμιοποίησης, που έχει αποδυναμώσει την έννοια του τόπου και τη σχέση της κοινωνίας, και κυρίως των νεότερων γενεών μαζί του, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έχει καταφέρει να εξαλείψει τις πολιτισμικές και γεωγραφικές ιδιαιτερότητες. Τέλος, η ισχύς της κατανάλωσης και η ικανότητά της να ενοποιεί χώρους και ανθρώπους, μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν το μέσο για το άνοιγμα της τέχνης στο ευρύ κοινό, την απόδοση του δημόσιου χώρου στους κατοίκους της πόλης και την επαφή της φύσης με τον άνθρωπο.

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006 [σελ. 75 – 77, Θεοδωράκη Καρολίνα, Θεοδωράκη - Πάτση Τζούλια, Υπεραγορά: Η Τυποποίηση της Ψευδαίσθησης], σελ. 75

Εικόνα 2: Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 40 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2003 [σελ. 62 – 65, Δημητρακόπουλος Αριστοτέλης, Από *Genius Loci* σε *Genius Mickey*], σελ. 63

Εικόνα 3: <http://www.gotsaga.com/detailsaga/world-s-most-incredible-airports/3679>

Εικόνα 4: http://www.photoeverywhere.co.uk/west/usa/times_square01170.jpg

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Μέσα στο σύγχρονο πλαίσιο, οφείλουμε να επαναπροσδιορίσουμε, να εξετάσουμε και να λάβουμε υπ' όψιν τις πραγματικές ανάγκες της κοινωνίας, προτείνοντας μοντέλα χώρων εμπορικής χρήσης που να είναι πιο κοντά σε αυτές.

Δεδομένου του συνωστισμού, που επικρατεί στα αστικά κέντρα σε ώρες αιχμής, οι εμπορικοί δρόμοι τους, που χαρακτηρίζονται από συμφόρηση, ρύπανση, θόρυβο και χωρικό τεμαχισμό, δεν αποτελούν την απάντηση στα απομονωμένα, προαστιακά shopping malls, καθώς αποθαρρύνουν συνήθως την κοινωνική συναναστροφή.

Από την άλλη, η έννοια της ταχύτητας και της εναλλαγής που προσφέρει η τεχνολογική πρόοδος, έχει αλλάξει ριζικά τους ρυθμούς της καθημερινής ζωής, μετασχηματίζοντας την κοινωνία, τις ανάγκες της, και τον τρόπο που αυτή βιώνει το δημόσιο χώρο. Οι έννοιες που επικρατούν είναι η ροή, η ασυνέχεια, η μεταβλητότητα, το ευφήμερο, έναντι της στατικότητας, της συνέχειας, της σταθερότητας, του μόνιμου. Παρότι η τεχνητή εγγύτητα του διαδικτύου και των υπερσύγχρονων μεταφορικών συστημάτων έχουν διαταράξει την κοινωνική συνοχή, δεν παύει να υπάρχει ανάγκη για άμεση επικοινωνία και κοινωνική μίξη. Η δημόσια σφαίρα, μπορεί να εκτυλίσσεται σήμερα σε χώρους που δεν είναι σχεδιασμένοι για αυτόν τον σκοπό (υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, οικοδομές, πεζοδρόμια, σχολεία), ιδίως όσο αφορά τους νέους, οι οποίοι ως δραστήριες, ανήσυχες και πολύπλευρες προσωπικότητες αναζητούν χώρους κατανάλωσης, εκπαίδευσης, διασκέδασης, πολιτισμού, ψυχαγωγίας, αλλά και συνάντησης, συζήτησης, συναναστροφής. Γίνεται λοιπόν κατανοητό, ότι ο χώρος δε συνιστά μόνο έκφραση του ισχύοντος οικονομικού πλαισίου, αλλά και των στάσεων, των συμπεριφορών και των σχέσεων των ανθρώπων που τον χρησιμοποιούν, οι οποίοι μπορούν να αντιτίθενται σε αυτό.

Κάποια ερωτήματα που βοηθούν στη διαμόρφωση των προτάσεων της έρευνας αυτής είναι τα εξής: Πως μπορεί να δοθεί τον έναυσμα στην κοινωνία για επιστροφή στο δημόσιο χώρο και πολιτισμική μίξη? Πως οι χώροι εμπορικών συναλλαγών μπορούν να μετασχηματιστούν, ώστε να αποκτήσουν καλύτερη σχέση με τον αστικό ιστό και την κοινωνία? Πως γίνεται να σέβονται ουσιαστικά τις ιδιαιτερότητες του τόπου στον οποίο βρίσκονται, αλλά και του ανθρώπου ο οποίος τους επισκέπτεται?

Με βάση αυτά, αλλά και την κριτική που ασκήθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, γίνονται οι εξής προτάσεις:

- 1) Δημιουργία πολυλειτουργικών, υβριδικών μοντέλων χώρων μέσα στα αστικά κέντρα, ως απάντηση στα malls των ελληνικών προαστίων. Η επαναφορά του εμπορίου στο κέντρο, σε συνδυασμό και με άλλες χρήσεις, έχει τη δυνατότητα να το αναζωογονήσει και να αποκαταστήσει εν μέρει τουλάχιστον την κοινωνική συνοχή, εφόσον δίνει τη δυνατότητα εύκολης πρόσβασης σε όσους κατοικούν σε αυτό και δεν οδηγούν (παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑΜΕΑ) καθώς και σε ένα ευρύτερο φάσμα κοινωνικών ομάδων.
- 2) Προγραμματική μίξη, ακόμη και φαινομενικά ασύνδετων λειτουργιών (εμπόριο, ενημέρωση, εκπαίδευση, διασκέδαση, πολιτισμός, αθλητισμός, ψυχαγωγία, γραφεία, ίσως και κατοικία), όπου κατανάλωση και κοινωνική ζωή συνυπάρχουν και αλληλοσυμπληρώνονται, στο πρότυπο της αρχαίας Αγοράς, με απώτερο στόχο την κοινωνική, πολιτισμική και λειτουργική μίξη.
- 2)Εφαρμογή στρατηγικών σχεδιασμού, βασισμένων στο μετασχηματισμό και την ανακύκλωση, αντί αυτών της μόνιμης εξάπλωσης των πόλεων. Αξιοποίηση υποβαθμισμένων και ερειπωμένων αστικών περιοχών και κενών για τη χωροθέτηση των νέων τύπων, μέσω επεμβάσεων, ανασχεδιασμού ή επανάχρησής τους, με έμφαση στις πρώην βιομηχανικές ζώνες (λιμάνια, εργοστάσια, αποβάθρες, γραμμές τρένων, σταθμοί τρένων, στρατόπεδα), που προσφέρουν εκτάσεις και εγκαταστάσεις.
- 3) Δημιουργία χώρων εξωστρεφών, που να ανοίγονται χωρικά, λειτουργικά και οπτικά, στον αστικό χώρο και το δρόμο, επιτυγχάνοντας την αλληλοδιείσδυση δημόσιου/ιδιωτικού, έξω/μέσα, φυσικού/τεχνητού, ιστορικού/σύγχρονου. Έμφαση στη ροή, τη σύνδεση (δίκτυα), τη μίξη, τη διαφάνεια. Σημασία άνετης κατακόρυφης (ράμπες, σκάλες, ανελκυστήρες) και οριζόντιας κυκλοφορίας (διάδρομοι, γέφυρες, πεζόδρομοι, διαβάσεις) και δημιουργία επιφανειών με διττή υπόσταση, δηλαδή προστασίας για το μέσα και σκηνικού για το έξω, μέσω προβολής ταινιών, βίντεο, ενημερωτικών εκπομπών. Με τον τρόπο αυτόν αποκτά νόημα και ο εξωτερικός χώρος.

4) Έμφαση στην ποικιλία χωρικών ποιοτήτων (συνεχές/ασυνεχές, κενό/πλήρες, ανοιχτό/κλειστό, συμπαγές/διάφανο, φωτεινό/σκοτεινό, ψηλό/χαμηλό, μέσα/έξω) και τη διαδοχή χώρων (υπαίθριοι, ημιυπαίθριοι, κλειστοί), ώστε να διακόπτεται η αίσθηση της συνέχειας, της προβλεψιμότητας και της μονοτονίας, με εστίαση στους χώρους εκτόνωσης και τους ενδιάμεσους χώρους. Στην κατεύθυνση αυτή, οι διαφημιστικές πινακίδες μπορούν να αντικατασταθούν από εικαστικές και γλυπτικές συνθέσεις, στοιχεία δηλαδή που προσελκύουν το ενδιαφέρον του περιπατητή και συνιστούν έναν οπτικό «αιφνιδιασμό» που διακόπτει τη ρυθμική επανάληψη των λοιπών οπτικών ερεθισμάτων.

5) Εισαγωγή των εννοιών της ευελιξίας και της μεταβλητότητας, με στόχο τη δημιουργία μιας δυναμικής σχέσης μεταξύ του χώρου και χρηστών του. Ενσωμάτωση χώρων πολλαπλών χρήσεων, οι προβλεπόμενες λειτουργίες των οποίων να μπορούν να μεταβάλλονται και να διαμορφώνονται από τις ίδιες τις διαφορετικές ομάδες των επισκεπτών, σε διαφορετικές ώρες της μέρας ή εποχές του χρόνου, αποκτώντας έτσι ταυτότητα και νόημα. Δυνατότητα προσπέλασης και αξιοποίησης των κοινόχρηστων χώρων (χώροι στάθμευσης, υπαίθριοι, ημιυπαίθριοι χώροι) που συνιστούν νεκρές ζώνες κατά τη διάρκεια της νύχτας, για δημόσιες δραστηριότητες, κυρίως από τους νέους (συναντήσεις, συναυλίες, προβολές, συγκεντρώσεις, συζητήσεις, πάρτι).

6) Διαχρονικότητα, ανακύκλωση, οικονομία. Λογική εφήμερου, ευέλικτου, μεταλλασσόμενου, υβριδικού, που συμβαδίζει με τη μόδα, τις ανάγκες, τις επιθυμίες και τα γούστα του σημερινού ανθρώπου – καταναλωτή, τα οποία αλλάζουν διαρκώς. Ενσωμάτωση τύπων χώρων με δυνατότητα τροποποίησης, αναπροσαρμογής ή και αλλαγής προγράμματος, σε περίπτωση παρακμής.

7) Ενσωμάτωση στοιχείων που να προσδίδουν ανθρώπινη κλίμακα στο χώρο, όχι όμως στη λογική της αποσπασματικότητας και του κατακερματισμού.

- 8) Κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική μελέτη, για την αποφυγή ανεπιθύμητων επιπτώσεων (κυκλοφοριακό φόρτο, ρύπανση, θόρυβος, αλλοίωση αστικού και φυσικού περιβάλλοντος) στους κατοίκους της πόλης. Υπόγειοι βοηθητικοί χώροι και χώροι στάθμευσης.
- 9) Μελέτη των οικονομικών επιπτώσεων στα συνοικιακά καταστήματα, και προσπάθεια περιορισμού τους.
- 10) Βιοκλιματική προσέγγιση (ανακυκλώσιμα και φιλικά προς το περιβάλλον υλικά, στοιχεία νερού, φύτευση, εξοικονόμηση ενέργειας, μικροκλίμα, φωτοβολταϊκά, αίθρια, στέγαστρα, μονώσεις).
- 11) Τέλος, με αφορμή το παράδειγμα του φαληρικού όρμου, αξίζει να σημειωθεί η ανάγκη επανάκτησης του παραλιακού μετώπου και σύνδεσης πόλης και φύσης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη διαμόρφωσή του και την απόδοση του δημόσιου χώρου στους κατοίκους (περίπατος, ποδηλατόδρομος, αναψυχή, στάση, ενημέρωση, πολιτισμός, αθλητισμός ήπιες εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ - ΑΡΘΡΑ - ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ - ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Απουσία Αισθητικής, η Απουσία στην Πόλη – Πέρα από το Ωραίο, εκδόσεις Futura, Αθήνα, 1998 [σελ. 44 – 51, Αίσωπος Γιάννης, Η έκλειψη του Δημόσιου Χώρου]

Γιαννοπούλου Χριστίνα, Τσίμπου Ιωάννα – Όλγα, Χαλκιαδάκη Ευγενία, *Ιστορική Εξέλιξη των Χώρων Εμπορίου, Συνέχειες και αλλαγές στους κοινωνικούς και κτιριακούς τύπους της αγοράς, Οι Πρώτοι Χώροι Εμπορίου*, Ε.Μ.Π., Διαλέξεις, 2. 2008

Δεσποτόπουλος Ιωάννης, *Η Ιδεολογική Δομή των Πόλεων*, εκδόσεις Ε.Μ.Π. – Ν.Τ.Υ.Α. Press, Αθήνα, 1997

Δημητριάδης Ευάγγελος Π., *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μυκηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20^{ου} αι.*, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, 1995

Κουρσάρη Ευτυχία, *Αθήνα και Αστική Διάχυση, Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες γεωγραφίες της Πόλης*, Ε.Μ.Π., Διπλωματικές Μεταπτυχιακές Εργασίες, Δεκέμβριος 2008

Μπούρας Χαράλαμπος Θ., *Μαθήματα Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής*, πρώτος τόμος, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1999

Σαρήγιαννης Γεώργιος Μ., *Ιστορία της πόλης και της Πολεοδομίας, Η Αρχαία Πόλη*, εκδόσεις Ε. Μ. Π., Αθήνα, 2002

Σημαιοφορίδης Γιώργος, *Διελύσεις Κείμενα για την Αρχιτεκτονική και τη Μετάπολη*, Metapolis Press, Αθήνα, Μάϊος 2005

Σκαρπιά Χόϊπελ Ξανθή, *Η Αρχιτεκτονική της Στοάς, Εξέλιξη και Συμβολή στην Ποιότητα του Εσωτερικού Δημόσιου Χώρου*, εκδόσεις Α. Π. Θ., Θεσσαλονίκη, 1981

Σταυρίδης Σταύρος, *Από την Πόλη Οθόνη στην Πόλη Σκηνή*, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009

Τουρνικιώτης Παναγιώτης, *Η Αρχιτεκτονική στη Σύγχρονη Εποχή*, Εκδόσεις Futura, Αθήνα, 2006 [σελ. 116 – 126, Η Αρχιτεκτονική του Δημόσιου Χώρου] Φωκά Ιωάννα, Βαλαβάνης Πάνος, *Ανακαλύπτω την Αρχαία Ελλάδα, Αρχιτεκτονική και Πολεοδομία*, εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα, 1992

Αγορά Αθηνών, Μια Διαδρομή σε Τέσσερις Διαστάσεις, εκδόσεις ΙΜΕ, Αθήνα 2009

Μίλητος... Μια Πόλις σε Τέσσερις Διαστάσεις, Ντοκιμαντέρ, εκδόσεις ΙΜΕ, 1997

Κέντρο Ιστορικών Μελετών του ΜΕΣΤΡΕ, Πλατείες και Πόλεις στην Περιοχή της Βενετίας, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 2001

Auge Mark, Για μια Ανθρωπολογία των Σύγχρονων Κόσμων, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1999

Benjamin Walter, *The Arcades Project*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, USA, 1999

Bru Edward, *Coming from the South*, εκδόσεις Actar, Βαρκελώνη, 2001

Camp John M., *Η αρχαία Αγορά της Αθήνας*, εκδόσεις ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2004

Calabi Donatella, *Ιστορία της Πόλης, Η Πόλη στην Πρώιμη Αναγέννηση*, εκδόσεις Σαββάλα, Αθήνα, 2004

Clive Darlow, *Enclosed Shopping Centres*, Architectural Press, Λονδίνο, 1972

Gruen Victor and Smith Larry, *Shopping Towns USA, the Planning of Shopping Centers*, Reinhold Publishing Corporation, Η. Π. Α, 1960

Hertzberger Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές Αρχιτεκτονικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2002

Kostof Spiro, *The City Assembled, The Elements of Urban Form through History*, εκδόσεις Thames & Houston Ltd, London, 1992

Le Corbusier, *Για μια Αρχιτεκτονική, μετάφραση Τουρνικιώτης Παναγιώτης*, εκδόσεις Εκκρεμές, Αθήνα, 2004

Maitland Barry, *Shopping Malls, Planning & Design*, Construction Press, New York, 1985

Mavropoulou Tsioumi Chrysanthi, *Byzantine Thessaloniki*, εκδόσεις Ρέκος, Θεσσαλονίκη, 1992

Rossi Aldo, *Η Αρχιτεκτονική της Πόλης*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη, 1991

Sennett Richard, *The Fall of Public Man*, W.W. Norton & Company, Inc, Νέα Υόρκη, 1974

Stanilov Kiril, Case Scheer Brenda, *Suburban Form, An International Perspective*, Routledge publications, New York & London, 2004

Watkin David, *Ιστορία της Δυτικής Αρχιτεκτονικής, μετάφραση Κ. Κουρεμένος*, εκδόσεις ΜΙΕΤ, Αθήνα, 2005

Zone 1-2, Urzone, New York, 1986 [σελ. 14 – 31, Virilio Paul, *The overexposed City*]

Koolhaas Rem, Boeri Stefano, Kwinter Sanford, Tazi Nadia, Obrist Ulrich Hans, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001

ULI on the Future: Cities in the 21st Century, Urban Land Institute, Washington, D.C., 2000 [Kasarda, John D., *Aerotropolis: Airport-Driven Urban Development*]

Μετάπολις, 1/1997

Ascher Francois, *Metapolis ou l' avenir des Villes*, εκδόσεις Odile Jacob, Παρίσι, 1995

Architecture, Mouvement, Continuite, Τεύχος 5^ο, Οκτώβριος 1984 [Foucault Michel, *Des Espaces Autres*, 1967], σελ. 46 - 49

Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2006

Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 39 – περίοδος Β | Μάιος/Ιούνιος 2003

Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 59 – περίοδος Β | Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2006

Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ | τεύχος 40 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος 2003

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

http://en.wikipedia.org/wiki/Victor_Gruen

<http://www.easternct.edu/depts/amerst/MallsHistory.htm>

<http://www.icsc.org/srch/about/impactofshoppingcenters/briefhistory.html>

<http://www.capital.gr/news.asp?details=168728>

http://www.express.gr/news/business/909160z_2008102990916.php3
<http://www.capital.gr/news.asp?Details=529135>
http://en.wikipedia.org/wiki/Shopping_mall
http://en.wikipedia.org/wiki/Strip_malls
<http://www.metamute.org/en/Shopping-Town-USA>
http://en.wikipedia.org/wiki/Northland_Center
http://en.wikipedia.org/wiki/Southdale_Center
http://www.historylink.org/index.cfm?DisplayPage=output.cfm&File_Id=3186
<http://apoalo.blogspot.com/2008/03/mall-mall-no-2.html>
<http://www.themallathens.gr/>
http://www.lamda-development.net/online/Projects.aspx?MenuCategoryId=170&MenuModuleID=34&MenuModuleTable=Real_Project&LevelNo=1&PageCounts=2
<http://s4.tinypic.com/x2rjv5.jpg>
http://en.wikipedia.org/wiki/The_Grand_Bazaar,_Istanbul
<http://www.archnet.org/lobby/>
<http://www.turkishculture.org/pages.php?ParentID=6&ID=98>
<http://en.wikipedia.org/wiki/Souq>
http://el.wikipedia.org/wiki/Αγορά_Αγορά
<http://ancientathens3d.com/hellenisticaagora.htm>
<http://www.creta-info.gr/location.php?locid=54>
<http://zervonikolakis.lastros.net/parartima.html>
<http://www.travellinkturkey.com/miletus.html>
<http://www.livepedia.gr/index.php/%CE%91%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC>
<http://www.mlahanas.de/Greeks/CityPlan.htm>
<http://arthistory.ucdavis.edu/classes/Roller/ahi175/Markets%20of%20Trajan.ppt>
<http://www.wisc.edu/arth/ah304/19-trajan.thumbindex.html>
http://en.wikipedia.org/wiki/Trajan's_Market
<http://www.capitolium.org/eng/fori/traiano.htm>
http://www.romaviva.com/Fori-Imperiali/foro-traiano_eng.htm
http://en.wikipedia.org/wiki/Trajan%27s_Forum
http://imperialfora.blogspot.com/2009_05_18_archive.html
http://en.wikipedia.org/wiki/Roman_Forum
http://en.wikipedia.org/wiki/Imperial_forums

http://en.mercatiditraiano.it/sede/area_archeologica/foro_di_nerva
http://roman-history.suite101.com/article.cfm/commercial_fora_in_ancient_rome
<http://en.wikipedia.org/wiki/Macellum>
<http://www.arch.virginia.edu/struct/pompeii/field-obs-97/macellum.html>
http://www.pompeii-restaurant.com/pompeii_macellum.asp
<http://faculty.cua.edu/pennington/pompeii/PompeiiForum.htm>
<http://www.gutenberg.org/files/20239/20239-h/images/032.jpg>
<http://www.arxaiologia.gr/assets/media/PDF/migrated/1381.pdf>
<http://www.arxaiologia.gr/assets/media/PDF/migrated/1384.pdf>
http://www.matia.gr/7/78/7806/7806_1_04.html
http://www.culture.gr/h/2/gh251.jsp?obj_id=6973
<http://www.arxaiologia.gr/assets/media/PDF/migrated/1349.pdf>
<http://en.wikipedia.org/wiki/Augustaion>
<http://www.agiasofia.com/greek/stavrof1.html>
<http://www.escholarship.org/uc/item/9gr5n6hd>
<http://www.italymag.co.uk/italy-featured/life-style/italian-institutions-piazza>
http://en.wikipedia.org/wiki/Market_square
http://en.wikipedia.org/wiki/World's_fair
http://archive.enet.gr/online/online_print?id=27091568
<http://www.metropoleparis.com/1998/322/322pano.html>
http://en.wikipedia.org/wiki/Passage_Pommeraye
http://www.greatbuildings.com/buildings/Galleria_Vittorio_Emanuel.html
<http://www.travelpod.com/travel-blog-entries/darrenstravels/14/1190030040/tpod.html>
http://toto.lib.unca.edu/findingaids/books/booklets/bon_marche/default_bon_marche.htm
http://www.greatbuildings.com/buildings/Magasin_au_Bon_Marche.html
http://www.eie.gr/chaeologia/gr/chapter_more_5.aspx
http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/img_list/Images_gr.html#01
http://en.wikipedia.org/wiki/St_Mark%27s_Clocktower
<http://en.wikipedia.org/wiki/Procuratie>
<http://soa.syr.edu/faculty/bcoleman/ARC523/lectures/523.Crystal.Palace.images.html>
<http://zolaandme.wordpress.com/2010/01/16/im-so-bored-with-zola-today/>
<http://architectural-engineering.blogspot.com/2007/07/halles-centrales-central-markets-paris.html>
http://www.absoluteastronomy.com/topics/Haussmann's_renovation_of_Paris

<http://sflsclass10.spaces.live.com/Blog/cns!51265397BCC68F3!1414.entry>
http://en.wikipedia.org/wiki/The_Crystal_Palace
http://courses.arch.ntua.gr/fsr/126092/LC_ville_contemporaine_radieuse.ppt
http://en.wikipedia.org/wiki/Ville_Contemporaine
http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_2_19/03/2010_394698
<http://www.avgi.gr/ArticleActionshow.action?articleID=503218>
<http://oikosyn.wordpress.com>
<http://earth.google.com/>
<http://www.minenv.gr/3/31/313/31305/g3130567.html>
<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&artid=156136&ct=75&dt=04/01/2004>
<http://www.greekarchitects.gr/gr/republic-space>
http://en.wikipedia.org/wiki/West_Edmonton_Mall
<http://www.wem.ca/#/main/home/Main-Home>
<http://www.premiumoutlets.com/outlets/outlet.asp?id=7>
<http://www.destination360.com/north-america/us/texas/dallas/addison-texas>
<http://www.urbandictionary.com/define.php?term=gentrification>
<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=75&artid=124034&dt=09/07/2000>
http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/dimiaia_2010/proto_tefhos/04_PSARAKI.pdf
<http://en.wikipedia.org/wiki/Aerotropolis>
http://www.aia.gr/UserFiles/File/4/airport_retail_park-Model.pdf
<http://www.aia.gr/pages.asp?pageid=1091&langid=1>
<http://www.aia.gr/pages.asp?pageid=2484&langid=1>
<http://www.sanpedro.com/images/portcal1.gif>
<http://www.gettyimages.com/detail/81012136/Hulton-Archive>
<http://www.archicentral.com/il-vulcano-buono-by-renzo-piano-building-workshop-25253/>
<http://www.inhabitat.com/2009/09/14/colossal-green-volcano-rises-in-italy/>
<http://www.jeannouvel.com/>
http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/SCIENTIFIC_PUBLICATIONS/SEIRA_II/ETOS_2003/4.pdf
<http://www.potsdamerplatz.de/en.html>
<http://rpbw.r.ui-pro.com/>
<http://www.f-o-a.net/>
<http://courses.arch.ntua.gr/fsr/129109/metapolis.pdf>
<http://www.gotsaga.com/detailsaga/world-s-most-incredible-airports/3679>