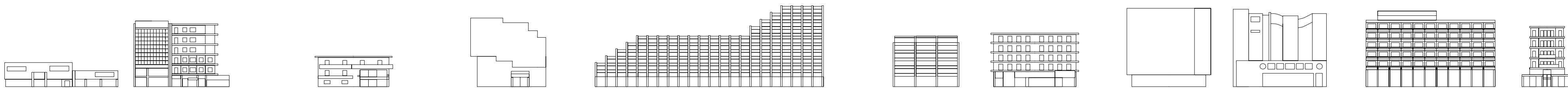


ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα ερευνητική εργασία εξετάζει ως μελέτη περίπτωσης τη δυναμική εξέλιξη της λεωφόρου Συγγρού από το σχεδιασμό, τη χάραξη και τη παράδοση της στην κυκλοφορία, μέχρι τη σημερινή μορφή, χρήση και λειτουργία της ως σύγχρονης λεωφόρου της Αθήνας. Στο πλαίσιο της έρευνας γίνεται μια απόπειρα ερμηνείας του καθημερινού χώρου της λ. Συγγρού, υπό το πρίσμα της αρχιτεκτονικής των ταχυτήτων, της εικόνας και της κατανάλωσης. Πρόκειται για μια ιδιόμορφη περίπτωση οδικής αρτηρίας σε ένα φόντο θεαματικού χαρακτήρα και περιεχομένου το οποίο παρουσιάζει ετερόκλητα ή και αντιφατικά στοιχεία.



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ		08-12
	ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΞΟΧΙΚΟ ΔΡΟΜΟ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΕΝΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ	
ΕΝΟΤΗΤΑ 1	ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ	16-86
1.01	ΣΤΟ ΠΝΕΥΜΑ ΕΝΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ (1900-1960)	16
1.02	“ΤΟ ΧΡΥΣΟ ΜΥΣΤΡΙ ΤΟΥ ΠΑΤΤΑΚΟΥ” ΩΣ ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΡΝΟΥ (1960-1980)	56
1.03	ΟΙ <i>ΚΑΡΕΚΛΑΔΕΣ</i> ΤΗΣ BARBARELLA (1980-2000)	68
1.04	ΣΤΟΝ ΑΠΟΗΧΟ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ (2000-2020)	78
ΕΝΟΤΗΤΑ 2	Η Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΣΗΜΕΡΑ	90-134
2.05	ΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ	90
2.06	ΤΟΠΟΣΗΜΑ	100
2.07	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ 1η ερμηνεία	118
2.08	ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ 2η ερμηνεία	126
ΕΝΟΤΗΤΑ 3	ΤΟ ΥΦΟΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ	138-228
3.06	ΤΟ “ΤΙΜΙΟ” SUNSET STRIP	138
3.07	SYGGROU STRIP “teasing”	148
3.08	ΚΑΜΒΑΔΕΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ	160
3.09	“ΤΟ ΩΡΑΙΟΤΕΡΟ ΠΛΑΣΜΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ”	180
ΕΠΙΛΟΓΟΣ		216
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ		230-234

Η ερευνητική εργασία είναι αφιερωμένη στην Κορίνα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

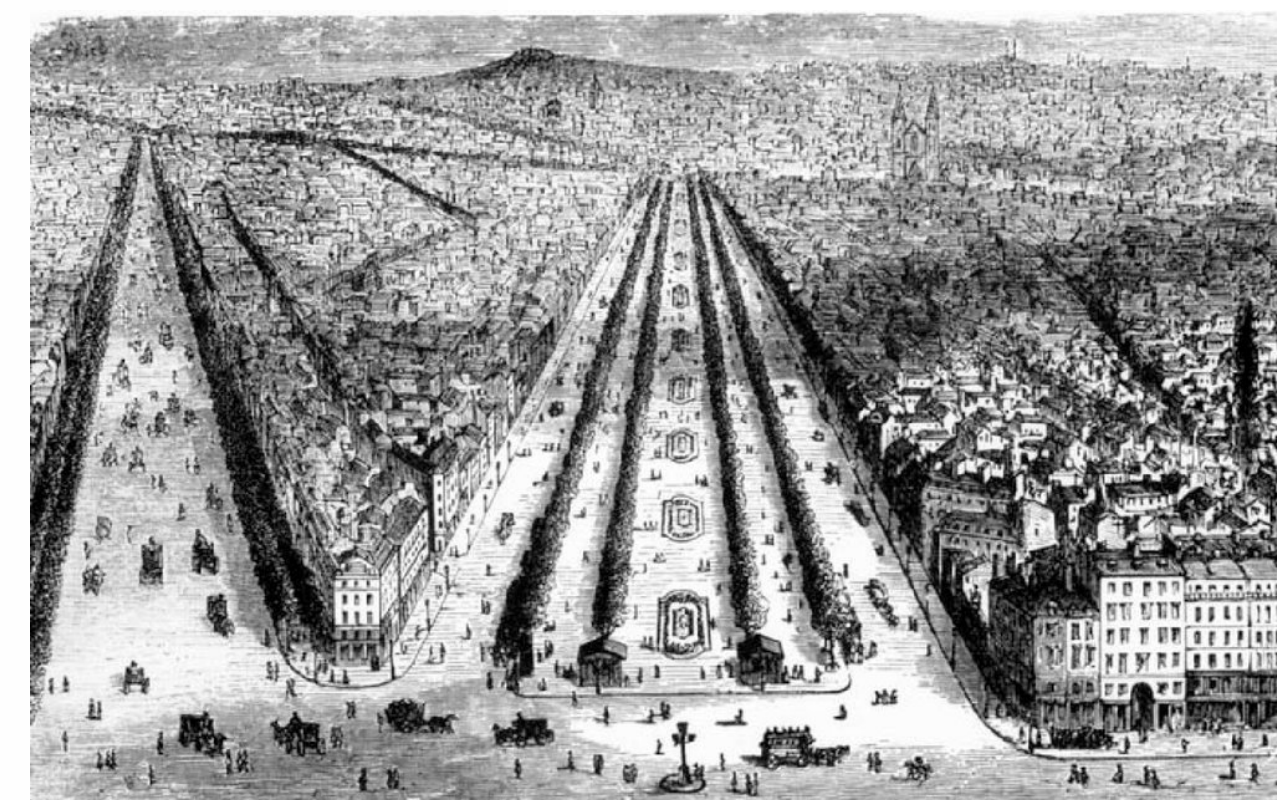
ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΞΟΧΙΚΟ ΔΡΟΜΟ,
ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΕΝΗ ΛΕΩΦΟΡΟ
ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΞΟΧΙΚΟ ΔΡΟΜΟ, ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΕΝΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

Παρατηρώντας, τις κοινωνικοοικονομικές μεταβολές, που επικράτησαν στην Ελλάδα από τους Α΄ Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας του 1896 έως τα τέλη της δεκαετίας του '70 και συνεξετάζοντας τις αναπόφευκτες επιρροές Αμερικής και Ευρώπης στη διαμόρφωση του αστικού τοπίου, θα αντιληφθούμε πόσο σπουδαίο και εμβληματικό έργο, φαινόταν στα μάτια του κατοίκου της Αθήνας η δημιουργία της Λ.Συγγρού, το 1904.⁽¹⁾ Για τα ελληνικά δεδομένα της εποχής ο νέος δρόμος (που ασφαλτοστρώθηκε το 1925), σαν έκταση, φόρμα και προφίλ αποτελούσε ένα τεχνολογικό όραμα και επίτευγμα.

Η κατασκευή της ευθύγραμμης λεωφόρου προς το Φάληρο στις αρχές του 20ου αιώνα αποτέλεσε οργανωτικό στοιχείο και αστικό συντελεστή στην ανάπτυξη της Αθήνας, κυρίως μετά την ολοκληρωμένη της ανακατασκευή το 1959.⁽²⁾

Η λεωφόρος αυτή παρουσιάζει χαρακτηριστικές ομοιότητες με τους αμερικανικούς τύπους δρόμων, οι οποίοι ακολουθούν μια συγκεκριμένη τυπολογία και λειτουργία προσαρμοζόμενες στις ανάγκες της αυτοκίνησης τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Οι τότε εικόνες του σχεδιασμού και της κατασκευής της, την προσιδιάζουν με τις ονομαζόμενες Parkways, μια μορφή λεωφόρων αναψυχής, η οποία αναδείχθηκε το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα στις σχετικά νέες πόλεις της βόρειας Αμερικής. Επρόκειτο για μια νέα τυπολογία δρόμου με πολλαπλούς διαδρόμους κυκλοφορίας, η οποία αποτελεί την αμερικάνικη εκδοχή της τυπολογίας του ευρωπαϊκού βουλεβάρτου.⁽³⁾



Boulevard Richard - Lenoir, 1861-63, Παρίσι,
Παράδειγμα των βουλεβάρτων του Haussmann
που συνέβαλαν στον όλο μετασχηματισμό των πόλεων.

¹ Στον Τύπο της εποχής υπάρχει σειρά άρθρων που μνησούν τη νέα λεωφόρο προς τη θάλασσα η οποία "είναι μοναδική καθ'όλην την ανατολήν" και η οποία "μοιάζει με αληθινό πάρκο μιας μοντέρνας μπρόπολης"
Βλ. σχετικά Εφημερίδα Σκριπ, *Η λεωφόρος Συγγρού. Η αποπεράτωση του έργου, Η παραδοσις της οδού*, 21 Νοεμβρίου 1904,
Εφημερίδα Το άστυ, *Η λεωφόρος Συγγρού, Τα χθεσινά εγκαίνια*, 21 Νοεμβρίου 1904

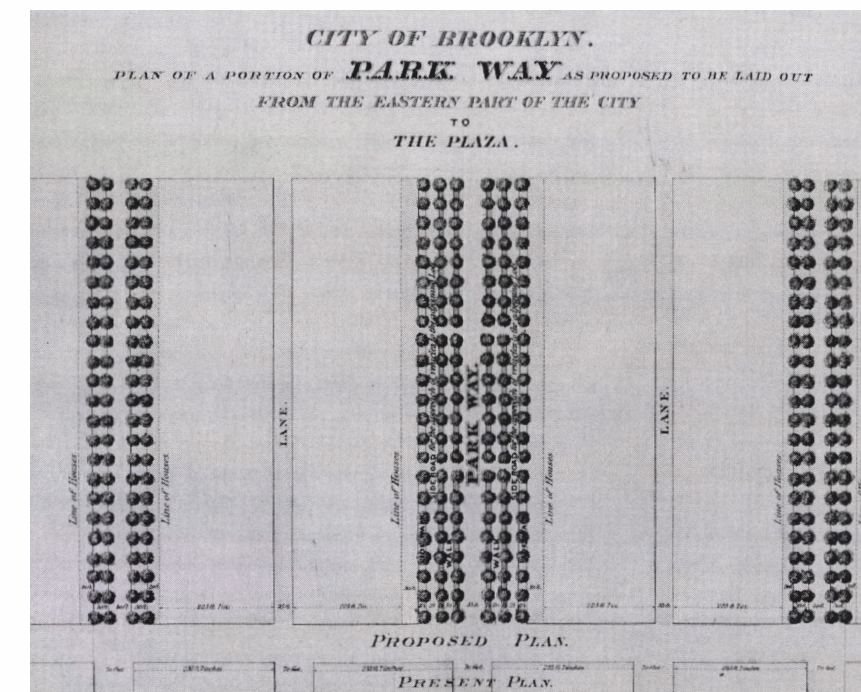
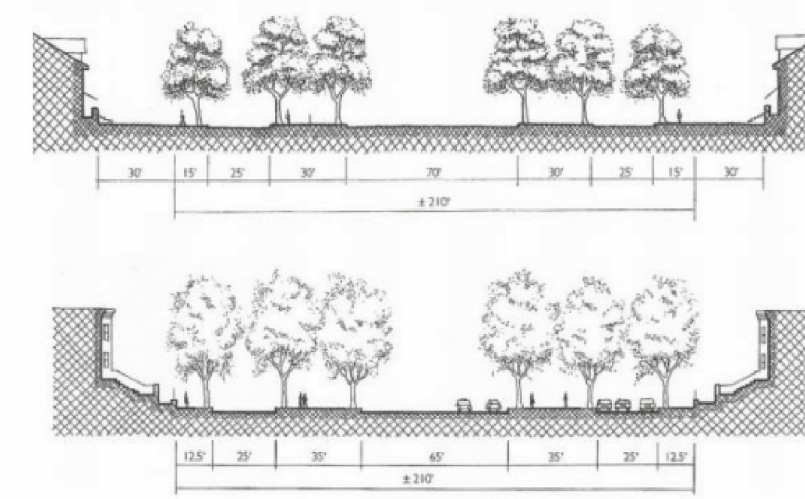
² Σακελλαρίδου Α., Σαμαρίνης Π., Χατζηκωνσταντίνου Ε. "Προγράμματα οδοποιίας του Μεσοπολέμου και η Σύμβαση Μακρή. Ο ιδιαίτερος δρόμος του αστικού εκσυγχρονισμού", από το Τουρνικιώτης Π., Βιτοπούλου Α., Γερολύμπου Α., *Η ελληνική πόλη και η πολεοδομία του μοντέρνου Do.Co.Mo.Mo*, Αθήνα: Futura, 2015, 89

³ Οι Parkways της Αμερικής συνιστούν ένα πρώιμο παράδειγμα κανονικοποίησης των λειτουργιών του δρόμου, είχαν διακριτούς διαδρόμους κίνησης για τους πεζούς, τους έφιππους και για τα οχήματα, ενώ η επιφάνειά τους μαζί με τις παρακείμενες δενδροστοιχίες αποτελούσε τμήμα μιας ευρύτερης τοπικής παρέμβασης. Σε αντίθεση με τα βουλεβάρτα που διανοίχθηκαν για να διευκολύνουν την κυκλοφορία στο εσωτερικό των πόλεων της Ευρώπης και τη σύνδεσή τους με τα προάστια, οι Parkways αποτέλεσαν τη βάση της Αμερικανικής προαστιακής ανάπτυξης.
Από Zeller T., "Staging the Driving Experience: Parkways in Germany and the United States", στο *Routes, roads and Landscapes*, Farnham: Ashgate, 2001, 125-138

ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΞΟΧΙΚΟ ΔΡΟΜΟ, ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΕΝΗ ΛΕΩΦΟΡΟ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

Στη λεωφόρο Συγγρού, κατά το σχεδιασμό της, εφαρμόστηκε ο διαχωρισμός των κινήσεων, απαγορεύτηκε η μεταφορά φορτίων, ενώ η χρήση της συνδέθηκε με την αναζήτηση της αναψυχής μέσα από την ταχύτητα. Επιπλέον, δόθηκε μεγάλη σημασία στα φυσικά της χαρακτηριστικά και τη διαμόρφωση ενός δημόσιου χώρου πρασίνου και αναψυχής στο σημείο, όπου η λεωφόρος συναντούσε την ακτή του Φαλήρου.⁽⁴⁾ Παράδειγμα αναφοράς αποτελούν και οι Parkways του Brooklyn που κατασκευάστηκαν σε μη διαμορφωμένο χώρο και σε απόσταση από τις αστικές περιοχές. Η χάραξή τους ήταν στα αρχικά σχέδια προσαρμοσμένη στην τοπογραφία του εδάφους, αλλά κατά την κατασκευή προτιμήθηκε απόλυτα ευθύγραμμη χάραξη.⁽⁵⁾

Η μετέπειτα χρονική περίοδος της εξέλιξης της λεωφόρου Συγγρού ήταν φυσικό να ακολουθήσει (κατά τη σταδιακή προσαρμογή της, στις ανάγκες της αυτοκίνησης του 20ου αιώνα) χαρακτηριστικές αρχές από το πνεύμα και τις αντιλήψεις προγραμματισμού των οδικών δικτύων και των εκάστοτε τάσεων που επικρατούσαν σε Αμερική και Ευρώπη. Από τις αρχές του 20ου αιώνα πάντως και μέχρι το 1925 όπου εκτελέστηκε η ασφαλτόστρωσή της, ήταν μια περίοδος πειραματισμών, πάνω στο σχεδιασμό και τη χρήση εναλλακτικών μοντέλων δρόμων, κατά την οποία κυριάρχησαν τελικά κάποιες πρακτικές σε βάρος άλλων.⁽⁶⁾



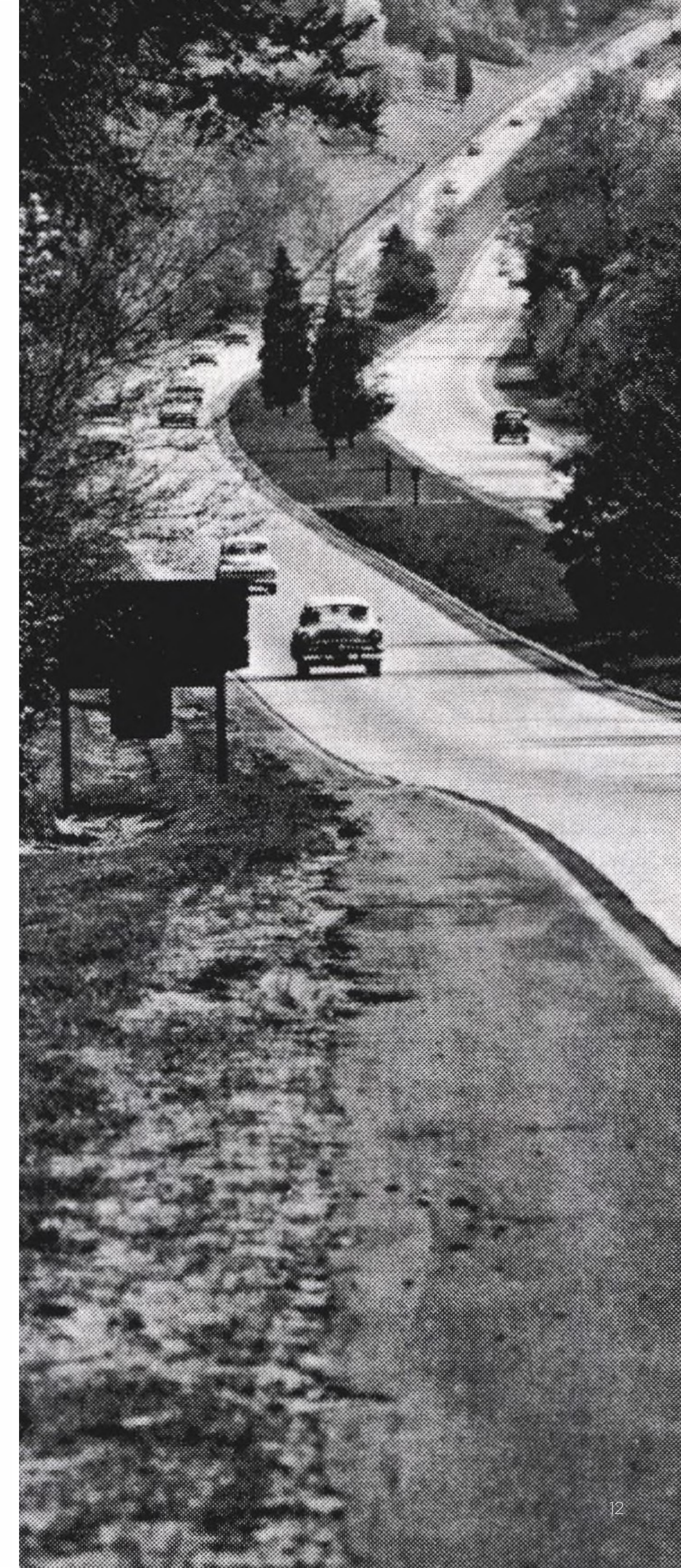
Τυπολογία της Eastern Parkway, 1868, Brooklyn NY, σχέδια των Frederick Law Olmsted και Calvert Vaux
Θα δούμε στη συνέχεια πως οι άξονες κυκλοφορίας, τα πλάτη και η ευθύγραμμη χάραξη υιοθετούνται κατά τον σχεδιασμό της λ.Συγγρού.

Πηγή: MacDonald E., "Structuring a Landscape, Structuring a Sense of Place: The Enduring Complexity of Olmsted and Vaux's Brooklyn Parkways," *Journal of Urban Design*, vol. 7, 2002, 117-143

4. Χατζηκωνσταντίνου Ε., *Αστικός εκσυγχρονισμός, οδικό δίκτυο και πόλη: το παράδειγμα της λεωφόρου Συγγρού στο πέρασμα από τον 19ο στον 20ο αιώνα*, Αθήνα: Διδακτορική διατριβή, ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, 2014, 246

5. MacDonald E., "Structuring a Landscape, Structuring a Sense of Place: The enduring Complexity of Olmsted and Vaux's Brooklyn Parkways" στο *Journal of Urban Design*, vol. 7, 2002, 117-143

6. Mauch C., Zeller T., *The World beyond the Windshield. Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Ohio: University Press, 2008, 1-13



ΕΝΟΤΗΤΑ 1: ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

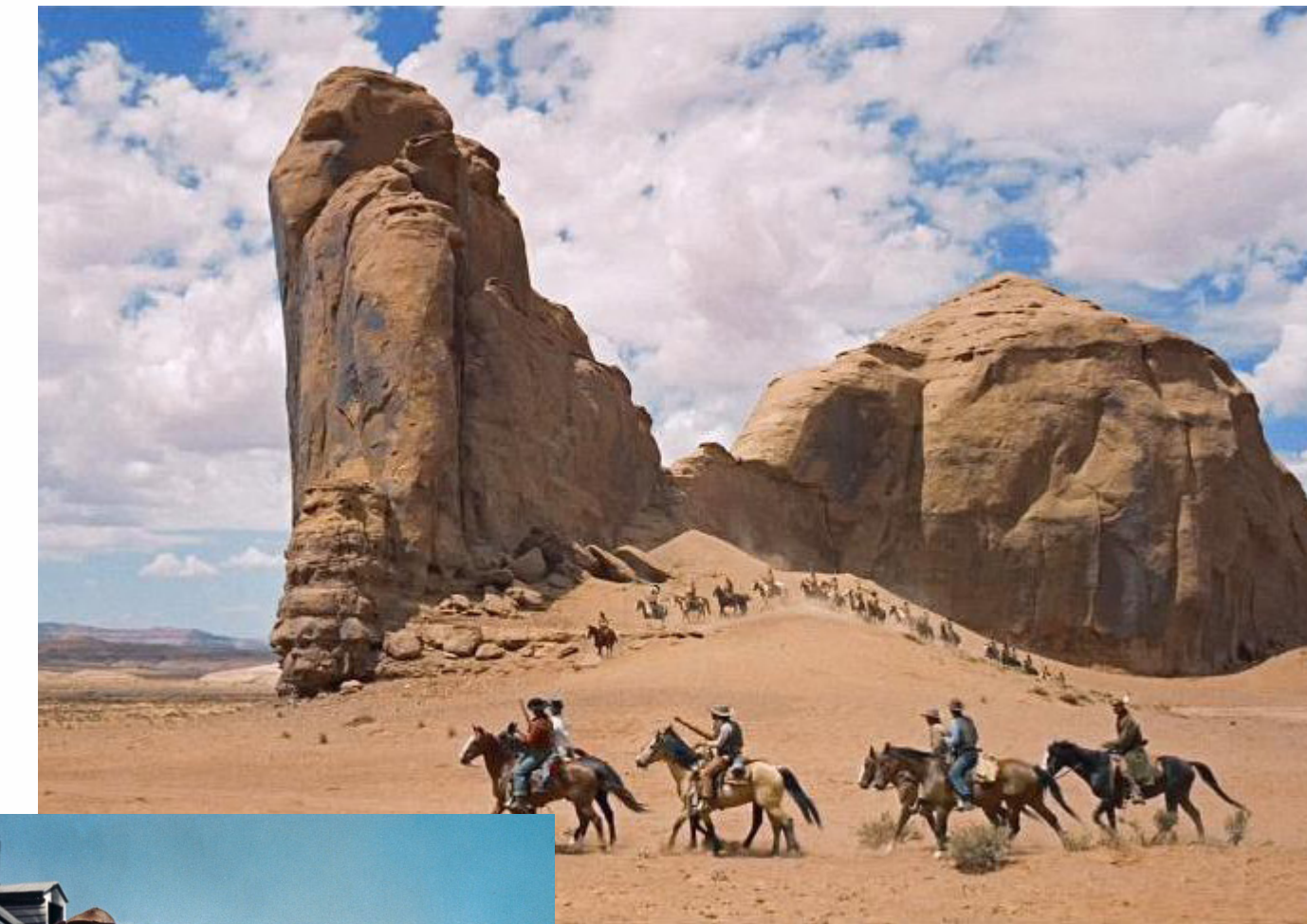
- 1.01** ΣΤΟ ΠΝΕΥΜΑ ΕΝΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ (1900-1960)
- 1.02** “ΤΟ ΧΡΥΣΟ ΜΥΣΤΡΙ ΤΟΥ ΠΑΤΤΑΚΟΥ” ΩΣ ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΡΝΟΥ (1960-1980)
- 1.03** ΟΙ *ΚΑΡΕΚΛΑΔΕΣ* ΤΗΣ BARBARELLA (1980-2000)
- 1.04** ΣΤΟΝ ΑΠΟΗΧΟ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ (2000-2020)

1.01 ΣΤΟ ΠΝΕΥΜΑ ΕΝΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ (1900-1960)

Η πορεία εξέλιξης του γουέστερν, ταυτίσθηκε με τη γέννηση της τέχνης του σινεμά, και συμπίπτει χρονικά (1900-1970) με την ανάπτυξη του νεωτεριστικού κινήματος του Μοντερνισμού στην Αρχιτεκτονική αλλά και την Πολεοδομία. Το πρώτο strip του σινεμά με την ιδιαίτερη σκηνογραφία που περιέχει, τις συμβολικές του ενίοτε εικόνες και το πλήθος των μνηυμάτων που το συνοδεύουν εμφανίζεται στις ταινίες Γουέστερν. Το Αμερικανικό όνειρο, θα διαφημιστεί μέσα από τα καρέ των Γουέστερν κατέχοντας έναν απολυτρωτικό ρόλο για την ένοχη από το ιστορικό παρελθόν Αμερικάνικη συνείδηση. Η κυρίαρχη αντίθεση και ιδέα, που διαπνέει ολόκληρο το Γουέστερν από την αρχή της δημιουργίας του μέχρι τώρα είναι η εξής- κοιλάδα, βουνά, άγρια φύση στον ένα πόλο- πόλεις, οργανωμένη νομοθεσία, βιομηχανία, στον άλλο.

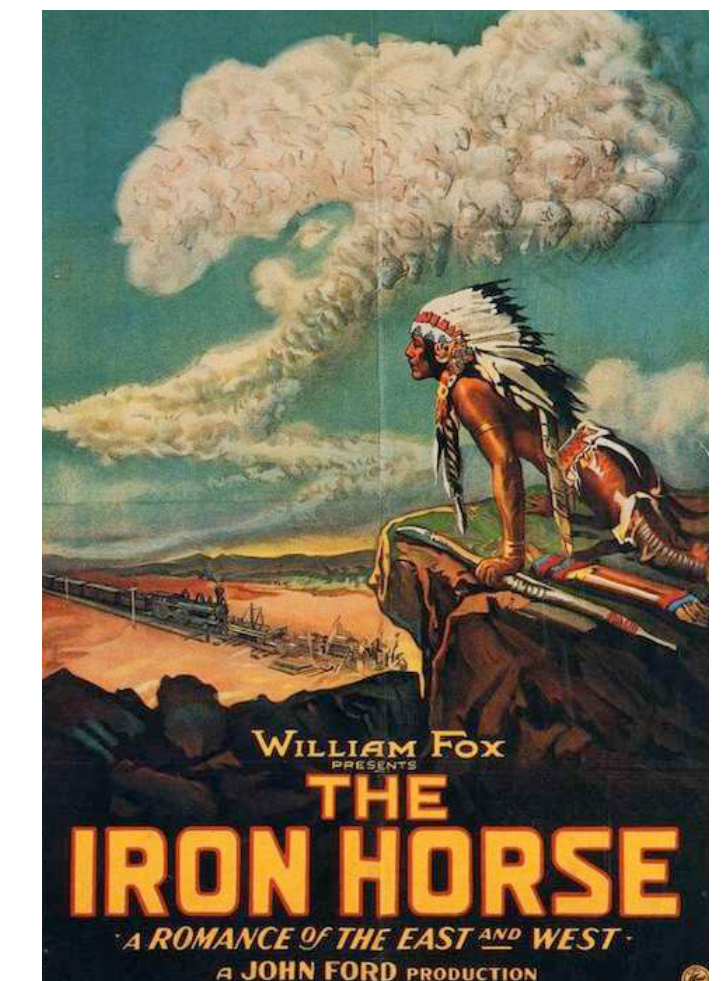
Στη βάση του βρίσκεται το εθνικό ξερίζωμα, η μετανάστευση και η ανάγκη της εθνικής ενοποίησης δεκάδων διαφορετικών εθνικοτήτων σε μια ήπειρο χωρίς προγενέστερη ιστορία- γι' αυτό και η δημιουργία του μύθου που λύνει τις εθνικές αντιθέσεις μέσα από την επιβεβαίωση μιάς πλατύτερης κοινότητας ανθρώπων.⁽⁷⁾

7. Σολδατος Γ., Το Γουέστερν, Αθήνα: Αιγόκερως, 1988, 4-19

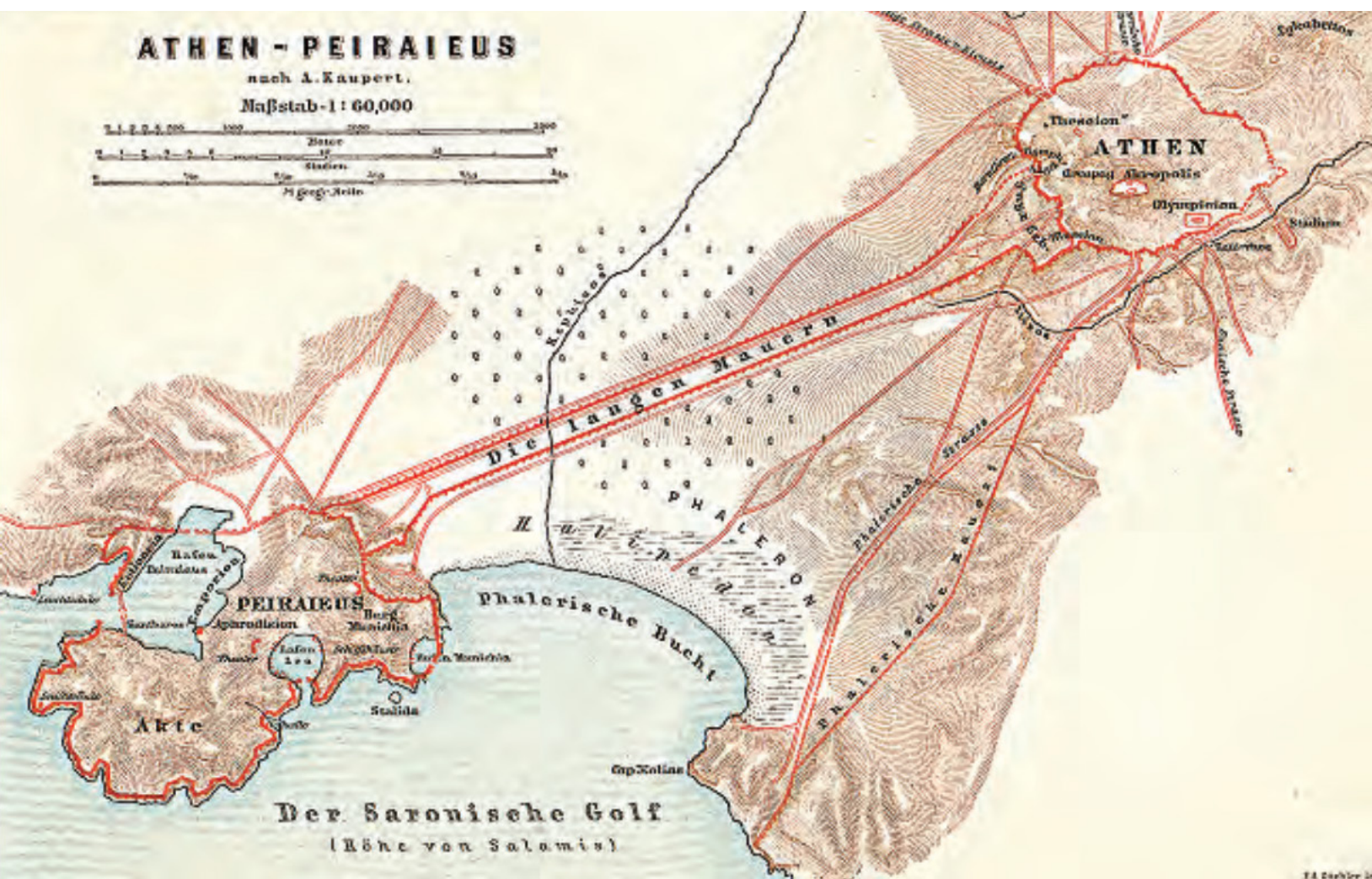


Η λεωφόρος Συγγρού παρουσιάζεται ως ένα πεδίο αντικρουόμενων συμφερόντων το οποίο μοιάζει βγαλμένο με σενάριο ταινίας Γουέστερν, όπως για παράδειγμα στην ταινία Iron Horse, όπου η αφετηρία της πλοκής εντοπίζεται στην υπογραφή του Lincoln για την κατασκευή των σιδηροδρομικών δικτύων στο Illinois.

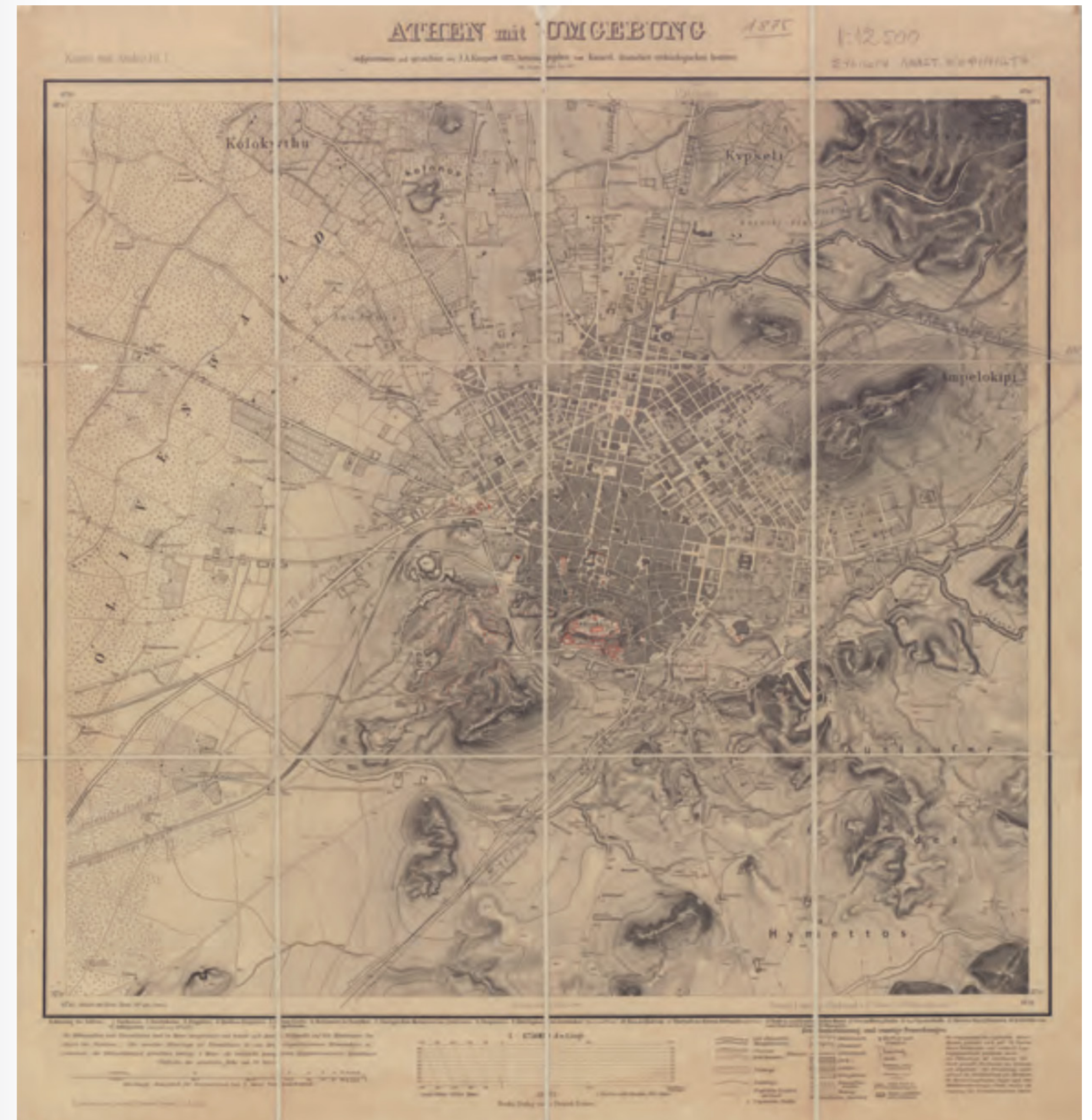
Πηγή: <https://www.imdb.com/title/tt0015016/>



Ωστόσο στην παρούσα θεματική, ο δικός μας μύθος, αποτελεί όχημα αφήγησης της καινούργιας οδύσσειας του νεοσύστατου κράτους. Και η Λ. Συγγρού ένα δυναμικό πεδίο αντικρουόμενων συμφερόντων, στο οποίο θα αποτυπωθούν παρόμοιες αντιθέσεις με εκείνες του Γουέστερν. Τα τραύματα του Ελληνικού κράτους απο την Μικρασιατική καταστροφή και μετά το πέρας του εμφυλίου πολέμου, χρειάζονται ένα αντίστοιχο Αμερικανικό όνειρο, απολυτρωτικού χαρακτήρα. Ο Ινδιάνος, ο μοναχικός καβαλάρης εκδικητής, ο παράνομος, ο σερίφης, ο προδότης, η αδύναμη γυναίκα που χρήζει υπεράσπισης και άλλες συμβολικές φιγούρες θα εμφανιστούν, υπηρετώντας και διαφημίζοντας το “δικό μας” όνειρο.

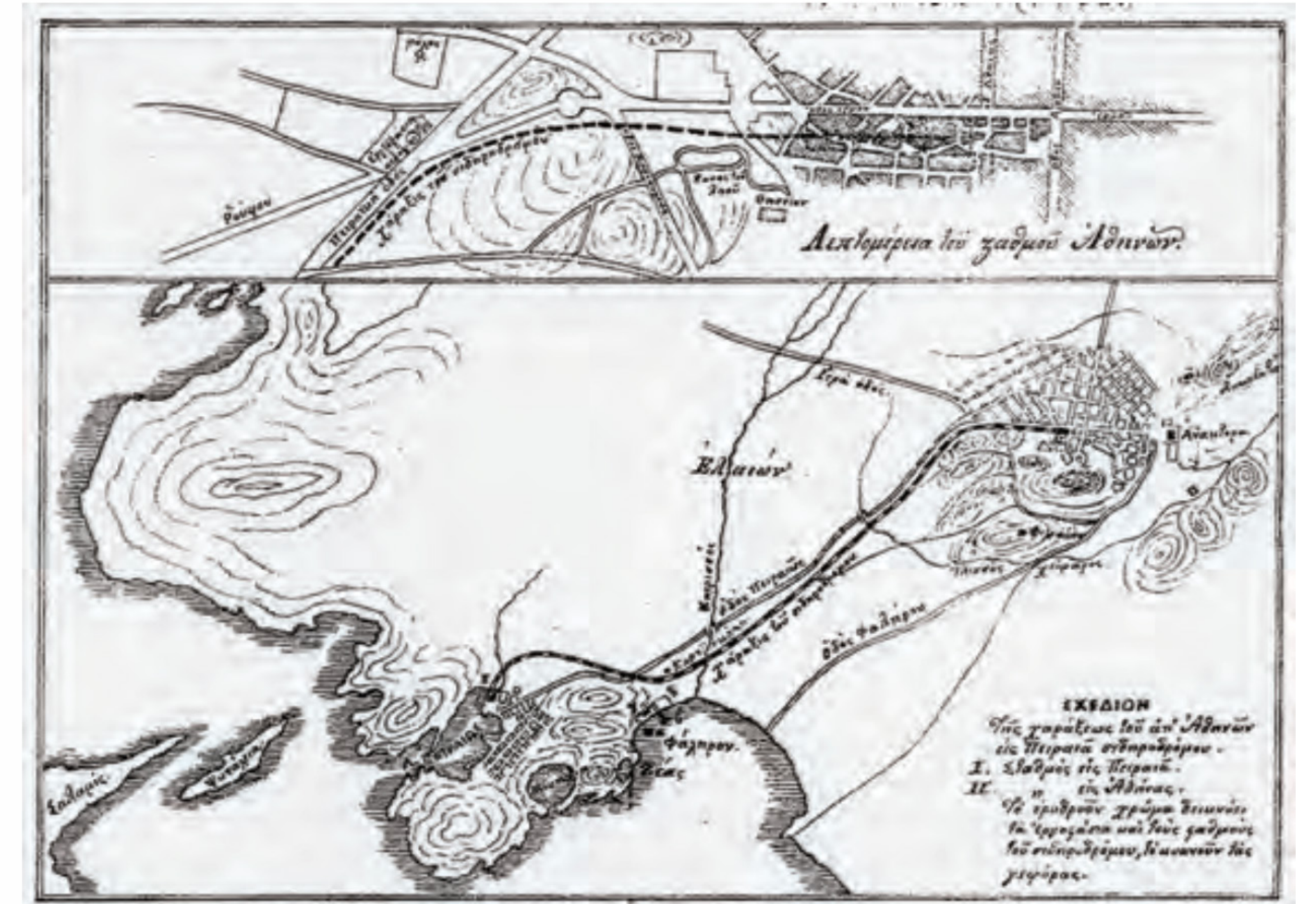


01. Χάρτης απεικόνισης της Αθήνας και του Πειραιά.
 Baumeister, Denkmaler des klassischen Altertums, 1885. Band I., 209
 Πηγη: https://commons.wikimedia.org/wiki/file:lange_mauren.png
 Στο χάρτη μπορούμε να δούμε τη σχέση που είχε η Φαληρική οδός με τα Φαληρικά τείχη.



02. Athen mit Umgebung 1881 (1875-1877), J. A. Kaupert
 Athen mit Umgebung 1881 (1875-1877), Kaupert J. A.
 Πηγη: Εθνικό Ιστορικό Μουσείο
 Η οδός που ξεκινάει απο το Στρατιωτικό νοσοκομείο, διέρχεται ανατολικά του λόφου Σικελίας και κατευθύνεται προς το Νέο Φάληρο χαρακτηρίζεται ως Φαληρική.

Η προσπάθεια συγκρότησης του μοντέρνου ελληνικού χώρου και των δικτύων που τον οργανώνουν θα εξελιχθεί αργά, μέσα απο μια διαδικασία στις διεθνείς συνθήκες και τις τοπικές δυνατότητες.⁽⁸⁾ Παρατηρώντας τους χάρτες της Αττικής στα τέλη του 19ου αιώνα, διακρίνουμε την ανάπτυξη των οικισμών της Καλλιθέας και του Νέου Φαλήρου. Στην ανάπτυξή τους, καταλυτικό ρόλο έπαιξαν τα σύγχρονα μέσα μαζικής μεταφοράς που κατασκευάστηκαν στην Αθήνα τα τέλη του 19ου αιώνα. Ο σιδηρόδρομος ο οποίος αρχικά θα συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά⁽⁹⁾ επέφερε μεταβολές στις παρακείμενες περιοχές ιδίως μετά τη σύμβαση κατασκευής και εκμετάλλευσης της συγκεκριμένης γραμμής απο τον Edward Pickering. Η νέα σύμβαση που υπέγραψε του έδινε τη δυνατότητα να κατασκευάσει παράλληλα με τον σιδηρόδρομο στον όρμο του Φαλήρου θαλάσσια λουτρά και παραλιακό ιπποσιδηρόδρομο για να τα συνδέσει με τον σταθμό του Πειραιά. Οι παρθένες ακτές του Νέου Φαλήρου προορίζονται να αναπτυχθούν σε παραθεριστική ζώνη των Αθηνών.⁽¹⁰⁾ Κατα μια αντιστοιχία ο σιδηρόδρομος στον μύθο του Γουέστ συμβολίζει έναν αστικό πολιτισμό ο οποίος διαφθείρει την παρθενικότητα της ηπείρου.



03. Σκαρίφημα απο άρθρο του υπολοχαγού του Μηχανικού, Ιωάννη Γενίσαρλη σχετικό με τη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Πειραιώς, 1864

Πηγή: Γιαννήσαρλης Ι., "Γενικές σημειώσεις περί σιδηροδρόμου και ιδίως περί του απ' Αθηνών εις Πειραιά." Ονήσανδρος 9, 1 Δεκεμβρίου 1864, (παράρτημα)

Ο σιδηρόδρομος ο οποίος αρχικά θα συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά επέφερε μεταβολές στις παρακείμενες περιοχές. Οι παρθένες ακτές του Νέου Φαλήρου σταδιακά θα αρχίσουν να αλλάζουν πρόσωπο.

8. Δερτιλής Γ., *Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830-1920*, Αθήνα: Εστία, 2009, 206-223

9. Φ.Ε.Κ. 48/22 Νοεμβρίου 1855

10. Ομάδα έρευνας της ιστορίας της Αθηναϊκής συγκοινωνίας, *Απο τα Παμφορεία στο Μετρό*, Αθήνα: Μίλητος, 2007, 542-543



04.Χάρτης στον οποίο απεικονίζεται η Αθήνα ο Πειραιάς και όρμος του Φαλήρου μαζί με τα κύρια οδικά δίκτυα της εποχής, 1841
Johan Adolph Sommer, Panorama von Athens του Ferdinand Stademann, Μόναχο, 1841
Πηγή: Κορρές Μ., επιμ. Αττικής, *Οδοί. Αρχαίοι Δρόμοι της Αττικής*, Αθήνα: Μέλισσα, 2009, 17
Η Λ. Συγγρού προορίζεται να κατασκευαστεί στα ίχνη της Φαληρικής Οδού.

Στην περιοχή του Νέου Φαλήρου διαμορφώθηκε τα επόμενα χρόνια ένας ιδιαίτερα σημαντικός πόλος αναψυχής. Αρχικά κατασκευάστηκαν τα αντρικά και γυναικεία λουτρά, ένα πάρκο και ένα θέατρο, στη συνέχεια εστιατόρια, ξενοδοχεία και ένα Luna Park (αντίγραφο του Prater Park της Βιέννης ⁽¹¹⁾), ενώ αναπτύσσονται με ραγδαίους ρυθμούς και οι πρώτες κατοικίες θερινής διαμόρφης.⁽¹²⁾ Η ανάπτυξη του οικισμού του Ν.Φαλήρου μετά την ολοκλήρωση της γραμμής του σιδηροδρόμου του 1869 θα επισκιάσει για κάποιο χρονικό διάστημα την υπόλοιπη Φαληρική ακτή, η οποία ήταν μια ακατοίκητη και γραφική περιοχή.⁽¹³⁾

Παράλληλα, αναπτύσσεται και η Καλλιθέα η οποία αποτελεί το πρώτο εγκεκριμένο προάστιο στην περιφέρεια της Αθήνας. Ο σχεδιασμός της ξεκίνησε με ιδιωτική πρωτοβουλία που συναρτήθηκε με την ανάπτυξη του δικτύου τροχιοδρόμων της πρωτεύουσας. ⁽¹⁴⁾ Η δημιουργία των προαστίων της Καλλιθέας και του Ν.Φαλήρου συναρτάται με τις προσπάθειες της ανερχόμενης αστικής τάξης της Αθήνας να επεκτείνει την επιρροή της και να εδραιώσει τη δράση της στον τομέα της αστικής ανάπτυξης. Και γι αυτό το λόγο συζητείται η δημιουργία μιας λεωφόρου που θα συνδέει την Αθήνα με το Φάληρο.⁽¹⁵⁾ Το όραμα λοιπόν της σύνδεσης του Φαλήρου με την Αθήνα μέσω μιας λεωφόρου προϋπάρχει της κατασκευής ζώντας ως ιδέα στους κατοίκους της Αθήνας από τέλη του 19ου αιώνα.

Η έναρξη των προκαταρκτικών εργασιών χρονολογείται το 1898, επί πρωθυπουργίας Χαριλάου Τρικούπη. Η νέα λεωφόρος προορίζεται να κατασκευαστεί σχεδόν στην ίδια ευθεία που βρισκόταν κατά την αρχαιότητα η πλατιά οδός από και προς το λιμάνι του Φαλήρου. Ο μηχανικός του στρατού, Ιωάννης Γενίσαρλης, αναλαμβάνει το έργο υλοποίησης των σχεδίων. Μεγάλο μέρος των εξόδων της χάραξης και λειτουργίας της λεωφόρου καλύφθηκε από τον τραπεζίτη και πολιτικό Ανδρέα Συγγρό, από τον οποίο και πήρε την ονομασία της. Ζητήματα όπως απαλλοτριώσεις γης για τη διάνοιξη της, στη πράξη θα απασχολήσουν μετά το 1900.



06. Η απεικόνιση της λεωφόρου Φαλήρου που θα συνδέει την Αθήνα με το Φάληρο
 Λεπτομέρεια χάρτη Χάγερ Φ. και Δημητρίου Α., παράρτημα στον Οδηγό της Ελλάδος του Ιγγλέση Ν., 1910-11(ς), Οδηγός της Ελλάδος, λιθογραφία Μπεμ και Βερτούρη.
 Πηγή: Αρχείο χαρτών Βιβλιοθήκης της Βουλής.

Η λ. Συγγρού ονομάζεται Λεωφόρος Φαλήρου, η σημερινή οδός Δημητρακοπούλου αναφέρεται ως οδός Καλλιθέας, ενώ διακρίνεται το ίχνος της παλαιάς οδού Φαλήρου.

11. Σκιαδαράκος Γ., *Το Νέο Φάληρο. Μνήμες*, Αθήνα: Καλέντης, 1990, 22-28

12. Μέλιος Ν., Μπαφούνη Ε., *Νέο Φάληρο. Φωτογραφικό Οδοιπορικό*, Αθήνα: Ινστιτούτο Μελέτης της Τοπικής Ιστορίας και της Ιστορίας των Επιχειρήσεων, 1998, 12

13. Η σχέση του Παλαιού και Νέου Φαλήρου μεταβάλλεται στη διάρκεια του χρόνου, όπως περιγράφεται στο δημοσίευμα της Εστίας 1884 που περιγράφει το Παλιό Φάληρο και τους μετασχηματισμούς του. " (...) Οι άνθρωποι δροσίζονται εις το Παλιόν, αλλά τρώγουν εις το νέον εδώ είναι πνευματικώτεροι, εκεί μάλλον υλιστικοί, ενταύθα οδηγεί συνήθως ο πόθος εκεί ο σαρμός εδώ πλειοψηφεί ο λαός και εκεί οι κομψευόμενοι, εκεί η ορχήστρα του Νικοσία εδώ ο αμανές εκεί ο Λεκόκ. Εκεί επιτηδεύεσθε σεμνοπρέπειαν επί του καθίσματός σας, εδώ εξαπλούσθαι αφελώς επί των βράκων. Όταν το Νέον Φάληρο, χωρούντος του μεσονυκτίου θορυβή επί κατάμεστον και κατάφωτον, το παλιόν κοιμάται το βαθύ ύπνο του χωρικού." Παρατίθεται στο Συλλογικό έργο, *Άστυ Καλλιθέας 1884-1972*, Αθήνα: εκδ. Εφημερίδας "Η Καλλιθέα", 1972, 188

14. Ψαλιδόπουλος Θ., "Καλλιθέα μια πόλη μια ιστορία", στο *Παλιά Καλλιθέα*, Αθήνα: Καθημερινή, Επτά Ημέρες, 13 Απριλίου 2003

15. Λεοντίδου Λ., *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά*, Αθήνα: Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης, 1989, 53-88



ΛΟΥΤΡΑ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

07. Απεικόνιση της Φαληρικής Ακτής στο παλιότερο διάγραμμα του Παλαιού Φαλήρου, που διακρίνονται τα λουτρά του Παλαιού Φαλήρου, 1885

Διάταγμα 28/ 1885: *Περί εγκρίσεως διαγράμματος ευθυορίας του Παλαιού Φαλήρου.*,
Πηγή: Αρχείο χαρτών ΥΠΕΚΑ

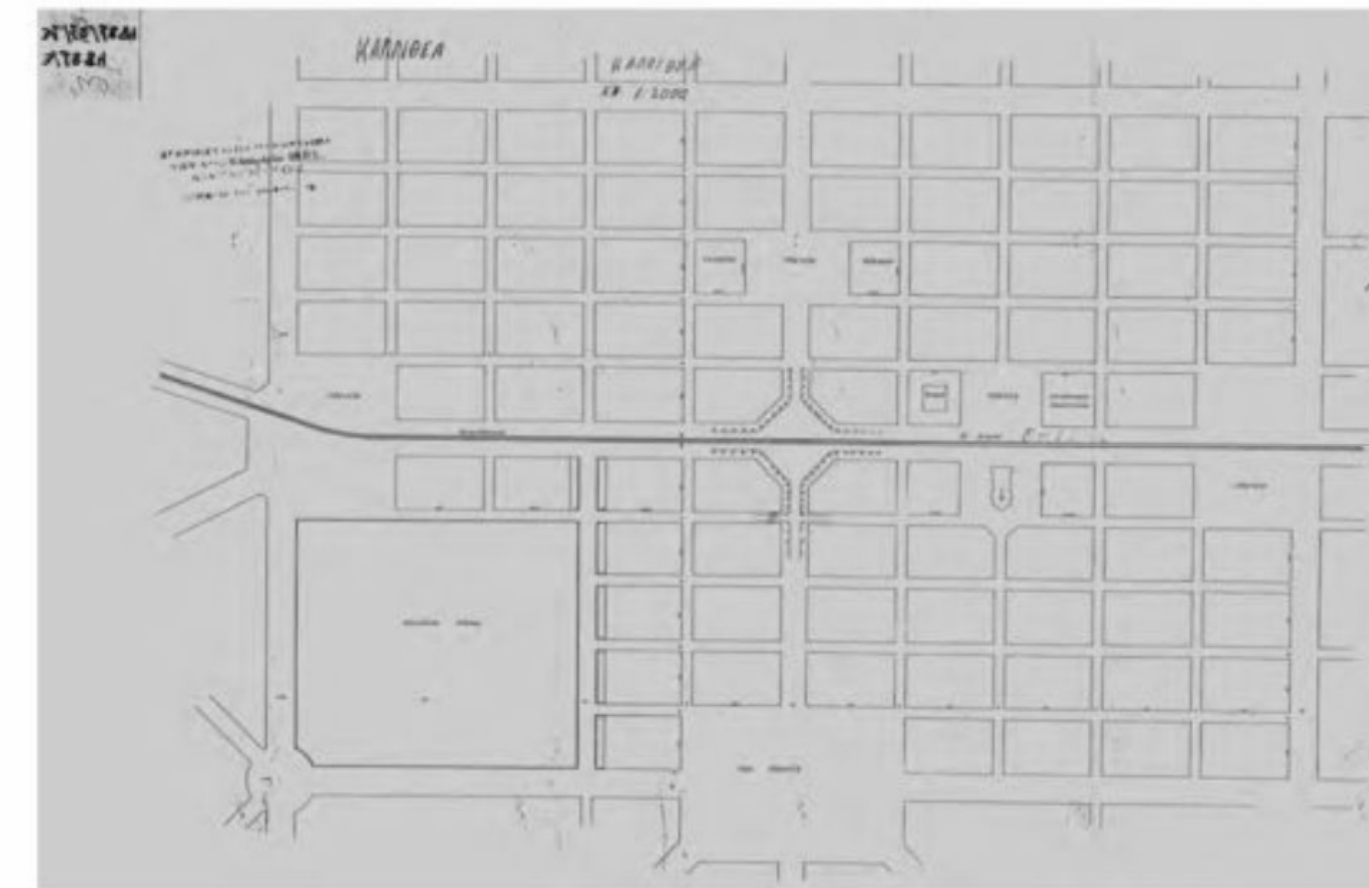
Η ύπαρξη ενός πόλου αναψυχής στο τέλος της λεωφόρου ήταν σημαντικό στοιχείο κατά την απόφαση χωροθέτησής της.



08. Απεικόνιση της Φαληρικής Ακτής όπου διακρίνονται τα λουτρά του Παλαιού Φαλήρου, με τροποποίηση του οδικού δικτύου, 1893

Διάταγμα 97/ 1893: *Τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου του Παλαιού Φαλήρου.*
Πηγή: Αρχείο χαρτών ΥΠΕΚΑ

Η περιοχή όπου καταλήγει ο δρόμος προς το Φάληρο έχει διαφορετική χάραξη από το διάταγμα του 1885, η Φαληρική Ακτή εξελίσσεται.



ΔΙΚΤΥΟ ΤΟΥ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΥ

09. Αντίγραφο διαγράμματος της Καλλιθέας ως προάστιο της Αθήνας, 1884

Διάταγμα 3/ 1885: *Περί εγκρίσεως σχεδίου του προαστίου Αθηνών "Καλλιθέας",*
Πηγή: Αρχείο χαρτών Δήμου Καλλιθέας

Στο χάρτη παρατηρούμε την χάραξη της γραμμής του τροχιόδρομου.

Ο σχεδιασμός της συναρτήθηκε με την ανάπτυξη του δικτύου τροχιοδρόμων της πρωτεύουσας. Όπως φαίνεται, ο οικισμός παρουσιάζει μεγάλη κανονικότητα και είναι οργανωμένος κατά μήκος δυο δεντροφυτεμένων κεντρικών αξόνων που τέμνονται κεντρικά σχηματίζοντας μια ορθοκανονική πλατεία. Ο ένας εκ των δυο αξόνων οδηγεί προς την ακτή του Φαλήρου, ακολουθώντας τη χάραξη της γραμμής του τροχιόδρομου, ενώ ο εγκάρσιος κεντρικός άξονας συνδέει τον οικισμό με τη γραμμή του σιδηρόδρομου Αθήνα-Πειραιά που διέρχεται δυτικά του οικισμού σε μικρή απόσταση από τα όριά του.

Το 1901 χαράσσεται ο νέος δρόμος, και ξεκινούν οι εργασίες κατασκευής, οι οποίες ολοκληρώνονται το 1904.⁽¹⁶⁾ Την εποχή αυτή, πολλοί αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι υποστήριξαν περισσότερο από ποτέ την εξάπλωση του αστικού χώρου, είτε κατακόρυφη είτε οριζόντια. Ο Ebenezer Howard, στο βιβλίο του «Garden Cities of Tomorrow» (1902), πρότεινε τη δημιουργία μικρότερων αυτόνομων μονάδων γύρω από ένα αστικό κέντρο, οι οποίες θα διαχωρίζονται από αυτό με πράσινους χώρους αναψυχής.⁽¹⁷⁾

Η νεοσύστατη λεωφόρος ταυτίζεται με ένα άξονα κατεύθυνσης προς τη θάλασσα, που ως αρχή του έχει το εμπορικό, οικονομικό, ιστορικό κέντρο της Αθήνας και ως το τέλος τον Φαληρικό Όρμο. Τις πρώτες δυο δεκαετίες λειτουργίας της, ήταν ένας μεγάλος καρδόδρομος. Τα strip της Astoria, στην ταινία “Bend of the River” με τα πανδοχεία, όπως και άλλα αντίστοιχα γραμμικά strips της Arizona (μον. The Great train Robbery), του Kansas (μον. Red River) κ.ο.κ. όπως μας παρουσιάζονται μέσα από τις αντίστοιχες ταινίες δεν διαφέρουν από την εικόνα της Λ. Συγγρού τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της. Ωστόσο δεν έχει δημιουργηθεί ακόμα η ανάγκη για το δικό μας όνειρο.

Ο σχεδιασμός της προβλέπει μια ευθύγραμμη χάραξη όπου το συνολικό της μήκος θα ανέρχεται τα πέντε χιλιόμετρα, ενώ το πλάτος, τα είκοσι οκτώ μέτρα (δώδεκα μέτρα η κύρια οδός και οκτώ μέτρα το καθένα από τα δυο πεζοδρόμια. Από αυτά το ένα προοριζόταν για την κίνηση των πεζών και το άλλο για την κίνηση των ιππέων. Κατά τον σχεδιασμό της υπήρξε πρόνοια για την αποτροπή πλημμυρών του οδοστρώματος από τα όμβρια ύδατα. Συγκεκριμένα ανά είκοσι πέντε μέτρα χωροθετούνται ρείθρα στα κράσπεδα των πεζοδρομίων, προκειμένου να διοχετεύονται τα νερά σε παρακείμενα της οδού χαντάκια.⁽¹⁸⁾ Η δημιουργία ενός πολυαναψυχής στο τέλος της ήταν σημαντική πρόθεση κατά το σχεδιασμό της. Κατά την κατασκευή της λεωφόρου Συγγρού, έγιναν επιχωματώσεις στο αλίπεδο του Φαλήρου σε μια προσπάθεια να καλυφθούν και στη συνέχεια να δενδροφυτευτούν τα παρακείμενα έλη.⁽¹⁹⁾ Η περιοχή αυτή συνόρευε με τον ζωολογικό κήπο που είχε ιδρυθεί στη περιοχή του Δέλτα Φαλήρου την ίδια περίοδο. Το 1904, τον Οκτώβριο, δημοπρατήθηκε το έργο με κονδύλι 135.000 δραχμών για τη δενδροφύτευση της λεωφόρου. Είχε προηγηθεί το έργο επιτροπής από το 1902 σχετικό με την μελέτη φύτευσης, υπό τον διευθυντή του γεωργικού σταθμού Αθηνών κ. Μουράτογλου και του αρχιδενδροκόμου κ. Χριστίνη. Τέλη Νοεμβρίου του 1904, επί διακυβέρνησης του Ελευθερίου Βενιζέλου, η καινούργια λεωφόρος της Αθήνας δόθηκε στη κυκλοφορία. Το ίδιο έτος καταρτάται το αρχικό ρυμοτομικό σχέδιο για την ανέγερση οικοδομών επί της λεωφόρου Συγγρού.⁽²⁰⁾

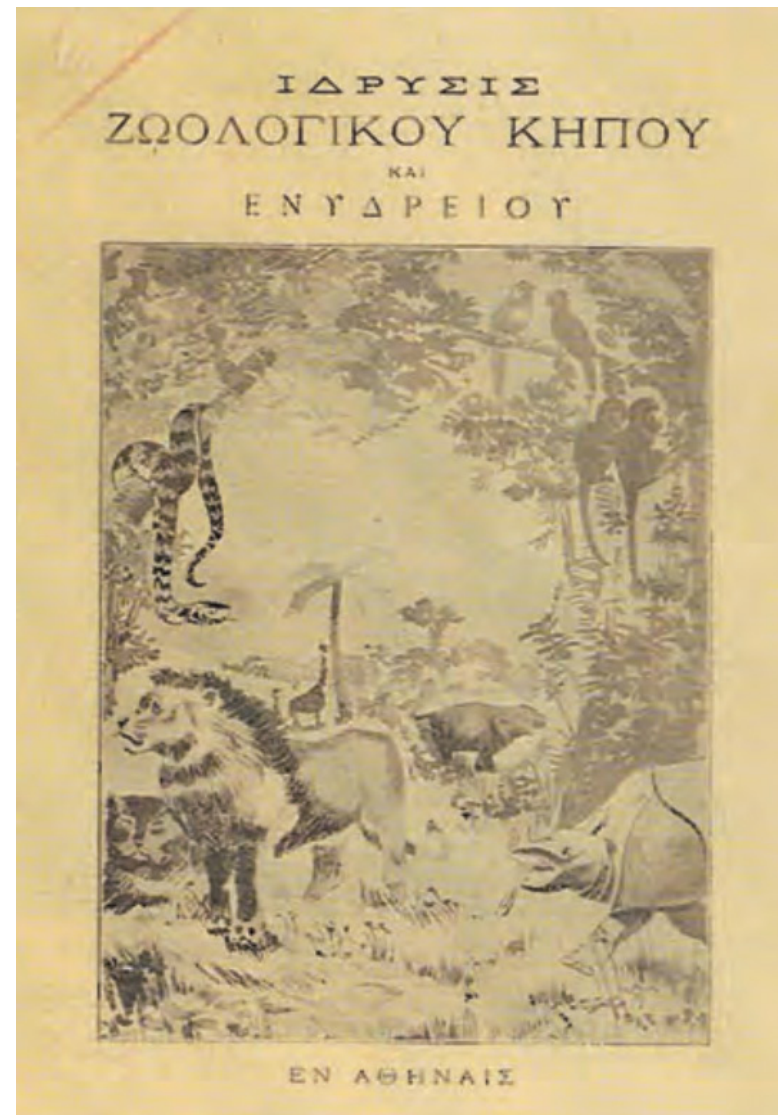
16. Εφημερίδα Εστία, *Με λίγα λόγια*, 21 Νοεμβρίου 1904.

17. Howard, E., *Garden Cities of To-morrow*, London: Swan Sonnenschein & Co, 1902, 75

18. Εφημερίδα Εμπρός, *Η λεωφόρος Συγγρού, Η παράδοση της εις κοινήν χρήση*, 21 Νοεμβρίου 1904
Εφημερίδα Εστία, *Με λίγα λόγια*, 21 Νοεμβρίου 1904.

19. Εφημερίδα Νέον Άστυ, *Τα εγκαίνια της λεωφόρου Συγγρού. Η δενδροφύτευσις και η άρδευσις. Η ιστορία της λεωφόρου*. 21 Νοεμβρίου 1904
Εφημερίδα Σκριπ, *Αι δενδροστικίαι της λεωφόρου Συγγρού*, 5 Απριλίου 1902

20. Ήδη όμως το 1893 στη δυτική όχθη του Ιλισού, έχει μεταφέρει τις δραστηριότητές του ο Κάρολος Φιξ έχοντας κατασκευάσει ένα μεγάλο για την εποχή εργοστάσιο παραγωγής μπίρας. Επρόκειτο για το ίδιο μέρος όπου αργότερα (δεκαετία '50) κατασκευάστηκε το εργοστάσιο ζυθοποιίας της Φιξ από τον αρχιτέκτονα Τ. Ζενέτο. Εφημερίδα Εστία, *Με λίγα λόγια*, 21 Νοεμβρίου 1904.



10. Ενημερωτικό έντυπο για την ίδρυση ζωολογικού κήπου και ενυδρείου στο Δέλτα Φαλήρου, 1904

Πηγή: Μέλιος Ν., Μπαφούνη Ε., *Νέο Φάληρο*, Αθήνα: Ινστιτούτο Μελέτης της Τοπικής Ιστορίας και της Ιστορίας των Επιχειρήσεων, 1998

Ο ζωολογικός κήπος στην άποψη της λεωφόρου Συγγρού αποτελούσε σημαντικό πόλο αναψυχής, ο οποίος σε συνδυασμό με τα Φαληρικά λουτρά ενίσχυε τη δυναμική του άξονα ο οποίος συνδέει τον κάτοικο της πρωτεύουσας με το εξοχικό θέρετρο.



11. Φωτογραφία τμήματος του ζωολογικού κήπου τη δεκαετία του 1910

Πηγή: Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο (ΕΛΙΑ)
Το τοπίο φάνταζε "εξωτικά" ήρεμο και όμορφο για τον επισκέπτη.



12. Απεικόνιση του ζυθοποιείου Φιξ στην αρχική του μορφή, 1893

Πηγή: Σωλομού Π. και Βογιατζή Α. Ι., *Η Αθήνα στα τέλη του 19ου αιώνα. Οι πρώτοι διεθνείς Ολυμπιακοί Αγώνες*, Αθήνα: Ιστορική και Εθνολογική Εταιρεία της Ελλάδος, Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων, Υπουργείο Πολιτισμού, 2004

Η εγκατάσταση του ζυθοποιείου και των κατοικιών της οικογενείας Φιξ στην περιοχή που σήμερα βρίσκεται το Ε.Μ.Σ.Τ. πραγματοποιείται το 1893 στην τότε εξοχική Φαληρική οδό. Με την πάροδο του χρόνου η επιχείρηση εξελίσσεται με ανοδική πορεία και το 1957 η οικογένεια Φιξ αποφασίζει να εκσυγχρονίσει το εργοστάσιο, αναθέτοντας τον ανασχεδιασμό και την ανάπλαση του κτηρίου στον αρχιτέκτονα Τάκη Ζενέτο σε συνεργασία με τον Μαργαρίτη Αποστολίδη. Το 1961 η ανάπλαση ολοκληρώθηκε, με το βιομηχανικό κτήριο του Ζενέτου να αποτελεί αρχιτεκτονική πρωτοπορία στο μεταπολεμικό αστικό τοπίο της πρωτεύουσας.



13. Η απόπειρα δολοφονίας κατά του βασιλιά Γεωργίου Α', 1898

Χρυστίδης Σ., Λιθογραφία από τη συλλογή του Πουλάκου Ν.

Πηγή: Μαυρικού Σ., *Ο ναός του Σωτήρος. Άγιος Σώστης, 93 Χρόνια Ιστορίας. Τάμα Περίπτερο - Εκκλησία*, Αθήνα: Επτάλοφος Α.Β.Ε.Ε., 1991), 26

Στην απεικόνιση παρατηρούμε το τοπίο της τότε οδού Φαλήρου, το οποίο είναι παρθένο και αναμένεται να αλλάξει πρόσωπο μέσα στην επόμενη δεκαετία. Η απόπειρα δολοφονίας κατά του βασιλιά Γεωργίου Α' έγινε στις 14 Φεβρουαρίου του 1898, όταν ο Γεώργιος Α' διερχόταν με άμαξα από την τότε ονομαζόμενη λεωφόρο Φαλήρου στο ύψος του λόφου Σικελίας. Λίγες μέρες αργότερα το Δημοτικό Συμβούλιο Αθήνας αποφάσισε την ανέγερση ενός ναού στο σημείο εκείνο με πρωτοβουλία του Δήμου και μέσω εράνου "επ' ονόματι του Σωτήρος προς ανάμνησιν και τιμήν της σωτηρίας της ζωής του Άνακτος μετά παραρτήματος προς θεραπείαν των απόρων φρενοβλαβών"



14. Φωτογραφία από τη θεμελίωση του Αγ. Σώστη, 22 Φεβρουαρίου 1898

Πηγή: Εθνικό Ιστορικό Αρχείο

Στο σημείο όπου έγινε η απόπειρα δολοφονίας κατά του βασιλιά Γεωργίου του Α' χωροθετείται συμβολικά ο ναός του Αγ. Σώστη. Πρόκειται για μια από τις πρώτες ειδικές χρήσεις που χωροθετήθηκαν στη λ. Συγγρού. Αποτελεί μέχρι και σήμερα τη μοναδική εκκλησία του ιδιαίτερου αυτού δρόμου. Αν και ο ναός αυτός δεν διαφοροποιείται με μια πρώτη ματιά από άλλες εκκλησίες που χτίστηκαν σύμφωνα με τα βυζαντινά πρότυπα, το συγκεκριμένο κτήριο όπως θα δούμε και στη συνέχεια της διάλεξης αποτέλεσε το ελληνικό περίπτερο στη Διεθνή Έκθεση του 1900 στο Παρίσι. Το περίπτερο της ελληνικής συμμετοχής με απόφαση της ελληνικής πρεσβείας στο Παρίσι ήταν λυόμενη μεταλλική κατασκευή που είχε τη μορφή βυζαντινού ναού (σταυροειδούς μετά τρούλου). Τα σχέδια του εκπονήθηκαν από τον Γάλλο αρχιτέκτονα Lucien Magne μετά από ανάθεση της ελληνικής πρεσβείας. Τα τμήματα του ελληνικού περιπτερού μεταφέρθηκαν με ατμόπλοιο στον Πειραιά τον Ιούνιο του 1901 για να χρησιμοποιηθούν ως ναός του Αγ. Σώστη. Τα έργα θεμελίωσης και συναρμολόγησης του ναού του Αγίου Σώστη γίνονταν παράλληλα με τα έργα κατασκευής της λ. Συγγρού. Ο μεταλλικός κατασκευής ναός του Αγ. Σώστη θα ανοίξει τις πόρτες του το 1905.

Μέχρι στιγμής οι παρακείμενες ιδιοκτησίες εκατέρωθεν της Συγγρού, αφορούσαν βοσκοτόπια και αγροτικά στρέμματα εύπορων οικογενειών της Αθήνας.⁽²¹⁾ Το 1907 θεσμοθετείται το διάταγμα “Περί Εγκρίσεως σχεδίου επεκτάσεως της πόλης των Αθηνών προς την Φαληρικήν Ακτήν” το οποίο επεκτείνει την Αθήνα σε μια τεράστια έκταση, μεγαλύτερη από τη συνολική έκταση της υπάρχουσας πόλης.⁽²²⁾ Από την αποτύπωση της περιοχής το 1908 διακρίνονται οι υφιστάμενοι οικιστικοί πυρήνες στην ευρύτερη περιοχή της λεωφόρου Συγγρού.⁽²³⁾ Την περίοδο αυτή ο ζωολογικός κήπος που είχε κωροθετηθεί στην απόληξη της λεωφόρου θα αντιμετωπίσει λειτουργικά και οικονομικά προβλήματα με αποτέλεσμα την λήξη της λειτουργίας του. Στη θέση του θα δημιουργηθεί το Αεροδρόμιο του Παλαιού Φαλήρου στις αρχές της δεκαετίας του 1920 ενώ με συνεχείς επεκτάσεις τα επόμενα χρόνια θα αποκοπεί η πρόσβαση προς τη θάλασσα στο τέλος της λεωφόρου Συγγρού, κάνοντας τα προϋπάρχοντα σχέδια για τη δημιουργία πάρκου να μοιάζουν οράματα άλλης εποχής.

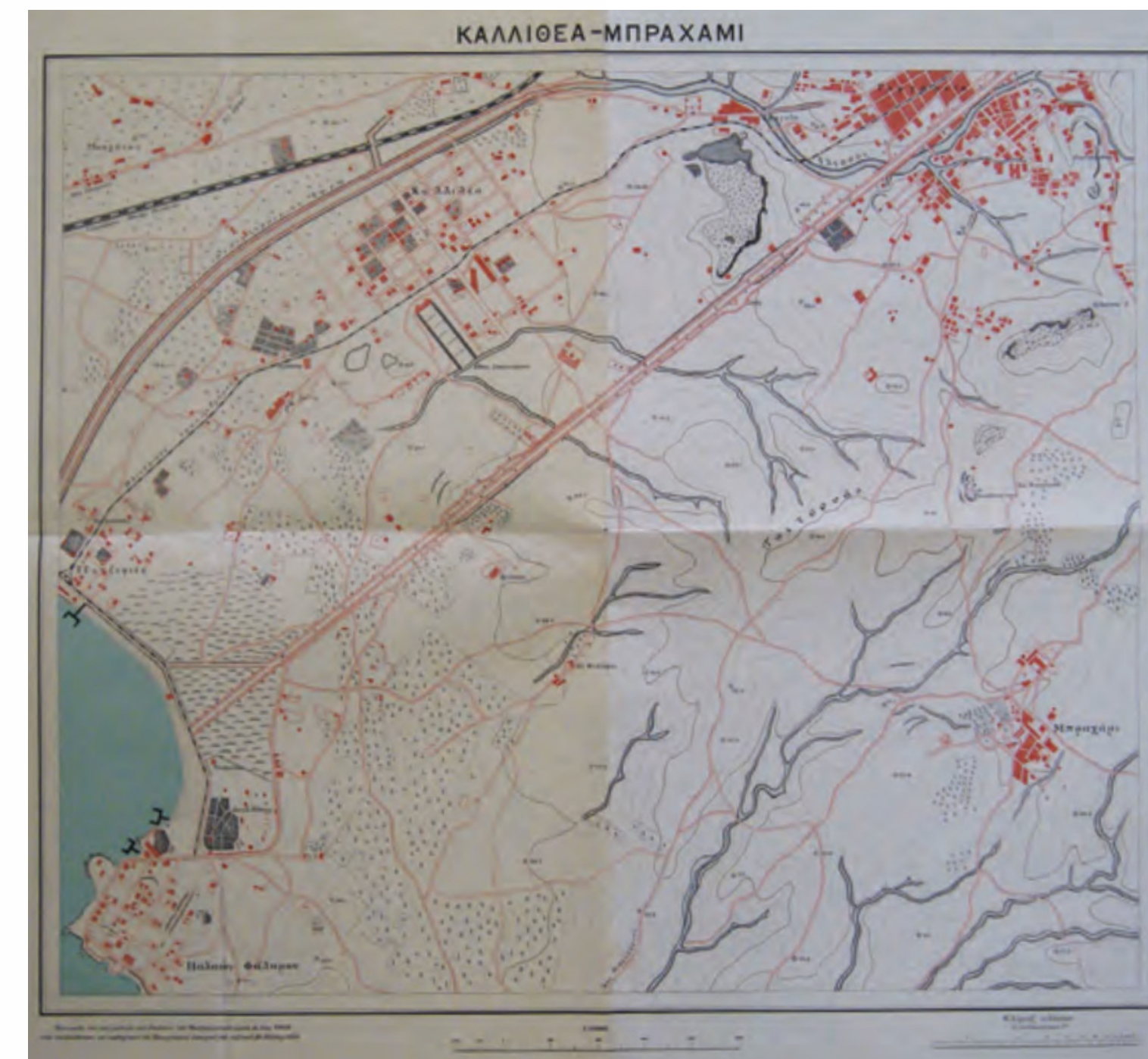
Στα χρόνια του μεσοπολέμου, υπό την πίεση της κατάκλισης της Αθήνας με 1,5 εκατομ. πρόσφυγες (επακόλουθο της Μικρασιατικής καταστροφής), σε συνδυασμό με την ευέλικτη νομοθεσία οδήγησε στη δημιουργία προσφυγικών οικισμών όπου υπήρχε διαθεσιμότητα γης πάντα σε απόσταση από τα όρια της πόλης. Η επιλογή των εκτάσεων δεν ήταν στις άμεσες προτεραιότητες των υπηρεσιών που συντόνιζαν το έργο της αποκατάστασης των προσφύγων, ούτε φυσικά στις επιλογές των οικιστών.⁽²⁴⁾ Οι πρόσφυγες ως ένας σύγχρονος μεταναστευτικός Ινδιάνος, θα ενσωματωθούν στις νέες χωρικές συνθήκες.

21. Χατζημικαήλ Υ. “Συμβαλλόμενοι εν Αθήναις...” Οικονομικές και κοινωνικές όψεις της Αθήνας στο πρώιμο ελληνικό κράτος 1833-1843, Ρέθυμνο: Διδακτορική διατριβή, Φιλοσοφική Σχολή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας Πανεπιστημίου Κρήτης, 2011, 100-108

22. Φ.Ε.Κ. 137, 10/12 Ιουλίου 1907

23. Κατσιμήδης Α., Χάρτης: Καλλιθέα-Μπραχάμι, Αθήνα: Αρχείο Σχολής Ευελπίδων, 1908

24. Hastaoglou V., “Urban Aesthetics and National Identity: the Refashioning of Eastern Mediterranean Cities Between 1900 and 1940,” *Planning Perspectives* 26, 2011, 61-78



15. Αποτύπωση των περιοχών Καλλιθέας - Μπραχάμι, 1908

Όπως αναφέρεται πάνω στο χάρτη: “Επεραιώθει υπο των μαθητών του σχολείου των υπαξιωματικών κατά το έτος 1908 υπό τη διεύθυνση του καθηγητού της Τοπογραφίας λοχαγού του πεζικού Αν. Κατσιμήδη.”

Πηγή: Αρχείο Σχολής Ευελπίδων

Στο χάρτη παρατηρούμε τη πρώτη ξεκάθαρη καταγραφή ολόκληρου του άξονα της λεωφόρου Συγγρού. Παράλληλα της ευθύγραμμης χάραξης της λεωφόρου, στα αριστερά, διακρίνεται το δίκτυο του τροχιόδρομου που διασχίζει την περιοχή της Καλλιθέας καταλήγοντας στη Φαληρική ακτή. Τα όρια των οικιστικών περιοχών δεν έχουν συνδεθεί ακόμα με τη λεωφόρο. Η περιοχές εκατέρωθεν της λεωφόρου στο μεγαλύτερο τμήμα της διατηρούν ανέπαφα τα φυσικά τους χαρακτηριστικά.



16. Η απεικόνιση του ζωολογικού κήπου στην απόληξη της λεωφόρου Συγγρού, 1908

Διάταγμα 226/ 1908: *Επέκταση σχεδίου στην περιοχή πάνω από το ζωολογικό κήπο.*

Πηγή: Αρχείο χαρτών ΥΠΕΚΑ

Στο διάγραμμα παρατηρούμε τη μεγάλη έκταση που καταλάμβανε ο ζωολογικός κήπος στην απόληξη της λεωφόρου. Λίγα χρόνια αργότερα, στην ίδια θέση, θα δημιουργηθεί το αεροδρόμιο του Παλαιού Φαλήρου.



17. Η απεικόνιση της δενδροφυτεμένης λεωφόρου Συγγρού, 1917

Πηγή: Ιωάννου Γ., *Καρτ ποστάλ του παρελθόντος. Αθήνα, Φάληρο, Πειραιάς, Κηφισιά*, Αθήνα: Σιδέρης Ι., 2001, 194

Η Λ. Συγγρού θυμίζει την εικόνα των parkways του Brooklyν, με τις δενδροστοιχίες εκατέρωθεν των αξόνων κυκλοφορίας και την ευθύγραμμή της χάραξη.



18. Φωτογραφία της Λ. Συγγρού στο ύψος περίπου της σημερινής οδού Βούρβαχη, 1907

Πηγή: Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο (ΕΛΙΑ)

Το πλάτος του δρόμου ήταν αρκετά μεγάλο για τα δεδομένα της εποχής, ενώ τα όρια των παρακείμενων ιδιοκτησιών φαίνεται να απέχουν αρκετά μέτρα από τα κράσπεδα του δρόμου.



19. Πανοραμική φωτογραφία όπου απεικονίζεται τμήμα του Φαληρικού Όρμου, 1908

Πηγή: Αιγινίτου Δ., *Το κλίμα της Ελλάδος*, Αθήνα: βιβλιοθήκη Μαρασλή, Β', 1907-1908, 198-199

Μπορεί τα σχέδια για τη δημιουργία ενός θεματικού πάρκου στην απόληξη της λεωφόρου να εγκαταλείφθηκαν νωρίς, ωστόσο οι Φαληρικές ακτές θα εξακολουθήσουν να αποτελούν σημαντικό ελκυστή και παράγοντα ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής.

Στην περιοχή γύρω από τη λ. Συγγρού δημιουργείται ένας μεγάλος προσφυγικός πυρήνας στο Δουργούτι, ο προσφυγικός οικισμός Χαροκόπου στην Καλλιθέα στο λόφο Σικελίας, ο κρατικός συνοικισμός Καλλιθέας απέναντι από το Ιωσηφόγλειο ίδρυμα, ο οικισμός Κοσμετάτου λίγο νοτιότερα, ενώ αρκετοί πρόσφυγες συγκεντρώθηκαν στις Τζιτζιφιές σε μια περιοχή που καλύπτοντας από έλη μέχρι τη δεκαετία του '20. Ο συνοικισμός που συγκρότησαν στην αριστερή πλευρά της λεωφόρου Συγγρού οι αστοί πρόσφυγες από τη Σμύρνη αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση προσφυγικής εγκατάστασης τόσο όσον αφορά την κλίμακα όσο και σε σχέση με τη διαδικασία ίδρυσής του. Η μεγάλη επιρροή και οι έγκαιρες συντονισμένες ενέργειες της ομάδας αυτής προκάλεσαν την κρατική παρέμβαση για την εξασφάλιση γης σε αστούς πρόσφυγες.⁽²⁵⁾ Έτσι υπογράφεται από την κυβέρνηση Πλαστήρα το διάταγμα "Περί αναγκαστικής απαλλοτριώσεως γηπέδου παρά τη λεωφόρο Συγγρού".⁽²⁶⁾ Το διάταγμα προέβλεπε πως η αρμόδια υπηρεσία του σχεδίου πόλης έπρεπε να προβεί στη χάραξη των οδών, των πλατειών και των γηπέδων που θα διατηρούνταν για την ανέγερση σχολείων, εκκλησιών, ιατρείων και κοινωφελών χρήσεων. Ακολουθώντας την παραπάνω πρόβλεψη ο συνοικισμός της Νέας Σμύρνης ήταν τελικά ο μόνος προσφυγικός συνοικισμός που εντάχθηκε στο σχέδιο της Επιτροπής Καλλιγά επωφελήθηκε από τα πλεονεκτήματα του πολεοδομικού σχεδίου, ιδιαίτερα σε ό,τι έχει να κάνει με το αυξημένο πλάτος των αστικών δρόμων. Τα επόμενα χρόνια ο οικισμός θα επεκταθεί. Η Νέα Σμύρνη διαφημιζόταν ως η νέα κηπουπολή της πρωτεύουσας. Οι προσδοκίες που δημιουργήθηκαν μετέβαλαν την κοινωνική σύσταση του νέου προαστίου ο οποίος έπαψε πλέον να είναι αμιγώς προσφυγικός και στηρίχθηκε έκτοτε περισσότερο στην οικονομική και κοινωνική ομοιογένεια των κατοίκων παρά στην κοινή τους καταγωγή.⁽²⁷⁾

25. Γκιζέλη Β. *Κοινωνικοί Μετασχηματισμοί και Προέλευση της Κοινωνικής Κατοικίας στην Ελλάδα (1920-1930)*, Αθήνα: Επικαιρότητα, 1984, 278

26. Φ.Ε.Κ. 225 8/14 Αυγούστου 1923

27. Γκιζέλη Β. *Κοινωνικοί Μετασχηματισμοί και Προέλευση της Κοινωνικής Κατοικίας στην Ελλάδα (1920-1930)*, Αθήνα: Επικαιρότητα, 1984, 282



20. Το σαν από ταινία του Ταραντίνο τοπίο της Νέας Σμύρνης, 1922.

Πηγή: Κέντρο Μικρασιατικών Σπουδών της Ελλάδος, δημοσιεύτηκε στο <https://www.protothema.gr/city-stories/article/641828/oi-prosfugikoi-oikismoi-mesa-apo-tis-fotografies-tou-kedrou-mikrasiatikon-spoudon/>

Η φωτογραφία έχει ληφθεί από την σημερινή οδό Ομήρου, στο ύψος του κινηματογράφου Σπορτινγκ. Στο βάθος διακρίνεται η Ακρόπολη. Ο συνοικισμός της Νέας Σμύρνης θα ενταχθεί στο σχέδιο της Επιτροπής Καλλιγά και σε λίγα χρόνια αυτό το έρημο τοπίο θα διαφημιζόταν ως η νέα κηπουπολή της πρωτεύουσας.

Ο θηλεμένος κοινωνικός διαχωρισμός που εφαρμόστηκε συνειδητά στην Ελλάδα στο πλαίσιο της διαχείρισης των προσφύγων, θα αλλάξει τη γεωγραφία των οικισμών και τη δομή των πόλεων, προκαλώντας εξίσους κρίσιμες μεταβολές στις κοινωνικές διαδικασίες της αστικής ανάπτυξης.⁽²⁸⁾

28. Λεοντίδου Λ., *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά*, Αθήνα: Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης, 1989, 141

Η ασφαλτόστρωση της Συγγρού ξεκίνησε το 1925 και αποτελούσε τμήμα ενός ευρύτερου προγράμματος κατασκευής ασφαλικών οδών στην περιφέρεια της πρωτεύουσας το οποίο υλοποιήθηκε το 1925-1926 κατά της διάρκεια δικτατορίας του Παγκάλου.⁽²⁹⁾ Δύο χρόνια νωρίτερα Ο Le Corbusier έκανε σχέδια τα οποία θα σήμαιναν τον «θάνατο του δρόμου», προτείνοντας την εξάλειψη των μικρών, τοπικών οδών και τονίζοντας την κυριαρχία των αυτοκινητόδρομων. Δηλώνοντας ότι «μια πόλη φτιαγμένη για ταχύτητα είναι μια επιτυχημένη πόλη», ο Le Corbusier (1923) ορίζει την έννοια της ταχύτητας ως ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία του σύγχρονου πολεοδομικού σχεδιασμού. Έτσι ο δρόμος θα χάσει σιγά-σιγά τον «πειραματικό» του χαρακτήρα και την ανθρώπινη κλίμακά του, και από χώρος εκτύλιξης της κοινωνικής ζωής, μετατράπηκε σε απλό χώρο εξυπηρέτησης της μετακίνησης.⁽³⁰⁾ Είναι η περίοδος όπου συντάσσονται τα πρώτα σχέδια της παραλιακής λεωφόρου Αθηνών-Σουνίου.⁽³¹⁾ Ο σχεδιασμός του συγκεκριμένου άξονα συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη του τουρισμού που απέκτησε την περίοδο του Μεσοπολέμου κομβική σημασία στην Ελλάδα και διεθνώς.⁽³²⁾ Το όνειρο για μια νέα αρχή αρχίζει να αποτυπώνεται πάνω στη λεωφόρο. Τότε ξεκινούν και οι εργασίες ανοικοδόμησης του Ιπποδρόμου της Αθήνας, στην απόληξη της λεωφόρου προς στο Φαληρικό Δέλτα, απέναντι από τις εγκαταστάσεις της αεροπορίας (εικόνα) ο οποίος θα δημιουργήσει από τη δεξιά πλευρά της λεωφόρου ένα ισχυρό τεχνητό όριο. Την ίδια δεκαετία η επέκταση της βιομηχανίας θα προκαλέσει συγκρούσεις χρήσεων και προβλήματα μόλυνσης, μεταβάλλοντας οριστικά τον χαρακτήρα της Φαληρικής ακτής.⁽³³⁾

29. Οικονόμου Α. "Συνοπτική ιστορία των Δημοσίων έργων στην Ελλάδα" στο *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος*, επιμ. Κιτσίκης Ν. Κοκκινόπουλος Ε., Ά τόμος, Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, 1935, 217-311

30. Le Corbusier, *The City of To-morrow and its Planning*, New York: Dover, Reissue edition 1987, 68

31. Σταματίου Ε. "Η πολιτική του Υπουργείου Συγκοινωνιών για τη Μεσοπολεμική Πόλη. Κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο και εκσυγχρονιστικές κατευθύνσεις" στο *Ελευθέριος Βενιζέλος και ελληνική Πόλη. Πολεοδομικές Πολιτικές και Κοινωνικοοικονομικές Ανακατατάξεις*, Χανιά: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών Ελευθέριος Βενιζέλος, 2005, 225

32. Την περίοδο του Μεσοπολέμου το ελληνικό κράτος αναγνώρισε την ανάγκη να διαχειριστεί τα αυξανόμενα κύματα των Ξένων περιηγητών που επισκέπτονταν τη χώρα. Την περίοδο αυτή επικράτησε ο όρος τουρισμός και αποκτήσε για πρώτη φορά μαζικά χαρακτηριστικά. Σε αυτό το πλαίσιο η κυβέρνηση Βενιζέλου προχώρησε το 1929 στην ίδρυση του ΕΟΤ που ανέλαβε τη διεθνή προβολή της χώρας. Βλάχος Α., *Τουριστική Ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στη σύγχρονη Ελλάδα (1914-1950): Η ανάδυση ενός νεότερου φαινομένου*, Αθήνα: Πανεπιστήμιο Αθηνών, Διδακτορική διατριβή, 2013

33. Μέλιος Ν., Μπαφούνη Ε., *Νεο Φαληρο. Φωτογραφικό Οδοιπορικό*, Αθήνα: Ινστιτούτο Μελέτης της Τοπικής Ιστορίας και της Ιστορίας των επιχειρήσεων, 1998, 17-18



21. Αεροφωτογραφίες της ευρύτερης περιοχής της Συγγρού την περίοδο του Μεσοπολέμου, 1929

Πηγή: Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδος, Διεύθυνση Αεροφωτογραφήσεων
 Στις αεροφωτογραφίες βλέπουμε το νέο προφίλ της ασφαλτοστρωμένης Λ. Συγγρού, ενώ παράλληλα διακρίνουμε την οικιστική ανάπτυξη εκατέρωθεν του άξονα της λεωφόρου ως απόρροια της εγκατάστασης των Μικρασιατών προσφύγων.



22. Απεικόνιση ασφαλτοστρωμένου τμήματος της Λ. Συγγρού, 1930

Πηγή: Φωτογραφικό Αρχείο Μπενάκη
 Το σύγχρονο για την εποχή τοπίο που διαμορφώθηκε θα χρησιμοποιηθεί τις επόμενες δεκαετίες για τη μετατροπή της λεωφόρου σε σύμβολο της νέας εποχής: ο άξονας στρέφεται από τους Στύλους του Ολυμπίου Διός, βρέχεται από τα κύματα του Σαρωνικού, αποκαλύπτει την ποικιλία των αττικών όψεων και αθηναϊκών τοπίων και δίνει την εντύπωση στον ταξιδιώτη/ επισκέπτη πως επισκέπτεται μια νεοφανή και ονειρική χώρα. Στο "Ελεύθερο Πνεύμα" ο Θεοτοκάς συνδύασε τα παραπάνω στοιχεία τοποθετώντας το αεροπλάνο πάνω από τον Παρθενώνα και τη λ. Συγγρού και εκθειάζοντας αφηρημένα την ατομικιστική λογική της νέας εποχής και τις δυναμικές της που όπως αναφέρει ήταν αδιανόητες για τα υπάρχοντα δογματικά συστήματα σκέψης που κυριαρχούσαν στην Ελλάδα.

Την δεκαετία του '30, η Λεωφόρος Συγγρού στα πλαίσια και του Γ.Ο.Κ. του '33 όπως σήμανε θα γνωρίσει μεγάλη κοινωνική αίγλη.⁽³⁴⁾ Ο Γιώργος Θεοτοκάς την καταθηστά, στα έργα του, ως σύμβολο της αστικής ανάπτυξης, της ευημερίας και του κοινωνικού μετασχηματισμού της πόλης. Η Πάντειος Σχολή ιδρύεται στο ύψος του Δουργούτι. Ένω ήδη έχουν αναπτυχθεί και συνεχώς αναπτύσσονται αρκετές εμπορικές χρήσεις επί της λεωφόρου. Τα πρώτα τραύματα από τον μεσοπόλεμο έχουν απωθηθεί.

³⁴ Σαρηγιάννης Γ. Μ., "Πολοδομικός εκσυγχρονισμός σε ελληνικά πλαίσια από τα σχέδια της πόλης στην εμπορευματοποίηση της μεγαλοαστικής κατοικίας" στο *Ελευθέριος Βενιζέλος και ελληνική Πόλη. Πολοδομικές Πολιτικές και Κοινωνικοοικονομικές Ανακατατάξεις*, Χανιά: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών Ελευθέριος Βενιζέλος, 2005, 254

Στην μεταπολεμική περίοδο από το 1950 και εντεύθεν ξεκινάει η τάση της αστυφιλίας. Οι περιοχές της Καλλιθέας, Νέου Κόσμου, Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου, εκατέρωθεν της Συγγρού αρχίζουν πλέον να δέχονται το δεύτερο κύμα κατοίκων μετά από εκείνο, του μεσοπολέμου, και αναπτύσσονται ακόμα περισσότερο. Η ελληνική συνείδηση έχει ανάγκη να πιστέψει σε ένα όνειρο, το οποίο θα ενωποιήσει την κοινωνία. Ο μοναχικός καβαλάρης, ο παράνομος, ο σερίφης και ο προδότης απασχόλησαν αρκετά και δίχασαν την κοινή γνώμη την περίοδο του εμφυλίου. Το 1954, σε ένα πλαίσιο ευρύτερης ανοικοδόμησης της Αθήνας, (νέος Γ.Ο.Κ. 55), ξεκινούν οι πρώτες εργασίες ανακατασκευής της λεωφόρου και το καλοκαίρι του 1959, με την ολοκλήρωσή τους, εγκαινιάστηκε το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού του οδικού δικτύου.⁽³⁵⁾ Από εδώ και στο εξής η εξοχική λεωφόρος των Αθηνών, αποκτάει πρόσωπο την νύχτα, και αρχίζει να εξελίσσεται σε μια αστική λεωφόρο.

³⁵ Βογιατζάκη Δ., *Το διπλό σώμα της Συγγρού*, Αθήνα: Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακή Διατριβή, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου, 2014



23. Αεροφωτογραφία της λεωφόρου Συγγρού στην οποία πρατηρούμε τους διακριτούς διαδρόμους κυκλοφορίας με τις συστοιχίες των δένδρων, 1930

Πηγή: Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδος, Διεύθυνση Αεροφωτογραφήσεων

“Ο Λαϊκός τραγουδιστής, ο Σολωμός, ο Παπαδιαμάντης, δεν προέβλεψαν τη λεωφόρο Συγγρού, τα τρένα και τα αεροπλάνα μας, το γύρο της Ευρώπης σε μερικές μέρες, την τζαζ”...”Ενα αεροπλάνο, στον ουρανό της Ελλάδας, απάνω απο τον Παρθενώνα, αναδίνει μια αρμονία καινολουργια που δεν τη συνέλαβε ακόμα κανείς. Η λεωφόρος Συγγρού κυλά μέρα και νύχτα προς την ακτή του Φαλήρου τους νεογέννητους και ανέκφραστους ακόμα ρυθμούς ενός δυνατού λυρισμού που γυρεύει δυνατούς ποιητές. Μια αισθητική μορφώνεται αυθόρμητα μεσ’ τον αέρα που αναπνέουμε.”⁽³⁶⁾

36. Θεοτοκάς Γ., *Ελεύθερο Πνεύμα*, Αθήνα: Εστία, 2009, 23, 70



24. Αστικές μονοκατοικίες στην περιοχή της Νέας Σμύρνης επι της λ. Συγγρού 145 και 185.

Πηγή: Χατζατουριάν Β., *Νέα Σμύρνη - Διαδρομές του φακού στην αρχιτεκτονική της εξέλιξη*, Δήμος Νέας Σμύρνης: Ένωση Γονέων και Κηδεμόνων, 1999, 150

Οι αστικές μονοκατοικίες μικρών οι μεσαίων εισοδημάτων της περιόδου, που κτίζονται στις αθηναϊκές συνοικίες και κατ’ επέκταση θα κάνουν την εμφάνισή τους και στα μέτωπα της λεωφόρου αποδεικνύουν τη διείσδυση της μοντέρνας τυπολογίας στη μαζική αρχιτεκτονική και άρα την σταδιακή αποτύπωση των εκφράσεων του μοντερνισμού στις πρώτες όψεις της λεωφόρου.



25. Η ακτή του Φαλήρου στις αρχές του 20ου αιώνα

Πηγή: https://www.esperos.com/?page_id=434%20για%20967

Σε πρώτο πλάνο παρατηρούμε το θέρετρο του Παλαιού Φαλήρου. Στο βάθος δεξιά η λεωφόρος Συγγρού ανηφορίζει προς την Αθήνα. Στα αριστερά της, η περιοχή του Ιπποδρόμου. Στα δεξιά της αδόμητες εκτάσεις γης.



26. Απεικόνιση του τμήματος της λεωφόρου Συγγρού περίπου στο ύψος της οδού Βούρβαχη, 1950

Πηγή: FB, Η Αθήνα μέσα στο χρόνο, άλμπουμ: Συγγρού και πέριξ μέσα στο χρόνο
Η κυκλοφορία των οχημάτων στη λεωφόρο έχει αυξηθεί σημαντικά και πλέον το προφίλ του εξοχικού δρόμου έχει εξελιχθεί σε ένα αστικού χαρακτήρα προφίλ το οποίο εναρμονίζεται με τις ταχύτητες και του ρυθμούς της εκβιομηχάνησης της χώρας.

27. Το Εργοστάσιο Φιξ λίγα χρόνια πριν την απόφαση της οικογένειας Φιξ για την πλήρη ανακατασκευή του, 1954

Πηγή: FB, Η Αθήνα μέσα στο χρόνο, άλμπουμ: Συγγρού και πέριξ μέσα στο χρόνο
Το 1957 η οικογένεια Φιξ θα αποφασίσει να εκσυγχρονίσει το εργοστάσιο, αναθέτοντας τον ανασχεδιασμό και την ανάπλαση του κτηρίου στον αρχιτέκτονα Τάκη Ζενέτο σε συνεργασία με τον Μαργαρίτη Αποστολίδη. Σε λίγα χρόνια την εικόνα του βιομηχανικού κτηρίου του 19ου αιώνα θα αντικαταστήσει το πρωτοπόρο για τα δεδομένα της εποχής κτήριο του Ζενέτου.



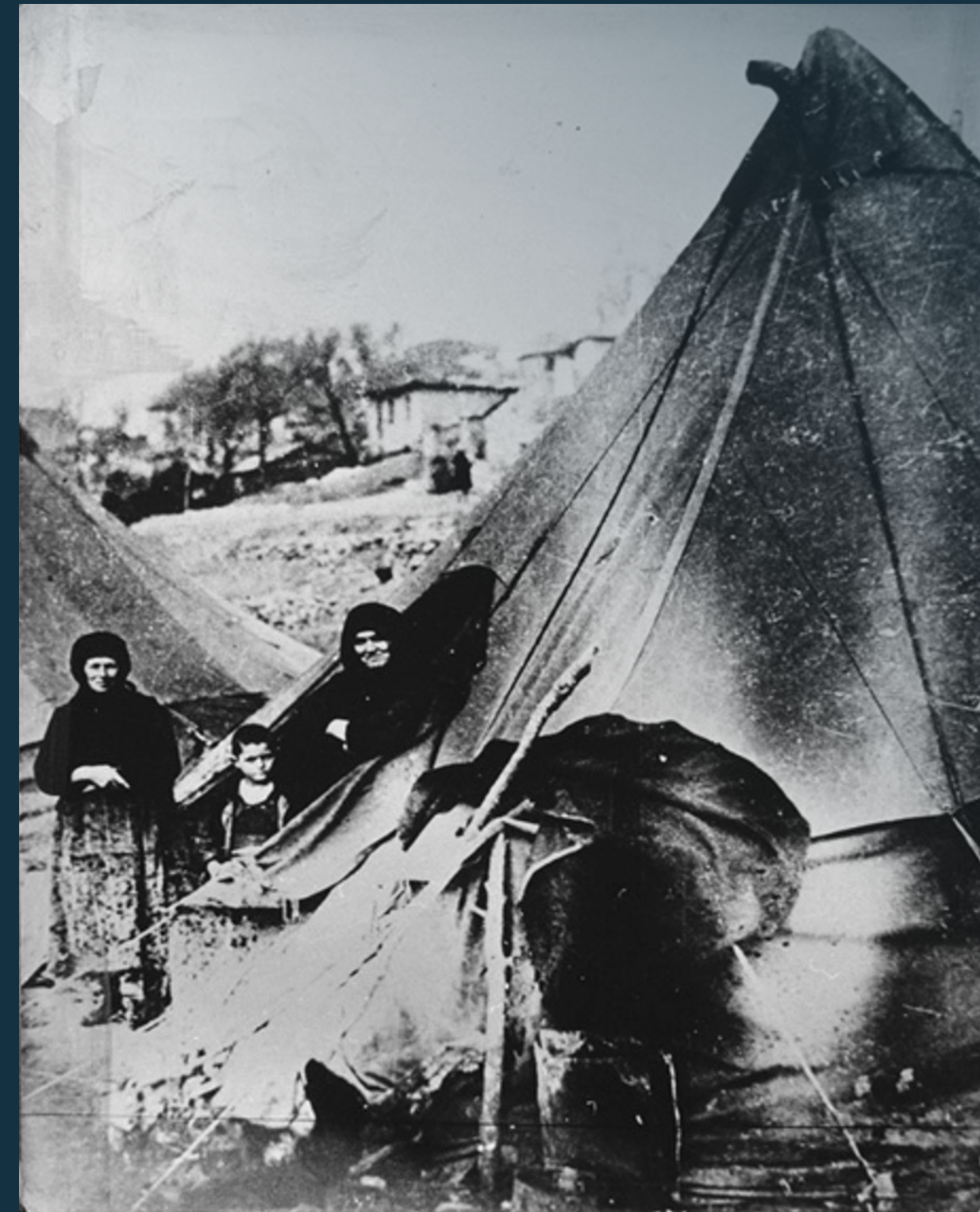
28. Η χειρονομία του Ζενέτου που θα αλλάξει την εμφάνιση του εργοστασίου Φιξ, 1957-1961

Πηγή: Θεοδωροπούλου Ν., “Fix_ ένα πραγματικά Μοντέρνο κτήριο; Μια διαδικασία συνεχόμενου μετασχηματισμού”, Ενότητα αναφοράς: “Θεωρία της αποκατάστασης” της αρχιτεκτονικής του μοντέρνου κινήματος, Αθήνα: 1ο Συνέδριο Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής, 22-24/5/ 2014, 5
Ο Κάρολος Φιξ, ήθελε η εικόνα της εταιρείας να εκφράζει τις διεθνείς προδιαγραφές της και να εμφανίζει μέσα από την αρχιτεκτονική και τη διαφάνεια της όψης τα τελευταία μηχανήματα, τις τελευταίες αφίξεις από τη Γερμανία και την Αμερική. Το κτήριο χρειαζόταν να διατηρήσει τη λογική του, δηλαδή τη λογική ενός ενιαίου Κτηρίου, που να αντικατοπτρίζει μέσα από την αρχιτεκτονική τη δύναμη της εταιρείας. Δεν γινόταν πλέον να το κάνει προσθετικά, χρειαζόταν μία διαφορετική χειρονομία. Ο Τάκης Ζενέτος, με μία χειρονομία ενσωματώνει τις μέχρι τότε πραγματικότητες του εργοστασίου. Στην κυριολεξία τις εγκιβωτίζει σε ένα καινούργιο ενιαίο σώμα. Το τελικό κτήριο το οποίο παραδίδεται προς χρήση το 1961, ενώ είναι ένα, κρύβει μέσα του πολλά άλλα κτίρια, από τις προηγούμενες ιστορικές περιόδους του. Το ΦΙΞ είναι πραγματικά πρωτοποριακό για τη σύλληψη του και για την αλλαγή στο σχεδιασμό βιομηχανικών κτιρίων. Πρόκειται για ένα δισδιάστατο ή ενίοτε τρισδιάστατο σκελετό, με στοιχεία πλήρωσης, κενά και πλήρη που αναπτύσσονται σε παράλληλες ζώνες. Η χάραξη και οι αναλογίες των ανοιγμάτων δεν είναι καθόλου τυχαίες. Ακολουθούν έναν βασικό σκελετό που ήδη προ- υπάρχει. Ξηλώνει με τέτοιον τρόπο την όψη από τη πλευρά της λεωφόρου Συγγρού, ώστε κρατάει όλες τις αναλογίες από το παλαιό κτήριο σε μία δική του σύγχρονη μετάφραση, ως προς τα υλικά και ως προς την οριζοντιότητα. Ένα καινούργιο κτήριο εμφανίζεται, μοιάζει να μην έχει καμία σχέση με το παλιό και όμως το εμπεριέχει, το έχει ενσωματώσει με έναν τρόπο που μία πρώτη ματιά είναι ίσως αδύνατο να τον καταγράψει, αποκωδικοποιήσει, όμως μία δεύτερη και τρίτη θα αντιληφθεί ότι έχει φέρει έναν νέο τρόπο να διαβάζουμε να μεταφράζουμε και να ερμηνεύουμε το παρελθόν.



Το Γουέστερν είναι ο τόπος διασταύρωσης της Ιστορίας με τον Μύθο, της επικής γραφής με την ιδεολογική αναγκαιότητα του ξεπεράσματος των αντιθέσεων και τραυμάτων της Αμερικανικής κοινωνίας ώστε να εμφανισθεί η εικόνα μιας ενοποιημένης Αμερικής, που μέχρι τώρα δεν θα πάψει να προβληματίζεται πάνω στην εθνική της ταυτότητα.⁽³⁷⁾

37. Buscombe E, Brookeman C. *The B.F.I. Companion to the Western* , London: BFI Pub., 1993, 53



29. Αντίσκηνα των προσφύγων στην περιοχή του Μοσχάτου, 1922

Πηγή: Κέντρο Μικρασιατικών Σπουδών της Ελλάδος, δημοσιεύτηκε στο <https://www.protothema.gr/city-stories/article/641828/oi-prosfugikoi-oikismoι-mesa-apo-tis-fotografies-toy-kentroy-mikrasitatikon-spoudon/>

Οι πρόσφυγες ως ένας σύγχρονος μεταναστευτικός Ινδιάνος, θα ενσωματωθούν στις νέες χωρικές συνθήκες.

Το Μεσογειακό Γουέστερν, βασίζεται στην ίδια αναγκαιότητα.

Σε ένα παρόμοιο τράυμα που γεννήθηκε μέσα από τον εμφύλιο, και που καλύφθηκε με ένα όνειρο, ανάπτυξης και ενοποίησης της κοινωνίας. Ο Ινδιάνος, ο σερίφης, ο παράνομος και οι λοιπές συμβολικές φιγούρες θα αναπαραχθούν γύρω από αντικείμενα υπεράσπισης. Στο δικό μας timeline, το σενάριο συμπληρώνεται αποδίδοντας στην Λ. Συγγρού τον χαρακτήρα που χρειάζεται υπεράσπισης και που στο τέλος όλοι τον εκμεταλεύονται.

1.02 ΤΟ “ΧΡΥΣΟ” ΜΥΣΤΡΙ ΤΟΥ ΠΑΤΤΑΚΟΥ
ΩΣ ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΡΝΟΥ (1960-1980)

Η δεκαετία του '60 είναι πλέον μια δεκαετία όπου το το φορτίο των επισκεπτών/ χρηστών της λεωφορού θα αυξηθεί σημαντικά. Η ανακαινισμένη απο το 1959 λ. Συγγρού αναπτύσσει ταχύτητες και η ταχύτητα εισαγόμενη κουλτούρα μιας ποπ, καλτ, αισθητικής παρεισδύει σε όλα τα παρακείμενα οικόπεδα, κτίσματα, δρομάκια και στενά της. Ο μεγαλύτερος όγκος των κτηρίων αυτής της περιόδου, (δημόσιας ή ιδιωτικής αρχιτεκτονικής) εντάσσονται τυπολογικά στο πνεύμα του μεταπολεμικού ατοπικού φονξιοναλισμού, ήτοι το “διεθνές στυλ”. Η ελληνική “κριτική” αυτού του ρεύματος σηματοδότησε την αστικοποίηση της πρωτεύουσας και το μετεμφυλιακό αναπτυξιακό όραμα, στραμμένο προς το αμερικάνικο όνειρο. Ενα όνειρο που εισέβαλε στην ελληνική κοινωνία στα πλαίσια της οικονομικής και ιδεολογικής διείσδυσης του σχεδίου Μάρσαλ, μέσα απο την διαφήμιση και την κατανάλωση και απο τις εικόνες και τους ήχους του κινηματογράφου.⁽³⁸⁾ Στο σημείο αυτό λίγο ενδιαφέρει αν η μορφολογική ενότητα των προσώπων στο συνεχές οικοδομικό σύστημα δεν ήταν ηθελημένη ως αισθητικό αλλά ως επιχειρηματικό ζητούμενο. Εκείνο που μετράει είναι το τελικό αποτέλεσμα: η διαμόρφωση ενός σύγχρονου προσώπου για την πόλη.⁽³⁹⁾ Ενόσ προσώπου που στερείται μιας ισχυρής προσωπικότητας, μιας αισθητικής και λειτουργικής αυτοδυναμίας και ολοκλήρωσης.⁽⁴⁰⁾

38. Πορφύριος Δ., “Η μοντέρνα αρχιτεκτονική στην Ελλάδα, 1950-1975”, *Αρχιτεκτονικά Θέματα 10/1979*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β, 1979, 86-92

39. Φιλιππίδης Δ., *Μοντέρνα αρχιτεκτονική στην Ελλάδα*, Αθήνα: Μέλισσα, 2001, 108

40. Λέφας Π. “Το κτήριο στη σύγχρονη ακανή πολη” στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίων*, Αθήνα: Futura, 2003, 100



30. Εργοστάσιο ζυθοποιείας Φιξ κινείται δεν στέκεται, μέσα της δεκαετίας του '60

Πηγή: Θεοδωροπούλου Ν., “Fix_ένα πραγματικά Μοντέρνο κτήριο; Μια διαδικασία συνεχόμενου μετασχηματισμού”, Ενότητα αναφοράς: “Θεωρία της αποκατάστασης” της αρχιτεκτονικής του μοντέρνου κινήματος, Αθήνα: 1ο Συνέδριο Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής, 22-24/5/ 2014, 3
Η μετάβαση από τη μία εποχή στην άλλη, δεν γίνεται πάντα ομαλά. Οι διαδικασίες κινούνται καιρό εσωτερικά, τόσο στην ιστορική πραγματικότητα όσο και στη προσωπική. Το κτήριο του Ζενέτου είχε μία λογική βάσης-κορμού-στέψης. Θεωρώντας βάση την τζαμαρία του ισογείου, κορμό το υπόλοιπο σώμα του κτιρίου και στέψη το αναψυκτήριο στον τελευταίο όροφο-δώμα. Η όψη προς τη λεωφόρο Ιλισού σημερινή Καλλιρόης, σχεδιάστηκε αλλά δεν υλοποιήθηκε. Μία όψη με συνέχειες και ασυνέχειες η οποία εμφανίζει με έναν πολύ διακριτικό τρόπο τα τρία κτίρια που κρύβει από πίσω της, με μία πολύ ελαφριά κατακόρυφη γραμμή έναν αρμό σαν κόψη ξυραφιού, ο οποίος άλλοτε διακόπτει τα οριζόντια ανοίγματα, άλλοτε όχι.

Παράλληλα, απο το 1967 και για τα επόμενα επτά έτη, η χώρα διανύει μια περίοδο δικτατορίας, κι όπως κάθε δικτατορία, έτσι και η ελληνική Χούντα εκδήλωσε απο την αρχή την πρόθεσή της να γίνει ο φορέας ενός μεγαλόπνοου προγραμματισμού και να μεταβάλει την Ελλάδα σε ένα απέραντο εργοτάξιο. Ωστόσο, χωρίς την θεμελίωση ενός ιδεολογικού προσανατολισμού ικανού να δώσει αξιόλογα έργα, σε αντίθεση με τις δικτατορίες του Χίτλερ και του Μουσολίνι ή του Στάλιν.⁽⁴¹⁾

41. Λάββας Γ.Π., “Η αρχιτεκτονική των επαναστάσεων και των δικτατοριών. Μορφολογία της ελπίδας και της ανάμνησης”, *Αρχιτεκτονικά Θέματα 9/1975*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1975, 43

Το 1969 εγκαινιάζεται το Ανατολικό Αεροδρόμιο στο Ελληνικό το οποίο επιφέρει αύξηση στην ροή των οχημάτων της λεωφόρου, λειτουργώντας ως υπερτοπικός πόλος έλξης. Ο φαληρικός όρμος έχει εξελιχθεί σε ζώνη αναψυχής, παραθεριστικών κατοικιών, λειτουργώντας κι αυτός με την σειρά του ως ελκυστής, του οποίου η σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας γίνεται κατ' εξοχήν μέσω της λεωφόρου Συγγρού.⁽⁴²⁾ Οι όψεις της Συγγρού, αποτυπώνουν την εξέλιξη της φονξιοναλιστικής τυπολογίας την οποία θα την εντάξουμε σε τρεις διαφορετικές διατυπώσεις. Η πρώτη συνίσταται στην ανάγλυφη προβολή του σκελετού στην όψη, με την μορφή ενός πλέγματος μπιπαιθριών εξωστών στον κορμό του κτηρίου. Η δεύτερη εκδοχή ακολουθεί τις “μεσογειακές” τυπολογίες που καθιέρωσε ο Θ.Βελεντής. Ο λειτουργικός και κατασκευαστικός καννάβος αποτυπώνεται στις όψεις, με οριζόντια και κατακόρυφα προεξέχοντα στοιχεία και με ενδοιάμεσα στοιχεία ηλιοπροστασίας, που σχηματίζουν όμως ένα αβαθές πλέγμα, δίνοντας έμφαση άλλοτε στην κατακόρυφη και άλλοτε στην οριζόντια διάσταση. Τέλος, παρατηρούμε και μια τρίτη εκδοχή, εκείνη του αναρτημένου τοιχοπετάσματος (curtain-wall), μιας προηγμένης τότε, τεχνολογικής εφαρμογής που προσαρμόζεται στις εγχώριες τεχνικές δυνατότητες.⁽⁴³⁾

42. Βογιατζάκη Δ., *Το διπλό σώμα της Συγγρού*. Αθήνα: Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακή Διατριβή, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου, 2014

43. Τσακόπουλος Π., *Όψεις του ελληνικού φονξιοναλισμού, Ανagnώσεις της ελληνικής μεταπολεμικής αρχιτεκτονικής*, Αθήνα: Καλειδοσκόπιο, 2014, 201

Η λ. Συγγρού αναπτύσσει ταχύτητες και η ταχύτητα εισαγόμενη κουλτούρα μιας ποπ, καλτ, αισθητικής παρεισδύει σε όλα τα παρακείμενα οικοπέδα, κτίσματα, δρομάκια και στενά της, (δεκαετία του '60)

Πηγή: FB, Η Αθήνα μέσα στο χρόνο, άλμπουμ: Συγγρού και περίξ μέσα στο χρόνο



Στα κτίρια που παραθέτονται αριστερά (Συγγρού 294) και δεξιά (Συγγρού 288) ο λειτουργικός και κατασκευαστικός κάρναβος αποτυπώνεται στις όψεις με οριζόντια και κατακόρυφα στοιχεία τα οποία συνθέτουν ένα αβασθές πλέγμα.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021



Στη δεκαετία του '70, η λεωφόρος, εγκαινιάζει την εικόνα της ως πληθωριστική προβολή της μεταμοντέρνας επιμελιζίας χρήσεων. Το αυτοκίνητο βρίσκει το θώκο του πάνω στη λ.Συγγρού και αποκτά ήδη έναν αρχιτεκτονικό συμβολισμό, είναι το ακριβές ισοδύναμο των γοθθικών καθεδρικών ναών.⁽⁴⁴⁾ Τα σημεία πώλησης οχημάτων –καινούριων και μεταχειρισμένων– πληθαίνουν, πιστοποιώντας εμβληματικά τον κυρίαρχο δείκτη της κοινωνικής και πολιτισμικής συγκυρίας. Παράλληλα συνεχίζουν να ανοικοδομούνται κτήρια γραφείων, που στεγάζουν, επενδυτικές εταιρείες, ασφαλιστικές και τουριστικές επιχειρήσεις οι όψεις των λεωφόρων μετατρέπονται σε ένα ιδιωτικό χειρότεχνημα αφού τα άτομα ως ιδιώτες, όχι ως μέλη του συνόλου, ορίζουν τους όρους διαμόρφωσής τους.⁽⁴⁵⁾ Η δεκαετία του '70 έρχεται να επιβεβαιώσει την άνθηση μιας νεας ευημερίας, άρα και καταναλωτισμού, που συνοδεύει την ορατή πλέον εδραίωση της μαζικής κουλτούρας στη μεταπολεμική Ελλάδα.⁽⁴⁵⁾ Παράλληλα η εξάπλωση της αστικοποιημένης παραλίας της παράκτιας ζώνης από την Γλυφάδα έως το Φάληρο, εντίνει ακόμα περισσότερο τις ροές στην λ.Συγγρού καθιστώντας την ως την κατεξοχήν κοσμική λεωφόρο των Αθηνών.⁽⁴⁶⁾

44. Τζιτζιλιάκης Γ., "Suburborama" στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίνων*, Αθήνα: Futura, 2003, 141

45. Φιλίππιδης Δ., *Μοντέρνα αρχιτεκτονική στην Ελλάδα*, Αθήνα: Μέλισσα, 108

46. Βατόπουλος Ν., "Γλυφάδα: ένα θέρετρο που έγινε κέντρο. Από το ειδικό '60 στην αστικοποίηση του '70" στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίνων*, Αθήνα: Futura, 2003, 201

32 .Απεικόνιση της απόληξης της λ. Συγγρού στη Φαληρική Ακτή. μέσα της δεκαετίας του '60

Πηγή: Πηγή: FB, Η Αθήνα μέσα στο χρόνο, άλμπουμ: Συγγρού και πέριξ μέσα στο χρόνο
Η Φαληρική ακτή εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης των κατοίκων όπως και των επισκεπτών της Αθήνας. Στο βάθος διακρίνουμε την αστική πύκνωση των περιοχών εκατέρωθεν της λεωφόρου.



Τα γραφεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, επί της Συγγρού, πλησίον του εργαστασίου ζυθοποιίας Φιξ, λειτουργούν ως σημείο αναφοράς. Ο Jean Louis Cohen επιμένει ιδιαίτερα στον τρόπο που η “αμερικανική φαντασίωση” επηρέασε τον τρόπο ζωής και τη σχέση ελεύθερου χρόνου και κατανάλωσης όπως σηματοδοτήθηκε απο τη διάδοση του αυτοκινήτου και τον τρόπο με τον οποίο αυτό εκφράστηκε όχι μόνο στις μορφές αλλά και στον σχεδιασμό και τη ζήτηση. Ήταν ένας ήπιος διεθνισμός, φιλτραρισμένος μέσα απο τον τεχνικό πολιτισμό των Η.Π.Α. και συνδεδεμένος με την ιδέα της προκατασκευής και τη τυποποίησης που εξαπλωθηκε με αυτόν τον τρόπο και αντικατοπτρίστηκε στον σχεδιασμό των κτηρίων.”⁽⁴⁷⁾ Την ίδια δεκαετία εκδίδεται ο Γ.Ο.Κ. του '73, ο οποίος α εντείνει το φαινόμενο της αστικοποίησης σε συνδυασμό με το γενικότερο πνεύμα του Μεσογειακού Γουέστερν, βασισμένο στην εκμετάλευση της αστικής γης και τους υψηλούς συντελεστές δόμησης. Κατα συνέπεια θα παρατηρηθεί αύξηση της αστικής πύκνωσης των ιστών στις περισσότερες περιοχές της Αττικής, μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται και οι περιοχές εκατέρωθεν της λ. Συγγρού.⁽⁴⁸⁾



32 .Απεικόνιση τμήματος της λ. Συγγρού. μέσα της δεκαετίας του '70

Πηγή: FB, Η Αθήνα μέσα στο χρόνο, άλμπουμ: Συγγρού και πέριξ μέσα στο χρόνο
Το άλλοτε ήρεμο τοπίο της λεωφόρου του μεσοπολέμου έχει μεταμορφωθεί πλήρως σε ένα θορυβώδες αστικό τοπίο χωρίς ταυτότητα.

Η έλλειψη ενός, έστω και δικτατορικής υφής ιδεολογικού πλαισίου, σε συνδυασμό με την έλλειψη απο μέρους των πρωταγωνιστών της περιόδου αυτής κάθε ενδιαφέροντος για τα πράγματα της τέχνης γενικά, στέρησε τον Παπαδόπουλο απο αυτό που είχαν οι περισσότεροι δικτάτορες, δηλαδή καλλιτεχνικούς συμβουλους και αρχιτέκτονες που τους εξέφραζαν. Ο Μουσολίνι είτε τον Μ.Ριαcentini, ο Χίτλερ τον Α. Speer και τον Ρ. Troost, ο Στάλιν τον J. Joltonski. Στην ελληνική επταετία – κι αυτό αποτελεί τιμή για τους έλληνες αρχιτέκτονες – δεν βρέθηκε κανείς να γίνει το σκεπτόμενο όργανο του δικτάτορα.⁽⁴⁹⁾

47. Cohen J.L. "The mirror of production. Towards a critical theory of building", *Αρχιτεκτονικά Θέματα* 10/1979, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1979

48. Τουρνικιώτης Π. "Φράκτες και άλματα στην ελληνική αστική κουλτούρα του '70", *Ιστορία και Θεωρία 6: Η σύγχρονη εποχή*, Αθήνα: Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, τεύχος σημειώσεων, 2008

49. Λάββας Γ.Π., "Η αρχιτεκτονική των επαναστάσεων και των δικτατοριών. Μορφολογία της ελπίδας και της ανάμνησης", *Αρχιτεκτονικά Θέματα* 9/1975, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1975, 44

Στα τέλη της δεκαετίας του 70' και μετά το πέρας της δικτατορίας των συνταγματαρχών, η λ.Συγγρού δείχνει να έχει υιοθετήσει πλήρως, την εφαρμογή της φονξιοναλιστικής τάσης. Παρουσιάζοντας παράπλευρα της, ένα δομημένο περιβάλλον, έναν εικονογραφημένο αποικισμό, μεταφορά δηλαδή του διαλόγου που είχε διαμορφωθεί απο την αρχή του αιώνα στην Ευρώπη και την Βόρεια Αμερική. Στις όψεις της απεικονίζεται η καθολική εφαρμογή της μοντέρνας αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα η οποία στην προσπάθεια της να δημιουργήσει ένα κτιστό περιβάλλον, “καθ ομοίωσιν” της ήδη ανεπτυγμένης Δύσης, υποθάλλπει το ιδεολογικό πάθος μιας βιομηχανικά υπανάπτυκτης χώρας.⁽⁵⁰⁾ Την άνοιξη του 1979 στα πλαίσια της συμφωνίας εισόδου της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ), που θα υπογραφόταν στο Ζάππειο η κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή αναλαμβάνει τη νέα ασφαλτόστρωση λεωφόρου.

Απεικονιζόμενο κτήριο γραφείων, (Συγγρού 37)
Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

50. Πορφύριος Δ., “Η μοντέρνα αρχιτεκτονική στην Ελλάδα, 1950-1975”, *Αρχιτεκτονικά Θέματα 10/1979*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1979

1.03 ΟΙ ΚΑΡΕΚΛΑΔΕΣ ΤΗΣ BARBARELLA (1980-2000)

Το 1980, αναδιαμορφώνεται το εξωτερικό τμήμα της λεωφόρου (δηλ. από τη διασταύρωση της οδού Λαγουμτζή - Φαληρικό Δέλτα) σε κλειστό (με μπάρες) αυτοκινητόδρομο (μέσου πλάτους 28-35μ.) Χαρακτηρίζεται ως ταχείας κυκλοφορίας. Διαθέτοντας τέσσερις λωρίδες ανά κατεύθυνση συν τους βοηθητικούς παράδρομους (8μ. πλάτος), με πολλούς ανισόπεδους κόμβους και υπόγειες διαβάσεις. Με την είσοδο της χώρας στην Ε.Ο.Κ. δημιουργείται ένα νέο ρεύμα εκσυγχρονισμού της Αθήνας το οποίο αφενώς μεν ακολουθεί τις τάσεις των Ευρωπαϊκών πόλεων μελών της Ε.Ο.Κ., αφετέρου δε λειτουργεί ως ένα ακόμη παυσίπονο στις κοινωνικές πληγές που άφησε πίσω της η δικτατορία. Η αποδοχή της νεο εισαγόμενης καταναλωτικής κουλτούρας θα εκφραστεί στην όψη της πόλης με την έκφραση του μετα-μοντέρνου. Απο εδώ και στο εξής θα υιοθετηθεί η Αρχιτεκτονική της Ταχύτητας στην λ. Συγγρού η οποία εν συνεχεία θα βαδίσει στα πρότυπα μιας απλουστευμένης εκδοχής της Sunset Strip των φτωχών. Στο βιβλίο του Learning from Las Vegas, ο Venturi σχηματοποιεί θεωρητικά τη θέση πως το ζεύγος μορφή/χρήση (form/function) έχει χάσει πια την πειστικότητά του και πως την θέση του παίρνει η συμβολική αναγνωσιμότητα της όψης: η ρυθμολογική προσωπογραφία του κτηρίου. Δανειζόμενος τις σημειολογικές εννοιες της σύγχρονης γλωσσολογίας και αντλώντας εμπειρικές παραστάσεις από το αμερικανικό strip, προβάλλει τη θεωρία πως η αρχιτεκτονική είναι ένα συμβολικά διακοσμημένο στέγαστρο (decorated shed). Η αντίληψη αυτή του συμβολικά διακοσμημένου στεγαστρου αποβλέπει στην εκμηδένιση της αιτιακής σχέσης του ζεύγους μορφή/χρήση και, υπογραμμίζοντας την ανεξάρτητη υπόσταση της διακοσμημένης όψης, υποδειλώνει την αναβίωση της εκλεκτικιστικής συνείδησης του 19ου αιώνα.⁽⁵⁰⁾

50. Πορφύριος Δ., "Εισαγωγή στη μεταφονεζιολογική αρχιτεκτονική", *Αρχιτεκτονικά Θέματα* 12/1978, Αθήνα: Δουμάνης, Ορέστης Β., 1978



33. Απεικόνιση τμήματος της λ. Συγγρού, μέσα της δεκαετίας του '80

Πηγή: FB, Η Αθήνα μέσα στο χρόνο, άλμπουμ: Συγγρού και πέριξ μέσα στο χρόνο
Μέγαρα κτήρια έχουν από την προηγούμενη κι όλης δεκαετία εγκατασταθεί στις όχθες της λεωφόρου. Αυτή η άμορφη πυκνοδομημένη εικόνα του αστικού χώρου αντανάκλα σε μεγάλο βαθμό την τσιμεντοποίηση που υπέστησε η Αθήνα τις προηγούμενες δεκαετίες.

Στο Sunset Strip του Las Vegas, οι χώροι παράπλευρα του strip, καθορίζονται από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και η κλίμακά τους δεν ανταποκρίνεται στην κίνηση των πεζών αλλά στην ταχύτητα που επιτρέπεται στους αυτοκινητόδρομους. Αυτή η λογική βρίσκει πρόσφορο έδαφος στην λ. Συγγρού, αφενώς μεν διότι με την δημιουργία του παράδρομου αυξάνεται η αντικειμενική αξία της γης καθώς πλέον ο οδηγός - ιδιώτης έχει τη δυνατότητα της προσπελασιμότητας, αφετέρου δε διότι τοπολογικά η χάραξη της λειτουργεί ως όριο των παρακείμενων περιοχών. Ήδη από τον μεσοπόλεμο και εντεύθεν, η κατοικία είχε ατροφήσει στον άξονα της λ. Συγγρού. Επομένως η δημιουργία του παραδρόμου στην θέση των πεζοδρομίων δημιούργησε ένα ακόμα πιο δυστοπικό περιβάλλον για τον πεζό.*

Ο άξονας της λεωφόρου φιλοξενεί εντυπωσιακές αντιθέσεις, το μνημειώδες καρδιοχειρουργικό κέντρο των Llewelyn-Davies Weeks σε συνεργασία με το αρχιτεκτονικό γραφείο Κ. Καψαμπέλη-Κ. Σταμάτη θα προσφέρει ιατροπεριθαλπτικό έργο στην κοινωνία, συνυπάρχει με την ευρυματική εξίσου εντυπωσιακή διαφήμιση των τσιγάρων που είναι πιθανόν στο μέλλον να τροφοδοτήσει με περισσότερους ασθενείς το καρδιοχειρουργικό κέντρο.

Ωνάσειο καρδιοχειρουργικό κέντρο (δεξιά)
Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021
Χαρακτηριστικές διαφημίσεις τσιγάρων στα billboards των λεωφόρων (αριστερά)
Πηγή: Μακρόπουλος Α. προσωπικός ιστόχωρος <https://gr.pinterest.com/makropouloslykourgos/διαφημισεις-τσιγαρων/>



Το Υπουργείο Υγείας προειδοποιεί:
Τ Ο Κ Α Π Ν Ι Σ Μ Α Β Λ Α Π Τ Ε Ι
Σ Ο Β Α Ρ Α Τ Η Ν Υ Γ Ε Ι Α



Βρισκόμαστε στην περίοδο που καθιερώνεται στην Ελλάδα το “πενθημερο εργασίας”. Έτσι οι Έλληνες βρέθηκαν με μία ακόμα μέρα ανάπαυσης στη διάθεσή τους που μεταφραζόταν σε ένα επιπλέον βράδυ διασκέδασης. Η Αθήνα μετασχηματίζεται σε μια τεράστια clubland.⁽⁵¹⁾ Η Συγγρού πλέον μαζί με την ταχύτητα, αποκτάει ήχο και φως τόσο στο επίπεδο της οδού από τα διερχόμενα οχήματα, όσο και στο επίπεδο των παραδρόμων από νεο-εισερχόμενες χρήσεις. Αφενώς μεν με τα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης, επονομαζόμενα ως σκυλάδικα τα οποία φιλοξενούν λαϊκές φωνές του ελληνικού πενταγράμμου αφετέρου δε με τις στεγασμένες εκδοχές μιας πιο ελαφράς εκδοχής της ηδονής (στριπτιζάδικα). Πλάι σε αυτές τις χρήσεις, ανθεί και η πεζοδρομιακή πορνεία των τραβεστί.⁽⁵²⁾ Επιπλέον, κολοσσιαία είναι και η θέση που κατέχει στην απόληξη της Συγγρού ο Ιππόδρομος, ως μορφή αθλητικής ψυχαγωγίας αλλά και ως τακτική παραοικονομίας. Την ίδια περίοδο οι αντικειμενικές αξίες γης της Νέας Σμύρνης και του Παλαιού Φαλήρου θα σημειώσουν αύξηση.⁽⁵³⁾ Το γεγονός αυτό θα οδηγήσει έμμεσα σε μια συγκριτική και σταδιακή υποβάθμιση του ρεύματος προς το Φάληρο, (Κουκάκι – Καλλιθέα) σε αντίθεση με το ρεύμα της ανόδου, (Π.Φάληρο – Νέα Σμύρνη). Μια ακόμη αντίθεση που θα εμφανιστεί για να μείνει στην λ. Σύγγρου, είναι ο διαφορετικός της χαρακτήρας, το πρωί σε σχέση με την νύχτα.



34. Ο ναός του ελληνικού clubland | Barbarella, δεκαετία του '80

Πηγή: Μουσικός Ιστότοπος ogdoo.gr, Οι ντισκοτεκ της αθήνας, <https://www.ogdoo.gr/-oi-ntiskotek-tis-athinas/>

Το νυχτερινό κέντρο αυτό πλαϊά στα σκυλάδικα της λεωφόρου Συγγρού χαρακτήρισαν τη νυχτερινή διασκέδαση στους παραδρόμους της αλλά και το nightlife μιας ολόκληρης γενιάς

Οι νεο-εισερχόμενες χρήσεις, που αναφέρθηκαν προηγουμένως, μεταβάλλουν το προφίλ της πρωϊνής λεωφόρου των ασφαλιστικών γραφείων, εκθέσεων και συνεργείων αυτοκινήτων σε μια νυχτερινή λεωφόρο της διασκέδασης, του θεάματος και του αγοραίου έρωτα. Η Interamerican και η Opel δείνουν τη σκυτάλη στην Barbarella τον ναό των καρεκλάδων, και στο Diogenis Palace. Σε αυτές τις κυρίαρχες χρήσεις που ανδρώθηκαν τη δεκαετία του 80' και ωρίμασαν την δεκαετία του 90' προσκολλήθηκαν οι σύνοδες υποστηρικτικές τους χρήσεις.⁽⁵⁴⁾ Η συνταγή είναι γνωστή. Δημιουργούμε θόρυβο: (...) να γίνουν όλα “καλόγουστα” κι “όπως πρέπει”. Μετά έρχονται τα “καλλιτεχνικά” μαγαζιά. Και μετά, μπαρ, εστιατόρια, μπουτικ κ.λ.π.⁽⁵⁵⁾

51. Ρηγόπουλος Δ., “Το παζλ της νέας Αθήνας”, στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίνων*, Αθήνα: Futura, 2003, 181

52. Εκπομπή “Μηχανή του Χρόνου”, *Η «αμαρτωλή» λ. Συγγρού.*, πρόσβαση: <http://www.mixanitouxronou.gr/tag/leoforos-singrou>, Αθήνα: αρχείο της ΕΡΤ, 2014

53. Βογιατζάκη Δ., *Το διπλό σώμα της Συγγρού*, Αθήνα: Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτονικών Μηχανικών, Μεταπτυχιακή Διατριβή, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου, 2014

54. Πapanόςης Π. (επιμ.), *Χρονοντούλαπο: Αθηναϊκοί δρόμοι: η λεωφόρος Συγγρού*, πρόσβαση: <https://chronontoulapo.wordpress.com/2014/02/05/αθηναϊκοί-δρόμοι-η-λεωφόρος-συγγρού/>, 2014

55. Μπαμπούση Μ. “Ει, καταστρέφετε την Αθήνα!”, *Εψίλον*, τεύχος 268, Αθήνα: εφ. Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 1996, 52-55

Το Atheneum Intercontinental έργο των αρχιτεκτόνων Ρίζου Ι. και Κούκη Σ. αποτελεί ένα από τα εμβληματικότερα κτήρια της περιόδου που ανεγέρθηκαν επί του άξονα της λεωφόρου Συγγρού. Καταβλήθη προσπάθεια εκ μέρους των Ελλήνων αρχιτεκτόνων να δώσουν στο έργο τους μια μορφή συμβολική, «ένα σχήμα αγκαλιάς» που υποτάσσεται και προσκυνάει τον Παρθενώνα.

Ξενοδοχείο Atheneum Intercontinental

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

1.04 ΣΤΟΝ ΑΠΟΗΧΟ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ (2000-2020)

Απο το 1990 έως και το 2004 ανοίγει στην Ελλάδα μια νέα εποχή στρατηγικής πολιτικής κατευθυνσης η οποία άλλαξε την μεταπολεμική συνθήκη ανάπτυξης. Η προ-ολυμπιακή περίοδος ήταν και η περίοδος που το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης προέβλεπε τεράστια κονδύλια για τα οποία η εθνική συμμετοχή δεν ήταν εξασφαλισμένη. Με το βλέμμα να στρέφεται στην υλοποίηση των υποδομών για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, η Λ.Συγγρού αποτελεί έναν απο τους άξονες στον οποίο θα γίνουν κομβικές επεμβάσεις. Το 1990 ολοκληρώνονται οι ανισόπεδοι κόμβοι στην συμβολή με την οδό Καλλιρόης και την Λ. Αμφιθέας.⁽⁵⁵⁾ Το αμερικάνικο προφίλ της νυχτερινής λεωφόρου που είχε ήδη ξεκινήσει να διαμορφώνεται την προηγούμενη δεκαετία επισφραγίζεται με την εκθρόνιση του μοντέρνου την οποία συμβολικά ο Δ.Φιλιππίδης ταυτίζει με τη μερική κατεδάφιση του εργοστασίου ΦΙΞ το 1995, έπειτα απο πρωτοβουλία του ΥΠΕΧΩΔΕ*.⁽⁵⁶⁾ Ωστόσο τα πλαίσια των πολεοδομικών αναδιατάξεων που θα εφαρμοστούν λόγω των επικείμενων Ολυμπιακών Αγώνων, η μετέπειτα οικονομική ύφεση καθώς και κομβικές ιδιωτικές επενδύσεις επί του άξονα, όπως θα δούμε, θα επηρεάσουν τη δυναμική της λεωφόρου.⁽⁵⁷⁾ Το 2000 σηματοδοτήθηκε απο την παύση της λειτουργίας του Ιπποδρόμου και τη δημιουργία του σταθμού Συγγρού-Φιξ της Α.Ε. Αττικό Μετρο. Το φορτίο των πεζών επισκεπτών/χρηστών της λεωφόρου θα αυξηθεί σημαντικά, ενώ παράλληλα διευκολύνεται η συνδεσιμότητα της με τις υπόλοιπες περιοχές του δικτύου της Αττικό Μέτρο. Το 2001 η λεωφόρος Συγγρού υπάγεται στον Ολυμπιακό Δακτύλιο και ξεκινάει η κατασκευή ανισόπεδων κόμβων στην συμβολή με την λ. Ποσειδώνος.



35. Η έκταση του Ιπποδρόμου μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων με εμφανή σημάδια εγκατάλειψης, 2006

Πηγή: Ιστοσελίδα της εφημερίδας Το Βήμα <https://tovima.gr/i-parakatathiki-ton-olympiakon-akiniton/>
 Στον χώρο που κάποτε φιλοξενούσε τον Ιππόδρομο θα κατασκευαστεί σε λίγα χρόνια το κτήριο της Εθνικής Λυρικής Σκηνής και της Εθνικής Βιβλιοθήκης, έργο του αρχιτέκτονα Renzo Piano. Το κτήριο θα αποτελέσει σημαντικό πόλο έλξης στην απόληξη της λεωφόρου. Και όπως γνωρίζουμε ήδη απο το παρελθόν η χωροθέτηση ενός πόλου έλξης στην απόληξη της Συγγρού, ήταν πάντοτε ζητούμενο του λειτουργικού της σχεδιασμού.

55. Γιαννίρης Η, "Η σύγχρονη Αθήνα και η κοινωνική ανάγκη για πράσινο", *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 71, Αθήνα: 3D Σ. Δημακόπουλου, 2004

56. Φιλιππίδης Δ., *Μοντέρνα Αρχιτεκτονική στην Ελλάδα*, Αθήνα: Μέλισσα, 2001, 30

57. Γκανασούλης Β. Γ., "Η αρχιτεκτονική, η αισθητική τοπίου και μερικές υποθήκες για το μέλλον", *Αρχιτεκτονες*, τεύχος 59, Αθήνα: 3D Σ. Δημακόπουλου, 2008

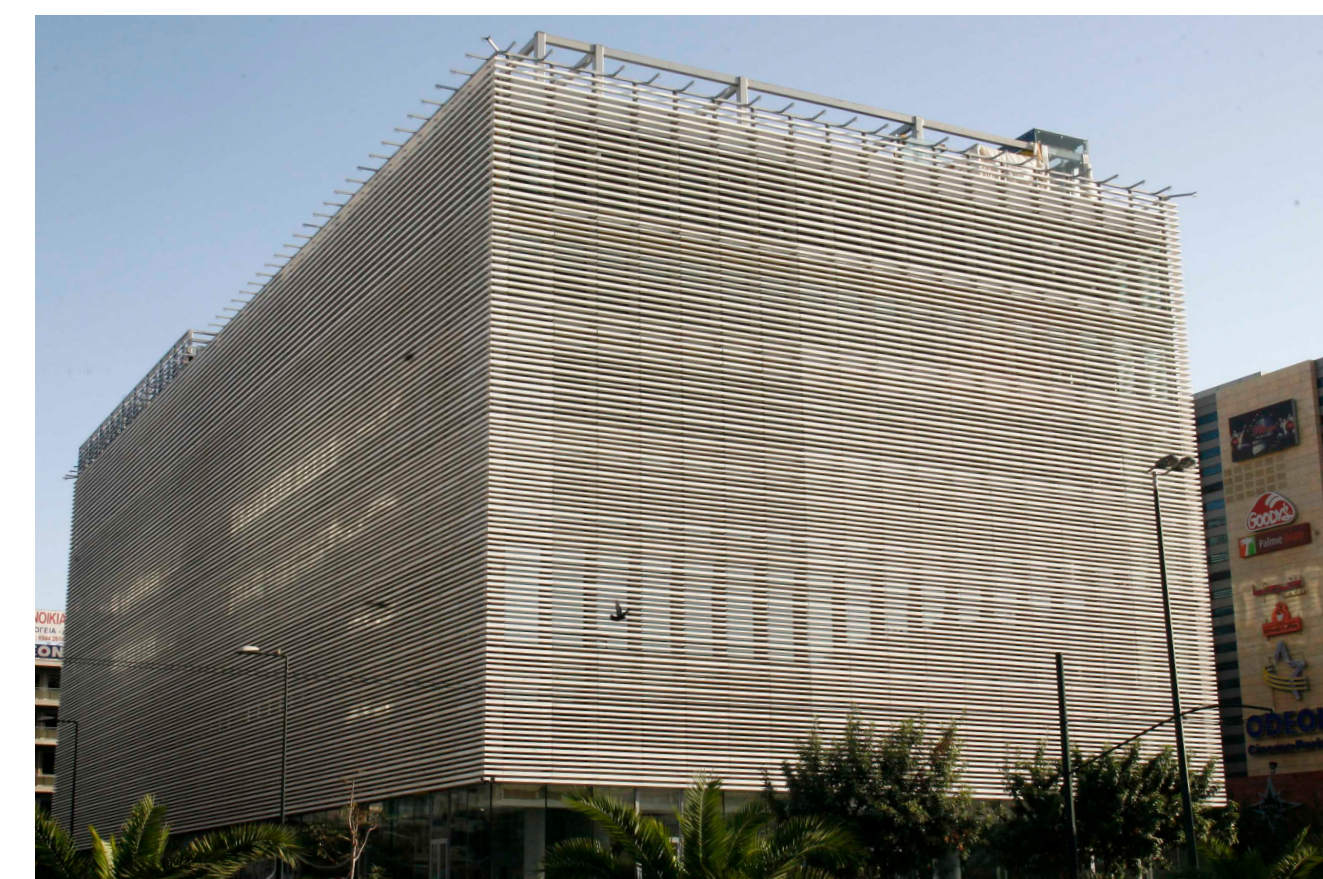
Το 2004 εγκαινιάζεται ο σταθμός του Τραμ Συγγρού – Φιξ, ο οποίος θα λειτουργήσει προσδίδοντας παρόμοια συμπληρωματικά κυκλοφοριακά ωφέλη. Παράλληλα στην θέση του Ιπποδρόμου, και προς τις Τζιτζιφιές έχουν κατασκευαστεί τα Ολυμπιακά Ακίνητα, τα οποία για το διάστημα των Ολυμπιακών Αγώνων και για τα επόμενα δυο χρόνια, αποτελούν έναν πόλο αναψυχής και ψυχαγωγίας. Απο το 2007 και για την επόμενη δεκαετία η οικονομική ύφεση στην Ελλάδα θα αποτυπωθεί και στη λ. Συγγρού. Τα περισσότερα νυχτερινά κέντρα – στριπτιτζάδικα αλλά και ξενοδοχεία θα αρχίσουν να κλείνουν. Αρκετές εταιρείες θα απομακρυνθούν απο την λ. Συγγρού καθώς δεν μπορούν να συντηρήσουν τα ενοίκια. Η εικόνα της λεωφόρου θυμίζει πλέον μια ξεπεσμένη αυτοκρατορία της διαφήμισης και του ιδιωτικού συμφέροντος. Λειτουργεί σαν μια μικρογραφία της χώρας εκείνης της περιόδου. Οι χρήσεις που ανδρώθηκαν την δεκαετία του '80 θα συνεχίσουν να επιβιώνουν, αλλά πλέον λιγότερες αριθμητικά και σε ένα πλαίσιο αλληλεγγύης, καθώς κάνεις δεν είναι σε θέση να ρισκάρει τα κόστη του ανταγωνισμού.⁽⁵⁸⁾

58. Μιχαήλ Χ., Στυλιανίδης Μ., Στυλιανού Ν., «Ο πόλεμος του Αστικού Ανταγωνισμού: Η Ολυμπιακή μάχη της Αθήνας», Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακή Διατριβή, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου. 2012



36. Ο σταθμός του μετρό Συγγρού Φιξ έργο στα πλαίσια των Ολυμπιακών αγώνων του 2004, αποτελεί ίσως ένα απο τα σημαντικότερα τοπία της περιοχής συνδέοντας τη λεωφόρο Συγγρού, με τις περιοχές που εξυπηρετεί το δίκτυο του υπόγειου σιδηροδρόμου.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017



37. Το κτήριο της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών του ιδρύματος Ωνάση έργο του γαλλικού αρχιτεκτονικού γραφείου Architecture Studio, υλοποιήθηκε το 2010 ενισχύοντας το πολιτισμικό δυναμικό της πρωτεύουσας ενώ παράλληλα αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης.

Πηγή: Εφημερίδα Τα ΝΕΑ <https://www.tanea.gr/2010/12/04/lifearts/culture/to-ktirio-katw-apo-ti-stegi/>

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο της κρίσης, τρία διεθνούς εμβέλειας ιδιωτικά έργα θα δώσουν σφυγμό στην λεωφόρο, το 2009 το Μουσείο της Άκροπολης σε απόσταση αναπνοής απο τη λ. Συγγρού, το 2010 η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση, η Εθνική Λυρική Σκηνή και Βιβλιοθήκη του Κέντρου Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος. Το 2014 ολοκληρώνεται επίσης και η ανακατασκευή του εργοστασίου ΦΙΞ με τη μετατροπή του σε Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης το οποίο βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία για το κοινό απο τον Φεβρουάριο του 2020 . Βάσει του νέου Ρ.Σ.Α* το 2014 ο πολιτιστικός άξονας που προηγουμένως είχε χαραχθεί - ανεπιτυχώς όπως αποτιμήθηκε -επί της οδού Πειραιώς μετατοπίζεται στην Λ. Συγγρού.
(59)

Το rebranding της Συγγρού έχει ήδη ξεκινήσει.

59. Ομάδα έρευνας του Ε.Μ.Π., (επιμ.) Τουρνικιώτης Π., ΣΥΓΓΡΟΥ Από τον αυτοκινητόδρομο στην αστική λεωφόρο, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, πρόσβαση: https://www.patt.gov.gr/site/big_files/03.pdf



38. Το Κέντρο Πολιτισμού του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος έργο του αρχιτέκτονα Renzo Piano, 2016, φιλοξενεί την Εθνική Βιβλιοθήκη και την Εθνική Λυρική Σκηνή αποτελώντας ένα φάρο πολιτισμού και πόλο έλξης στην απόληξη της λεωφόρου. Πολύ σημαντική για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής είναι η χειρονομία σύνδεσης του παραθαλάσσιου μετώπου μέσω της αερογέφυρας που διέρχεται πάνω απο την παραλιακή λεωφόρο.

Πηγή: Ιστοσελίδα Κ.Π.Ι.Σ.Ν. <https://www.snfcc.org/kpisi/gnoriste-to-kpisi>



39. Λεπτομέρεια απο την όψη του Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, πρώην εργοστασίου Φιξ το οποίο λειτουργεί πλήρως και επίσημα για το κοινό απο το Φεβρουάριο του 2020. Ένα ακόμα κτήριο που πολιτισμού προστίθεται πλαϊά στη Σ.Γ.Τ. και στο Κ.Π.Ι.Σ.Ν. ενισχύοντας έτσι ακόμα περισσότερο το πολιτισμικό αποτύπωμα της λεωφόρου.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- 01 Σακελλαρίδου Α., Σαμαρίνης Π., Χατζηκωνσταντίνου Ε. "Προγράμματα οδοποιίας του Μεσοπολέμου και η Σύμβαση Μακρή. Ο ιδιαίτερος δρόμος του αστικού εκσυγχρονισμού", από το Τουρνικιώτης Π., Βιτοπούλου Α., Γερολύμου Α., *Η ελληνική πόλη και η παλεοδομία του μοντέρνου Do.Co.Mo.Mo*, Αθήνα: Futura, 2015, 89
- 02 Σολδατος Γ., *Το Γουέστερν*, Αθήνα: Αιγόκερως, 1988
- 03 Δερτλής Γ., *Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830-1920*, Αθήνα: Εστία, 2009
Ομάδα έρευνας της ιστορίας της Αθηναϊκής συγκοινωνίας, *Απο τα Παμφορεία στο Μετρό*, Αθήνα: Μίλτος, 2007
- 04 Σκιαδαράκος Γ., *Το Νέο Φάληρο. Μνήμες*, Αθήνα: Καλέντης, 1990
- 05 Μέλιος Ν., Μπαφρούνη Ε., *Νεο Φάληρο. Φωτογραφικό Οδοιπορικό*, Αθήνα: Ινστιτούτο Μελέτης της Τοπικής Ιστορίας και της Ιστορίας των επιχειρήσεων, 1998
- 06 Λεοντίδου Λ., *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά*, Αθήνα: Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης, 1989
- 07 Γκιζέλη Β. *Κοινωνικοί Μετασχηματισμοί και Προέλευση της Κοινωνικής Κατοικίας στην Ελλάδα (1920-1930)*, Αθήνα: Επικαιρότητα, 1984
- 08 Οικονόμου Α. "Συνοπτική ιστορία των Δημοσίων έργων στην Ελλάδα" στο *Τεχνική Επιθεώρηση της Ελλάδος*, επιμ. Κιτσίκης Ν. Κοκκινόπουλος Ε., Α τόμος, Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, 1935
- 09 Σταματίου Ε. "Η πολιτική του Υπουργείου Συγκοινωνιών για τη Μεσοπολεμική Πόλη. Κοινωνικόοικονομικό πλαίσιο και εκσυγχρονιστικές κατευθύνσεις" στο *Ελευθέριος Βενιζέλος και ελληνική Πόλη. Πολεοδομικές Πολιτικές και Κοινωνικοοικονομικές Ανακατατάξεις*, Χανιά: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών Ελευθέριος Βενιζέλος, 2005,
- 10 Σαρηνιάννης Γ. Μ., "Πολεοδομικός εκσυγχρονισμός σε ελληνικά πλαίσια από τα σχέδια της πόλης στην εμπορευματοποίηση της μεγαλοαστικής κατοικίας" στο *Ελευθέριος Βενιζέλος και ελληνική Πόλη. Πολεοδομικές Πολιτικές και Κοινωνικοοικονομικές Ανακατατάξεις*, Χανιά: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών Ελευθέριος Βενιζέλος, 2005
- 11 Θεοτοκάς Γ., *Ελεύθερο Πνέυμα*, Αθήνα: Εστία, 2009
- 12 Φιλιππίδης Δ., *Μοντέρνα αρχιτεκτονική στην Ελλάδα*, Αθήνα: Μέλισσα, 2001
- 13 Λέφας Π. "Το κτήριο στη σύγχρονη ακαηή πόλη" στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίων*, Αθήνα: Futura, 2003
- 14 Τσακόπουλος Π., *Όψεις του ελληνικού φονξιοναλισμού. Αναγνώσεις της ελληνικής μεταπολεμικής αρχιτεκτονικής*, Αθήνα: Καλειδοσκόπιο, 2014
- 15 Τζιρτζιλιάκης Γ., "Suburborama" στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίων*, Αθήνα: Futura, 2003
- 16 Ρηγόπουλος Δ., "Το παζλ της νέας Αθήνας", στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίων*, Αθήνα: Futura, 2003

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- 01 Πορφύριος Δ., "Η μοντέρνα αρχιτεκτονική στην Ελλάδα, 1950-1975", *Αρχιτεκτονικά Θέματα 10/1979*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β, 1979
- 02 Λάββας Γ.Π., "Η αρχιτεκτονική των επαναστάσεων και των δικτατοριών. Μορφολογία της ελπίδας και της ανάμνησης", *Αρχιτεκτονικά Θέματα 9/1975*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1975
- 03 Πορφύριος Δ., "Εισαγωγή στη μεταφονξιοναλιστική αρχιτεκτονική", *Αρχιτεκτονικά Θέματα 12/1978*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1978
- 04 Γιαννίρης Η., "Η σύγχρονη Αθήνα και η κοινωνική ανάγκη για πράσινο", *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 71, Αθήνα: 3D Σ. Δημακόπουλου, 2004
- 05 Γκανασούλης Β. Γ., "Η αρχιτεκτονική, η αισθητική τοπίου και μερικές υποθήκες για το μέλλον", *Αρχιτεκτονες*, τευχος 59, Αθήνα: 3D Σ. Δημακόπουλου, 2008
- 06 Μπαμπούση Μ. "Ει, καταστρέφετε την Αθήνα!", *Έψιλον*, τεύχος 268, Αθήνα: εφ. Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 1996
- 07 Cohen J.L. "The mirror of production. Towards a critical theory of building", *Αρχιτεκτονικά Θέματα 10/1979*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1979

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

(αναφέρονται τα φύλλα από όπου έχουν αντληθεί στοιχεία)

- 01 Εφημερίδα Εμπρός, *Η λεωφόρος Συγγρού, Η παράδοση της εις κοινήν χρήση*, 21 Νοεμβρίου 1904
- 02 Εφημερίδα Εστία, *Με λίγα λόγια*, 21 Νοεμβρίου 1904
- 03 Εφημερίδα Νέον Άστυ, *Τα εγκαινία της λεωφόρου Συγγρού. Η δένδροφύτευσις και η άρδευσις*, 21 Νοεμβρίου 1904
- 04 Εφημερίδα Σκριπ, *Αι δένδροστικαί της λεωφόρου Συγγρού*, 5 Απριλίου 1905

ΞΕΝΗ

- 01 MacDonald E., "Structuring a Landscape, Structuring a Sense of Place: The enduring Complexity of Olmsted and Vaux's Brooklyn Parkways" από το *Journal of Urban Design*, vol. 7, 2002
- 02 Mauch C., Zeller T., *The World beyond the Windshield. Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Ohio: University Press , 2008
- 03 Hastaoglou V., "Urban Aesthetics and National Identity: the Refashioning of Eastern Mediterranean CitiesBetween 1900 and 1940," *Planning Perspectives 26*, 2011
- 04 Buscombe E, Brookeman C. *The B.F.I. Companion to the Western* , London: BFI Pub., 1993
- 05 Le Corbusier., *The City of To-morrow and its Planning*, New York: Dover, Reissue edition 1987
- 06 Howard, E., *Garden Cities of To-morrow*, London: Swan Sonnenschein & Co, 1902

ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ

- 01 Χατζημικαήλ Υ. *"Συμβαλλόμενοι εν Αθήναις..." Οικονομικές και κοινωνικές όψεις της Αθήνας στο πρώιμο ελληνικό κράτος 1833-1843*, Ρέθυμνο: Διδακτορική διατριβή, Φιλοσοφική Σχολή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας Πανεπιστημίου Κρήτης, 2011
- 02 Βλάχος Α.,*Τουριστική Ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στη σύγχρονη Ελλάδα (1914-1950): Η ανάδυση ενός νεοτερικού φαινομένου*, Αθήνα: Πανεπιστήμιο Αθηνών, Διδακτορική διατριβή, 2013
- 03 Βογιατζάκη Δ., *Το διπλό σώμα της Συγγρού*, Αθήνα: Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακή Διατριβή, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου. 2014
- 04 Μικαήλ Χ., Στυλιανίδης Μ., Στυλιανού Ν., *«Ο πόλεμος του Αστικού Ανταγωνισμού: Η Ολυμπιακή μάχη της Αθήνας».*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακή Διατριβή, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου.
- 05 Τουρνικιώτης Π. "Φράχτες και άλματα στην ελληνική αστική κουλτούρα του '70", *Ιστορία και Θεωρία 6: Η σύγχρονη εποχή*, Αθήνα: Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, τεύχος σημειώσεων, 2008
- 06 Χατζηκωνσταντίνου Ε., *Αστικός εκσυγχρονισμός, οδικό δίκτυο και πόλη: το παράδειγμα της λεωφόρου Συγγρού στο πέρασμα από τον 19ο στον 20ο αιώνα*, Αθήνα: Διδακτορική διατριβή, ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, 2014

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- 01 Ομάδα έρευνας του Ε.Μ.Π., (επιμ.) Τουρνικιώτης Π., *ΣΥΓΓΡΟΥ Από τον αυτοκινητόδρομο στην αστική λεωφόρο*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, πρόσβαση: https://www.patt.gov.gr/site/big_files/03.pdf
- 02 Παπανότης Π. (επιμ.), *Χρονοντούλαπο: Αθηναϊκοί δρόμοι: η λεωφόρος Συγγρού*, πρόσβαση: <https://chronontoulapo.wordpress.com/2014/02/05/αθηναικοι-δρομοι-η-λεωφορος-συγγρου/>, 2014

ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Η Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΣΗΜΕΡΑ

2.05

ΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ

2.06

ΤΟΠΟΣΗΜΑ

2.07

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ (1η ερμηνεία)

2.08

ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ
(2η ερμηνεία)

2.05 ΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ

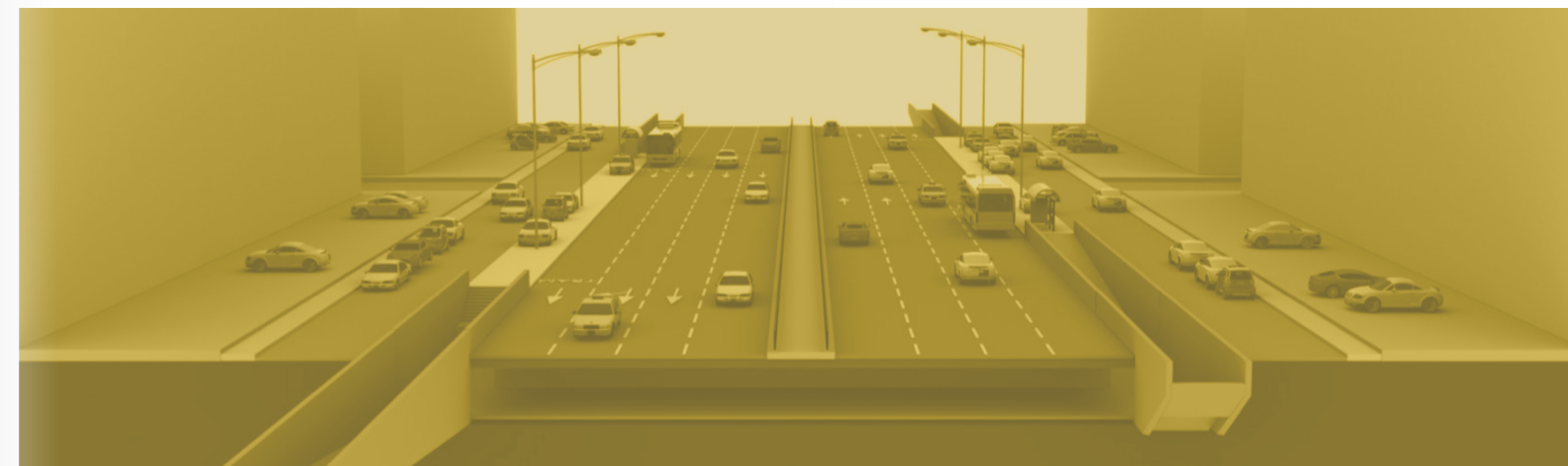
ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ

Η λ.Συγγρού αποτελεί μία λεωφόρο με εξωαστικό πλάτος δρόμου και μεγάλη ταχύτητα κυκλοφοριακής ροής. Το εσωτερικό τμήμα: τρεις λωρίδες κυκλοφορίας οχημάτων + 1 λωρίδα κυκλοφορίας ΜΜΜ σε κάθε ρεύμα 13μ. και 12,5μ. όπως φαίνεται στο σχήμα + την διαχωριστική νησίδα η οποία έχει πλάτος 1,4μ. Τα πεζοδρόμια εκατέρωθεν των ρευμάτων ανόδου και καθόδου έχουν πλάτος 2.5μ. Το εξωτερικό τμήμα: τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας οχημάτων + 1 λωρίδα κυκλοφορίας ΜΜΜ Διαθέτει διαχωριστικές μπαριέρες έχει μέσο πλάτος 32,00-38,00μ. και οι συνδεδόμενοι με τοπικές εσοχές με αυτό παράδρομοι έχουν μέσοπλάτος 14,00-16,00 μ. δηλ. συνολικά 48,00-54,00μ. > 28,00μ. αρχικό πλάτος του 1904. Οι παράδρομοι διαχωρίζονται από το ρεύμα της λεωφόρου, με πεζοδρόμιο πλάτους 90εκ-1μ. Τα εξωτερικά πεζοδρόμια έχουν πλάτος 2,5μ.⁽⁶⁰⁾

Το μεγαλύτερο ποσοστό των εργαζομένων χρησιμοποιεί μεμονωμένα ως μέσο μετακίνησης το ιδιωτικό αυτοκίνητο το οποίο έρχεται να καταλάβει πολύ περισσότερο χώρο στην λεωφόρο αναλογικά σε σχέση με κάποιο άλλο μέσο μαζικής μετακίνησης, που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά τους. Η παρόδια στάθμευση στους παραδρόμους της λεωφόρου επιτρέπεται, και το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας, κατά τις ώρες λειτουργίας των εταιριών/ γραφείων, παρατηρείται υπερσυσσώρευση των σταθμευμένων οχημάτων, η οποία οδηγεί στην παράνομη κατάληψη σημαντικού μέρους των εξωτερικών πεζοδρομίων.⁽⁶¹⁾

60. Ομάδα έρευνας του Ε.Μ.Π., (επιμ.) Τουρνικιώτης Π., ΣΥΓΓΡΟΥ Από τον αυτοκινητόδρομο στην αστική λεωφόρο, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, πρόσβαση: https://www.patt.gov.gr/site/big_files/03.pdf

61. ο.π.α.



40. Τρισδιάστατη απεικόνιση του τμήματος ταχείας κυκλοφορίας της λ. Συγγρού

Πηγή: Ομάδα έρευνας του Ε.Μ.Π., (επιμ.) Τουρνικιώτης Π., ΣΥΓΓΡΟΥ Από τον αυτοκινητόδρομο στην αστική λεωφόρο, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, πρόσβαση: https://www.patt.gov.gr/site/big_files/03.pdf

Το τμήμα ταχείας κυκλοφορίας είναι προσπελάσιμο για τους πεζούς μόνο μέσω των υπόγειων πεζοδιαβάσεων.



41. Το εσωτερικό τμήμα της λεωφορου είναι πιο εύκολα προσπελάσιμο, με χαρακτηριστικότερο σημείο προσπέλασης τη πεζοδιάβαση του σταθμού Συγγρού Φιξ

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

ΓΕΙΤΝΙΑΣΗ

Ανατολικά, στο ρεύμα της ανόδου

Π. Φαληρο (απο τον κόμβο με την Λ.Ποσειδώνος έως τον κόμβο της Λ. Αμφιθέας)

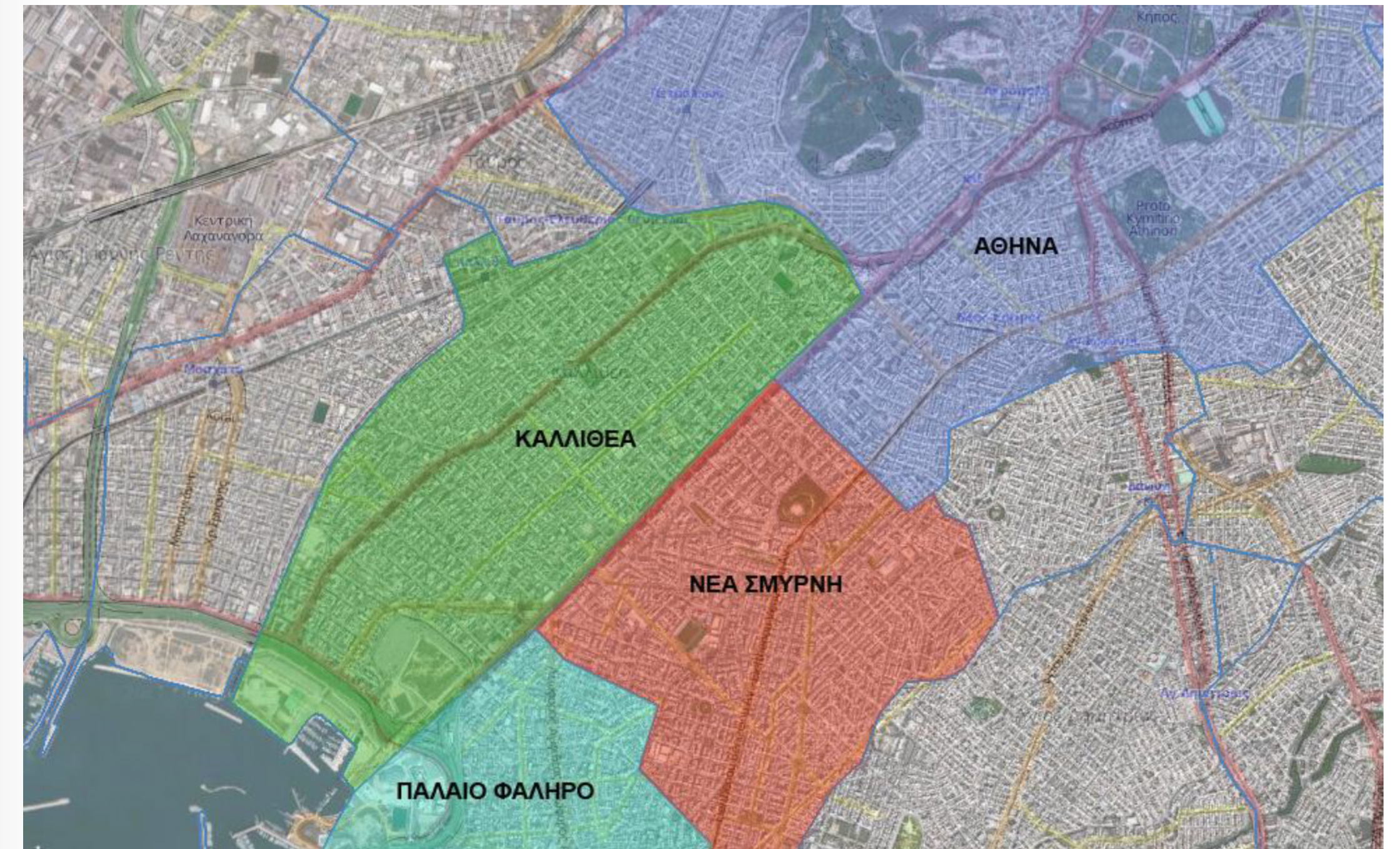
Νεα Σμύρνη (απο τον κόμβο της Λ. Αμφιθέας έως τον κόμβο της οδού Αιγαίου)

Νεος Κόσμος/Δουργούτι - Δήμος Αθηναίων (απο τον κόμβο της οδού Αιγαίου έως την αρχή της λεωφόρου.)

Δυτικά, στο ρεύμα της καθόδου.

Καλλιθέα (απο τον κόμβο με την Λ. Ποσειδώνος έως το κόμβο της οδού Λαγουμιτζή)

Κουκάκι-Δήμος Αθηναίων (απο τον κόμβο της οδού Λαγουμιτζή, έως την αρχή της λεωφόρου.)



42. Στο χάρτη σημειώνονται οι περιοχές που γειτνιάζουν με τον άξονα της λεωφόρου.

Πηγή: <https://maps.google.com/syggroy>

ΔΙΚΤΥΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η λ. Συγγρού διαθέτει ένα ευρύ δίκτυο συγκοινωνιών που καθιστούν εφικτή την σύνδεση της με το κέντρο και τα προάστια της Αθήνας.

Μετρό

Ο σταθμός του μετρό Συγγρού-Φιξ, εγκαινιάστηκε στις 16 Νοεμβρίου 2000. Είναι υπόγειος και διαθέτει δύο πλευρικές αποβάθρες. Πρόκειται για την γραμμή 3 - Ανθούπολη / Ελληνικό.⁽⁶²⁾

Τράμ

Στάση του τράμ Συγγρού Φίξ εγκαινιάζεται στις 19 Ιουλίου του 2004. Προσφέρει τη δυνατότητα μετεπιβίβασης μεταξύ του μετρό και του τραμ της Αθήνας. Απο την στάση του τραμ διέρχονται η γραμμή 5 - Σύνταγμα / Ασκ. Βούλας και η γραμμή 4 Σύνταγμα / Σ.Ε.Φ.⁽⁶³⁾

Αστικά λεωφορεία - τρόλεϊ

Την λ. Συγγρού εξυπηρετούν αρκετές λεωφορειακές γραμμές και τρόλεϊ. Στάσεις υπάρχουν σχεδόν σε όλο το μήκος του οδικού άξονα και σε λογικές αποστάσεις μεταξύ τους. Το σύνολο του οδικού άξονα διατρέχει η λεωφορειακή γραμμή 550 και το τρόλεϊ 10. Κάποιες από τις λεωφορειακές γραμμές έχουν τοπικό χαρακτήρα και συνδέουν το σταθμό μετεπιβίβασης στο Φιξ με περιοχές των δήμων Καλλιθέας, Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου (106, 126, 136, 137). Οι γραμμές 040, Α2 και Β2 διασχίζουν σχεδόν όλο το μήκος της Λεωφόρου Συγγρού. Τέλος, οι γραμμές τρόλεϊ 2, 4 και 11 συνδέουν κυρίως Δημοτικές Ενότητες του δήμου Αθηναίων. Υπάρχουν και ορισμένες γραμμές που διασχίζουν κάθετα τον άξονα ή διέρχονται στα όρια της περιοχής μελέτης και έχουν στάσεις εκτός του βασικού άξονα. Πρόκειται για γραμμές που διέρχονται από τη Βασιλίσσης Σοφίας (3, 054, 203, 204, 204B, 220, 221, 224, 235, 250, 608, 622, 732, 815, Α5, Ε14, Χ14, Χ95), τη Βασιλίσσης Αμαλίας (1, 5, 12, 165, 209, 227, 230, 790, 856, Α3), τη Δαβάκη (218, 219, 816) και την Ποσειδώνος (130, 217, 860, 229, Α1, Β1). Η πληθώρα των γραμμών της οδικής συγκοινωνίας υποδεικνύει άμεση σύνδεση των περιοχών εκατέρωθεν του άξονα με πολλές περιοχές του λεκανοπεδίου.⁽⁶⁴⁾

62. Ιστοσελίδα της Αττικό Μετρό, πρόσβαση: <https://www.ametro.gr>

63. Ιστοσελίδα των Αστικών Συγκοινωνιών, πρόσβαση: <https://www.stasy.gr>

64. Φλωροπούλου Ε., Βασιλέως Κωνσταντίνου - Αρδηττού - Καλλιρρόης - Συγγρού: Ανάπλαση οδικού άξονα με σημαντικούς πόλους για την τέχνη και τον πολιτισμό, σύμφωνα με τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας, Αθήνα: ΕΜΠ, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Διπλωματική Εργασία, 2018

ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Η λ. Συγγρού στο εσωτερικό της τμήμα διαθέτει πέντε ισόπεδους κόμβους

1. Αμβροσίου Φραντζή
2. Πετμεζά
3. Χατζηκρήστου
4. Λεμπέση
5. Αθανασίου Διάκου

Το εξωτερικό της τμήμα διαθέτει επτά ανισόπεδους κόμβους

1. λ. Αμφιθέας - Λαμπρου Κατσώνη
2. Μεγάλου Αλεξάνδρου - Λαμψάκου
3. Αγ. Φωτεινής - Δαβάκη
4. Εφέσσου - Αγ. Πάντων
5. Χαροκόπου - Αιγαίου
6. Λαγουμιτζή
7. Καλλιρρόης



43. Πανοραμική άποψη των ανισόπεδων κόμβων Εφέσσου και Αιγαίου

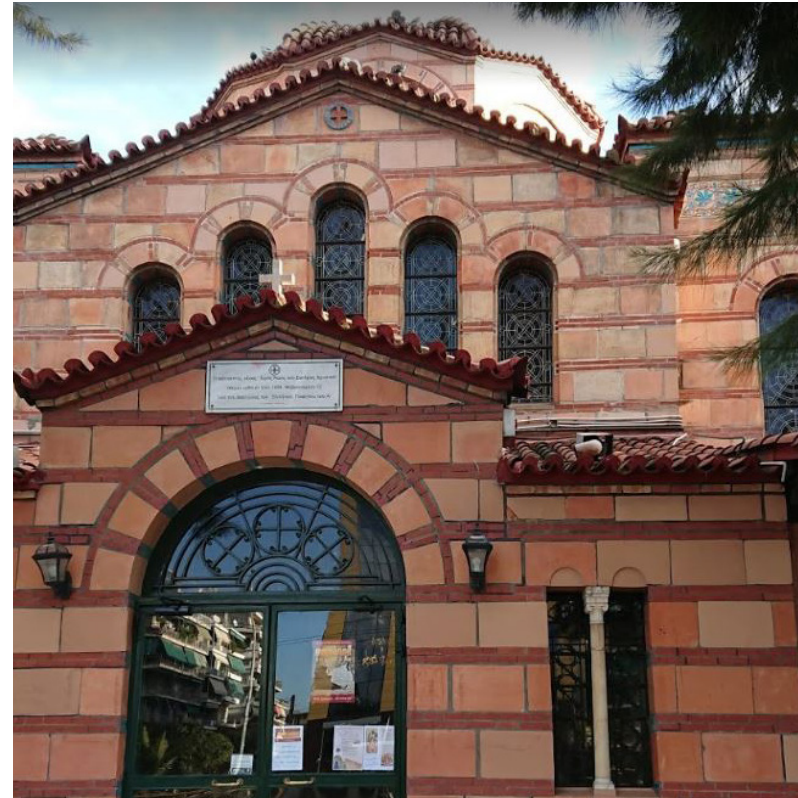
Πηγή: Ομάδα έρευνας του Ε.Μ.Π., (επιμ.) Τουρνικιώτης Π., *ΣΥΓΓΡΟΥ Από τον αυτοκινητόδρομο στην αστική λεωφόρο*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, πρόσβαση: https://www.patt.gov.gr/site/big_files/03.pdf

Οι περιοχές της Καλλιθέας και της Νεας Σμύρνης συνδέονται υπογειώς. Το τμήμα ταχείας κυκλοφορίας της λ. Συγγρού είναι ένα απροσπέλαστο όριο.

2.06 ΤΟΠΟΣΗΜΑ

Αν και η Συγγρού διαθέτει αρκετά κτήρια που χαρακτηρίζονται με τον όρο τοπόσημα, αυτά διαφέρουν μεταξύ τους ως προς τον ουσιαστικό ρόλο που διαδραματίζουν στη λεωφόρο και στον αστικό ιστό που τη περιβάλλει. Πιο συγκεκριμένα, το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (πρώην ιστορικό εργοστάσιο Φίξ) με το Σταθμό του Μετρό, το Πάντειο Πανεπιστήμιο στη διασταύρωση Συγγρού και Λαγουμτζή, η εκκλησία του Αγ.Σώστη, η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, το Ιωσηφόγλειο ίδρυμα, το κτίριο του Διογένη στον κόμβο Συγγρού με Αμφιθέα, το Ευγενείδιο ίδρυμα, το κέντρο Πολιτισμού Στ.Νιάρχος αποτελούν ελκυστές καίριας λειτουργικής και υπερτοπικής σημασίας, καθώς εξυπηρετούμενα από τη λεωφόρο έχουν τέτοια θέση και χρήση που επιδρούν έντονα στη ζωή και στη δράση των κατοίκων των παρακείμενων περιοχών αλλά και των χρηστών τους (μονίμων και μη). Τελικά με βάση τον σκοπό και τον χαρακτήρα της προβλεπόμενης χρήσης τους αποτελούν σε καθημερινή βάση αξιόλογους ελκυστές, δηλ. σημαντικούς πόλους έλξης για πάσης φύσεως δραστηριότητες των ανθρώπων σε τοπική, υπερτοπική αλλά και διεθνή κλίμακα .

Μια ακόμα περίπτωση τοπόσημου είναι αυτή ενός κτηρίου ή ενός μνημείου που λειτουργεί μονοσήμαντα ως σημείο αναφοράς ή μνήμης για τους ανθρώπους, χωρίς απαραίτητα να γίνεται χρήση αυτού. Σε αυτήν την κατηγορία ανήκει το άγαλμα του Πατριάρχη Γρηγορίου του Ε' στη Γ' είσοδο της Νέας Σμύρνης από τη Συγγρού, ο οποίος είναι εύκολα διακριτός από τον διερχόμενο του δρόμου. Ακολουθούν τα κτήρια τοπόσημα επί της λ.Συγγρού με σύντομη περιγραφή, αντιπροσωπεύοντας το σήμερα.



44. ΑΓΙΟΣ ΣΩΣΤΗΣ (1905-σήμερα)

Πρόκειται για μια από τις πρώτες ειδικές χρήσεις που χωροθετήθηκαν επί της λεωφόρου. Η εκκλησία του Αγ.Σώστη αποτέλεσε το ελληνικό περίπτερο στη Διεθνή Έκθεση του 1900 στο Παρίσι. Το περίπτερο της ελληνικής συμμετοχής ήταν ουσιαστικά μια λυόμενη μεταλλική κατασκευή που είχε την μορφή βυζαντινού ναού (σταυροειδούς μετά τρούλου) ενώ τα σχέδιά του, επονήθησαν από τον γάλλο αρχιτέκτονα Lucien Magne. Κατ' απόφαση του Σπυρίδωνος Μερκούρη (δημάρχου της Αθήνας) επέλεγη η μεταφορά του, στο συγκεκριμένο σημείο σε ανάμνηση της σωτηρίας του βασιλέως Γεωργίου, δοθέντος ότι ένα χρόνο νωρίτερα το 1898, στην ίδια περιοχή είχε γίνει δολοφονική απόπειρα εναντίον του βασιλιά Γεωργίου Α'. Ο ναός ανασυντέθηκε σε μορφή εκκλησίας το 1905 και λειτουργεί έως σήμερα.⁽⁶⁵⁾
 Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017



45. ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ (1930-σήμερα)

Ιστορικό εκπαιδευτικό ίδρυμα της χώρας, το Πάντειο Πανεπιστήμιο. Ανηγέρθη το 1924 με σκοπό να στεγάσει μια ιδιωτική Σχολή, την Ανωτάτη Σχολή Πολιτικών-Οικονομικών Σπουδών, η οποία δημιουργήθηκε το 1924 από την μη κερδοσκοπική εταιρεία του βουλευτή Γεωργίου Φραγκούδη «Εκπαιδευτική Αναγέννησις». Από το 1930 η Σχολή τέθηκε σε λειτουργία, ενώ το 1931 μετονομάστηκε σε «Πάντειος Σολή Πολιτικών Επιστημών» προς τιμήν του κληροδότη της Σχολής Αλέξανδρου Πάντου. Το 1989 η Σχολή θα αναβαθμιστεί σε Πανεπιστήμιο, μετονομαζόμενη σε «Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών». Σήμερα στο αρχικό κτίριο της Σχολής φιλοξενείται η πρυτανεία του ιδρύματος.⁽⁶⁶⁾
 Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017



46. ΙΩΣΗΦΟΓΛΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑ (1932-σήμερα)

Μια από τις πιο ενδιαφέρουσες παρουσίες και μοναδική σε σχέση με το ύψος που επικρατεί συνολικά στη Λ. Συγγρού, αποτελεί το κτίριο του Ιωσηφόγλειου ορφανοτροφείου που σήμερα στεγάζει την παιδόπολη “Αγ. Βαρβάρα” του υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας. Το Ιωσηφόγλειο κτίστηκε πάνω σε δημόσιο οικόπεδο, που παραχωρήθηκε στον Μικρασιάτη τραπεζίτη και επιχειρηματία Ιωσηφόγλου Χ. υπό την προϋπόθεση ότι θα κατασκευαζόταν ένα κοινωφελές ίδρυμα. Ο αρχιτέκτονας του κτιρίου παραμένει άγνωστος. Από το 1932 έως σήμερα λειτουργεί σαν ορφανοτροφείο.⁽⁶⁷⁾
 Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017



47. ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ (1966-σήμερα)

Το Ίδρυμα Ευγενίδου, συνεστήθη το 1956 και αποτελεί έργο του αρχιτέκτονα Κριεζή Α. Πρώτη δραστηριότητα του Ιδρύματος ήταν η χορήγηση υποτροφιών και η συγγραφή και έκδοση βιβλίων για την τεχνική εκπαίδευση. Το ευρύ κοινό γνωρίζει το Ίδρυμα Ευγενίδου μέσω του Πλανητάριου. Το Πλανητάριο εγκαινιάστηκε στις 7 Ιουνίου 1966 από τον βασιλιά Κωνσταντίνο και ήταν το πρώτο στην Ελλάδα.⁽⁶⁸⁾
 Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017

65. Χατζηκωνσταντίνου Ε., *Αστικός εκσυγχρονισμός, οδικό δίκτυο και πόλη: το παράδειγμα της λεωφόρου Συγγρού στο πέρασμα από τον 19ο στον 20ο αιώνα*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διδακτορική Διατριβή, 2018

66. Ιστοσελίδα του Πάντειου πανεπιστημίου, πρόσβαση: <https://www.panteion.gr>

67. Ιστοσελίδα του δήμου Νέας Σμύρνης, πρόσβαση: <https://www.neasmyni.gr>

68. Ιστοσελίδα του ιδρύματος Ευγενίδου, πρόσβαση: <https://www.eefedu.gr>



48. AGORA - ex. DIOGENIS PALACE (1983-σήμερα)

Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα νυχτερινά κέντρα της Αθήνας που άνθισε τη δεκαετία του '80 και του '90, ιδιοκτησίας του επιχειρηματία Ιωάννη Παπαθεοχάρη. Δεν βρέθηκαν πολλές πληροφορίες για τον αρχιτέκτονα του κτηρίου ή τη χρονολογία κατασκευής του. Ωστόσο γνωρίζουμε ότι φιλοξενούσε λαϊκά μουσικά προγράμματα από το 1986 και έπαψε να λειτουργεί σαν νυχτερινό κέντρο το 2017 με διάφορες αρκετές παύσεις και μετονομασίες στο ενδιάμεσο. Πλέον φιλοξενεί το υποκαταστήματα τραπεζών πλάι στο υποκατάστημα του Κωτσόβολου.⁽⁶⁹⁾

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017



49. DISCO BARBARELLA (1983 - 1994, 2010 - σήμερα)

Σημείο αναφοράς των 80s για την χορευτική μουσική. Διέθετε την μεγαλύτερη πίστα χορού (100τ.μ.) σε Αμερικανικό στιλ, και ένα από τα καλύτερα ηχοσυστήματα (4 way system by Carver, 20KW sound output) της Αθήνας. Η επιβλητική της, αφίσα στην πρόσοψη του κτηρίου μαζί με τον φωτιστικό διάκοσμο ξεχώριζε στην Λ. Συγγρού. Δεν γνωρίζουμε στοιχεία για τον αρχιτέκτονα του κτηρίου στο οποίο φιλοξενείται στον υπόγειο χώρο η Disco. Ωστόσο το κτήριο αποτελεί παράγωγο των δεκαετιών του '60-'70. Η disco Barbarella σταμάτησε την λειτουργία της το 1994 και το 2010 επαναλειτουργεί.⁽⁷⁰⁾

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017



50. ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ INTERCONTINENTAL (1982-σήμερα)

Το Ξενοδοχείο βρίσκεται τοποθετημένο στη βόρεια επιχειρηματική περιοχή της πόλης των Αθηνών, αποτελεί έργο των Ι. Ρίζου και Σ. Κούρκη το οποίο αποπερατώθηκε το 1982. Καταβλήθη προσπάθεια εκ μέρους των Ελλήνων αρχιτεκτόνων να δώσουν στο έργο τους μια μορφή συμβολική, «ένα σχήμα αγκαλιάς» που υποτάσσεται και προσκυνάει τον Παρθενώνα. Η καινούργια αυτή προσέγγιση αρχιτεκτονικής συνδυάζει αριστοτεχνικά την ποιότητα της αισθητικής και την προσαρμογή στις σύγχρονες ανέσεις, που απαιτεί η διεθνής πλατεία των μεγάλων Ξενοδοχείων.⁽⁷¹⁾

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017



51. ΩΝΑΣΕΙΟ ΚΑΡΔΙΟΧΕΙΡΟΥΡΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (1992-σήμερα)

Το χαρακτηριστικό πυραμοειδές κτίριο του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου. Η κατασκευή του ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1987 και αποπερατώθηκε τον Οκτώβριο του 1992. Η μελέτη για το σχεδιασμό του ανατέθηκε στο βρετανικό αρχιτεκτονικό γραφείο Llewelyn-Davies Weeks σε συνεργασία με το αρχιτεκτονικό γραφείο Κ. Καψαμπέλη-Κ. Σταμάτη. Πρόκειται για ένα κτίριο συνολικής επιφάνειας 21.360 τ.μ.⁽⁷²⁾

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2017

69. Λοβέρδου Μ., Από τη Συγγρού...στο Σανίδι, από την e-εφημερίδα tovima.gr, πρόσβαση: <https://www.tovima.gr/2014/10/10/culture/apo-ti-syggroy-sto-sanidi/>

70. Ιστοσελίδα του μουσικού χώρου, πρόσβαση: <https://www.ogdoe.gr>

71. Ιστοσελίδα του Ξενοδοχείου, πρόσβαση: <https://athenaeum.intercontinental.com>

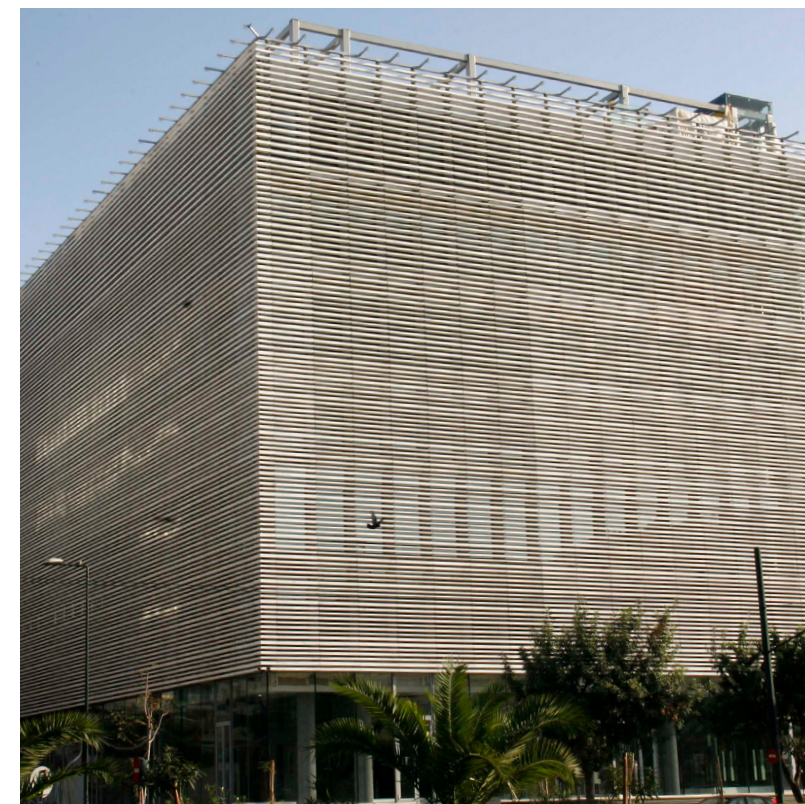
72. Ιστοσελίδα του ιδρύματος Ωνάση, πρόσβαση: <https://www.onassis.org>



52. ΚΤΗΡΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ (2006-σήμερα)

Χαρακτηριστικό κτήριο της λεωφόρου τα τελευταία χρόνια είναι και αυτό της Εθνικής Ασφαλιστικής, Κατασκευάστηκε τη περίοδο 2004-2006 το έργο υπογράφουν οι αρχιτέκτονες Μάριο Μπότα, Ειρήνη Σακελλαρίδου και Μόρφω Παπανικολάου.⁽⁷³⁾

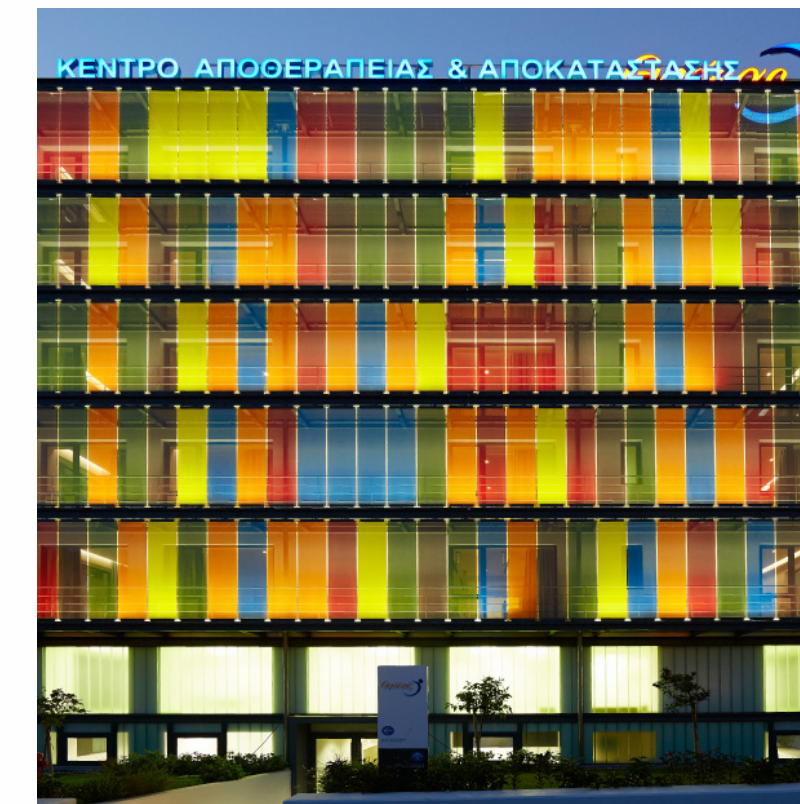
Πηγή: <https://www.toktirio.gr/mario-botta/>, τελευταία προβολή 2017



53. ΣΤΕΓΗ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΩΝ (2010-σήμερα)

Δίπλα στο κτήριο της Εθνικής Ασφαλιστικής βρίσκεται η Στέγη Γραμμάτων & Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση, ένα κτήριο 18.000 τ.μ. Στεγάζεται σε επτάωρο κτήριο, το οποίο ανηγέρθη την περίοδο 2000-2010 σε σχέδια του γαλλικού αρχιτεκτονικού γραφείου Architecture Studio. Στον πολυδιάστατο αυτόν, καλλιτεχνικά, χώρο φιλοξενούνται ποικίλες εκδηλώσεις, όπως εικαστικές εκθέσεις, θέατρο, χορός, μουσική καθώς επίσης και σεμινάρια, διαλέξεις και εκπαιδευτικά προγράμματα.

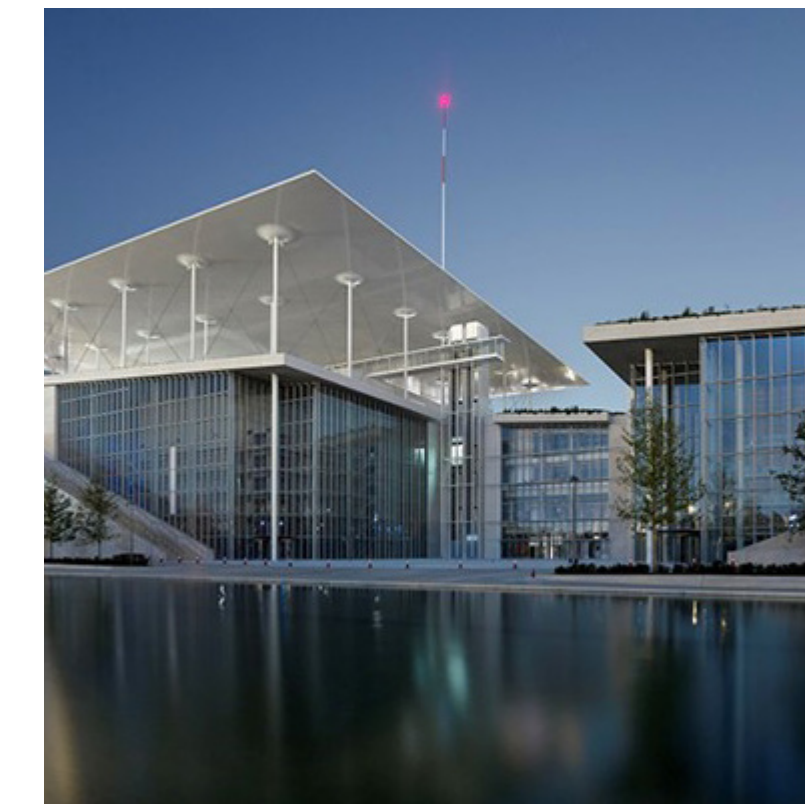
Πηγή: Εφημερίδα Τα ΝΕΑ [https://www.tanea-gr/2010/12/04/lifearts/culture/to-ktirio-katw-apo-ti-stegi/](https://www.tanea.gr/2010/12/04/lifearts/culture/to-ktirio-katw-apo-ti-stegi/)



54. ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΡΑΠΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΘΗΣΣΕΑΣ (2015-σήμερα)

Το κτήριο, συνολικής κεκαλυμμένης επιφάνειας 7.000 τ.μ. ορόφων ξεκινάει την λειτουργία του το 2015 και αποτελεί έργο της Λω Α. Χαρακτηριστικό του κτιρίου είναι οι όψεις του από κατακόρυφες γυάλινες χρωματιστές περσίδες που το περιβάλλουν, οι οποίες εκτός από προστασία από εξωτερικούς παράγοντες προσδίδουν στο κτήριο πιο προσιτό και ευχάριστο χαρακτήρα. Σε συνδυασμό με τις πράσινες περιοχές του κτιρίου, που λειτουργούν και θεραπευτικά, το κέντρο αποκατάστασης διαφοροποιείται από τα κοινά νοσοκομειακά ιδρύματα τόσο εξωτερικά, όσο και εσωτερικά, και αποτελεί ένα σημείο αναφοράς στην ευρύτερη περιοχή.⁽⁷⁵⁾

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου 2021



55. ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (2014-σήμερα)

Το κτήριο που στεγάζει την Εθνική Λυρική Σκηνή και την Εθνική βιβλιοθήκη αποτελεί έργο του αρχιτέκτονα Renzo Piano. Το έργο είχε πάνω απ' όλα στόχο να αποκαταστήσει τη φυσική και εννοιολογική σύνδεση της στεριάς με τη θάλασσα. Από την πρώτη του επίσκεψη στον χώρο, ο Renzo Piano συνόψισε το έργο σε μια τοπογραφική ιδέα: να «ανυψώσει» ιδανικά ένα κομμάτι γης για να σχεδιάσει ένα κεκλιμένο πάρκο, έναν λόφο, κάτω από τον οποίο θα τοποθετούσε τις κτιριακές εγκαταστάσεις και από την κορυφή του οποίου θα ξανακέρδιζε τη χαμένη θέα προς τη θάλασσα και την Ακρόπολη.⁽⁷⁶⁾

Πηγή: <https://www.snfcc.org/kpisi/arxitektoniki>

73. Ιστοσελίδα του e-περιοδικού Το κτήριο, πρόσβαση: <https://www.toktirio.gr>

74. Ιστοσελίδα της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση, πρόσβαση: <https://www.onassis.org>

75. Ιστοσελίδα του Κέντρου Θεραπείας και Αποκατάστασης Θησείας, πρόσβαση: <https://theseusrehab.gr>

76. Ιστοσελίδα Κέντρου Πολιτισμού Ιδρύματος Σταυρός Νιάρχος, πρόσβαση: <https://www.snfcc.org>

Εμβληματικό τοπίο, ξεχωρίζει για πάνω από έναν αιώνα στο αθηναϊκό τοπίο. ο Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (ΕΜΣΤ) στεγάζεται στο παλιό εργοστάσιο ζυθοποιίας ΦΙΞ, αθηναϊκό τοπίο με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική και κοινωνιολογική σημασία. Στα τέλη του 19ου αιώνα, η ζυθοποιία ΦΙΞ μεταφέρθηκε σε νέα θέση, ανάμεσα στη σημερινή Λεωφόρο Συγγρού και τη Λεωφόρο Καλλιρρόης. Στην αδόμητη ακόμη περιοχή, στη δυτική όχθη του Ιλισού ποταμού, κατασκευάστηκε καινούργιο εργοστάσιο. Στα χρόνια που ακολούθησαν το κτήριο υπέστη σταδιακούς μετασχηματισμούς για να καλύψει τις αυξανόμενες ανάγκες της εταιρείας ΦΙΞ.⁽⁷⁷⁾

Σταθμό στην ιστορία του κτηρίου αποτελεί το έτος 1957. Η οικογένεια Φιξ αποφάσισε να εκσυγχρονίσει το εργοστάσιο και ανέθεσε τον ανασχεδιασμό και την ανάπλαση του κτηρίου στον αρχιτέκτονα Τάκη Ζενέτο, έναν από τους σημαντικότερους εκπροσώπους του μεταπολεμικού μοντερνισμού στην Ελλάδα, σε συνεργασία με τον Μαργαρίτη Αποστολίδη. Ο Ζενέτος, χωρίς να διακόψει τη λειτουργία του εργοστασίου, ενσωμάτωσε στο νέο σχέδιο τα προϋπάρχοντα κτίσματα και δημιούργησε μια εξωστρεφή, ευέλικτη κατασκευή, ικανή να μεταβάλλεται και να προσαρμόζεται σε μελλοντικές χρήσεις και διαφορετικές συνθήκες. Το 1961 η ανάπλαση ολοκληρώθηκε. Το βιομηχανικό κτήριο του Ζενέτου αποτέλεσε πρωτοποριακό για την εποχή του αρχιτεκτόνημα και επιβλήθηκε στο μεταπολεμικό αστικό τοπίο με τη δυναμική της φόρμας του, το μέγεθος και το επιμήκες σχήμα του.⁽⁷⁸⁾

Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, το κτήριο εγκαταλείφθηκε. Ο προβληματισμός σχετικά με τη διατήρηση και την αξιοποίησή του ήταν έντονος και μακροχρόνιος. Το 1995 μέρος του βορινού τμήματος κατεδαφίστηκε, παρά τις αντιδράσεις της ελληνικής και διεθνούς αρχιτεκτονικής κοινότητας. Το 2000, παραχωρείται προσωρινά στο νεοσύστατο τότε ΕΜΣΤ ενώ δύο χρόνια αργότερα αποφασίζεται να αποτελέσει τη μόνιμη στέγη του μουσείου. Σύμφωνα με τους αρχιτέκτονες, οι όψεις του κτηρίου επί της Λεωφόρου Συγγρού και της οδού Αμβροσίου Φραντζή που έχουν κριθεί διατηρητέες, αποτελούν βασικό άξονα της ανάπλασης, ενώ η όψη της Λεωφόρου Καλλιρρόης με την κεντρική είσοδο σηματοδοτεί το νέο μουσείο. Το ίχνος του Ιλισού εμπνέει τον σχεδιασμό ενός μεγάλου κατακόρυφου «εδάφους» από αναρτημένα ακατέργαστα μάρμαρα που ακουμπά σε έναν υγρό τοίχο – καταρράκτη. Η τέταρτη όψη του κτηρίου αντιμετωπίζεται ως η πλευρά που περιμένει την ολοκλήρωσή της μετά την κατεδάφιση.⁽⁷⁹⁾

77. Θεοδωροπούλου Θ., ΦΙΞ FIX 120+ χρόνια αρχιτεκτονική 1893-2016+: μια διαδικασία συνεχόμενου μετασχηματισμού: ο αρχιτέκτονας Τάκης Χ. Ζενέτος σημείο τομής στην ιστορία του κτηρίου, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διδακτορική διατριβή, 2017

78. Παπαλεξόπουλος Δ. Καλαφάτη Ε., Τάκης Χ. Ζενέτος. Ψηφιακά Οράματα και Αρχιτεκτονική, Αθήνα: Libro, Αθήνα, 2006, 75-77

79. Ιστοσελίδα Ε.Μ.Σ.Τ., πρόσβαση: <https://www.emst.gr>

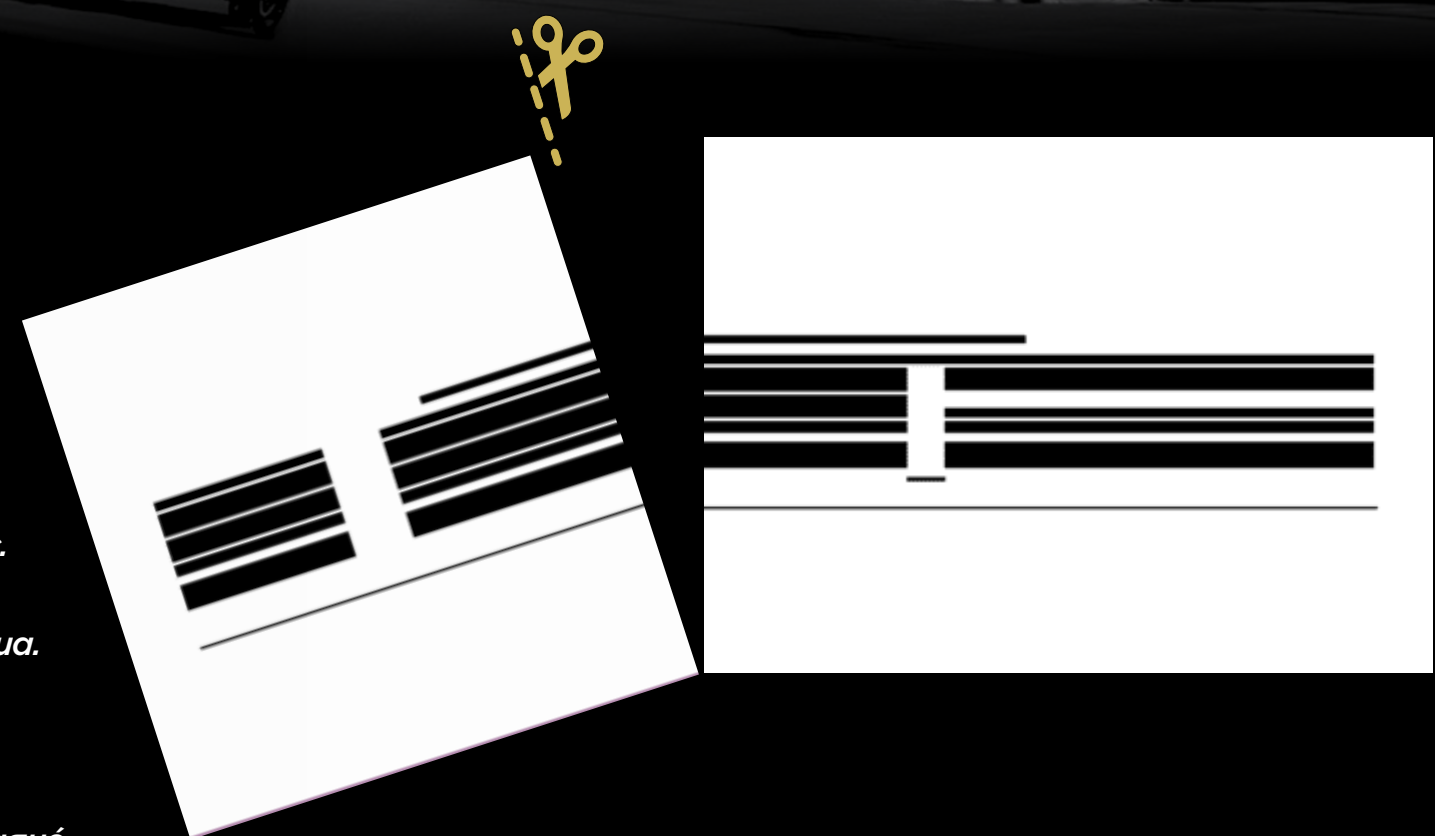


Στα μέσα της δεκαετίας του 1990 θα συμβεί ένα έντονο γεγονός για τη ζωή του κτηρίου. Συγκεκριμένα, από τα 199 μέτρα του κτηρίου του εργοστασίου, γκρεμίζονται τα 109 μέτρα, προκειμένου να στεγαστεί προσωρινά το εργοτάξιο της Αττικό Μετρό και να πραγματοποιήσει τις εργασίες για το σταθμό του μετρό, Συγγρού-Φιξ. Η κατεδάφιση πραγματοποιήθηκε παρά τον αγώνα των αρχιτεκτόνων, να σώσουν το κτήριο. Η καταστροφή είναι μεγάλη και αποκαλύπτει την αδυναμία της πολιτείας να αντιληφθεί και να προστατέψει την αρχιτεκτονική κληρονομιά της. Το αντίθετο νομιμοποιεί την καταστροφή.

Υπάρχει ένα ιστορικό τραύμα-ένα αρχιτεκτονικό τραύμα. Είναι η ιστορία ενός μεγάλου αρχιτέκτονα ο οποίος κάποια στιγμή βάζει τέλος στη ζωή του. Είναι το κτήριο το οποίο κάποια στιγμή κόβεται στα δύο. Είναι το κτήριο το οποίο εγκαταλείπεται. Είναι η αρχιτεκτονική κοινότητα, η οποία αν και έδωσε μεγάλο αγώνα για να εμποδίσει τον ακρωτηριασμό, δεν ακούστηκε από την πολιτεία.

Φωτογραφικό Κολάζ Αναπαράστασης της αποκοπής του κτηρίου Φιξ

Πηγή: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια (φωτογραφία, γραφιστική αναπαράσταση), 2021



Τέλος μια ακόμα κατηγορία τοποσήμου αφορά στα κτήρια που με τη μορφή τους λειτουργούν σαν μνημεία τα οποία αποτυπώνονται στα βλέμματα των διερχόμενων οδηγών και όπως και πεζών της λεωφόρου. Ακολουθεί μία καταγραφή των κτηρίων που χάρην της ογκοπλασίας τους, μέγεθος/ μορφή, αντιλαμβάνεται με το μάτι ο παρατηρητής, οδηγώντας με 60km/h στη δεξιά λωρίδα, στα δυο ρεύματα της λεωφόρου.

Κατεύθυνση προς την Αθήνα:
(Παλιό Φάληρο/ Νέα Σμύρνη/ Νέος Κόσμος)

ΗΜΕΡΑ

Το Ευγενίδιο Ίδρυμα (κοινώς Πλανητάριο)
 Το Metropolitan Hotel
 Τη Γυναικολογική Μαιευτική Κλινική "ΡΕΑ"
 Ελληνικό Κέντρο Οφθαλμού "ORASIS"
 Το Μακεδονικό Μέγαρο
 Κοτσώβολος
 Mr. France συνεργείο αυτοκινήτων
 Μέγαρο Μινεττα (ασφαλιστική)
 Το κτήριο της Intersalonica
 Το κτήριο της Ergo (ασφαλιστική)
 Η εκκλησία του Αγ.Σώστη
 Το ξενοδοχείο Grand Hayatt
 Η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών
 Το κτήριο της Εθνικής Ασφαλιστικής
 Το Ξενοδοχείο Ιντερκοντινενταλ.
 Ε.Μ.Σ.Τ.
 Το σταθμό Φίξ του μετρό

ΝΥΧΤΑ

Το Metropolitan Hotel
 Τη Γυναικολογική Μαιευτική Κλινική "ΡΕΑ"
 Diogenis Studio
 Skyladiko-Caramella
 Πύλη Αθηνών
 Kotsonolos
 Γυαλινο Μουσικό Θέατρο
 Disco Barbarella
 Alcatraz Strip Club
 Caissa strip club
 CIAO italia
 Κτήριο Εθνικής Ασφαλιστικής
 Η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών
 Το Ξενοδοχείο Ιντερκοντινενταλ.
 Ε.Μ.Σ.Τ.
 Το σταθμό Φίξ του μετρό



41. Τα ψηλά κτήρια καθώς και εκείνά που φέρουν έντονα διακοσμητικά στοιχεία στις όψεις τους εντυπώνονται πιο εύκολα στα βλέμματα των οδηγών τις πρωϊνές ώρες. Τη νύχτα τη σκυτάλη θα παραλάβουν οι όψεις των σκυλάδικων και οι πρόζες των τραγουδιστών.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα στο ρεύμα της ανόδου αποτελούν το κτήριο της Intersalonica Συγγρού 175. Και το νυχτερινό κέντρο "Πύλη Αθηνών" Συγγρού 253.
 Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2017



Τέλος μια ακόμα κατηγορία τοποσήμου αφορά στα κτήρια που με τη μορφή τους λειτουργούν σαν μνημεία τα οποία αποτυπώνονται στα βλέμματα των διερχόμενων οδηγών και όπως και πεζών της λεωφόρου. Ακολουθεί μία καταγραφή των κτηρίων που χάρην της ογκοπλασίας τους, μέγεθος/ μορφή, αντιλαμβάνεται με το μάτι ο παρατηρητής, οδηγώντας με 60km/h στη δεξιά λωρίδα, στα δυο ρεύματα της λεωφόρου.

Κατεύθυνση προς το Φαληρικό Δέλτα:
(Κουκάκι/ Καλλιθέα)

ΗΜΕΡΑ

Interamerican
Πάντειο πανεπιστήμιο
Athenaum Grand Hotel
Athens Avenue Hotel
Κέντρο Αποκατάσταση Θησεύς
Υδρόγειος Ασφαλιστική
Καταστήματα MEDIA MARKET & PUBLIC
Κτήριο SANOFI
Το Καρδιοχειρουργικό Κέντρο Ωνάσειο
Κ.Π.Ι.Σ.Ν.

ΝΥΧΤΑ

Interamerican
Πάντειο πανεπιστήμιο
Johnnys Hot Dog
Kinky Opera
Casa Babylon
Dream Girls Bar
Athens Strip Anatoli
Athens Avenue Hotel
Κέντρο Αποκατάσταση Θησεύς
Καταστήματα MEDIA MARKET & PUBLIC
Η καντίνα της Συγγρού
Κτήριο(SANOFI)
Το Καρδιολογικό Κέντρο Ωνάσειο/
Κ.Π.Ι.Σ.Ν



42. Το κτήριο της Interamerican και η καντίνα του Johnnie βρίσκονται τόσο κοντά και η αντίθεση μεταξύ τους σε σχέση μεγέθους είναι μεγάλη. Ωστόσο και τα δυο καταφέρνουν να εντυπωθούν στο βλέμμα του οδηγού ισάξια.

Το κτήριο της Interamerican, στο ρεύμα της καθόδου Συγγρού 126. Και η καντίνα του Johnnie ελάχιστα μέτρα παραπάνω, στο ίδιο ρεύμα Συγγρού 136

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021



ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Το σύνολο των κτηρίων-τοπόσημων που βρίσκονται επι της λ.Συγγρού, διαπιστώνουμε πως το μεγαλύτερο μέρος χωροθετείται στο ρεύμα της ανόδου, με διεύθυνση προς Αθήνα. Η διαφορά του οικονομικού προφιλ των περιοχών που γειτνιάζουν με τον άξονα της λεωφόρου συμβάλλει στην εμφάνιση του παραπάνω φαινομένου. Κατα αυτό τον τρόπο η λ.Συγγρού αναπτύσσει μεγαλύτερη δυναμική, για το διερχόμενο οδηγό ή πεζό, στη κατεύθυνση προς το κέντρο της Αθήνας σε σχέση με την κατεύθυνση προς το Φαληρικό Δέλτα. Επίσης, παρατηρούμε τη συγκέντρωση των περισσότερων κτηρίων-τοποσήμων, πλησίον των κόμβων της λεωφόρου. Τα κτήρια επι των κόμβων είναι πιθανότερο να χαρακτηριστούν ως τοπόσημα, καθώς αποτελούν σημεία αναφοράς στην κατεύθυνση και ροή της κίνησης των οχημάτων, ή των πεζών.



43. Το κτήριο του Νονου, (Συγγρού 340) στο οποίο στεγάζει τα γραφεία της Ν.Δ. πλέον στεγάζει τα γραφεία του Mega καθώς και τα καταστήματα Public και Media Markt. Το περίεργο σχήμα καθώς και το μέγεθος του κτηρίου συναρτήσει της γωνιακής του τοποθεσίας θα εντυπωθεί στο βλέμμα του οδηγού. Την επόμενη φορά που ο οδηγός θα αναφερθεί σε τοποθεσία πλησίον του κόμβου της Αμφιθέας μ τη λ. Συγγρού είναι πιθανό να προσδιορίσει την τοποθεσία με το όνομα του Media Markt ή του Mega.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

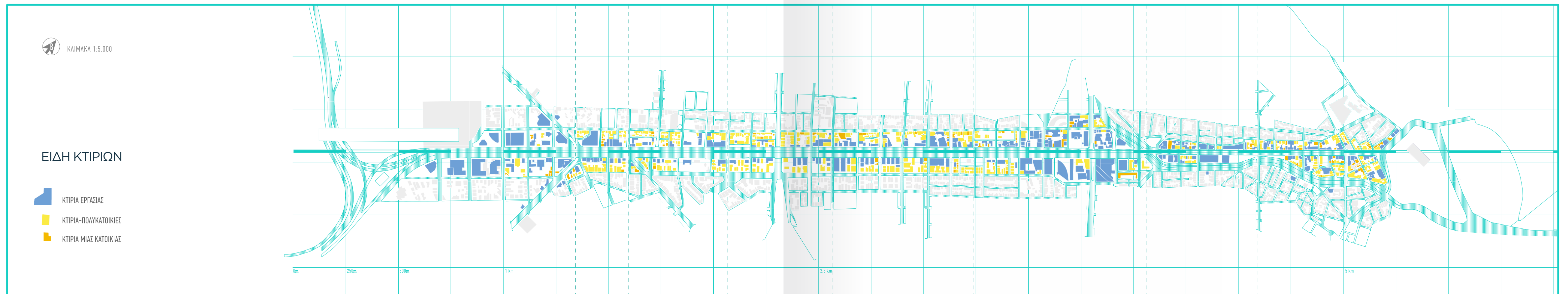
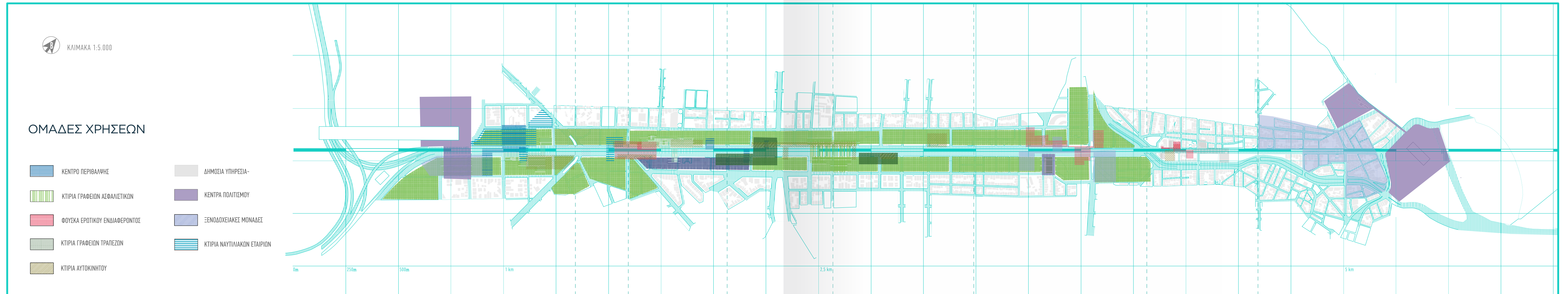
2.07 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ 1η ερμηνεία

Ακολουθεί η καταγραφή των θεματικών χρήσεων οι οποίες είναι χαρακτηριστικές για τη λεωφόρο. Χρήσεις όπως studios, sex shops, γενικά κτήρια ερωτικού ενδιαφέροντος, κτήρια που σχετίζονται με χρήσεις σχετικές με τα αυτοκίνητα, βενζινάδικα, κτήρια γραφείων ασφαλιστικών/τραπεζών/ενεργειακών, κτήρια ναυτιλιακών εταιρειών, κτήρια πολιτισμού, εκπαίδευσης και περίθαλψης παρατηρούμε ότι έχουν ένα μοτίβο επανανάληψης πάνω στον άξονα. Στη συνέχεια καταγράφουμε τους τύπους των κτηρίων που συναντάμε στον άξονα της λεωφόρου. Χώριζουμε τους τύπους σε κτήρια πολυκατοικιών, κτήρια μονοκατοικιών και κτήρια εργασίας. Ο συσχετισμός των παρατηρήσεων των δυο χαρτών θα μας δώσει μια αρχική εικόνα του προφίλ της λεωφόρου.



44. Τα κτήρια γραφείων εγκαταλελειμένα ή ενεργά, θα συνυπάρξουν με τις πιο περιθωριακές χρήσεις των παραδρόμων. Μερικές φορές η παρακμή του αστικού χώρου αποτυπώνεται στις παρηκμασμένες όψεις των κτηρίων της λεωφόρου. (Συγγρού 224)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021



Η έρευνα πεδίου για την καταγραφή των χρήσεων διεξήχθη το 2021 και το 2016 για την καταγραφή των κτιρίων και λαμβάνει υπ' όψιν της στοιχεία ενημερωτικά από τη διπλωματική των Τρίχα Ε. Σχοίνα Σ., *Μια Αθηναία από το Φάληρο. Επεμβάσεις στον άξονα της λ. Συγγρού*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διπλωματική Εργασία, 2018

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Χρήσεις όπως studios, sex shops, γενικά κτίρια ερωτικού ενδιαφέροντος, κτίρια που σχετίζονται με χρήσεις σχετικές με τα αυτοκίνητα, βενζινάδικα, κτίρια γραφείων ασφαλιστικών/τραπεζών/ενεργειακών, κτίρια ναυτιλιακών εταιρειών, κτίρια πολιτισμού, εκπαίδευσης και περίθαλψης είναι χαρακτηριστικές και παρατηρούμε ότι έχουν ένα μοτίβο επανανάληψης πάνω στον άξονα. Το μοτίβο αυτό, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από το αυτοκίνητο το οποίο λόγω και των μεγάλων ταχυτήτων που αναπτύσσονται δημιουργεί ένα ιδιαίτερο καθεστώς ιδιωτικότητας και ανεξαρτησίας στις πλευρές εκατέρωθεν. Ο δομικός και λειτουργικός τους ρόλος έρχεται να προσδιοριστεί από την ομαδοποίηση αυτή που πραγματοποιείται στον χάρτη, καθώς παρατηρούμε μία σχετική ομαδοποίησή τους.

Σε ένα πρώτο επίπεδο, παρατηρούμε πως το νότιο τμήμα του άξονα έχει έντονες τις χρήσεις των ναυτιλιακών εταιριών, των κτιρίων περίθαλψης και πολιτισμού. Κτήρια γραφείων και εταιριών μικρότερης κλίμακας καταλαμβάνουν το κεντρικό κομμάτι από την συμβολή με την λ.Αμφιθέας μέχρι και τον ναό του Αγ. Σώστη. Στην συμβολή με την λ.Καλλιρόης επανέρχονται τα μεγαλύτερης κλίμακας κτίρια που στεγάζουν χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης καθώς και ασφαλιστικές/επενδυτικές εταιρείες. Από την συμβολή Καλλιρόης μέχρι την αρχή της λεωφόρου έχουμε μικρότερης κλίμακας κτίρια γραφείων και εταιριών, sex shops, ιδιαίτερα αυξημένη εμπορική δραστηριότητα, χρήσεις εστίασης και κτίρια ξενοδοχείων που σχετίζονται με την ακμάζουσα κατάσταση του τουρισμού έχοντας σαν πυρήνα την περιοχή του Κουκακίου. Φυσικά, βασικό τοπόσημο του αστικού/ εσωτερικού τμήματος της λεωφόρου η στάση του μετρό Συγγρού Φιξ και το Ε.Μ.Σ.Τ.

Τέλος, σημαντικό δομικό ρόλο λαμβάνουν οι παράδρομοι και προκειμένου να αντιληφθούμε τον τρόπο λειτουργίας τους και την συσχέτισή τους με τις χρήσεις τους αποτυπώνουμε σε έναν χάρτη συνδυαστικά με τις ομάδες χρήσεων. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι οι παράδρομοι δρουν ενισχυτικά στις ομάδες καθώς τα τμήματα των παραδρόμων συμπίπτουν με συγκεκριμένες χρήσεις οι οποίες διαμορφώνουν συγκεκριμένες δυναμικές και χαρακτήρα στα διάφορα τμήματα της Συγγρού.

2.08 ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ 2η ερμηνεία

Οι καταστατικές θέσεις της διαχρονικής επιμειξίας των χρήσεων γης ορίζουν την ανθρωπογεωγραφία του καθημερινού χώρου σαν μια δεύτερη γεωγραφία, που συμπληρώνει και υπομνηματίζει την απεικόνιση ενός τόπου. Είναι οι τόποι-θέσεις διεξαγωγής των χρήσεων στο χάρτη. Επανεξετάζοντας τη λ.Συγγρού υπό αυτό το πρίσμα και λαμβάνοντας υπόψη όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία, θα επιχειρήσουμε μια χωροθέτηση των κινήσεων των χρηστών της και μια καταγραφή και ερμηνεία της διαπλοκής τους. Οι χρήστες του τόπου κινούνται σε ασύνδετους χώρους. Η κίνηση των χρηστών της Συγγρού ενεργοποιείται, όταν κυκλοφορούν πάνω της και συμπληρώνεται και επεξηγείται από τη χωροθέτηση των χρήσεων. Η χωροταξική κατανομή των χρήσεων στη Συγγρού αντιστοιχίζεται στα σημεία εισροών και εκροών των κινήσεων, όπου παρατηρείται το μέγιστο φορτίο χρήσης και όπου εμφανίζεται το σύνολο των δυνατοτήτων κίνησης -και κατ' επέκταση των απαγορεύσεών της.^{(77) (78) (79)}

Συγκεκριμένα πάνω στη λεωφόρο, παρατηρούνται πυκνά σημεία-πόλοι εισόδου-εξόδου.

- 1) Προεξάρχον όλων είναι η στάση του μετρό Συγγρού-Φιξ. Συναθροίζει όλες τις κινήσεις γύρω της, καθώς αποτελεί έναν ταχύτατο και άνετο τρόπο μετακίνησης. Οι χρήστες του μετρό προέρχονται από όλες τις κοινωνικές ομάδες.
- 2) Σημαντικός και διαχρονικός πόλος κινήσεων λόγω της εξειδικευμένης χρήσης του είναι το Πάντειο Παν/μιο. Το σύνολο των φοιτητών, ως ηλικιακή ομάδα, είναι ιδιαίτερα κινητική. Έτσι, χαράσσει διαδρομές με κατεύθυνση την κατοικία τους, από και προς το μετρό ή/και με το δίκτυο των συγκοινωνιών - αυξημένη επιβατική χρήση στη στάση «Πάντειος».
- 3) Ένα ακόμη πόλο με έντονη κινητικότητα παρουσιάζει η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, όπου εξυπηρετείται από την ίδια στάση. Η επισκεψιμότητα του πολιτιστικού χώρου είναι αξιοσημείωτη, αλλά αποκτά κυρίως χρονικό περιεχόμενο ημέρες και ώρες παραστάσεων.
- 4) Αξιοσημείωτη κίνηση παρατηρείται κοντά στα κτήρια γραφείων των μεγάλων πολυεθνικών, και κυρίως της Interamerican, κοντά στην ομώνυμη στάση. Ο μεγάλος αριθμός των εργαζομένων κινείται τόσο με ιδιωτικό όχημα ή με δημόσια μέσα. Παρόλα αυτά, το δίκτυο από ανθρώπους που σχετίζονται με την εταιρία είναι ιδιαίτερα πυκνό: ταχυμεταφορείς, χρηματικές αποστολές, συνεργάτες και υπάλληλοι καφεστιατορίων.

5) Αυξανόμενος είναι και ο ρυθμός διέλευσης περιπατητών έμπροσθεν τόσο από το κτίριο του καταστήματος ηλεκτρικών ειδών Media Markt όσο και στο απέναντι του ομοειδές του Κωτσόβολου ανάμεσα στις στάσεις Interamerican και Χρυσάκη. Επιπλέον, οι πελάτες των καταστημάτων παράγουν γύρω τους έναν μεταβαλλόμενο ιστό που ενεργοποιεί εκτελέσεις μεταφοράς προϊόντων με ευφάνταστες και πολύτροπες «τεχνικές του πράτειν»

6) ΚΠΙΣΝ

Σημαντικός και σταθερός πλέον πόλος κινήσεων λόγω του πολιτιστικού ενδιαφέροντος και της πολυσυλλεκτικής λειτουργίας του, αποτελεί το ΚΠΙΣΝ. Η επισκεψιμότητα του χώρου αποκτά χρονικό περιεχόμενο σχεδόν ολη τη διάρκεια της ημέρας μέχρι τα μεσάνυχτα. Οι χρήστες του προέρχονται από όλες τις κοινωνικές ομάδες, και όλες τις ηλικίες.



45. Τα βήματα των χρηστών αλλάζουν την ημέρα σε σχέση με τη νύχτα
Άλλοτε κινούνται στα κτήρια γραφείων και στα κέντρα πολιτισμού,
άλλοτε στα νυχτερινά κέντρα και τις πιάτσες της λεωφόρου.
Το σίγουρο είναι πως συμβιώνουν στον ίδιο άξονα απλά σε διαφορετικές χρονικές στιγμές.
 Το πρωί η καντίνα θα είναι κλειστή και το Media Markt δίπλα της, ανοιχτό, Το βράδυ το Media Markt θα είναι κλειστό ενώ η καντίνα θα είναι ανοιχτή.
 Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, 2021

1) ΚΠΙΣΝ όπως αναφέρθηκε προηγουμένως

2) Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η παρουσία της γνωστής Καντίνας στη γωνία Σόλωνος και Συγγρού, δίπλα από το Media Markt και απέναντι από το νυχτερινό κέντρο «Διογένης».

3) Το νυχτερινό κέντρο «Καραμέλα» στη στάση «Κυανούς Σταυρός» της Συγγρού είναι αρκετά γνωστό στη νυχτερινή Αθήνα. Σηματοδοτεί στα νότια προάστια την ελληνική διασκέδαση και συνεπώς αυτοπροσδιορίζει το κοινό του. Η προσέλευση σε αυτό γίνεται σχεδόν αποκλειστικά με ιδιωτικό αυτοκίνητο ή ταξί. Αποτέλεσμα αυτής της κίνησης είναι η συσσώρευση σταθμευμένων ταξί και- συνήθως πολυτελών - οχημάτων μπροστά από το μαγαζί.

4) Τα εστιατόρια λειτουργούν ως εντευκτήρια Το CIAO για παράδειγμα λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο και το κοινό του είναι τόσο οι ξενύχτηδες όσο και οι εργαζόμενοι των γραφείων, αλλά και οι τακτικοί του πελάτες. Η γνωστή ψαροταβέρνα Αν-Νικόλας εξυπηρετεί επιπροσθέτως, τους καλεσμένους της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών

5) Τα μαγαζιά στριπτήζ Alcatraz κοντά στη στάση Εφέσσου και σε μικρότερο βαθμό το Lido κοντά στον Άγιο Σώστη, που βρίσκονται εκεί από τη δεκαετία του '80, παρουσιάζουν αισθησιακά θεάματα. Η δραστηριότητα τους ανήκει στη βραδινή μόνο ζώνη.

6) Η πιάτσα

Τέλος, είναι η περιοχή δράσης των «κοριτσιών». Το πεζοδρόμιο του αγοραίου έρωτα εκτείνεται αποκλειστικά στην πλευρά της καθόδου προς τη θάλασσα. Η κατάτμηση της περιοχής γίνεται με μία κάποια (αντι)πειθαρχία. Ξεκινώντας από τη θάλασσα και ανεβαίνοντας διακρίνονται τρεις υπο-περιοχές.

Από το κτίριο της Ν.Δ. έως τη στάση ΣΚΡΑ.

Από τη στάση ΣΚΡΑ έως το ύψος της Παντείου.

Από την Πάντειο έως το περίφημο εικοσιτετράωρο περίπτερο.

Σε αυτό το σημείο, πρέπει να επισημανθεί η γειτνίαση των ασύμβατων χρήσεων. Οι τυπικοί υπάλληλοι γραφείου βρίσκονται δίπλα στις πόρνες. Οι μηχανικοί αυτοκινήτων εργάζονται εκεί που το βράδυ τραγουδά – ενδεχομένως – το ίνδαλμά τους. Οι κοντινοί χώροι που φιλοξενούν τις ασύνδετες χρήσεις μετατρέπονται σε ασύνδετους χώρους, κοντινών χρήσεων. Ο λόγος που οι ασύμβατες χρήσεις δεν έρχονται σε συχνή σύγκρουση πιθανόν να είναι και η παράμετρος του χρόνου. Προφανώς οι αποδεκτές χρήσεις (εργασίας) επιτελούνται και σε κοινώς αποδεκτά ωρολόγια προγράμματα. Οι ονομαζόμενες ώρες γραφείου κυμαίνονται από τις οχτώ έως δέκα το πρωί και διαρκούν μέχρι τις τρεις έως επτά το απόγευμα περίπου και αφορούν τις πέντε εργάσιμες ημέρες. Τα μεγάλα καταστήματα λειτουργούν τις λεγόμενες ώρες και ημέρες καταστημάτων, με βάση το ισχύον νομοθετημένο πλαίσιο. Έτσι, το ωράριο τους είναι – τις μέρες που είναι συνεχές ως το βράδυ – περίπου από τις εννέα το πρωί έως τις εννέα το βράδυ. Τα εντευκτήρια και τα μικρά καφέ που εξυπηρετούν τις επιχειρήσεις και τα γραφεία λειτουργούν όπως είναι προφανές αντίστοιχες ώρες γραφείου. Τα μεγαλύτερα εστιατόρια και ταχυφαγεία επεκτείνουν το ωράριό τους. Έτσι, υπάρχουν εστιατόρια που δουλεύουν ως ανεξάρτητες μονάδες (όπως ο Αν-Νικόλας), άλλα που λειτουργούν σε εικοσιτετράωρη βάση (όπως το CIAO) και οι μικρές καντίνες και τα αυτοσχέδια καρότσια που πουλάνε hot-dog και «βρώμικο», δουλεύουν τις βραδινές ή μάλλον τις πρώτες πρωινές ώρες.

Για τις νυχτερινές χρήσεις εντοπίζουμε τρεις κατηγορίες :

Τα νυχτερινά κέντρα (όπως το Καραμέλα) ανήκουν σε ένα τυπικό ωράριο για αυτά τα μαγαζιά. Ανοίγει από τις έντεκα, αλλά η προσέλευση του κόσμου είθισται να ξεκινάει μετά τα μεσάνυχτα και το πρόγραμμα τελειώνει κατά τις τέσσερις, από την Πέμπτη έως την Κυριακή.

Τα «ερωτικά» κέντρα έχουν ένα πιο ευέλικτο ωράριο και επεκτείνουν το πρόγραμμά τους έως πιο αργά το πρωί και περισσότερες μέρες την εβδομάδα. Ο λόγος που γίνεται αυτό είναι η διαφορετική φιλοσοφία επίσκεψης τέτοιων χώρων. Ο πελάτης π.χ. μπορεί να περάσει μια βόλτα μετά το κλαμπ για ένα γρήγορο ποτό.

Η πεζοδρομιακή πορνεία όπως ήδη αναφέρθηκε υπακούει σε κανονιστικές αρχές. Έτσι, τα κορίτσια ξεκινούν να εργάζονται στην πιάτσα μετά τα μεσάνυχτα μέχρι περίπου λίγο πριν την ανατολή του ήλιου, και όσες μέρες επιθυμεί η καθεμιά. Συμπερασματικά, η χρονικότητα, αποτελεί έναν περιορισμό στη συμπλοκή των χρήσεων. Στις ρωγμές και τα ενδιάμεσα κενά παρεισδύουν τα κρυφά βλέμματα της μιας προς την άλλη ομάδα. Τα βήματα των κινήσεων που αναλύσαμε προηγουμένως, έρχονται να σβήσουν τα πρωινά ή βραδινά πατήματα. Το προφίλ της νυχτερινής λεωφόρου του θεάματος και της διασκέδασης αλλάζει και μετασχηματίζεται σε λεωφόρο επιχειρηματικότητας και πολιτισμού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- 01 Παπαλεξόπουλος Δ. Καλαφάτη Ε., Τάκης Χ. Ζενέτος. *Ψηφιακά Οράματα και Αρχιτεκτονική*, Αθήνα: Libro, Αθήνα, 2006

ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ

- 01 Φλωροπούλου Ε., Βασιλέως Κωνσταντίνου - Αρδπτού - Καλλιρόης - Συγγρού: *Ανάπλαση οδικού άξονα με σημαντικούς πόλους για την τέχνη και τον πολιτισμό, σύμφωνα με τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας*, Αθήνα: ΕΜΠ, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Διπλωματική Εργασία, 2018
- 02 Χατζηκωνσταντίνου Ε., *Αστικός εκσυγχρονισμός, οδικό δίκτυο και πόλη: το παράδειγμα της λεωφόρου Συγγρού στο πέρασμα από τον 19ο στον 20ο αιώνα*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διδακτορική Διατριβή, 2018
- 03 Θεοδωροπούλου Θ., *ΦΙΕ FIX 120+ χρόνια αρχιτεκτονική 1893-2016+: μια διαδικασία συνεχόμενου μετασχηματισμού: ο αρχιτέκτονας Τάκης Χ. Ζενέτος σημείο τομής στην ιστορία του κτίριου*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διδακτορική Διατριβή, 2017
- 04 Καρανικόλα Α., Σχοινά Σ., *Μια Αθηνά από το Φάληρο. Επεμβάσεις στον άξονα της Συγγρού*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διπλωματική Εργασία, 2018

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- 01 Ομάδα έρευνας του Ε.Μ.Π. (επιμ.) Τουρικιώτης Π., *ΣΥΓΓΡΟΥ Από τον αυτοκινητόδρομο στην αστική λεωφόρο*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, πρόσβαση: https://www.patt.gov.gr/site/big_files/03.pdf
- 02 Ιστοσελίδα της Απικό Μετρό, πρόσβαση: <https://www.ametro.gr>
- 03 Ιστοσελίδα των Αστικών Συγκοινωνιών, πρόσβαση: <https://www.stasy.gr>
- 04 Ιστοσελίδα του δήμου Νέας Σμύρνης, πρόσβαση: <https://www.neasmyni.gr>
- 05 Ιστοσελίδα του ιδρύματος Ευγενίδου, πρόσβαση: <https://www.eefedu.gr>
- 06 Ιστοσελίδα του Πάντειου πανεπιστημίου, πρόσβαση: <https://www.panteion.gr>
- 07 Ιστοσελίδα του Πάντειου πανεπιστημίου, πρόσβαση: <https://www.panteion.gr>
- 08 Ιστοσελίδα του ιδρύματος Ευγενίδου, πρόσβαση: <https://www.eefedu.gr>
- 09 Ιστοσελίδα του ιδρύματος Ευγενίδου, πρόσβαση: <https://www.eefedu.gr>
- 10 Λαβέρδου Μ., *Από τη Συγγρού...στο Σανίδι*, από την e-εφημερίδα tonima.gr, πρόσβαση: <https://www.tovima.gr/2014/10/10/culture/apo-ti-syggroy-sto-sanidi/>
- 11 Ιστοσελίδα του μουσικού χώρου, πρόσβαση: <https://www.ogdoo.gr>
- 12 Ιστοσελίδα του ξενοδοχείου, πρόσβαση: <https://athenaim.intercontinental.com>
- 13 Ιστοσελίδα του ιδρύματος Ωνάση, πρόσβαση: <https://www.onassis.org>
- 14 Ιστοσελίδα του e-περιοδικού Το κτήριο, πρόσβαση: <https://www.toktirio.gr>
- 15 Ιστοσελίδα του Κέντρου Θεραπείας και Αποκατάστασης Θησέας, πρόσβαση: <https://theseusrehab.gr>
- 16 Ιστοσελίδα Κέντρου Πολιτισμού Ιδρύματος Σταυρός Νιάρχος, πρόσβαση: <https://www.snfcc.org>
- 17 Ιστοσελίδα Ε.Μ.Σ.Τ., πρόσβαση: <https://www.emst.gr>

ΕΝΟΤΗΤΑ 3: ΤΟ ΥΦΟΣ
ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ
ΣΥΓΓΡΟΥ

3.09

ΤΟ “ΤΙΜΙΟ” SUNSET STRIP

3.10

SYGGROU STRIP “teasing”

3.11

ΚΑΜΒΑΔΕΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ

3.12

‘Η ΟΘΟΝΕΣ ΘΕΑΜΑΤΟΣ

3.13

“ΤΟ ΩΡΑΙΟΤΕΡΟ ΠΛΑΣΜΑ
ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ”

3.09 TO "TIMIO" SUNSET STRIP

Ανάμεσα στα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την λεωφόρο Συγγρού, είναι η ανάγκη επικοινωνίας κατα μήκος του οδικού άξονα – συμπεριλαμβανομένων και των παράπλευρων παραδρόμων. Οι κανόνες της ταχύτητας επηρεάζουν άμεσα την εμφάνιση της εικόνας ως μέσου μετάδοσης μηνύματος τόσο στη διαφημιστική προβολή όσο και στον αρχιτεκτονικό προγραμματισμό. Τυπική έκφραση της ανάγκης αυτής είναι οι επιγραφές, μια εφαρμογή της Pop art, που λειτουργεί σαν μνημειακό στοιχείο. Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι το θεσμικό πλαίσιο της επικοινωνίας έχει επηρεάσει τους κτηριολογικούς τύπους. Το κτήριο μπορεί να λειτουργεί πλέον σαν σύμβολο, ακόμα και στις λεπτομέρειες του, πράγμα που αποτελεί μια επανέκδοση της αμερικάνικης Δύσεως, η οποία είχε απορριφθεί από το δόγμα της “λειτουργικότητας”.⁽⁸⁰⁾ Παρατηρούμε παραδείγματα κτηρίων όπου η ίδια επιγραφή έχει γίνει κτήριο αντιστρέφοντας την τυπολογία, όπως και παράδειγμα όπου η παράλληλη προς τον αυτοκινητόδρομο όψη του κτηρίου προεκτείνεται πέρα από τις απαιτήσεις του κτηριολογικού προγράμματος όταν το κτήριο είναι τοποθετημένο κάθετα προς την βασική κατεύθυνση της κινήσεως.⁽⁸¹⁾

80. Μεταξάς Γ., *Ο καθημερινός χώρος*, Αθήνα: Κομμούνα, 1983, 68

81. Πορφύριος Δ., “Εισαγωγή στη μεταφρονεολογική αρχιτεκτονική”, *Αρχιτεκτονικά Θέματα 12/1978*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1978, 7



46. Αν για κάποιο λόγο χρειάζεστε μια ραλιέρα για να επιλέξετε το χρώμα του υπνοδωματίου σας μπορείτε να περάσετε και από το κτήριο του Mr. France (Συγγρού 241) για έμπνευση.

Βεβαίως στην όψη του οι κωδικοί δεν είναι RAL, αλλά κωδικοί VIN χρωμάτων οχημάτων.

Μπορεί η δεκαετία του '70 και του '80 να ήταν οι απόλυτες δεκαετίες του θρόνου του αυτοκινήτου επί της λεωφόρου Συγγρού μπορεί να μην υπάρχει πλέον η ΕΛΦΙΝΚΟ της ΟΡΕΛ και της CHEVROLET στη Λ.Συγγρού.

Όμως κάποια πράγματα δεν αλλάζουν, απλά εξελίσσονται, αλλάζουν όψεις και εμφανίζονται με νέο πρόσωπο.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021



Κατά την ανάλυση του R.Venturi στο *Learning from Las Vegas* διαπιστώνεται ότι εξαιτίας της ταχύτητας στον οδικό άξονα αλλά και του ανταγωνισμού των καζίνο που βρίσκονται στο Sunset Strip, επιστρατεύονται κάποιες τεχνικές όπως η εικόνα, το χρώμα και ο φωτισμός προκειμένου να κεντρίσουν το οπτικό ενδιαφέρον του οδηγού. Οι πινακίδες /επιγραφές, led screens άναρχα τοποθετημένες και ιδωμένες από τον δρόμο δίνουν τη δική τους μάχη, προσπαθώντας η μία να επικρατήσει της άλλης. Σε μεγάλες ταχύτητες η αρχιτεκτονική δεν μπορεί να γίνει κατανοητή, όποτε για την επικοινωνία του κτιρίου με τον θεατή συνδράμει η διαφημιστική πινακίδα. Όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα τόσο μεγαλύτερη είναι και η πινακίδα.

«Αυτή η αρχιτεκτονική των στυλ και των επιγραφών είναι μη-χωρική. Είναι μια αρχιτεκτονική της επικοινωνίας. Η επικοινωνία κυριαρχεί έναντι του χώρου διαμορφώνοντας μια νέα αρχιτεκτονική του θέαματος. Η εμπορική πειθώ του εκλεκτικισμού στα μέτωπα των δρόμων προκαλεί έντονη σύγκρουση στο αχανές και πολύπλοκο σκηνικό ενός νέου τοπίου μεγάλων χώρων, μεγάλων ταχυτήτων και πολύπλοκων προγραμμάτων. Το στυλ και οι πινακίδες συνδέουν διάφορα στοιχεία μεταξύ τους, απομακρυσμένα και ιδωμένα στα γρήγορα. Το μήνυμα είναι κυρίως εμπορικό.»⁽⁸²⁾

⁸² Venturi, R., Brown, D.S., Izénour, St. *Learning from Las Vegas*. Massachusetts: MIT Press, 1977 διαθέσιμο στο <https://design.opendata.files.wordpress.com/2014/06/112035806-venturi-robert-1977-learning-from-las-vegas.pdf> [πρόσβαση: Απρίλιος 2021]

Οι Sheller και Urry, επισημαίνουν ότι, με την εφεύρεση του αυτοκινήτου, η μορφή της πόλης έγινε άμεση συνάρτηση της κίνησης.⁽⁸³⁾ Ο Lefebvre επικρίνει ότι ο δημόσιος χώρος ως μια ουσιαστική χωρική ενότητα και ως κοινωνικός χώρος εξαλείφεται από το αυτοκίνητο. Όπως αναφέρει, «Η ζωή στην πόλη αλλάζει βαθιά, θυσιασμένη σε αυτόν τον αφηρημένο χώρο όπου τα αυτοκίνητα κυκλοφορούν σαν ατομικά σωματίδια. [...] Ο οδηγός ανησυχεί μόνο για να κατευθύνει τον εαυτό του στον προορισμό του και, κοιτάζοντας, βλέπει μόνο αυτό που χρειάζεται να δει για τον σκοπό αυτό; αντιλαμβάνεται λοιπόν μόνο τη διαδρομή του, η οποία έχει μηχανισθεί και τεχνικοποιηθεί, και την αντιλαμβάνεται μόνο από μία γωνία- αυτή της λειτουργικότητας: ταχύτητα, ευκρίνεια και ευκολία.»⁽⁸⁴⁾ Συνεπώς, το αυτοκίνητο είναι ένας ιδιωτικός χώρος, στον οποίο «κατοικούμε». Λόγω αυτής της «ζωής με ταχύτητα», οι άνθρωποι έχασαν την ικανότητα να αναγνωρίζουν τις τοπικές λεπτομέρειες και τη δυνατότητα να μιλάνε με ξένους. Έτσι, η ασπίδα της πόλης έγινε μια κατακερματισμένη επιφάνεια, μεταξύ της οποίας και του ανθρώπου διαμεσολαβεί το τζάμι του αυτοκινήτου.⁽⁸⁵⁾

83. Sheller, M. και Urry J., *The City and The Car*, Massachusetts: Blackwell, 2000 διαθέσιμο στο <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2427.00276> [πρόσβαση: Απρίλιος 2021]

84. Lefebvre, H., *The Production of Space*, New Jersey: Wiley-Blackwell, 1991 διαθέσιμο στο <https://philpapers.org/archive/LEFTPO-4.pdf> [πρόσβαση: Μάρτιος 2021]

85. Sheller, M. και Urry J., *The City and The Car*, Massachusetts: Blackwell, 2000 διαθέσιμο στο <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2427.00276> [πρόσβαση: Απρίλιος 2021]



47. Ο Robert Venturi, και η σύζυγός του Denis Scott Brown οδηγώντας στο Las Vegas Strip.

Πηγή: <https://www.nytimes.com/2009/12/23/arts/design/23yale.html>

Οι συγγραφείς του βιβλίου “Learning from Las Vegas” καταγράφουν και αναλύουν το Las Vegas Strip (Route 91). Συστατικό στοιχείο της μεθόδου καταγραφής αποτελεί το φίλτρο του αυτοκινήτου. Ο παράγοντας της ταχύτητας επηρεάζει την αντίληψη του οδικού άξονα, η οποία δεν στηρίζεται πλέον στο εγγύ και λεπτομερειακό γιατί αυτό συνεχώς μεταβάλλεται. Αντιθέτως, το βλέμμα αναζητά μεγαλύτερες και πιο επιβλητικές φόρμες.

Η αρχιτεκτονική ως εργαλείο και πιο συγκεκριμένα ως “μηνυματικός οργανωτής” μέσω της μορφής και ως “διαδικασία” μέσω της δομής, τοποθετείται σε μια εποχή όπου οι γρήγορες ταχύτητες στις μετακινήσεις, στην μετάδοση πληροφοριών και στους ρυθμούς ζωής, έχουν αντίκτυπο στη μορφή και τη δομή των κτηρίων και κατ’ επέκταση στη διαμόρφωση του καθημερινού χώρου. Η εξωτερική εμφάνιση του κτηρίου πρέπει να προσελκύει πρώτα το βλέμμα του περαστικού, και επειτά να του δημιουργεί την ανάγκη του για περαιτέρω εξερεύνηση. Η λ. Συγγρού, υιοθετώντας την αρχιτεκτονική της ταχύτητας, κερδίζει το βλέμμα των οδηγών με πολλά “εντυπωσιακά” για τα ελληνικά δεδομένα κτήρια, έδρες ασφαλιστικών και άλλων επιχειρήσεων, κλινικές, νοσοκομεία, τράπεζες, κέντρα πολιτισμού και επώνυμα κέντρα νυχτερινής διασκέδασης διαμορφώνοντας ένα τοπικό Sunset Strip των φτωχών.

48. Το κτήριο της Εθνικής Ασφαλιστικής των Mario Botta, Ειρήνη Σακελλαρίδου και Μόρφω Παπανικολάου με την έκταση του και τις λυτές αλλά συνάμα τολμηρές αρχιτεκτονικές του χαράξεις αποτελεί ένα από τα πιο εντυπωσιακά κτήρια της λεωφόρου.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

3.10 SYGGROY STRIP“teasing”

Τα κτήρια-μηνύματα του Syggrou Strip απαντούν στις οικονομικές επιταγές της εποχής, που ελάχιστα έχουν πλέον να κάνουν με τις κοινωνικές ανάγκες και τις απλές και καθαρές λειτουργίες με τις οποίες αναμετριόνταν το μοντέρνο κίνημα. Απο αυτά τα περισσότερα ξεχωρίζουν λόγω της μνημειακής κλίμακας που αποδίδεται στο μέγεθος του κτηρίου. Bigger is better, μια αρχιτεκτονική ηδονιστικού χαρακτήρα ενός Kardashιανικού lifestyle η οποία ενισχύεται στις περισσότερες περιπτώσεις απο τη χρήση του γυαλιού στην όψη.

49. Η λ. Συγγρού παρουσιάζει δείγματα μιας αρχιτεκτονικής που ικανοποιεί τα καταναλωτικά πρότυπα της κοινωνίας, βασισμένη σε φαλλικά σύμβολα ίδιας λογικής με τους ουρανοξύστες που θα κατασκευαστούν στην έκταση του πρώην αεροδρομίου του ελληνικού.

Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια (φωτογραφία, γραφιστική απεικόνιση)



Σε μια δεύτερη ανάγνωση λοιπόν, ο παρατηρητής αντιλαμβάνεται τα κτήρια των γυάλινων προσώπων. Μην ξεχνάμε άλλωστε ότι η μεταγραφή του μοντερνισμού στην ελληνική πραγματικότητα έγινε κατ' εξοχήν απο αυτό τον κτηριακό τύπο.⁽⁸⁷⁾ Απο την ποιητική της αντίθεσης που ίσχυε κάποτε πλέον έχουμε οδηγηθεί στην ποιητική της αντιπαραβολής” με το γυαλί ως τον καλύτερο “σύμμαχο” των αρχιτεκτόνων στη θεώρηση αυτή.⁽⁸⁸⁾

50. Η μεταγραφή του μοντερνισμού στην ελληνική πραγματικότητα έγινε κατ' εξοχήν απο τον τύπο των γυάλινων κτηρίων. (Λ. Συγγρού 80)
Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

87. Μουτσόπουλος Θ., “Οι λεωφόροι της ευτυχίας”, στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασιών*, Αθήνα: Futura, 2003, 250

88. Killingmann A., *Brandscapes: architecture in the experience economy*, Cambridge, MA: MIT Press, 2007, 314

Οι γυάλινες επιφάνειες απο μόνες τους ,(...) επινοούν υπαινιγμούς για πολλαπλές προσομοιώσεις, αποσταθεροποιώντας ακόμα περισσότερο τη φύση της πραγματικότητας.⁽⁸⁹⁾ Οι αντανακλάσεις, η αλλαγή του φωτός και το πέρασμα των εποχών εξασφαλίζουν την ρευστότητα της εμφάνισης πάντα.⁽⁹⁰⁾ Οι επισκέπτες και οι δραστηριότητες τους αλλάζουν την εμφάνιση του κτηρίου καθώς γίνονται στοιχεία της όψης εφόσον μέσω της διαφάνειας ενσωματώνονται σε αυτήν.⁽⁹¹⁾ Η συνεχής μεταβλητότητα και ροή μπορούν να παραλληλιστούν με την εφήμερη τοποθέτηση καταναλωτικών προϊόντων στα ράφια των σούπερ μάρκετς.



51. “I see it, I like it, I want it, I got it” Arianna Grande Όπως ο Andy Warhol αποθέωσε με το έργο του Campbell's Soup Cans τον ομώνυμο τοματοπολτό, έτσι και η Α.Ε. Σπανός (Συγγρού 299) αποθεώνει στη βιτρίνα της το mīni cooπερ και το παραθέτει δίπλα σε άλλα αυτοκίνητα της ίδιας εταιρείας σε μια λογική καταναλωτικών όψεων/ προϊόντικών ραφιών των supermarkets. Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια (γραφιστική απεικόνιση)



89. Παπαντωνίου Ε., *Η τεχνολογική διάσταση της μελλοντικής πόλης μέσα από τον κινηματογράφο*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διπλωματική Εργασία, 2009

90. Francisco A. C., *The Architecture of glass: Shaping Light*, NY: Heart Books International, 1997, 17

90. Francisco A. C., *The Architecture of glass: Shaping Light*, NY: Heart Books International, 1997, 3



Προσεγγίζοντας οποιαδήποτε γυάλινη επιφάνεια κατά την διάρκεια της ημέρας ή νύχτας, εξωτερικά ή εσωτερικά, είτε αυτή βρίσκεται στην εξεταζόμενη περίπτωση της Λ. Συγγρού είτε σε ένα οποιοδήποτε άλλο χώρο διαπιστώνουμε την ιδιότητα της ανακλαστικότητας, η οποία την μεταμορφώνει σε καθρέπτη και ειδωλοποιώντας το πραγματικό. Αυτή η ψευδαίσθητική παραποίηση του χώρου άλλες φορές ενισχύεται και με τη χρήση ειδικών υαλοπετάσμάτων προορισμένων να διαθέτουν την ιδιότητα του καθρέπτη. Ο καθρέπτης συμβολοποιεί, απαντά σε ναρκισσιστικές ροπές, λειτουργεί, έτσι, δομικά. Με την ύπαρξη του σε κάποιον χώρο ενισχύει ασυνείδητα αυτή τη θεώρηση. Ο Baudrillard στο βιβλίο του η καταναλωτική κοινωνία κάνει λόγο για την επανακάλυψη του ανθρώπινου σώματος ⁽⁹²⁾ η οποία συμβαίνει διαφορετικά στα δύο φύλλα. Στο θηλυκό πρότυπο μέσω της “αυταρέσκειας” (...) ενώ στο αρσενικό μέσω της “απαίτησης” (...) ⁽⁹³⁾ Καταλήγει έτσι στο συμπέρασμα πως η προτυποποιητική λειτουργία διατρέχει το σώμα, το σχεδιασμό στην αρχιτεκτονική και τον οργανωτικό σχεδιασμό στις διάφορες παραγωγικές δομές.

52. Η διαμόρφωση ενός περιβάλλοντος που περιβάλλεται από καθρέπτες ενισχύει ασυνείδητα τις ναρκισσιστικές ροπές των χρηστών του (Συγγρού 350)
Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια
(γραφιστική απεικόνιση)

92. Baudrillard J., *Η καταναλωτική κοινωνία*, (μεταφρ.) Τομάνας Ν., Θεσσαλονίκη: Νησίδης, 2007, 161

93. Baudrillard J., *Η καταναλωτική κοινωνία*, (μεταφρ.) Τομάνας Ν., Θεσσαλονίκη: Νησίδης, 2007, 110



SEX SHOP

Στην κατηγορία των γυάλινων όψεων εντάσσουμε και τα κτήρια βιτρίνες. Πίσω απο τις βιτρίνες άλλοτε αντικείμενα, άλλοτε το “κενό” και άλλοτε πραγματικοί άνθρωποι ως εκθέματα. “Το να εκθέτεις είναι σαν να σκέφτεσαι και να ενεργείς πριν την λογική και ξεκάθαρα μέσω των συμβόλων, της σύνθεσης και των αναφορών – Τα πράγματα γίνονται αντιληπτά σαν να είναι πραγματικά” (94)

53. Με την χρήση των βιτρινών η αρχιτεκτονική μορφή της όψης γίνεται ένα με το περιεχόμενο. Η μορφή είναι το περιεχόμενο. (Λ. Συγγρού 40)
Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

94. Spoerri D., “Museum Obsessions”, Lotus International, Milan: Lotus Studio, 7

Έντεκα δευτερόλεπτα κατα μέσο όρο σπαταλάει ο περαστικός στη βιτρίνα.⁽⁹⁵⁾



54. Το βλέμμα του περαστικού ανπλαμβάνεται το τιμόνι στη βιτρίνα και κατευθείαν υποψιάζεται πως πρόκειται για κατάστημα το οποίο εμπορεύεται αξεσουάρ αυτοκινήτων (Συγγρού 262)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

Αυτό σημαίνει πως το μήνυμα πρέπει να είναι κατανοητό και σύντομο, ώστε να μεταδοθεί γρήγορα και επιτυχώς. Στην περίπτωση αυτή εισάγεται ο ρόλος του διαφημιστή ο οποίος κλονίζει αντιληπτικά του περαστικούς προκειμένου να αφυπνίσει το ενδιαφέρον τους.⁽⁹⁶⁾ Ο χρόνος στη διαφήμιση είναι σταματημένος ή αλλιώς ο χρόνος μένει μετέωρος στα διαφημιστικά αποσπάσματα και κατ' επέκταση στις βιτρίνες των καταστημάτων.⁽⁹⁷⁾

95. Αλεξίου Π.Β., Βιτρίνα: βιτρίνες, καταστήματα, εκθεσιακοί χώροι, Αθήνα: Πρίσμα, 1986, 36

96. Μεταξάς Γ., Ο καθημερινός χώρος, Αθήνα: Κομμούνα, 1983, 63

97. Σταυρίδης Σ., Η διαφήμιση και το νόημα του χώρου, Αθήνα: Στάχυ, 1996, 36

Η βιτρίνα είναι περισσότερο ένα μέσο πολιτισμικής αφομοίωσης ή αλλιώς μέσο επικοινωνίας των ατόμων μεταξύ τους όχι δια της ενατένισης των ίδιων αντικειμένων, αλλά δια της ανάγνωσης και της αναγνώρισης, μέσα στα ίδια αντικείμενα, του ίδιου συστήματος σημείων και του ίδιου ιεραρχικού κώδικα των αξιών. Και λιγότερο (είναι) η σιωπηλή ανταλλαγή στο προσφερόμενο αντικείμενο και στο βλέμμα το οποίο καλεί σε μια οικονομική ανταλλαγή στο εσωτερικό του καταστήματος.⁽⁹⁸⁾
Η μελέτη της βιτρίνας συνεπάγεται την αυτόνομη ύπαρξή της καθώς και την συσχέτισή της με το σύνολο και τον χώρο που αντιπροσωπεύει, οποίος μπορεί να χωρίζεται διττά. Έτσι παράλληλοι “κόσμοι” συνθέτουν τον χώρο με διαφορετικές ποιότητες.⁽⁹⁹⁾

98. Baudrillard J., *Η καταναλωτική κοινωνία*, (μεταφρ.) Τομάνος Ν., Θεσσαλονίκη: Νησίδες, 2007, 205

99. Killingmann A., *Brandscapes: architecture in the experience economy*, Cambridge, MA: MIT Press, 2007, 189

Η μορφή πλέον δεν ακολουθεί το περιεχόμενο,
η μορφή είναι το περιεχόμενο.⁽¹⁰⁰⁾



55. “Όραιο το μιλφειγ του Κωνσταντινίδη, να πάρουμε ένα μισό-μισό;”
Οι όψεις/ βιτρίνες λειτουργούν ως φορείς καταναλωτικών προτύπων δημιουργώντας καταναλωτικές επιθυμίες στους περαστικούς δια της ενατένισής τους. (Συγγρού 98)
Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

100. Gachang J., *Nicht Verbluffen Wundern Will Ich Mich*, (επιμ.) Kienzle Art foundation, 2015, πρόσβαση: https://kienzleartfoundation.de/wp-content/uploads/2021/04/KienzleArtFoundation_Show13_2015-Gachang_Publikation-web-1.pdf

3.11 ΚΑΜΒΑΔΕΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ
(ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ)

Εκεί μπαίνεις απο δρόμους γεμάτες επιγραφές που προεξέχουν απο τους τοίχους. Το μάτι, δε βλέπει πράγματα αλλά σχήματα πραγμάτων που σημαίνουν άλλα πράγματα, η τανάλια δείχνει το σπίτι του πρακτικού οδοντιάτρου, το τσουκάλι την ταβέρνα ... Αν κάποιο κτήριο δεν έχει κάποια επιγραφή ή σχήμα, η ίδια του η μορφή κι η θέση του μέσα στη διάταξη της πόλης αρκούν για να δείξουν τη λειτουργία του, το παλάτι, η φυλακή...⁽¹⁰¹⁾

56. Οι μεγάλες αφίσες του προγράμματος των νυχτερινών κέντρων εμπλουτίζουν το οπτικό περιβάλλον του καθημερινού χώρου της λεωφόρου (Λ.Συγγρού 143)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

101. Calvino I., *Οι Αόρατες Πόλεις*, Αθήνα: Οδυσσέας, 1983, 13

Οι επιγραφές αποτελούν ενεργό κομμάτι της πόλης. Συγκροτούν μία επίπεδη εφαρμογή λαϊκής τέχνης η οποία επιβάλλεται σε ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους διαμορφώνοντας μαζί με την αρχιτεκτονική, την αισθητική του καθημερινού χώρου.⁽¹⁰²⁾ Μέσω της εικόνας το εκλαμβάνον οπτικό ερέθισμα απο τον παρατηρητή/ χρήστη, επιστρέφει σαν αντίδραση απέναντι στην εικόνα, διευρύνοντας την εμπειρία του θεατή.⁽¹⁰³⁾ Ο καθημερινός χώρος, ως σύνολο, υλικών αντικειμένων, είναι κοινός και δεδομένος. Η αντίληψη του καθημερινού χώρου διαφέρει απο παρατηρητή σε παρατηρητή αναλόγως της σύνδεσης που έχει ο παρατηρητής με τον χώρο αυτό και κατ' επέκταση της κοινωνικής και ψυχολογικής του θέσης. Η διαμόρφωση του καθημερινού χώρου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανθώπινη εμπειρία. Η προσέγγιση με κέντρο την εμπειρία αναζητά με τη σειρά της τη σχέση με το υποκείμενο/ παρατηρητή μέσω της αντίληψης.⁽¹⁰⁴⁾

Οι επιγραφές έχουν ως στόχο να συνδέσουν, μηνύματα, με ανθρώπους σε οποιοδήποτε ανθρωπογενές ή φυσικό περιβάλλον. Το αποτύπωμα τους, το οποίο αποτελείται απο τα στοιχεία που συνθέτουν την πληροφορία της επιγραφής, ήτοι (μέγεθος, σχήμα, χρώμα, το λεκτικό μήνυμα, την γραμματοσειρά, τον φωτισμό) συμβάλλει στην αισθητική διαμόρφωση του καθημερινού χώρου.

57. Πινακίδα οδικής σήμανσης στο ύψος της Τρίτης εισόδου προς Νες Σμύρνη στο ρεύμα της ανόδου
Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

102. Berger J., *Ways of seeing*, UK: Penguin Books, 1972

103. Μουζακίτη Φ., *Η οπτική γλώσσα στο σύγχρονο σχεδιασμό*, Αθήνα: Οδυσσέας, 2005

104. Σε μια φαινομενολογική προσέγγιση του όρου της αντίληψης ο Maurice Merleau-Ponty αναφέρει: "Το σώμα δεν είναι αντικείμενο αλλά συνθήκη και πλαίσιο μέσω του οποίου βιώνουμε, συλλέγουμε εμπειρίες και γνώσεις, αντιλαμβανόμαστε πληροφορίες απο τον έξω κόσμο και του προσδίδουμε σημασίες, μέσω του σώματος τοποθετούμαστε στον κόσμο. Η αντίληψη είναι η βασική σωματική εμπειρία στο πλαίσιο το σώμα δεν είναι αντικείμενο αλλά υποκείμενο."
Ponty, M. από Μακρυγιώτη Δ. στο Μακρυγιώτη Δ., Κουζέλης Γ. (επιμ.), *Τα Όρια του Σώματος*, Αθήνα: Νήσος, 2004, 318

Τεχνικά οι επιγραφές ανάλογα με τον τρόπο στήριξης, διαχωρίζονται στις ανεξάρτητες, (δηλαδή επιγραφές οι οποίες ζουν στον αστικό χώρο, σαν οντότητες, με δικά τους υποστηλώματα στο έδαφος.) και στις εξαρτημένες (οποιαδήποτε μέσο εφαρμογής των επιγραφών, επί των επιφανειών του αστικού χώρου, και των προσώψεων των κτηρίων.)

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗΣ ΕΠΙΓΡΑΦΗΣ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΕΞΑΡΤΗΜΕΝΗΣ ΕΠΙΓΡΑΦΗΣ



58. Το κτήριο του γυάλινου μουσικού θεάτρου στον εξωτερικό του χώρο παρουσιάζει εξαρτημένες και ανεξάρτητες ιδιωτικές επιγραφές (Συγγρού 143)

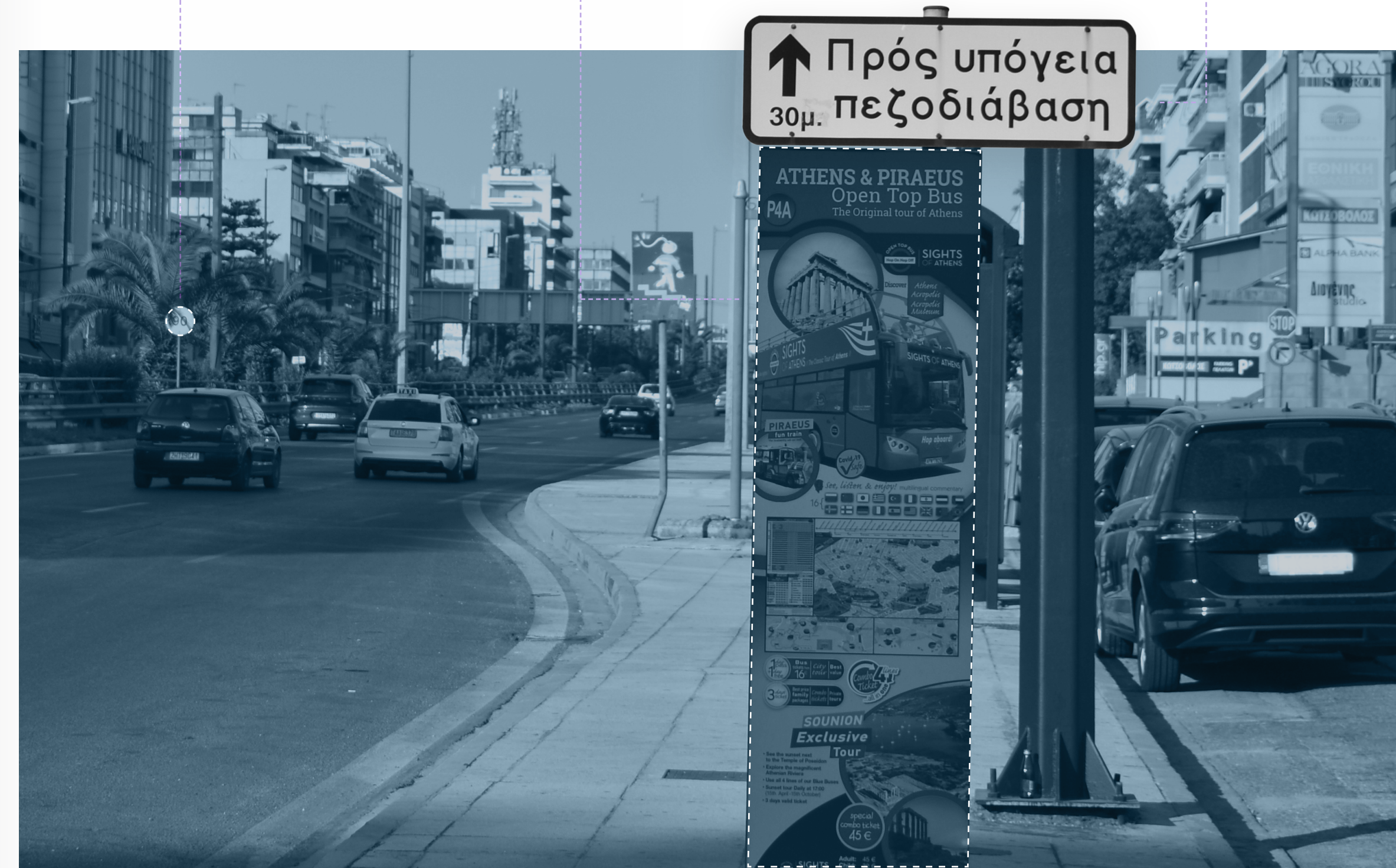
Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

Θα διακρίνουμε τις επιγραφές που συναντούμε επι της λ.Συγγρού σε τρεις βασικές κατηγορίες ανάλογα με το περιεχόμενο που επικοινωνούν: κατεύθυνσης/οδικής σήμανσης, διαφημιστικές ιδιωτικές/εμπορικές, δημόσιας πληροφόρησης.

ΕΠΙΓΡΑΦΗ ΟΔΙΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ

ΕΠΙΓΡΑΦΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ

ΕΠΙΓΡΑΦΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ



59. Στο παράδειγμα αντιλαμβανόμαστε τις διαφορές μεταξύ των επιγραφών. (Συγγρού 257)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

Κάθε κατηγορία, αποτελεί ένα ξεχωριστό layer οπτικών στοιχείων το οποίο επιβάλλεται στον χώρο, και αναγιγνώσκεται ως σύνολο αλλά και ως μονάδα, ανάλογα με την ταχύτητα προσέλασης του χώρου, την απόσταση ανάγνωσης που διατηρεί η επιγραφή απο τον παρατηρητή, και τη διάρκεια ανάγνωσης της επιγραφής.

60. Ο καθημερινός χώρος της λεωφόρου διαμορφώνεται απο πολλαπλά layers πληροφοριών και οπτικών συμβόλων. Η αρχιτεκτονική φέρεται άλλοτε ως υπόβαθρο άλλοτε ως πρωταγωνιστής αφήνοντας το δικό της αποτύπωμα ανάμεσα στις επιγραφές. (Λ. Συγγρού 134)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021



ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

Οι επιγραφές κατεύθυνσης και οδικής σήμανσης, ωφείλουν εφαρμόζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση. Η χρωματική παλέτα και η γραμματοσειρά που χρησιμοποιούνται είναι δεδομένες και κατοχυρωμένες από το κάθε κράτος μέλος της Ε.Ε. Οι θέσεις που αναρτώνται οι συγκεκριμένες επιγραφές ορίζονται από το άρθρο ΦΕΚ Β' 676/74 το οποίο ισχύει μέχρι σήμερα.⁽¹⁰⁵⁾ Οι επιγραφές κατεύθυνσης ωφείλουν να γίνονται αντιληπτές από τους οδηγούς, περισσότερο από κάθε άλλο στοιχείο στον αστικό χώρο.⁽¹⁰⁶⁾ Το ίδιο ισχύει και στην λ. Συγγρού στο επίπεδο αντίληψης των οδηγών στον κύριο αυτοκινητόδρομο. Όσον αφορά την κυκλοφορία, των οδηγών και των πεζών στους παραδρόμους, παρατηρούνται αρκετά φαινόμενα, τεχνικών αστοχιών, και παραβάσεων καταπάτησης των σημάνσεων, από επιγραφές άλλων συμφερόντων.

105. Φ.Ε.Κ. Β' 676/74

106. Υ.Υ.Μ.Δ. Γ.Γ.Δ.Ε., Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, τεύχος 7, 2010



61. Στην φωτογραφία παρατηρούμε τουλάχιστον επτά επιγραφές οδικής σήμανσης. Από τις οποίες θα αντιληφθούμε σίγουρα τις πέντε από αυτές. Σε πρώτο πλάνο η Οδ. Καλλιρρόης (κοντινός προορισμός) και σε δεύτερο πλάνο Αμπελόκηποι, Κηφισιά, Μαραθώνας, Lamia, Thesaloniki (μακρινός προορισμός) (λ. Συγγρού ύψος του κόμβου της οδού Καλλιρρόης). Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ
ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ

Σε αντίστοιχους κανόνες αρκετά πιο ελαστικούς, υπόκεινται και οι επιγραφές δημοσίων πληροφοριών, (π.χ. ηλεκτρονικές επιγραφές των δήμων, τουριστικά αξιοθέατα, χάρτες δήμων, επιγραφές δημοσίων έργων κ.ο.κ.)⁽¹⁰⁷⁾ Τα συγκεκριμένα layers, συμπληρώνουν τον αστικό χώρο της λ.Συγγρού, προκειμένου, να αναβαθμίσουν την εμπειρία του χρήστη, να προάγουν την εξυπηρέτηση καθώς και την ασφάλεια του.



62. Η μεταπολεμική αθηναϊκή πολυκατοικία και οι επιγραφές δημόσιας πληροφόρησης στην παραπάνω εικόνα, γίνονται ένα. Ο παρατηρητής / περαστικός/ οδηγός θα διαβάσει πρώτα την επιγραφή και έπειτα αν του δημιουργηθεί η επιθυμία θα ανατρέξει πιο προσεκτικά στο κτήριο που λειτουργεί ως υπόβαθρο. (Συγγρού 143)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ
ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ/
ΠΑΡΑΓΩΓΑ ΜΙΑΣ
ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΗΣ
ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Αφήσαμε τελευταία κατηγορία προς εξέταση, εκείνη των ιδιωτικών/εμπορικών επιγραφών καθώς πρόκειται για το layer με το μεγαλύτερο εύρος πληροφορίας, και το μεγαλύτερο καθεστώς ελευθερίας ως προς την εφαρμογή του, το οποίο ωστόσο διαμορφώνει αισθητικά το μεγαλύτερο μέρος του αστικού δημοσίου χώρου της λ. Συγγρού. Ο αυτοσκοπός της κατηγορίας είναι το λεγόμενο “Stand Out”.⁽¹⁰⁸⁾ Στον κόσμο της διαφήμισης, οποιοδήποτε στοιχείο του αστικού χώρου, αρχιτεκτονικό, ή επικοινωνιακό, δρα ανταγωνιστικά ως προς την επικοινωνία του μηνύματος με τον παρατηρητή. Επομένως, η επιγραφή που θα φέρει το μήνυμα ωφείλει να ξεχωρίζει απο τις υπόλοιπες.⁽¹⁰⁹⁾ Τα μέσα που διαθέτει ο γραφίστας, για να επιτύχει τον σκοπό του ιδιώτη, είναι το μέγεθος, το χρώμα, η υφή, ο φωτισμός και η γραμματσοσειρά. Το αποτέλεσμα το ονομάζουμε επιγραφή ή ρεκλάμα ή αφίσα αλλά στη βάση του είναι ένα έργο τέχνης. Και αυτά τα έργα τέχνης, φορείς μιας ιδεολογίας, γίνονται αντικείμενα των οποίων η χρήση ρυθμίζεται απο τις ανάγκες του διαφημιστή και του επιχειρηματία.⁽¹¹⁰⁾

108. Bernstein J. S, *Arts Marketing Insights*, New Jersey: Jossey-Bass, 2006

109. Berger J., *Ways of seeing*, UK: Penguin Books, 1972

110. Βορνινγκ Α., *Σηματοδοτήσεις III. Εισαγωγή στην ιστορία της τέχνης από τα τέλη του 19ου αιώνα ως σήμερα*, Αθήνα: Ίων, 1996, 213

63 Η τυφλή όψη του κτηρίου εκφράζει ένα μήνυμα ασφάλειας και αισιοδοξίας. Ναι είμαστε σε καλά χέρια!

Ή μήπως αν θες να είσαι σε καλά χέρια τότε αγόρασε BMW;

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

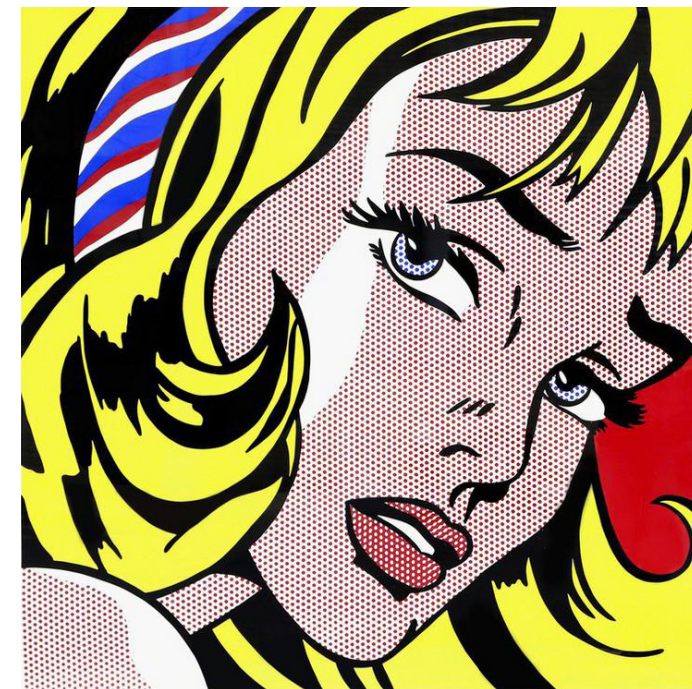


ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ
ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ/
ΠΑΡΑΓΩΓΑ ΜΙΑΣ
ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΗΣ
ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Ο γραφίστας/καλλιτέχνης βρίσκει μια κρυμμένη ποιητική ακόμα και στο πιο “ανούσιο υποτυπώδες” διότι το “ωραίο” βρίσκεται παντού.⁽¹¹¹⁾ Χαρακτηριστικό του περιεχομένου των επιγραφών είναι η απουσία του χρόνου.⁽¹¹²⁾ Στην αφίσα του σουβλατζιδικου, στη ρεκλάμα του Fresh (αλυσίδα ζαχαροπλαστειών), στο κορίτσι με την κορδέλα του Lichtenstein ο χρόνος είναι μια ψευδαίσθηση. Δεν υφίσταται η στιγμή αλλά ούτε και η διάρκεια. Τα πάντα είναι στατικά και ταυτόχρονα ανυπόστατα.⁽¹¹³⁾ Είναι η ίδια η απουσία του χρόνου εκείνη που καθιστά το περιεχόμενο των διαφημιστικών επιγραφών εφήμερο και ταυτόχρονα, αίωνο.



65. Θερινή καμπάνια των ζαχαροπλαστειών Fresh, In full blossom, 2021
Πηγή: <https://acemodels.gr/wp/women-anna-maria-iliadou>

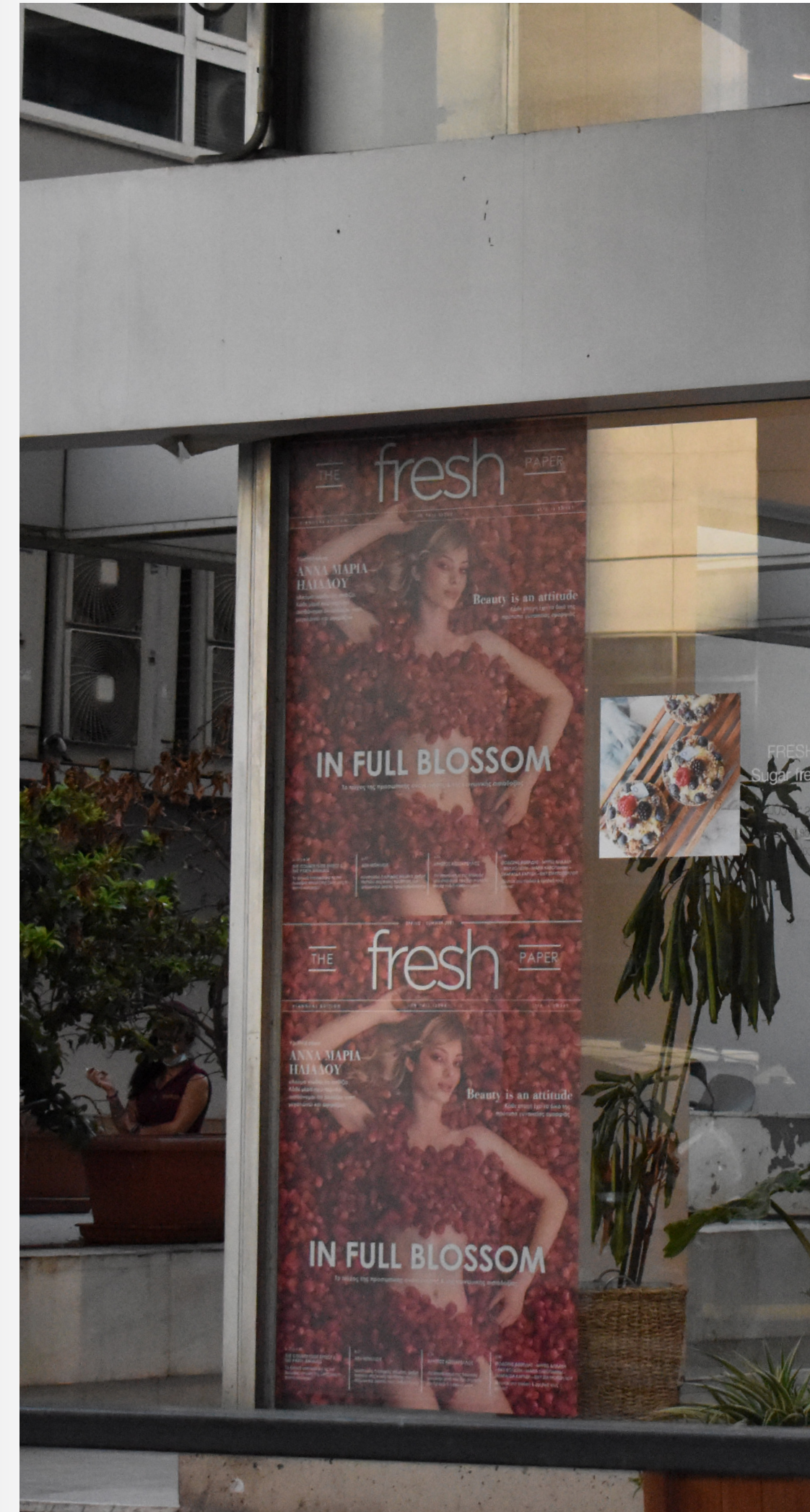


66. Lichtenstein R., *Girl with Hair Ribbon*, 1965
Πηγή: <http://lichtensteinpaintings.com/girl-with-hair-ribbon/>

111. Leger F., *L'esthétique de la machine: l'objet fabriqué, l'artisan et l'artiste*, Paris: Aubier-Montagne, 1965, 127

112. Keller J.P., *Pop art et évidence du quotidien: Pour une sociologie du regard esthétique*, Lausanne: L' age d' homme, 1979, 13

113. Keller J.P., *Pop art et évidence du quotidien: Pour une sociologie du regard esthétique*, Lausanne: L' age d' homme, 1979, 137



66. Οι όψεις γίνονται φορείς μιας λαϊκής τέχνης στην οποία δεν υφίσταται η στιγμή αλλά ούτε η διάρκεια. Τα πάντα είναι εφήμερα. Υπάρχει άραγε διαφορά ανάμεσα σε ένα έργο τέχνης της Pop Art και σε μια αφίσα της καμπάνιας των ζαχαροπλαστειών Fresh; (Συγγρού 96)

Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια, 2021

ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ
ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ/
ΠΑΡΑΓΩΓΑ ΜΙΑΣ
ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΗΣ
ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Το προϊόν, η υπηρεσία που καλείται να προβάλλει ο καλλιτεχνής πρόκειται εν τέλει για ένα αντικείμενο το οποίο συστήνεται στον κόσμο της τέχνης τη στιγμή που λανσάρεται στην καθημερινότητά μας.⁽¹¹⁴⁾ Κατα αυτόν τον τρόπο οι όψεις της Συγγρού γίνονται φορείς μιας μαζικής λαϊκής κουλτούρας η οποία απεικονίζει έργα εντός ενός συνεχώς εξελισσόμενου και διαφιλονικούμενου πεδίου, πάντοτε ζωντανού στη γλώσσα και στις καθημερινές πρακτικές. Εξάλλου σύμφωνα με τον Burroughs, μια από τις δουλειές του καλλιτέχνη είναι να κατασκευάζει όνειρα για τους άλλους.⁽¹¹⁵⁾

Όπως αναφέρει και ο Burroughs: “Τι κάνουν οι καλλιτέχνες; Ονειρεύονται για λογαριασμό των άλλων. Ονειρευόμαστε για τους ανθρώπους που δεν έχουν δικά τους όνειρα για να τους κρατήσουν ζωντανούς.”⁽¹¹⁶⁾

67. Η λ. Συγγρού κατα μια ερμηνεία λειτουργεί ως ένας άξονας προβολής των εφήμερων ονείρων που παράγει η κουλτούρα του καταναλωτισμού. (Λ. Συγγρού 144)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021

114. Keller J.P., *Pop art et évidence du quotidien: Pour une sociologie du regard esthétique*, Lausanne: L' age d' homme, 1979, 19

115. Μουτσόπουλος Θ., Καλός & Κίιο: ένα εγχειρίδιο χρήσης του ψηφιακού κόσμου και των σκουπιδιών του πλανήτη, Αθήνα: Ianos, 2011, 65

116. Burroughs W., *The Creative Observer*, NY: Hanuman Books, 1992, 46



ALL WE HAVE IS WORDS
ALL WE HAVE IS WORDS

3.12 'Η ΟΘΟΝΕΣ ΘΕΑΜΑΤΟΣ
(ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ ΤΗ ΝΥΧΤΑ)

“Από τη μία, η μαζική κουλτούρα θρέφει τη ζωή, απο την άλλη κάνει τη ζωή να ατροφεί”.⁽¹¹⁷⁾

Στη συζήτηση για τη νέα διαφημιστική πρακτική, το 1927, ο Hugo Haring εξέφραζε τον ενθουσιασμό του και ανέμενε “την καταστροφή της αρχιτεκτονικής μέσω της φωτεινής διαφήμισης” “Είναι γεγονός οτι τα εμπορικά κτήρια δεν έχουν πλέον αρχιτεκτονική όψη, η επιδερμίδα τους είναι το ικρίωμα διαφημιστικής σήμανσης και επιγραφών σε φωτεινά πανέλα. Τα υπόλοιπα είναι ανοίγματα”.⁽¹¹⁸⁾

Με την άνοδο της τεχνολογίας, η εικόνα της λ.Συγγρού μετατράπηκε σε μια ανάμειξη διαφορετικών στυλ και περιόδων δημιουργώντας την αίσθηση ενός καθημερινού τόπου σε συνεχή ροή. Μόνο που αυτός ο τόπος δεν είναι υλικός, δεν είναι μόνιμος δεν διαθέτει τις υποδομές ώστε να φιλοξενήσει την φυσική ανθρώπινη παρουσία του χρήστη στο χώρο. Πρόκειται για ένα κολάζ εικόνων κατανάλωσης – μνημάτων και συμβόλων με δεδομένη και σύντομη διάρκεια ζωής.

«[...] Ο μετασχηματισμός του υλικού κόσμου από αόρατες ζώνες ηλεκτρονικής επικοινωνίας που περιβάλλουν τον πλανήτη, με υπολογιστικά εικαστικά περιβάλλοντα και θεατρικά οπτικά είδωλα, φαίνεται, κατ' επέκταση, να έχει αποσυνθέσει τα κομμάτια της πόλης σε μια εφήμερη μορφή. Μια τέχνη και αρχιτεκτονική βασισμένη στην ανασύνθεση και τον ανασυνδυασμό των δανεισμένων εικόνων φαίνεται να καθιστούν την πραγματικότητα και την αναπαράσταση ισοδύναμες σε απείρως αντικατοπτρισμένες αντανακλάσεις.»⁽¹¹⁹⁾

117. Morin E. “Το πνεύμα των καιρών” στο Λυκιαρδοπούλου Α., Αναγνώστου Λ., Σκορίνης Χ. (επιμ.), Η κουλτούρα των μέσων, Μαζική κοινωνία και Πολιτισμική Βιομηχανία, Αθήνα: Αλεξάνδρεια, 1994

118. Haring H., “Lichteklamme und architektur”, *Architektur und Scaufenster*, 1927, 24

119. Boyer, C., *The City of Collective Memory*, Massachusetts: MIT Press, 1994



68. Οι καλλιτέχνες του νυχτερινού κέντρου πρέπει να αποτυπωθούν έμπροσθεν του καταστήματος ώστε να μην υπάρχει αμφιβολία στον πελάτη/ περαστικό. Οι όψεις των κτηρίων μεταμορφώνονται σε περσόνες εκθαμβωτικές προσκαλώντας τον χρήστη να διασκεδάσει μαζί τους (Συγγρού 228)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2017

Ο Boyer επισημαίνει πως “Οι φωτιζόμενες διαφημιστικές πινακίδες, οι οθόνες και άλλες οπτικές απεικονίσεις δημιούργησαν προσομοιωμένα περιβάλλοντα που άλλαξαν εντελώς την αντίληψη του ανθρώπου για τον χώρο και τον χρόνο.”⁽¹²⁰⁾



69. Η λ. Συγγρού είναι το “τίμιο”, το θεαματικό, το δικό μας Sunset Strip (Συγγρού 140)

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική κατάγραφή, Έρευνα πεδίου, 2017

120. Boyer, C., *The City of Collective Memory*, Massachusetts: MIT Press, 199

Στο πλαίσιο αυτό, ο υλικός καθημερινός χώρος επι της λεωφόρου παρουσιάζει σημάδια εγκατάλειψης και ασυνέχειας ως προς τη λειτουργία του την ημέρα και τη νύχτα. Το corporate οπτικό περιβάλλον της ημέρας μετασχηματίζεται σε ένα θεαματικού χαρακτήρα νυχτερινό περιβάλλον το οποίο στηρίζεται στην υπερβολή τους φωτός.

Η μητροπολιτική εμπειρία στον κυκεώνα των διαφημιστικών εικόνων γίνεται φαντασμαγορική, περιπετειώδης, λαμπερή, απρόσμενη, σοκαριστική.⁽¹²¹⁾ Η ταχύτατα εξελισσόμενη κουλτούρα της κατανάλωσης εισήγαγε όψεις αναγνώσιμες, όψεις καταγραφής πληροφοριών παρά αρχιτεκτονικές όψεις. Οι διαφημιστικές επιγραφές καλύπτουν, κυρίως, τις θεατές επιφάνειες των κτηρίων με σύμβολα, χρώματα brand names, εικόνες που διαμορφώνουν τον καθημερινό χώρο.⁽¹²²⁾

121. Σταυρίδης Σ., *Απο την πολη οθόνη την πόλη σκηνή*, Αθήνα: Νήσος, 2002

122. Henderson S., Landau R., *Billboard Art*, San Francisco: Chronicle Books, 1982, 248

Η Times Square, το Sunset Strip και η Shibuya, αποτελούν χαρακτηριστικές χωρικές ή αστικές εκφάνσεις του θεάματος και του καταναλωτισμού. Σε μια “κυριολεκτική” υποταγή της αρχιτεκτονικής στη μαζική κατανάλωση, το NASDAQ MarketSite στη Νέα Υόρκη αποτελεί ίσως το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα κτιρίου όπου η διαφημιστική φωτεινή οθόνη έχει επιβληθεί της αρχιτεκτονικής. Το NASDAQ εναρμονίζεται πλήρως με το διαφημιστικό τοπίο της Times Square, όπου και βρίσκεται. Ολόκληρη η επιφάνεια της όψης καλύπτεται από LED οθόνες συνολικού ύψους επτά ορόφων, των οποίων η διαφημιστική εικόνα προβάλλεται συνεχώς. Το μόνο αρχιτεκτονικό στοιχείο που διαφαίνεται είναι τα ανοίγματα, που εξυπηρετούν τη βιωσιμότητα του εσωτερικού, τις θεάσεις και την είσοδο του φωτός την ημέρα. Εδώ η όψη δεν εμφανίζει την πρόθεση του αρχιτέκτονα, αλλά την καταναλωτική εικόνα της διαφήμισης που τυλίγει την αρχιτεκτονική και θαμπώνει τον θεατή.

70. Κατά τον Σταυρίδη “Η διαφήμιση εισέβαλε στον δημόσιο χώρο και εγκαταστάθηκε στην καρδιά του σφετεριζόμενου ρόλου του δημόσιου μνημείου-ορόσημου. Η παρουσία της στον δημόσιο χώρο όχι μόνο τροποποίησε τη μορφή του αλλά, το πιο σημαντικό, συνέβαλε στη δημιουργία μιας νέας εμπειρίας του δημόσιου χώρου.” (123)

Times Square, Nasdaq, NY

Πηγή: <https://www.wallpaperflare.com/nasdaq-market-new-york-stock-wallpaper-mnspup>

Έτσι η λειτουργία της Times Square δεν αντιστοιχεί στην αρχετυπική λειτουργία της πλατείας ως χώρου στάσης, συσπείρωσης ή διαβούλευσης, αλλά ως ένα σημείο-ατραξιόν, που δεν ενισχύει την ενεργητική δράση στο χώρο της αλλά μόνο την παθητική αποδοχή του μηνύματός της. Στην αντίπερα όχθη οι φωτεινές επιγραφές της λεωφόρου Συγγρού έρχονται να εφαρμόσουν το αντιθετοαντίστροφο του προηγούμενου παραδείγματος. “Ψαρεύοντας” το βλέμμα του οδηγού ο οποίος λαμβάνει παθητικά το μήνυμα κατά τη διάρκεια της οδήγησης προσπαθούν να ενισχύσουν την ενεργητική δράση στους παραδρόμους της λεωφόρου, και κατα συνέπεια να πάρει εκείνο το sandwich απο το Ciao. Βέβαια μιλάμε για μια δράση ενός διλέπτου. Τόσο, περίπου, χρόνο χρειάζεται ένας οδηγός που κρατάει το κοντέρ κολλημένο στα 150 για να διασχίσει την απόσταση Πάντειο Πανεπιστήμιο - Δ.Φαλήρου.⁽¹²⁴⁾

Ο καθημερινός χώρος προσλαμβάνεται ως ένα σύνολο εικόνων. Μέσω των εικόνων μεταφέρονται μηνύματα τα οποία προωθούν πρότυπα, αξίες και συμφέροντα. Τα τελευταία ικανοποιούνται μέσω της προβολής και της διαφήμισης, της διάλυσης της κριτικής και την υβριδριοποίηση. Οι εικόνες γίνονται έτσι μεσολαβητές μιας επιβολής: της επιβολής ενός συγκεκριμένου τρόπου να εννοείται η πραγματικότητα.⁽¹²⁵⁾

71. Το θέαμα στις όψεις της Λ.Συγγρού δεν σταματάει ποτέ, τα φώτα μένουν ανοιχτά ακόμα και μετά το πέρας του ωραρίου λειτουργίας των καταστημάτων. (Συγγρού 299)
Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2017

124. Μουτσόπουλος Θ. “Οι λεωφόροι της ευτυχίας”, στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), Χωρίς Όρια. Οι αλλαγές εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίνων, Αθήνα: Futura, 2003, 248

125. Σταυρίδης Σ., Από την πολη οθόνη την πόλη ακαηή, Αθήνα: Νήσος, 2002

Η αντιπροσωπεία αυτοκινήτων Σπανός με το χαρακτηριστικό αναρτημένο αυτοκίνητο στην όψη, το Media Markt με την ομώνυμη υπερμεγέθη φωτεινή πινακίδα, το Διογένης Palace με τις αφίσες των τραγουδιστών του νυχτερινού προγράμματος καθώς και τα αλλά πολυάριθμα κέντρα νυχτερινής διασκέδασης με τις κραυγαλέες επιγραφές που προηγούνται σε σχέση με τα μέτωπα των εισόδων τους είναι χαρακτηριστικά παραδείγματα της αρχιτεκτονικής της επικοινωνίας. Ο δρόμος της λεωφόρου Συγγρού δομείται απο τέτοια κτήρια κρεμάστρες φωτεινών και μη επιγραφών τα οποία έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό την νοηματοδότησή τους υπο τους όρους ταχύτητας μέσω της επιχειρηματικής επωνυμίας που φέρουν, προσδίδοντας μια συμβολική διάσταση στην εικόνα του δρόμου.

Συνεπώς ο καθημερινός χώρος γίνεται ταυτόχρονα ο τόπος και το μέσο ενός γενικευμένου μάρκετινγκ κάθε είδους προϊόντων και υπηρεσιών. Τα κτήρια μορφοποιούνται με την καθοριστική παρέμβαση μιας σχεδιασμένης πολιτικής δημοσίων σχέσεων. Το προφίλ μιας εταιρείας αντανακλάται και σχηματίζεται ταυτόχρονα στη δημόσια εικόνα του κτηρίου που στεγάζει τα γραφεία της. Πλέον τα ιδιωτικά συμφέροντα διαχειρίζονται το δημόσιο χώρο. Επομένως, η λ. Συγγρού αποτελεί, έναν άξονα συγκρουόμενων συμφερόντων, οράτων και μη, έρμαιο της μαζικής κατανάλωσης.

72. Τα μηνύματα των επιγραφών άλλοτε καταναλωτικά άλλοτε φόροι τιμής. Στην είδηση της απώλειας του μεγάλου μουσικοσυνθέτη Μίκη Θεοδωράκη η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών πρόβαλλε στην όψη της την προσωπογραφία του, ως ένδειξη τιμής, και ευγνωμοσύνης για το μεγάλο του έργο.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή,
Έρευνα πεδίου, 2021



Η διαφήμιση, χωρίς να διεκδικεί σε πρώτο τουλάχιστον επίπεδο τίποτα περισσότερο από τη μέγιστη δυνατή αποτελεσματικότητα, συσσωρεύει πέρα και έξω από την αμφιμονοσήμαντη σημασία κάθε διαφημιζόμενου προϊόντος (οδοντόκρεμα -> υγιεινή των δοντιών, απορρυπαντικό -> καθαρισμός) το μέγιστο δυνατό πλήθος σημασιών, στη μέγιστη δυνατή τους εμβέλεια. Οι σημασίες γίνονται έτσι αναγκαστικά όχι μόνο ετερόκλητες αλλά και παραμορφωμένες.⁽¹²⁶⁾ Το αρχικό μήνυμα του καλλιτέχνη παραμορφώνεται και σε νέο πλαίσιο, το θέμα λειτουργεί συναισθηματικά. Έτσι ο μυώδης Χριστός του Μιχαήλ Άγγελου που στρεφόμενος στο Θεό, αρπάζει στον αέρα ένα μπλουζίν παντελόνι, σημαίνει ένα ρούχο υψηλής ποιότητας για αθλητικούς νέους.⁽¹²⁷⁾

Η διαφημιστική λειτουργία των επιγραφών ως φορέας ιδεολογίας, αισθητικής και ηθικής διαπαιδαγώγησης, υπερκεράζει το χώρο της αγοραστικής αποτελεσματικότητας και ενέχεται στη μεταφορά και δημιουργία αυστηρά περιχαρακωμένων προτύπων προς μίμηση.⁽¹²⁸⁾ Συνεπώς είναι εύκολο να αντιληφθούμε πως το σύνολο των όψεων και των δυο ρευμάτων της Συγγρού το οποίο προκύπτει ως αποτέλεσμα της ανοίκειας συσχέτισης ετερόκλητων μορφών και παραδειγμάτων δημιουργεί έναν καθημερινό χώρο με όλες τις προϋποθέσεις σχηματισμού ενός τοπίου κίτς, το οποίο αφομοιώνεται δύσκολα.⁽¹²⁹⁾ Αν υπάρχει μια σκηνή πάνω στην οποία το μεγάλο θέαμα του κίτς ανεβαίνει καθημερινά χωρίς ποτέ να διακόπτει την ατέρμονη παράστασή του, αυτή είναι η πόλη.

72. Μια βόλτα στη λεωφόρο Συγγρού αρκεί για να απαθανάτισε κανείς τα κίτς στοιχεία που διαμορφώνουν τον καθημερινό χώρο (Συγγρού 253) πάνω (Συγγρού 135) κάτω

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021
Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια, 2021

126. Σκόλος Δ., “Μια περιήγηση στην ελληνική κακογουστιά” στο Κουτσίκου Δ., Τζιμούλης Κ., *Κάτι το “Ωραίο”*, Αθήνα: Οι φίλοι του περιοδικού ‘αντί’, 1984

127. Βορνινγκ Α., *Σηματοδοτήσεις III. Εισαγωγή στην ιστορία της τέχνης από τα τέλη του 19ου αιώνα ως σήμερα*, Αθήνα: Ίων, 1996, 213

128. Σκόλος Δ., “Μια περιήγηση στην ελληνική κακογουστιά” στο Κουτσίκου Δ., Τζιμούλης Κ., *Κάτι το “Ωραίο”*, Αθήνα: Οι φίλοι του περιοδικού ‘αντί’, 1984

129. Τζιτζιλιάκης Γ., “Λίγα ακόμη για το κίτς”, *Θέματα χώρου και τεχνών*, τεύχος 17, Αθήνα: Αρχιτεκτονικά Θέματα, 1986, 15



Υψηλή κουλτούρα, χαμηλή κουλτούρα, υποκουλτούρα ή σκουπιδοκουλτούρα; Άνθρωποι μπερδεύονται στην αξιολόγηση διαφορετικών παραδειγμάτων όπως ένας “καταξιωμένος γλύπτης ή ποιητής και μια βιντεοταινία του Στάθη Ψάλτη.⁽¹³⁰⁾ Κατ επέκταση μπορεί επίσης να είναι σαφές ότι το Άξιον Εστί του Ελύτη είναι καλύτερο από τα λαϊκά άσματα του Λευτέρη Παντάζη και των ανθυποσκυλάδικα της λεωφόρου Συγγρού. Κατά τον Greenberg κάθε μορφή μαζικής κουλτούρας είναι “kitsch”.⁽¹³¹⁾

130. Μουτσόπουλος Θ., Kalos & Klío: ένα εγχειρίδιο χρήσης του ψηφιακού κόσμου και των σκουπιδιών του πλανήτη, Αθήνα: Ianos, 2011, 23

131. Greenberg C. “Avant Garde and Kitsch” στο *Art and Culture, Critical Essays*, Massachusetts: Beacon Press, 1961



77. Κτήρια και επιγραφές, συνδιαμορφώνουν την κίτς αισθητική του καθημερινού χώρου. Κατά μια άποψη το κίτς είναι ελευθερία, μια εκφραστική ελευθερία που την έχει ανάγκη και ο αρχιτέκτονας, και ο γραφίστας και επιχειρηματίας.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021
Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια, 2021

ΤΟ ΚΙΤΣ
ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΓΟ
ΤΩΝ ΕΠΙΓΡΑΦΩΝ
Α.ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ

Η γιγαντοαφίσα του Λευτέρη Παντάζη έξω από το Διογένης Studio, τα αυτοκόλλητα του κλειδάρα στις κολώνες τις ΔΕΔΔΗΕ, η οδικές σημάνσεις, η νέα καμπάνια της Watt & Wolt που απεικονίζεται στη στάση του λεωφορείου, οι κινέζικες βιτρίνες γεμάτες από παπούτσια και πολύχρωμα ρούχα, τα εξίσου πολύχρωμα νεο από τα Στριππιτζάδικα, οι corporate επιγραφές των τραπεζών και ασφαλιστικών εταιριών, τα σκοτεινά κορίτσια με τα ασημένια τακούνια που κυκλοφορούν το βράδυ, είναι οι τελευταίες σειρήνες του καθημερινού χώρου της Α.Συγγρού. Στοιχεία που διαμορφώνουν τη σχέση του καθένα με τον καθημερινό χώρο λειτουργώντας σαν πρότυπα αλλά και σαν εφαρμογές κάποιων προθέσεων. Πρόκειται για έναν αχανή τόπο επίμιξης αντικειμένων και ομοιοσμάτων, ένα χώρο ολοκληρωτικής επιβολής των εντυπώσεων και των αισθητικών προκλήσεων, όπου όλες οι εποχές και τα στυλ αναμειγνύονται συνέχεια για αυτό και αποτελεί τόπο του κιτς.⁽¹³²⁾

Το κιτς υπάρχει παντού, είναι πολυπρόσωπο και κάθε άλλο παρά περιορισμένο ενώ η βιωματική οικειώση μαζί του είναι κάτι που έχει καλλιεργηθεί με τον καιρό.⁽¹³³⁾

78. Επιγραφές με ανάγλυφα καλαθάκια, επιγραφές με μεγάλες τυπογραφίες, επιγραφές με σουβλάκια, επιγραφές οδικής σήμησης αποτελούν εικόνες ετρώκλιτων στοιχείων που ζουν στον αστικό χώρο κάποιες για αρκετό καιρό, άλλες μπορεί για μερικές ώρες.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021
Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια, 2021

132. Μεταξάς Γ., *Ο καθημερινός χώρος*, Αθήνα: Κομμούνα, 1983, 64

133. Τζιτζιλιάκης Γ., *“Λίγα ακόμη για το kitch”*, *Θέματα χώρου και τεχνών*, τεύχος 17, Αθήνα: Αρχιτεκτονικά Θέματα, 1986, 15

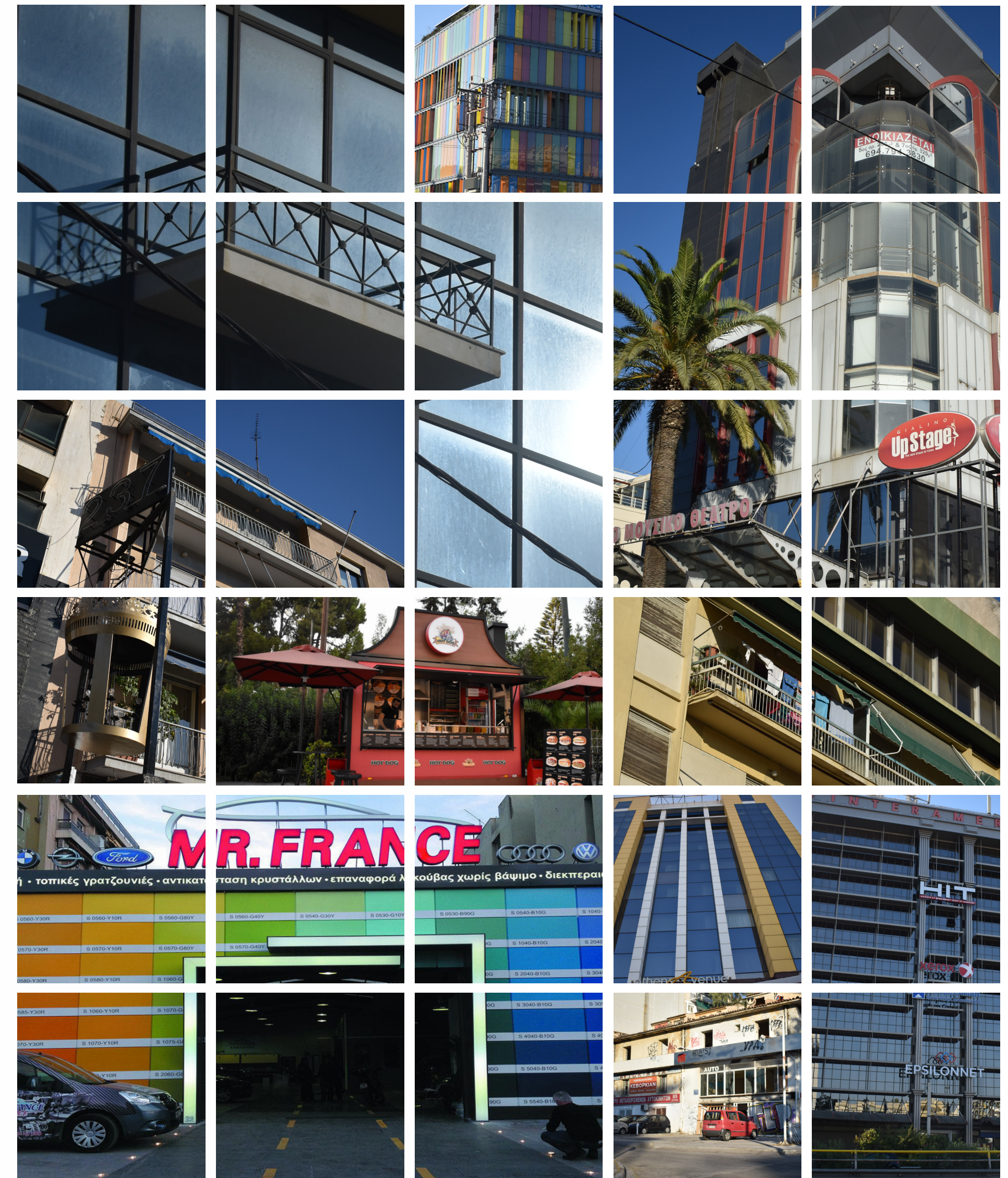


ΤΟ ΚΙΤΣ
ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΓΟ
ΤΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ
Β.ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ

Το κτήριο της του Γυάλινου μουσικού θεάτρου, το κτήριο του Mr. France, το Ισοφώγλειο, το κτήριο της εθνικής ασφαλιστικής, το κτήριο Minneta, το κτήριο Media Markt-Public, Στριπτιτζάδικα και άλλα αξιοσημείωτα οπτικά ζαχαρωτά χρησιμοποιούν ιδιώματα απο διαφορετικές χρονικές περιόδους καθ' υπερβολή. Ίσως η πιο προφανής και πιο εύκολα αναγνώσιμη περίπτωση προβληματικής αισθητικής είναι αυτή κατά την οποία πολλά ετερόκλητα αρχιτεκτονικά ιδιώματα αναμειγνύονται, χωρίς να υπάρχει κάποια ιστορική ή άλλου είδους αναφορά, χωρίς να υπάρχει κάποιος συσχετισμός με το χώρο που το περιβάλλει, χωρίς δηλαδή να υπάρχει κάποιος λόγος που να δικαιολογεί αυτή τη χειρονομία. Τέτοιου είδους παραδείγματα συναντά κανείς συχνά στο δημόσιο χώρο και είναι μέρος της καθημερινότητας του, οπότε ίσως έχει αποκτήσει και μια ανοχή απέναντι σε τέτοιο είδους εικόνες. Ο R.Venturi αναφέρει σχετικά, ότι "μια αρχιτεκτονική της πολυπλοκότητας και της διευθέτησης δεν προδίδει το όλο".⁽¹³⁴⁾ Αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη δημιουργία ενός όλου γιατί αυτό το όλο είναι δύσκολο να επιτευχθεί.

79.Κτήρια με μπαλκόνια χωρίς ανοίγματα σε αυτά, κτήρια χρωματικές παλέτες κτήρια φαλλοί, κτήρια υπερπαραγωγές, πολύχρωμα κτήρια, όλα συνυπάρχουν γεμίζοντας σύμβολα τον καθημερινό χώρο

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή, Έρευνα πεδίου, 2021
Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια, 2021



134. Venturi R., *Complexity and contradiction in architecture*, Museum of Modern Art, NY: Architectural Press, 1977

ΤΟ ΚΙΤΣ
ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΓΟ
ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΥ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ
ΚΑΙ ΓΡΑΦΙΣΤΙΚΗΣ
ΓΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ

Συνειδητά ή όχι ο δημιουργός όλοι αρχιτέκτονες, γραφίστες, τα κορίτσια που δουλεύουν στην πιάτσα, οι ντελιβεράδες της Wolt ή του Efood πρέπει να ικανοποιήσουν την επιθυμία του κοινού στο οποίο αναφέρονται, να ξεχωρίσουν και να τραβήξουν την προσοχή, πόσο μάλλον όταν εντάσσονται σε έναν έντονα εμπορευματοποιημένη ανταγωνιστικό περιβάλλον.⁽¹³⁵⁾ Έτσι το σύμβολο γίνεται πιο σημαντικό απο την αρχιτεκτονική, την τέχνη, τον άνθρωπο. Κάτι αντίστοιχο αλλά υπο μια ψυχολογική προσέγγιση αναφέρει η Gestalt, που θεωρεί το αντιληπτικό όλον, σαν αποτέλεσμα και μάλιστα του αθροίσματος των επιμέρους τμημάτων του. Το όλο είναι εξαρτημένο απο τη θέση, τον αριθμό και τα εγγενή χαρακτηριστικά των τμημάτων.⁽¹³⁶⁾

80. Το ολικό αποτύπωμα όμως το έχουμε συνηθίσει, ένα κιτς ακάκο ζωνρό αστικό περιβάλλον απο το οποίο θα αντιληφθούμε περιορισμένο αριθμό οπτικής πληροφορίας απο όπου και αν προέρχεται.

Πηγή: Προσωπική φωτογραφική καταγραφή,
Έρευνα πεδίου, 2021
Κολάζ: Προσωπική καλλιτεχνική επιμέλεια, 2021

135. Calinesci M. *Five Faces of modernity, Modernism Avant-Garde Decadence Kitch Post-modernism*, Durham: Duke, University Press, 1987, 30

136. Koffka K. "Perception: An introduction to gestalt- Theorie" στο *Psychological Bulletin* 19, 1922, 551-585

Κάθε μορφή, κάθε εικόνα φέρει κάποιο νόημα. Επομένως η δομή του του καθημερινού χώρου που διαμορφώνεται στις όχθες της Συγγρού λειτουργεί ως έκφραση αυτού που βρίσκεται πίσω και ωθεί την επιθυμία στην πράξη και την υλοποίηση, βοηθώντας μας να κατανοήσουμε και στην καλύτερη περίπτωση να συμπεράνουμε ορισμένες από τις προθέσεις και τα αίτια. Και εκεί που η δομή χάνει τη μορφολογική της συνέπεια, έρχεται το κοινωνικό επικοινωνιακό πλαίσιο να αιτιολογήσει την πρόθεση. Το κίτς αισθητικό αποτέλεσμα κάνει το νόημα να διογκώνεται ή διαφορετικά τη μορφή να υπερνοηματοδοτείται προκειμένου να μεταδοθεί το μήνυμα, να υλοποιηθεί η πρόθεση, η επιθυμία.⁽¹³⁷⁾

SYGGROU

137. Σκάλος Δ., “Μια περιήγηση στην ελληνική κακογουστιά” στο Κουτσίκου Δ., Τζιμούλης Κ., *Κάτι το “Ωραίο”*, Αθήνα: Οι φίλοι του περιοδικού ‘αντι’, 1984

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Κατά τον Σταυρίδη “Η συνείδηση μιας κοινωνίας, όπως εξελίσσεται την εκάστοτε εποχή, είναι ένας παράγοντας, που διαμορφώνει τον «καθημερινό χώρο».” (138)

Το story-telling της Λεωφόρου Συγγρού συντελείται, υπό όρους υπερβολής, κατακερματίζεται σε στιγμιότυπα και αναζητά τη συνοχή της, μετερχόμενη σε ένα διαχυτο δίκτυο ενός εφήμερου καθημερινού τύπου. Η αρχιτεκτονική προσαρμόζεται προκειμένου να απευθυνθεί στις συνιστώσες της υπερβολής, της ταχύτητας, της κατανάλωσης. Αντανακλώνται μέσω αυτών μηχανισμοί προβολής ανταγωνισμού, που επενδύουν στην επιγραφή, τη φωτεινή πινακίδα, ή το brand προκειμένου να διακριθούν και να διαφοροποιηθούν στο διάχυτο πεδίο των ατομικών νοημάτων. Το σύνολο των αντιθέσεων που παρουσιάζει έχουν ομογενοποιηθεί σε ένα τόπο εφήμερο κατοικώντας, μάλλον, αρμονικά επάνω στον άξονα της ταχύτητας, στους παραδρόμους, στις όψεις των κτηρίων, διαμορφώνοντας κατα αυτόν τον τρόπο το προφίλ και τη δυναμική μιας σύγχρονης λεωφόρου.

138. Σταυρίδης Σ., *Απο την πόλη οθόνη την πόλη ακίνη*, Αθήνα: Νήσος, 2002

Αναρωτιόμαστε ποια θα είναι η επόμενη ημέρα για την Συγγρού... Υπάρχουν προοπτικές εξέλιξης της σε έναν άξονα πολιτισμού και επιχειρηματικότητας;

Αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε μάλλον σε ένα μεταβατικό στάδιο όπου οι σχετικά πρόσφατες επενδύσεις των Ιδρυμάτων Α. Ωνάση και Σ. Νιάρχου (ΚΠΙΣΝ, ΣΤΓ, ΕΜΣΤ) μονοπωλούν το ενδιαφέρον γύρω από την οργάνωση και προβολή πολιτισμικού περιεχομένου, στην πρωτεύουσα. Ωστόσο διανύοντας πλέον μια meta-postmodern εποχή όπου “ο πολιτισμός” φιγουράρει στο instagram, ίσως η προφητική φράση του Warhol “όλα τα εμπορικά καταστήματα θα μετατραπούν σε μουσεία και όλα τα μουσεία σε εμπορικά καταστήματα” να προσαρμοστεί στο “όλα τα έργα τέχνης θα μετατραπούν σε ψηφιακές αναρτήσεις και όλες οι ψηφιακές αναρτήσεις θα μετατραπούν σε έργα τέχνης”. Η ίδρυση λοιπόν των Ιδρυμάτων που φαντάζει στα μάτια του νεο-Έλληνα ως μια πηγή πολιτισμού ικανή να χαρακτηρήσει έναν άξονα, φαίνεται να έχει ήδη ξεπεραστεί αφού τα παράγωγα τους πλέον κυκλοφορούν περισσότερο σε οθόνες παρά σε κτήρια.



OUPS!!

81. Ένα ακόμη ερώτημα που προκύπτει βέβαια είναι το κατά πόσο είμαστε σε θέση να διαχειριστούμε τον “πολιτισμό”;

Πηγή: <https://www.tanea.gr/2021/02/12/greece/pikaso-nea-stoixeia-gia-tin-klopi-tou-aiona/>

Όσον αφορά τις προοπτικές εξέλιξης σε έναν άξονα επιχειρηματικότητας, η Συγγρού τείνει να επαναφέρει μια σύγχρονη εκδοχή της ταυτότητάς της ως ένας άξονας σύνδεσης του κέντρου με την Αθηναϊκή ριβιέρα, στα πλαίσια της ανάπλασης του Φαληρικού όρμου, ενώ παράλληλα η επένδυση στο Ελληνικό αναμένεται να λειτουργήσει ως ένας σημαντικός υπερτοπικός πόλος, ο οποίος υπολογίζεται πως θα επιρεάσει τη λεωφόρο σε παρόμοια αναλογία με το πρωιν αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Συνεπώς η εγγύτητα της λεωφόρου σε αυτές τις επενδύσεις κατατάσσει το έδαφος της, γόνιμο ως προς την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας αλλά και των συγκρούμενων συμφερόντων που θα δημιουργηθούν.

Μα ήδη όπως εξετάσαμε, ο καθημερινός της χώρος γίνεται αντικείμενο σύγκρουσης των συμφερόντων του καταναλωτισμού.

Επιγραφές, διαφημίσεις, σύμβολα, καλύπτουν τις όψεις της Συγγρού.

Η ζωή στη σημερινή κοινωνία είναι θεσπέσια με την προϋπόθεση

να μπορείς να αγοράσεις το νέο Iphone. Η βιομηχανική εικονογραφία της λεωφόρου Συγγρού είναι αφιερωμένη στην κατανάλωση.

Και η ταχύτητα λειτουργεί ευεργητικά στην παραγωγή του θεάματος.

82. Η ανεκμετάλλετη σήμερα επιφάνεια της περιοχής αναπλάθεται, ώστε να δημιουργηθεί πάρκο μητροπολιτικής κλίμακας, το οποίο συνδέει φυσικά και ανεμπόδιστα την πόλη με το θαλάσσιο μέτωπό της. Η μακέτα μας προΐδεάζει για το έργο που αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2025

Πηγή: <https://ypodomes.com/anaplasi-faliroy-to-megalytero-paraktio-alsos-tis-athinas-etoimo-to-2025/>

Αναρωτιόμαστε ποια θα είναι η επόμενη ημέρα για την Συγγρού... αυτή τη φορά όμως, οραματιζόμαστε.

Τι θα γινόταν αν ο χρόνος επιβραδύνονταν, αν ο χώρος ισορροπούσε ως προς την κλίμακά του, αν το εγώ υποχωρούσε μπροστά στη συλλογικότητα; Πως θα μεταλλάσσονταν η εικόνα της Συγγρού αν υιοθετούσε μια βραδύτητα στους ρυθμούς της; Και πως θα συντάσσονταν τότε η αρχιτεκτονική των όψεών της και η διαμόρφωση του καθημερινού χώρου; Θα ήταν πιο φιλόξενο και γόνιμο το έδαφος για την ανάπτυξη περισσότερων πολιτισμικών δραστηριοτήτων;

Ο Kundera αναφέρει:

“Αγαπώ τη βραδύτητα, διότι είναι ο ρυθμός της μνήμης.

Η ταχύτητα είναι το τέμπο της λησμονιάς.”⁽¹³⁹⁾

139. Kundera M., *Η βραδύτητα*, Αθηνά: Εστία, 2016, 44

Αλλά μήπως η λησμονιά είναι η ευτυχία;
Αναρωτιόμαστε...

Ο Νίτσε, βέβαια έχει τη δική
του άποψη στο ζήτημα της λησμονιάς:
“Ρωτάει έτσι καμιά φορά ο άνθρωπος το ζώο: γιατί δε μου μιλάς
για την ευτυχία σου αλλά μονάχα με κοιτάς;
Το ζώο θέλει και αυτό να του απαντήσει και να του πεί
οτι “εγώ ξεχνώ αμέσως τι ήθελα να πω” – ωστόσο την ξέχασε
κι όλας αυτή την απάντηση και δεν είπε τίποτα,
έτσι ο άνθρωπος έμεινε
με την απορία..”⁽¹⁴⁰⁾

140. Nietzsche F., *Ιστορία και ζωή*, Αθήνα: Γνώση, 2010, 16

Οραματιζόμαστε... και τα φύλλα απο το δέντρα
λικνίζονται στον άερα και επιστρέφουν ξανά
στην αγκαλία του ανθρώπου...

...και τότε ο άνθρωπος θυμάται.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- 01 Μεταξάς Γ., *Ο καθημερινός χώρος*, Αθήνα: Κοιμούνα, 1983, 68
- 02 Πορφύριος Δ., "Εισαγωγή στη μεταφρονεσιολογική αρχιτεκτονική", *Αρχιτεκτονικά Θέματα 12/1978*, Αθήνα: Δουμάνης Ορέστης Β., 1978
- 03 Μουτσόπουλος Θ., "Οι λεωφόροι της ευτυχίας", στο Λέφας Π. Καζέρος Ν. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών πρασίνων*, Αθήνα: Futura, 2003
- 04 Αλεξίου Π.Β., *Βιτρίνα: βιτρίνες, καταστήματα, εκθεσιακοί χώροι*, Αθήνα: Πρίσμα, 1986
- 05 Σταυρίδης Σ., *Η διαφήμιση και το νόημα του χώρου*, Αθήνα: Στάχυ, 1996
- 06 Μουζακίτη Φ., *Η οπτική γλώσσα στο σύγχρονο σχεδιασμό*, Αθήνα: Οδυσσεάς, 2005
- 07 Μακρυνιώτη Δ. Κουζέλης Γ. (επιμ.), *Τα Όρια του Σώματος*, Αθήνα: Νήσος, 2004
- 08 Βορνινγκ Α., *Σηματοδοτήσεις III. Εισαγωγή στην ιστορία της τέχνης από τα τέλη του 19ου αιώνα ως σήμερα*, Αθήνα: Ίων, 1996
- 09 Μουτσόπουλος Θ., Kalos & Klío: ένα εγχειρίδιο χρήσης του ψηφιακού κόσμου και των σκουπιδιών του πλανήτη, Αθήνα: Ianos, 2011
- 10 Morin E. "Το πνεύμα των καιρών" στο Λυκιαρδοπούλου Α., Αναγνώστου Λ., Σκορίνης Χ. (επιμ.), *Η κουλτούρα των μέσων, Μαζική κοινωνία και Πολιτιστική Βιομηχανία*, Αθήνα: Αλεξάνδρεια, 1994
- 11 Σκάλος Δ., "Μια περιήγηση στην ελληνική κακογουστιά" στο Κουτσίκου Δ, Τζιμούλης Κ., *Κάτι το "Ωραίο"*, Αθήνα: Οι φίλοι του περιοδικού 'αντι', 1984
- 12 Τζιρτζιλάκης Γ. "Λίγα ακόμη για το kitch", *Θέματα χώρου και τεχνών*, τεύχος 17, Αθήνα: Αρχιτεκτονικά Θέματα, 1986
- 13 Σταυρίδης Σ., *Απο την πολη οθόνη την πόλη σκηνή*, Αθήνα: Νήσος, 2002

ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ

- 01 Παππά Π., *Πόλης σημεία. Ένα μανιφέστο για την υπερνεωτερική πόλη με αφορμή τον άξονα της λ. Συγγρού*, ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Έρευνητική εργασία, Αθήνα, 2017
- 02 Παπαντωνίου Ε., Η τεχνολογική διάσταση της μελλοντικής πόλης μέσα απο τον κινηματογράφο, Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2009
- 03 Αγοράς Δ., Μηχανισμοί προβολής. Μουσειακές εφαρμογές σε ποικίλα πεδία, ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Έρευνητική Εργασία, Αθήνα, 2014
- 04 Τρίχα Ε. Χρήσιμου Α., Η Αρχιτεκτονική της νύχτας. Ο φωτισμός ως εργαλείο σχεδιασμού, ε.μ.π., σχολη ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Έρευνητική Εργασία, Αθήνα, 2015

ΞΕΝΗ

- 01 Venturi, R., Brown D.S., Izenour St. *Learning from Las Vegas*, Massachusetts: MIT Press, 1977 διαθέσιμο στο <https://design.opendata.files.wordpress.com/2014/06/112035806-venturi-robert-1977-learning-from-las-vegas.pdf>
- 02 Sheller, M. και Urry J., *The City and The Car*, Massachusetts: Blackwell, 2000 διαθέσιμο στο <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2427.00276>
- 03 Lefebvre, H., *The Production of Space*, New Jersey: Wiley-Blackwell, 1991 διαθέσιμο στο [https://philpapers.org/archive/ LEFTPO-4.pdf](https://philpapers.org/archive/LEFTPO-4.pdf)
- 04 Kiltingmann A., *Brandscapes: architecture in the experience economy*, Cambridge, MA: MIT Press, 2007, 314
- 05 Francisco A. C., *The Architecture of glass: Shaping Light*, NY: Heart Books International, 1997
- 06 Baudrillard J., *Η καταναλωτική κοινωνία*, (μεταφρ.) Τομάνος Ν., Θεσσαλονίκη: Νησίδες, 2007
- 07 Spoerri D., "Museum Obsessions", *Lotus International*, Milan: Lotus Studio
- 08 Gachang J., *Nicht Verbluffen Wundern Will Ich Mich*, (επιμ.)Kienzle Art foundation, 2015, πρόσβαση: https://kienzleartfoundation.de/wp-content/uploads/2021/04/KienzleArtFoundation_Show13_2015-Gachnang_Publication-web-1.pdf
- 09 Calvino I., *Οι Αόρατες Πόλεις*, Αθήνα: Οδυσσεάς, 1983
- 10 Berger J., *Ways of seeing*, UK: Penguin Books, 1972
- 11 Bernstein J. S., *Arts Marketing Insights*, New Jersey: Jossey-Bass, 2006
- 12 Leger F., *L'esthétique de la machine: l'objet fabriqué, l'artisan et l'artiste*, Paris: Aubier-Montagne, 1965
- 13 Keller J.P., *Pop art et évidence du quotidien: Pour une sociologie du regard esthétique*, Lausanne: L' age d' homme, 1979
- 14 Burroughs W., *The Creative Observer*, NY: Hanuman Books, 1992
- 15 Haring H., "Lichteklamme und architektur", *Architektur und Scaufenster*, 1927
- 16 Boyer, C., *The City of Collective Memory*, Massachusetts: MIT Press, 1994
- 17 Greenberg C. "Avant Garde and Kitsch" στο *Art and Culture*, Critical Essays, Massachusetts: Beacon Press, 1961
- 18 Venturi R., *Complexity and contradiction in architecture*, Museum of Modern Art, NY: Architectural Press, 1977
- 19 Calinesci M. *Five Faces of modernity, Modernism Avant-Garde Decadence Kitch Post-modernism*, Durham: Duke , University Press, 1987
- 20 Koffka K. "Perception: An introduction to gestalt- Theorie" στο *Psychological Bulletin 19*, 1922
- 21 Henderson S., Landau R., *Billboard Art*, San Fransisco: Chronicle Books, 1982, 248
- 22 Kundera M. , *Η βραδύτητα*, Αθνα: Εστία, 2016
- 23 Nietzsche F., *Ιστορία και ζωή*, Αθήνα: Γνώση, 2010

ΛΟΙΠΕΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

ΝΟΜΟΙ & ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

- 01 Φ.Ε.Κ. 48 22ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ-28ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1855
- 02 Φ.Ε.Κ. 48 22ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ-28ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1855
- 03 Φ.Ε.Κ. 225 8/14 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1923
- 04 ΔΙΑΤΑΓΜΑ "ΠΕΡΙ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΦΑΛΗΡΙΚΗΝ ΑΚΤΗΝ" ΦΕΚ 137, 10/12 ΙΟΥΛΙΟΥ 1907
- 05 ΝΟΜΟΣ ΤΙΔ " ΠΕΡΙ ΠΑΡΑΤΑΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΙΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΛΟΥΤΡΩΝ ΕΝ ΦΑΛΗΡΩ" ΑΠΟ Ο.Ε.Α.Σ. (2007) ΠΑΜΦΟΡΕΙΑ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ, ΜΙΛΗΤΟΣ, 542-543
- 06 Φ.Ε.Κ. Β' 676/74
- 07 Υ.Υ.Μ.Δ. Γ.Γ.Δ.Ε.,(2010) ΟΔΗΓΙΕΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ, ΤΕΥΧΟΣ 7 ΣΣΕΟ
- 08 Φ.Ε.Κ. 3049/Β/22-7-2020

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- 01 ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΕΣΤΙΑ, *ΜΕ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ*, 21 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1904.
- 02 ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΕΜΠΡΟΣ, *Η ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ, Η ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΕΙΣ ΚΟΙΝΗΝ ΧΡΗΣΗ, 21 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1904*
- 03 ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΕΣΤΙΑ, *ΜΕ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ*, 21 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1904.
- 04 ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΝΕΟΝ ΑΣΤΥ, *ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΣΥΓΓΡΟΥ. Η ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΥΣΙΣ ΚΑΙ Η ΑΡΔΕΥΣΙΣ. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ.* 21 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1904
- 05 ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΣΚΡΙΠ, *ΑΙ ΔΕΝΔΡΟΣΤΙΧΙΑΙ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΣΥΓΓΡΟΥ*, 5 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1902

Γ.Α.Κ. ΑΘΗΝΑ

- 01 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΦΑΚΕΛΟΣ 162 (ΑΤΑΞΙΝΟΜΗΤΑ), ΟΔΟΠΟΙΙΑ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ, 1864

ΛΟΙΠΑ ΑΡΧΕΙΑ

ΕΘΝΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ, ΑΡΧΕΙΟ ΧΑΡΤΩΝ ΤΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ, ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΚΟ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ (ΕΛΙΑ), ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ - ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΣΤΡΑΤΟΥ, ΑΡΧΕΙΟ ΣΧΟΛΗΣ ΕΥΕΛΠΙΔΩΝ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΕΩΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΘΗΝΩΝ.

ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΙΑ

01	BAUMEISTER, DENKMALER DES KLASSISCHEN ALTERTUMS, 1885. BAND I., 209 ΠΗΓΗ: HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:LANGE_MAUREN.PNG
02	ATHEN MIT UMGEBUNG 1881 (1875-1877), J. A KAUPERΤ ΠΗΓΗ: ΕΘΝΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
03	ΧΑΡΑΞΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ 1864 ΠΗΓΗ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΕΝΝΗΣΑΡΛΗΣ” ΓΕΝΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΑΓ’ ΑΘΗΝΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ” ΟΝΗΣΑΝΔΡΟΣ 9, 1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1864, ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
04	ΧΑΡΤΗΣ ΤΟΥ JOHAN ADOLPH SOMMER, PANORAMA VON ATHENS ΤΟΥ FERDINAND STADE-MANN, 1841, ΠΗΓΗ: ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΡΕΣ, ΕΠΜ. <i>ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΙ. ΑΡΧΑΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ</i> , ΜΕΛΙΣΣΑ, ΑΘΗΝΑ, 2009
05	<i>”ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ”</i> , ΟΔΟΠΟΙΙΑ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ, 1874 ΕΓΓΡΑΦΟ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΒΟΙΩΤΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1874, ΦΑΚΕΛΟΣ 68 (ΑΤΑΞΙΝΟΜΗΤΑ)
06	ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ ΧΑΡΤΗ ΧΑΓΕΡ Φ. ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Α. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟΝ ΟΔΗΓΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΤΟΥ Ν. ΙΓΓΛΕΣΗ 1910-11
07	ΟΔΗΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΛΙΘΟΓΡΑΦΙΑ ΜΠΕΜ ΚΑΙ ΒΕΡΤΟΥΡΗ, ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΧΑΡΤΩΝ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ
08	<i>”ΠΕΡΙ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΘΥΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ”</i> , 1885, ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΧΑΡΤΩΝ ΥΠΕΚΑ
09	<i>”ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ”</i> , 1893, ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΧΑΡΤΩΝ ΥΠΕΚΑ
10	<i>”ΠΕΡΙ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ”</i> , 1885, ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΧΑΡΤΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ
11	<i>”ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟ ΠΡΟΑΣΤΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΛΛΙΘΕΑ”</i> 1892 ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΧΑΡΤΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ
12	Η ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΥΣΗ ΤΗΣ Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 1906 ΠΗΓΗ: Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΚΑΡΟΔΡΟΜΟΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΕ Η Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ, HTTPS://MICHANITOUYCHRONOU.GR
13	ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΟ ΦΑΛΗΡΟ, ΠΗΓΗ: ΣΟΛΩΜΟΥ Π. ΒΟΓΙΑΤΖΗ Η., <i>Η ΑΘΗΝΑ ΣΤΑ ΤΕΛΗ ΤΟΥ 19ΟΥ ΑΙΩΝΑ. ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ</i> , ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΓΓΟΑ, ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, 2004
14	ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΦΙΞ, ΠΗΓΗ: HTTPS://WWW.TOVIMA.GR/DEFAULT.ASP?PID=2&CT=34&AR-TID=178817&DT=04/02/2007 , ΠΡΩΤΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΤΟ 2007
15	ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΦΙΞ, ΠΗΓΗ: ΣΟΛΩΜΟΥ Π. ΒΟΓΙΑΤΖΗ Η., <i>Η ΑΘΗΝΑ ΣΤΑ ΤΕΛΗ ΤΟΥ 19ΟΥ ΑΙΩΝΑ. ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ</i> , ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΓΓΟΑ, ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, 2004
16	ΘΕΜΕΛΙΩΣΗ ΤΟΥ ΑΓ. ΣΩΣΤΗ, ΠΗΓΗ: ΕΘΝΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ
17	Η ΑΠΟΠΕΙΡΑ ΔΟΛΟΦΟΝΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΙΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α', ΛΙΘΟΓΡΑΦΙΑ ΣΩΤΗΡΗ ΧΡΗΣΤΙΔΗ ΣΥΛΛΟΓΗ Ν. ΠΟΥΛΑΚΟΥ, ΠΗΓΗ: ΜΑΥΡΙΚΙΟΥ Σ. <i>Ο ΝΑΟΣ ΤΟΥ ΣΩΤΗΡΟΣ, ΑΓΙΟΣ ΣΩΣΤΗΣ, 93 ΧΡΟΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ. ΤΑΜΑ-ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ-ΕΚΚΛΗΣΙΑ</i> , ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ, ΑΘΗΝΑ, 1991
18	ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΜΠΡΑΧΑΜ 1908Ι, ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΣΧΟΛΗΣ ΕΥΕΛΠΙΔΩΝ
19	ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΖΩΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΗΠΟΥ ΚΑΙ ΕΝΥΔΡΕΙΟΥ ΣΤΟ ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΗΡΟΥ, ΠΗΓΗ: ΜΕΛΙΟΣ Ν. & ΜΠΑΦΟΥΝΗ Ε., <i>ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ</i> , ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, 1998
20	Ο ΖΩΟΛΟΓΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ, 1905, ΠΗΓΗ: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΚΟ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ (ΕΛΙΑ) ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 1907. ΠΗΓΗ: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΚΟ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ (ΕΛΙΑ)
21	ΦΑΛΗΡΟ, 1908, ΠΗΓΗ: ΑΙΓΙΝΙΤΟΥ Δ., ΤΟ ΚΛΙΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΜΑΡΑΣΛΗ Β'1907-1908, ΑΘΗΝΑ
22	ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ 1922, ΠΗΓΗ: ΚΕΝΤΡΟ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΣΤΟ HTTPS://WWW.PROTOTHEMA.GR/CITY-STORIES/ARTICLE/641828/OI-PROSFUGIKOI-OIKIS-MOI-MESA-ARO-TIS-FOTOGRAFIES-TOU-KEDROU-MIKRASIAS-TIKON-SROUDON/

ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ: ΟΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΧΩΡΙΣ ΑΡΙΘΜΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΪΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΚΑΙ ΓΡΑΦΙΣΤΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ Η ΑΝΑΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΤΟΥΣ.

23	ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΣΥΓΓΡΟΥ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ ΠΗΓΗ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΕΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ
24	Η ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ ΤΟ 1930 ΠΗΓΗ: ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΜΠΕΝΑΚΗ
25	Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ '50 ΠΗΓΗ: FB, Η ΑΘΗΝΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ
26	Η ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ, ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ, 1930 ΠΗΓΗ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΕΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ
27	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΠΙΤΙΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ ΠΗΓΗ: ΧΑΤΖΑΤΟΥΡΙΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ, <i>ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ - ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΟΥ ΦΑΚΟΥ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗ</i> , ΕΝΩΣΗ ΓΟΝΕΩΝ ΚΑΙ ΚΗΔΕΜΟΝΩΝ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ, 1999
28	ΚΛΙΝΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ ΠΗΓΗ: ΧΑΤΖΑΤΟΥΡΙΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ, <i>ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ - ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΟΥ ΦΑΚΟΥ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗ</i> , ΕΝΩΣΗ ΓΟΝΕΩΝ ΚΑΙ ΚΗΔΕΜΟΝΩΝ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ, 1999
29	ΤΟ ΙΩΣΗΦΟΓΛΕΙΟ ΟΡΦΑΝΟΤΡΟΦΕΙΟ ΠΗΓΗ: ΧΑΤΖΑΤΟΥΡΙΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ, <i>ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ - ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΟΥ ΦΑΚΟΥ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗ</i> , ΕΝΩΣΗ ΓΟΝΕΩΝ ΚΑΙ ΚΗΔΕΜΟΝΩΝ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ, 1999
30	Η ΑΚΤΗ ΤΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 20ΟΥ ΑΙΩΝΑ, ΠΗΓΗ: HTTPS://WWW.ESPEROS.COM/?PAGE_ID=434%20GIA%20967
31	Η ΕΞΕΔΡΑ ΤΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ ΤΟ 1938 ΠΗΓΗ: ΜΕΛΙΟΣ Ν. & ΜΠΑΦΟΥΝΗ Ε., <i>ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ</i> , ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ, 1998
32	ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΦΙΞ, 1954, ΠΗΓΗ: FB, Η ΑΘΗΝΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ
33	ΑΝΤΙΣΚΗΝΑ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΜΟΣΧΑΤΟΥ, ΠΗΓΗ: ΚΕΝΤΡΟ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΣΤΟ HTTPS://WWW.PROTOTHEMA.GR/CITY-STORIES/ARTICLE/641828/OI-PROSFUGIKOI-OIKISMOI-MESA-ARO-TIS-FOTOGRAFIES-TOU-KEDROU-MIKRASIAS-TIKON-SROUDON/
34	ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΖΥΘΟΠΟΙΕΙΑΣ ΦΙΞ ΜΕΣΑ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ '60 ΠΗΓΗ: HTTPS://TRIANTAFYLLOUG.BLOGSPOT.COM/2014/01/FIX.HTML
35	Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ '60 ΠΗΓΗ: FB, Η ΑΘΗΝΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ
36	Η ΑΠΟΛΗΞΗ ΤΗΣ Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ '60 ΠΗΓΗ: FB, Η ΑΘΗΝΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ
37	Η ΣΥΓΓΡΟΥ ΤΩΝ '70Σ ΠΗΓΗ: FB, Η ΑΘΗΝΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ
38	Η ΣΥΓΓΡΟΥ ΤΩΝ '80Σ ΠΗΓΗ: FB, Η ΑΘΗΝΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ
39	Ο ΝΑΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ CLUBLAND BARBARELLA ΠΗΓΗ: HTTPS://WWW.OGDOO.GR
40	Η ΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΙΠΠΟΔΡΟΜΟΥ 2006, ΠΗΓΗ: HTTPS://WWW.TOVIMA.GR
41	ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΠΗΓΗ: ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΟΕ /ΕΜΠ (2011) <i>ΣΥΓΓΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟ</i> , Ε.Μ.Π. - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
42	ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΥΣΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΗΓΗ: ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΟΕ /ΕΜΠ (2011) <i>ΣΥΓΓΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟ</i> , Ε.Μ.Π. - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
43	ΠΑΝΟΡΑΜΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΑΝΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ ΕΦΕΣΣΟΥ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΠΗΓΗ: ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΟΕ /ΕΜΠ (2011) <i>ΣΥΓΓΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟ</i> , Ε.Μ.Π. - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
44	Ο ROBERT VENTURI, ΚΑΙ Η ΣΥΖΥΓΟΣ ΤΟΥ DENIS SCOTT BROWN ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ ΣΤΟ LAS VEGAS STRIP ΠΗΓΗ: ΠΑΠΠΑ Π., <i>ΠΟΛΗΣ ΣΗΜΕΙΑ. ΕΝΑ ΜΑΝΙΦΕΣΤΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΝΕΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΗ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ</i> , Ε.Μ.Π. ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ, ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ, ΑΘΗΝΑ, 2017
45	
46	NASDAQ MARKET SITE ΠΗΓΗ: ΤΡΙΧΑ Ε. ΧΡΗΣΙΜΟΥ Α., <i>Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ. Ο ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</i> , Ε.Μ.Π., ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ, ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ, ΑΘΗΝΑ, 2015

Για αυτη την ερευνητική εργασία θα ήθελα να ευχαριστήσω πολλά άτομα που βοήθησαν με το δικό τους τρόπο στην πραγματοποίησή της. Τους γονείς και αδέρφια μου που με στηρίζουν. Τον καθηγητή, τέρας της ιστορίας της τέχνης κ. Θανάση Μουτσόπουλο. Τους συμφοιτητές και καθηγητές του Πολυτεχνείου Κρήτης. Τη Γαλλική Σχολή στα Χανιά που την προλάβαμε για δυο καλοκαίρια. Επίσης τη Μελπομένη Γεωργούδη ιστορικό της τέχνης, ζωγράφο και καθηγήτρια εικαστικών στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Τον Δημήτρη Λογοθέτη βιβλιοθηκονόμο της Α.Σ.Κ.Τ. Τον Ιάκωβο Γαβαλά για τις γνώσεις στο Indesign, την έμπνευση και τον χαρακτήρα του. Όλους τους φοιτητές που δανείστηκα αποσπάσματα απο τις εργασίες τους. Και βεβαία τους φίλους, που όπως καταλαβαίνετε δεν θα αναφέρω ξεχωριστά γιατί δεν θα τελειώσουμε ποτέ. Και βεβαία εσένα που για τους χ.ψ λόγους, είτε για να δανειστείς στοιχεία, είτε για να διαβάσεις είτε γιατι ψάχνεις κάτι, συνδέεσαι αυτη τη στιγμή μαζί μου και ας έχει περάσει διάστημα αρκετό απο τη δημοσίευση αυτής της ερευνητικής.

Με εκτίμηση,

Ιάσωνας
@le.comptoir.cube

