

ΟΔΟΣ ΕΡΜΟΥ

Εισαγωγή

Το θέμα της εργασίας είναι η παρουσίαση και ο σχολιασμός των αστικών παρεμβάσεων στην περιοχή της Ερμού. Αντικείμενο της εργασίας είναι τόσο η συγκεκριμένη περιοχή του δρόμου που πρόσφατα πεζοδρομήθηκε, από την πλατεία Συντάγματος έως την Αίολου, όσο και η ευρύτερη περιοχή του εμπορικού τριγώνου, που δέχτηκε μέσα στην τελευταία δεκαετία μια σειρά από πολεοδομικές παρεμβάσεις και θεσμικές ρυθμίσεις.

Μεθοδολογία ανάπτυξης θέματος.

I. Ιστορική αναδρομή

A. Οι πρακτικές και οι προβληματισμοί που έχουν τεθεί για την περιοχή: Από τις πρώτες ιστορικές πολεοδομικές παρεμβάσεις στη σύγχρονη αντιμετώπιση της περιοχής.

B. Η εξέλιξη της εμπορικής δραστηριότητας στην Ερμού.

II. Οι Παρεμβάσεις της περιόδου 1994-1996

A. Το θεσμικό πλαίσιο καθορισμού χρήσεων γης.

B. Παρουσίαση της μελέτης «Πεζοδρόμηση οδού Ερμού και παρόδων»

III. Σχολιασμός των παρεμβάσεων.

Οι άξονες του σχολιασμού. Περιορισμοί - Παραδοχές. Επιλογή θεμάτων σχολιασμού:

A. Οι οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής.

B. Η μορφή του αστικού περιβάλλοντος και η λειτουργία του χώρου.

Γ. Η ένταξη της επέμβασης σε ένα ευρύτερο πλαίσιο κατευθύνσεων για το κέντρο της πόλης.

Δ. Η αποδοχή της επέμβασης

Μια από τις αρχικές επιλογές, που διαμόρφωσε τη μεθοδολογία ανάπτυξης του θέματος, ήταν ο εστιασμός της εργασίας στην ανά-γνωση και τη διερεύνηση του συγκεκριμένου αστικού χώρου. Οι θεωρητικές αναφορές δεν αναλύονται σε συγκεκριμένο κεφάλαιο, αλλά εμπεριέχονται και

καθορίζουν, τόσο την επιλογή των θεμάτων που παρουσιάζονται, όσο και την επιλογή των αξόνων σχολιασμού τους.

Μια δεύτερη μεθοδολογική επιλογή, που ανταποκρινόταν και στα ζητούμενα της άσκησης, ήταν και η προσπάθεια απεικόνισης των ζητημάτων που σχολιάζονται. Σαν συνέπεια του παραπάνω, ο σχολιασμός αρκετών θεμάτων στηρίζεται στην σχεδιαστική απεικόνιση, ενώ, για την οικονομία της εργασίας, το συνοδευτικό κείμενο είναι πολλές φορές αρκετά συνοπτικό.

Μεθοδολογία προσέγγισης - Πηγές

- Βιβλιογραφία.

Γενική και ειδική βιβλιογραφία. Αποδελτίωση ημερήσιου και περιοδικού τύπου.

- Επί τόπου έρευνα

Συνεντεύξεις - συζητήσεις με

-Τους μελετητές των επεμβάσεων.

-Τους υπεύθυνους για τη χωροθέτηση των χρήσεων.

-Εκπροσώπους από τους κύριους επαγγελματικούς και συνδικαλιστικούς φορείς.

Παρατήρηση και καταγραφή.

I. Ιστορική αναδρομή

A. Οι πρακτικές και οι προβληματισμοί που έχουν τεθεί για την περιοχή: Από τις πρώτες ιστορικές πολεοδομικές παρεμβάσεις στη σύγχρονη αντιμετώπιση της περιοχής.

Η ευρύτερη περιοχή μελέτης αποτελεί τον τόπο των πρώτων ιστορικών πολεοδομικών παρεμβάσεων, που σημάδεψαν τη γέννηση της Πρωτεύουσας του νέου Ελληνικού κράτους και που χαρακτηρίζουν ακόμη την περιοχή.

Η Ερμού, η Αιόλου και η Αθηνάς είναι οι πρώτοι ευθείς δρόμοι που «κόπηκαν» με τα σχέδια του Κλεάνθη -Σάουμπερτ και Κλένζε επάνω στον ιστό της παλιάς πόλης. Στα σχέδια αυτά, η περιοχή που σήμερα έχει παγιωθεί ως εμπορικό κέντρο αποτελεί την καθαυτό περιοχή σύμφυσης μεταξύ του παλιού και του νέου τμήματος της πόλης. Η περιοχή χωρίζεται σε 2 τμήματα με σαφώς αντιδιαστέλλομενη οδική διάταξη: Το πρώτο σχηματίζει το εσωτερικό τρίγωνο μεταξύ των οδών Αθηνάς - Ερμού και Μητροπόλεως- Πραξιτέλους. Εδώ η διάταξη των στενών δρόμων θυμίζει την «κατά τον παλαιό τρόπον» διάταξη των πόλεων, αφού ανήκει στον παλαιό ή και τον αρχαίο οικισμό και αποτελεί συνέχεια της Πλάκας. Το δεύτερο τμήμα, ακολουθεί την ιπποδάμεια χάραξη της νέας πόλης.

Η κυριότερη βαθιά τομή είναι η νέα οδός Ερμού, της οποίας η διάνοιξη τότε σήμαινε και την κατεδάφιση της Καπνικαρέας. Το μνημείο σώθηκε χάρις στη μια από τις πρώτες έντονες αντιδράσεις του νεοσυσταθέντος Δήμου Αθηναίων. Η εντύπωση που έδινε η νέα χάραξη διαφαίνεται μέσα από την περιγραφή του κάνει ο Εντμον Αμππού το 1855: «Η πόλη των Αθηνών είναι κομμένη σαν σταυρός με δυο μεγάλους δρόμους, την οδό Αιόλου και την οδό Ερμού»¹.

Σήμερα είναι πλέον κοινά παραδεκτό² ότι η πραγματοποίηση του σχεδίου Κλεάνθη -Σάουμπερτ θα κατέστρεφε τελείως τον ιστό της παλιάς πόλης. Το σχέδιο έτσι όπως υποβλήθηκε είχε όλα τα στοιχεία της σύγκρουσης ανάμεσα σε μια πραγματικότητα φοβερά δεσμευτική και σε μια ιδεολογική θέση απόλυτα ανεδαφική. Οι Κλεάνθης -Σάουμπερτ ακολούθησαν τις

επιταγές της σύγχρονης τους πολεοδομίας: συμμετρική σύνθεση με κεντρικό άξονα που οδηγεί στην Ακρόπολη μέσω της οδού Αθηνάς-- τοποθέτηση των ανακτόρων μετωπικά επάνω στον άξονα αυτό-- χρήση του τριγωνικού κάναβου. Το κυριότερο μέλημα, ήταν η ανάδειξη μιας νέας πρωτεύουσας, αντάξιας του αρχαίου κλέους.

«Αυτή η συνύπαρξη, ανάμεσα στην παλιά κατάσταση των πραγμάτων και σε μια καινούργια που επιβάλλεται εκ των άνω, θα παραμείνει σταθερό γνώρισμα της ελληνικής πολιτικής για τον πολεοδομικό σχεδιασμό.»³

Το διάστημα 1830-1870 αποτελεί για το παλιό εμπορικό τρίγωνο την περίοδο διαμόρφωσης του μεγαλύτερου μέρους της ρυμοτομίας του.

Τις επόμενες δεκαετίες, οι σκέψεις για διανοίξεις νέων οδών επανεμφανίζονται συνδεδεμένες με τη λειτουργική ωφέλεια και ενίοτε⁴ με την «ηθική ωφέλεια» που θα έχουν για την πόλη, κυριαρχούν όμως οι προτάσεις που στο σύνολό τους, θεωρούν δεδομένη την υφιστάμενη κατάσταση και ασχολούνται με τις επεκτάσεις της Αθήνας.

Από το μεσοπόλεμο και κυρίως μετά το β' παγκόσμιο πόλεμο, έχει ξεκινήσει ένας μεγάλος προβληματισμός για το κυκλοφοριακό στο εμπορικό τρίγωνο. Στον οικονομικό ταχυδρόμο του 1962 ο Ι Μανωλιδάκης, αντανάκλωντας τον κρατικό προβληματισμό, γράφει: «Η Αθήνα κινδυνεύει. Κυρίως κινδυνεύει το παλιό εμπορικό κέντρο... η δυσκολία προσέγγισης των αυτοκινήτων διώχνει την πελατεία των καταστημάτων του... αν συνεχίσουμε έτσι σε 5 χρόνια το αδιέξοδο θα είναι πλήρες».

Στη δεκαετία του 1960-1970, οι προτάσεις για την Αθήνα αποκτούν ακόμη μεγαλύτερη εμβέλεια και καλύπτουν όλη την Αττική. Το πρόβλημα του κέντρου αντιμετωπίζεται ριζικά. Είναι η εποχή που ο προβληματισμός κατευθύνεται σε μια ριζική μετάθεση ολόκληρου του Αθηναϊκού κέντρου.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, αρχίζει μια σταδιακή αλλαγή στον τρόπο της αντιμετώπισης του ιστορικού κέντρου και εφαρμόζονται οι πρώτες θεσμικές ρυθμίσεις προστασίας (διατηρητέα, μεταφορά ΣΔ κ.α.)

Στο τέλος της ίδιας δεκαετίας εισάγονται «στο οπλοστάσιο των ελληνικών αστικών παρεμβάσεων» οι πεζόδρομοι. Η πρώτη πεζοδρόμηση της Βουκουρεστίου αποκτά σταδιακά συμβολικό χαρακτήρα.

¹ ΥΠΕΧΩΔΕ 1988

² Αυτή η αντίληψη διαμορφώθηκε κυρίως τα τελευταία χρόνια. Ο Φιλιππίδης Στην *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική* αναφέρει ότι «.. Ως τώρα (1984), ίσως επειδή μερικοί παρασύρθηκαν από τις απόψεις του Κ. Μπίρη ή από άλλες συναφείς, κάθε αναφορά στα πρώτα σχέδια που υπέβαλλαν οι Κλεάνθη -Σάουμπερτ ακολουθούσε την ίδια στερεότυπη επιχειρηματολογία: Τα σχέδια ήταν λαμπρά, οι πολεοδόμοι διορατικοί, αν η Αθήνα είχε χτιστεί έτσι δεν θα είχε κατόπι προβλήματα.»

³ Φιλιππίδης 1984

⁴ Το 1911 ο γλωσσοαμύνορας Γ. Μιστρώτης τονίζει ότι «εν μεν ταις παρόδοις και ταις αρταπούς διαϊπνόνται οι λωποδύται και οι δολοφόνοι, εν δε ταις λεωφόροις τρέχουσιν τα ηλεκτρικά του πολιτισμού οχήματα.» ΕΜΠ 1989-91

Παρεμβάσεις 1984-85

Την περίοδο 1984-1985, η δ/ση κατασκευής έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, πραγματοποιεί μια σειρά παρεμβάσεων στο εμπορικό τρίγωνο. Πρόκειται για πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις των δρόμων Καλαμιώτου, Αγ. Μάρκου, Ευαγγελιστριάς, Κλειτίου, Μιλτιάδου και των πλατειών Αγ. Ειρήνης, Καρύτση, Αγ. Θεοδώρων, Χρυσοσπηλιώτισσας, Μητροπόλεως. Η μελέτη περιλαμβάνει και την πεζοδρόμηση της Ερμού που τελικά δεν υλοποιήθηκε.

Κατά το στάδιο σύνταξης των μελετών διαμόρφωσης, ζητήθηκαν οι απόψεις των κατοίκων και επιχειρηματιών της περιοχής με ειδικό ερωτηματολόγιο (είδος επιχείρησης, άποψη για την πεζοδρόμηση - προτάσεις, ώρες τροφοδοσίας, ειδικά προβλήματα κλπ.), που συνόδευε το Ενημερωτικό Έντυπο. Η επεξεργασία των απαντήσεων έδωσε την εικόνα μιας αρκετά μεγάλης αποδοχής των πεζοδρομήσεων. Συγκεκριμένα το 64% των επαγγελματιών είχε εκφραστεί θετικά για τις επεμβάσεις που αφορούσαν το σύνολο του εμπορικού δρόμου και το 74% επιθυμούσε την πεζοδρόμηση της Ερμού.⁵

Κατά την εκπόνηση της υπήρχε συνεργασία με τους καταστηματάρχες - χρήστες της περιοχής. Κατά αυτόν τον τρόπο οι μελέτες τροποποιήθηκαν: για παράδειγμα δεν πεζοδρομήθηκε η οδοί Βασιλικής και Λιμπόνα στην Αγ. Ειρήνη λόγω της έντονης παρουσίας του χονδρεμπορίου στους εν λόγω δρόμους και τροποποιήθηκε ριζικά η πρόταση για τα ανθοπωλεία στην πλατεία Α. Ειρήνης.

Β. Η εξέλιξη της εμπορικής δραστηριότητας στην Ερμού.

Σε όλα τα πολεοδομικά σχέδια της Αθήνας του πρώτου μισού του 19^{ου} αιώνα, η Ερμού προβλεπόταν σαν ο εμπορικός δρόμος της νεοσύστατης τότε πρωτεύουσας. Η μεταφορά της εμπορικής ζωής επιταχύνθηκε από τη μεγάλη πυρκαγιά του 1884, που κατέστρεψε την περιοχή του παζαριού.

Από το 1860, στην Ερμού δημιουργούνται εμπορικά καταστήματα «ανωτέρας τάξεως εις είδη αμφιέσεως και πολυτελείας» και ο δρόμος διαφοροποιείται από την υπόλοιπη περιοχή του εμπορικού τριγώνου που έχει έμπορο - βιοτεχνικό χαρακτήρα.⁶

Η σταδιακή διαφοροποίηση στον εμπορικό χαρακτήρα της Ερμού, ακολουθεί και την σταδιακή απόκλιση από το αρχικό σχέδιο της χάραξης. Στο επάνω μέρος, ο ευθύς δρόμος που στοχεύει στη Βουλή έχει τα μεγαλύτερα εμπορικά κτίρια, κληρονομιά των πρώτων νόμων για το μέγεθος των οικοπέδων επί των νέων δρόμων της πόλης. Από την Καππικαρέα, η διατήρηση της οποίας αποτελεί και την πρώτη απόκλιση από το αρχικό σχέδιο, τα καταστήματα γίνονται πιο «λαϊκά», ενώ μετά το Μοναστηράκι αλλάζει τελείως το είδος του εμπορίου.

Έως το τέλος του 19^{ου} αιώνα έχει διαμορφωθεί ο λειτουργικός χαρακτήρας του κέντρου της πόλης. Το δίδυμο Ερμού -Μητροπόλεως αποτελούσε και τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ της κατοικίας, δηλαδή της Πλάκας και του εμπορικού τμήματος της πόλης. Στους άξονες Αιόλου Αθηνάς, Ερμού και στις ζώνες γύρω από αυτούς παρατηρείται μια έντονη εγκατάσταση χώρων κοινωνικών συναθροίσεων, όπως καφενείων, εστιατορίων, Θεάτρων κ.α.. Παράλληλα καθορίζεται ο ευρύτερος οικονομικός - διοικητικός χαρακτήρας στη βορειοανατολική πλευρά του εμπορικού τριγώνου.

Τις επόμενες δεκαετίες η εμπορική δραστηριότητα στην περιοχή ενισχύεται. «Αρκετά καταστήματα κάνουν την εμφάνιση τους στην οδό Αιόλου, Αθηνάς, Καπνικαρέας και τους γύρω δρόμους, όπου συγκεντρώθηκαν τα είδη κυρίως γυναικείας μόδας. Μετά τον ηλεκτροφωτισμό της Αιόλου, της Ερμού, της πλατείας Συντάγματος και της Φιλελλήνων η πρωτεύουσα γνωρίζει την έκρηξη των εμπορικών καταστημάτων.⁷»

Μετά την Απελευθέρωση οι εμπορικές χρήσεις διαχέονται και εκτός του εμπορικού τριγώνου. Η Πατησίων, η 3^η Σεπτεμβρίου, η Αριστοτέλους, η Ακαδημίας, η Α. Κωνσταντίνου παίρνουν σταδιακά εμπορικό χαρακτήρα. Και σε αυτή την περίοδο η Ερμού παραμένει ο δρόμος που φιλοξενεί τα καταστήματα της μόδας, «οι Αθηναίες εξακολουθούν να την επισκέπτονται, με τη διαφορά ότι τα εμπορεύματα ανάλογης ποιότητας μπορούν να βρεθούν σε καταστήματα εκτός κέντρου.⁸»

Τις δεκαετίες 1970, 1980 παρατηρείται μετατόπιση της αγοραστικής κίνησης στις περιφερειακές αγορές του Λεκανοπεδίου. Η ανάπτυξη των περιφερειακών εμπορικών κέντρων και τα μεγάλα προβλήματα του κέντρου (κυκλοφοριακό- νέφος) αλλά και η «μη προσαρμοστικότητα που επέδειξαν αρκετοί επαγγελματίες στις σύγχρονες επιταγές της αγοράς.⁹» είναι οι βασικοί λόγοι της μετατόπισης της αγοραστικής κίνησης προς τις αγορές της περιφέρειας.

⁵ Μάλιστα εκφράστηκε το παράπονο γιατί να πεζοδρομηθεί πρώτα η Ευαγγελιστριάς και Α. Μάρκου και όχι η Ερμού που κατά τους επαγγελματίες από άποψη «ποιότητας καταστημάτων βρίσκεται σε πιο πλεονεκτική θέση». ΥΠΕΧΩΔΕ 1988

⁶ ΥΠΕΧΩΔΕ. 1988

⁷

⁸

⁹ Καθημερινή 12-Οκτ-1997

II. Οι Παρεμβάσεις της περιόδου 1994-1996

A. Το θεσμικό πλαίσιο καθορισμού χρήσεων γης.

Το χρονικό της διαμόρφωσης του υφιστάμενου καθεστώτος.

Το ισχύον καθεστώς καθορισμού χρήσεων γης, έχει σε μεγάλο βαθμό ενσωματώσει τις κατευθύνσεις της μελέτης «Πολοδομικής έρευνας και προγραμματισμού αναβάθμισης του εμπορικού τριγώνου της Αθήνας» η οποία ανατέθηκε στις 10-4-1989, από το Δημοτικό Συμβούλιο της Αθήνας στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ¹⁰. Η μελέτη περιλάμβανε την ανάλυση των χρήσεων του εμπορικού τριγώνου ανά Ο.Τ. (με λεπτομερή καταγραφή των χρήσεων του ισογείου) και την αξιολόγηση των τάσεων εξέλιξης κάθε χρήσης. Η διατύπωση των κατευθύνσεων και της πολιτικής για τις χρήσεις γης, περιλάμβανε την πρόβλεψη των επιπτώσεων που θα έχουν σε αυτές τα προτεινόμενα θεσμικά και πολεοδομικά μέτρα. Μετά τα συμπεράσματα των επιμέρους αναλύσεων και αξιολογήσεων οι υφιστάμενες χρήσεις του εμπορικού τριγώνου κατατάχτηκαν σε τρεις κατηγορίες:

α. Κατοικία, διανυκτερεύσεις, κοινωνικές και πολιτιστικές χρήσεις.

Χρήσεις που αξιολογήθηκαν ως απόλυτα συμβατές με τον (υπό διαμόρφωση) χαρακτήρα του εμπορικού τριγώνου και που κατά τους μελετητές, είναι επιθυμητό να υποστηριχθούν, αφενός γιατί, αποτελούν το κλειδί για την αναβάθμιση της περιοχής και αφετέρου, γιατί χαρακτηρίζονται ως ευπαθείς στην εξωστική πίεση άλλων πιο εύρωστων χρήσεων.

Η **αναψυχή** περιλαμβάνεται στις επιθυμητές χρήσεις και συνδέεται με την αναζωογόνηση του κέντρου ειδικά τις βραδινές ώρες.

β. *Εμπόριο, ιδιωτικά γραφεία. Διοίκηση, τράπεζες και μη οχλούσα βιοτεχνία.*

Χρήσεις σήμερα επικρατούσες, που προσδίδουν στο εμπορικό τρίγωνο τον κυρίαρχο του χαρακτήρα. Αξιολογήθηκαν ως συμβατές με τις κατευθύνσεις της μελέτης και προτείνεται η διατήρησή τους και πιθανόν και η επέκτασή τους στο εσωτερικό του τριγώνου. Σε περιπτώσεις έντασης των χρήσεων που θεωρείται προβληματική, προτείνεται από τους μελετητές η «αραίωση» των χρήσεων αυτών.

¹⁰ Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στο κείμενο της ανάθεσης, ένας από τους κύριους στόχους της μελέτης, σε συνδυασμό με τα άλλα μέτρα που προτείνονται, ήταν η θέσπιση Δ/τος καθορισμού χρήσεων γης για την περιοχή αυτή, ώστε «να διασφαλισθεί και να επιτευχθεί αποτελεσματικός έλεγχος του κληροδοτημένου πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος, δεδομένου ότι στην περιοχή αυτή συγκεντρώνεται ένα σημαντικό τμήμα των κεντρικών λειτουργιών της χώρας.»

γ. Βιοτεχνία χαμηλής και υψηλής όχλησης και χονδρεμπόριο.

Πρόκειται για χρήσεις που κρίνονται μη συμβατές και ανεπιθύμητες και προτείνεται η σταδιακή τους απομάκρυνση από το εμπορικό τρίγωνο.

Οι προτάσεις του ΕΜΠ αξιολογήθηκαν από το Δήμο Αθηναίων αφού τέθηκαν υπόψη των επαγγελματικών ενώσεων, του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Οργανισμού Αθήνας. Η μελέτη του ΕΜΠ, ήδη από τη φάση της ανάλυσης, αντιμετώπισε ξεχωριστά κάθε μία από τις παραπάνω δραστηριότητες, χωρίς να αναφερθεί στην μεταξύ τους δικτύωση. Αυτή η διάκριση οδήγησε και στην πρόταση για απομάκρυνση του χονδρεμπορίου και ενός μεγάλου ποσοστού της βιοτεχνίας από το εμπορικό τρίγωνο. Από την άλλη, οι επαγγελματίες της περιοχής, ενωμένοι σε ένα όργανο (ΣΕΧΟΒΙ: σύνδεσμος εμπόρων, χονδρεμπόρων και βιοτεχνών ιστορικού κέντρου), υποστήριξαν και πέτυχαν τη διατήρηση του χονδρεμπορίου υλικών και της βιοτεχνίας χαμηλής όχλησης, σε δραστηριότητες που ανήκουν στα διάφορα τοπικά δίκτυα αγοράς κοσμήματος, υποδημάτων, ενδυμάτων κ.α., τις λεγόμενες «πιάτσες»¹¹.

Το τελικό κείμενο που αποτέλεσε και το θεσμοθετημένο Διάταγμα χρήσεων γης¹², έχει υιοθετήσει σε αρκετά σημεία τις προτάσεις των διάφορων φορέων. Οι σημαντικότερες ρυθμίσεις παρουσιάζονται παρακάτω:

- Η κατοικία ενισχύεται, με την επιβολή της σε όλους τους ορόφους επάνω από τον τρίτο, τόσο στα νέα κτίρια, όσο και στα υφιστάμενα όταν ζητείται αλλαγή χρήσης. Εξαιρούνται τα κτίρια που έχουν πολεοδομική άδεια για άλλη χρήση, τα κτίρια ειδικών λειτουργιών (πολιτιστικές χρήσεις, ξενοδοχεία κ.α) και τα κτίρια που έχουν πρόσωπο επί των οδών Σταδίου και Αθηνάς και επί των πλατειών Συντάγματος και Ομονοίας.

- Εξαιρούνται από την κατηγορία των βιοτεχνιών όχλησης, οι βιοτεχνίες κατασκευής υποδημάτων, ενδυμασίας και διαφόρων ειδών από ύφασμα και δεν καθίσταται απαραίτητη η απομάκρυνσή τους. (Υιοθέτηση της πρότασης του βιοτεχνικού επιμελητηρίου¹³)

¹¹ «Ο κατασκευαστής που θα έρθει εδώ, μέσα σε πέντε δρόμους θα κάνει την δουλειά του. Αν πρόκειται για κόσμημα, εδώ θα βρει την πέτρα, πιο εκεί την καρφωτή και παραπέρα την συσκευασία...» Εκπρόσωπος του ΣΕΧΟΒΙ.

¹² Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 13-7-94 Αρ. Φύλλου 704

¹³ Βιοτεχνικό επιμελητήριο. (Αλληλογραφία 1989-1991)

- Εισάγεται στην επιτρεπόμενη κατηγορία των εμπορικών καταστημάτων, το χονδρεμπόριο υλικών (νυφικών, κουμπιών, δανδελών κ.α.) που χαρακτηρίζεται ως «παραδοσιακό» και κρίνεται ότι «δεν απαιτεί μεγάλους χώρους, δε δημιουργεί κυκλοφοριακό πρόβλημα και εξυπηρετεί τα καταστήματα της περιοχής.»¹⁴ (Υιοθέτηση της πρότασης του Δήμου Αθηναίων και των επαγγελματιών της περιοχής μετά από τη σύμφωνη γνώμη του ΥΠΕΧΩΔΕ)

Τέλος, σε ότι αφορά την χρήση του δημόσιου χώρου, το Διάταγμα ακολουθεί την πρόταση του ΕΜΠ κατά την οποία:

- Δεν επιτρέπεται η χρήση και κατάληψη πεζοδρομων και δρόμων για την υπαίθρια επέκταση των μαγαζιών. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η τοποθέτηση τραπεζιών, τεντών και πάγκων σε περιορισμένα τμήματα του δημόσιου χώρου με σχετική άδεια που δίνει ο Δήμος και ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας για τον έλεγχο του εμπορικού τριγώνου υπηρεσίας, που θα καθορίζει τη θέση τους και την επιφάνεια που θα καταλαμβάνουν.

B. Οργάνωση κυκλοφορίας και στάθμευσης στο εμπορικό τρίγωνο.

Πρόκειται για ένα κοινό σχέδιο παρεμβάσεων του Δήμου Αθηναίων και του ΥΠΕΧΩΔΕ, που περιλαμβάνει ουσιαστικά όλες τις προτάσεις που κατά καιρούς είχαν γίνει για την περιοχή: εκτεταμένες πεζοδρομήσεις, αποκλεισμό των οχημάτων από την περιοχή και οργάνωση της στάθμευσης. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στο ενημερωτικό φυλλάδιο που κυκλοφόρησε το ΥΠΕΧΩΔΕ, πρόκειται για μια «ριζική» και «γενναία» λύση, που εντάσσεται στην σύγχρονη αντίληψη που προωθεί τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου στην πόλη.

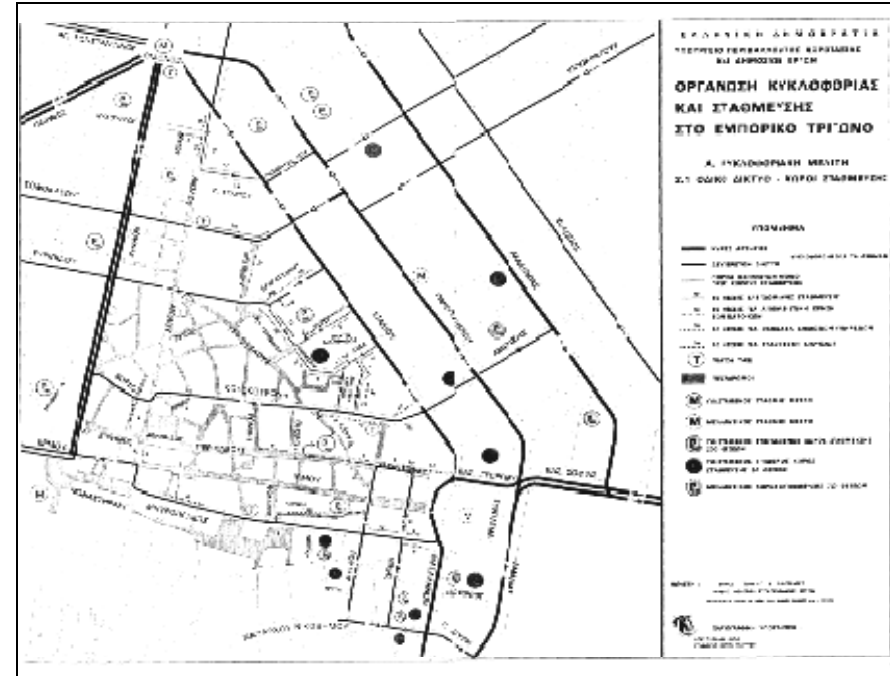
Μετά από μια σειρά διαπραγματεύσεων με τους επαγγελματίες της περιοχής και το ΣΑΤΑ (Συνδικάτο Αυτοκινήτων Ταξί Αθηνών)¹⁵, το 1995 ξεκινάει η δοκιμαστική εφαρμογή του μέτρου, με τη διακοπή της κίνησης στην Ερμού και σε ένα τμήμα της Καραγιώργη Σερβίας.

-Όσον αφορά την βιοτεχνία χαμηλής όχλησης του ει που είναι παραδοσιακή, συνδέεται με τον τουρισμό, δεν επιβαρύνει το περιβάλλον, αντίθετα συμβάλλει στην οικονομική δραστηριότητα και πολυμορφία της περιοχής, προτείνεται να παραμείνει.

-Όσον αφορά τις βιοτεχνίες μέσης και υψηλής όχλησης δεν υπάρχει αντίδραση για την απομάκρυνση τους μόνο που θα πρέπει να εξετασθεί σε συνδυασμό με την εξασφάλιση των χώρων των βιοτεχνικών πάρκων.

¹⁴ Δήμος Αθηναίων, *Χρήσεις γης στο Εμπορικό Τρίγωνο*. 1992

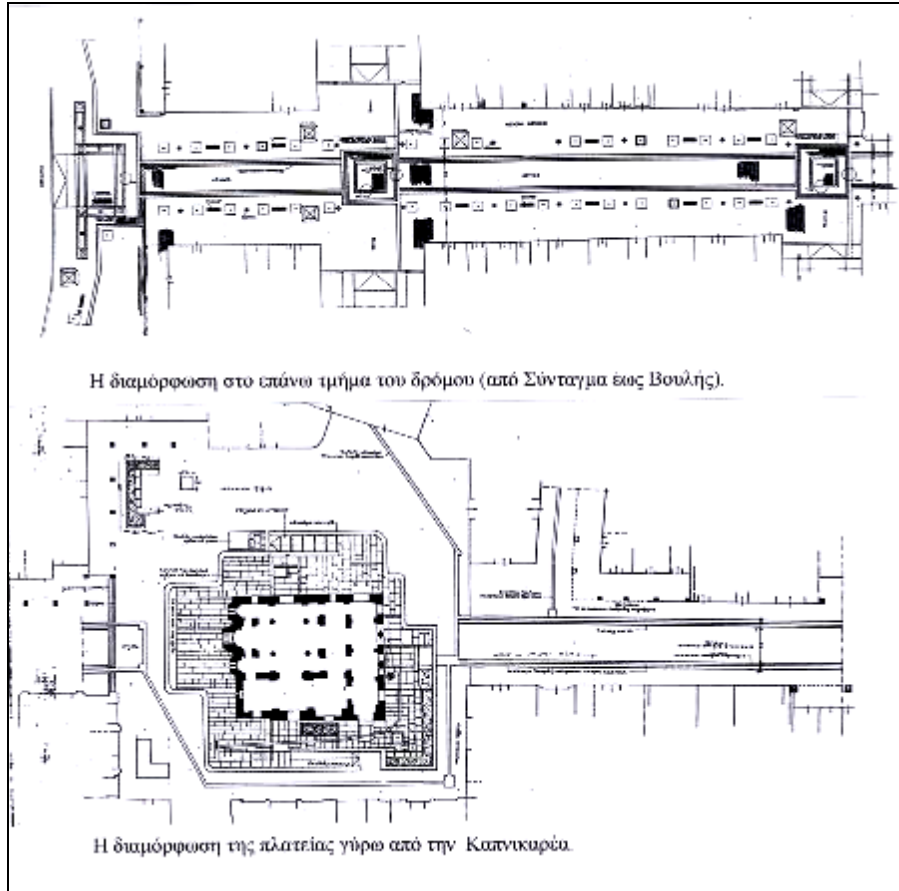
¹⁵ Καθημερινή 10-3-95



Γ. Η παρέμβαση «Πεζοδρόμησης οδού Ερμού και παρόδων»

Η μελέτη συντάχθηκε και υλοποιήθηκε από την Δ/ση ειδικών έργων αναβάθμισης περιοχών του ΥΠΕΧΩΔΕ. Η πρώτη φάση της μελέτης που περιλαμβάνει το τμήμα του δρόμου από την πλατεία Συντάγματος έως την Αιόλου και τις παρόδους, τελείωσε το 1995 και στην συνέχεια πέρασε για έγκριση από τα αρμόδια συμβούλια Δημοσίων Έργων και τις Εφορείες Αρχαιοτήτων. Η μελέτη εγκρίθηκε στο σύνολο της, εκτός από το τμήμα που αφορούσε την διαμόρφωση του χώρου του ναού της Καπνικαρέας. Η μελέτη αναθεώρησης για το τμήμα αυτό εγκρίθηκε το 1997.

Η δεύτερη φάση της μελέτης, που περιλαμβάνει τη διαμόρφωση των όψεων στην πλατεία Συντάγματος, την πεζοδρόμηση των υπόλοιπων κάθετων δρόμων και οδού της Αθηνάς, βρίσκεται στο στάδιο των εγκρίσεων.



Στόχοι μελετητών και φορέων υλοποίησης.

- Ανάδειξη του πρώτου εμπορικού δρόμου της Αθήνας. Ενίσχυση του εμπορικού του χαρακτήρα.
- Ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της περιοχής.
- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και διευκόλυνση των «εμπορικών λειτουργιών».

Αρχιτεκτονικές επιλογές

Σε όλο το μήκος του δρόμου έχει επιλεγεί ένας σαφής, λιτός και γραμμικός σχεδιασμός που τονίζει τον άξονα Βουλής - συντάγματος. Το μοτίβο του

δαπέδου αλλάζει ελαφρά στα σταυροδρόμια ενώ στο μέσο του δρόμου, ορίζεται μια ζώνη με διαφοροποιημένο στην υφή δάπεδο που αντιστοιχεί στην τροχιά ενός ελαφρού οχήματος μαζικών μεταφορών αλλά και στην κίνηση των οχημάτων τροφοδοσίας. Έχει γίνει πρόβλεψη για την κίνηση των ατόμων μειωμένης κινητικότητας. Μια από τις αρχικές επιλογές ήταν η αποφυγή εμποδίων που να κρύβουν τη θέα προς τη Βουλή και θα εμποδίζουν την εμπορική χρήση του δρόμου. Μπορούμε να διακρίνουμε τρεις περιοχές (χάρτης 1):

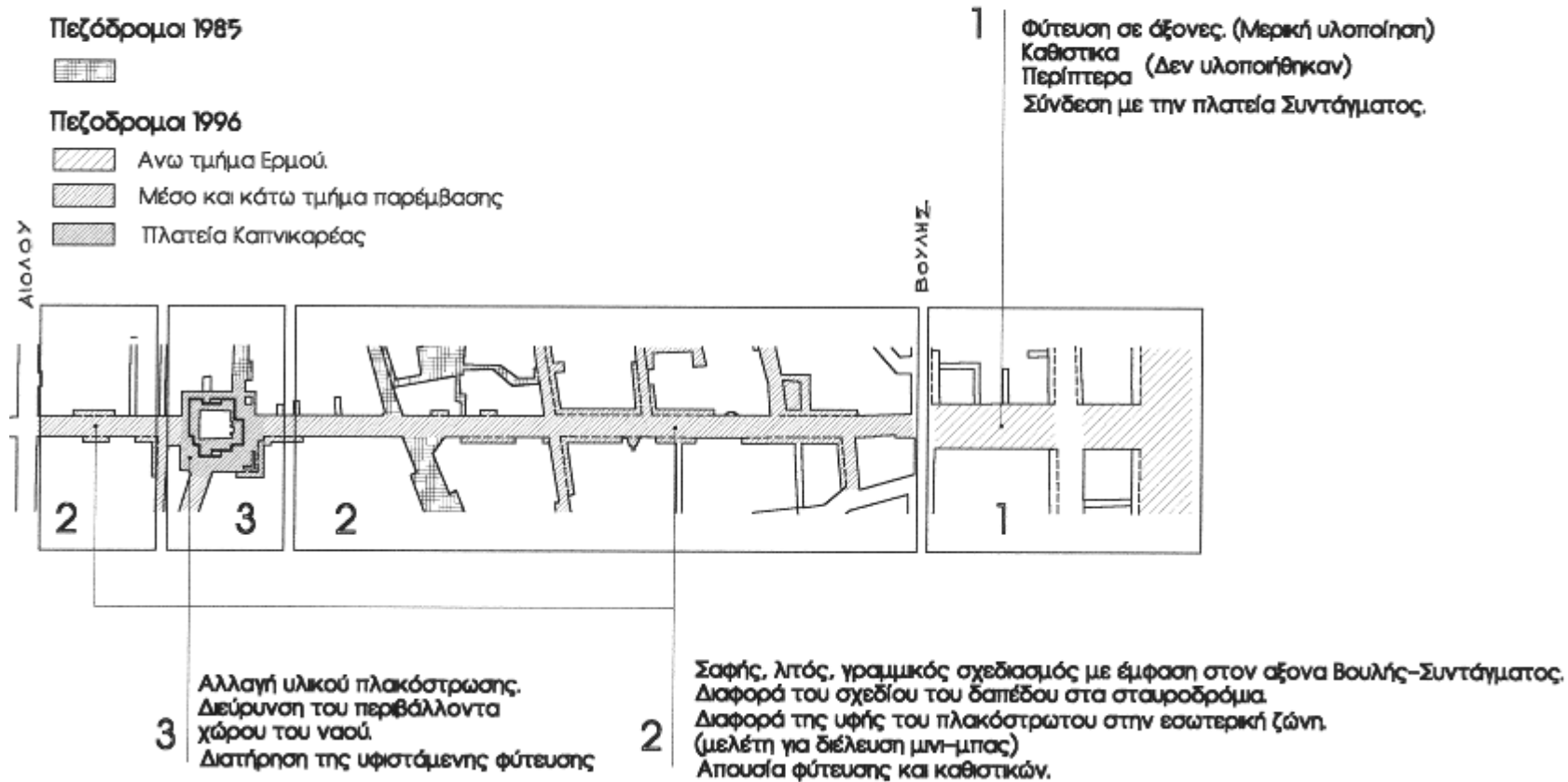
1. Το πάνω τμήμα της Ερμού (έως την οδό Βουλής), συνδέεται με το μέτωπο προς την πλατεία Συντάγματος. Η «είσοδος» στον πεζόδρομο σημαίνεται με το μοτίβο του δαπέδου, ενώ η ευρύτητα του δρόμου επιτρέπει τη δημιουργία ζωνών φύτευσης και καθιστικών.
2. Το μέσο και κάτω τμήμα της επέμβασης.
3. Η πλατεία Καπνικαρέας. Η μελέτη περιλαμβάνει τη διεύρυνση του περιβάλλοντα χώρου του ναού με την αποξήλωση της υφιστάμενης μάνδρας. Η σήμανση της διακεκριμένης περιοχής γινόταν με τη διαφοροποίηση του υλικού του δαπέδου.

Διαδικασία υλοποίησης, αποκλίσεις κατά την εφαρμογή.

Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1996 και ο δρόμος παραδόθηκε στην κυκλοφορία των πεζών στο τέλος του 1997. Ένα μεγάλο τμήμα της μελέτης που αφορούσε τον αστικό εξοπλισμό -καθιστικά, σήμανση, περίπτερα, και φωτιστικά- δεν έχει υλοποιηθεί.

Κατά τη διαδικασία υλοποίησης εκφράστηκαν από το ΥΠΠΟ ενστάσεις σχετικά με τη διαμόρφωση της νέας μάνδρας του ναού.

Χάρτης 1
 Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ
 ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



Χάρτης 1: Η αρχιτεκτονική αντιμετώπιση από τους μελετητές των παρεμβάσεων

III. Σχολιασμός των παρεμβάσεων.

Οι άξονες του σχολιασμού.

Κατά τη διαδικασία της προσέγγισης στο θέμα της εργασίας το στάδιο της επιλογής των αξόνων σχολιασμού είναι ίσως και το πιο σημαντικό, αφού από αυτό εξαρτάται αν θα αναδειχθούν ή θα εξαφανίσουν πτυχές του αντικειμένου.

Οι άξονες σχολιασμού εμπεριέχουν το θεωρητικό υπόβαθρο της προσέγγισης. Η επιλογή που ακολουθήθηκε στην παρούσα άσκηση, υιοθετεί σε ένα βαθμό τις προσεγγίσεις για την ανάλυση και τον σχεδιασμό των πόλεων, που έχουν τα τελευταία χρόνια τοποθετηθεί και κάτω από την ομπρέλα της αειφορικότητας. (Διατήρηση των αστικών πόρων, ποιότητα περιβάλλοντος και κοινωνική δικαιοσύνη).

Τα θέματα που θέτονται, σίγουρα δεν εξαντλούνται στα πλαίσια αυτής της εργασίας, έτσι για παράδειγμα, η ιστορικότητα, που είναι ένα πολύ ευρύ θέμα, εξετάζεται κυρίως ως προς τις λειτουργικές μνήμες της περιοχής.

- **Οι επιδράσεις της αστικής παρέμβασης στο υφιστάμενο αστικό περιβάλλον** και συγκεκριμένα:

α. Στην ιστορικότητα της περιοχής σε ότι αφορά το δομημένο περιβάλλον και τις λειτουργικές μνήμες .

β. Στην υφιστάμενη δομή του κοινωνικού ιστού (επαγγελματίες, καταναλωτές και άλλοι χρήστες του χώρου).

γ. Στις οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής.

δ. Στη λειτουργία που η αστική επέμβαση εξυπηρετεί.

ε. Στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και στην υιοθέτηση ή όχι των αρχών του βιοκλιματικού σχεδιασμού.

- **Η σχέση του μερικού με το όλο.** Που αναλυτικότερα σημαίνει :

α. Τη σχέση του δρόμου με τη γύρω περιοχή.

β. Την ένταξη της επέμβασης μέσα στο πλαίσιο των παρεμβάσεων που έχουν γίνει ή δρομολογούνται για το κέντρο της πόλης.

γ. Την ύπαρξη ή την απουσία ενός γενικότερου σκεπτικού για την περιοχή από τους αρμόδιους φορείς και το βαθμό συνέπειας μεταξύ των

αρχιτεκτονικών επιλογών και των θεσμικών ρυθμίσεων για το χαρακτήρα της περιοχής.

Περιορισμοί - Παραδοχές

Πρόκειται για περιορισμούς και παραδοχές που επιδρούν καταρχάς στην επιλογή και κατά δεύτερον στην αντιμετώπιση των επιμέρους θεμάτων που σχολιάζονται.

- Το «πρόσφατο» των επεμβάσεων. Ένας από τους μεγαλύτερους προβληματισμούς στην προσέγγιση του θέματος, ήταν και η σκέψη ότι το μικρό χρονικό διάστημα που έχει περάσει από την υλοποίηση των θεσμικών και πολεοδομικών παρεμβάσεων του 1994-97 σίγουρα δεν επαρκεί για να «ισορροπήσει» η περιοχή, γεγονός που περιορίζει σχετικά και τα συμπεράσματα που μπορεί να βγάλει κανείς για τις συνέπειες των επεμβάσεων.

- Το «ατελές» της επέμβασης. Το δεύτερο στάδιο της μελέτης «Πεζοδρόμησης οδού Ερμού και παρόδων» δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί.

- Οι μεγάλες παρεμβάσεις που βρίσκονται στο στάδιο των εργασιών στα άκρα της περιοχής μελέτης.

Πρόκειται για έργα μεγάλης κλίμακας, με επιπτώσεις που μόνο να υποθέσουμε μπορούμε: η χωροθέτηση για παράδειγμα των σταθμών του μετρό στο Σύνταγμα και στο Μοναστηράκι, είναι πιθανό να αυξήσει δραματικά την κίνηση των πεζών στην Ερμού. Η παρούσα εργασία εξετάζει τον βαθμό «συνεργασίας» των συγκεκριμένων επεμβάσεων στην περιοχή, ενώ προσπαθεί να καταγράψει και την επίδραση που έχουν σήμερα, οι «τρύπες» που δημιουργούν στον αστικό ιστό τα εργοτάξια.

Επιλογή θεμάτων σχολιασμού

α. Οι οικονομικές δραστηριότητες στην περιοχή μελέτης.

β. Ο σχεδιασμός και η λειτουργία του χώρου.

β1. Η μορφή του αστικού περιβάλλοντος μέσα από τις επιλογές των μελετητών

β.2. Η λειτουργία του χώρου.

γ. Η ένταξη της επέμβασης σε ένα ευρύτερο περιβάλλον.

δ. Η αποδοχή της επέμβασης.

A. Οι οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής.

Το κεφάλαιο αυτό αναπτύσσεται σε δύο επίπεδα. Στο πρώτο γίνονται γενικές επισημάνσεις για τις τάσεις που διαμορφώνονται στο εμπορικό τρίγωνο. Στο δεύτερο γίνεται μια αναλυτικότερη παρουσίαση των εμπορικών δραστηριοτήτων στην Ερμού.

Η συγκεκριμένη εργασία δεν φιλοδοξεί να εξαντλήσει το θέμα αλλά περιορίζεται στο να διατυπώσει κάποιες επισημάνσεις σχετικά με την κατάσταση που διαμορφώνεται σε επίπεδο εμπορικού τριγώνου. Μια κοινή διαπίστωση είναι ότι το εμπορικό τρίγωνο διατηρεί τις υφιστάμενες χρήσεις στο εσωτερικό του, ενώ οι παρυφές έχουν ως ένα βαθμό διαφοροποιηθεί λειτουργικά. Ένα από τα πολύ σημαντικά θέματα που παραμένει ανοιχτό είναι η επίδραση που έχει η σημερινή διευθέτηση της κυκλοφορίας και η αλλαγές στις χρήσεις των δρόμων που πεζοδρομήθηκαν και των δρόμων που παρέμειναν ανοιχτοί στο αυτοκίνητο.

A.1. Οι τάσεις που διαμορφώνονται μετά από τις πολεοδομικές και τις θεσμικές παρεμβάσεις στο εμπορικό τρίγωνο.**1. Στο χονδρεμπόριο, τη βιοτεχνία και το λιανικό εμπόριο.**

Η χωροθέτηση των χρήσεων αυτών και η μεταξύ τους δικτύωση, αποτελούν και την ουσία της φυσιογνωμίας του εμπορικού τριγώνου και της ιστορικής του ταυτότητας.

Η βιοτεχνία και το χονδρεμπόριο, παρόλο που το θεσμικό καθεστώς επιτρέπει τη διατήρησή τους, δέχονται σήμερα εξωστικές πιέσεις:

-Από την αύξηση στην αξία γης.

-Από την επίδραση που θα έχει στην αλυσίδα της τοπικής παραγωγής προϊόντων η διαφοροποίηση στο λιανικό εμπόριο. Το θέμα αυτό θα εξετασθεί αναλυτικότερα στο κεφάλαιο που αφορά την Ερμού.

-Από τις δυσκολίες τροφοδοσίας. Σύμφωνα με το υφιστάμενο καθεστώς η τροφοδοσία επιτρέπεται σε συγκεκριμένες ώρες, ενώ επιβάλλεται η, οικονομικά ασύμφορη για τις μικρότερες επιχειρήσεις, χρήση ειδικού οχήματος. Τα σωματεία των επαγγελματιών αντιμετώπισαν αυτό το θέμα κάνοντας μια «άτυπη» συνεννόηση με την αστυνομία, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η χρήση ΙΧ αρκεί να υπάρχουν τα παραστατικά του εμπορεύματος.

Είναι σίγουρο ότι οι πιέσεις δεν είναι ίδιες για όλες τις επιχειρήσεις. Οι επαγγελματικοί φορείς υποστηρίζουν ότι υπάρχει μεγαλύτερη πίεση στην

κατασκευή των ενδυμάτων, ενώ αντίθετα οι αγορές που σχετίζονται με τον τουρισμό όπως η κατασκευή κοσμήματος παρουσιάζουν ανάπτυξη.

Σήμερα μέσα από «άτυπες» διευκολύνσεις και εσωτερικές διεργασίες καταγράφεται μια ισορροπία που δείχνει να είναι βιώσιμη για αρκετές επιχειρήσεις. Η εξέλιξη της περιοχής θα δείξει εάν η σημερινή κατάσταση αποτελεί μια εύθραυστη άλλα μόνιμη ισορρόπηση -ένα σχήμα που πολλές φορές χαρακτηρίζει την ελληνική πραγματικότητα- ή ένα μεταβατικό στάδιο για μια ριζική μεταβολή των οικονομικών δραστηριοτήτων στο εμπορικό τρίγωνο.

2. Στην αναψυχή - εστίαση.

Η ανάγνωση του Π.Δ., φανερώνει μια σχετική αμηχανία στην αντιμετώπιση των παραπάνω δραστηριοτήτων. Η αναψυχή- εστίαση θεωρείται γενικά επιθυμητή, αλλά με περιορισμούς στην χρήση του υπαίθριου δημόσιου χώρου. Αυτός ίσως είναι και ο κύριος παράγοντας της σχετικής συγκράτησης που παρουσιάζουν σήμερα οι δραστηριότητες αυτές στο εμπορικό τρίγωνο.

Ο υπεύθυνος φορέας για τις χρήσεις στο εμπορικό τρίγωνο έχει μια απόλυτα αρνητική θέση για την χωροθέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής και εστίασης ειδικά στην Ερμού, έχοντας την άποψη της διατήρησης ενός αμιγώς εμπορικού χαρακτήρα και ενός ελεύθερου από σημεία στάσης πεζόδρομου μεγάλης κίνησης. Η θέση αυτή έχει υλοποιηθεί παρά τις μεγάλες πιέσεις¹⁶ για το αντίθετο από τους επίδοξους επιχειρηματίες, με την απαγόρευση της χρήσης υπαίθριου χώρου, δίνοντας μας το μοναδικό ίσως πεζόδρομο του κέντρου της Αθήνας χωρίς «τραπεζάκια έξω».

3. Στις υπηρεσίες

Οι υπηρεσίες ευνοούνται εξαιρετικά από την υφιστάμενη κατάσταση (πεζοδρομήσεις, «αναβάθμιση» αστικού περιβάλλοντος) και είναι περισσότερο πιθανόν να αντικαταστήσουν τη βιοτεχνία των ορόφων από ότι η, πριμοδοτούμενη από το ΠΔ, κατοικία. Ο υπεύθυνος φορέας¹⁷, για τις χρήσεις στο εμπορικό τρίγωνο, δεν έχει πάρει σαφή θέση για την προοπτική μιας μεγάλης αύξησης των υπηρεσιών και τη συνέπεια που θα έχει κάτι τέτοιο στη φυσιογνωμία και τον ιστορικό χαρακτήρα της περιοχής.

¹⁶ Από τις συζητήσεις με τους υπεύθυνους καταγράφεται η δυσκολία που έχει η υλοποίηση αυτής της θέσης, και η σύγκρουση που σημειώνεται

¹⁷ Γραφείο Πλάκας.

A.2. Οι τάσεις που διαμορφώνονται για την εμπορική δραστηριότητα στην Ερμού.

Ξεκινώντας τον σχολιασμό θα πρέπει να τοποθετήσουμε τις τάσεις που διαμορφώνονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, που δεν θα χρεώνει τις μεταβολές της περιοχής μόνο στις συγκεκριμένες παρεμβάσεις αλλά θα τις συνδέει αφενός με την γενικότερη εμπορική ανάπτυξη του κέντρου και αφ' ετέρου με τις αλλαγές που έχουν επέλθει τα τελευταία χρόνια στη δομή του εμπορίου.

Αμετάβλητο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η κυριαρχία του λιανικού εμπορίου (τουλάχιστον στα ισόγεια των κτιρίων), σε μεγαλύτερο ποσοστό των υποδημάτων και του γυναικείου ενδύματος και σε μικρότερο ποσοστό του παιδικού και του ανδρικού ενδύματος και των καλλυντικών.

Ποσοτικές μεταβολές.

- *Αύξηση της εμπορικής κίνησης.*

Η φθίνουσα πορεία της αγοραστικής κίνησης από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 σταθεροποιείται και δείχνει σημάδια ανάκαμψης. Οι στατιστικές που έχουν γίνει μετά την πεζοδρόμηση δείχνουν μια μεγάλη αύξηση της αγοραστικής κίνησης.¹⁸

- *Μεγάλος αριθμός νέων καταστημάτων. (χάρτης 2)*

Στο χάρτη σημειώνεται η εισαγωγή νέων καταστημάτων την περίοδο 1989-1995 και την περίοδο 1995-1999. Η ανανέωση των καταστημάτων ξεκίνησε ήδη από τις πρώτες πολεοδομικές παρεμβάσεις στην ευρύτερη περιοχή και αυξήθηκε μετά την πεζοδρόμηση σε όλο το μήκος της περιοχής παρέμβασης.

Η ποσοτική ανάγνωση που προηγήθηκε είναι αρκετά μονοδιάστατη. Η ανάλυση των επιμέρους στοιχείων του χάρτη μπορεί να δώσει πληροφορίες για τις ποιοτικές μεταβολές στην εμπορική δραστηριότητα της Ερμού.

Ποιοτικές μεταβολές.

- *Μικρή διακύμανση των τιμών κατά μήκος του δρόμου. (χάρτης)*

Παραδοσιακά η θέση που είχε ένα κατάστημα επάνω στην Ερμού συνδεόταν και με τις τιμές των προϊόντων του. Στην περιοχή του Συντάγματος τα καταστήματα απευθύνονταν στα υψηλότερα εισοδήματα ενώ προχωρώντας προς το Μοναστηράκι οι τιμές έπεφταν. Αυτή η

διακύμανση αντιστοιχούσε και σε μία αντίστοιχη τριμερή διακύμανση των τιμών γης (τιμή μ² ισόγειου το 1989): Από Σύνταγμα έως Καπνικαρέας 1.033.000δρχ, από Καπνικαρέας έως Αιόλου 621.000δρχ και από Αιόλου έως Αθηνάς 567.000δρχ).¹⁹

Σήμερα (1999) σαν άμεση επίδραση από την παρέμβαση πεζοδρόμησης οι τιμές σε όλη την περιοχή μελέτης τείνουν να ομογενοποιηθούν, στοχεύοντας σε ένα ευρύτερο καταναλωτικό κοινό μεσαίων εισοδημάτων. Στον χάρτη παρουσιάζεται η διακύμανση των τιμών σε ένα παρόμοιο προϊόν, ένα δημοφιλή τύπο γυναικείου παπουτσιού. Η καμπύλη των τιμών παρουσιάζει μικρή διακύμανση με μεγαλύτερη διαφορά 1/2. Ας σημειωθεί ότι παρόμοιο προϊόν βρέθηκε επί της Αιόλου στο ένα τρίτο της ακριβότερης τιμής (χάρτης2) ενώ στην αγορά του Κολωνακίου η τιμή τριπλασιάζεται.

- *Στροφή σε ένα νεανικό κοινό.*

Από το σύνολο των καταστημάτων της περιόδου 1995-1999, το 68% έχει μια σαφή και πολλές φορές αποκλειστική κατεύθυνση, σε ένα αρκετά νεανικό κοινό. Αυτή η μεταβολή γίνεται πιο ανάγλυφη αν τη συνδέσουμε με το γεγονός ότι πολλές φορές οι επιχειρήσεις αυτές παίρνουν τη θέση παλαιών και «κλασικών» εμπορικών καταστημάτων που απευθύνονταν σε μεγαλύτερες ηλικίες και σε οικογένειες. (Σινάνης, Διαμαντής, κ.α.). Η κατεύθυνση σε ένα συγκεκριμένο κοινό έχει σαν αποτέλεσμα τη χρήση ενός αισθητικά συγκεκριμένου αρχιτεκτονικού λεξιλογίου από τα νέα αυτά καταστήματα .

- *Μεταφορά πολλών παλαιών καταστημάτων σε άλλα λιγότερο εμπορικά σημεία της περιοχής.*

Πολλά από τα παλαιά καταστήματα, με προϊόντα όχι τόσο ανταγωνιστικά μεταφέρονται στο όροφο του κτιρίου, στο εσωτερικό των στοών ή σε άλλο λιγότερο εμπορικό και ακριβό σημείο της περιοχής.

- *Κυριαρχία επώνυμων επιχειρήσεων με αλυσίδα καταστημάτων στο κέντρο και την περιφέρεια.*

- *Εισαγωγή νέων επιχειρηματιών, αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και στην δομή των επιχειρήσεων.*

¹⁸ Σύμφωνα με στατιστικές έρευνες που έχουν δημοσιευθεί στον τύπο.

¹⁹ Η διαφοροποίηση των τιμών γης ισχύει έως και σήμερα αλλά με μικρότερη διακύμανση.

Η παρούσα εργασία δεν μπορεί να εξαντλήσει το θέμα αυτό²⁰. Παρακάτω μπαίνουν μόνο σαν θέματα προς διερεύνηση μερικά από τα στοιχεία που έδωσε η έρευνα πεδίου

1. Εισαγωγή του συστήματος Φραντσαιζγκ: εμπορία επώνυμων προϊόντων με ειδικούς όρους. (Folli-Follie, Λωξάνδρα)
 2. Εισαγωγή ξένου κεφαλαίου. (Zara M&S)
 3. Συνεργασία των παλαιών ιδιοκτητών με νέους ημεδαπούς και αλλοδαπούς επιχειρηματίες. Εισαγωγή ξένου κεφαλαίου.(Αφοί Διαμαντή και όμιλος Μαρινόπουλου)
 4. Πολυκαταστήματα, Shops in a shop, που λειτουργούν με άλλο ωράριο από τα υπόλοιπα καταστήματα.
- *Ενίσχυση της διαφοροποίησης της Ερμού (όσον αφορά την περιοχή μελέτης) με την υπόλοιπη περιοχή του εμπορικού τριγώνου.*

1. Στην προέλευση των προϊόντων.

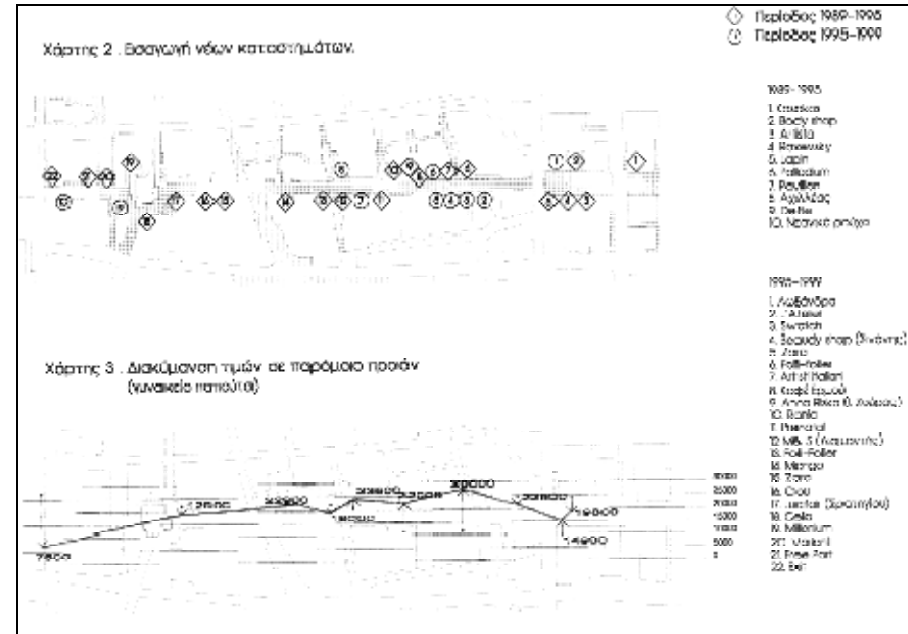
Στην Ερμού υπάρχουν ακόμη καταστήματα που πουλούν προϊόντα που κατασκευάζονται μέσα στο εμπορικό τρίγωνο, είτε από την ίδια επιχείρηση²¹ είτε από κάποιες βιοτεχνίες. Η είσοδος νέων επώνυμων και κυρίως εισαγόμενων προϊόντων απομονώνει την Ερμού από την τοπική αγορά.

2. Στην οργάνωση των επιχειρηματιών σε κοινούς φορείς.

Τέλος πρέπει να επισημάνουμε ότι ο εμπορικός μετασχηματισμός περιορίζεται σχετικά από τα δεδομένα χαρακτηριστικά του αστικού ιστού, όπως τα μεγέθη των οικοπέδων και των κτιρίων και το ιδιοκτησιακό καθεστώς: πολυκαταστήματα δημιουργούνται στη θέση παλαιών μεγάλων καταστημάτων, αλλά δύσκολα μπορούν να προκύψουν από την ένωση πολλών μικρότερων μονάδων που συχνά ανήκουν σε πολλούς ιδιοκτήτες.

²⁰ Είναι αισθητή η έλλειψη κάποιων στοιχείων ανάλυσης του ποσοστού ενοικιαστών και ιδιοκτητών στις επιχειρήσεις.

²¹ Για παράδειγμα η επιχείρηση «Σταυρόπουλος» πουλά εσώρουχα που κατασκευάζει στους ορόφους του κτιρίου.



Χάρτης 2: Εισαγωγή νέων καταστημάτων.

Χάρτης 3: Διακύμανση τιμών σε παρόμοιο προϊόν

B. Ο σχεδιασμός και η λειτουργία του χώρου.

B.1. Η μορφή του αστικού περιβάλλοντος μέσα από τις επιλογές των μελετητών

Ο σχολιασμός αναφέρεται στη μορφή του αστικού περιβάλλοντος όπως αυτή προέκυψε μέσα από τις αρχιτεκτονικές επιλογές των μελετητών για το δάπεδο και για τη φύτευση της περιοχής παρέμβασης. Πρόκειται για στοιχεία που καθορίζουν με τη χρήση ή και την έλλειψη τους τη μορφή της αστικής παρέμβασης και εμπεριέχουν λειτουργίες:

- α. Πρακτικές.
- β. Συμβολικές.
- γ. Αισθητικές.

⇒ **Η επιλογή του δαπέδου.**

Η κύρια λειτουργία ενός (πλακόστρωτου) αστικού δαπέδου είναι να παρέχει μια σκληρή, αντισληθτική επιφάνεια η οποία θα αντέχει την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Πέρα όμως από την καθαρά πρακτική χρήση του, το δάπεδο, «είναι μια άμεση μορφή εμπειρίας για τον πεζό»²² που λειτουργεί σε πολλά επίπεδα:

- Στην κίνηση και την στάση μέσα στο χώρο.

Το δάπεδο μπορεί να σχεδιασθεί έτσι ώστε να δώσει μια αίσθηση πορείας και κατεύθυνσης ή μια αίσθηση στάσης και χαλάρωσης. Στην προκειμένη περίπτωση ο σχεδιασμός του δαπέδου ευνοεί τη γραμμική κίνηση κατά μήκος του εμπορικού δρόμου και αφήνει το περιθώριο στον περιπατητή να ορίσει το ρυθμό του βήματος του. Ένα αρκετά καθοριστικό στοιχείο για το μοτίβο της κίνησης, είναι η έντονη διαφοροποίηση στην υφή της μεσαίας ζώνης. Οι μελετητές χρησιμοποίησαν ένα δάπεδο αρκετά τραχύ και δυσάρεστο για τους πεζούς για να ορίσουν τη ζώνη κυκλοφορίας ενός μικρού λεωφορείου. Σήμερα που η χρήση αυτή έχει ακυρωθεί, η ζώνη αυτή λειτουργεί προβληματικά ωθώντας την κίνηση κατά μήκος των καταστημάτων.

- Στην σήμανση περιοχών.

Η διαμόρφωση του δαπέδου έχει τη δυνατότητα να γίνει μια γλώσσα η οποία μπορεί να διαβασθεί, να απομνημονευθεί και να δώσει μηνύματα. Έτσι η διαφορά της υφής του δαπέδου στα σταυροδρόμια ή σε σημεία επικίνδυνα λειτουργεί ουσιαστικά κυρίως για τα ΑΜΕΑ, σαν σύστημα BRAILLE.

- Στην ιεράρχηση διακεκριμένων περιοχών.

Η διαφοροποίηση του πλακόστρωτου ανάλογα με τη λειτουργία και το χαρακτήρα της περιοχής, συναντάται και στους παραδοσιακού οικισμούς όπου μετά τον 19^ο αιώνα στον κύριο εμπορικό δρόμο κυριαρχεί ο τύπος του κανονικού τυποποιημένου λιθόστρωτου και στις παρόδους του το παλαιό ελεύθερο λιθόστρωτο.

Την «αρετή» αυτή της ιεράρχησης, την συναντάμε στην συγκεκριμένη περιοχή και είναι εν μέρη αποτέλεσμα της σχεδιαστικής επιλογής των μελετητών και εν μέρη αποτέλεσμα της μεταβολής που προέκυψε στις αρχιτεκτονικές τάσεις ανάμεσα στις δυο χρονικές περιόδους των επεμβάσεων:

α. Το πλάτωμα της Καπνικαρέας διαφοροποιείται με τη χρήση ενός «μαλακού» και «ζεστού» υλικού, όπως ο πορφυρίτης.

β. Η Πεζοδρόμηση της Ερμού ακολουθεί αρκετά διαφορετική αντίληψη από τις επεμβάσεις του 1988, τόσο στην επιλογή ακριβότερων υλικών, όσο και στο χαρακτήρα που προσδίδει ο σχεδιασμός στον χώρο. Ο λιτός και αρκετά «επίσημος» σχεδιασμός αντιπαραβάλλεται στις αρκετά «γραφικές» αναφορές στη «λαϊκή οικοδόμηση» και τη μίξη των υλικών που παρατηρούμε στην πλακόστρωση της Αγ. Μάρκου και της Αγίας Ειρήνης.

⇒ **Η φύτευση**

Η έλλειψη πρασίνου από την Ερμού, είναι ίσως από τα πιο προβληματικά και «άτυχα» σημεία της παρέμβασης. Η κριτική που έχει γίνει, εντάσσεται σε μια γενικότερη αντίδραση για μια σειρά από σύγχρονες αστικές διαμορφώσεις που αγνοούν τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού, όπως η πλατεία Κοτζιά.

Σίγουρα δεν μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι η παρέμβαση στην Ερμού είχε βιοκλιματικές προτεραιότητες. Στην επιλογή της εκτεταμένης δαπεδόστρωσης και στη χρήση της φύτευσης κυριάρχησαν άλλες κατευθύνσεις, όπως η διατήρηση ενός «καθαρού» άξονα κίνησης και η διατήρηση της θέας προς την Βουλή. Με αυτό το σκεπτικό, η μελέτη περιόριζε τη δεντροφύτευση στο φαρδύτερο τμήμα του δρόμου μεταξύ Συντάγματος και Βουλής.

Οι παραπάνω επιλογές χωροθέτησης δεν υποστηρίζονται καθόλου από το μέγεθος και η ποιότητα της φύτευσης που πραγματοποιήθηκε δεν είναι την καθιστά ικανή να εξυπηρετήσει καμία λειτουργία.

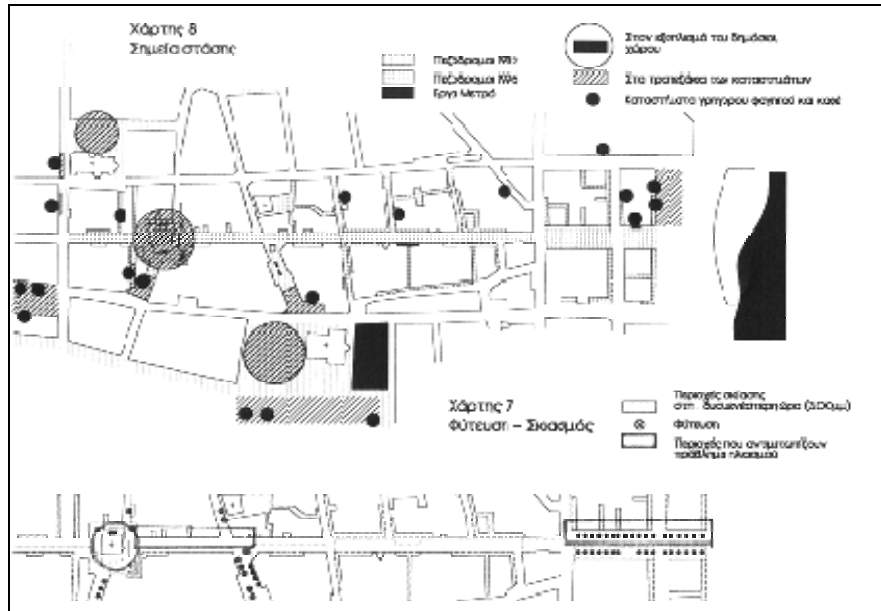
- Η πρακτική λειτουργία - βελτίωση του αστικού μικροκλίματος: Η Ερμού, λόγω του προσανατολισμού της -ο δρόμος αναπτύσσεται επάνω στον άξονα ανατολής - δύσης - δέχεται μεγάλες ποσότητες ηλιασμού ειδικά μετά το μεσημέρι. Τα προβλήματα παρουσιάζονται έντονα στα διευρυμένα τμήματα του δρόμου (χάρτης7)

- Η συμβολική λειτουργία - Σήμανση χώρων στάσης, διάκριση περιοχών.

Η λογική της διατήρησης ενός καθαρού άξονα κίνησης, μπορούσε να υποστηριχθεί αν συνδυαζόταν με μια εκτεταμένη χρήση πρασίνου στις περιοχές στάσης όπως το άνοιγμα της Καπνικαρέας, που αποτελεί και το σημαντικότερο σημείο συγκέντρωσης του κοινού κατά μήκος του δρόμου. Ο ιστορικός χαρακτήρας του χώρου θα μπορούσε να υποστηρίξει μια διαφορετική αντιμετώπιση τόσο στο πράσινο όσο και στη χρήση χωμάτων

²² Alisopp, Bruse.1974

επιφανειών που θα «τόνιζαν» το δίκτυο των πλατωμάτων του παλαιού ιστού. (Πλατεία Καπνικαρέας, Πλατεία Αγ. Ειρήνης κ.α.)



Χάρτης 8: Σημεία στάσης
Χάρτης 7: Φύτευση - σκιασμός

B.2. Η αντίληψη και η λειτουργία του χώρου.

Η χορογραφία του χώρου

Χορογραφία, εδώ εννοείται η κάθε λογής κίνηση που γίνεται επιτρεπτή από τη μορφή του περιβάλλοντος και από τις χρήσεις που αυτό μπορεί να υποστεί. Η κίνηση αυτή δεν είναι μόνο κίνηση ανθρώπων, οριζόντια ή κατακόρυφη και/ ή τροχοφόρων, είναι και οποιαδήποτε κίνηση, η ροή του νερού, η κίνηση της φυλλωσιάς των δέντρων ακόμη και κινούμενες επιγραφές. Η χορογραφία του δρόμου έχει άμεση σχέση με τη μορφή και τον εξοπλισμό του χώρου και κατά συνέπεια με τις λειτουργίες που διευθετεί, ευνοεί και εξυπηρετεί η μορφή αυτή.²³

²³ Alisopp, Bruse.



Χάρτες 4-5-6: Η εναλλαγή στη χορογραφία και τα περιθώρια που αφήνει ο σχεδιασμός για μια ποικιλία καθημερινών και έκτακτων χρήσεων :

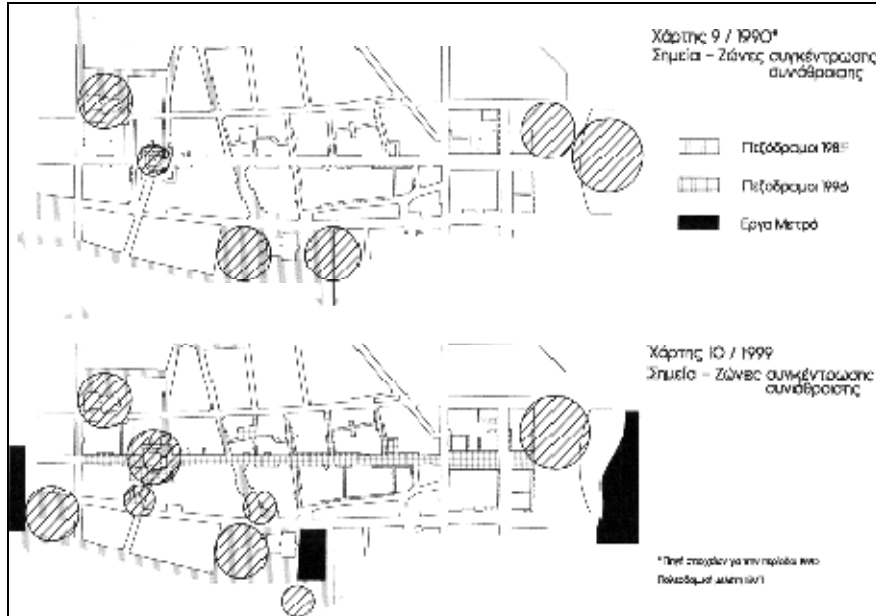
*Η Ερμού το Σάββατο
τις καθημερινές
με κλειστά τα μαγαζιά*

Από τους χάρτες ανάλυσης, προκύπτει ότι ένα από τα πιο χαρακτηριστικά στοιχεία στο χαρακτήρα του δρόμου, είναι η εναλλαγή στο ρυθμό και την ένταση των δραστηριοτήτων.

Ο κενός - άδειος χώρος της πόλης (που ακολουθεί ένα έκτακτο γεγονός όπως μια διαδήλωση) είναι μια προσωρινή και αφύσικη κατάσταση που συνήθως τρομάζει τον κόσμο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο δρόμος, ακόμη και όταν κλείνουν τα εμπορικά δεν νεκρώνει, αλλά περισσότερο αποτελεί μια «ήρεμη» ζώνη της πόλης, στην οποία η κυκλοφορία των πεζών συνεχίζεται όλες τις ώρες της ημέρας.

Ο σχεδιασμός ακολουθεί και ενισχύει την υφιστάμενη λειτουργία του εμπορικού δρόμου δίνοντας έμφαση στην κίνηση. Σημεία στάσης δεν δημιουργούνται κατά μήκος του δρόμου, παρά μόνο στην περιοχή της Καπνικαρέας που αποτελεί και ένα πλάτωμα με υψηλή αισθητική ποιότητα που άμεσα οικειοποιήθηκε από το κοινό με μια ποικιλία χρήσεων.

Η αρκετά λιπή σχεδιαστική αντίληψη δημιουργεί αρκετά ουδέτερο «χαλί» που δεν ορίζει εκείνο τον ρυθμό της κίνησης και αφήνει το περιθώριο εναλλαγής ανάλογα με την ώρα και τη μέρα, ευνοώντας την ανάπτυξη μιας γκάμας καθημερινών και έκτακτων χρήσεων που ήδη συμβαίνουν στον δρόμο: δημοτικές και εμπορικές γιορτές, πολιτικές συγκεντρώσεις κ.α.

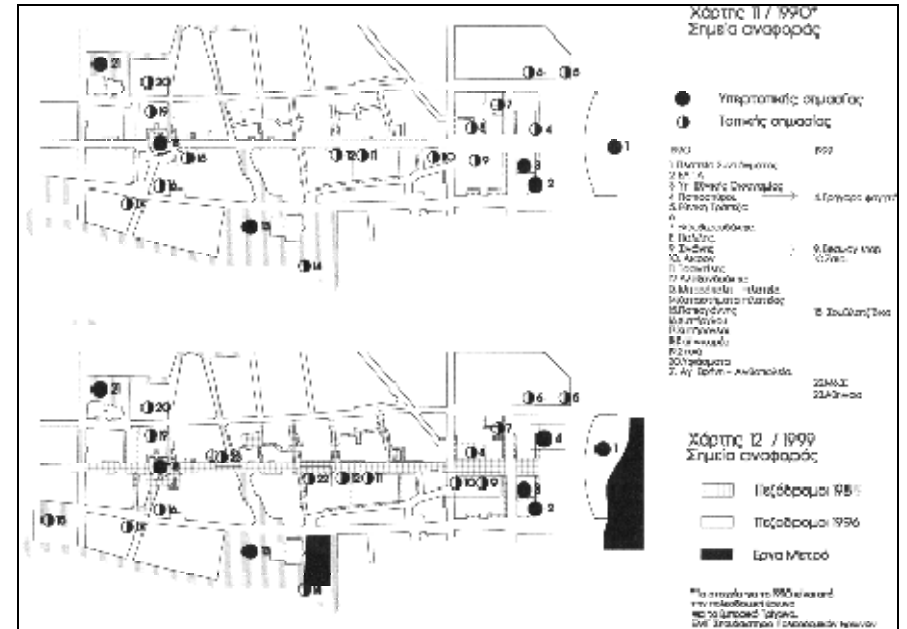


Χάρτες 8-9-10: Η χορογραφία του χώρου: Κίνηση, στάση, σημεία συνάθροισης

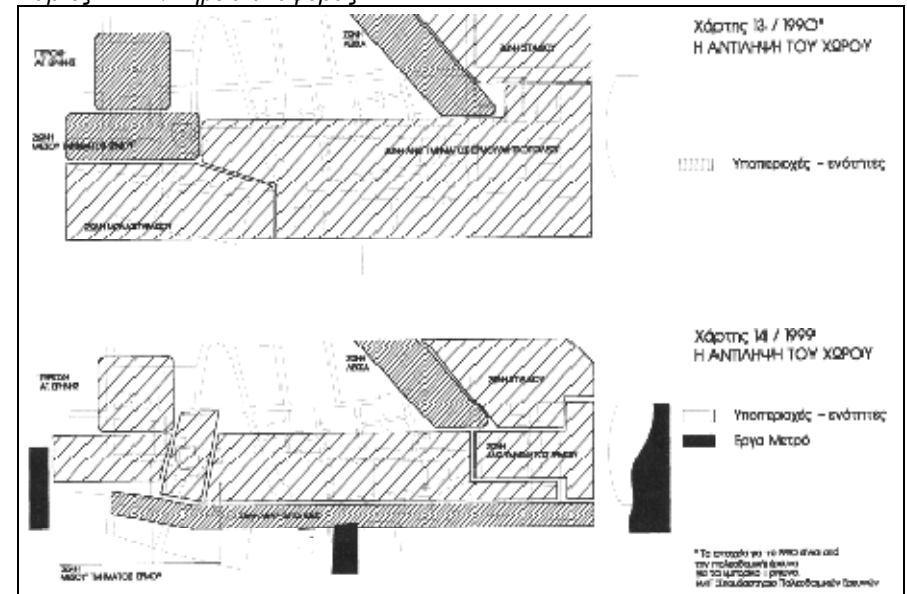
Η αντίληψη του χώρου: Σημεία αναφοράς - Υποπεριοχές - ενότητες.

Ένας από τους μετασχηματισμούς που προκάλεσε η παρέμβαση είναι η λειτουργική και αντιληπτική «ενσωμάτωση» του τμήματος που ορίζεται από την Καπνικαρέα έως την Αιόλου, στη μέση ζώνη του τμήματος της Ερμού.

Ο σχεδιασμός ενισχύει και δεν ανταγωνίζεται την προϋπάρχουσα αντίληψη του χώρου σε ότι αφορά τα σημεία αναφοράς. Αντίθετα τα εργοτάξια του μετρό δημιουργούν προσωρινές «ασυνέχειες» στον αστικό ιστό της πόλης που έχουν αλλάξει κατά πολύ την αντίληψη του χώρου.



Χάρτες 11-12: Σημεία αναφοράς.



Χάρτες 13-14: Υποπεριοχές- ενότητες.

Γ. Ένταξη της επέμβασης σε ένα ευρύτερο πλαίσιο κατευθύνσεων για το κέντρο της πόλης.

Η παρακολούθηση και ο σχολιασμός της διαδικασίας μέσω της οποίας, μια γενική πρόταση, (όπως για παράδειγμα η πεζοδρόμηση σε έναν κεντρικό εμπορικό δρόμο), φτάνει μετά από χρόνια να υλοποιηθεί, δεν στερείται ουσίας και περιεχομένου ειδικά για την ελληνική πραγματικότητα. Στην συγκεκριμένη διαδικασία διακρίνονται κάποιες «αρετές» που δεν είναι πάντα δεδομένες, όπως η ύπαρξη συμμετοχικών διαδικασιών κατά τη λήψη των αποφάσεων και κατά την εφαρμογή, η συμβατότητα με τα γενικότερα σχέδια για το κέντρο ή και απλώς η συνέπεια μεταξύ των δράσεων των διαφόρων φορέων. Το τελευταίο, αξίζει μεγαλύτερης ανάλυσης:

- Η ενίσχυση του αμιγώς εμπορικού χαρακτήρα είναι μια επιλογή που υποστηρίζεται τόσο από τις αρχιτεκτονικές επιλογές της παρέμβασης, όσο και από τους αρμόδιους φορείς που επιβάλουν την διαφύλαξη των επιθυμητών λειτουργιών.
- Η διαμόρφωση ενός «καθαρού» άξονα κίνησης συνεργάζεται με τις μεγάλες παρεμβάσεις στην ευρύτερη περιοχή (Σταθμοί μετρό, ανάπτυξη της δυτικής πλευράς του ιστορικού κέντρου κ.α.)

Δ. Η αποδοχή της επέμβασης

- Από τον τύπο και την επιστημονική κοινότητα.

Είναι άξιο σημείωσης το πόσο λίγο απασχόλησε τον τύπο και την επιστημονική κοινότητα, η υλοποίηση ενός έργου, το οποίο στο παρελθόν αποτελούσε πεδίο μεγάλου προβληματισμού. Χαρακτηριστική και ερμηνευτική αυτής της στάσης είναι και η συνοπτική παρουσίαση της παρέμβασης στο «Χρονικό» των *Αρχιτεκτονικών Θεμάτων* του 1996: «Στις 10 Απριλίου του 1995 κλείνεται το μικρό εμπορικό τρίγωνο και η Ερμού επιτέλους μετά από πολυετείς αναβολές γίνεται πεζόδρομος. Στους αμέσως επόμενους μήνες αυτή η αλλαγή θα φανεί μηδαμινή μπροστά σε άλλες ακόμα πιο εντυπωσιακές εξαγγελίες, όπως να μεταβληθεί η οδός Πειραιώς σε «οδό ονειρών» και να πεζοδρομηθεί η Ιερά Οδός».

- Από τις επιχειρήσεις- εργαζόμενους.

Οι παρεμβάσεις στο κέντρο των πόλεων και ειδικότερα οι πεζοδρομήσεις των κεντρικών εμπορικών και βιοτεχνικών περιοχών είναι μια οικονομική και καθόλου αθώα επιλογή επέμβασης, με άμεσες συνέπειες στον κοινωνικό ιστό και τις δραστηριότητες. Σίγουρα δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι η

συγκεκριμένη παρέμβαση έχει διαφοροποιηθεί σε εντελώς από αυτήν την γενική περιγραφή. Αν όμως την εντάξει κανείς μέσα στη γενικότερη πρακτική των παρεμβάσεων στο κέντρο την πόλης, θα δούμε ότι έχει κάποιες αρετές που για την ελληνική πραγματικότητα δεν είναι χωρίς αξία σημείωσης όπως:

-Η σταδιακή εφαρμογή των πολεοδομικών και θεσμικών παρεμβάσεων, μέσα από μια διαδικασία 10-15 ετών, που έδωσε τη δυνατότητα στους επαγγελματίες της περιοχής να τις αποδεχθούν και να τις αφομοιώσουν.

-Οι συμμετοχικές διαδικασίες που (έως έναν βαθμό) ακολούθησαν όλοι οι φορείς κατά τη διαδικασία διαμόρφωσης της πολιτικής των θεσμικών ή των πολεοδομικών παρεμβάσεων.

- Από τους υπόλοιπους χρήστες του χώρου : το καταναλωτικό κοινό, τους επισκέπτες, τους περαστικούς.

Ξεκινώντας τον σχολιασμό θα πρέπει να τοποθετήσουμε τις τάσεις που διαμορφώνονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, μιας γενικότερης αποδοχής απέναντι στις πεζοδρομήσεις, που έχει διαμορφωθεί μετά από μια εικοσαετία επεμβάσεων. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Φιλιππίδης «Η πεζοποίηση προσφέρει μια ανακούφιση στο κέντρο χωρίς να επιδεινώνει αισθητά εκείνα τα προβλήματα (κυκλοφορίας και στάθμευσης) που θεωρούνται κίβλας «άλυτα»²⁴.

Οι παρεμβάσεις του 1984 που συνέπιπταν με τη γενικότερη ανάκαμψη της εμπορικής δραστηριότητας του κέντρου είχαν ήδη διαμορφώσει μία κατάσταση στο εμπορικό τρίγωνο. Η αποδοχή των καταναλωτών στην πεζοδρόμηση της Ερμού ήταν άμεση και αντικατοπτρίζεται στη μεγάλη αύξηση της αγοραστικής κίνησης.

Αρκετά θετική κρίνεται και η αποδοχή της επέμβασης από τους υπόλοιπους χρήστες του χώρου: τους απλούς περαστικούς και τους επισκέπτες της πόλης. Το «πέρασμα» από την Ερμού, έχει ενταχθεί στην Κυριακάτικη βόλτα, ενώ αποτελεί και μέρος της τουριστικής διαδρομής προς και από το Μοναστηράκι και την Πλάκα.

²⁴ Φιλιππίδης 1990

Αντί επιλόγου

Σχόλια επάνω στην άσκηση του σχολιασμού.

(Παρουσίαση και ο σχολιασμός: χρήση λέξεων πιο «ήπιων» από όρο «κριτική». Παρόλλα αυτά παραμένει μια υπόθεση που δεν είναι αθώα.)

Σε ένα άρθρο του ο Τουρνικιώτης, επαναλαμβάνοντας σκέψεις του Alan Colquhoun οριοθετεί το πρόβλημα της σύγχρονης (αρχιτεκτονικής) κριτικής: «Η κριτική κινείται στο ενδιάμεσο προσωπικής συμπάθειας και συστηματικής ανάλυσης. Η σύγχρονη άσκηση εποικοδομητικής κριτικής χρειάζεται την επαφή της πρακτικής, τη γνώση της ιστορίας, την αντίληψη της θεωρίας και τη συνείδηση των κριτηρίων.»

Μπορείς να χρησιμοποιήσεις αυτήν την υπόθεση και στην περίπτωση του σχολιασμού μιας παρέμβασης στον αστικό χώρο; Πρέπει να αντιστρέψεις τους όρους, τοποθετώντας ιεραρχικά πρώτη την συστηματική ανάλυση και δεύτερο το υποκειμενικό κριτήριο; Σίγουρα στον σχολιασμό μιας αστικής παρέμβασης μπορείς να χρησιμοποιήσεις εργαλεία που δίνουν ποσοτικά, (άρα πιο «ασφαλή» στοιχεία;) Στην πραγματικότητα το υποκειμενικό κριτήριο καθορίζει τόσο τον τρόπο παρουσίασης όσο και την επιλογή των εργαλείων σου.

Αυτό που σίγουρα ισχύει είναι ότι «έχει καταλαγιάσει η ακλόνητη σιγουριά άλλων γενεών». Στόχος της σύγχρονης κριτική δεν είναι να χωρίζει τα «καλά» από τα «κακά» έργα, αλλά να «στρέφεται σε εκείνα που παρουσιάζουν ενδιαφέρον, γιατί μέσα από αρετές και ελαττώματα, όπως έρχονται στο φως με την ψύχραιμη ανάλυση, μπορούν να μας διδάξουν πολλά, να βοηθήσουν την σκέψη μας να ξεδιαλύνει ακόμη περισσότερα.»

- **Γενική βιβλιογραφία.**

Allsopp, Bruce, *Towards a humane architecture*, London 1974

ΕΜΠ, *Μικρομεσαίες μεταποιητικές επιχειρήσεις στον ιστό της πόλης*, Αθήνα 1996.

Μαντουβάλου Μ., Πολύζος Γ., *Αστικοποίηση στην Ελλάδα πριν το 1920*, Αθήνα 1980

Moughtin, Oc, Tiesdell, *Urban Design*.

Pussack H. *Αρχιτέκτονες της νεοκλασικής Αθήνας*

Τραυλλός Ι., *Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών*, Αθήνα 1960.

ΥΠ.ΠΟ., Αθήνα Πρωτεύουσα πόλη, Αθήνα 1985.

Φιλιππίδης Δ., *Για την Ελληνική πόλη*, Αθήνα 1990.

Φιλιππίδης Δ., *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική*, Αθήνα 1984.

- **Ειδική βιβλιογραφία.**

Μελέτες / επιστημονικές έρευνες / θεσμικά κείμενα .

ΕΜΠ , Σπουδαστήριο πολεοδομικών μελετών, *Πολεοδομική έρευνα και προγραμματισμός αναβάθμισης για το εμπορικό τρίγωνο*, Α,Β,Γ φάση, 1989-1991.

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Χρήσεις γης στο εμπορικό τρίγωνο*, 1992.

ΟΡΣΠΠΑ, *Σχεδιασμός μητροπολιτικής περιφέρειας για μια βιώσιμη ανάπτυξη*.

ΥΠΕΧΩΔΕ, Ενημερωτικό φυλλάδιο για τις πεζοδρομήσεις στο ε.τ.. 1995

ΥΠΕΧΩΔΕ, *Πεζοδρομήσεις στο παλιό εμπορικό τρίγωνο*, 1988.

Αποδελτίωση ημερήσιου και περιοδικού τύπου :

Κάραλης Σ., *Τα ιστορικά καταστήματα της Αθήνας*, Καθημερινή 12-10-97

Παναγόπουλος Π., *Ναι στο κλείσιμο του κέντρου από τους φορείς*, Καθημερινή 10-3-95.

Τουρνικιώτης , *Η Σύγχρονη Λειτουργία της Κριτικής*, Θέματα χώρου & Τεχνών 1994

Χαρωντάκης Δ., *Οι καταναλωτές γυρίζουν μετά από χρόνια στο κέντρο της πρωτεύουσας*, Βήμα 31-10-93.

Φιλιππίδης Δ., *Το χρονικό*, Αρχιτεκτονικά θέματα 95-97