

ΟΜΟΝΟΙΑ – τα πάθη, το παρελθόν και το παρόν της

Μαΐου 29, 2008 από kikitri

Κική Τριανταφύλλη

<http://kikitriantafylli.wordpress.com>

Η πλατεία του μέλλοντός μας

Πριν από μερικά χρόνια η Ομόνοια έμοιαζε πολύ γερασμένη, στην πραγματικότητα όμως είναι μια πλατεία νεαρή. Η εικόνα της έχει αλλάξει πάρα πολλές φορές, αλλά η πρόσφατη ανάπλασή της, με αφορμή τη δημιουργία του μετρό είναι στην ουσία ο τρίτος μεγάλος σταθμός στην ιστορία της.



Η Ομόνοια γεννήθηκε την εποχή που άνθισε το νεοκλασικό μας παρελθόν και μετράει μόλις ενάμισι αιώνες ζωής, παρόλα αυτά έχει προλάβει να αλλάξει πρόσωπο πολλές φορές. Στη μνήμη μας είναι ακόμα αποτυπωμένο το κυκλικό της σχήμα, οι παλιότεροι εξακολουθούν να την συνδέουν με δέντρα -ψηλά κάποτε σε σχέση με το ύψος των κτιρίων- παρτέρια και κιόσκια με λουλούδια, και με το συντριβάνι αργότερα ή το “Δρομέα”, που πέρασε κι αυτός για λίγο από την πλατεία πριν μετακομίσει οριστικά απέναντι από το Χίλτον. Από εκείνη τη νεοκλασική εποχή, ελάχιστα κτίρια διασώθηκαν, τα περισσότερα ψήλωσαν τόσο πολύ ώστε το άνοιγμα της πλατείας να φαντάζει πια “σαν σμίκρυνση 60% στο φωτοτυπικό”, όπως συμβαίνει άλλωστε και με όλα τα πεζοδρόμια της Αθήνας. Εντωμεταξύ, ο αριθμός των ανθρώπων, που κυκλοφορούν γύρω από την Ομόνοια, διασταυρώνονται και μπαινοβγαίνουν στον ηλεκτρικό, αυξήθηκε δραματικά την τελευταία δεκαετία. Κάτοικοι της πόλης ή από αλλού, περαστικοί, τουρίστες, επισκέπτες, έλληνες και ξένοι, εργαζόμενοι, ταξιδιώτες, μετανάστες και πρόσφυγες, νεαρά παιδιά και ηλικιωμένοι, βιαστικοί και αργόσχολοι συναντιούνται καθημερινά εδώ στην καρδιά της Αθήνας και προσδιορίζουν το ρόλο της “αγοράς” που είχε από την αρχή και εξακολουθεί να έχει η ιστορική πλατεία.



Η αλλαγή του αιώνα και της χιλιετίας σηματοδότησε για την Ομόνοια και την γύρω περιοχή την απαρχή για ένα πρόσωπο διαφορετικό και αναβαθμισμένο. Τα παλιά κτίρια ανακαινίστηκαν, μεγάλα πολυκαταστήματα εμφανίστηκαν στην περιοχή και μετά από μια εμπειριστατωμένη μελέτη έγιναν σημαντικές κυκλοφοριακές αλλαγές, που ανακούφισαν πολύ την κυκλοφορία, ακόμη και το σχήμα της Ομόνοιας άλλαξε γα να διευκολυνθούν οι πεζοί. Το έργο όμως της βραβευμένης αρχιτεκτονικής μελέτης δεν ολοκληρώθηκε ποτέ στη μορφή που το είχαν εμπνευσθεί οι τέσσερεις νεαροί μελετητές. Κατά τη διάρκεια των εργασιών, οι κατασκευαστές έκαναν ήδη κάποιες αλλαγές και παρεμβάσεις, και όταν η νέα πλατεία αποκαλύφθηκε, οι συζητήσεις φούντωσαν, τόσο για το αν ικανοποιεί ανάγκες όσο και για το αισθητικό αποτέλεσμα της ανάπλασης. Και μετά από μια ξαφνική σύσκεψη, οι τρεις αρμόδιοι φορείς, το ΥΠΕΧΩΔΕ, ο Δήμος Αθηναίων και η Εταιρεία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας που είχε αναλάβει τη μελέτη της ανάπλασης ανακοίνωσαν ότι η πλατεία Ομοנוίας θα αλλάξει και πάλι! Η έλλειψη πρασίνου, το αντιαισθητικό τοιχίο από την πλευρά της Γ' Σεπτεμβρίου, που προοριζόταν να γίνει καταρράκτης αλλά κρύβει την Ακρόπολη, οι αεραγωγοί του μετρό που μοιάζουν με αυθαίρετο πάνω στην πλατεία, ένα ανάλαφρο γλυπτό που χάνεται όμως μέσα στη σύγχυση των γραμμών και ξαναβάζει επι τάπητος το θέμα της ενσωμάτωσης των έργων τέχνης στο περιβάλλον, μια γιγαντοοθόνη που δεν τοποθετήθηκε τελικά, ακόμη και τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν, έγιναν αντικείμενο έντονων αντιπαραθέσεων και συζητήσεων από όλους τους εμπλεκόμενους.

Τα πάθη της πλατείας

Η ανικανότητα των δημόσιων φορέων να διαχειριστούν τα ζητήματα της πόλης, η ψύχωση με το πράσινο και η απουσία ιδεών για το μέλλον της Αθήνας είναι τα τρία ανοικτά προβλήματα που διασταυρώνονται στην πλατεία Ομοנוίας. «Αν δεν λύσουμε αυτά τα τρία προβλήματα, όσες φορές και αν την ξανασχεδιάσουμε θα σκοντάψουμε πάντα στην κακή τους κυκλοφοριακή συνένωση» λέει ο αρχιτέκτονας Γιώργος Τζιριτζιλάκης: «Στην ουσία, με τη σημερινή της μορφή, η Ομόνοια άνοιξε τους ασκούς για να συζητήσουμε χωρίς αντιδράσεις πανικού για το πώς θέλουμε τους δημόσιους χώρους. Οι δημόσιοι χώροι είναι προϊόν πολιτικής και κοινωνικής συναίνεσης,

και για το λόγο αυτό υπάρχουν οι διαγωνισμοί, τα φυτώρια δηλαδή των νέων ιδεών. Η Ομόνοια που είναι δημόσιος χώρος από τους πιο περίπλοκους έχει λοιπόν, να κάνει με το συνολικό σχεδιασμό της πόλης. Στην περίπτωση της ο διαγωνισμός έγινε, τελικά όμως, προέκυψε κάτι άλλο που δεν αναγνωρίζει κανείς. Και τώρα όλοι, πολίτες και πολιτικοί καταφεύγουν όπως συνήθως στην αμυντική λύση του πρασίνου. «Και ενώ έχουμε τεράστιο πρόβλημα από την έλλειψη του και χρειάζεται στρατηγικός σχεδιασμός για την ενίσχυσή του πρασίνου στην περιφέρεια και τις υποβαθμισμένες περιοχές, νομίζουμε ότι με το να βάλουμε πέντε δέντρα στην Ομόνοια θα λύσουμε το πρόβλημα. Πιστεύω όμως ότι το σοκ που προκάλεσε η σημερινή της εικόνα είναι μια ευκαιρία να μιλήσουμε συνολικά για την Αθήνα». Οι πλατείες είναι κάτι άλλο πια, δεν είναι ούτε κήπος ούτε αυλή σπιτιού κανενός, πολύ περισσότερο κάποιων που τις «βλέπουν» αφ' υψηλού. Η Ομόνοια ειδικά είναι ένας χώρος όλο νεύρο, η πιο ζωντανή ίσως πλατεία της πόλης μας όπου αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες από τους ανθρώπους που κυρίως συγκεντρώνονται σ' αυτή.» Πως φαντάζεται λοιπόν ένας αρχιτέκτονας την πλατεία του μέλλοντός μας; «Προσωπικά θα ήθελα να συμβολίζει το όραμα της ανοικτής δυνατότητας. Να είναι ένας ανοικτός, εύπλαστος χώρος, χωρίς σταθερά στοιχεία γιατί δημιουργούν δεσμεύσεις, που θα ορίζεται κάθε φορά από τη ροή των ανθρωπίνων σχέσεων. Αυτή η ροή να δημιουργεί κάθε φορά την πλατεία. Ένα λευκό χαρτί που θα μπορεί να προσθέτει κανείς ότι θέλει και μετά θα μπορεί να το σβήνει, ένα παλίμψηστο δηλαδή για να ξαναγράφεται κάθε τόσο κάτι άλλο»

Με το βλέμμα του περαστικού



Η λύση που άλλαξε ριζικά την κυκλοφορία γύρω από την πλατεία Ομονοίας ήταν ένα φωτεινό παράδειγμα συνεργασίας για το πως πρέπει να γίνονται οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις, πως να συναποφασίζονται από τους φορείς και πως να υλοποιούνται. Το ΥΠΕΧΩΔΕ, ο Δήμος Αθηναίων, η Αττικόν Μετρό και η ΕΑΧΑ α.ε. συνεργάστηκαν με υποδειγματικό τρόπο για να διερευνηθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Η λύση που δόθηκε τελικά βρήκε απολύτως σύμφωνο τον σύλλογο των ελλήνων συγκοινωνιολόγων και χρησιμοποιήθηκε από τους περισσότερους μελετητές, που συμμετείχαν στον αρχιτεκτονικό

διαγωνισμό για την ανάπλαση της πλατείας, αν και, δεν ήταν υποχρεωτική. Καταργήθηκαν κάποιες περιπορίες, έγιναν οι απαραίτητες μονοδρομήσεις και μ' αυτόν τον τρόπο εξασφαλίστηκε μεγαλύτερος χώρος για τους πεζούς. Σύντομα μάλιστα ο πεζόδρομος της οδού Αθηνάς θα συνδέει την Ομόνοια με την Ακρόπολη "Το ζητούμενο σ' αυτή την πόλη είναι να διαμορφωθούν περισσότεροι και πιο όμορφοι χώροι για τους πεζούς και προσωπικά με βρίσκει σύμφωνη η αρχική σκέψη η Αθηνάς να είναι ένας δρόμος ήπιας κυκλοφορίας μονό για λεωφορεία" λέει η συγκοινωνιολόγος Ολυ Σισμάνη. "Η κυκλοφορία τους δεν αναιρεί τον πεζόδρομο αντίθετα αποθαρρύνει την παράνομη στάθμευση που όλοι ξέρουμε ότι αυτή είναι τελικά που τον καταργεί. Το κυκλοφοριακό λοιπόν γύρω από την Ομόνοια λειτουργεί καλά προς το παρόν γιατί υπήρξε μεγάλη αστυνόμευση από την αρχή και ο κόσμος φοβάται να παρκάρει, αν ξεχάσω όμως ότι είναι συγκοινωνιολόγος δεν μ' αρέσει η πλατεία έτσι όπως είναι σήμερα.

"Έχω την αίσθηση ότι είναι ένα έργο ημιτελές, ότι κι άλλα πράγματα είναι να γίνουν. Κι εγώ περιμένω να αποκτήσει χρώμα η Ομόνοια και χαρακτήρα. Αυτή τη στιγμή είναι μια επιφάνεια σχεδόν καθαρή με κάποιες προεξοχές, ειδικά ο εξαερισμός είναι που περίμενα με κάποιον τρόπο να καλυφθεί και να μικρύνει πιθανόν αλλά αυτό είναι θέμα αρχιτεκτονικό, ας περιμένουμε." Η Ολυ Σισμάνη θα ήθελε σήμερα πια "να γίνει η Ομόνοια μια πολύχρωμη πλατεία, όπως είναι στην πραγματικότητα", γιατί αν τη δεις άδεια -και μια πλατεία υπάρχει και άδεια- δεν σου δηλώνει τι συμβαίνει πάνω σ' αυτήν. "Με σταθερά πολύχρωμα στοιχεία για να μου θυμίζουν αυτό που συμβαίνει εδώ καθημερινά, δηλαδή τη μείξη των λαών και των πολιτισμών τους. Αυτό το τόσο έντονο σήμερα πια, πολυπολιτισμικό χαρακτηριστικό της πλατείας δεν υποδηλώνεται με κανένα τρόπο. "Θα μπορούσε να γίνει με έργα όχι μόνο ελληνικά, μόνιμα ή εναλλασσόμενα, κάτι σαν υπαίθρια έκθεση έργων τέχνης που θα δίνουν το δυνατό τους χρώμα στην πλατεία. Σίγουρα θα ήθελα και λίγο πράσινο, γιατί είναι ένα βασικό χρώμα και ο πιο ωραίος τρόπος να το εντάξεις κάπου είναι με φυτά αλλά δεν νομίζω ότι θα λειτουργήσει εδώ πια. Και επειδή μεγάλωσα στα Εξάρχεια δεν ξεχνάω ότι κάποτε περνάγαμε όλοι από την Ομόνοια για τηγανητά αυγά και ανθόγαλο με μέλι στον Μέγα Αλέξανδρο ή για να πάρουμε εφημερίδα από τους πάγκους τα Σαββατόβραδα. Ο πάγκος με τις εφημερίδες είναι μια παραδοσιακή λειτουργία της Ομόνοιας που δεν μπορεί και δεν πρέπει να την αναιρέσεις...»

Κάθε μέρα στην πλατεία



Η Στέλλα Λούβαρη είναι υπάλληλος σε ένα από τα μεγάλα καταστήματα της Πλατείας Ομονοίας. “Ζει” την πλατεία καθημερινά πολύ περισσότερες ώρες από οποιονδήποτε περαστικό, την βλέπει μάλιστα συνεχώς από το πόστο της. Της αρέσει γιατί είναι καθαρή παρόλο το πλήθος του κόσμου που περνάει καθημερινά από δω: “Υπάρχουν, συνεργεία που καθαρίζουν γύρω γύρω συνεχώς. Ίσως χρειάζονται περισσότεροι κάδοι απορριμμάτων, τα έργα όμως συνεχίζονται, δεν ξέρουμε ακόμη, μπορεί να βάλουν κι’ άλλους μέχρι να τελειώσουν. Πιστεύει ότι το κυκλοφοριακό λύθηκε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο: “Οι περαστικοί περπατάνε επιτέλους πιο εύκολα, τώρα που μεγάλωσαν τα πεζοδρόμια. Από την άλλη πλευρά τα αυτοκίνητα δεν είναι δυνατόν να σταματήσουν να περνάνε από την Ομόνοια,- υπάρχουν τόσα πολλά γραφεία, καταστήματα και ξενοδοχεία που χρειάζονται τροφοδοσία- είναι ανάγκη να περνάνε λεωφορεία, τρόλεϊ, μεταφορικά μέσα κάθε είδους.” Διαφωνεί με την ιδέα του πρασίνου και πολύ λογικά: “Όλοι φωνάζουν για το πράσινο και λένε να βάλουμε δέντρα, μα που να τα φυτέψουμε στην Ομόνοια; Τα δέντρα θέλουν γη, εδώ από κάτω όμως υπάρχουν οι σήραγγες του μετρό. Λουλούδια θέλει η πλατεία αυτή, πολλά λουλούδια για να γίνει πιο όμορφη και ένα συντριβάνι για δροσιά.” Ανησυχεί μήπως στο μέλλον η πλατεία “κλείσει” και “χτιστεί” ακόμη περισσότερο: “Η πλατεία Ομονοίας είναι τελικά πολύ μικρή, τίποτα άλλο δεν χωράει επάνω. Ούτε καν δέντρα πόσο μάλλον, κτίσματα ή άλλα ογκώδη αντικείμενα” Και στενοχωριέται γιατί το έργο του Ζογγολόπουλου, του πιο σημαντικού Έλληνα γλύπτη δεν ταιριάζει καθόλου σ’ αυτή την πλατεία: “Είναι κρίμα γιατί δύσκολα καταλαβαίνει κανείς ότι είναι έργο τέχνης. Με την πρώτη ματιά νομίζεις ότι είναι ένα αντικείμενο που έχει κάποια χρήση μέχρι να τελειώσουν τα έργα στην πλατεία.”

Η παιδική ματιά

Ο Βάιος Τριανταφύλλου είναι ένα παιδί της σύγχρονης Αθήνας, που περνάει πολύ συχνά από την πλατεία Ομόνοιας: περαστικός με το αυτοκίνητο ή με τα πόδια, προτιμάει, βεβαίως, όπως όλα τα παιδιά να μπαινοβγαίνει στο μετρό. Η αγαπημένη του βόλτα είναι στην Ακρόπολη και στην Πλάκα, όπου πάει συχνά με τους γονείς του. «Μ' αρέσει πολύ η Ομόνοια γιατί είναι πάντα γεμάτη κόσμο» λέει ο πιτσιρικός των εννιά χρονών. Γι' αυτό ίσως και στο σχολείο, στο μάθημα για την Αθήνα, η Ομόνοια του έκανε μεγάλη εντύπωση. «Μ' άρεσε όμως όπως ήταν παλιά με τα πολλά δέντρα και τα νεοκλασικά σπίτια και περισσότερο όταν είχε τα περίπτερα και τις οκτώ μούσες. Ο δάσκαλος μας είπε ότι αντί για εννιά έβαλαν οκτώ για λόγους συμμετρίας, τώρα γιατί δεν τους άρεσε η Καλλιόπη και την άφησαν απέξω κανείς δεν ξέρει. Εγώ λέω ότι λέγανε Καλλιόπη τη γυναίκα του αρχιτέκτονα, χώρισαν και δεν ήθελε ούτε στην Πλατεία να τη βλέπει...». Ο Βάιος δεν είναι πολύ ευχαριστημένος με την πλατεία όπως είναι σήμερα. Τα τεράστια κτίρια έτσι κι αλλιώς δεν του αρέσουν. Προτιμάει τα μικρά νεοκλασικά με τις αυλές. Και τι να τα κάνουμε τώρα αυτά που έγιναν; «Να τα γκρεμίσουμε, είναι απλό... Δεν έχουν καθόλου φαντασία αυτοί που την έκαναν έτσι. Αν βάζανε τα παιδιά που συναντιούνται στην πλατεία να τη φτιάξουν είμαι σίγουρος ότι θα την έκαναν καλύτερη...» Τι θάθελε ένα παιδί να έχει η πλατεία σήμερα; «Δέντρα γιατί κάνει πολύ ζέστη το καλοκαίρι, μια μικρή παιδική χαρά για να παίζουν τα παιδιά όση ώρα περιμένουν, και να μην περνάνε αυτοκίνητα για να μπορούν να περπατάνε ήσυχα οι άνθρωποι που πηγαίνουν στην Ακρόπολη...»

Οι σταθμοί της πλατείας

- Μόλις 150 χρόνια έχουν περάσει από τη χάραξη και την κατασκευή των λεωφόρων Σταδίου, Πανεπιστημίου, Αθηνάς και των παρόδων τους. Την ίδια εποχή ισοπεδώθηκε και στρώθηκε η Ομόνοια και συμπτωματικά το σχήμα της ήταν ανάλογο του σημερινού. Τριγύρω κυκλοφορούσαν κάρρα και άμαξες με άλογα. Το 1890 κατασκευάστηκε η σήραγγα από το Θησείο μέχρι την Ομόνοια για την επέκταση του σιδηροδρόμου Αθηνών Πειραιώς. Το 1910 η στρογγυλή πλέον πλατεία Ομόνοιας ηλεκτροφωτίστηκε και γύρω της τοποθετήθηκαν οι εναέριες γραμμές των ηλεκτροκίνητων τραμ και των τηλεφωνικών γραμμών.
- Η πλατεία σκάφτηκε το 1926 για την κατασκευή του νέου πλέον σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου που εγκαινιάστηκε το 1930. Ο απαραίτητος εξαερισμός του υπόγειου σταθμού οδήγησε στη δημιουργία ενός τσιμεντένιου αεραγωγού που έμοιαζε με καπνοδόχο εργοστασίου. Ένα χρόνο αργότερα για λόγους αισθητικής και συμμετρίας ο Δήμος Αθηναίων επί δημαρχίας Σπ. Μερκούρη τοποθέτησε άλλες επτά στήλες στην πλακοστρωμένη πλατεία. Στη βάση τους δημιουργήθηκαν βάθρα – περίπτερα που είχαν στις οροφές τους τα

αγάλματα οκτώ μουσών. Το 1936, επί δημαρχίας Κοτζιά, οι μούσες αφαιρέθηκαν και με τα χρόνια έφυγαν και οι στήλες.

- Δέκα χρόνια αργότερα τα τσιμεντένια περίπτερα υπήρχαν ακόμη, είχαν δημιουργηθεί όμως παρτέρια και κιόσκια που πούλαγαν λουλούδια. Με τα χρόνια τα λουλούδια έφυγαν ήρθε το συντριβάνι για να δώσει μια πνοή δροσιάς, που έδωσε όμως κι αυτό τη θέση του στο γυάλινο “Δρομέα”. Τα έργα του μετρό της Αθήνας έγιναν αφορμή να ξανασκαφτεί και να σχεδιαστεί από την αρχή η πλατεία. Η αισθητική της όμως συνεχίζει να αποτελεί σημείο τριβής.

Η Ομόνοια όπως τη θέλουμε

Τέσσερις νέοι αρχιτέκτονες, οι Αριάδνη Βοζάνη, Γρηγόρης Δεσύλλας, Μαριαλένα Κάτσικα και ο Θοδωρής Τσιάτας κέρδισαν το πρώτο βραβείο του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που διενεργήθηκε από την Εταιρεία Ενοποίησης Αρχιτεκτονικών Χώρων Αθήνας για τη μελέτη ανάπλασης της Ομόνοιας. Στην επιτροπή που τους έκρινε υπήρχαν εκπρόσωποι όλων των θεσμοθετημένων φορέων για τους αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς, εκπρόσωποι, δηλαδή, του Τεχνικού Επιμελητηρίου, του συλλόγου αρχιτεκτόνων, της Αρχιτεκτονικής και της Αρχαιολογικής Σχολής.

Πριν καν όμως ολοκληρωθεί το έργο σύμφωνα με τη βραβευμένη μελέτη άρχισε η κριτική, οι περικοπές και οι αλλαγές της κατασκευής, όπως συμβαίνει συχνά από φόβο συνήθως στην τολμηρότητα της αρχιτεκτονική σύλληψης. Και τότε ούτε ο αρχιτέκτονας αναγνωρίζει την αρχική του σύλληψη ούτε ο πελάτης είναι ευχαριστημένος. « Είναι πιθανό στην πλατεία Ομονοίας να έχουν γίνει ορισμένα σφάλματα» λέει ο πολεοδόμος Γιάννης Πολύζος, και Πρόεδρος της Σχολής Αρχιτεκτόνων του Μετσόβιου Πολυτεχνείου, «που μπορεί να είναι των μελετητών, του αγωνοθέτη, ή των αυθαίρετων πιθανόν κατασκευών της Αττικό Μετρό, υπάρχει όμως και επιτροπή κρίσης η οποία ευθύνεται. Η αλλαγή στην πλατεία και στην κάθε πλατεία είναι αποτέλεσμα πολλών πραγμάτων, αλλά όταν έχει γίνει με ένα καταξιωμένο διαγωνισμό πρέπει να σεβόμαστε το έργο, που πρέπει να ολοκληρωθεί στην αρχική του σύλληψη. «Υλοποιείς, λοιπόν, το πρώτο βραβείο και αφήνεις να κριθεί μέσα στο χρόνο. Και αν πράγματι δεν καταξιώνεται στη συνείδηση του Αθηναίου πολίτη μετά από ένα χρονικό διάστημα το ξανακάνεις»

Αδημοσίευτο από τον Ιούλιο 2003