

**ΟΔΟΣ ΦΥΛΗΣ**

## Εισαγωγή

Εκ των πραγμάτων, η απόπειρα ανάγνωσης ενός δρόμου, από τη σκοπιά του γνωστικού αντικειμένου της πολεοδομίας, δεν μπορεί να αφορά μόνο το συγκεκριμένο δρόμο. Το ίδιο και μια διερεύνηση από τη σκοπιά της κυκλοφορίας ή της αρχιτεκτονικής δεν μπορεί να θεωρηθεί ολοκληρωμένη αν δε λάβει υπόψη της πως ο δρόμος είναι τμήμα ενός δικτύου, ενός πλέγματος, ενός πολύπλοκου συστήματος που βρίσκεται σε μια διαρκή κίνηση, που εκτείνεται σε αποστάσεις πολύ μεγαλύτερες από αυτές που μπορεί να προσδιορίσει κανείς με κριτήριο τα φυσικά του όρια, που είναι εκτεθειμένο στο χρόνο, στις ιστορικές αλλαγές και στις κοινωνικές δυναμικές.

Όσο μεγαλύτερη η ιστορία ενός δρόμου και όσο λιγότερα έχουν ειπωθεί ή γραφτεί για αυτόν, τόσο πιο σκοτεινό γίνεται το μυστήριό του, για όποιον έχει συνηθίσει να μελετάει μόνο από την καρέκλα του γραφείου του. Ειδικά, όταν ένας δρόμος δεν έχει την καλύτερη φήμη στην πόλη, όταν οι περισσότεροι θέλουν να τον αποφεύγουν και όταν η αναφορά σε αυτόν προκαλεί άλλοτε αντιδράσεις αποστροφής και άλλοτε χαμόγελα (συν)ενοχής, τότε πρόκειται για δρόμο με ενδιαφέρον.

Ο μόνος τρόπος να πλησιάσει κανείς ένα τέτοιο δρόμο είναι να αναρωτηθεί αν πέρα από την αρνητική εντύπωση που μπορεί να έχει για αυτόν, αλλά και τους αντικειμενικούς κινδύνους που ενδέχεται σε ιδιαίτερες συγκυρίες να υπάρχουν, μπορεί να βρει σημεία «ασφαλή», χώρους που τους αισθάνεται οικείους, πράγματα ενδιαφέροντα που αξίζει να καταγράψει ή να βιώσει και δεδομένου ότι οι συμπεριφορές των ανθρώπων δύναται να είναι διαφορετικές υπό διαφορετικές συνθήκες και πολλά από όσα μέχρι σήμερα ήξερε για αυτόν μπορούν να ανατραπούν.

Μέσα από μια τέτοια οπτική, έγινε και η προσέγγιση ενός δρόμου που είναι περισσότερο γνωστός για τις «άτυπες», τις «άνομες» και τις «παράνομες» δραστηριότητες που φιλοξενεί παρά για τον επίσημο ρόλο του που είναι αυτός της κατοικίας.

Αναφερόμαστε στην οδό Φυλής, στο δρόμο των οίκων ανοχής.

Οπωσδήποτε, ένας τέτοιος δρόμος είναι μια πρόκληση, αλλά είναι και μια έκπληξη όταν συνειδητοποιήσει κανείς πως, πέρα από τις «ύποπτες» εξώπορτες, τα κακόφημα στέκια και τα μισογκρεμισμένα κτήρια, υπάρχουν πολλά στοιχεία που θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι λείπουν από πολλές «ειδυλλιακές» περιοχές κατοικίας της πρωτεύουσας.

Αν αυτό ακούγεται κάπως υπερβολικό, τότε πρέπει να πούμε πως, υπό διαφορετικές συνθήκες και μετά από παρεμβάσεις τοπικής κλίμακας, που βρίσκονται όμως πάντα μέσα στα πλαίσια του εφικτού –αλλού έχουν πραγματοποιηθεί τέτοιες και πολύ μεγαλύτερες–, η οδός Φυλής δύναται να αποτελέσει έναν «ανεκτό» τόπο κατοικίας για κάποιους.

Η οδός Φυλής, δηλαδή, έχει ένα πλούσιο δυναμικό που περιμένει να το ανακαλύψουμε, να το καταλάβουμε και, αν χρειάζεται, να το αναδείξουμε και που σε αυτή την εργασία έγινε μια πρώτη προσπάθεια ένα μέρος του να εντοπιστεί και να αξιολογηθεί.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιλαμβάνει δύο εξίσου σημαντικές διαδικασίες. Η πρώτη περιλαμβάνει την αναζήτηση βιβλιογραφικού υλικού, την εξέταση του σχετικού νομικού πλαισίου, την άντληση στοιχείων από παλαιότερες μελέτες, τη χρήση χαρτογραφικού και αεροφωτογραφικού υλικού της ΓΥΣ, την επεξεργασία ψηφιακών δεδομένων της Αττικό Μετρό (GIS) (στο βαθμό που κρίνονταν αξιόπιστα), την αναζήτηση στοιχείων από το διαδίκτυο και τη συλλογή πληροφοριών από υπηρεσίες και φορείς της περιοχής, συμπεριλαμβανομένων και των αρμόδιων αστυνομικών τμημάτων. Μέσα από τη διαδικασία αυτή συλλέξαμε στοιχεία που μπόρεσαν να μας δώσουν μια πρώτη εικόνα για θέματα που αφορούν τόσο στα γενικά πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής, σε επίπεδο αστικού ιστού, όσο και στο ρόλο του δρόμου στο ευρύτερο κέντρο της Αθήνας.

Η διαδικασία που μας τροφοδότησε με στοιχεία για το λανθάνον δυναμικό και τις «αθέατες» πλευρές του δρόμου έχει να κάνει, αρχικά, με μια διαδικασία τυχαίας περιπλάνησης, και αργότερα, με μια συστηματική προσπάθεια εμπλοκής με συγκεκριμένα στοιχεία του δρόμου που θεωρήσαμε ότι παρουσίαζαν ξεχωριστό ενδιαφέρον. Η διαδικασία επιτόπιας παρατήρησης πραγματοποιήθηκε σε χαρακτηριστικές ώρες και μέρες της βδομάδας, με στόχο να αποκτηθεί μια όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη εικόνα του δρόμου. Η περιπλάνηση στο δρόμο γινόταν άλλοτε με τρόπο προκλητικό, για να τραβήξει το ενδιαφέρον των κατοίκων, και άλλοτε με κάποια διακριτικότητα, προκειμένου να μην προσβάλλονται συγκεκριμένα άτομα ή ομάδες και να αποφεύγονται πιθανές παρεξηγήσεις. Παράλληλα, εντοπίζονταν άτομα που διαδραμάτιζαν έναν ειδικό ρόλο στην περιοχή (καφετζήδες, μαγαζάτορες, ηλικιωμένοι κλπ.) και τα οποία μπορούσαν να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες ή να προσθέσουν νέες οπτικές.

Ο συνολικός όγκος των πληροφοριών συγκροτήθηκε γύρω από κεντρικά ερωτήματα που μπήκαν από την αρχή της έρευνας και επαναδιατυπώθηκαν αργότερα, έτσι όπως αυτά παρουσιάζονται, κατά παρέκκλιση, προς το τέλος της εργασίας (παρ.β.3).

## α' κεφάλαιο

**ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ****1. Θέση στην πόλη**

Ο δρόμος οφείλει την ισχυρή αστικότητα του στην κεντρική θέση που έχει στην πόλη (ξεκινά δυό τετράγωνα από την πλ.Βάθης), ενώ τη σχετική ποικιλομορφία του στο γεγονός πως ακολουθεί μια ακτινική πορεία κατά τον άξονα Β-Ν φθάνοντας ως τα άνω όρια (προς βορρά) του ευρύτερου κέντρου (Κάτω Πατήσια) (χάρτης 1 στο παράρτημα).

Περιβάλλεται από δρόμους με ιδιαίτερο χαρακτήρα και ρόλο στην πόλη (Αχαρνών, Αριστοτέλους, Γ' Σεπτεμβρίου, Πατησίων), οι οποίοι, καθώς παραλαμβάνουν πλήρως την υπερτοπική και τοπική κυκλοφορία της ευρύτερης περιοχής του κέντρου, εξασφαλίζουν στην οδό Φυλής το χαρακτήρα τοπικής οδού χαμηλής κυκλοφορίας. Ταυτόχρονα, καθώς το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών και κεντρικών λειτουργιών συγκεντρώνεται κατά μήκος των παραπάνω αξόνων, η περιοχή μελέτης εμφανίζεται απαλλαγμένη από εντατικές δραστηριότητες, διαθέτοντας, έτσι, σημαντικά περιθώρια για τη διατήρηση και ανάπτυξη της κατοικίας ως κυρίαρχης χρήσης.

Η εγγύτητα της οδού σε σημαντικά τοπόσημα και σε αστικούς συντελεστές<sup>1</sup> της πρωτεύουσας, όπως είναι το Πολυτεχνείο, το Μουσείο, το Πεδίο του Άρεως, η Φωκίωνος Νέγρη, κτήρια υπουργείων, ποικίλες κεντρικές υπηρεσίες και κεντρικές πλατείες (Ομόνοιας, Βάθης, Βικτωρίας, Αγ.Παντελεήμονα, Αμερικής), δίνει τη δυνατότητα στους κατοίκους της να αισθάνονται τον παλμό της πόλης όποτε το επιθυμούν χωρίς να υποχρεώνονται σε μεγάλες μετακινήσεις, καθώς είτε με τα πόδια είτε με μια ποικιλία μέσων μαζικής μεταφοράς μπορούν να βρεθούν οποιαδήποτε στιγμή σε οποιοδήποτε σημείο του κέντρου θελήσουν.

Τέλος, ο απόλυτος προσανατολισμός της κατά τη διεύθυνση Β-Ν την καθιστά δρόμο σκιερό, ενώ πρέπει να σημειωθεί πως ευνοείται από την κίνηση των επικρατούντων ανέμων στην περιοχή, οι οποίοι είναι Β-ΒΑ και Ν-ΝΔ και λειτουργούν απορροπαντικά για τον δρόμο, στο βαθμό που κάτι τέτοιο είναι δυνατόν στο κέντρο της Αθήνας.

**2. Ιστορία**

Για την ιστορία του τόπου θα μπορούσαν να ειπωθούν αρκετά, καθώς ο δρόμος έχει ήδη διανύσει πάνω από έναν αιώνα έντονων αστικών διεργασιών και μεταλλαγών, πράγμα που, όπως θα δούμε και σε επόμενες παραγράφους, αποτυπώνεται με σαφήνεια στα σημερινά χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος αλλά και στην κοινωνική σύνθεση της περιοχής. Τον ιστορικό του πλούτο οφείλει στο γεγονός πως, από πολύ νωρίς κιάλας, αποτελούσε δρόμο κεντρικής περιοχής κατοικίας. Τόσο κεντρικής, όμως, που δύσκολα θα μπορούσε να διατηρήσει για πολύ τον πλούτο και την αίγλη των πρώτων δεκαετιών.

Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, λοιπόν, τα Πατήσια (ιδιαίτερα κατά μήκος της οδού Πατησίων) αποτελούσαν περιοχή εξοχικής κατοικίας της μεσαίας και ανώτερης αστικής τάξης, γνωστή για τα μεγάλα περιβόλια της, και ενώ η πόλη εκτεινόταν, τότε, προς βορρά, μέχρι το Μουσείο (TEAM 4, 1995:7 και Σαρηγιάννης, 2000:70).

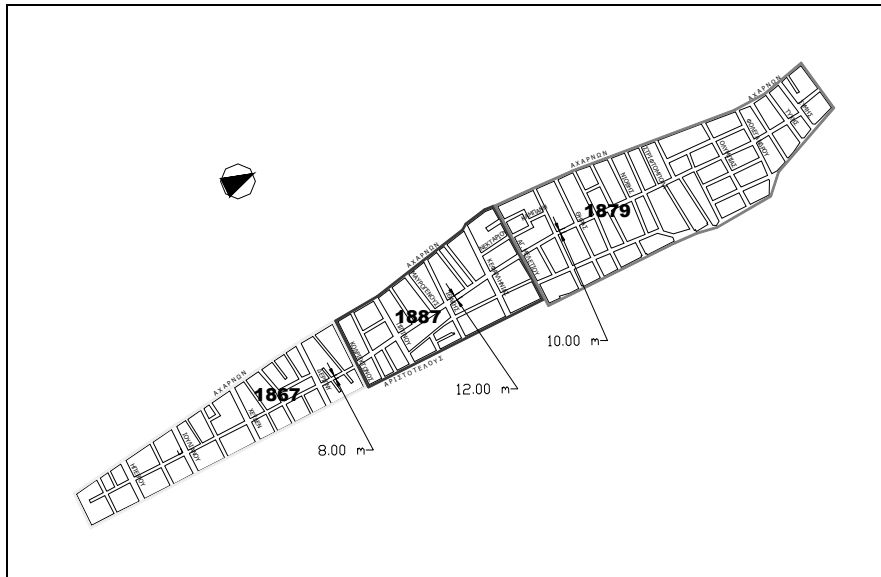
Από την άλλη πλευρά, η αρχή της Αχαρνών αποτελούσε το βορειοανατολικό όριο της βιομηχανικής περιοχής που αναπτυσσόταν σταδιακά στις δυτικές παρυφές του κέντρου. Η περιοχή αυτή, λόγω της μη ευνοϊκής θέσης και μορφολογίας της (κακές μικροκλιματικές συνθήκες, άκρη της πόλης), της κοινωνικής σύνθεσής της (γύφτοι τεχνίτες και αιγύπτιοι πρώην σκλάβοι των τούρκων) και της παρουσίας των σιδηροδρομικών σταθμών Λαρίσης και Πελοποννήσου, συγκέντρωνε τις παραγωγικές δραστηριότητες και τον εργατικό πληθυσμό της πόλης (Σαρηγιάννης 2000:66).

Στη συνέχεια, στην περιοχή των κάτω Πατησίων ακολούθησε μια διαδικασία διαδοχικών επεκτάσεων του σχεδίου πόλεως, οι οποίες πραγματοποιούνταν βάσει ιδιωτικών ρυμοτομικών σχεδίων και έρχονταν να ικανοποιήσουν την επιθυμία των μεσαίων και ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων για απόκτηση β' και αργότερα α' κατοικίας εκτός του κέντρου. Οι επεκτάσεις αυτές δεν υπάκουαν σε έναν μακροπρόθεσμο σχεδιασμό αλλά γίνονταν με ένα συγκυριακό τρόπο, με αποτέλεσμα ο ιστός που διαμορφώθηκε μέσα από αυτή τη διαδικασία να παρουσιάζει, σύμφωνα με σημερινά κριτήρια, ασυνέχειες και διαφοροποιήσεις τόσο στο κυκλοφοριακό δίκτυο όσο και σε επιμέρους μορφολογικά στοιχεία της ρυμοτομίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η διακοπή της Γ' Σεπτεμβρίου και άλλων παράλληλων της οδών στην Αγ. Μελετίου, καθώς στο ρυμοτομικό της ανάντη περιοχής δεν προβλεπόταν η συνέχιση του οδικού δικτύου (Μπίρης, 1999:163).

Εντούτοις, η ίδια η Φυλής ήταν από τους λίγους δρόμους που εξασφάλισαν μια συνέχεια σε επίπεδο χάραξης αλλά όχι και σε επίπεδο γεωμετρίας, η οποία μεταβάλλεται από τμήμα σε τμήμα. Δηλαδή, ο δρόμος έχει ένα

<sup>1</sup> Για την έννοια του αστικού συντελεστή βλ. Aldo Rossi, 1991.

ιδιαίτερα μικρό πλάτος στο τμήμα που εντάχθηκε πρώτο στο σχέδιο (το πιο κοντινό στο κέντρο), αποκτά μεγαλύτερο πλάτος στο τμήμα που εντάχθηκε δεύτερο (που όμως είναι το πιο απομακρυσμένο από το κέντρο) και διαθέτει το μεγαλύτερο πλάτος του στο τμήμα που εντάχθηκε τελευταίο στο σχέδιο (που βρίσκεται γεωγραφικά μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου) (εικ.α.1).



εικόνα α.1. Συνέπειες των αποσπασματικών επεκτάσεων του σχεδίου πόλεως στη γεωμετρία του δρόμου και στη ρυμοτομία της περιοχής.

Συνοψίζοντας, κανείς διακρίνει μια διαδικασία σταδιακής βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των κάθε φορά νέων τμημάτων του δρόμου, η οποία, αν και παρουσιάζει μια χρονική διαδοχή-ακολουθία, δεν παρουσιάζει και χωρική συνέχεια.

Παρά, λοιπόν, την απουσία ενός μακροπρόθεσμου και συντονισμένου σχεδιασμού, οι νέες αυτές περιοχές συγκέντρωσαν πολυτελείς κατοικίες αριστοκρατικών οικογενειών που ζητούσαν ικανοποιητικές συνθήκες διαβίωσης και που τα προάσια της Αθήνας μπορούσαν να εξασφαλίσουν την εποχή εκείνη εξαιτίας των χαμηλών πυκνοτήτων τους<sup>2</sup>. Τούτο

<sup>2</sup> Αξίζει να σημειώσουμε ότι και τα σημερινά προάσια της Αθήνας (Γλυφάδα, Βούλα, κλπ.), που προτιμούνται από τα μεσαία και ανώτερα κοινωνικά στρώματα, ούτε ικανοποιητικούς

αποδεικνύεται από την παρουσία πολλών κτηρίων αρχιτεκτονικής και ιστορικής αξίας τόσο της περιόδου προ του 1930 όσο και του μεσοπολέμου.

Ειδικά κατά τον μεσοπόλεμο, στην περιοχή λαμβάνει χώρα η εγκατάσταση μεγαλοαστών και μεσοαστών από την επαρχία και το εξωτερικό σε νέες πολυώροφες κατοικίες, στις γνωστές μας πολυκατοικίες (Σαρηγιάννης 2000:106).

Η εντατικότερη, όμως, οικιστική ανάπτυξη με όρους μη ευνοϊκούς, μακροπρόθεσμα, για το αστικό περιβάλλον της περιοχής και η επέκταση του κέντρου και των δραστηριοτήτων του προς το βορρά οδήγησαν σε μεταλλαγή του χαρακτήρα της περιοχής, από περιοχή εξοχικής ή προαστιακής κατοικίας σε περιφερειακή περιοχή α' κατοικίας του κέντρου. Χαρακτηριστικά της νομοθεσίας της περιόδου που συνέβαλαν προς αυτήν την κατεύθυνση είναι τα μεγάλα ύψη, το συνεχές σύστημα, η απουσία θεσμοθετημένου ποσοστού ακάλυπτης επιφάνειας στο οικόπεδο, η δυνατότητα για κατασκευή πρόσθετου ορόφου σε εσοχή από την πρόσοψη του κτηρίου και η δυνατότητα για κατασκευή μεγάλων κλειστών προεξοχών στις κύριες όψεις των κτηρίων (έρκερ) (Σαρηγιάννης, 2000:106-111 και TEAM 4, 1995:9).

Κυρίαρχο ρόλο στη διαδικασία «υποβάθμισης»<sup>3</sup> της ευρύτερης περιοχής έπαιξε και η επέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου από την πλατεία Αττικής προς βορρά, όπου, μετά από έντονες διαμάχες, από το 1937 έως το 1955, μεταξύ των διαφορετικών φορέων της εποχής (Υπουργείο Συγκοινωνιών, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως του δήμου, κα.) πάρθηκε η απόφαση για οδευση της σιδηροδρομικής γραμμής επί της Λ.Ιωνίας και όχι σε όρυγμα ή σε σήραγγα όπως ζητούσε ο δήμος (Μπίρης, 1999:402). Αποτέλεσμα τούτου ήταν όχι μόνο η διχοτόμηση της πόλης αλλά και η μεταλλαγή του χαρακτήρα τόσο των εκατέρωθεν του άξονα περιοχών όσο και πιο απομακρυσμένων περιοχών που γειννιάζαν με τις πρώτες (όπως είναι η περιοχή μελέτης).

Εν τω μεταξύ, η ολοένα αυξανόμενη συγκέντρωση βιοτεχνιών, εργαστηρίων, χονδρεμπορίου και «οχλουσών» δραστηριοτήτων δυτικά της Αχαρνών ενέτεινε την αλλαγή του χαρακτήρα της.

Μεταπολεμικά, η πριμοδότηση της οικοδομής (έκθεση Βαρβαρέσου), ο ΓΟΚ

κοινόχρηστους χώρους διαθέτουν ούτε ορθολογικά σχεδιασμένο κυκλοφοριακό δίκτυο. Εντούτοις, προτιμούνται επειδή χαρακτηρίζονται από χαμηλές πυκνότητες και περιοριστικούς όρους δόμησης, στοιχεία που συμβάλλουν στο να μη γίνονται από την αρχή ορατές οι ελλείψεις τους σε κοινόχρηστες υποδομές.

<sup>3</sup> Εδώ χρειάζεται να ξεκαθαρίσουμε πως ο όρος «υποβάθμιση» χρησιμοποιείται για να τονιστεί η οικονομική απαξίωση της περιοχής, χωρίς να υπονοούνται διαδικασίες υποβάθμισης σε άλλα επίπεδα, όπως π.χ. το κοινωνικό, όπου συμβαίνει να σημειώνονται ακόμα και αντίστροφες διαδικασίες.

του 1955 και το σύστημα της αντιπαροχής και της οριζόντιας ιδιοκτησίας, είχαν ως αποτέλεσμα την πύκνωση της κατοικίας αλλά και την καθ' ύψος ανάπτυξη της στους 5 και 6 ορόφους, που με την τότε τεχνολογία ήταν πλέον όχι μόνο εφικτή αλλά και ιδιαίτερα προσοδοφόρα<sup>4</sup>.

Τότε ο δρόμος δεν είχε ακόμα εγκαταληφθεί πλήρως από τα ανώτερα στρώματα, φιλοξενώντας τις κατοικίες κάποιων επωνύμων προσώπων (καλλιτεχνών, πολιτικών, επιχειρηματιών κλπ.), καθώς υπήρχαν ακόμη πολλοί χώροι αδόμητοι, οι δρόμοι διέθεταν πλούσιες δενδροστοιχίες και, μη όντας κατειλημμένοι από τα αυτοκίνητα, τα παιδιά και οι πεζοί είχαν αρκετό χώρο για παιχνίδι και περπάτημα. Παράλληλα, όμως, τα μεσαία στρώματα συνέχιζαν να γεμίζουν, με πολύ μεγαλύτερη μαζικότητα πια, τα διαμερίσματα των νεόχτιστων πολυκατοικιών.

Η οικιστική έκρηξη εκείνων των δεκαετιών, αλλά και η μετέπειτα ραγδαία αύξηση των ΙΧ, είχε, τελικά, ως αποτέλεσμα τη μαζική έξοδο των μεγαλοαστικών και μεσοαστικών στρωμάτων προς τα νέα προάστια της Αθήνας, την ενοίκιαση ή την πώληση των κατοικιών τους στα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα και την εμφάνιση δραστηριοτήτων μειωμένης κοινωνικής αποδοχής και κύρους, όπως είναι οι οίκοι ανοχής, τα μπαρ και οι διάφορες λέσχες<sup>5</sup>.

Τα ιδιαίτερα αυτά στοιχεία που «στιγμάτισαν» με τον καιρό συγκεκριμένα τμήματα του δρόμου και που αποθάρρυναν την οποιαδήποτε περαιτέρω επένδυση σε αυτά, καθιστώντας, πλέον, την περιοχή «υποβαθμισμένη», επέφεραν τη σημερινή συνύπαρξη παλαιών, νέων, υψηλών, χαμηλών, ιστορικά ή αρχιτεκτονικά αξιόλογων και μη κτισμάτων, σχηματίζοντας ένα σύνθετο «μωσαϊκό» δομημένου περιβάλλοντος που δεν οφείλεται στην προσπάθεια του κράτους ή των κατοίκων για διατήρηση του κτηριακού πλούτου αλλά, αντίθετα, στην εγκατάλειψή του ή, καλύτερα, σε μια «ιδιότυπη» αλλαγή χρήσεων και χρηστών (εικ.α.2).

Έτσι, οι διαφορετικές ποιότητες κελυφών και κατοικίας που χαρακτηρίζουν το δρόμο σήμερα, του επιτρέπουν να φιλοξενεί πολύ διαφορετικές κοινωνικές ομάδες, τόσο μεταξύ τους όσο και από τον πληθυσμό των παλαιότερων δεκαετιών, κάτι που οφείλεται, επιπλέον, στην σημαντική σε αριθμό εγκατάσταση μεταναστών από χώρες της ανατολικής Ευρώπης και από αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας και της Αφρικής.

<sup>4</sup> Εκείνη την περίοδο, ο πληθυσμός της Αθήνας αυξανόταν ραγδαία με την εισροή κατοίκων της υπαίθρου.

<sup>5</sup> Συγκεκριμένα, οι οίκοι ανοχής βρήκαν καταφύγιο στην οδό Φυλής μετά την εκδίωξή τους από το λιμάνι του Πειραιά όπου στεγάζονταν μέχρι τότε.

*εικόνα α.2. Το «μωσαϊκό» κτηρίων, χρήσεων και κοινωνικών ομάδων, παρά τις συγκρούσεις και τις αντιθέσεις που το χαρακτηρίζουν, αποτελεί κύριο στοιχείο της φυσιογνωμίας του δρόμου.*



### 3. Γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά

Όπως προαναφέραμε, το συνολικό πλάτος της οδού είναι γύρω στα 8 μ. στο τμήμα από την αρχή της οδού<sup>6</sup> μέχρι την οδό Κοδριγκτώνος, στα 12 μ. από την Κοδριγκτώνος μέχρι την Αγ.Μελετίου, και από εκεί μέχρι το τέρμα διατηρείται σταθερό στα 10 μ.

Τα πεζοδρόμια στο πρώτο τμήμα είναι υπερβολικά μικρά (<1μ.), σχεδόν ακατάλληλα για περπάτημα, ενώ μετά αποκτούν κάπως μεγαλύτερο πλάτος και φέρουν δενδροστοιχίες, στοιχείο που, παρά την θετική συμβολή του στην εικόνα και στο μικροκλίμα του δρόμου, μειώνει το διαθέσιμο για περπάτημα πλάτος και πάλι στην ελάχιστη διάσταση.

Όλοι οι κάθετοι στη Φυλής δρόμοι είναι μονόδρομοι και η Φυλής έχει φορά προς το κέντρο.

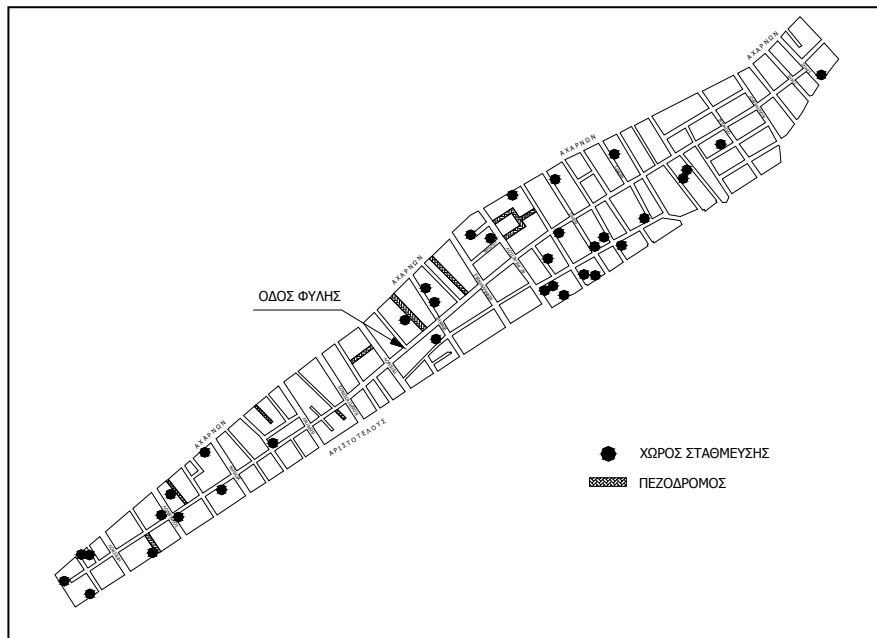
Όπως αναφέραμε και στην παράγραφο α.1 η Φυλής παίζει ρόλο τοπικής σημασίας και δεν εξυπηρετεί διαμπερείς κινήσεις. Το σύστημα των κάθετων σε αυτήν δρόμων χαρακτηρίζεται από αρκετά αδιέξοδα, από πεζόδρομους και από σημαντικό αριθμό οδών που τερματίζουν στη Φυλής, γεγονός που συμβάλει στην προώθηση των διαμπερών κινήσεων με διεύθυνση Δ-Α προς συγκεκριμένους εγκάρσιους άξονες με πιο κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (Ηπείρου, Ιουλιανού, Δεριγνύ, Κοδριγκτώνος, Πιπίνου, Ιθάκης, Κεφαλληνίας, Αγ.Μελετίου, Αγαθουπόλεως, Φολεγάνδρου). Ειδικά, στο βόρειο τμήμα, το οδικό δίκτυο μοιάζει σαν να σχεδιάστηκε επί τούτοις στη λογική των κυφελών, μιας και δημιουργεί «λαβύρινθους» που αποθαρρύνουν

<sup>6</sup> Ως αρχή της οδού θεωρούμε το νότιο άκρο της, αυτό που βρίσκεται, δηλαδή, προς την πλευρά του κέντρου.

τα περαστικά οχήματα.

Η παρουσία του δακτυλίου (μέσω της οδού Ιουλιανού) δημιουργεί μια πρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση στις περιοχές έξω από αυτόν, καθώς λειτουργεί ως φράγμα για την είσοδο των ΙΧ στο κέντρο, ωθώντας τα να κινούνται και να σταθμεύουν στα όριά του.

Στην περιοχή αντιμετωπίζεται, όμως, ένα γενικότερο πρόβλημα στάθμευσης, καθώς η υπερσυγκέντρωση εντατικών χρήσεων στους γύρω κύριους άξονες έχει ως συνέπεια τη μεγάλη ζήτηση στάθμευσης, μια ζήτηση που δεν μπορεί να ικανοποιηθεί από τις υπάρχουσες θέσεις επί των οδών αυτών. Έτσι, η ζήτηση στάθμευσης φτάνει μέχρι και την οδό Φυλής, παρόλο που η ίδια δεν προσελκύει στον ίδιο βαθμό μετακινήσεις<sup>7</sup>.



εικόνα α.3. Οι χώροι στάθμευσης πυκνώνουν προς βορρά, ενώ προς το κέντρο παρουσιάζονται σημαντικές ελλείψεις, με αποτέλεσμα την πλήρη κατάληψη των πεζοδρόμων και των ελεύθερων χώρων από τα ΙΧ.

ΠΗΓΕΣ: TEAM 4, ΠΟΛΥΟΔΗΓΟΣ, ΚΑΠΡΑΝΙΔΗΣ, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ (ΜΑΜ)

Επιπλέον, καθώς οι θέσεις επί της οδού ούτε πάλι επαρκούν, έχει δημιουργηθεί ένας σημαντικός αριθμός ιδιωτικών και ελεύθερων, υπαίθριων και κλειστών χώρων στάθμευσης εκτός οδού, τόσο επί της οδού Φυλής όσο και επί των εγκάρσιων οδών (εικ.α.3). Η έλλειψη χώρων στάθμευσης λειτουργεί υποβαθμιστικά για τους πεζοδρόμους και τα αδιέξοδα της περιοχής που καταλαμβάνονται ασφυκτικά από αυτοκίνητα μη αφήνοντας χώρο για άλλες, εξίσου αναγκαίες για τους κατοίκους, δραστηριότητες.

#### 4. Χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος

Σε γενικές γραμμές, τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος έχουν ήδη σκιαγραφηθεί από τις προηγούμενες παραγράφους, εν τούτοις, έχει ένα νόημα να κοιτάξουμε τον ιστό της περιοχής με κάποια μεγαλύτερη λεπτομέρεια.

Τόσο οι πυκνότητες κατοίκων/ha, όσο και τα ποσοστά κάλυψης των οικοπέδων είναι ιδιαίτερα αυξημένα στην περιοχή, με αριθμούς που φτάνουν τους 750 κατοίκους/ha και 70% κάλυψη (Αττικό Μετρό, 1997) (χάρτης 2 στο παράρτημα). Τα δυσμενέστερα νούμερα από πλευράς πυκνοτήτων παρατηρούνται μεταξύ των οδών Λεμεσού και Δερρινύ όπου ο συντελεστής δόμησης είναι 4,2 (βoreιότερα είναι 3,6, ενώ νοτιότερα αρχίζει η επιρροή του κέντρου και οι πυκνότητες μειώνονται). Η κυριαρχία του συνεχούς συστήματος είναι απόλυτη και, παρά τα γνωστά μειονεκτήματά του, προσδίδει στο δρόμο μια ισχυρή αστικότητα.

Εντός της περιοχής μελέτης υπάρχουν, όμως, και θύλακες χαμηλών πυκνοτήτων και καλύψεων, είτε σε επίπεδο οικοπέδου είτε και σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου, οι οποίοι, βέβαια, δεν οφείλονται στην απόφαση κάποιων ιδιοκτητών να αντισταθούν στην εμπορευματοποίηση της γης, αλλά, κυρίως, στην αδυναμία τους να «αξιοποιήσουν» τις ιδιοκτησίες τους εξαιτίας της χαμηλής απόδοσης των ακινήτων στη συγκεκριμένη περιοχή. Το ίδιο συμβαίνει και με τη μεγάλη διασπορά χαμηλών κτηρίων (χάρτης 3 στο παράρτημα), τα οποία συνήθως βρίσκονται σε πολύ κακή κατάσταση ή εγκαταλελειμμένα, ενώ πολλά από αυτά φιλοξενούν δραστηριότητες πολύ διαφορετικές από αυτήν για την οποία κατασκευάστηκαν.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η θεώρηση των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής τοποθετώντας τη στο δήμο Αθήνας, όπου παρατηρούμε να διαμορφώνονται με εντυπωσιακή σαφήνεια καμπύλες ίσων πυκνοτήτων και, παρομοιάζοντάς τες με ισοϋψείς, βλέπουμε να σχηματίζεται μια άλλη «μορφολογία» της πόλης, με την περιοχή μελέτης να τοποθετείται σε «λόφο» και μάλιστα σε έναν από τους υψηλότερους (χάρτης 2 στο παράρτημα).

<sup>7</sup> Ενωώντας μετακινήσεις που γίνονται μόνο με ΙΧ.

Αν κοιτάξει κανείς το χάρτη 3 του παραρτήματος, μπορεί, ακόμα, να δει ένα τόξο χαμηλών κτηρίων που ξεκινάει νότια και οδεύει δυτικά και βορειοδυτικά, αγκαλιάζοντας την περιοχή μελέτης, δίχως, όμως, να την εντάσσει στο σχηματισμό του.

Τα σχήματα αυτά πιστεύουμε πως αποτυπώνουν στο χώρο, ως ένα βαθμό, την ιστορία της περιοχής, έτσι όπως την παρουσιάσαμε σε προηγούμενη παράγραφο, και προσφέρουν πληροφορίες για το σημερινό της ρόλο και τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζεται από τις γύρω περιοχές. Συνοψίζοντας, φαίνεται με σαφήνεια πως η περιοχή βρίσκεται μεταξύ μιας περιοχής στα δυτικά με κτηριακό όγκο χαμηλής ποιότητας και μεγάλης παλαιότητας, που χαρακτηρίζεται από μικρές πυκνότητες και οχλούσες δραστηριότητες και μιας περιοχής στα ανατολικά όπου κυριαρχεί η κατοικία και οι κεντρικές λειτουργίες, με πυκνότητες και ύψη που ξεπερνούν κατά πολύ το μέσο όρο, υποβαθμίζοντας το άμεσο αστικό περιβάλλον. Τέλος, η σχέση του κέντρου με το νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης αποτυπώνεται χαρακτηριστικά με την κατακόρυφη μείωση των πυκνοτήτων και την απότομη αύξηση των ορόφων στα κάτω όρια της.

Ο κτηριακός πλούτος του δρόμου (πρβλ. α.2) είναι αξιοσημείωτος και αναμφίβολα αποτελεί σημαντική συνιστώσα της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας του. Η τυπολογική ποικιλία που απαντάται δεν έχει μόνο ιστορική ή αισθητική σημασία, αλλά πραγματικά συμβάλλει στη δημιουργία και τη συνύπαρξη διαφορετικών περιβαλλόντων. Έτσι, τόσο επί της Φυλής όσο και στις εγκάρσιες οδούς, συναντώνται κτήρια προ του 1930, νεοκλασικά, εκλεκτικιστικά, λαϊκά και μοντέρνα με επιρροές Bauhaus (TEAM 1993:56-61, TEAM 1995:34-38). Η περιοχή της Φυλής διαθέτει, επίσης, ένα σημαντικό αριθμό πολυώροφων κτηρίων του μεσοπολέμου (22), σε σχέση με την έκτασή της και συγκρίνοντάς τη με κεντρικούς και ιστορικούς δρόμους του κέντρου όπως είναι η Πατησίων, η Αχαρνών, η Σταδίου, η Κυψέλης κλπ. (Μαρμαράς 1991:118). Αυτή η ποικιλία περιορίζεται, όμως, όσο προχωρά κανείς προς το βόρειο άκρο του δρόμου, όπου κυριαρχεί πλέον η σύγχρονη αστική πολυκατοικία.

Σε περιπτώσεις υψηλών πυκνοτήτων και μεγάλων καλύψεων εδάφους, μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει η αποτύπωση των χτισμένων και άχτιστων χώρων, καθώς δίνει μια καλή εικόνα της υλικής πλευράς του ιστού της πόλης και βοηθά στον προσδιορισμό χώρων για πιθανές παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να γίνουν με στόχο την απόκτηση πιο ενιαίων ή ακόμα και περισσότερων ελεύθερων χώρων. Μια τέτοια αποτύπωση παρουσιάζεται στο χάρτη 1 (στο τέλος του άρθρου), όπου διακρίνονται οι ακάλυπτοι των οικοπέδων και ξεχωρίζουν κάποιες

ενότητες άχτιστων χώρων που, σύμφωνα με κάποια γεωμετρικά κριτήρια, προσφέρονται για διερεύνηση. Γενικά, στο νότιο τμήμα του δρόμου η αναλογία χτισμένου/άχτιστου είναι εις βάρος του άχτιστου και οι επιλογές χώρων προς παρέμβαση είναι περιορισμένες, αλλά όχι και ανύπαρκτες. Στην ανατολική πλευρά του κεντρικού τμήματος τα κτήρια «ασφυκτιούν» από τη σοβαρή έλλειψη ακάλυπτων χώρων και η συνεχής δόμηση δεν έχει αφήσει διόδους προς τους ακάλυπτους. Αντίθετα, στο βόρειο τμήμα υπάρχει περισσότερος ακάλυπτος χώρος και σχεδόν σε κάθε ΟΤ θα μπορούσαν να γίνουν παρεμβάσεις που δε θα απαιτούσαν ριζικές αλλαγές (γκρεμίσματα, απαλλοτριώσεις κλπ.) και υπέρογκους προϋπολογισμούς.

Η κατά βούληση τοποθέτηση της κάτοψης στο οικόπεδο είχε κι εδώ το αποτέλεσμα οι όγκοι των κτηρίων να μην αφήνουν στο εσωτερικό του ΟΤ ελεύθερους χώρους ικανοποιητικούς ή αξιοποιήσιμους προς κοινή χρήση, αλλά ακάλυπτους κατακερματισμένους, μακρόστενους και χωρίς δυνατότητες σύνδεσης μεταξύ τους. Οι αυθαίρετες επεκτάσεις των ισόγειων καταστημάτων, οι εκ των υστέρων τοποθετήσεις των λεβητοστασίων στους ακάλυπτους και οι διαμορφώσεις πρόσθετων αποθηκευτικών χώρων σε αυτούς επιδεινώνουν την κατάσταση και περιορίζουν τις δυνατότητες παρέμβασης.

Πάντως, η ύπαρξη πολλών υπαίθριων χώρων στάθμευσης, όπως και αρκετών χαμηλών κτηρίων που βρίσκονται διάσπαρτα καθόλη την έκταση της περιοχής μελέτης και ανάμεσα σε ψηλές και ογκώδεις πολυκατοικίες, λειτουργεί εκτονωτικά για το αστικό περιβάλλον και είναι ένα στοιχείο που θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη κατά το σχεδιασμό.

Σχετικά με το βαθμό υποβάθμισης του κτηριακού όγκου της περιοχής, αυτό που πρέπει να σημειώσουμε είναι τα έντονα φαινόμενα εγκατάλειψης των παλαιών και συχνά αξιόλογων κτηρίων ή η χρησιμοποίησή τους για δραστηριότητες που δεν απαιτούν την επισκευή τους. Συνήθως, η απλή κήρυξη τους ως «διατηρητέων» αποβαίνει τελικά εις βάρος τους, καθώς αφήνονται από τους ιδιοκτήτες τους στο έλεος του χρόνου, ενώ δε λείπουν φαινόμενα επιτάχυνσης της κατάρρευσής τους από τους ίδιους τους κατόχους τους προκειμένου να μπορέσουν να αξιοποιήσουν σύντομα τα οικόπεδά τους.

## 5. Χρήσεις - δραστηριότητες

Σχετικά με τις επικρατούσες χρήσεις, τα πράγματα περιπλέκονται εξαιτίας της ιδιαίτερης φύσης των κυρίαρχων δραστηριοτήτων στην περιοχή και των συγκρούσεων που δημιουργούνται.

Από τις «επίσημες» χρήσεις αυτή που κυριαρχεί είναι αναμφίβολα η κατοικία.

Εντούτοις, εξίσου ισχυρή -και κατά τμήματα επικρατούσα- εμφανίζεται η δραστηριότητα της πορνείας.

Έχει παρατηρηθεί, πως σε επίσημες καταγραφές χρήσεων γης (π.χ. της Αττικό Μετρό) το ζήτημα των οίκων ανοχής αντιμετωπίζεται με κάποια αμηχανία, τοποθετώντας τους άλλοτε στις υπηρεσίες και άλλοτε στο εμπόριο, μια πρακτική που ούτε απόλυτα λάθος είναι –γιατί η πορνεία είναι, όντως, εμπόριο, αποτελώντας ταυτόχρονα και υπηρεσία– ούτε και σωστή. Δεν είναι σωστή, γιατί δε λαμβάνει υπόψη της το μηχανισμό με τον οποίο η συγκεκριμένη δραστηριότητα κατανέμεται στο χώρο, αγνοεί τις ιδιαίτερες επιδράσεις της στις υπόλοιπες χρήσεις και στη φυσιογνωμία της περιοχής, παραβλέπει τον υπερτοπικό χαρακτήρα της, το χαρακτήρα της αναψυχής, την ιδιαίτερη πελατεία της, τη διαφορετικότητα, την προέλευση και τις ανάγκες των εργαζομένων της, τη σχέση της με το νόμο και τα όργανα που μεριμνούν για την τήρησή του, τον τρόπο με τον οποίο «πλασσάρεται» στην αγορά κλπ.

Ενδεικτικό αυτών που υποστηρίζουμε είναι η ειδική νομοθεσία για τους οίκους ανοχής<sup>8</sup> που ίσχυε μέχρι το '99, η οποία αναφέρει πως:

Δεν δύναται εις περιοχήν Αστυνομικού Τμήματος να χορηγούνται άδειαι εγκαταστάσεως γυναικών περισσότεραι των (12) δώδεκα και δια χρόνον υπερβαίνοντα την διετίαν.

Μετά την λήξιν των υπόκεινται εις ανανέωσιν μετά νέαν έρευναν των προϋποθέσεων χορήγησεώς των.

Έτσι, δεν είναι καθόλου τυχαίο πως οι περισσότεροι οίκοι ανοχής συγκεντρώθηκαν εκατέρωθεν της οδού Φυλής η οποία αποτελούσε τότε διοικητικό όριο δύο αστυνομικών τμημάτων (χάρτης 2 στο τέλος του άρθρου). Δηλαδή, το γραμμικό αυτό χωρικό στοιχείο, έτσι όπως ήταν διοικητικά ορισμένο, ευλόγησε την εκατέρωθεν συγκέντρωση των συγκεκριμένων επιχειρήσεων, οι οποίες λειτουργούν, κυρίως, με πιάτσες και όχι η κάθε μια ξεχωριστά. Άρα, η οδός Φυλής ήταν ο μόνος δρόμος της ευρύτερης περιοχής μελέτης που επιτρεπόταν, ουσιαστικά, από το νόμο να φιλοξενήσει πιάτσα. Επίσης, σε αυτό το περιβάλλον είναι πολύ πιο εύκολο να λειτουργούν και κάποιοι οίκοι παράνομα, παρά αν βρίσκονταν κατακερματισμένοι και διασκορπισμένοι σε διάφορους άλλους δρόμους και κάνοντας διακριτή την παρουσία του καθενός ξεχωριστά. Το γιατί, βέβαια, δημιουργήθηκε πιάτσα εντός της συγκεκριμένης περιοχής και όχι σε κάποια άλλη εξίσου «υποβαθμισμένη» περιοχή του κέντρου (σε ένα άλλο όριο ΑΤ) είναι αντικείμενο μιας πιο μακροσκοπικής έρευνας και

δεν μπορεί εύκολα να απαντηθεί στα πλαίσια της συγκεκριμένης εργασίας. Σίγουρα, η κεντρική θέση του δρόμου και οι χαμηλές αξίες γης έχουν παίξει σημαντικό ρόλο, εντούτοις, παραμένει το ερώτημα αν οι οίκοι ανοχής έριξαν τις αξίες γης ή οι χαμηλές αξίες προσέλκυσαν τους οίκους.

Ο νέος νόμος, ο οποίος επανακαθορίζει το πλαίσιο λειτουργίας και χωροθέτησης των οίκων ανοχής, πετά στην παρανομία το σύνολο των νόμιμων οίκων της περιοχής, αφού πια<sup>9</sup>:

...δεν επιτρέπεται η εγκατάσταση σε κτίρια που απέχουν σε ακτίνα λιγότερο από 200 μέτρα από ναούς, σχολεία, νηπιαγωγεία, φροντιστήρια, παιδικούς σταθμούς, νοσηλευτικά ιδρύματα, κέντρα νεότητας, αθλητικά κέντρα, οικοτροφεία, βιβλιοθήκες και ευαγή ιδρύματα, καθώς και από πλατείες και παιδικές χαρές. Με απόφαση του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου μπορεί να αυξάνονται οι προαναφερόμενες αποστάσεις και να καθορίζονται και άλλα κτίρια...

Η εφαρμογή των παραπάνω όρων έχει ως αποτέλεσμα να μη διατίθεται ούτε ένα τετραγωνικό για λειτουργία οίκου ανοχής στην περιοχή μελέτης (αλλά και σε καμία περιοχή της Αθήνας γενικότερα). Το συμπέρασμα είναι πως μόνο δύο διέξοδοι υπάρχουν, πλέον, για αυτούς: είτε να λειτουργούν παράνομα, είτε να μεταφερθούν εκτός πόλης και, μάλιστα, μακριά από κατοικίες. Στην πρώτη περίπτωση καταργούνται και τα τελευταία εργασιακά και ανθρώπινα δικαιώματα για τις εκδιδόμενες γυναίκες, ενώ στη δεύτερη οδηγούμαστε προς μια επικίνδυνη γκετοποίηση των οίκων ανοχής. Σε καμία περίπτωση, έτσι, δε λύνεται το πρόβλημα της ύπαρξης οίκων ανοχής, ένα από τα χειρότερα παραδείγματα εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο, και το οποίο, βέβαια, δεν μπορεί να λυθεί με νόμους και απαγορεύσεις.

Πέρα από τη δραστηριότητα της πορνείας που λαμβάνει χώρα εντός των συνηθισμένων οίκων ανοχής, στην περιοχή παρατηρούνται και άλλες «ιδιαιτερες» χρήσεις, όπως είναι κάποια ξενοδοχεία «ειδικού» χαρακτήρα, κάποια μπαρ και κέντρα διασκέδασης ανάλογης φύσεως και μερικές λέσχες μπιλιάρδου ή χαρτοπαικτικές. Όλες αυτές οι δραστηριότητες αλληλοτροφοδοτούνται ενισχύοντας τη συγκεκριμένη πιάτσα με εναλλακτικές μορφές πορνείας (πόρνες πολυτελείας, κονσομασιόν κλπ.).

Επίσης, όλες οι παραπάνω χρήσεις έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα και για αυτό η πιάτσα της Φυλής πρέπει να αντιμετωπίζεται ως υπερτοπικός πόλος έλξης.

Άλλες χρήσεις που καταγράφονται στην περιοχή, και θα μπορούσαν από

<sup>8</sup> Ν.1193 ΦΕΚ 220 Α/20.8.1981. «Περί της εξ αφορισίων νόσων προστασίας και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» άρθρο 9 παρ. 3.

<sup>9</sup> Ν.2734 ΦΕΚ 181 Α/5.8.1999. «Εκδιδόμενα με αμοιβή πρόσωπα και άλλες διατάξεις», άρθρο 3, παρ.3



κάποιους να θεωρηθούν «οχλούσες», είναι τα συνεργεία, οι βιοτεχνίες και τα βενζινάδικα. Εντούτοις, ο μικρός αριθμός τους και η διάχυσή τους σε όλη την έκταση της υπό μελέτη περιοχής δε δημιουργεί γενικευμένη όχληση παρά μόνο σημειακού χαρακτήρα. Επίσης, οι περισσότερες από αυτές τις επιχειρήσεις εξυπηρετούν, κυρίως, κατοίκους της περιοχής.

Εξίσου σημαντική είναι και η παρουσία αρκετών κέντρων απεξάρτησης, όπου εξαιτίας του είδους των ατόμων που προσελκύουν δε γίνονται εύκολα αποδεκτά σε άλλες κεντρικές περιοχές της Αθήνας, πόσο μάλλον σε περιοχές κατοικίας. Ενδεικτικά, αναφέρουμε πως τα προγράμματα «Στροφή», «Πλεύση» και «Διάβαση» αριθμούν συνολικά 12 κέντρα απεξάρτησης/ενημέρωσης στην περιοχή μελέτης με τα 3 από αυτά να βρίσκονται επί της οδού Φυλής<sup>10</sup>. Πέρα, από τις έντονες προκαταλήψεις που διατηρούν αρκετοί κάτοικοι για τους χρήστες ναρκωτικών και την ψυχολογική όχληση που νιώθουν όταν αυτοί περνούν έξω από τα σπίτια τους, υπάρχουν και κάποια αντικειμενικά προβλήματα που δημιουργούνται από τη συνύπαρξη αυτή. Τα κέντρα αυτά, μην έχοντας τους απαιτούμενους ή τους κατάλληλους χώρους αναμονής και συνάθροισης, αναγκάζουν τους τοξικομανείς και τους γονείς τους να συγκεντρώνονται πριν την έναρξη των διαφόρων δραστηριοτήτων επί του πεζοδρομίου, ενώ, μην έχοντας εξασφαλίσει την κατάλληλη ηχομόνωση, προκαλούν μια σχετική όχληση στα γειτνιάζοντα διαμερίσματα. Αν, βέβαια, στη θέση του κέντρου απεξάρτησης λειτουργούσε φροντιστήριο ή ωδείο, είναι σίγουρο πως ο ίδιος ή και μεγαλύτερος θόρυβος θα προκαλούσε λιγότερες διαμαρτυρίες από τους περιοίκους, στοιχείο που αποδεικνύει ότι ακόμα και η «όχληση» είναι ένα ζήτημα σε μεγάλο βαθμό υποκειμενικό.

Χαρακτηριστικό της περιοχής και ιδιαίτερα του βόρειου τμήματος είναι η παρουσία πολλών μικρομάγαζων και ψιλικατζίδικων στα ισόγεια και στα ημιυπόγεια των πολυκατοικιών, ενώ δε λείπουν και κάποιες αποθήκες χονδρεμπόριου όπως και μερικά συνοικιακά supermarket. Οι χρήσεις αυτές προσδίδουν μια στοιχειώδη πολυλειτουργικότητα στο δρόμο και εξασφαλίζουν μια ζωντανία και κάποια μόνιμα «μάτια» να τον παρακολουθούν<sup>11</sup>.

Ένα άλλο στοιχείο, που δεν είναι, όμως, ορατό με πρώτο μάτι, είναι μερικά διάσπαρτα μαγαζιά μεταναστών (Αφρικανών, Πολωνών, Αράβων κλπ.) που όσο πλησιάζει κανείς στους κεντρικούς δρόμους (Αχαρνών)

πυκνώνουν. Τα περισσότερα από αυτά απευθύνονται στους μετανάστες κατοίκους της περιοχής (καφενεία, κουρεία, τρόφιμα, ρούχα, είδη πρώτης ανάγκης), κάποια από αυτά έχουν ελληνική πελατεία από όλο το λεκανοπέδιο (εξωτικά είδη δώρων, διακοσμητικά κλπ.) και κάποια λίγα λειτουργούν ως προμηθευτές μεταναστών πλανόδιων πωλητών (τσιγάρα, γυαλιά, ξύλινα γλυπτά). Πάντως, δεν μπορούμε να πούμε ότι στη Φυλή έχει διαμορφωθεί κάποιος εμπορικός πόλος, αλλά, απλά, ότι τα συγκεκριμένα μαγαζιά υποδηλώνουν τη συγκέντρωση αντίστοιχης εθνικότητας μεταναστών στην περιοχή.

Τέλος, κάθε Τετάρτη πρωί στη Φυλή λειτουργεί λαϊκή αγορά, η οποία, συμπεριλαμβανομένων των πάγκων μεταναστών (αφρικανών, κινέζων, ασιατών, αλβανών) καταλαμβάνει περίπου το 80% του μήκους του δρόμου. Οι όροι με τους οποίους λειτουργεί η λαϊκή αγορά, ειδικά στο στενότερο τμήμα του δρόμου, είναι πρωτοφανείς, καθώς εκεί, εξαιτίας των παρκαρισμένων αυτοκινήτων και των πάγκων, δεν μπορούν να περάσουν από τον κεντρικό διάδρομο παραπάνω από δύο άτομα. Καταλαβαίνει, λοιπόν, κανείς σε τι δεινή θέση βρίσκεται μια γυναίκα με παιδί σε καρτοσάκι που θέλει να κάνει τα ψώνια της βδομάδας και, ειδικά, όταν αυτή η γυναίκα είναι Αλβανίδα και δεν έχει «Αλβανίδα» να της κρατήσει το παιδί. Τούτο αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν αναλογιστούμε πως η λαϊκή αγορά αποτελεί την κύρια πηγή τροφοδοσίας των περισσότερων νοικοκυριών της περιοχής, τα οποία, λόγω των χαμηλών εισοδημάτων τους, δυσκολεύονται να προσεγγίσουν πιο ακριβά καταστήματα.

## 6. Πράσινο, υπαίθριοι χώροι, κοινωφελείς υποδομές

Εντός των στενών ορίων της περιοχής μελέτης οι πράσινοι και οι υπαίθριοι χώροι είναι σχεδόν ανύπαρκτοι (εκτός της πλατείας της Αγ.Τριάδας). Αν, όμως, κοιτάξει κανείς λίγο πιο έξω παρατηρεί πως η περιοχή της οδού Φυλής είναι περικυκλωμένη από μικρές και μεγάλες πλατείες ενώ δεν απέχει πολύ από το πεδίο του Άρεως και απ' το Μουσείο.

Πλατείες κεντρικές, όπως η πλ.Βάθης, η πλ.Βικτωρίας, η πλ.Αμερικής και ο Αγ.Παντελεήμονας, αλλά και λιγότερο γνωστές, όπως η πλ.Καλλιγιά, η πλ.Μπακογιάννη και οι εκκλησίες Αγ.Νικολάου και Αγ.Ανδρέα, εκτονώνουν, η κάθε μια με τον τρόπο της, την ανάγκη των περιοίκων για χώρους ελεύθερους και, μάλιστα, δημόσιους.

Ειδικά, ο πληθυσμός που κατοικεί στην οδό Φυλής έχει ακόμα μεγαλύτερη ανάγκη το δημόσιο χώρο της πλατείας, γιατί, αφενός, οι συνθήκες κατοικίας του δεν είναι οι καλύτερες δυνατές ώστε να τον κρατούν στο σπίτι, αφετέρου, γιατί στις συγκεκριμένες πλατείες συμβαίνουν πολλά πράγματα που κανείς δε

<sup>10</sup> για περισσότερα στοιχεία για τα κέντρα αυτά επισκεψού την ιστοσελίδα: [www.kethea.gr](http://www.kethea.gr)

<sup>11</sup> βλ, αποσπάσματα από το βιβλίο της Jane Jacobs, *The death and life of great American cities*, όπως το «Συνηγορία της μεγαλούπολης σε υπεράσπιση της πόλης», στη συλλογή κειμένων *Επί Πόλεως*, Συγχρονα Θέματα.

θέλει να χάσει. Χώροι όπως η πλ.Βικτωρίας προσφέρονται για άμεση ή έμμεση επαγγελματική δραστηριότητα (υπαίθριο εμπόριο, διακίνηση νέων για δουλειές), αλλά αποτελούν και χώρους συγκέντρωσης ατόμων από συγκεκριμένες μεταναστευτικές ομάδες που περνούν εκεί τον ελεύθερο χρόνο τους με την οικογένειά τους και με τους ομοεθνείς φίλους τους. Εδώ μπορεί κανείς να μιλήσει για τους στόχους του, τα όνειρά του, τα σχέδια της επόμενης μέρας, τους ανθρώπους και τους τόπους που άφησε πίσω του, να ζητήσει κάποια βοήθεια, να (επι)δείξει τα νέα του ρούχα. Η τεράστια χρησιμότητα των χώρων αυτών αποδεικνύεται από το γεγονός πως είναι καθημερινά κατάμεστοι από κόσμο, πολύ περισσότερο από άλλες πλατείες, που πιθανά προσφέρουν περισσότερο πράσινο ή είναι καλύτερα σχεδιασμένες.

Ο κοινωφελής εξοπλισμός (εκπαίδευση, υγεία-πρόνοια, αθλητισμός, πολιτισμός) παρουσιάζει μια γενικότερη διασπορά αλλά μόνο από την Κοδριγκτώνος και πάνω. Στο νότιο μέρος υπάρχει έλλειψη σχολείων και υποδομών πρόνοιας, ενώ στο σύνολο της περιοχής δεν υπάρχει ούτε ένας οργανωμένος αθλητικός χώρος.

Οι περισσότεροι χώροι που χρησιμοποιούνται για σχολεία είναι χώροι μισθωμένοι (TEAM, 1995:18) και συνεπώς μη σχεδιασμένοι για τη συγκεκριμένη χρήση. Τα προαύλια, στην καλύτερη περίπτωση είναι περιφραγμένα με ψηλά κάγκελα, ενώ στη χειρότερη αποτελούν εσωτερικούς ακαλύπτους των πολυκατοικιών που μισθώνονται. Εντούτοις, κάποια δημοτικά και νηπιαγωγεία στεγάζονται σε αποκατεστημένα νεοκλασικά κτήρια, παρέχοντας στα παιδιά ένα υλικό περιβάλλον υψηλής αισθητικής ποιότητας. Το ίδιο και κάποια ιδιωτικά κοινωφελή ιδρύματα, όπως δραματικές και μουσικές σχολές, καλλιτεχνικά εργαστήρια και φροντιστήρια. Τούτο έχει διπλό όφελος για την περιοχή, γιατί πετυχαίνεται, ταυτόχρονα, η επανάχρηση και διατήρηση του παλιού και αξιόλογου κτηριακού της όγκου.

Επίσης, μερικά θέατρα και κινηματογράφοι συναντώνται σε κάθετους δρόμους προς την πλευρά της Πατησίων όπου και πυκνώνουν.

Τέλος, η παρουσία της Στέγης Γερόντων της Ιεράς Αρχιεπισκοπής Αθηνών στη συμβολή των οδών Ιθάκης και Φυλής αποκτά ένα συμβολικό χαρακτήρα, καθώς από εκεί και μετά περιορίζονται σημαντικά οι οικίς ανοχής και κυριαρχούν οι κατοικίες.

## 7. Προέλευση του πληθυσμού

Η σύνθεση του πληθυσμού δεν μπορεί να αποτυπωθεί με μεγάλη ευκολία. Αυτό γιατί ο συγκεκριμένος δρόμος παρουσιάζει μια μεγάλη ποικιλία

εισοδηματικών στρωμάτων, εθνικοτήτων και επαγγελματικών ομάδων, χωρίς ακραίες χωρικές κατανομές.

Το πλέον προφανές είναι η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού νοικοκυριών από την Αλβανία σχεδόν σε όλη την έκταση της περιοχής. Η παρουσία τους είναι τόσο ισχυρή που κάποιοι παλιότεροι κάτοικοι αποκαλούν ειρωνικά την πλατεία του Αγ.Παντελεήμονα «πλατεία Αλβανίας». Το γεγονός ότι αυτοί έχουν έρθει με τις οικογένειές τους έχει ως αποτέλεσμα την εξίσου σημαντική παρουσία παιδιών και γυναικών της ίδιας εθνικότητας στους δρόμους και τις πλατείες της περιοχής. Επίσης, δεν αποκλείεται και η παρουσία Ελλήνων ομογενών από την Αλβανία αν κρίνουμε από τις μουσικές που ακούσαμε σε συγκεκριμένες γειτονιές (ηπειρώτικα).

Πέρα, όμως, από τους μετανάστες από την Αλβανία που διατηρούν το μεγαλύτερο ποσοστό στο δρόμο, σημειώνονται και άλλες εθνικότητες του πρώην ανατολικού μπλοκ όπως Πολωνοί και Ρουμάνοι γύρω από τη Βικτωρίας και τη Μαυρογένους, Ουκρανοί στην αρχή του δρόμου (πνευματικό κέντρο) και Ρώσοι.

Διακριτή είναι και η παρουσία πολλών Αφρικανών στο βόρειο τμήμα του δρόμου από χώρες όπως το Μπουρούντι, η Τασμανία, η Κένυα, η Σενεγάλη, το Ζαΐρ και το Κογκό. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι πρόσφυγες που, συχνά, ανήκαν στα μεσαία και υψηλά εισοδηματικά στρώματα της πατρίδας τους, διαθέτουν ένα ανώτερο επίπεδο εκπαίδευσης και ασχολούνται με το εμπόριο και τις εισαγωγές ρούχων, δερμάτων, υφασμάτων και διακοσμητικών αντικειμένων.

Τέλος, στην ίδια περιοχή συναντώνται και Ασιάτες (Πακιστανοί και Μπαγκλαντεσιανοί), ενώ στο νότιο τμήμα σημειώθηκαν κάποιοι μουσουλμάνοι αραβικής προέλευσης.

Ο εμπλουτισμός του πληθυσμού της περιοχής με ανθρώπους άλλων εθνικοτήτων δεν έχει αφήσει ανέπηρέαστους τους οικίς ανοχής. Για την ακρίβεια, οι Έλληνες προαγωγοί, ίσως, να ήταν οι πρώτοι εργοδότες που ανακάλυψαν το «θησαυρό» της ανατολικής Ευρώπης, ενώ οι πρώτοι αλλοεθνείς κάτοικοι της Φυλής πρέπει να ήταν τα κορίτσια που ήρθαν να δουλέψουν στο συγκεκριμένο δρόμο.

Όλες αυτές οι μεταναστευτικές ομάδες συνυπάρχουν με τους ντόπιους που, αν και έχουν μειωθεί σε σχέση με παλαιότερα χρόνια, παραμένουν στην περιοχή και συνεχίζουν να αποτελούν την πλειοψηφία, ειδικά στο βόρειο τμήμα. Στα παλιά κτήρια του νότιου τμήματος μένουν πλέον αρκετοί ηλικιωμένοι, ενώ υπάρχουν περιπτώσεις νέων νοικοκυριών και νοικοκυριών εργένηδων που επιμένουν να βρίσκουν πλεονεκτήματα σε περιοχές κατοικίας

όπως η Φυλής.

Τέλος, στο νότιο τμήμα της Φυλής μεγάλο ποσοστό των ανθρώπων που εντοπίζονται στο δρόμο είναι διερχόμενοι, που είτε εργάζονται κοντά είτε έχουν ως προορισμό τους έναν από τους υπερτοπικούς πόλους της περιοχής, συμπεριλαμβανομένων και των οίκων ανοχής. Εδώ πρέπει να σημειωθεί πως η πελατεία των οίκων ανοχής δεν προσδιορίζεται ούτε ηλικιακά ούτε ταξικά. Έτσι, το πρωί βλέπει κανείς άντρες «καθωσπρέπει» γύρω στα σαράντα<sup>12</sup> με κοστούμι και χαρτοφύλακα, ενώ το απόγευμα εφήβους και ενήλικες, Έλληνες και αλλοδαπούς.

Πρέπει να σημειωθεί, πως οι πολύπλοκες και ευμετάβλητες σχέσεις που διαμορφώνονται μεταξύ παλιών και νέων κατοίκων, εργαζομένων κάθε κατηγορίας και διερχομένων, σε μια πρώτη ανάγνωση, δε χαρακτηρίζονται από ακραία φαινόμενα βίας και ρατσισμού και, ίσως, εδώ βρίσκεται το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του δρόμου.

Συμπερασματικά, η Φυλής θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένας από τους πλέον πολυφυλετικούς και πολυσυλλεκτικούς δρόμους της Αθήνας, ένας δρόμος που δεν ανήκει σε καμία εθνικότητα και ομάδα, αλλά σε όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, Έλληνες και μη.

## 8. Ομαδοποίηση τμημάτων του δρόμου

Η περιγραφή που έχει γίνει μέχρι αυτό το σημείο οδηγεί σε μια πρώτη διαίρεση του δρόμου σε τέσσερις ζώνες (χάρτης 2), οι οποίες παρουσιάζουν κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και μια σχετική ομοιογένεια στο εσωτερικό τους. Ο διαχωρισμός αυτός μας βοηθάει, προς το παρόν, να συγκροτήσουμε καλύτερα τις γνώσεις και τις εντυπώσεις μας για το δρόμο και να προσδιορίσουμε πιο συστηματικά τα επόμενα βήματα της έρευνας.

Σε αυτές τις τέσσερις ζώνες δώσαμε τα παρακάτω «πομπώδη» ονόματα, παραλείποντας προς στιγμήν τα εισαγωγικά:

**1) Νεκρή ζώνη** (Αρχή-Ιουλιανού). Η ζώνη αυτή βρίσκεται εντός του δακτυλίου. Ο κτηριακός όγκος είναι φανερά υποβαθμισμένος εξαιτίας φαινομένων φυσικής φθοράς και εγκατάλειψης. Τα γεωμετρικά στοιχεία του δρόμου και η εκτεταμένη δόμηση έχουν διαμορφώσει ένα μίζερο, ανήλιο περιβάλλον, χωρίς πράσινο, υπαίθριους χώρους, κοινωφελείς

υποδομές και άλλα αναγκαία στοιχεία για τη διαβίωση στην πόλη. Πολλά κτήρια φαίνονται εγκαταλελειμμένα, σχεδόν όλοι οι άχριστοι χώροι χρησιμοποιούνται για στάθμευση και το μοναδικό σημάδι ζωής είναι κάποια νυχτερινά κέντρα και κάποιες βιοτεχνίες που υπολειτουργούν.

**2) Ζώνη της ανοχής** (Ιουλιανού-Μαυρογένους). Αυτή είναι η ζώνη που έχει στιγματίσει την οδό Φυλής εξαιτίας της μεγάλης συγκέντρωσης οίκων ανοχής, οι οποίοι, μαζί με τα ξενοδοχεία, τα βραδινά κέντρα, τις λέσχες και τα κέντρα αποτοξίνωσης, συνθέτουν ένα πλαίσιο έντονης ψυχολογικής «όχλησης». Η παρουσία τέτοιων δραστηριοτήτων λειτουργεί υποβαθμιστικά για τον κτηριακό όγκο της περιοχής ο οποίος δεν ανανεώνεται και χάνει τους παλιούς του κατοίκους. Απόδειξη της χρηματικής απαξίωσης του υλικού περιβάλλοντος είναι η μεγάλη συγκέντρωση μεταναστών, οι οποίοι, κατά κανόνα, μένουν σε γειτονίες που δεν προτιμούν οι ντόπιοι και, κατ' επέκταση, χαρακτηρίζονται από χαμηλές αξίες γης.

**3) Ζώνη της υποβαθμισμένης κατοικίας** (Μαυρογένους-Στριφτόμπολα). Εδώ, αν και εμφανίζεται μια μεγαλύτερη διασπορά των οχλουσών δραστηριοτήτων και η γεωμετρία του δρόμου βελτιώνεται σημαντικά, δεν σταματούν να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα στάθμευσης, παλαιότητας των κτηρίων, εντατικής οικοδόμησης, υψηλών πυκνοτήτων, έλλειψης κοινοχρήστων χώρων, πρασίνου κτλ.. Στην περιοχή έχουμε μια οριακή διατήρηση του ντόπιου πληθυσμού και κάποια μεγαλύτερη ζωντάνια στους δρόμους. Τα ποσοστά αλλοεθνών κατοίκων είναι και εδώ μεγάλα.

**4) Ζώνη της κανονικής κατοικίας** (Στριφτόμπολα-Σύμης). Από εδώ και έπειτα η ένταση της δόμησης μειώνεται, τα κτήρια είναι πιο καινούρια, οι «οχλούσες» χρήσεις του νότιου τμήματος έχουν εξαληφθεί και ο πληθυσμός είναι, κυρίως, ελληνικής προέλευσης. Η απόσταση που υπάρχει από το κέντρο δίνει το χαρακτήρα της περιφερειακής γειτονιάς και οι επιπτώσεις τις κυκλοφορίας έχουν ελαττωθεί περισσότερο ως προς τους φόρτους και λιγότερο ως προς τη στάθμευση. Υπάρχει ένα μεγαλύτερο ποσοστό πράσινων και υπαίθριων χώρων, χωρίς να αποτελούν, όμως, δίκτυο.

<sup>12</sup> Σύμφωνα με έρευνα για την «Πορνεία και διεθνική σωματεμπορία στη σύγχρονη Ελλάδα» που άρχισε πριν έντεκα χρόνια από τον επιστημονικό συνεργάτη του τομέα Εγκληματολογίας του Παντείου Πανεπιστημίου Γρηγόρη Λάζο, βασικοί πελάτες των οίκων ανοχής είναι οι 40άρηδες, από άρθρο της Γιώτας Μυρτσιώτη στην *Καθημερινή*, 2/6/02, σελ.24.

## β' κεφάλαιο

## ΛΑΝΘΑΝΟΝ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

Εδώ, οφείλουμε να ξεκαθαρίσουμε πως δεν χρησιμοποιούμε την έννοια του «λανθάνοντος δυναμικού» για να προσδιορίσουμε μόνο στοιχεία του χώρου που παραμένουν ανεκμετάλλευτα και περιμένουν οπωσδήποτε να τα ανακαλύψουμε και να τα αξιοποιήσουμε, αλλά εντάσσουμε σε αυτό και τα στοιχεία εκείνα –τα άψυχα, τα έμψυχα και διάφορους συνδυασμούς τους– που εσωκλείουν ιδιαίτερες ποιότητες, δυναμικές και σημασίες που συχνά αδυνατούμε να εντοπίσουμε με ένα συστηματικό και συνειδητό τρόπο είτε ως ερευνητές είτε ως περαστικοί είτε και ως κάτοικοι. Για αυτό, μια λανθάνουσα δυναμική κατάσταση δεν αφορά μόνο υλικά στοιχεία ή, έστω, υλικές ολότητες, αλλά και κοινωνικά σύνολα, κοινωνικές ομάδες, σχέσεις εξάρτησης, σύγκρουσης, συναίνεσης, ανοχής, δυναμικές ανατροπής και πολύπλοκους μηχανισμούς συσχέτισης των κοινωνικών δράσεων με τις μεταβολές και τις διαφορετικές όψεις του υλικού περιβάλλοντος, πράγματα που δεν γίνονται συχνά αντιληπτά και για αυτό αγνοούνται. Ο πιο λεπτομερειακός προσδιορισμός τους έχει ιδιαίτερο νόημα γιατί αυτά αποτελούν βασικές συνιστώσες του περιβάλλοντος και καθορίζουν τις εξελίξεις σε αυτό πολλές φορές πιο έντονα και από τους «αντικειμενικούς» παράγοντες που όλοι καταλαβαίνουμε, οι οποίοι παίζουν και αυτοί το ρόλο τους, αλλά όχι πάντα και τον κυρίαρχο.

Ο διαχωρισμός μεταξύ υλικού και κοινωνικού λανθάνοντος δυναμικού είναι, τελικά, τεχνητός, αλλά μεθοδολογικά αναγκαίος, σε ένα πρώτο στάδιο ανάλυσης του σύνθετου περιβάλλοντος που μελετάμε, και για αυτό, αν και τον χρησιμοποιούμε, δε θα τον ακολουθήσουμε πιστά μέχρι τέλους.

## 1. Λανθάνον «υλικό» δυναμικό

**Πρόχειρες κατασκευές, υλικά.** Αναπόσπαστο μέρος του υλικού περιβάλλοντος της περιοχής –το οποίο δε συνηθίζεται να αναφέρεται σε επίσημες μελέτες αρχιτεκτονικού ή πολεοδομικού περιεχομένου– είναι κάποια κτίσματα ή κατασκευές που μπορεί να μην «εναρμονίζονται αισθητικά με το γύρω περιβάλλον τους», αλλά να έχουν κατασκευαστεί καθαρά από την ανάγκη των δημιουργών τους να αντιμετωπίσουν συγκεκριμένα και άμεσα προβλήματα της δουλειάς τους, της διαβίωσής τους κλπ. για τα οποία δεν είχαν ή δεν υπάρχει άλλη ταχύτερη,

αποτελεσματικότερη, φτηνότερη ή πιο νόμιμη λύση. Συχνά, κάποια τέτοια στοιχεία αποτελούν χαρακτηριστικά σημάδια (σημεία) για συγκεκριμένες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα πίσω από τους τοίχους των κτηρίων και κυριαρχούν αντιληπτικά σε μεγάλα τμήματα του δρόμου.

Ενδεικτικά, αναφέρουμε τα αναμμένα φανάρια στις κύριες όψεις παλαιών και χαμηλών κτηρίων ή σε ημιυπόγεια, τις «εκκεντρικές» μεταλλικές εξώπορτες και την επένδυση από πλακάκι γύρω από αυτές, τα σφραγισμένα παράθυρα, τις πρόχειρες σκεπές από ελενίτ ή άλλα ευτελή υλικά κλπ., στοιχεία που υποδηλώνουν –αν όχι ανακοινώνουν– τη λειτουργία οίκου ανοχής και, μάλιστα, χαμηλής ποιότητας (εικ.β.1). Συγκεκριμένα, για τους οίκους ανοχής αυτής της κατηγορίας, μπορούμε να σημειώσουμε πως μπορούν να αναγνωριστούν ακόμα και από την κίνηση των πεζών του δρόμου, καθώς είναι, ίσως, τα μόνα κτήρια στα οποία μπαίνει ο καθένας (άντρας) μόνος του, με μια σχετική αμηχανία, ενώ βγαίνουν όλοι μαζί με ύφος συνωμοτικό και συχνά εύθυμο (οι νεότεροι).

Εδώ, πρέπει να τονιστεί πως η σχετική πολυλειτουργικότητα του δρόμου και η ισχυρή παρουσία της κατοικίας σε αυτόν δεν επιτρέπει στους οίκους ανοχής να προβάλλονται με προκλητικό ή περισσότερο εμφανή τρόπο όπως σε άλλες χώρες (π.χ. με βιτρίνες, φωτεινές επιγραφές κλπ.) καθώς οι λεπτές ισορροπίες που τους επιτρέπουν να παραμένουν στην περιοχή θα ανατρέπονταν με τέτοιου είδους κινήσεις<sup>13</sup>. Επιπλέον, η ανάμιξη αυτή ενδέχεται να περιορίζει την εμφάνιση ακραία επιθετικών συμπεριφορών από τους προαγωγούς ή τους πελάτες κάτι που δε θα ισχύει στην περίπτωση που οι οίκοι απομονωθούν και γκετοποιηθούν.



εικόνα β.1. Σφραγισμένα παράθυρα, αναμμένο φανάρι και στρώση με πλακάκι στον τοίχο δίπλα από τη μεταλλική είσοδο.

<sup>13</sup> «όταν κατόπιν εγγράφων καταγγελιών περιοίκων διαπιστούται ... ότι η εις ωρισμένην περιοχήν εγκατάστασις γυναικών εκδιδομένων επ' αμοιβή προκαλεί ζητήματα εις τον καθημερινόν βίον αυτών (περιοίκων), η Αστυνομική Αρχή... παύει υποχρεωτικά τη χορήγηση νέων αδειών ή την ανανέωσιν των υπαρχουσών...», ΦΕΚ 220/Α 20/8/1981 άρθρο 12 παρ.2.

**Πεζόδρομοι και αδιέξοδα.** Στοιχεία που βρίσκονται στα όρια λανθάνοντος και συνειδητοποιημένου είναι οι πεζόδρομοι και τα αδιέξοδα της περιοχής. Έχουμε μια δυσκολία να τα κατατάξουμε κάπου, γιατί, ενώ είναι συγκεκριμένα και διακριτά στοιχεία του αστικού ιστού, δεν είναι καθόλου καθορισμένος και κατοχυρωμένος ο ρόλος τους. Για την ακρίβεια, κάποια έχουν βρει έναν ουσιαστικό και κεντρικό ρόλο στην περιοχή, ενώ κάποια άλλα είναι μάλλον ανενεργά ως προς τη λειτουργία για την οποία σχεδιάστηκαν, καλύπτοντας κενά και ανάγκες που θα έπρεπε να ικανοποιούνται με διαφορετικό τρόπο.

Συγκεκριμένα, τα αδιέξοδα μεταξύ Δεριγνύ και Κοδριγκτώνος (εικ.β.2) και οι πεζόδρομοι Σμύρνης και Διδύμου (εικ.β.3) είτε καλύπτουν ανάγκες στάθμευσης είτε απλά αποτελούν διόδους για τις παρόδιες ιδιοκτησίες, χωρίς να διαθέτουν τη στοιχειώδη ζωτικότητα, χωρίς να μπορούν να φιλοξενήσουν οποιαδήποτε δημόσια δραστηριότητα, αποτελώντας καταφύγιο αυτών που θέλουν να βρίσκονται μακριά από την κίνηση και τα βλήματα των πεζών (π.χ. τοξικομανείς). Δεν είναι τυχαίο ότι ούτε ο γεωμετρικός τους σχεδιασμός είναι κατάλληλος (έχουν πολύ μικρό πλάτος και δεν αποτρέπουν τη στάθμευση) ούτε και η σύνθεση των χρήσεων παρουσιάζει κάποια ποικιλία ή κάποια μόνιμα σημεία αναφοράς. Η απόλυτη κυριαρχία κάποιων



εικόνα β.2. Αδιέξοδο γεμάτο αυτοκίνητα, με την παρουσία δύο οίκων



εικόνα β.3. Πεζόδρομος Διδύμου. Στον τοίχο γράφει: «ο δρόμος είναι πεζόδρομος, απαγορεύετε αυτοκίνητα και μοτοσακό».

«εσωστρεφών» χρήσεων (κατοικίες, οίκοι ανοχής, ξενοδοχεία) κάνει το αδιέξοδο (ή τον πεζόδρομο) επικίνδυνα μονολειτουργικό, καθιστώντας

το(ν) μη προσπελάσιμο κατά τις νυχτερινές ώρες.

Κάπως καλύτερος από πλευράς γεωμετρίας είναι ο πεζόδρομος της οδού Ευτυχίας, ενώ παραμένει κι αυτός νεκρός από πλευράς ανθρώπινης κινητικότητας.

Αντίθετα, οι πεζόδρομοι Μαυρογένους και Καμπάνη αποτελούν θετικά ενεργοποιημένα στοιχεία, πλήρως βιωμένα από τους κατοίκους. Σε αυτά, ο χαρακτήρας του λανθάνοντος έχει να κάνει, αφενός, με το κατά πόσο γίνονται αντιληπτά ως δημόσιοι χώροι από όλους τους κατοίκους (μετανάστες και ντόπιους) σε ποιο βαθμό και με ποιο τρόπο, και, αφετέρου, με το κατά πόσο οι κεντρικότητες που αναπτύσσονται εκεί αξιολογούνται ως τέτοιες από αυτούς που έχουν την ευθύνη για τη διαχείριση και το σχεδιασμό του χώρου.

Στην Καμπάνη (εικ.β.4) έχουμε ένα σύστημα πεζοδρόμων που, ουσιαστικά, διεισδύουν σε ένα ΟΤ, παρέχοντας ζωτικό χώρο τόσο στην πολυκατοικία που περιβάλλουν όσο και σε ένα πλήθος άλλων κτηρίων μέσω της τεθλασμένης όδευσης και της διακλάδωσής τους. Η ενότητα αυτή αποτελεί ένα δυναμικό τοπικό κέντρο και ένα δημόσιο χώρο, γιατί, εκτός της κατοικίας, περιλαμβάνει μια ποικιλία χρήσεων, όλες τοποθετημένες αυθόρμητα αλλά σε καίριες θέσεις, έτσι ώστε να ενισχύει η μία την άλλη χωρίς να την ανταγωνίζεται. Το ουζερί, το καφενείο, το μπαρ και η ψησταριά δημιουργούν ένα πόλο αναψυχής προσφέροντας εναλλακτικές λύσεις για διαφορετικές ηλικίες και διαθέσεις. Το σχολείο, το φροντιστήριο και το ωδείο εξασφαλίζουν την ενεργή παρουσία των παιδιών τις περισσότερες ώρες της ημέρας. Το supermarket αποτελεί το κέντρο τροφοδοσίας των νοικοκυριών, τόσο αυτών που μένουν εντός της συγκεκριμένης ενότητας όσο και πολλών άλλων αυξάνοντας σημαντικά την κινητικότητα στην περιοχή. Τα μαγαζιά στην Αγ.Μελετίου δίνουν τον απαιτούμενο υπερτοπικό χαρακτήρα που τραβάει το ενδιαφέρον αυτών που κάθονται στα καφενεία και το περίπτερο



εικόνα β.4. Η γεωμετρία και τα κατασκευαστικά στοιχεία του πεζοδρόμου ευνοούν το περπάτημα και το παιχνίδι αποθαρρύνοντας την είσοδο των οχημάτων.

καλύπτει μικρές ανάγκες των περιοίκων και των διερχομένων, πεζών και οχημάτων. Τέλος, τα γραφεία αυξάνουν το ποσοστό των εργαζομένων στο όλο «μείγμα». Σε αυτήν την ενότητα η κατοικία διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο, γιατί με τον ιδιαίτερο προσανατολισμό και το χαρακτήρα της εξασφαλίζει την παρουσία ανθρώπων που βλέπουν και κινούνται στο δρόμο διάφορες ώρες της ημέρας, χωρίς να έχουν κάποιον ειδικό λόγο. Ο ίδιος ο πεζόδρομος είναι συνήθως κατειλημμένος από το παιχνίδι των παιδιών και η γεωμετρία του αποτρέπει τη συχνή διέλευση και το παρκάρισμα των αυτοκινήτων, εκτός αυτών που τροφοδοτούν τα καταστήματα. Τέλος, το πράσινο είναι παρόν με διάφορους τρόπους, προσθέτοντας άλλο ένα θετικό στοιχείο στην συγκεκριμένη ενότητα.

Στη Μαυρογένους έχουμε μια, ακόμη, επιτυχημένη εφαρμογή πεζοδρόμησης, χωρίς, βέβαια, να συγκροτείται μια κεντρικότητα του μεγέθους της Καμπάνη. Και εδώ, ο συνδυασμός σχολείου, κατοικίας, εμπορίου και αναψυχής είναι καθοριστικός για τη ζωτικότητα του δρόμου. Τα ιδιαίτερα κατασκευαστικά στοιχεία του δρόμου (μεγάλες ζαρντινιέρες, μπάλες) υποχρεώνουν τα οχήματα σε μια τεθλασμένη και οριοθετημένη τροχιά κίνησης, η παρουσία υπογείου πάρκινγκ δίνει μια απάντηση στο πρόβλημα της στάθμευσης και ο πεζός αποκτά μια μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων (εικ.β.5) Οι ζαρντινιέρες χρησιμεύουν και για παγκάκι, ενώ τα μεγάλα δέντρα με το πλούσιο φύλλωμα δημιουργούν σκιερές στάσεις.

Στην πιο κεντρική από αυτές ένα μαγαζάκι βγάζει λίγες πλαστικές καρέκλες για τους περιοίκους (Πολωνούς και Ρουμάνους) που στον ελεύθερό χρόνο τους μαζεύονται για μπύρες και κουβέντα, ενώ η πάνω είσοδος του πεζοδρόμου ανήκει στα παιδιά. Τέλος, τα γραφεία της τοπικής οργάνωσης του ΚΚΕ στην κάτω είσοδο (Αχαρνών) προσδίδουν και μια πολιτική διάσταση στη συγκεκριμένη ενότητα, ενώ αποτελούν και δείκτη της κοινωνικής της σύνθεσης.



εικόνα β.5. Ο χώρος για τον πεζό μπορεί να ανακτηθεί όταν συνδυάζονται κατασκευαστικές και διαχειριστικές λύσεις.

Στη Ζολιώτη καταγράφεται ένας πεζόδρομος ο οποίος μπορεί να μη διαθέτει αξιόλογη γεωμετρία, αλλά αποδεικνύει πως η παρουσία έστω και ενός μικρομαγαζου είναι αρκετή για να αλλάξει το χαρακτήρα και το ρόλο

ενός δρόμου. Απ' την άλλη, η δυναμική που αναπτύσσεται με την παρουσία δύο κέντρων αποτοξίνωσης στην είσοδο του πεζοδρόμου είναι ένα στοιχείο προς διερεύνηση. Έχει, δηλαδή, σημασία, να αναρωτηθούμε πως σε μια αμφίροπη κατάσταση που αναπτύσσεται στο συγκεκριμένο πεζόδρομο μπορούμε να παρέμβουμε προκειμένου να παραμείνουν οι υφιστάμενες χρήσεις, εμπλουτίζοντας, όμως, το μείγμα των χρήσεων με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην καταλήξουμε σε ένα «δρόμο των κέντρων αποτοξίνωσης» -γιατί μια τέτοια έκβαση θα ήταν επιζήμια και για τα ίδια τα κέντρα.

Μια από τις πιο μυστηριώδεις και μοναδικές ενότητες της Φυλής είναι αυτή που βρίσκεται στην αρχή του δρόμου. Εκεί σημειώνεται ένα αδιέξοδο που κυριαρχείται από δύο αντίπαλες τάσεις: την εγκατάλειψη (φυσική φθορά) και την επανάκτηση του χώρου (πράξη αντίστασης). Απ' τη μια έχουμε την πλήρη υποβάθμιση των υλικών στοιχείων, τον σταδιακό περιορισμό των χρήσεων και την ασφυξία του χώρου και από την άλλη την προσπάθεια των παλιών και νέων κατοίκων να βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσής τους με όποιο μέσο τους έχει απομείνει.

Τα πράγματα είναι ως εξής: τα κτήρια είναι του μεσοπολέμου ή νεότερα σε πολύ κακή κατάσταση, με αποτέλεσμα να πέφτουν σοβάδες στα πεζοδρόμια

και να υπάρχει κίνδυνος για τους πεζούς. Τα αυτοκίνητα των εργαζομένων της ευρύτερης περιοχής καταλαμβάνουν πλήρως το χώρο του δρόμου όντας σταθμευμένα με τρόπο τέτοιο ώστε να βρίσκονται κι αυτά συχνά



εικόνα β.6.

Το πρόβλημα...



εικόνα β.7.

... και η λύση σ' αυτό.

εγκλωβισμένα (εικ.β.6). Η πρόσβαση στις κατοικίες είναι σχεδόν αδύνατη. Ο γυμνός τσιμεντένιος σκελετός ενός κτηρίου στέκεται απειλητικά πίσω και πάνω από αυτές. Ακόμα και ο Σύνδεσμος Ελλήνων Προπονητών που στεγαζόταν σε ένα από τα κτήρια έχει μετακομίσει και χρησιμοποιεί το κτήριο για αποθήκη. Εντούτοις, οι κατοικίες δεν είναι άδειες όπως δείχνουν από μακριά. Εκεί μένουν, πλέον, οικογένειες Αλβανών μεταναστών μαζί με μερικούς ηλικιωμένους, παλιούς κατοίκους της περιοχής. Ο χώρος δεν έχει αφαιρεθεί πλήρως στο έλεος των αυτοκινήτων, τουλάχιστον όχι μπροστά από τα δύο κτήρια που στεγαάζουν ακόμα ανθρώπους. Εκεί, από παλιά, οι κάτοικοι είχαν τοποθετήσει



εικόνα β.8.

δεκάδες γλάστρες, βαρέλια και τενεκέδες με φυτά (ένα πραγματικό φυτώριο) προκειμένου να ανασχέσουν την επέλαση των αυτοκινήτων (εικ.β.7). Το εγχείρημα έχει στεφθεί με διπλή επιτυχία καθώς έχουν εξασφαλίσει και μια πραγματική «μάσκα οξυγόνου», κάποια τετραγωνικά μέτρα πρασίνου έξω από την πόρτα του σπιτιού τους. Αυτός ο χώρος μοιάζει αρκετός για το παιχνίδι των παιδιών, τα οποία, έτσι κι αλλιώς, δε ζητούν πολλά. Ταυτόχρονα, το καφενείο που βρίσκεται πίσω από το αδιέξοδο, επί της οδού Αβέρωφ, διαθέτει, πλέον, και μια πίσω είσοδο, αφού οι πελάτες του μπορούν πια να το προσεγγίσουν από την οδό Φυλής, κάτι που αποτέλεσε ισχυρό κίνητρο για τη συγκεκριμένη ενέργεια. Τέλος, ο τσιμεντένιος σκελετός, χρησιμοποιείται σήμερα ως χώρος στάθμευσης (εικ.β.8), εκφράζοντας την αντίρρηση του ιδιοκτήτη του να ενοποιηθεί η Φυλής με την Αβέρωφ με δρόμο διαμέσου του οικοπεδου του.

Πιστεύουμε, λοιπόν, πως ακόμα και εδώ, υπάρχουν δυναμικές πίσω από τα κελύφη που κινούνται αυθόρμητα αλλά συντονισμένα προς κατευθύνσεις βελτίωσης των όρων διαβίωσης των κατοίκων στην περιοχή. Ταυτόχρονα, υπάρχουν συγκρούσεις και αντιφάσεις που οφείλονται σε ατομικά μικροσυμφέροντα ή στη δυσπιστία που έχουν οι πολίτες απέναντι στο κράτος –συνήθως δικαιολογημένα.

**Αδόμητοι χώροι, κενά κτήρια.** Αν κάτι μπορεί να θεωρηθεί άμεσα αξιοποιήσιμο από πολεοδομικής πλευράς, αυτό είναι οι αδόμητοι χώροι και τα κενά κτήρια.



εικόνα β.9. Εφαπτόμενοι αδόμητοι χώροι που βρίσκονται σε απέναντι πλευρές του ίδιου ΟΤ.



εικόνα β.10. Αδόμητα οικοπέδα σε σειρά, ανάμεσα από ψηλές πολυκατοικίες.



εικόνα β.11. Μεγάλος ενιαίος άχτιστος χώρος στο εσωτερικό ΟΤ που μόλις άρχισε να χτίζεται η εξωτερική πλευρά του. Μια χαμένη ευκαιρία...

Σχετικά με τους αδόμητους χώρους υπάρχουν οι παρακάτω περιπτώσεις (εικ.β.9-11):

- Μικροί χώροι που βρίσκονται διαιρεμένοι στο εσωτερικό των ΟΤ (ακάλυπτοι). Εξυπηρετούν ανάγκες αποθηκευτικές ή φέρουν αυθαίρετες κατασκευές.
- Μικροί χώροι που βρίσκονται στη μία πλευρά του ΟΤ και μπορούν να δώσουν διέξοδο σε έναν ακάλυπτο. Αυτοί χρησιμοποιούνται για στάθμευση ή λειτουργούν βοηθητικά για κάποιες βιοτεχνίες.
- Μεγάλοι, ενιαίοι χώροι που βρίσκονται σε γωνίες ή πλευρές κάποιων ΟΤ και χρησιμοποιούνται συνήθως για στάθμευση.
- Μικροί χώροι που βρίσκονται είτε σε συνέχεια είτε αντιδιαμετρικά στις μεγάλες πλευρές ενός μακρόστενου ΟΤ και θα μπορούσαν να ενοποιηθούν.

Όλοι αυτοί οι χώροι διαθέτουν μια δυναμική που μπορεί να συμβάλλει

αποφασιστικά στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής μετά από παρεμβάσεις που δεν απαιτούν ιδιαίτερες κατεδαφίσεις, αλλά μια διαφορετική οργάνωση του χώρου. Παρά το μικρό τους μέγεθος μπορούν να αποτελέσουν θύλακες πρασίνου, επιμέρους μονάδες ενός δικτύου υπαίθριων χώρων ή εισόδους προς έναν μεγαλύτερο και ενιαίο υπαίθριο χώρο. Η κατασκευή υπόγειων εγκαταστάσεων στάθμευσης σε πολλούς από αυτούς μοιάζει δυνατή.

Σχετικά με τα εγκαταλελειμμένα κτήρια της περιοχής συμβαίνουν τα εξής. Πολλά δεν παρουσιάζουν κάποιο αρχιτεκτονικό ή ιστορικό ενδιαφέρον και δεν είναι εύκολο να ανακατασκευαστούν. Αυτά πρέπει να αξιολογηθούν ως προς την κρισιμότητα της θέσης τους, αν δηλαδή το οικόπεδο υπάγεται σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες και έχει σημασία να μετατραπεί σε κοινόχρηστο χώρο. Υπάρχουν, όμως, και πολλά κτήρια που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, είτε λόγω της σχέσης τους με το γύρω περιβάλλον, είτε από ιστορικής ή αρχιτεκτονικής πλευράς. Τέτοια κτήρια έχουμε δει να νοικιάζονται από κοινωφελή ιδρύματα, καλλιτεχνικές ομάδες και συλλόγους, να αποκαθίστανται και να επαναχρησιμοποιούνται. Τέτοιες ενέργειες θεωρούνται θετικές γιατί ξαναζωντανεύουν κάποιες ενότητες του δρόμου που είχαν ατονήσει, η περιοχή αποκτά χρήσεις και λειτουργίες που της έλειπαν και, ταυτόχρονα, διατηρείται ένα μέρος του σημαντικού κτηριακού της πλούτου.

### Μη οριοθετημένο πράσινο.

Πέρα από το επίσημο, οριοθετημένο, περιφραγμένο και, συχνά, ασθενικό πράσινο των ελεύθερων χώρων, στην περιοχή υπάρχει και ανθίσταται ένα πράσινο άναρχο, άγριο και συνήθως πολύ ζωντανό, που ξεπροβάλλει ανάμεσα από ερείπια κτηρίων, ακαλύπτους, αυλές και άχτιστα οικόπεδα. Το πράσινο αυτό συνήθως δεν υπολογίζεται ως πραγματικό πράσινο, αλλά θεωρείται άχρηστο τμήμα του υπό κατεδάφιση κτηρίου ή του υπό εκμετάλλευση οικοπέδου και αμέλεια του ιδιοκτήτη που το άφησε να «θεριέψει». Εντούτοις, η συμβολή του στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής και στην εικόνα των δρόμων, με τη διαμόρφωση μικρών ενοτήτων φυσικού



Εικ.β.12.

πρασίνου, είναι καθοριστική και πιστεύουμε πως τέτοιες «αυθαίρετες» παρεμβάσεις της φύσης πρέπει να αξιολογούνται θετικά και να μη γίνεται προσπάθεια να αναιρεθούν. Αντίθετα, τα στοιχεία αυτά πρέπει να οδηγούν και τις δικιές μας παρεμβάσεις.

Απ' την άλλη μπορούμε να δούμε κάποιους φοίνικες ανάμεσα από τα κτίσματα να αντιστέκονται στο πέρασμα του χρόνου, αποτελώντας ζωντανό στοιχείο της ιστορίας της περιοχής. Ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον έχει όταν ο φοίνικας, αντί να συνοδεύει το αρχοντικό που συνήθιζε να συνοδεύει επί χρόνια, στέκεται αγέρωχος ανάμεσα στις πολυκατοικίες που πήραν πρόσφατα τη θέση του, περιγράφοντας με ακρίβεια τον τρόπο εξέλιξης της περιοχής (εικ.β.12).

**Ιδιωτικοί – δημόσιοι χώροι.** Δημόσιοι χώροι δεν είναι μόνο αυτοί που μοιάζουν να απευθύνονται στο σύνολο της κοινωνίας (π.χ. μια πλατεία), γιατί ούτε η κοινωνία είναι ενιαία ούτε και υπάρχουν χώροι που είναι πραγματικά προσβάσιμοι σε όλους –αν θεωρήσουμε ότι η ελεύθερη πρόσβαση είναι ένα βασικό χαρακτηριστικό του δημόσιου χώρου. Κάθε επιμέρους κοινωνική ομάδα έχει τα δικά της σημεία συνάντησης, τους δικούς της χώρους έκφρασης, τους δικούς της δημόσιους χώρους. Σε κάποιες περιπτώσεις, ίσως να μην έχει και μεγάλη σημασία εάν αυτοί οι χώροι είναι ιδιωτικοί, περιφραγμένοι ή κλειστοί (μη υπαίθριοι). Σημασία έχει κάθε μέλος της ομάδας στην οποία απευθύνεται ο συγκεκριμένος χώρος να μπορεί να τον προσεγγίζει ελεύθερα και να νιώθει οικεία σε αυτόν, έτσι, ώστε να μπορεί να εκφράζεται, να συνδιαλέγεται και να πράττει (ή να ετοιμάζει τη δράση του).

Ένας τέτοιος χώρος είναι το πνευματικό κέντρο της ουκρανικής κοινότητας στην αρχή της Φυλής. Εκεί μαζεύονται οι Ουκρανοί μετανάστες με τα παιδιά τους και συμμετέχουν σε διάφορα εργαστήρια εκμάθησης υπολογιστών, ουκρανικής γλώσσας, καλλιτεχνικών, μουσικής και διοργανώνουν εκδηλώσεις και εκθέσεις ειδών λαϊκής τέχνης. Στο χώρο αυτό μπορούν να συζητήσουν, να οργανώσουν δράσεις για την ενίσχυση της κοινότητάς τους, να υποδεχτούν σημαντικούς καλεσμένους, αλλά και να παίξουν και να διασκεδάσουν. Σε περίπτωση γιορτής καταλαμβάνεται και μέρος του δρόμου, καθώς μαζεύονται τόσα πολλά άτομα που αδυνατούν να χωρέσουν στην υπόγεια αίθουσα εκδηλώσεων. Αυτός ο χώρος είναι μια δυναμική ενότητα κοινωνικής ζωής, έκφρασης και δράσης, και, μάλιστα, στο πιο νεκρό τμήμα του δρόμου, στη «νεκρή ζώνη».

Μια ανάλογη διάσταση δημοσίου χώρου έχουν τα δύο μαγαζιά Αφρικανών που εντοπίστηκαν στο βόρειο τμήμα. Αυτά εκτός του ότι παρέχουν διάφορες υπηρεσίες στους ομοεθνείς πελάτες τους (ειδικές κομμώσεις, τηλέφωνο, εμπόριο καλλυντικών και άλλων καθημερινών αντικειμένων) λειτουργούν ως



σημεία συνάντησης των Αφρικανών, όπου μπορούν να περάσουν τον ελεύθερο χρόνο τους, να φάνε και να κουβεντιάσουν.

Τέλος, είναι γενικά γνωστός ο ρόλος των καφενείων στην κοινωνική ζωή των ηλικιωμένων και των εργατικών στρωμάτων στην Ελλάδα και τα καφενεία της Φυλής επιβεβαιώνουν την άποψη αυτή.

## 2. Λανθάνον «κοινωνικό» δυναμικό

Κάποια από τα παραδείγματα λανθάνοντος υλικού δυναμικού που παραθέσαμε υπέδειξαν την ταυτόχρονη παρουσία ενός σημαντικού λανθάνοντος κοινωνικού δυναμικού που επιδρά στο υλικό περιβάλλον με διάφορους τρόπους και προαναγγέλει, συχνά, ευρύτερες κοινωνικές αλλαγές ή και ανατροπές. Οι σύνθετες σχέσεις και ισορροπίες που σημειώνονται στην οδό Φυλής συνθέτουν ένα πραγματικό κοινωνικό εργαστήριο που παρέχει χρήσιμα συμπεράσματα για το πως τόσες πολλές διαφορετικές και ξεχωριστές κοινωνικές ομάδες μπορούν να συνυπάρχουν σε ένα περιβάλλον που δεν εξασφαλίζει και τις καλύτερες υλικές προϋποθέσεις.

Η ζώνη της «ανοχής», όπως την ονομάσαμε, δεν είναι απλά η ζώνη των οίκων ανοχής, αλλά η ζώνη των εκδιδομένων γυναικών, των προαγωγών, των πελατών τους, των μεταναστών κατοίκων, των ντόπιων, των τοξικομανών, των εργαζομένων, των καταναλωτών κλπ. Είναι ένα τμήμα του δρόμου όπου έχει επιτευχθεί ένας αξιοσημείωτος βαθμός ανοχής του διαφορετικού, όσο και αν αυτό (το διαφορετικό) αμφισβητεί συχνά τα πρότυπα και τις αξίες των υπολοίπων (επίσης «διαφορετικών»). Ενδεικτικό αυτών που αναφέρουμε, είναι το γεγονός πως, τα απογεύματα, στο συγκεκριμένο τμήμα του δρόμου, βλέπει κανείς τους μετανάστες να περπατούν ανέμελοι με τα παιδιά τους σε ένα δρόμο που κυριαρχείται αντιληπτικά από τα αναμμένα φώτα των οίκων ανοχής, διασταυρούμενοι με το πολύχρωμο πλήθος των πελατών τους. Η ανεκτικότητα αυτή, φυσικά, οφείλεται και στο γεγονός ότι δεν υπάρχει για καμία πλευρά κάποια εναλλακτική λύση. Εντούτοις, η πολυσυλλεκτικότητα που σημειώνεται είναι εξίσου ευεργετική με την πολυδιαφημισμένη πολυλειτουργικότητα, γιατί απ' τη στιγμή που αποφεύγονται οι αυστηρές περιθωριοποιήσεις συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων, περιορίζονται, πιθανά, τα ακραία φαινόμενα αστικής βίας (Μαντουβάλου, Μαυρίδου, 2001:62).

Επίσης, έχει ένα νόημα να σημειώσουμε πως τα περισσότερα θετικά στοιχεία του δρόμου δεν οφείλονται σε εξωγενείς παρεμβάσεις αλλά σε εσωτερικές δυναμικές. Για αυτό πρέπει να τονίσουμε πως η επιτυχία των

πεζοδρόμων που αναφέραμε (Καμπάνη, Μαυρογένους) οφείλεται σε μεγάλο βαθμό και στους ανθρώπους που τους χρησιμοποιούν και δίνουν ζωή σε αυτούς. Δεν είμαστε απόλυτα βέβαιοι αν θα υπήρχε μια ανάλογη τάση αξιοποίησης και του τελευταίου ελεύθερου χώρου της περιοχής, στην περίπτωση που ο πληθυσμός αποτελούταν μόνο από ανώτερα εισοδηματικά στρώματα. Η έντονη διάθεση των κατοίκων για κοινωνική επαφή είναι αυτή που οδηγεί, τελικά, στην επιτυχία μερικών τέτοιων παρεμβάσεων.

Μια άλλη δυναμική που πρέπει να αξιολογηθεί είναι η σταδιακή βελτίωση της οικονομικής κατάστασης μερικών μεταναστών. Είναι αλήθεια, και έχει παρατηρηθεί και αλλού, ότι τα νοικοκυριά που σκοπεύουν να μείνουν μόνιμα στην Ελλάδα, αφού καταφέρουν να μαζέψουν κάποια χρήματα, τα επενδύουν σε αγορά φτηνής κατοικίας, συνιστώντας, έτσι, κρίσιμο παράγοντα για τη λειτουργία της εγχώριας αγοράς κατοικίας (Αναγνωστόπουλος, 2002). Συγκεκριμένα, μάθαμε πως πολλές οικογένειες Αλβανών έχουν αγοράσει διαμερίσματα έως και των 50.000.000 δρχ. και πως κάποιες από αυτές σκέφτονται ακόμα και τη μετεγκατάστασή τους σε κάποιο προάστιο της Αθήνας.

Οι διαδικασίες ενσωμάτωσης των μεταναστών στην τοπική κοινωνία αποκαλύπτονται, όμως, και με άλλους πιο απλούς τρόπους. Μπορεί να μην είναι κανόνας, αλλά η παρουσία ενός Αφρικανού σε καφενείο ντόπιων αποτελεί στοιχείο της δυναμικής που υποστηρίζουμε ότι υπάρχει στο δρόμο. Τέλος, τι μπορεί να είναι πιο κραυγαλέο από ένα σύνθημα γραμμένο στον τοίχο ή κάποιες αγγελίες σε άλλες γλώσσες από την ελληνική (εικ.β.13).



εικόνα β.13

Ταυτόχρονα, όμως, με τις σχέσεις συναίνεσης και ανοχής υπάρχουν σχέσεις σύγκρουσης και ανατροπής. Οι δεύτερες μπορεί να χαρακτηρίζονται τόσο από στοιχεία συντήρησης και ξενοφοβίας όσο και από στοιχεία πραγματικά ριζοσπαστικά. Τα πρώτα, μας είναι γνώριμα από τους «αγανακτισμένους» κατοίκους που ζητούν το διωγμό των οίκων ανοχής και την απέλαση των μεταναστών που «τους κλέβουν, τους σκοτώνουν και τους παίρνουν τις

δουλειές». Πραγματικά ανατρεπτικό χαρακτήρα θα μπορούσαν, όμως, να πάρουν κινήσεις όπως αυτές του Κινήματος Εκδιδομένων Γυναικών που καλούν σε απεργία απέναντι στην απάνθρωπη και ρατσιστική πολιτική του κράτους με αφορμή το νέο νόμο για τη λειτουργία των οίκων ανοχής (εικ.β.14), ενώ παράλληλα ζητούν την αλληλεγγύη και την ανοχή των κατοίκων. Χωρίς να γνωρίζουμε τους πραγματικούς στόχους και τους όρους με τους οποίους διεξήχθει ο αγώνας αυτός, οι σκισμένες αφίσες υποδηλώνουν ότι κάποιοι, τουλάχιστον, ενοχλήθηκαν.

Τέλος, αν η έλευση των μεταναστών δεν είναι πάντα υπεύθυνη για την αύξηση της ανεργίας των Ελλήνων εργαζομένων, δε θα μπορούσε να ειπωθεί το ίδιο και για το χώρο των οίκων ανοχής, όπου πραγματικά οι αλλοδαπές κυριαρχούν τα τελευταία χρόνια, οδηγώντας σε συνολική αναδιάρθρωση του συγκεκριμένου κλάδου (Λάζος, 2002). Μετά από έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας για την περίοδο 1991-1998, βρέθηκε πως, σε διάστημα πέντε ετών, οι Ελληνίδες εκδιδόμενες μειώθηκαν κατά 23%, ενώ οι αλλοδαπές αυξήθηκαν κατά 600%<sup>14</sup>. Επίσης, οι αλλοδαπές διαθέτουν, συχνά, στοιχεία που τις καθιστούν πιο «ανταγωνιστικές» στην ελληνική αγορά<sup>15</sup>, με ότι επιπτώσεις μπορεί να έχει αυτό για τις Ελληνίδες εκδιδόμενες.



εικόνα β.14. Το Κίνημα Εκδιδομένων Γυναικών καλεί σε απεργία.

### 3. Αναθεώρηση όρων και εννοιών για μια διαφορετική ερμηνεία (σημασιοδότηση) των στοιχείων του δρόμου – νέα ερωτήματα που γεννιούνται

Μετά από την περιγραφή και το σχολιασμό μερικών «αθέατων» πλευρών του δρόμου οφείλουμε να προχωρήσουμε σε κάποια νέα ερωτήματα που γεννιούνται και σε κάποιες διαπιστώσεις που αλλάζουν τα δεδομένα και τον τρόπο προσέγγισης.

Η ανάλυση του λανθάνοντος «υλικού» και «κοινωνικού» δυναμικού του δρόμου μας έδωσε περισσότερο την εικόνα ενός πλέγματος, ενός ημι-δεσμού<sup>16</sup> υλικών και κοινωνικών οντοτήτων και λιγότερο μια στρωτή, ξεκάθαρη, δένδροειδή κατανομή σε κατηγορίες. Εξάλλου, και η ίδια η διαίρεση σε υλικό και κοινωνικό δυναμικό είναι προβληματική, καθώς πολλές φορές δεν μπορούμε να εξηγήσουμε μια κατάσταση ή να προτείνουμε κάποια λύση επικαλούμενοι μόνο το ένα από τα δύο (βλ. πεζόδρομοι).

Είδαμε, για παράδειγμα, πως δεν μπορεί να ενεργοποιηθεί το υλικό δυναμικό μιας περιοχής αν δεν ενεργοποιηθεί το κοινωνικό δυναμικό της και πως ακόμα και όταν κάποιο από τα δύο ενεργοποιηθεί το άλλο μπορεί να υπονομεύσει την εξέλιξη αυτή. Ποιος είναι, άραγε, σίγουρος, ότι μια ενοποίηση ακαλύπτων θα είναι καθόλα αποδεκτή από τους κατοίκους όταν αυτοί δε νιώθουν καμία ενότητα και αλληλεγγύη με τους γείτονές τους σε κοινωνικό επίπεδο; Αντίθετα, όταν δεν είναι διαμορφωμένοι κάποιοι στοιχειώδεις υλικό όροι πώς θα μπορέσει να εκφραστεί και να πετύχει κάποια πράγματα ένα κοινωνικό δυναμικό που απλά παλεύει να επιβιώσει (π.χ. μετανάστες, εκδιδόμενες);

Μετά την ανάλυση του λανθάνοντος δυναμικού είδαμε να ανατρέπονται γενικευτικοί χαρακτηρισμοί όπως «νεκρή ζώνη», «ζώνη της υποβαθμισμένης κατοικίας» κλπ. και να αποκαλύπτονται μικρές ενότητες (ολότητες) με χαρακτηριστικά πολύ διαφορετικά από αυτά του περιβάλλοντος στο οποίο εντάσσονται.

Τελικά, πώς μπορούμε να προσδιορίσουμε και με ποιά κριτήρια αν το δυναμικό μιας περιοχής είναι ανενεργό ή ενεργοποιημένο, και για ποιούς; Μήπως, σε τελευταία ανάλυση, κάθε κοινωνική ομάδα και κάθε υλική ενότητα έχει το δικό της ενεργοποιημένο και λανθάνον δυναμικό; Μήπως, ακόμα, τα στοιχεία του χώρου που βιώνει η κάθε ομάδα συγκροτούν λιγότερο ή περισσότερο συνεκτικές ενότητες με τα δικά τους κέντρα, τους δικούς τους

<sup>14</sup> Φούρα Γαλήνη, «Πόρνες ομορφότερες, μορφωμένες και με έιτζ», *Καθημερινή*, 2/6/02, σελ.24

<sup>15</sup> ό.π., και (Λάζος Γ., 2002).

<sup>16</sup> για μια ανάλυση της δομής της πόλης βάσει του σχήματος του «ημι-δεσμού» βλ. Christopher Alexander, «Η πόλη δεν είναι δένδρο» στη συλλογή κειμένων «*Επί Πόλεως*», Σύγχρονα Θέματα.

δημόσιους χώρους, το δικό τους πράσινο κλπ.;

Συμπερασματικά, υπάρχουν μηχανισμοί που δεν μπορούμε να τους προβλέψουμε –και ευτυχώς ούτε να τους ελέγξουμε– και που, ακόμα και σε καταστάσεις δύσκολες, μπορούν να γεννήσουν ελπιδοφόρες κοινωνικές δράσεις και «οάσεις» υλικού περιβάλλοντος.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, όροι όπως υποβάθμιση/αναβάθμιση, νόμιμο/παράνομο, ηθικό/ανήθικο, δημόσιο/ιδιωτικό κ.α. αποκτούν μια υποκειμενική διάσταση και δε βοηθούν στην αξιολόγηση των στοιχείων του χώρου, τα οποία δεν είναι πάντοτε μετρήσιμα. Έτσι, ο ρόλος του εξωτερικού και «από τα πάνω» αξιολογητή-κριτή χάνει την εγκυρότητά του και η όλη διαδικασία ανάλυσης και σχεδιασμού πρέπει αναγκαστικά να περάσει σε χαμηλότερα επίπεδα εμπλέκοντας στο μέγιστο βαθμό το μέγιστο αριθμό ενδιαφερομένων (χρηστών).

Η μόνη απάντηση, δηλαδή, στην επιστημονική «αντικειμενικότητα» και «εγκυρότητα» (που προτάσσει η αγορά) και στον κρατικό-κεντρικό σχεδιασμό, πρέπει να είναι οι αμεσοδημοκρατικές διαδικασίες και ο σχεδιασμός σύμφωνα με τις ανάγκες, τις αξίες και τα κριτήρια αυτών που θα δεχτούν τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις του. Εδώ, ο ρόλος του «επιστήμονα» είναι καθαρά συμβουλευτικός.

Επιπλέον, μια τέτοια αλλαγή κατεύθυνσης υπονοεί και προϋποθέτει ευρύτερες αλλαγές σε κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό επίπεδο, ενώ κάθε προσπάθεια εφαρμογής ενός συμμετοχικού σχεδιασμού σήμερα, έχει, κυρίως, προπαγανδιστικό και εκπαιδευτικό χαρακτήρα.

## γ' κεφάλαιο

### ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΓΙΑ ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

#### 1. Στόχοι – αρχές παρέμβασης

Μετά από όλα τα παραπάνω, καταλαβαίνουμε πως η εξασφάλιση ενός καλύτερου υλικού περιβάλλοντος για τους κατοίκους της περιοχής δεν περνά μέσα από σαρωτικές κρατικές παρεμβάσεις ολοκληρωτικού χαρακτήρα (π.χ. εκδίωξη των οίκων ανοχής, μαζικές κατεδαφίσεις κλπ.) ή από παρεμβάσεις που χρησιμοποιούν ως μέσο την αγορά, όπου πλέον τα κριτήρια αναγκαστικά αλλάζουν και μαζί με αυτά η κοινωνική σύνθεση και η φυσιογνωμία της περιοχής (gentrification).

Πιθανότητα πραγματικής βελτίωσης του υλικού πλαισίου διαβίωσης των σημερινών κατοίκων της Φυλής θα έχουμε μόνο με παρεμβάσεις που δε θα ξεπερνούν τα κρίσιμα εκείνα όρια, πέρα από τα οποία η περιοχή αλλάζει χαρακτήρα και χάνει το σημερινό οικονομικό και κοινωνικό της ιστό.

Αν θέλουμε, τώρα, να επισημάνουμε κάποια γενικά προβλήματα τα οποία χρειάζεται να αντιμετωπιστούν προκειμένου να υπάρξει μια ουσιαστική βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής, αυτά είναι:

➤ **Έλλειψη πράσινων χώρων και χώρων κοινωνικής ζωής.** Αποτελεί κρίσιμο ζήτημα τόσο από περιβαλλοντικής σκοπιάς όσο και από κοινωνικής. Το λανθάνον δυναμικό της περιοχής παρέχει δυνατότητες για σημειακές παρεμβάσεις μικρής κλίμακας, αλλά χρειάζεται διερεύνηση της κοινωνικής χρησιμότητας, της δυνατότητας ολοκληρωμένης εφαρμογής τους και των επιπτώσεων που πιθανά θα έχουν.

➤ **Απουσία δικτύων κίνησης πεζών.** Είναι ανάγκη να αντιμετωπιστούν τα άμεσα λειτουργικά προβλήματα που σχετίζονται με την κίνηση των πεζών στο δρόμο (ειδικά στο νότιο τμήμα) σε συνδυασμό με ένα σχεδιασμό που θα αποδίδει ζωτικό χώρο στον πεζό έναντι του αυτοκινήτου. Στην περιοχή υπάρχουν τέτοια παραδείγματα παρεμβάσεων (πεζοδρομήσεις) τα οποία πρέπει να μελετηθούν σε βάθος προκειμένου να αντληθούν συμπεράσματα.

➤ **Έλλειψη θέσεων στάθμευσης.** Τα δύο παραπάνω προβλήματα συνδέονται άμεσα με το πρόβλημα των θέσεων στάθμευσης και, για αυτό, απαιτείται μια συνδυαστική λύση. Επειδή, λοιπόν, είναι ανάγκη να απελευθερωθεί υπαίθριος χώρος, τον οποίο σήμερα

καταλαμβάνουν τα ΙΧ, πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα απόκτησης υπόγειων χώρων στάθμευσης μαζί με μια διαφορετική διαχείριση των υπαίθριων θέσεων, με μόνο στόχο την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων.

➤ **Φαινόμενα εγκατάλειψης και φθοράς του κτηριακού όγκου.** Προκύπτουν ζητήματα συνεκτικότητας και ζωτικότητας του αστικού ιστού, σε συνδυασμό με φαινόμενα μείωσης του πληθυσμού (TEAM 4, 1995:42-44). Έχει αποδειχθεί ότι μια καλή και ρεαλιστική λύση είναι η απόδοση κάποιων κτηρίων σε κοινωφελή ιδρύματα του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα, τα οποία αναλαμβάνουν με δικό τους κόστος την αποκατάσταση και τη συντήρησή τους. Ταυτόχρονα, αντιμετωπίζεται, έτσι, η έλλειψη κοινωφελών υποδομών (νότιο τμήμα).

➤ **Κυριαρχία «εσωστρεφών» χρήσεων σε συγκεκριμένα τμήματα του δρόμου.** Έχει να κάνει με ζητήματα πολυλειτουργικότητας και ασφάλειας του δρόμου, ιδιαίτερα κρίσιμα εξαιτίας των χρήσεων που επικρατούν. Τμήματα που παρουσιάζουν έλλειψη ανθρώπινης παρουσίας για κάποιες ώρες της ημέρας πρέπει να «εμπλουτιστούν» με κατάλληλες χρήσεις, οι οποίες δε θα πρέπει να διαλύουν τις υφιστάμενες δομές.

Εντούτοις, δεν μπορεί να υπάρξει κάποια εγγύηση ότι, ακόμα και αν αντιμετωπιστούν όλα τα παραπάνω, ευνοημένοι θα βγουν οι σημερινοί κάτοικοι και όχι κάποιοι διορατικοί επενδυτές. Για αυτό, σε κάθε απόπειρα παρέμβασης πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή στα κοινωνικά δεδομένα και στις ιδιαίτερες ανάγκες των χρηστών, αποφεύγοντας λύσεις που απευθύνονται στο «μέσο όρο», ακόμα και αν το τελικό αποτέλεσμα της παρέμβασης δε γίνει άμεσα αντιληπτό από έναν εξωτερικό παρατηρητή.

Αυτό που χρειάζεται, δηλαδή, είναι να δεισδύσει κανείς στους χώρους των κοινωνικών ομάδων που απαρτίζουν τον πληθυσμό της περιοχής, να δει με πιο τρόπο τα γενικά προβλήματα που εντοπίζονται τις επηρεάζουν, αν υπάρχουν ειδικά (επιμέρους) προβλήματα που δεν έχουν γίνει αντιληπτά, αν υπάρχουν «εκ των έσω» τρόποι επίλυσης τους και με πιο τρόπο –θεσμικό, οικονομικό ή άλλο– η εμπέδεια της παρέμβασης θα μπορέσει να περιοριστεί εντός των ορίων της ενδιαφερόμενης ομάδας (ή ομάδων), ώστε να μην προσποριστούν τα οφέλη της διάφοροι εξωτερικοί παράγοντες.

Συνοψίζοντας, προτείνεται μια διαδικασία άμεσου συμμετοχικού σχεδιασμού με στόχο την πραγματοποίηση μια σειράς ήπιων παρεμβάσεων μικρής κλίμακας –όχι, όμως, και αποσπασματικών–, κάτι που μπορεί να ενέχει μια αυξημένη δυσκολία, αλλά αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν αναλογιστούμε πως αφορά άτομα με περιορισμένα ή ανύπαρκτα νομικά και πολιτικά δικαιώματα και δυνατότητες συλλογικής έκφρασης.

## βιβλιογραφία

- Αναγνωστόπουλος Κ., 2002**, «Οι μετανάστες από την Αλβανία και το ζήτημα της κατοικίας τους στην πόλη της Πάτρας», ΓΕΩΓΡΑΦΙΕΣ, τ.3, 2002, Αθήνα, ΕΞΑΝΤΑΣ.
- Αραβαντινός Α.Ι., 1997**, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός – Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα, Συμμετρία.
- Αραβαντινός Α.Ι., Κοσμάκη Π., 1988**, *Υπαίθριοι Χώροι στην Πόλη*, Αθήνα, ΕΜΠ.
- «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», 1997**, «Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό. Απογραφή Χρήσεων Γης και Κοινωνικό – Οικονομικών Χαρακτηριστικών», Αθήνα.
- Βρυχέα Α., Λωράν Κ., 1993**, *Συμμετοχικός Σχεδιασμός. Θεωρητικές διερευνήσεις, Ιστορία των ιδεών και των πρακτικών, Μεθοδολογικές προσεγγίσεις*, Αθήνα, ΤΕΕ/ΕΜΠ.
- Γερολύμπου Α. (επιμ.) κ.α., 1986**, *Επί Πόλεως*, συλλογή κειμένων, Αθήνα, Σύγχρονα Θέματα.
- Crewe K., 2001**, «*Linear Parks and Urban Neighborhoods: A Study of the Crime Impact of the Boston South – West Corridor*», Journal of Urban Design V.6, N.3, October 2001.
- Κοσμάκη Π., Λιάπης Γ., Λουκόπουλος Δ., Μαντουβάλου Μ., Πολύζος Γ., 1992**, *Ανάπλαση Κεντρικών Περιοχών Κατοικίας. Μελέτη περίπτωσης κάτω Πατήσια*, επιστ. υπευθ. Γ.Λιάπης, Αθήνα, ΕΜΠ/ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Κοσμάκη Π., Λουκόπουλος Δ. (επιμ.), 1982**, «*Ο ιστός της πόλης: Θεωρίες, Εφαρμογές*», Αρχιτεκτονικά Θέματα, τ.16/1982, σσ.109-203.
- Λάζος Γ., 2002**, *Πορνεία και Διεθνική Σωματεμπορία στη Σύγχρονη Ελλάδα: 1.Η εκδιδόμενη*, Αθήνα, Καστανιώτη.
- Λουκόπουλος Δ., Πολύζος Γ., Πυργιώτης Γ., Τούντα Φ., 1990**, *Δυνατότητες και Προοπτικές των Προγραμμάτων Ανάπλασης. Προτάσεις για ένα νέο Οργανωτικό Σχήμα*, επιστ. υπευθ. Γ.Πολύζος, Αθήνα, ΕΜΠ/ΓΓΕΤ/ΕΕΤΑΑ.
- Μαντουβάλου Μ., 1998**, «*Στρατηγική για τους «δημόσιους» και τους «ελεύθερους» χώρους στην Αθήνα. Ζητήματα κοινωνικής συγκρότησης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης στον πολεοδομικό σχεδιασμό*», περιοδικό Πυρφόρος, τ.1/1998, Αθήνα, ΕΜΠ.
- Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ., 2001**, *Σχεδιασμός, Πολεοδομικές Πολιτικές και οι Πόλεις στην Ελλάδα και την άλλη Ευρώπη*, συλλογή κειμένων για το μάθημα του 8<sup>ου</sup> εξαμήνου «Ιστορία και Θεωρία» του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα, ΕΜΠ.
- Μαρμαράς Μ.Β., 1991**, *Η Αστική Πολυκατοικία της Μεσοπολεμικής Αθήνας. Η αρχή της εντατικής εκμετάλλευσης του αστικού εδάφους*, Αθήνα, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.
- Μπίρης Κ.Η., 1999**, *Αι Αθήναι. Από του 19<sup>ου</sup> εις τον 20<sup>ου</sup> αιώνα*, Δ΄ έκδοση, Αθήνα, Μέλισσα.
- Rossi Aldo, 1991**, *Η Αρχιτεκτονική της Πόλης*, Θεσσαλονίκη, University Studio Press.
- Σαρηγιάννης Γ.Μ., 2000**, *Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές*, Αθήνα, Συμμετρία.
- TEAM 4, 1993**, «*Πολεοδομική Μελέτη Χρήσεων Γης, στις γειτονίες Πλατεία Βικτωρίας και Αριστοτέλους του 6<sup>ου</sup> Δημοτικού Διαμερίσματος, σε τμήμα της γειτονιάς Μουσείου και σε τμήμα της γειτονιάς Ιουλιανού – Φιλαδελφείας του 1<sup>ου</sup> Δημοτικού Διαμερίσματος*», Γ΄ φάση, συντον. Γ.Καρανίκας, Δήμος Αθηναίων.
- TEAM 4, 1995**, «*Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης των γειτονιών Αγ.Τριάδος, Καλλιγά, Αγ.Μελετίου, Πλ.Αμερικής και τμήματος της γειτονιάς Αγ.Νικολάου της συνοικίας Πλ.Αμερικής, του 6<sup>ου</sup> Δημοτικού Διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων*», Α΄ και Β΄ φάση, συντον. Γ.Καρανίκας, Δήμος Αθηναίων.