

Η ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ: ΤΟ “ΕΞΟΧΙΚΟΝ ΒΟΥΛΕΒΑΡΙΟΝ”

(ο ύψων Διονυσίου Αρεοπαγίτου-Αποστόλου Παύλου)

ΚΑΙ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

ΜΙΑ ΚΡΙΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Αλέξανδρος Παπαγεωργίου-Βενετός
Καθηγητής, Αρχιτέκτων-Πολιτοδόμος

Υπάρχει μια πολιτιστική ταυτότητα της Αθήνας αντίθετη εκείνης της Ρώμης και της Κωνσταντινούπολης, που προσδίδει την ανεπανάληπτη αίγλη στη μητροπολιτική περιοχή. Μια ταυτότητα που άλλες πόλεις, κυρίως στην Κεντρική Ευρώπη, προσπαθούν να τονίσουν παντοεισώτως, ενώ για μας είναι χαρισμένη κληρονομιά, και ο λόγος εξάλλου της αναβίωσης της Αθήνας στους νεότερους χρόνους ως πρωτεύουσας του Ελληνισμού.

Για την ανάδειξη της πολιτιστικής αυτής ταυτότητας ακούγονται πολλά –και επιδόλαια– τα τελευταία χρόνια. Μια ασαφής προοπτική “ενοποίησης” των αρχαιολογικών χώρων, πάρκων, μνημειακών συνόλων και αναδασωμένων λόφων στο κέντρο της πόλης, και η δημιουργία έτσι ενός “Πολιτιστικού Πάρκου”, προβάλλεται με επιμονή, αλλά και με ταυτόχρονη πλήρη αποσιώπηση του γεγονότος ότι η ιδέα δεν είναι διόλου καινούργια. Αφού το όραμα –αυτό ή τ α ν όραμα– μιας πράσινης καρδιάς της Αθήνας γύρω από την Ακρόπολη, που υπήρξε και η γενεσιουργός ιδέα των εμπνευσμένων εκπονητών του πρώτου σχεδίου της πόλης το 1832, βυθίστηκε στα τέλματα της κερδοσκοπίας, η ιδέα ξαναζωιάνειψε με διάφορες παραλλαγές τρεις φορές μέσα στον 20ό αιώνα: από τον Mawson το 1919, τον Κώστα Μπίρη το 1946 και την ομάδα Αλέξανδρου Φωτιάδη το 1980.

Η κεντρική ιδέα πίσω από το πολιτιστικό πάρκο είναι ο συνδυασμός της μέγιστης δυνατής ανάδειξης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς με την καλύτερη δυνατή οικειοποίηση του πλέγματος πάρκων, αρχαιολογικών χώρων και παλιάς πόλης από τους Αθηναίους και τους ξένους επισκέπτες. Ο συνδυασμός αυτός είναι κατ’ αρχήν επιθυμητός, στην πράξη όμως προσκόπτει σε σοβαρά εμπόδια, από τα οποία τα πολεοδομικά (δημιουργία υπόγειων διαβάσεων, απαλλοτριώσεις, κηποτεχνικές διαμορφώσεις) είναι τα λιγότερο δυσεπίλυτα. Μέγιστο πρόβλημα είναι η οργάνωση των κυκλωμάτων επισκέψεων, ο έλεγχος ασφαλείας του ενιαίου μνημειακού χώρου, εκτάσεως 350 εκταρίων, και κυρίως ο πολιτισμένος και στοχαστικός τρόπος βιώσεως της ιστορικής μνήμης κατά την επίσκεψη μεγάλων αριθμών επισκεπτών. Για όλα αυτά έχει μιλήσει με πειστικά και αξέχαστα λόγια ο αείμνηστος δάσκαλός μου Δημήτρης Πικιώνης. Οι εύκολες λαϊκιστικές λύσεις “ανοίγματος” κάθε αρχαιολογικού χώρου από τη Ρωμαϊκή αγορά έως τη Διονυσιακά θέατρο στο φιλοθεάμον και συχνά βαρβαρίζον κοινό δεν αποτελεί λύση.

Στόχος λοιπόν το Πολιτιστικό Πάρκο, αλλά στόχος μακροχρόνιος, η πραγματοποιήση του οποίου πρέπει να συμπορεύεται με την ευαισθητοποίηση και διαπαιδαγώγηση του κοινού. Στα τελευταία 150 χρόνια, με μια ευτυχή συγκυρία, με μεμονωμένες πρωτοβουλίες περισσότερο παρά με σχεδιασμό, δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις για τη διαμόρφωση του ενιαίου μνημειακού χώρου. Ας εργαζόμαστε λοιπόν όλοι οι φορείς στη σωστή κατεύθυνση, αλλά και εδώ ας ξεχάσουμε τις ανούσιες και εύκολες επαγγελίες. Αυτός ο στόχος, ο μόνος που θα μπορούσε ίσως να ονομασθεί όραμα, δεν πραγματώνεται μέσα σε 5 ή 10 χρόνια: θέλει μακρά πνοή.

Δυσπιστείτε, λοιπόν, στο ευχολόγιο των οραμάτων! Αυτή είναι η θέση μου, που ίσως να απογοητεύσει πολλούς που ήλθαν να ακούσουν για οράματα σ' αυτό το συνέδριο. Και εάν είναι επιθυμητό τέλος πάντων να τελειώσω, παρ' όλα αυτά, με ένα όραμα, ένα προσωπικό μου όραμα για την Αθήνα, θα τολημήσω το αδιανόητο και θα πω: Την ημέρα που στο λεκανοπέδιο θα υπάρχουν 1.000.000 άνθρωποι λιγότεροι, στόχος εφικτός και πολύ πιθανός μέσα στα επόμενα 100 χρόνια, και η Αθήνα θα παρουσιάζει ένα ρυθμό ζωής όπως πρόσφατα (όπως δηλαδή τον Αύγουστο κάθε έτους), τότε θα μπορεί να μιλήσει κανείς όχι μόνο για οράματα, αλλά και για θαύματα!

“**Η** οδός αυτή (δηλ. η οδός Αθηνάς) κλείεται προς νότον από τους βράχους της Ακροπόλεως με το άντρον του Πανός και τα Προπύλαια. Αν και θα εφαινότο εκ πρώτης όψεως ορθόν να αχθή η οδός αυτή προς τον αυχένα μεταξύ του βράχου του Αρείου Πάγου και της Ακροπόλεως, διά να ανοιχθή εκ του κέντρου της πόλεως μία απ' ευθείας συνδετική γραμμή προς την αραιότατα κατοικημένην περιουσίαν πέραν του Ιλισού, εν τούτοις προς την άποψιν αυτήν αντιτίθενται πλείστοι λόγοι (...). Η ράχη εκείνη είναι πάντως αρκετά υψηλή και απόκρημνος ώστε να μη επιτρέπη εύκολως αμαξίτην οδόν, τα περισσότερα δε οχήματα θα προτιμούν να ακολουθούν την μεταξύ του Ναού του Ολυμπίου Διός και της Ακροπόλεως οδόν, ως τούτο συμβαίνει και τώρα”¹. Έτσι, με σαφήνεια και προφητική διορατικότητα διατυπώνουν τις απόψεις τους οι αρχιτέκτονες του πρώτου σχεδίου των νεότερων Αθηνών (το 1833) Σταμάτης Κλεάνθης και Eduard Schaubert στο μνημόνόν τους προς την Αντιβασιλεία, με το οποίο επεξηγούν το σχέδιόν τους, την βασική τους επιλογή για τη διασύνδεση της νέας πόλης με το μνημειακό συγκρότημα της Ακροπόλεως. Η πρόσβαση από την πόλη προς την παρλιουσιακή περιοχή και προς την Ακρόπολη, αλλά και προς τη θάλασσα, θα γίνει από τον διάδρομο δυτικά του Ολυμπίου και όχι από τον πολύ πιο δύσβατο αυ-

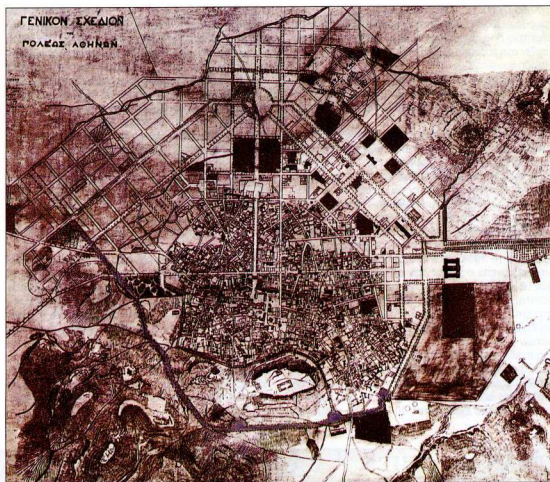
χένα μεταξύ της Ακροπόλεως και των δυτικών λόφων. Στην αποτύπωση της παλιάς πόλης των Αθηνών και του άμεσου περιβάλλοντος χώρου, που οι δύο αρχιτέκτονες εξεπόνησαν το 1831 με γεωδαμικά όργανα, σημειώνεται μια πολύ ελεύθερη χάραξη ενός εσοχικού δρόμου, που ξεκινά από τα αλώνια στο κτήμα Μακρυγιάννη (σημερινή θέση του κτηρίου Weiler), παρακολουθεί επί 150 μέτρα τα ερείπια του τοίχου του Χασεκή προς τα δυτικά, ανηφορίζει ως τον αυχένα μεταξύ του λόφου της Πνύκας και της δυτικής κλιτύς της Ακροπόλεως και καταφορίζει προς το πλατύ άνοιγμα δυτικά του Θησείου, και εκτός του τεύχους του Χασεκή, όπου σημειώνεται μια άλλη ομάδα αλωνίων.

Η απόλυτη ερημιά της περιοχής και η έλλειψη κάθε βλάστησης τεκμηριώνεται πολύ πειστικά στο θαυμάσιο πανόραμα των Αθηνών, που με φωτογραφική ακρίβεια σχεδίασε ο γραμματέας της αντιβασιλείας Ferdinand Stademann το 1836 από τον λόφο της Πνύκας.

Είναι αξιοσημείωτο ότι ούτε στο σχέδιο των Κλεάνθη-Schaubert (1833) ούτε στην επεξεργασία του από τον Leo von Klenze (1834) σημειώνεται χάραξη νέας οδού σχεδιαζόμενης μνημειακής πρόσβασης της Ακροπόλεως από τον νότο. Ο οδοίμοτος χώρος των κλιτύων της Ακροπόλεως, των λόφων των Νυμφών, της Πνύ-

Σχέδιο Κλεάνθη-Schaubert (1833): Οι πανάρχαιοι στρατοί διασχίζουν το αδιερόφομο τοπίο νοτίως της Ακροπόλεως.





Το σχέδιο της "Επιτροπής αξιωματικών" (1847): Η πρώτη παρουσίαση της πρότασης για τη δημιουργία του "Εξοχικού Βουλευτηρίου".

και του Μουσείου (Φιλοπάππου) και του Αρείου Πάγου μένει αδιαμόρφωτος και χέρσος. Οι πανάρχαια απραπί διασχίζουν το ιστορικό τοπίο. Με περιστή σοφία φαίνεται να διατυπώνουν έτσι οι πρώτοι συνθέτες την επιφύλαξη τους απέναντι σε έναν ανεξέλεγκτο ακόμη, αρχαιολογικά, χώρο. Κηποτεχνικές και κυκλοφοριακές επεμβάσεις δεν προτείνονται. Η πόλη αναπτύσσεται προς βορράν. Ο μη δομημένος χαρακτήρας, το "άβυστον" του ιστορικού τοπίου, τονίζεται με έμφαση. Η ιδέα ενός μνημειακού περιπάτου νοτίως της Ακροπόλεως διατυπώνεται ωστόσο πολύ νωρίς. Στο "Γενικόν σχέδιον των Αθηνών" της λεγόμενης "Επιτροπής αξιωματικών"² του έτους 1847 διαφάνεται ο στόχος της δημιουργίας ενός περιφερειακού "Βουλευτηρίου" προς νότον, το οποίο, συνδυαζόμενο με τις οδούς Ασωμάτων, Πειραιώς, Πανεπιστημίου και Αμαλίας, δημιουργεί έναν πρώτο "δακτύλιο", που περιβάλλει τόσο την παλιά πόλη όσο και την Ακρόπολη και τον Αρειό Πάγο στον νότο.

Το προτεινόμενο "Βουλευτήριο" έχει το μεγάλο, για την εποχή εκείνη, πλάτος των 36 μ. (ίσο προς το πλάτος του Βουλευτηρίου εντός της πόλεως, δηλαδή της οδού Πανεπιστημίου), κοσμεύεται με αμφίπλευρη δενδρόστοχια και ενώνει την περιοχή περί το Ολυμπίο, ανατολικά, με τον σχεδιαζόμενο κήπο του Θησείου, δυτικά. Εκτός από τον ρόλο του ως εξοχικού περιπάτου διαμέσου ενός τοπίου φορτισμένου με ιστορικές μνήμες, χρησιμεύει και για την άμση —εκτός πόλεως— διασύνδεση της νότιας με την δυτική "πύλη" της πόλεως (περιοχές Μακρυγιάννη και Θησείου). Η χάραξη του στην νότια κλιτύ της Ακροπόλεως δεν ακολουθεί την παλιά απραπί κοντά στον Σερπεντζή

(εδώ ταυτιζόμενο με την χάραξη της στοάς του Ευμένους), αλλά τοποθετείται περί τα 50 μ. νοτιότερα, εκεί δηλαδή όπου θα χαραχθεί περισσότερο από έναν αιώνα αργότερα (1955) η νέα, διευρυμένη οδός Διονυσίου Αρεοπαγίτου.

Το σχεδιαζόμενο νέο Βουλευτήριο δεν φαίνεται να πραγματοποιείται αμέσως, γιατί στην ακριβέστατη αποτύπωση της πόλης από τη γαλλική στρατιωτική αποστολή, στο λεγόμενο σχέδιο του "Derdt de la guerre" του έτους 1854, ενώ σημειώνονται στην περιοχή τόσο το κτήριο του στρατιωτικού νοσοκομείου (κτήριο Weiler, 1834) με τον περιβολό του όσο και η παλιά οδός προς το Φάληρο, δεν φαίνεται ούτε ίχνος του νέου μνημειακού περιπάτου.

Κατά το έτος 1857, ανασκαφές κοντά στο χορηγικό μνημείο του Θρασύλλου βεβαίωσαν για πρώτη φορά την ακριβή θέση του κοίλου του Διονυσιακού Θεάτρου, και στη συνέχεια (το 1859) η Αρχαιολογική Εταιρεία αρχίζει την ανασκαφή του Θεάτρου (υπό τη διεύθυνση των Strack και Ευσταθιάδη), που παρατείνεται έως το 1867. Το ίδιο έτος (1857) αρχίζει και η συστηματική ανασκαφή του Ωδείου του Ηρώδου του Αττικού από τον Κυριάκο Πιπτάκη, και αργότερα, το 1864, αρχίζουν και οι ανασκαφές στη στοά του Ευμένους.

Φαίνεται ότι οι δραστηριότητες αυτές έδωσαν την ώθηση για την κατασκευή του εξοχικού Βουλευτηρίου, διότι στην αποτύπωση της πόλης από τον C. von Stranz το 1862 (που δημοσιεύσει ο E. Curtius στα *Επτά σχέδια (Karten), συμβολή στην Τοπογραφία των Αθηνών*, Gotha, 1868) παρουσιάζεται η ακριβής του χάραξη, με ένα αυστηρά ευθύγραμμο σκέλος μήκους 1 χλμ., την οδό Αποστόλου Ηρώλου, που αρχίζει από

την οδό Πειραιώς, διασταυρώνεται με την οδό Ερμού και φθάνει ως τη στροφή στον αγώνα κοντά στον Αγ. Δημήτριο Λουμπαρδιάρη, όπου με άνετη καμπύλη συνεχίζει ανηφορικά προς την πλατεία προ του Ωδείου Ηρώδης του Αττικού.

Και η μεν διάνοιξη του τελευταίου τμήματος από την οδό Ερμού ως τη στροφή στον αγώνα δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, λόγω της δημιουργίας του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού.

Η υπόλοιπη ωστόσο χάραξη της οδού Αποστόλου Παύλου υφίσταται από την αρχή της δεκαετίας του 1860. Στην αποτύπωση του J. Kaupert, του 1875, ο οδικός άξονς της οδού Αποστόλου Παύλου περνά με γέφυρα πάνω από το ορύγμα του, εν τω μεταξύ, εν ενεργεία ατμοκίνητου σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς (εγκαινία 1869) και καταλήγει, με οξεία στροφή προς τα δυτικά, στην οδό Ερμού, 300 μ. δυτικά του σταθμού του Θησείου. Η άμεση αυτή διασύνδεση φαίνεται ότι καταργείται το 1904, όταν ηλεκτροδοτείται η γραμμή και διευρύνεται ο χώρος των σιδηροδρομικών γραμμών με αμαξοστάσια σ' εκείνο το σημείο. Από τότε η κατάληξη της Αποστόλου Παύλου γίνεται με διπλή στροφή (σε σχήμα S) δυτικά του κήπου του Θησείου και δημιουργείται ο κόμβος της πλατείας Αγίων Ασμάτων.

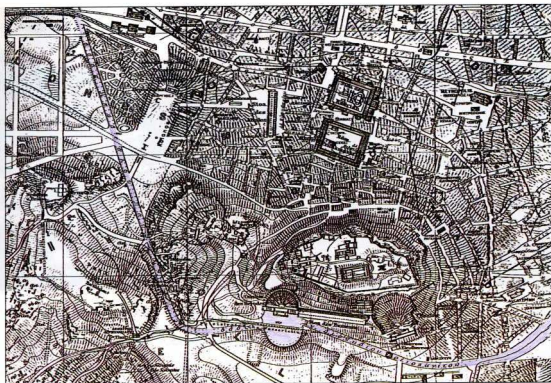
Στο σχέδιο του Stranz (1862) αναγνωρίζονται καθαρά όλα τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του νέου περιφερειακού Βουλευτηρίου, που θα μείνουν αναλλοίωτα επί ένα σχεδόν αιώνα (έως το 1955): Το σκέλος της Αποστόλου Παύλου έχει πλάτος 10 μ. και το τμήμα της

Διονυσίου Αρεοπαγίτου 15 μ. Το τελευταίο αυτό τμήμα έχει τεθλασμένη πορεία και δημιουργείται μια ημικυκλική πλατεία διαμέτρου 90 μ. απέναντι στο Ωδείο Ηρώδης του Αττικού, πάνω σε ένα άδηρο επιχώσιον από τα χώματα των ανασκαφών της Ακρόπολης, που, όπως πιστοποιούν φωτογραφίες της δεκαετίας του 1850-60, επισωρευόνταν σε τεράστια άμορφα αναχώματα και απευθείας δίπλα στα νότια τείχη, πάνω από τη στόα του Ευμείνου. Και οι δύο οδικοί άξονες ήσαν ακυρόστρωτοι ως την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα, οπότε ασφαλτοστρώθηκαν επί δημαρχίας Σπύρου Μερκούρη. Μια δενδροστοιχία από καχεκτικές πιπεριές έζωνε το Βουλευτήριο, που χρησίμευε κυρίως ως πρόσβαση προς την Ακρόπολη και τους χώρους ανασκαφών στη νότια κλιτύ της, δεδομένου ότι οι δυτικοί λόφοι, έρημοι και χωρίς καμία βλάστηση, δεν προσφέρονταν βεβαίως ως χώρος εξοχικών περπατών.

Είναι αξιοσημείωτο ότι κατά τις τρεις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα η τελική πρόσβαση προς τα Προπύλαια γινόταν από έναν ορισμένης χμιματόδρομο με διπλή ανάκαμψη, που έφθανε ακριβώς μπροστά από την πύλη Βουλιέ. Σε φωτογραφία του οικου Alinari του έτους 1895 φαίνεται καθαρά η χάραξη αυτής της πρόσβασης, που τονίζονταν με σειρά από αθάνατους (agaves) και διάσπαρτη εκκατέρωθεν φύτευση. Ας σημειωθεί ότι η χάραξη που θα δημιουργήσει ο Δ. Πικιώνης στη δεκαετία του 1950, για τη νέα πρόσβαση προς την Ακρόπολη, θα ακολουθήσει, στο χαμηλότερο τμήμα της, περίπου την παλιά αυτή πορεία, η



Αποτύπωση της Αθήνας από τον C. von Strantz το 1862. Το "Βουλευτήριο" νοτίως της Ακρόπολης έχει υλοποιηθεί και έχει διαμορφωθεί η κυκλωτερή πλατεία προ του Ωδείου Ηρώδου του Αττικού.



Απόσπασμα του σχεδίου του Judeich (1904), με αποτύπωση της περιοχής της Ακρόπολης και της παλιάς πόλης. Εμφανίζεται η ακριβής χάραξη του "εξοχικού Βουλευτηρίου".

οποία ξεκινά από τον αυχένα ανατολικά του Λουμπαρδιάρη και 200 μ. δυτικά από το Ωδείο.

Η τόσο πρώιμη (αρχές δεκαετίας 1860) κατασκευή της οδού Αποστόλου Παύλου δημιουργεί την οριστική τομή μέσα στον ευρύτερο αρχαιολογικό χώρο, χωρίζοντας τον σε δύο μεγάλες ζώνες: Ακρόπολη, Αρειος Πάγος, Αγορά, Θησείο προς ανατολάς, Λόφιο Νυμφών, Πνυκός και Μουσειού προς τα δυτικά. Η τομή αυτή, επιφανειακή στην αρχή, θα ενταθεί μετά από τις μεγάλες ανασκαφές του Γερμανικού Αρχαιολογικού Ινστιτούτου (1891-1897) από τον W. Doerpfeld, στην κοιλιά μεταξύ Αρειού Πάγου και Πνυκός, όπου αποκαλύφθηκαν ολόκληρη συνοικία των κλασικών χρόνων, το *Αμύνειον*, το *Διονύσιον εν Λύμαις* και ο κύριος δρόμος της συνοικίας που οδηγούσε από την Αγορά προς τον αυχένα ανατολικά του Λουμπαρδιάρη. Η ζώνη αυτή των ανασκαφών, μήκους 400 μ. και πλάτους 100 περίπου μέτρων, φαίνεται επακριβώς στον χάρτη του W. Judeich³ και ευρίσκεται σήμερα σε όβλια κατάσταση εγκαταλείψεως.

Η ανασκαφή προκάλεσε την εκθάβωση όλης της περιοχής της κοιλιάς και δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής αναλημματικού τοίχου λιθόκτιστου με συμπαγές στήθαιο, ύψους 3-5 μ. (κατά περίπτωση). Με την ασφαλοποίηση της οδού περί το 1905, δημιουργείται ένα συμπαγές γραμμικό φράγμα σε άμεση επαφή (εφαπτομενικά) με την ανατολική παρειά του λόφου της Πνύκας, που κατατέμνει λειτουργικά αλλά και οπτικά το ιστορικό τοπίο.

Είναι σαφές ότι ο άξονς της οδού Αποστόλου Παύλου χαράχθηκε με την προοπτική δημιουργίας μιας απευθείας πρόσβασης από τη "δυτική πύλη" της πόλης προς την Ακρόπολη. Ως "δυτική πύλη" των Αθηνών, για τον προσερχόμενο τόσο από την ιερά οδό όσο και από την οδό Πειραιώς, είχε προβλεφθεί η διάνοξη της οδού Ερμού, που στο τμήμα της μεταξύ οδού Πειραιώς και πλατείας Μοναστηρακίου είχε λάβει και το σημαντικό πλάτος των 22 μ. Με τη λειτουργία του

σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς, με τέρμα της διαδρομής (στην αρχή) τον σταθμό του Θησείου (1869), με την αναμόρφωση και τελική χάραξη του κήπου του Θησείου (1890), αλλά και με ένταξη στο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης της περιοχής Θησείου-Άνω Πετραίων (1886), η δυτική πρόσβαση προς την πόλη το νικάει περισσότερο.

Ωστόσο οι όλο εκτεινόμενες ανασκαφές στην περιοχή του Κεραμεικού αλλά και η περίπλοκη κυκλοφοριακή διάταξη του οδικού δικτύου στην περιοχή του σταθμού του Θησείου (ευρεία ζώνη αμαρτοστασιών που δημιουργούν φραγμό μεταξύ της οδού Αποστόλου Παύλου και της οδού Ερμού) ματαιώνουν την, έστω καθυστερημένη, δημιουργία της πλατείας "Κέκροπος", της τρίτης μεγάλης πλατείας του σχεδίου Κλεάνθη-Schaubert. Η περιοχή της "Δυτικής Πύλης" της πόλης τελικά υποβαθμίζεται, και ουσιαστικά για την πρόσβαση προς την Ακρόπολη από το κέντρο της πόλης λειτουργεί από νωρίς κυρίως η Διονυσίου Αρεοπαγίτου, ανατολικά.

Παρ'όλη την ευρεία εκτάσως αναδάσωση των ιστορικών λόφων δυτικά της Ακρόπολης κατά την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα από την Φιλοδοσική Ένωση (ίδρυση 1899), η εκατέρωθεν του "εξοχικού Βουλευτηρίου" (δηλαδή της συνοδικής πορείας των αδώνων Διονυσίου Αρεοπαγίτου-Αποστόλου Παύλου) περιοχή μένει αδιαμόρφωτη. Χειρότερα ακόμη: δημιουργούνται καταστάσεις μειωτικές για τον ιστορικό χώρο, που με μεγάλες δυσκολίες παραμερίζονται – τμηματικά μόνο – πολύ αργότερα.

Έτσι οι άμορφες επιχώσεις στην πλαγιά εμπρός από το Χρῶδειο ισοπεδώνονται μόλις το 1955 με την χάραξη της νέας οδού Διονυσίου Αρεοπαγίτου, η χωροταξικά κρίσιμη περιοχή του αυχένα ανατολικά του Αγ. Δημητρίου Λουμπαρδιάρη απαλλάσσεται από διασπαρτά νεότερα κτίσματα (μεταξύ αυτών και η οικία Παρθένου) την ίδια εποχή, αμέσως όμως προστίθεται το ατυχέστατο κτίσμα του εσπαστορίου "Διώνυσος",



Η οδός Αποστόλου Παύλου, ακυρόστρωτη, και το μεγάλο πλάτωμα νοτίως του "Θησαυρίου" με τη σκηνή θερινού θεάτρου. Σπάνια φωτογραφικά πανόραμα της Αθήνας από το λόφο των Νυμφών. Φωτογραφία Ρωμιάδη (περί το 1890).

εντός του ιστορικού χώρου, σε αυθαίρετη άμεση οπτική αντιπαράθεση προς τα Προπύλαια, ενώ τα τρία οικοδομικά τετράγωνα μεταξύ του βράχου της Αγίας Μαρίας και των οδών Αιγιγίτου και Αποστόλου Παύλου παραμένουν ως σφίγγα ξένων χρήσεων αλλά και ως οπτικός και λειτουργικός φραγμός μεταξύ του πάρκου της αρχαίας Αγοράς και του μνημειακού χώρου της Πνικίας, ανέπαφα μέχρι σήμερα.

Στη νότια παρυφή της οδού Διονυσίου Αρεοπαγίτου παρουσιάζονται δύο απειλές, με χρονική απόσταση τεσσαράντα δεκαετιών η μία από την άλλη: Η πρώτη γεννήθηκε με την πρόταση του γηραιού πια Theophil Hansen το 1887 για τη δημιουργία κτηρίου μήκους 200 μ., με δύο κύριες πτέρυγες παράλληλες προς τον άξονα εκατέρωθεν της οδού και με τέσσερις(!) κλιστερικές απολήξεις, για τη στέγασή του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου, και η δεύτερη το 1928 με το εκτός κλίματος σχέδιο Δικαστικού Μεγάρου του Α. Νικολούδη (ύψους τρούλλου 80 μ.) στη θέση του Στρατιωτικού Νοσοκομείου, του οποίου προβλεπόταν η κατεδάφιση! Και τα δύο μεγαλομανή σχέδια έμειναν ευτυχώς στη σφαίρα των υποθετικών σχεδιασμών. Η δημιουργία του ενός ή του άλλου θα είχε αλλοιώσει ανεπίτρεπτα τον αισθητικό και λειτουργικό χαρακτήρα της κύριας πρόσβασης της Ακρόπολης, και θα περτίτουμε σήμερα ακόμα και κάθε σκέψη για αισθητική αναβάθμιση του χώρου!

Κατά το 1908 χαράσσεται νέα πρόσβαση κατευθείαν από την πλατεία προ του Ηρώδειου, με απλή καμπίη προς τα Προπύλαια. Η πρόσβαση αυτή θα ασφαλτοστρωθεί και θα δημιουργηθεί και μια ακομψή κυκλοτερής τεράστια πλατεία στροφής προς την πύλη Βευλιέ κατά το 1936. Στα μέσα της δεκαετίας του 1920 εγκαθίσταται μια γραμμική ηλεκτρικού τροχιοδρόμου που διέρχεται κατά μήκος όλου του "εξοχικού Βουλεβαρίου", με στάσεις στου Μακρυγιάννη, στην πλατεία Ηρώδειου και στο Θησείο. Ίσως η γραμμή αυτή σκόπιμα είχε όχι μόνο την εξασφάλιση μιας προσβάσεως της Ακρόπολεως με σχήματα δημοσίας χρήσεως αλλά και την εξυπηρέτηση των θεατρικών παραστάσεων του Αρχαίου Δράματος που αρχίζουν να οργανώνονται από το 1928 στο Ηρώδειο. Παρ' όλα αυτά, οι ιστορικοί λόφοι δυτικά της Ακρόπολεως παραμένουν όχι μόνο τελείως παραμελημένοι και κηποτεχνικά αδιαμόρφωτοι, αλλά και ανασφαλείς, χωρίς δημοτικό φωτισμό και σύστημα πεζοδρόμων,

έως τη δεκαετία του 1950. Τότε αρχίζει να διαφαιίνεται, μετά από πολυήμερες ανασκαφικές περιόδους (αρχή των ανασκαφών 1931) η ολοκλήρωση των ανασκαφών στο νότιο τμήμα της αρχαίας Αγοράς. Για πρώτη φορά κρίθηκε αναγκαίο – 120 χρόνια μετά την ίδρυση της Αθήνας – να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της διαμόρφωσης και ένταξης ενός εκτεταμένου χώρου ανασκαφών στον ζωντανό πολεοδομικό ιστό. Οι πρώτες απόψεις των δημοσίων υπηρεσιών για τη διαμόρφωση του άμεσου περιβάλλοντος της Ακρόπολης χρονολογούνται από αυτή την εποχή: η σκέψη της εννοποίησης του Κεραμεικού με την αρχαία Αγορά, η συνέχιση των ανασκαφών στην ανατολική πλευρά της παλιάς πόλης, η διαπλάτυνση της οδού Αδριανού (!), η αποκατάσταση της αρχαίας οδού των Παναθηναίων – είναι τα αντικείμενα του προβληματισμού. Το κύριο πρόβλημα όμως, η κατάπιση του χώρου από τους σημαντικούς οδικούς άξονες (οδοί Αποστόλου Παύλου και Διονυσίου Αρεοπαγίτου) παραβλέπεται.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, αφορμή για τον πολεοδομικό σχεδιασμό στην περιοχή δεν ήταν η ανάγκη κηποτεχνικής διαμόρφωσης του χώρου γύρω από την Ακρόπολη, αλλά η προσπάθεια Βελτίωσης της πρόσβασης των αρχαιοσητών. Διαφαιίνεται τώρα η ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού. Για πρώτη φορά γίνεται λόγος για μια "αξιοποίηση" της αρχαίας κληρονομιάς. Το 1954 αναθέτει ο τότε Υπουργός Δημοσίων Έργων και μετέπειτα Πρωθυπουργός Κων. Καραμανλής, καθ' ύποδειξη των υπηρεσιακών παραγόντων, στον καθηγητή Δημήτρη Πικιώνη τα λεγόμενα "έργα Ακρόπολεως" (1954-1958).

Εδώ δεν έχουμε ούτε μια καθαρά πολεοδομική ρύθμιση, ούτε μια απλή εργασία κηποτεχνικής διαμόρφωσης, αλλά την αρμονική διάρθρωση ενός ιστορικού ελεύθερου χώρου. Έπρεπε να μελετηθούν οι προσβάσεις σε σημαντικές αρχαιοσητές καθώς και νέα κτίσματα ενταγμένα στον ιστορικό ιστό: ένα από τα πιο δύσκολα έργα για αρχιτέκτονα.

Ο Πικιώνης έθεσε ως κύριο στόχο να διαμορφώσει – χωρίς να επέμβει στην βασική χάραξη του άξονα Διονυσίου Αρεοπαγίτου-Αποστόλου Παύλου –, όσο το δυνατόν πιο διακριτικά, τελικές προσβάσεις στα μνημεία της Ακρόπολης για τον πεζό, προσφέροντας την φυσική αλλά και την πνευματική προσέγγιση. Για να πετύχει το πρώτο, σχεδίασε ένα σύστημα πεζοδρόμων και ατραπών προσαρμοσμένο με μεγάλη ευαι-

Πανοραμική άποψη της Ακρόπολης από τον Λόφο του Μουσείου (1930). Αριστερά η "οικία Παρθένω" και δεξιά η αδιαμόρφωτη περιοχή προ του Ωδείου Ηρώδη του Αττικού.

θησία στην τοπογραφία του χώρου.

Την πνευματική προσέγγιση προσπάθησε να διασφαλίσει με τρεις τρόπους:

α. Με την εκλογή και διαμόρφωση σημείων στάσεως και θέας, που προσφέρουν τις καλύτερες οπτικές διασυνδέσεις προς τα μνημεία.

β. Με την ένταξη στη σύνθεσή του χαρακτηριστικών τοπογραφικών στοιχείων και υπαρχουσών αρχαιοτήτων διαφόρων εποχών.

γ. Με την αναφορά σε αρχέτυπες μορφές της ελληνικής αρχιτεκτονικής στον σχεδιασμό των νέων κτισμάτων, για να δημιουργήσει μια σχέση αναφοράς ανάμεσα σ' αυτά και τις αρχαιότητες.

Το σύστημα των οδούσεων αποτελείται από δύο κύριους κλάδους (μήκους 300 και 500 μ. αντίστοιχα), οι οποίοι, ξεκινώντας απ' το σταυροδρόμι των οδών προσβάσεως στο διάσελο μεταξύ των λόφων του Φιλοπάππου, της Πνύκας και του Αρείου Πάγου, υπηρετούν δύο διαφορετικούς σκοπούς. Ενώ η πρώτη οδούση οδηγεί στην είσοδο της Ακρόπολης, η δεύτερη προσφέρει την ενατένιση της Ακρόπολης απ' τους γειτονικούς λόφους. Αυτές οι κύριες οδούσεις είναι διαμορφωμένες ως λιθόστρωτα σπάνιας εφευρετικότητας: συμπαγείς ασβεστόλιθοι συνθέτονται σ' εναλλαγή με χοντρές μαρμαρόπλακες διαφόρων σχημάτων και μεγεθών, καθώς και με επί τόπου χυμένες λιωρίδες σκυροδέματος, που υποβάλλουν την εκάστοτε



πορεία. Το πλάτος των κυρίων οδούσεων κυμαίνεται ανάμεσα στα 5 και τα 7 μέτρα.

Για τον Πικιώνη ήταν αυτονόητη η λειτουργία αυτών των οδούσεων αποκλειστικά ως πεζοδρομίων. Σε κριτικές παρατηρήσεις ότι θα ήταν αναγκαία η μηχανοκι-

Η Ακρόπολη των Αθηνών από τη θέση του Αγ. Δημητρίου Λουμπωρδίου. Η δυτική κλίση με τις πρώτες φυτεύσεις περί το 1900.



Αεροφωτογραφία της περιοχής Ακροπόλεως (1962), μετά την πραγματοποίηση της νέας χάραξης της οδού Δ. Αρεοπαγίτου και των προβάσεων προς την Ακρόπολη.



νητή πρόσβαση των επισκεπτών αντιδρούσε με λεπτή ειρωνεία, χαριτολογώντας: "αν οι σύγχρονοι προσκυνητές είναι τόσο σκονιοί ώστε να αρνούνται ν ανέβουν τα τελευταία 150 μέτρα με τα πόδια, τότε ας φροντίσουν να τους ανεβάσουν με ανάκλιτρα, όπως γινόταν με τους μαλθακούς τουρίστες της Ρωμαϊκής εποχής!".

Τα θαυμάσια αυτά λιθόστρωτα δέχθηκαν ωστόσο επί 20 χρόνια (έως το 1978, και δυστυχώς πάλι προσπάτως, μετά τη συντήρησή τους προ 8 ετών!) τη φθορά της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων! Σ' αυτό συνέβαλε βέβαια και η αναλώσιμη διατήρηση της πυκνής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας τόσο πάνω στον νέον ευθύγραμμο άξονα της σημαντικά διευρυμένης (4 λωρίδες κυκλοφορίας) οδού Διονυσίου Αρεοπαγίτου όσο και στην οδό Αποστόλου Παύλου, η οποία, μετά την κατάργηση της γραμμής του τροχιοδρόμου το 1955, αρχίζει να δέχεται προοδευτικά όλο και μεγαλύτερον

κυκλοφοριακό φόρτο. Στο στενό κατάστρωμά της διασταυρώνονται με δυσκολία επί του εντόνως κεκλιμένου επιπέδου της κάθε είδους οχήματα – κυρίως όμως βυτιοφόρα και βαριά φορτηγά –, τα οποία, σε μια προσπάθεια να παρακάμψουν το υπερβολικά φορτισμένο κέντρο, κινούνται από τη νέα λεωφόρο Καβάλας στα δυτικά, μέσω της Αποστόλου Παύλου και της Ροβέρτου Γκάλλι προς την οδό Συγγρού και την οδό Καλλιρρόης. Στην οπτική προσβολή προσπίπτει τώρα και η περιβαλλοντική.

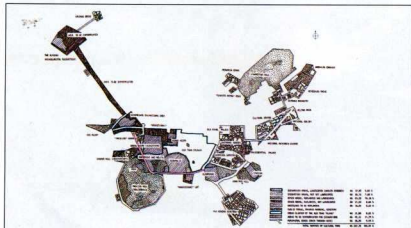
Από τη στιγμή της ολοκλήρωσής (1985) του λεγόμενου "μικρού δακτυλίου" του κέντρου του λεκανοπεδίου στα νότια του λόφου του Μουσείου, με τη διάνοξη της λεωφόρου Χαμιστέρνας και τη διασύνδεσή της με ανισόπεδη διάβαση με τη λεωφόρο Συγγρού και τη λεωφόρο Κωνσταντινουπόλεως, η οδική παράκαμψη του κέντρου της πόλης από τον νότον είναι ήδη εξασφαλισμένη.

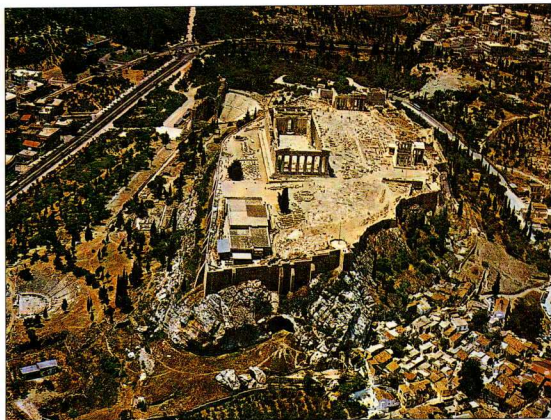
Επί μία δεκαετία και πλέον συζητείται η "πεζοδρόμηση" του άξονα Διονυσίου Αρεοπαγίτου - Αποστόλου Παύλου. Τί όμως είναι επιθυμητό και τί δυνατό; Πεζοδρόμηση; Τμηματική κατάργηση; Αντικατάσταση από άλλο δίκτυο πεζοδρόμων; Στο ερώτημα αυτό, του μέλλοντος δηλαδή του ιστορικού Βουλευτηρίου, με ιστορία ενάμιση αιώνας, έρχεται να απαντήσει ο κλειστός αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών που προοφάντως προκηρύχθηκε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος (ΥΠΕΧΩΔΕ) και του οποίου τα αποτελέσματα περιμένουμε με έντονο ενδιαφέρον.

Σημειώσεις

1. "Εργασία του σχεδίου της νέας πόλεως των Αθηνών" (1832). Χρονόγραφο μνημόνιο των Σ. Κλεονίκη και Ε. Σκουμπερτζή επί Σουλίου "Klizenziana" της Κρατικής Βασιλικής Βιβλιοθήκης στο Μονάχο. Μετάφραση από το γερμανικό πρωτότυπο σε ελληνική γλώσσα: Johannes και Μητρίης (1938).

Η συνολική έκταση του "Πολιτιστικού Πάρκου" (350 ha), και με κόκκινο χρώμα το "Βουλευτήριο" (ο άξονας, δηλαδή, Δ. Αρεοπαγίτου-Απ. Παύλου).





Η Ακρόπολη και το "Βουλεβάρειον" στη δεκαετία του 1980.

2. Μέλη της Επιτροπής: Αντιπανεπιστημιαρχής Λεωνίδας Σιολένας, ο Διπλῆς του Πολυτεχνείου Αρχιτέκτων Λυσάνδρος Κουταντζόγλου, Τοπιογράφος Εμμανουήλ Μοντάνης, Υπολοχαγός Θεόδωρος Κουρνής και ο Αρχιτέκτων Θεόφιλος Χάνανς.
3. Μεγάλος χάρτης σε κλίμακα 1:5000, ενέχυτος στο έργο του W. Judeich, *Topographie von Athen: Handbuch der Altertumswissenschaft*, Muenchen, 1931.

The Approach to Acropolis: The "Country-Side Boulevard" and the Historic Landscape of Athens

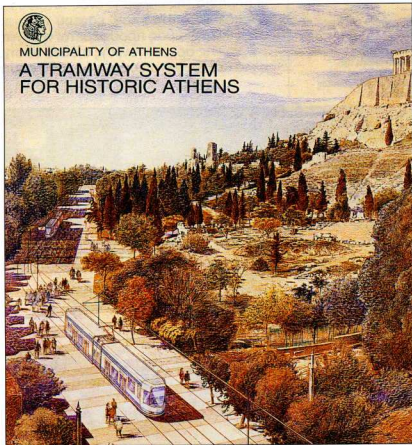
A. Papageorgiou-Venetas

The cultural identity of Athens, equal to that of Rome and Constantinople, adds a unique prestige to the entire metropolitan area. An identity which, while other cities of Central Europe try to stress in every way, is for the Greeks an endowed heritage and the reason for the revival of Athens as the capital of Hellenism in our time. The promotion of this cultural identity has recently become a major issue. The vague schema for the unification of the archaeological sites, parks, monumental ensembles and reforested hills in the center of the city and thus the creation of a "Cultural Park" is consistently repeated, although it is concealed that this idea is not new at all.

The main concept of the cultural park lies in the combination of the maximum promotion of the cultural heritage with the optimum familiarization of the Athenians and the foreign visitors with the old city's complex of parks and archaeological sites.

This combination is much desirable in the first place, but its realization encounters serious obstacles, mainly town-planning ones. The transformation of the Dionysios Areopagitis-Apostolos Pavlos axis to a pedestrian zone has been discussed for over a decade now, although it is not clear what the best choice could be: pedestrianization, gradual suppression or replacement by another network of pedestrian areas? The architectural competition, under the auspices of the Ministry of Environment, will most probably supply the best of answers to this question about the future of the historic boulevard.

Σκάρηφρη από τη μελέτη του Δήμου Αθηναίων (1990), με σχηματική παρουσίαση της "Πεζοδρομημένης" οδού Διονυσίου Αρεοπαγίτου.



MUNICIPALITY OF ATHENS
A TRAMWAY SYSTEM
FOR HISTORIC ATHENS