

ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΕΙΟ

Η μορφολογία του αστικού χώρου και οι κοινωνικές χρήσεις του βρίσκονται σε διαλεκτική, αέναα εξελισσόμενη, σχέση που ρυθμίζεται από τους διαφορετικούς χρόνους στους οποίους υπακούουν τα ποικίλα στοιχεία του χώρου αυτού.¹ Στο επίπεδο του μεμονωμένου οικοδομήματος, οι χρήσεις που στεγάζει και κατά συνέπεια η (αρχική) μορφή του, προσδιορίζονται από τις κοινωνικές ανάγκες, από την κοινωνική διαχείριση του χώρου. Επειδή όμως το οικοδόμημα, ιδιαίτερα όταν είναι μεγάλο, συνήθως έχει διάρκεια ζωής μεγαλύτερη από εκείνη των χρήσεων που στέγασε αρχικά, στη διαδρομή της ζωής του μπορεί να στεγάσει νέες χρήσεις. Οι τελευταίες βέβαια θα πρέπει να προσαρμοστούν στο υπάρχον κελυφος, με τις αναγκαίες παρεμβάσεις. Η ευελιξία ενός κτιρίου, η δυνατότητά του δηλαδή να στεγάσει διαδοχικά ποικίλες χρήσεις, εξαρτάται φυσικά από την αρχική μορφή και τον τρόπο κατασκευής του, και ειδικότερα από τη βασική διάταξη του φέροντος οργανισμού του.

Ωστόσο οι νέες χρήσεις που θα στεγαστούν σε ένα κτίριο δεν εξαρτώνται μόνον από τις τεχνικές δυνατότητες προσαρμογής τους στο υπάρχον κελυφος. Εξαρτώνται επίσης από την ιστορία και του κελύφους και της περιοχής του, της γειτονιάς του. Περνώντας από την κλίμακα του κτιρίου στην κλίμακα της γειτονιάς, περνάμε και σε άλλους, βραδύτερους ρυθμούς και πιο περίπλοκες διαδικασίες συγκρότησης. Οι νέες χρήσεις θα πρέπει να είναι κατά κάποιο τρόπο συμβατές με τον χαρακτήρα της γειτονιάς (ζώνη κατοικίας, εμπορική, παραγωγική κ.λπ.). Άλλωστε η έλλειψη τέτοιας συμβατότητας αποτελεί συνήθως τον βασικό λόγο εγκατάλειψης του κτιρίου από τους προηγούμενους χρήστες του (π.χ. εγκατάλειψη εργοστασίου σε αστική περιοχή που έγινε ζώνη κατοικίας).

Μπορεί όμως να ισχύει και το αντίστροφο, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις μεγάλων κτιρίων και αστικών περιοχών που βρίσκονται υπό διαμόρφωση ή αναδιαμόρφωση, έχουν δηλαδή μεταβατικό, μη αποκρυσταλλωμένο ακόμη χαρακτήρα και ανοιχτές όλες τις πιθανές προοπτικές εξέλιξης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η μεμονωμένη (ατομική) ενέργεια, που ανήκει στη σφαίρα της συγκυρίας, μπορεί να έχει μακροσκοπικές (δομικές) επιπτώσεις. Η εγκατάσταση μιας συγκεκριμένης λειτουργίας σε (μεγάλο) αστικό οικόπεδο, με νέο ή υπάρχον κτίριο, μπορεί να επηρεάσει καθοριστικά τη φυσιογνωμία της γύρω περιοχής, γιατί ελκύει στο άμεσο περιβάλλον της συγγενικές-συμπληρωματικές χρήσεις ή απωθεί τις ανταγωνιστικές. Έτσι όλα τα δημόσια και συνήθως μνημειακού χαρακτήρα κτίρια προκαλούν διάχυση των κεντρικών-διοικητικών λειτουργιών στη γειτονιά τους και συνήθως καθλώνουν το κέντρο της πόλης στο ίδιο σημείο, κάποτε επί αιώνες. Το ίδιο μπορεί να συμβεί με τα σύγχρονα έργα αναπλάσεων μεγάλης κλίμακας, για τα οποία προσφέρονται ιδιαίτερα τα μεγάλα αστικά ακίνητα: η δημιουργία, για παράδειγμα, πολυτελούς συγκροτήματος κατοικιών σε προσφερόμενο οικόπεδο υποβαθμισμένης περιοχής (χώρο παλαιού εργοστασίου π.χ.) μπο-

1. Πολλές γόνιμες ιδέες για νέες προσεγγίσεις στην ιστορία της πόλης, στο: B. Lepetit, D. Pumain, *Temporalités urbaines*, Παρίσι 1993.

ρεί να αναβαθμίσει ολόκληρη την περιοχή· η εγκατάσταση των δικαστηρίων σε μία άλλη περιοχή θα τραβήξει κοντά της τα δικηγορικά γραφεία, και ούτω καθ' εξής.

Από την άλλη μεριά, η κινητικότητα των χρήσεων δεν είναι η ίδια για όλες τις χρήσεις ούτε για όλους τους φορείς τους. Τα δικηγορικά γραφεία δεν θα μετακομίσουν όλα ταυτοχρόνως στη νέα περιοχή των δικαστηρίων, ούτε τα παλιά σπίτια ή εργαστήρια θα ανακαινιστούν, μετατραπούν ή ανοικοδομηθούν ταυτοχρόνως στην αναβαθμισμένη περιοχή κατοικίας. Γι' αυτό σε κάθε στιγμή της ιστορίας της, μια γειτονιά φέρει τα ίχνη των χρήσεων που προσελκύστηκαν εκεί από κάποιον αρχικό πόλο, ακόμη και όταν ο πόλος αυτός δεν υπάρχει ή έχει αλλάξει χρήση. Η μορφολογία της στη συγκεκριμένη στιγμή αποτυπώνει τα επάλληλα στρώματα των προηγούμενων φάσεων, και είναι αυτό ακριβώς το στοιχείο, το ιστορικό βάθος με άλλα λόγια, που δίνει στον αστικό χώρο πολυσημία, ζωντάνια και ομορφιά, κάτι που δεν θα μπορούσαν ποτέ να αναπαράγουν οι σχεδιαζόμενες επί χάρτου νέες πόλεις.

Αυτή η διαλεκτική σχέση –η ιστορία των αλληλεπιδράσεων ανάμεσα στο μεγάλο οικοδόμημα και την περιοχή του, η διαπλοκή συγκυριακών ενεργειών και δομικών τάσεων και τα υλικά κατάλοιπα της στον χώρο– είναι ευανάγνωστη στην περίπτωση του μεταξουργείου της Αθήνας, ενός κτιρίου με ασυνήθιστη, για τα αθηναϊκά δεδομένα, διάρκεια ζωής, και της ομώνυμης γειτονιάς του.

Η περιοχή, όπως είναι γνωστό, βρισκόταν έξω από την ιστορική πόλη της Αθήνας, αλλά σε άμεση γειτνίαση με αυτήν· περιοχή αγροτική, με περιβόλια και χωράφια, είχε δύο πρόσθετα χαρακτηριστικά, που συνιστούν ισάριθμες ιστορικές προδιαγραφές. Στα νότια της βρισκόταν η περιοχή του Διπύλου (σήμερα εντός του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού), με ένα σημαντικό σταυροδρόμι όπου συνέκλιναν οι δρόμοι από την Ελευσίνα (Ιερά Οδός), από τον Πειραιά (παρακλάδι του κυρίως δρόμου του Πειραιά, ο οποίος κατέληγε νοτιότερα, στην «Πόρτα του Δράκου») και από τα Σεπόλια.² Από το σταυροδρόμι αυτό,³ που φαίνεται καθαρά στον χάρτη του Aldenhoven του 1837 (εικ. 1), ένας κεντρικός δρόμος οδηγούσε στην Πόρτα του Μωριά του τείχους του Χασεκή. Το δεύτερο χαρακτηριστικό ήταν ότι ακριβώς στη γειτονική Πόρτα του Μωριά (επί της σημερινής οδού Σαρρή), ήταν εγκατεστημένοι, σύμφωνα τουλάχιστον με τον Κ. Μπίρη, «γύφτοι σιδεράδες», και γι' αυτό η πόρτα αυτή λεγόταν «Γύφτικη».⁴ Οι μεταφορικές-συγκοινωνιακές λειτουργίες και η παραγωγή ήταν συνεπώς παρούσες σε γειτονικά με την περιοχή που μας ενδιαφέρει σημεία, ήδη πριν από τη μετατροπή της Αθήνας σε πρωτεύουσα του κράτους.

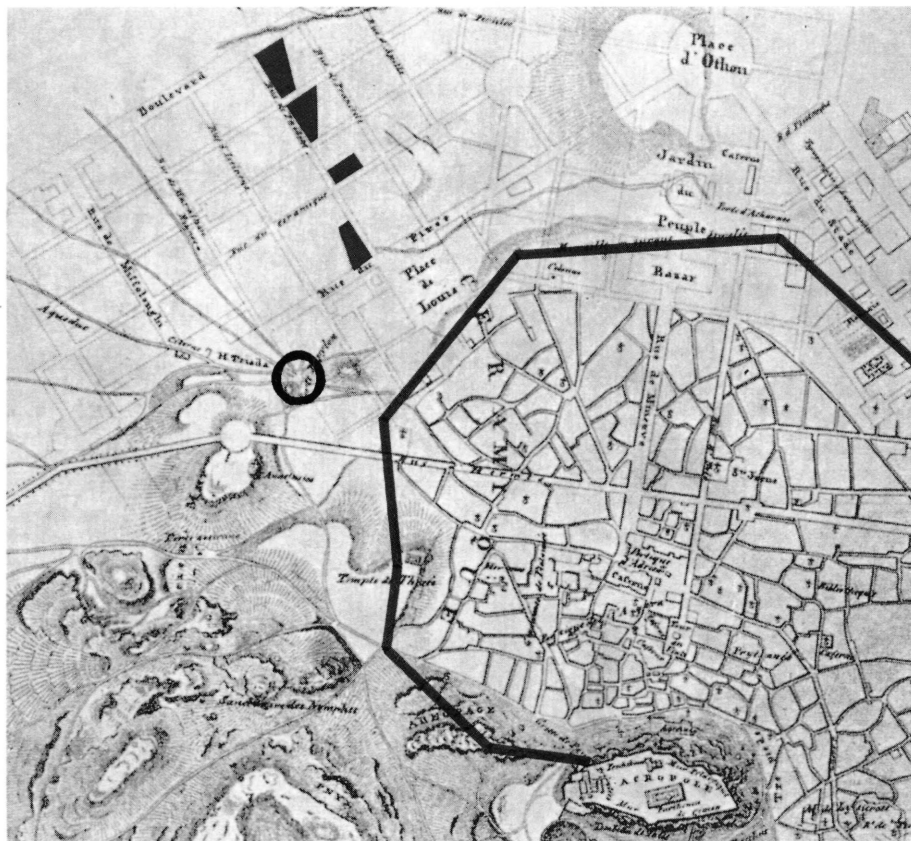
Με την εγκατάσταση της πρωτεύουσας στην Αθήνα και την έγκαιρη ένταξη της περιοχής στα σχέδια της νέας πόλης, άνοιξαν οι προοπτικές αστικοποίησης του «Χεζολίθαρα» ή «Χεσμένης Πέτρας», όπως λεγόταν η περιοχή, που σύντομα μετονομάστηκε επί το ευπρεπέστερο «Χρυσωμένη Πέτρα».⁵ Τη στιγμή εκείνη, οι πιθανές κατευθύνσεις που θα έπαιρνε η εξέλιξη της ήταν φυσικά πολλές. Το συγκυριακό γεγονός που χάραξε την πρώτη κατεύθυνση ήταν η αρχική πρόταση των σχεδίων Κλεάνθη-Σάουμπερτ και Κλέντσε για την τοποθέτηση των ανακτόρων στις γειτονικές περιοχές της Ομόνοιας και του Διπύλου αντιστοίχως. Η προδιαγραφόμενη εξέλιξη της περιοχής σε ζώνη κεντρικών αστικών λειτουργιών κινητοποίησε τις αγορές γης και προσέλκυσε τη σημαντική επένδυση του πρίγκηπα Γεωργίου

2. Βλ. τα σχέδια της οθωμανικής Αθήνας και του περιβάλλοντος χώρου με τους αγροτικούς δρόμους στο Κ. Μπίρη, *Τα πρώτα σχέδια των Αθηνών*, Αθήνα 1933, σ. 5, και Ι. Τραυλός, *Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών*, Αθήνα 1993, πιν. XI. Βλ. επίσης Lya και Raymond Matton, *Athènes et ses monuments du XVIIe s. à nos jours*, Αθήνα 1963, από όπου και οι εικόνες 3,4 και 5 της παρούσας μελέτης.

3. Στα ίχνη του βρίσκεται και σήμερα ένας σημαντικός οδικός κόμβος (διασταύρωση Ιεράς Οδού και Πειραιώς), λίγο ανατολικότερα, χάρη στις ευθυγραμμισσεις των σχεδίων.

4. Κ. Μπίρης, *Οι γύφτοι. Μελέτη λαογραφική και εθνολογική*, Αθήνα 1942, σ. 5. Τα σιδεράδικα καταλάμβαναν όλη την προέκταση της Ιεράς Οδού μέσα στην πόλη, δηλαδή, από δυτικά προς ανατολικά, τις σημερινές οδούς Τουρναβίτου, Λεωκορίου, Αστιγγος και Ηφαίστου.

5. Οι περιοχές Μεταξουργείου, Βάθης, Εξαρχείων και Νεαπόλεως (τότε Προαστίου) υπήρξαν οι πρώτες ακάλυπτες ζώνες που εντάχθηκαν στο σχέδιο Κλέντσε, το οποίο εγκρίθηκε στις 18.9.1834, βλ. Ι. Τραυλός, *ό.π.*, σ. 238. Για την ονομασία της περιοχής, βλ. Αρχείο Χ. Ζιούλα, συμβόλαιο 12882/17.8.1840 του συμβολαιογράφου Αθηνών Κ. Κοκίδου: στο συμβόλαιο αυτό, που αφορά την αγορά του κτήματος του Άντον Πρόκες Ώστεν από τον Κωνσταντίνο Μπόρα (ο οποίος το πούλησε αργότερα στη Σηριακή Εταιρεία) αναφέρεται ρητά η μετονομασία της περιοχής: «Χρυσή (πρώην Χεσμένη) Πέτρα»· σε όλα τα προγενέστερα συμβόλαια που συμβουλευτήκα από το ίδιο αρχείο, η περιοχή ονομάζεται «Χεσμένη Πέτρα» ή «Χεζολίθαρα». Η παραλλαγή «Χρισμένο Λιθάρι» που αναφέρει η Α. Παπανικολάου-Κρίστενσεν (εδώ, σ. 48), είναι μάλλον μεταγενέστερη.



1. Τμήμα του χάρτη της Αθήνας του F. Aldenhoven, 1837· υποδεικνύονται τα τέσσερα κατειλημμένα οικοπέδα επί της οδού Μυλλέρου, ο οδικός κόμβος στο Δίπυλο και το τείχος του Χασεκλή.

2. Η οικία Προβελέγγιου όπως είναι σήμερα, γωνία Μυλλέρου και Κεραμεικού.

Καντακουζηνού σε ένα μεγάλο αστικό ακίνητο που θα λειτουργούσε ως εμπορικό κέντρο. Ταυτόχρονα άρχισαν να χτίζονται και ορισμένες μεγάλες κατοικίες εύπορων επήλυδων.⁶

Η τελική όμως απόφαση για την τοποθέτηση των ανακτόρων στο αντιδιαμετρικά αντίθετο άκρο της πόλης, που αποφασίστηκε το 1836, ανέστρεψε την πλάστιγγα της κοινωνικής αξιοδότησης και «πάγωσε» τις εξελίξεις στην περιοχή του «Χεζολίθαρα», που έμεινε και πάλι με ασαφείς προσανατολισμούς. Το συγκρότημα Καντακουζηνού έμεινε ημιτελές, διότι η δημιουργία εμπορικού κέντρου σε αυτή την «έκκεντρο» πλέον περιοχή δεν είχε νόημα.⁷ Η ζήτηση αστικής γης στράφηκε πράγματι προς τις βόρειες και βορειοανατολικές περιφερειακές ζώνες, που άρχισαν πρώτες να οικοδομούνται.⁸ Ωστόσο, οι κατοικίες που είχαν ήδη χτιστεί ή αποπερατώθηκαν λίγο αργότερα, έστω και αν εγκαταλείφθηκαν, οι περισσότερες, από τους αρχικούς (εύπορους) ιδιοκτήτες τους, κράτησαν για ένα διάστημα ανοιχτή την προοπτική της μετατροπής της περιοχής σε ζώνη κατοικίας.⁹ Η φάση αυτή διήρκεσε περίπου είκοσι χρόνια, και ο τελευταίος επιζών μάρτυράς της είναι η οικία Προβελέγγιου, που διασώζεται στη γωνία Κεραμεικού και Μυλλέρου (εικ. 2).

Σε γαλλικό χάρτη του 1854 (εικ. 3) φαίνεται ότι ο εποικισμός της περιοχής παρέμεινε, στην εικοσαετία που μεσολάβησε, στα επίπεδα του 1837. Τέσσερα είναι, και στις δύο χρονολογίες, τα κατειλημμένα οικοπέδα, ενώ το 1854 έχει προστεθεί, και φαίνεται με σαφήνεια στον χάρτη, το περιβόλι του μεταξουργείου. Μια λεπτομέρεια του χάρτη του 1854 έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί μαρτυρεί την αντοχή των οδικών χαράξεων στον χρόνο και

6. Ο Α. Μηλιαράκης, «Αι προ πεντηκονταετίας μεγάλοι των Αθηνών οικία», *Εστία*, τχ. 470, 1.1.1885, σ. 27, αναφέρει ως «προϊόντα» της φάσης αυτής τις οικίες: του ηγεμόνα της Βλαχίας Ιωάννη Καρατζά (εντός των τειχών, στην οδό Σαρρή), του Γ. Αργυρόπουλου (μετέπειτα Κουμουνδούρου) στην πλατεία Ελευθερίας (Κουμουνδούρου), του Μίσιου (μετέπειτα Ι. Μεσσηνέζη) νοτιότερα, κοντά στο Γκάζι, του Μπότσαρη (μετέπειτα Προβελέγγιου) στη γωνία Κεραμεικού και Μυλλέρου, και φυσικά του Καντακουζηνού, στον χώρο του μεταξουργείου. Βλ. ακόμη Ν. Καλλέργη-Μαυρογένη, «Αι πρώται επί Όθωνος οικία των Αθηνών», *Τα Αθηναϊκά*, τχ. 31-32, Χριστούγεννα 1965, σ. 84-90, και Αγγελική Κόκκου, «Τα πρώτα αθηναϊκά σπίτια», *Αρχαιολογία*, τχ. 2, Φεβρουάριος 1982, σ. 57-58.

7. Για την τύχη του συγκροτήματος, βλ. την αναλυτική μελέτη στον τόμο αυτόν της Αριστέας Παπανικολάου-Κρίστενσεν.

8. Οι ανερχόμενες τιμές της γης αντιστοιχούσαν σε μια ζήτηση που εκπορευόταν την εποχή εκείνη μάλλον από εύπορα στρώματα και όχι από φτωχούς μετανάστες του αγροτικού χώρου. Σχετικά με τις πρώτες αγορές γης στην Αθήνα, βλ. και Θ. Δορίκος, *Οι πωλήσεις των οθωμανικών ιδιοκτησιών της Αττικής 1830-1831*, Αθήνα 1994.

9. Για παράδειγμα η οικία Καντακουζηνού ενοικιαζόταν ως κατοικία σε όλο αυτό το διάστημα, όπως φαίνεται στη μελέτη της Αριστέας Παπανικολάου-Κρίστενσεν στον τόμο αυτόν: μεταξύ άλλων έζησαν εκεί ο Όθων Γρόπιος, ο Χρυσ. Ζιγγέλης και η οικογένεια Λυτ.

3



3. Τμήμα γαλλικού χάρτη (Dépôt de la Guerre) της Αθήνας, 1853-54. Υποδεικνύονται τα τέσσερα κατειλημμένα οικόπεδα και το περιβάλλον του μεταξουργείου επί της οδού Μυλλέρου (τότε Κεραμεικού), ο παλιός δρόμος προς τα Σεπόλια και ο οδικός κόμβος στο Δίπυλο. (Από: Lya & R. Matton, ό.π.).

τον ρόλο τους στη συγκρότηση του αστικού ιστού: ενώ η νέα δόμηση ακολουθεί τη χάραξη του σχεδίου της πόλης και ενώ οι οικοδομές ευθυγραμμίζονται στην οδό Μυλλέρου (τότε Κεραμεικού), στην πραγματικότητα τα κατειλημμένα οικόπεδα βρίσκονται πάνω σε παλαιότερο αγροτικό δρόμο που οδηγούσε προς τα Σεπόλια (και που δεν φαίνεται στον χάρτη του Aldenhoven). Έτσι η οδός Μυλλέρου αποτέλεσε τον πρώτο πόλο εποίκισμού της περιοχής, επειδή η νέα χάραξη στο σημείο αυτό συνδυαζόταν καλά με παλαιότερο οδικό άξονα.

Όταν λοιπόν η εταιρεία «Βράμπε» αποφάσισε την αγορά του συγκροτήματος και τη μετατροπή του σε μεταξουργείο (1852), η περιοχή δεν είχε ακόμη ενσωματωθεί στον ιστό της πόλης. Η επιλογή του συγκεκριμένου κτιρίου προφανώς οφειλόταν στο γεγονός ότι δεν υπήρχαν στην Αθήνα της εποχής ανάλογου μεγέθους κτίρια που να προσφέρονται για τέτοιες χρήσεις. Αλλά και η επιδιωκόμενη νέα χρήση δεν ερχόταν σε σύγκρουση με τον, αδιαμόρφωτο άλλωστε ακόμη, χαρακτήρα της περιοχής, μιας περιοχής με προοπτικές μάλλον υποβαθμισμένες, στις παρυφές της πόλης.

Η δεύτερη αυτή (συγκυριακή) επέμβαση επρόκειτο να έχει μακροσκοπικές επιπτώσεις στο μέλλον της περιοχής, με πολύ μεγαλύτερη δηλαδή χρονική εμβέλεια από όσο έζησε το ίδιο το μεταξουργείο, και αυτό γιατί στην πραγματικότητα συμβάδιζε με ορισμένες τάσεις μεγάλης διάρκειας



4

που είχαν ήδη εγγραφεί στη δομή της πόλης. Τις τάσεις αυτές, η ίδρυση του μεταξουργείου τις ενίσχυσε: πρόκειται για την ενσωμάτωση της περιοχής στην παραγωγική ζώνη της πρωτεύουσας και την αποκρυστάλλωση της γνωστής, βασικής διχοτομίας της πόλης, που διατηρείται ως τις μέρες μας, ανάμεσα στις «καλές» αστικές ζώνες κατοικίας στα ανατολικά και τις λαϊκές συνοικίες κατοικίας και εργασίας στα δυτικά.

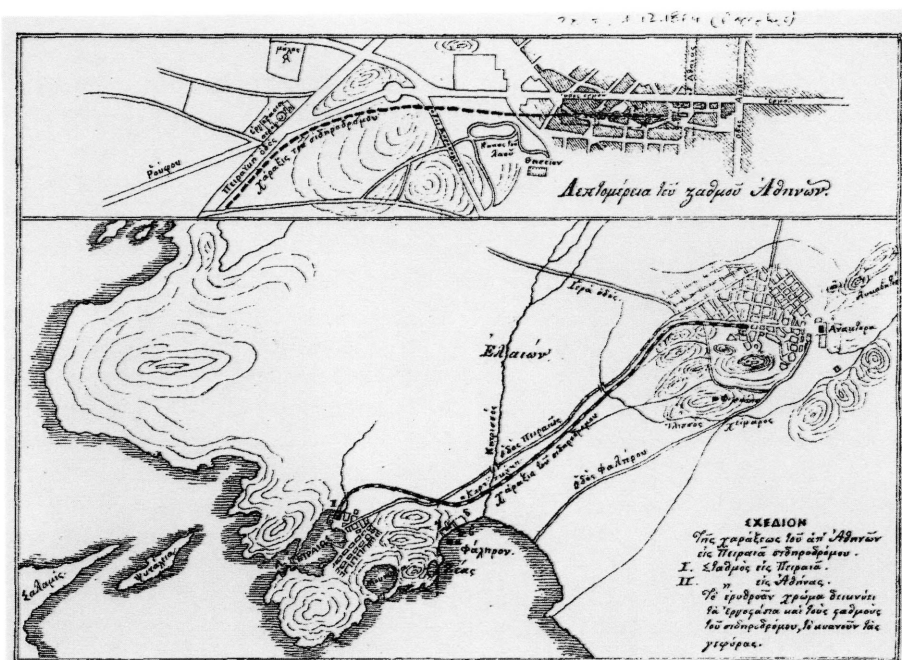
Η εξέλιξη αυτή έγινε φυσικά με αργούς ρυθμούς, που επιταχύνθηκαν, μαζί με τους γενικότερους ρυθμούς αστικοποίησης, στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα. Σε μια πρώτη φάση, το ίδιο το μεταξουργείο, που εξελίχθηκε όπως είδαμε σε εργοστασιακό συγκρότημα ποικίλων χρήσεων, λειτούργησε καταρχήν αποτρεπτικά για την επέκταση των ζωνών κατοικίας προς τα δυτικά. Στις αρχές της δεκαετίας του 1860 βρίσκεται ακόμη έξω από την πόλη (εικ. 4): αποτελεί οριακό σημείο εποίκισμού στον χάρτη του 1862 (εικ. 5), όπου φαίνεται ότι η δόμηση έχει μόλις αρχίσει να επεκτείνεται προς τα δυτικά της Ομόνοιας. Ακόμη και το 1875 (εικ. 6), όταν το τμήμα αυτό έχει πλέον ενσωματωθεί χωρίς χάσματα στον ιστό της πόλης, το συγκρότημα του μεταξουργείου με το περιβάλλον του φαίνεται να σχηματίζει έναν φραγμό, ένα όριο προς τη δυτική πλευρά, ενώ η νέα δόμηση μοιάζει να αναζητεί διεξόδους προς τα βορειοδυτικά, υπερβαίνοντας το ρέμα του Κυκλοβόρου, που αποτελούσε ένα φυσικό όριο της αστικής περιοχής και «περικυκλώνοντας» από απόσταση το μεταξουργείο.

4. Φωτογραφία του δυτικού τμήματος της Αθήνας το 1860· στα αριστερά το Θησείο, και στο βάθος το μεταξουργείο, έξω από την πόλη και πίσω από την οικία Προβελέγγιου (από: L. & R. Matton, ό.π., φωτ. Rumine, Παρίσι).



5. Τμήμα του χάρτη της Αθήνας του γερμανού στρατιωτικού C. von Strantz, 1862. Η περιοχή της Ομόνοιας έχει τώρα ενοικιστεί. Το οικοπέδο του μεταξουργείου εμφανίζεται εδώ ενοποιημένο με το διπλανό του στα ΝΑ. Γωνία Πειραιώς και Μυλλέρου διακρίνεται το κτίριο του Ορφανοτροφείου Χατζηγκώστα, και νοτιότερα, επί της Πειραιώς, το Γκάζι.

Στο διάστημα που χωρίζει τους δύο χάρτες, του 1854 και του 1862, δύο ακόμη ενέργειες συνέβαλαν καθοριστικά στην αποκρυστάλλωση του χαρακτήρα της περιοχής. Η πρώτη ήταν η εγκατάσταση εκεί του Ορφανοτροφείου Χατζηγκώστα, το 1856, αρχικά με ενοίκιο στην οικία Ν. Κύκλου (επί της οδού Κεραμεικού, προφανώς εγκαταλελειμμένη) και στη συνέχεια στην οικία Βράνη, που του παραχωρήθηκε, γωνία Μυλλέρου και Πειραιώς.¹⁰ Στο πλαίσιο της στρατηγικής των «φιλανθρώπων» για την «κοινωνική ενσωμάτωση των φτωχών παιδιών»,¹¹ το Ορφανοτροφείο ίδρυσε εργαστήρια για την επαγγελματική εκπαίδευση των τροφίμων του: αρχικά εργαστήρια ραπτικής και υποδηματοποιίας, και αργότερα σιδηρουργείο. Το τελευταίο εξελίχθηκε σε εργοστάσιο, το οποίο μισθωνόταν σε ιδιώτη επιχειρηματία και απασχολούσε, το 1884, 50 εργάτες.¹² Η δεύτερη ενέργεια ήταν η εγκατάσταση του εργοστασίου παραγωγής φωταερίου, το 1859-1861, προς τη νότια πλευρά του οδικού κόμβου για τον οποίο έγινε λόγος προηγουμένως (εικ. 6).¹³ Το γνωστό Γκάζι ήταν το πρώτο βήμα προς τη μεταμόρφωση της οδού Αθηνών-Πειραιώς στον μεγάλο άξονα οχλου-



6. Σκαρίφημα του Ιωάννη Γενίσαρλη, 1864, σχετικό με τη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Πειραιώς. Στη λεπτομέρεια φαίνεται το Γκάζι, γωνία Πειραιώς και Βουτιαδών.

σών χρήσεων που είναι ακόμη στις μέρες μας.

Το σύμπλεγμα αυτό, ο άξονας της οδού Μυλλέρου με το μεταξουργείο και τα εργαστήρια του Ορφανοτροφείου από τη μια, και το Γκάζι από την άλλη, αποτέλεσαν, για τη δυτική πλευρά της Αθήνας, τον πρώτο πόλο έλξης προς τον οποίο κατευθύνθηκαν οι παραγωγικές λειτουργίες, μέσα από αυτή τη διαδικασία των διαδοχικών πλευρικών μετατοπίσεων που χαρακτηρίζει την κινητικότητα και την προσαρμοστικότητα των χρήσεων στην πόλη. Οι λειτουργίες αυτές ασφυκτιούσαν στην ιστορική εστία τους που βρισκόταν, όπως είναι γνωστό, στην ίδια επί αιώνες θέση, αφού το Παζάρι της οθωμανικής εποχής είχε εγκατασταθεί πάνω στα ίχνη της ρωμαϊκής αγοράς και της Βιβλιοθήκης του Αδριανού.¹⁴ Στην οθωμανική Αθήνα, τα μαγαζιά και τα εργαστήρια αναπτύσσονταν με κατεύθυνση από νότο προς βορρά, πάνω στον άξονα της σημερινής οδού Πανός και ακτινωτά στους κάθετους άξονες των οδών Ηφαιστού, Πανδρόσου, Αδριανού κ.λπ. Η οδός Ηφαιστού ειδικότερα, προεκτεινόμενη (μέσω των οδών Αστιγγος και Λεωκορίου) μέχρι την «Πόρτα του Μωριά», συγκέντρωνε τα σιδηρουργεία και τα σαγματοποιεία, ενώ προς την ανατολική πλευρά της Πανδρόσου παρατάσσονταν τα εργαστήρια υφασμάτων (αμπατζιδικά). Έτσι η δομή της πόλης χαρακτηριζόταν, τουλάχιστον από την οθωμανική περίοδο, από μια κατανομή των δραστηριοτήτων σε «ευγενείς» και «οχλούσες», όπου οι δεύτερες καταλάμβαναν το δυτικό τμήμα της πόλης.¹⁵

Με τη διάνοιξη των οδών Ερμού, Αιόλου και Αθηνάς, η παραγωγική ζώνη ανασυντάχθηκε πάνω στους νέους αυτούς άξονες. Ας σημειωθεί με την ευκαιρία αυτή ότι, σε αντίθεση με τα γνωστά στερεότυπα περί του «παρασιτικού» χαρακτήρα της πρωτεύουσας, η Αθήνα ήταν και παρέμεινε μια παραγωγική πόλη: ακόμη και στην εποχή της βιομηχανίας όμως, παρέμεινε η πόλη της μικρής βιοτεχνίας, που παρήγε καταναλωτικά αγαθά όλου του φάσματος (από προϊόντα άμεσης ανάγκης μέχρι προϊόντα πολυτελείας). Τα μαγαζιά και τα εργαστήρια αναπτύσσονταν τώρα με κατεύθυνση

10. Το Ορφανοτροφείο ιδρύθηκε με κληροδότημα του Γιαννιώτη Γεωργίου Χατζηκρίστοτα, βλ. Αθήνα (Περιοδικόν σύγγραμμα εκδιδόμενον ανά δεκαετημέριον) έτος Α', τχ. 2, 5 Ιουλίου 1887 και Σπ. Π. Φύλλη, «Αι Αθήναι του 1860», *Τα Αθηναϊκά*, τχ.34, Σεπτ. 1966, σ. 40-43 (πρόκειται για αναδημοσίευση επιστολής του Σπ. Φύλλη από φυλλάδιο που είχε εκδοθεί το 1866). Από λάθος ο Κ. Μπίσης, *Αι Αθήναι από τον 19ο εις τον 20όν αι.*, Μέρος Α', Αθήνα 1966, σ. 204, αναφέρει ότι το Ορφανοτροφείο ιδρύθηκε το 1890.

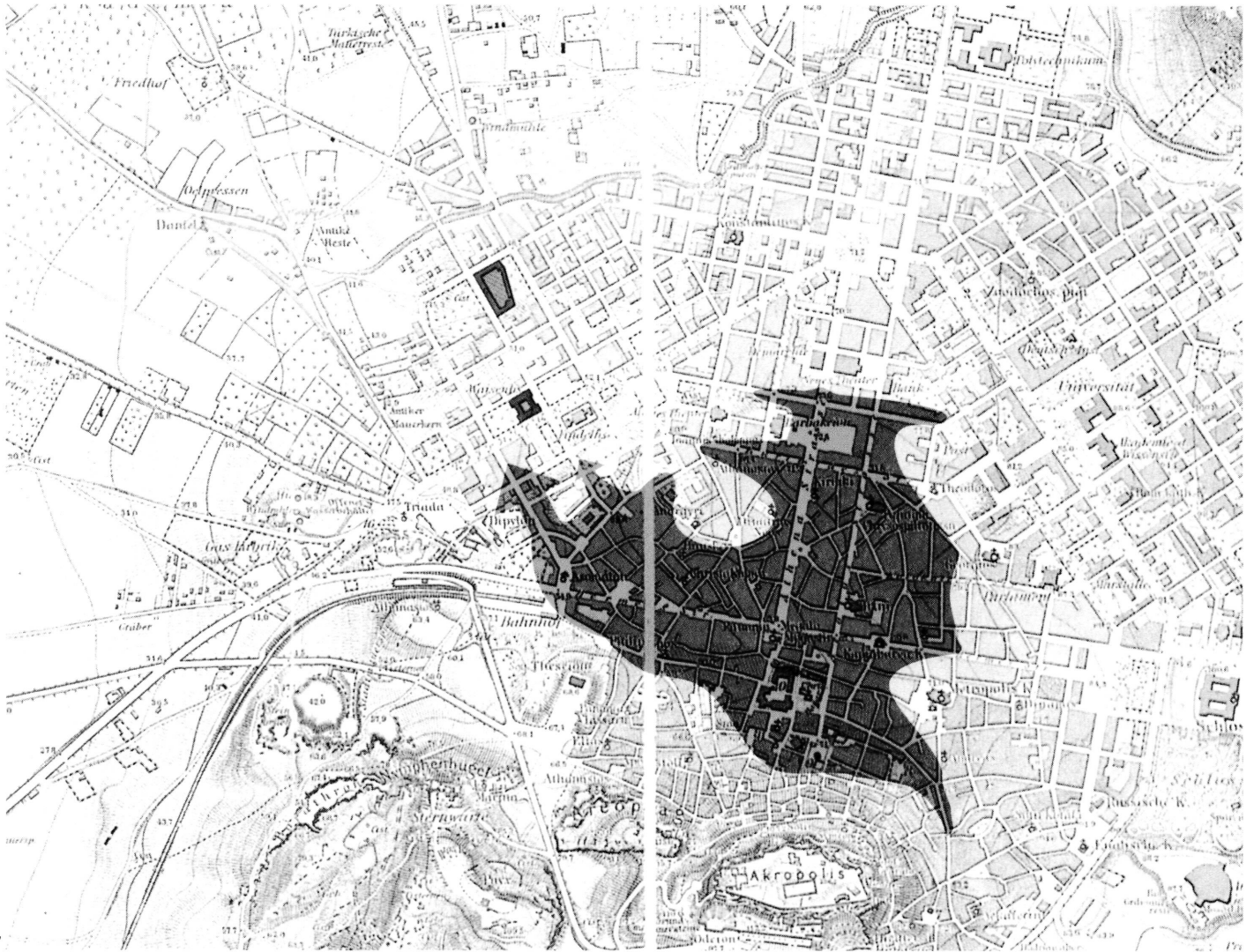
11. Μαρία Κορασίδου, «Οι φιλάνθρωποι μιλούν για τους φτωχούς...», *Τα Ιστορικά*, τχ. 17, Δεκέμβριος 1992, σ. 401.

12. Το 1860, το Ορφανοτροφείο στέγαζε 60 ορφανά αγόρια ηλικίας 8-12 ετών, για να φτάσει τα 100 το 1870 και τα 220 το 1883, βλ. Σπ. Φύλλη, *ό.π.* και *Επετηρίς της Ελλάδος* δια το έτος 1884, Αθήνα 1883, σ.139-140. Το Ορφανοτροφείο διακρίνεται καθαρά στον χάρτη του 1875 (εικ. 7), στην ολοκληρωμένη μορφή του, με εσωτερικό αίθριο.

13. Το σκαρίφημα από το άρθρο του υπολοχαγού του Μηχανικού Ι. Γιαννήσαρη, «Γενικά σημειώσεις περί σιδηροδρόμου και ιδίως περί του απ' Αθηνών εις Πειραιά», *Ονήσανδρος*, τχ. 9, 1 Δεκεμβρίου 1864 (παράρτημα). Ο Ιωάννης Γιαννήσαρης (Γενίσαρλης), που έγινε καθηγητής τοπογραφίας στο Πολυτεχνείο, μετείχε στη σύνταξη του Ρυμοτομικού Σχεδίου Αθηνών του 1864, βλ. Κ. Μπίσης, *Ιστορία του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου*, Αθήνα 1956, σ. 502.

14. Βλ. Θ. Ν. Φιλαδέλφους, *Ιστορία των Αθηνών επί Τουρκοκρατίας από τον 1400 μέχρι τον 1800*, τ. 1, Αθήνα 1902, σ. 308-309, και Ι. Τρανλός *ό.π.*, σ. 208-220 και ιδίως εικ. 140, σ. 211.

15. Βλ. την επισήμανση της διχοτομίας αυτής στην προεπαναστατική Αθήνα και στο G. Sklavounos, «Transports et division sociale de l'espace urbain: Athènes du XIXe au XXe siècle», *Villes en parallèle*, τχ. 9, Φεβρ. 1986, σ. 38.



7. Τμήμα του χάρτη της Αθήνας του J. A. Kaupert, 1875. Υποδεικνύεται η παραγωγική ζώνη της πόλης, με βάση οδηγό της εποχής, το Ορφανοτροφείο και το μεταξουργείο, “εμπροσθοφυλακές” της επέκτασης της παραγωγικής ζώνης προς τα δυτικά.

κυρίως από ανατολή προς δύση και με κεντρικό άξονα την οδό Ερμού, για να καταλάβουν ολόκληρη την περιοχή ανάμεσα στο Μοναστηράκι και το δυτικό άκρο της οδού Αδριανού, τη συνοικία του Ψυρρή και το τρίγωνο Ερμού – Αθηνάς – Ευριπίδου (σημερινό εμπορικό κέντρο), διατηρώντας τις μικροτοπικές εξειδικεύσεις.

Αλλά η επέκταση της ζώνης αυτής προς τα βόρεια και τα ανατολικά, όπου χτιζόταν η νέα πόλη, εμποδιζόταν από τις «καλές» συνοικίες της Ομόνοιας και του Συντάγματος αντιστοίχως. Προς τα ανατολικά, ήδη από το ύψος της Αιόλου, όπου το γνωστό καφενείο «η Ωραία Ελλάς», το ανατολικό τμήμα της οδού Ερμού φιλοξενούσε τα καλύτερα εμπορικά και καφενεία, για να καταλήξει στα ξενοδοχεία, τα ζαχαροπλαστεία και τα αρχοντικά της πλατείας Συντάγματος. Προς τα βόρεια, το θέατρο Μπούκουρα (1840), το Βαρβάκειο Λύκειο (1857) και το κεντρικό κτίριο της Εθνικής Τράπεζας οριοθετούσαν την ακτίνα επιρροής της πλατείας Ομονοίας.¹⁶

Συνεπώς η δυτική πλευρά της πόλης ήταν η μόνη «φυσική» διέξοδος της παραγωγικής ζώνης. Στην πλευρά αυτή, που ήδη συγκέντρωνε, όπως εί-

16. Για τον χαρακτήρα του βόρειου τμήματος της οδού Αθηνάς τον 19ο αιώνα, βλ. χαρακτηριστικές ενόψεις στο Θ. Παπαγεωργίου, *Ενθύμιον Αθηνών*. Αθήνα 1990 (δυστυχώς χωρίς χρονολόγηση) και Δ. Σκουζέ, «Ο δρόμος που άλλαζε μορφές», *Η Αθήνα που έφυγε*, Αθήνα 1961, σ. 60-63.

δαμε, τα σημαντικότερα εργαστήρια, διευρύνονταν οι λειτουργίες του παλαιού κιάλας συγκοινωνιακού κόμβου. Στην πλατεία Αγίων Ασωμάτων κατέληγαν τώρα όλες οι άμαξες και τα κάθε είδους οδικά μεταφορικά μέσα που έρχονταν, με ολοένα αυξανόμενη πυκνότητα, από τον Πειραιά· η εγκατάσταση του σταθμού του σιδηροδρόμου στο ίδιο σημείο, το 1869, επιβάρυνε τον κόμβο με τις ανάγκες της αλλαγής μεταφορικού μέσου. Ολόκληρη η περιοχή, από την πλατεία Αγίου Φιλίππου, όπου έκαναν πιάτσα οι Μαλτέζοι βασιτάζοι, ως τις παρυφές της πλατείας Ελευθερίας (Κουμουνδούρου) συγκέντρωνε προνομιακά τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των μεταφορών: τα παλαιότερα σαγματοποιεία, σανοπωλεία κ.λπ., και τα νεότερα αμαξοποιεία, μαζί με τα ξυλουργεία και τα εργαστήρια μετάλλου.

Αυτά ακριβώς τα αμαξοποιεία υπήρξαν το όχημα της επέκτασης της παραγωγικής ζώνης προς τα δυτικά. Το πρώτο που «μετανάστευσε» στα δυτικά της οδού Πειραιώς για να εγκατασταθεί δίπλα στο μεταξουργείο ήταν το «Ελληνικόν αμαξοπηγείον του κ. Γαλιάνι»¹⁷ (Galliani;), η ύπαρξη του οποίου μαρτυρείται από το 1862 τουλάχιστον. Τρία χρόνια αργότερα, το 1865, ο νεοεστεμμένος Γεώργιος Α' επισκέφθηκε το μεταξουργείο Δουρουτή και το «πλησίον αυτού κείμενον» αμαξοποιείο και απένειμε παράσημα στους δύο ιδιοκτήτες τους.¹⁸ Δέκα χρόνια αργότερα, το 1875, τα περισσότερα αμαξοποιεία (14 από τα 15 που καταγράφει για όλη την Αθήνα οδηγός της εποχής) συνωστίζονται πάντα στις οδούς Αδριανού, στην πλατεία Ασωμάτων και στην οδό Σαρρή, ενώ στην άμεσα γειτονική του μεταξουργείου περιοχή καταγράφεται και ένα εργαστήριο σιδηρών κατασκευών.¹⁹ Στο μεταξύ, ένα τμήμα του ίδιου του μεταξουργείου (το ξυλουργείο-σιδηρουργείο), που είχε πλέον πάρει τον δρόμο της παρακμής, ενοικιαζόταν σε ανεξάρτητο επιχειρηματία.²⁰

Το 1875 το μεταξουργείο έκλεισε οριστικά και η περιοχή του βρισκόταν για άλλη μια φορά σε ένα σταυροδρόμι. Όμως τώρα η ζήτηση για κατοικία ήταν μαζική και πιεστική: η πρωτεύουσα έμπαινε στην τροχιά της ταχείας επέκτασης και ο πληθυσμός της απογειωνόταν: από 44.250 κατοίκους το 1870, έφτασε τους 63.374 το 1879 (αύξηση 42%) και τους 107.251 το 1889 (+ 69%). Έτσι μέσα σε μια δεκαετία, 1875-1885, ολόκληρη η περιοχή, μέχρι τις παρυφές του Γκαζιού στα νότια και το ρέμα του Κυκλοβόρου στα δυτικά, εποίκιστηκε και ενσωματώθηκε στην πόλη (εικ. 8). Η υποβαθμισμένη ήδη ταυτότητά της αλλά και ο χαρακτήρας της νέας ζήτησης (μάζες μεταναστών, για πρώτη φορά σε τέτοια έκταση, από την ύπαιθρο και τις επαρχιακές πόλεις) συνέτειναν ώστε να διαμορφωθεί μια λαϊκή συνοικία με μικρά και ταπεινά σπίτια, που στέγασε τεχνίτες, μεροκαματιάρηδες και κάθε λογής μικρο-επαγγελματίες και βιοτέχνες, κυρίως Πελοποννήσιους αλλά και νησιώτες.²¹

Ωστόσο αυτή η μαζική εισβολή της κατοικίας δεν ανέκοψε τη διείσδυση των παραγωγικών λειτουργιών στην περιοχή του μεταξουργείου.²² Αντίθετα μάλιστα, ο χαρακτήρας των νέων εποίκων τη διευκόλυνε. Με κύριο πόλο πάντοτε την οδό Μυλλέρου και με κυρίαρχη λειτουργία τα αμαξοποιεία, οι χώροι εργασίας άρχισαν να διαχέονται στη γειτονιά. Το 1900, τα περισσότερα αμαξοποιεία είχαν μετατοπιστεί από την οδό Αδριανού προς τα δυτικά, στις οδούς Ασωμάτων, Λεωκορίου και Σαρρή, ενώ τέσσερα είχαν διαβεί την Πειραιώς για να εγκατασταθούν στην οδό Μυλλέρου.²³ Δύο τουλάχιστον από αυτά, τα αμαξοποιεία των Αδελφών Ρόσση και του Λορέντζου Μάμου, ήταν μεγάλα, πολυάνθρωπα εργαστήρια που κατα-

17. *Εθνοφύλαξ*, 10.7.1862.

18. *Εθνοφύλαξ*, 10.4.1865. Το αμαξοποιείο Γαλιάνη δεν αναφέρεται σε μεταγενέστερες πηγές, είναι όμως πιθανό να συνέχισε τη ζωή του με άλλη επωνυμία: το αμαξοποιείο των Αδελφών Ρόσση, εγκατεστημένο το 1900 πολύ κοντά στο μεταξουργείο, αναφέρει σε διαφήμισή του ως έτος ίδρυσης το 1861, ενώ δεν απαντάται σε προγενέστερες πηγές, συνεπώς ήταν πιθανότατα διάδοχος του αμαξοποιείου Γαλιάνη βλ. *Société Biotechnique Hellénique, La Grèce industrielle et commerciale en 1900, 2e Partie, Catalogue des principaux industriels*, Αθήνα 1900, σ. XVIII του παραρτήματος.

19. Το κλινοποιείο του Δ. Δουνάκη, επί της οδού Πειραιώς, λίγο πιο κάτω από το Ωδείο, βλ. Μ. Μπούκας, *Οδηγός εμπορικός ... των κυριωτέρων πόλεων ...*, Αθήνα 1875, σ. 109-110, 112· είναι πιθανό ότι η καταγραφή του Μπούκα δεν είναι πλήρης· δεν αναφέρει πάντως αμαξοποιείο στην περιοχή του μεταξουργείου.

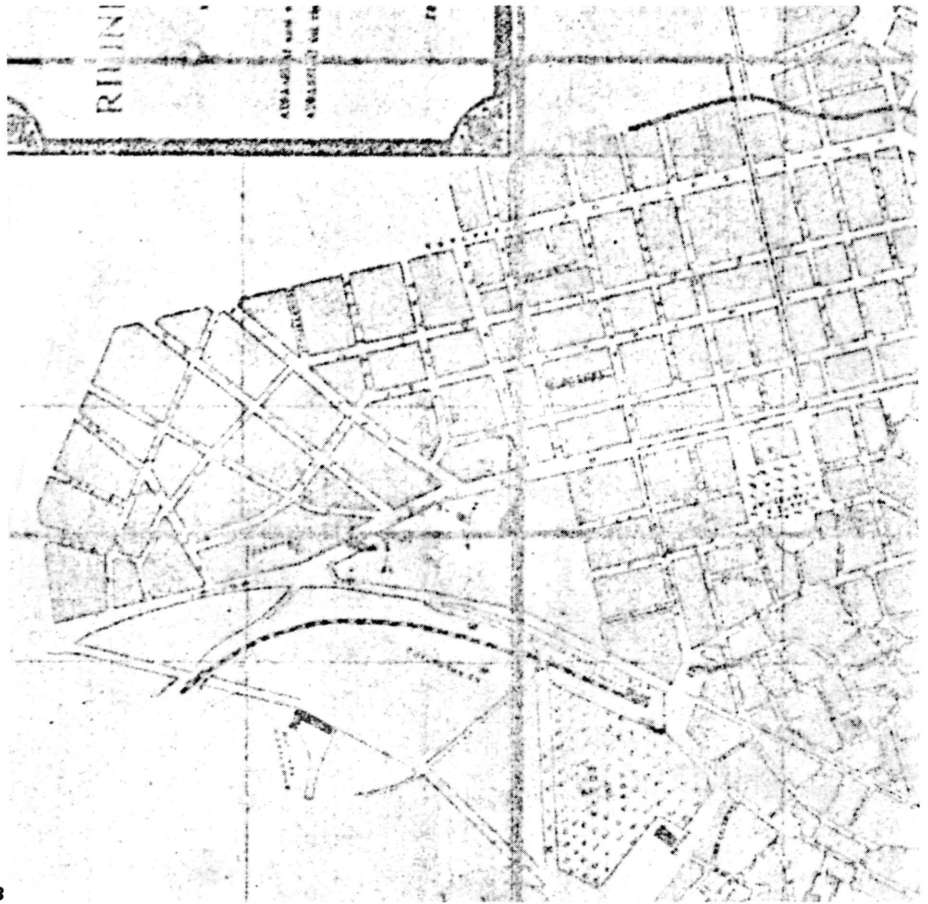
20. Για τον λόγο αυτόν το ξυλουργείο-σιδηρουργείο εξαιρέθηκε, μαζί με τον εξοπλισμό του, του πλειστηριασμού του 1865, βλ. «Δημοσιεύσεις ... πλειστηριασμού...», *Δικαστικός Κλητήρ*, 7.8.1865.

21. Φευγαλέες, αλλά χαρακτηριστικές, εικόνες και σηματοδοτήσεις της περιοχής σε ορισμένα λογοτεχνικά κείμενα: «κάτω εις την εσχатиάν της πόλεως, εκείθεν του Μεταξουργείου», είχε το σπίτι που είχε χτίσει μόνος του ο «μαστορο-Δημήτρης ο Χωριανός», «ασπριστής ή χωματιστής την τέχνην», του διηγήματος του Α. Παπαδιαμάντη «Φιλόσοργοι» (1895) (στο: Λίζυ Τσιφωμάκου, *Γραμματολογία της πόλης, λογοτεχνία της πόλης, πόλεις της λογοτεχνίας*, Λωτός, χ.χ.έ [1987], σ. 86-87). Στο Μεταξουργείο καθόταν επίσης με τη θεία της, «πούχε μια φορά κι αυτή τον τρόπο της, μα σαν απόμεινε χήρα έκανε τη σιδερώστρα», η νεαρή Βεργινία του μυθιστορήματος του Κων. Χρηστομάνου, *Η κερένια κοίτλα*, Αθήνα 1925 (το παράθεμα από τη σ. 11). Νεώτερες μαρτυρίες για τη φυσιογνωμία του Μεταξουργείου στο: Β. Αγγελίδης, *Μεταξουργείο - Κολωνός. Νοσταλγία και πραγματικότητα*, Αθήνα 1992, ιδίως σ. 37-47.

22. Ο διαχωρισμός κατοικίας-εργασίας είναι φυσικά πρόσφατο φαινόμενο και ανήκει στην εποχή του αυτοκινήτου. Είναι πασίγνωστη, και δεν θα επιμεινουμε εδώ περισσότερο, η ανάμιξη των λειτουργιών στις ιστορικές πόλεις, και όχι μόνο στις φτωχογειτονίες τους. Αν υπάρχει κάτι που πρέπει να υπενθυμιστεί είναι ότι ο δογματισμός με τον οποίο εφαρμόστηκε τον εικοστό αιώνα η αρχή του διαχωρισμού των λειτουργιών οδήγησε στις απάνθρωπες ζώνες κατοικίας – κοιμητήρια που γνωρίζουν όλες οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις.

23. Τα αμαξοποιεία Ν. Εξαγοράς (Μυλλέρου 2), Γ. Στόκου (Μυλλέρου 2), Α. Μάμου (Μυλλέρου 23) και Αδελφών Ρόσση (Μυλλέρου 42, «συνοικία μεταξουργείου»). Βλ. Σπ. Κουσουλίνου, *Οδηγός της Ελλάδος 1900*, σ. 4 (τμήμα Ε, «Ευρετήριον Διευθύνσεων»), και *Société Biotechnique Hellénique*, ό.π., σ. 6 και σ. XVIII του παραρτήματος.

8. Τμήμα χάρτη της Αθήνας της Riunione Adriatica di Sicurtà, 1885. Η περιοχή του Μεταξουργείου και το παρακείμενο Γκαζοχώρι έχουν πλέον ενσωματωθεί στον ιστό της πόλης (από Κ. Μπίρη, ό.π., σ. 201).



8

σκεύαζαν κάθε είδους αμαξώματα και οχήματα· ως διεύθυνση μάλιστα του πρώτου, οδηγός της εποχής αναφέρει τη «συνοικία μεταξουργείου», εννοώντας πιθανότατα το ίδιο το κτιριακό συγκρότημα του παλαιού εργοστασίου.²⁴

Την ίδια εποχή είχαν εισδύσει στην περιοχή και τα εργαστήρια μετάλλου. Δύο από τα σημαντικότερα μηχανουργεία της Αθήνας, των αδελφών Κοντέκα (ο «Ήφαιστος») και των «Βλαχάνη, Πετρόπουλου & Σίας», βρίσκονταν στις οδούς Κολοκυνθούς και Λένορμαν αντιστοίχως. Το δεύτερο, στη γωνία Λένορμαν και Κωνσταντινουπόλεως, εκεί που ο σιδηρόδρομος Πελοποννήσου χάραζε το νέο σύνορο της πόλης (εικ. 9), εξελίχθηκε σε σημαντικό εργοστάσιο και, με την επωνυμία «ΒΙΟ, Ανώνυμη Γενική Βιομηχανική Εταιρεία», έζησε τουλάχιστον ως τη δεκαετία του 1960.²⁵ Με τις εγκαταστάσεις αυτές, ενδεχομένως και άλλες μικρότερες που δεν απογράφονται στους οδηγούς της εποχής, η συνοικία του Μεταξουργείου είχε διαμορφώσει, ήδη από το τέλος του 19ου αιώνα, τα βασικά γνωρίσματα της φυσιογνωμίας της, που η κατοπινή εξέλιξη, στην ίδια πάντοτε κατεύθυνση, επρόκειτο να ενισχύσει: μια λαϊκή-μικροαστική συνοικία με μικτές χρήσεις (κατοικία, εμπόριο και παραγωγή) διάχυτες στον ιστό της.²⁶

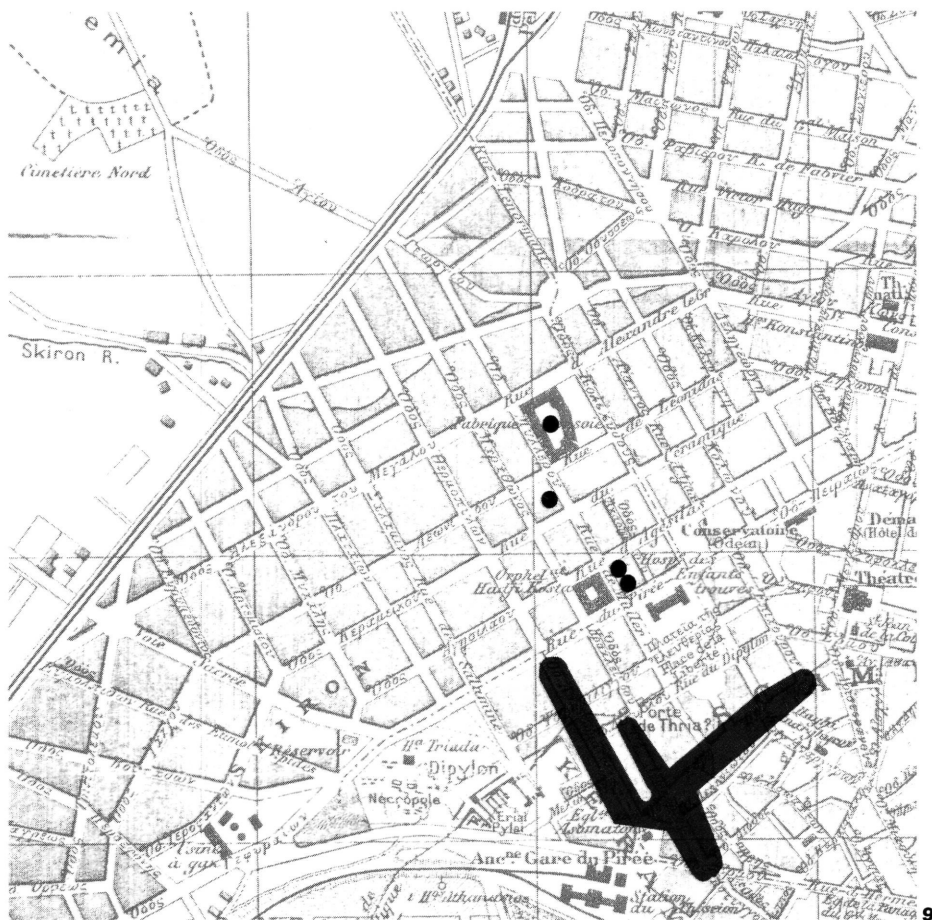
Η φυσιογνωμία αυτή, στην ολοκληρωμένη μορφή της, αποτυπώνεται με ενάργεια τριάντα χρόνια αργότερα, στον χάρτη του 1930 (εικ. 10). Στον χάρτη αυτόν τοποθετήθηκαν, με βάση αναλυτικό οδηγό του έτους εκείνου,²⁷ όλες οι παραγωγικές χρήσεις (αμυγείς και βοηθητικές), στην περιοχή που

24. Παρόλο που το μεταξουργείο είχε από καιρό σφραγίσει με το όνομά του την περιοχή, η συνοικία, και συγκεκριμένα η ζώνη που περιλαμβάνεται μεταξύ των οδών Πειραιώς, Βουτιαδών, Κων/πόλεως, Λένορμαν και Κολοκυνθούς (περιλαμβάνει δηλαδή το Γκαζοχώρι και τμήμα της συνοικίας Ακαδημίας Πλάτωνος) ονομάστηκε για πρώτη φορά επισήμως, με το Β.Δ. της 7.6.1908, «Κεραμεικού Ξέω». Βλ. Μ. Μαργαράς, *Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας*, Πολιτιστικό-Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1991, σ. 96 και χάρτης 1, σ. 97.

25. Για το μηχανουργείο Κοντέκα, βλ. Σπ. Κουσουλίνος, ό.π., σ. 49 (τμήμα Ε) και σ. 40 του παραρτήματος. Για το μηχανουργείο Βλαχάνη-Πετρόπουλου, που δεν αναφέρεται στον οδηγό του Κουσουλίνου, βλ. S.B.H., *La Grèce...*, ό.π., σ. 8 και σ. V του παραρτήματος. Η «ΒΙΟ», που διεύρυνε τις εργασίες της, εκτός της μηχανουργίας, στην οινοπνευματοποιία και την παραγωγή ξύμης, αναφέρεται σε όλες τις μεταγενέστερες απογραφικές πηγές της βιομηχανίας.

26. Βλ. και την ταξινόμηση που προτείνει ο Μ. Μαργαράς, ό.π., σ. 110.

27. *Οδηγός της Ελλάδος του έτους 1930* (ιδρύθη το 1900 υπό Ν. Γ. Γγγλέση), Πυρσός Α.Ε., Αθήνα.



9. Τμήμα χάρτη της Αθήνας του 1896 (Guide Joannes, Hachette & Cie): υποδεικνύεται η ζώνη των αμαξοποιείων στις οδούς Ασωμάτων, Λεωκορίου και Σαρρή και τα 4 αμαξοποιεία της οδού Μυλλέρου (1900).

περιλαμβάνεται μεταξύ των οδών Πειραιώς, Ιεράς Οδού, Κωνσταντινουπόλεως, Λένορμαν, Αχιλλέως και Δεληγιώργη. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει συνολικά περίπου 1900 διευθύνσεις (αριθμημένες εισόδους),²⁸ από τις οποίες περίπου οι 680 ανήκουν σε όλες τις άλλες, εκτός κατοικίας, χρήσεις (εμπόριο, παραγωγή, αναψυχή, υπηρεσίες): χονδρικά δηλαδή, ένα στα τρία σπίτια της περιοχής ήταν (ή περιελάμβανε στο ισόγειο) εργαστήρια ή καταστήματα.

Η καταγραφή και χαρτογράφηση του συνόλου των εκτός κατοικίας χρήσεων αναδεικνύει τα βασικά χαρακτηριστικά της συνοικίας, και πρώτα απ' όλα τον λαϊκό χαρακτήρα της: σε σύγκριση με το δυναμικό της κάθε κατηγορίας χρήσεων στο σύνολο της Αθήνας, στο Μεταξουργείο υπάρχουν, για παράδειγμα, ελάχιστα εμπορικά καταστήματα του τομέα ένδυσης-υπόδησης, αλλά υψηλό ποσοστό ραφείων, υποδηματοποιείων και εργαστηρίων επιδιόρθωσης: υπάρχει ένα μόνο εστιατόριο (από τα 98 που καταγράφει ο Οδηγός), αλλά πλήθος οινομαγειρειών και καφενείων. Κατά δεύτερο λόγο, το πλήθος των καταστημάτων και η ποικιλία των χρήσεων (ανάμεσα στις οποίες και υπηρεσίες υγείας, εκπαίδευσης και αναψυχής) αναδεικνύει μια συνοικία η οποία, μέσα σε πενήντα περίπου χρόνια από την εποχή που άρχισε να εποίκίζεται, έχει αποκτήσει ολοκληρωμένο αστικό χαρακτήρα. Τέλος, η διαφορετική πυκνότητα των διαφόρων χρήσεων στα επιμέρους τμήματα της συνοικίας μαρτυρεί τους μηχανισμούς έλξης-απώ-

28. Ο αριθμός υπολογίστηκε με βάση την αρίθμηση των δρόμων: είναι προφανές ότι πρόκειται για προσέγγιση, διότι δεν μπορούν να είναι γνωστές οι υποδιαρέσεις των αριθμήσεων (π.χ. 42α κ.ο.κ.). Οι εγκαταστάσεις τοποθετήθηκαν στον χάρτη της εικ. 10 με βάση τη σημεινή αρίθμηση των δρόμων, μια και η αντιπαράβολή με τους αριθμούς που καταγράφονται στον Οδηγό του 1930 έδειξε ότι δεν έχει αλλάξει δραματικά από τότε: δεν πρέπει όμως να αποκλειστούν μικροτοπικές διαφοροποιήσεις και γι' αυτό η θέση των μονάδων στον χάρτη δεν πρέπει να θεωρηθεί απολύτως ακριβής: η προσέγγιση έγινε σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

1. «Βαριές» (σύνολο: 141)

1.1. Τομέας μετάλλων (σύνολο: 64)

Αυτοκίνητα: εργαστήρια κατασκευής καροσερί (6),
συστήν αυτοκινήτων και αμαξιών (1),
ταπετσαριών (6), μηχανουργία (6)
και βαφεία (4)
(σύνολο: 22)

Γανωτήρια (1)
Επινικελωτήρια (1)
Ηλεκτρομηχανουργία (2)
Κλινοποιεία (1)
Μεταλλουργία (1)
Μηχανουργία (9)
Οξυγονοκολλήσεις (2)
Ορειχαλκουργία (5)
Πεταλωτήρια (2)
Σιδηρουργία (14)
Φανοποιεία (4)
Χυτήρια (3)

1.2. Τομέας ξύλου (σύνολο: 60)

Αμαξοποιεία (3)
Βαρελοποιεία (5)
Επιπλοποιεία (και επιπλοποιεία πλεκτών) (24)
Καθεκτοποιεία (3)
Καλαθοποιεία-Κοφινοποιεία (4)
Καρροποιεία (2)
Κατασκευαστές ρολών (1)
Κιβωτιοποιεία (1)
Ξυλογλυφεία (1)
Ξυλουργεία (11)
Σαγματοποιεία (5)
Φερετροποιεία (1)

1.3. Οικοδομικά υλικά και συναφή (σύνολο: 7)

Άσφαλτος (εργοστάσια) (1)
Γύψου εργοστάσια και γύψινες διακοσμήσεις (3)
Μάρμαρα τεχνητά (εργοστάσια) (1)
Μαρμαρογλυφεία (2)
Μωσαϊκές πλάκες (εργοστάσια) (1)

1.4. Ποικίλα (σύνολο: 10)

Λιθογραφεία (1)
Σαπωνοποιεία (και αρωματικών) (3)
Σχοινοποιεία (1)
Τυπογραφεία (5)

2. «Ελαφρές» (σύνολο: 116)

2.1. Τομέας τροφίμων (σύνολο: 32)

Αρτοποιεία (23)
Γαλακτοκομεία (2)
Καραμελλοποιεία (1)
Ποτοποιεία (και αεριούχων) (6)

2.2. Τομέας κλωστοϋφαντουργίας και ένδυσης και υπόδησης (σύνολο: 75)

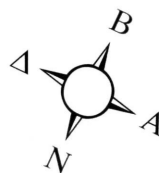
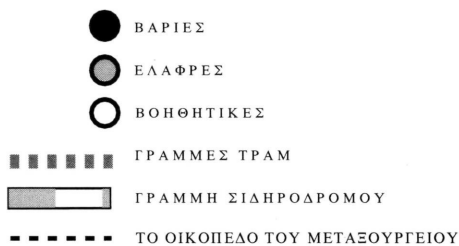
Ενδύματα πλεκτά (εργοστάσια) (1)
Εφαπλωματοποιεία (2)
Μεταξουργία (1)
Πιλοποιεία (γυναικείων και κασκέτων) (8)
Ραφεία-Εμποροραφεία (17)
Φανелоποιεία (1)
Παντόφλες-πέδιλα (κατασκευή) (2)

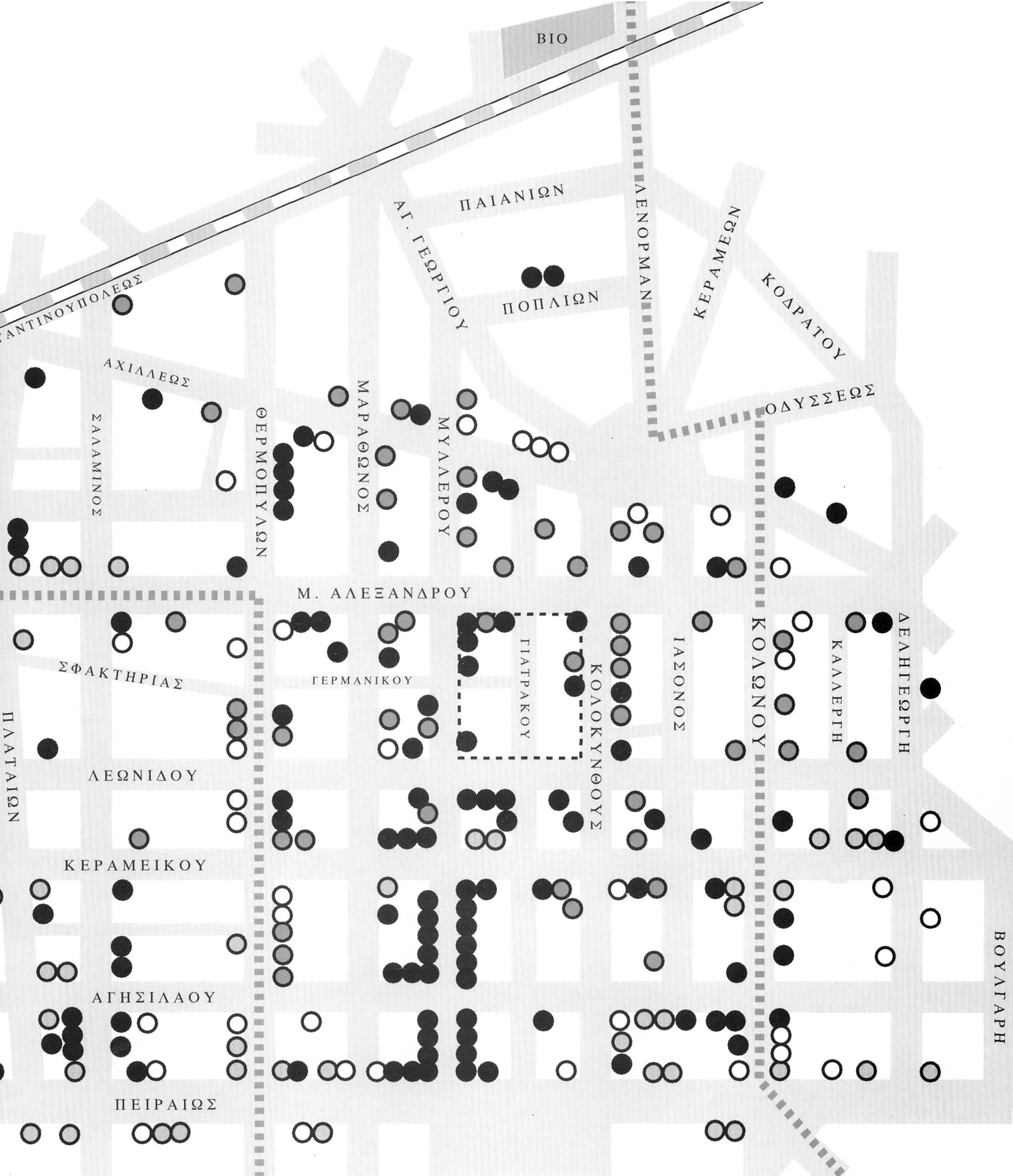
Σανδαλοποιεία (3)
Υποδηματοποιεία (40)
Υποδηματοποιείας εργοστάσια (1)

2.3. Ποικίλες (σύνολο: 9)
Βιβλιοδετεία (3)
Επιγραφοποιεία (1)

Κηροπλαστεία-κηροπωλεία (1)
Κυτιοποιεία (3)
Τεχνητοί οδόντες (εργοστάσια) (1)
Ποδήλατα (επισκευές-ενοικιάσεις) (3)
Χρυσοχοεία-Ωρολογοποιεία (1)

10. Παραγωγικές εγκαταστάσεις στη συνοικία Μεταξουργείου το 1930.





3. Βοηθητικές εγκαταστάσεις (συντήρησης, επισκευών κ.λπ.) (σύνολο: 54)

3.1. Αυτοκινήτων σταθμοί (12)

3.2. Υδραυλικά καταστήματα (σύνολο: 10)

3.3. Προσωπικές υπηρεσίες (σύνολο: 32)

Βαφεία—Καθαριστήρια ενδυμάτων (4)

Κουρεία (21)

Πιλοδιορθωτήρια και καθαριστήρια (1)

Σιδερωτήρια-Πλυντήρια (3)

Στυλβωτήρια (1)

Υποδηματοδιορθωτήρια (2)

* Οι εγκαταστάσεις με περισσότερες από μία χρήσεις έχουν καταχωριστεί στην κάθε χρήση χωριστά αλλά έχει αποφευχθεί η διπλή καταμέτρησή τους στα σύνολα, γι' αυτό και τα τελευταία δεν συμπίπτουν πάντοτε με το άθροισμα των επιμέρους αριθμών.

θησης των ομοιογενών-αντιθετικών λειτουργιών που δημιουργούν συνάφειες και προσδίδουν ταυτότητες στα μέρη του αστικού ιστού. Έτσι, εμπορικές και παραγωγικές χρήσεις συνωστίζονται στην κεντρική ζώνη της συνοικίας και στους περιφερειακούς άξονες, ενώ στο εσωτερικό της, και ιδίως στο δυτικό τμήμα, διαμορφώνονται περισσότερο αμιγείς νησίδες κατοικίας, όπου όμως δεν λείπουν τα καταστήματα τροφίμων, διάσπαρτα σε όλο τον ιστό, σχεδόν σε κάθε γωνιά· βορειοανατολικά, στις παρυφές της Ομόνοιας (πέραν της οδού Κολοκυνθούς), παρατηρείται μεγαλύτερη συγκέντρωση υπηρεσιών και ελεύθερων επαγγελματιών.

Ωστόσο το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της συνοικίας Μεταξουργείου, αυτό που κυρίως ενδιαφέρει εδώ, είναι ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης παραγωγικών μονάδων, και μάλιστα αυτών που σε μια στοιχειώδη ταξινόμηση θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν «βαριές»: εργαστήρια μετάλλου, ξύλου, οικοδομικών υλικών και τυπογραφεία, συνολικά 141 μονάδες (εικ. 10). Είναι μάλιστα εμφανής η ιδιαίτερη πυκνότητα των μονάδων αυτών στην οδό Μυλλέρου η οποία, 75 χρόνια μετά την ίδρυση του μεταξουργείου, παραμένει ο κατεξοχήν δρόμος των εργαστηρίων και μικρών εργοστασίων, ενώ αντίθετα η γειτονική οδός Θερμοπυλών συγκεντρώνει περισσότερα «ελαφρά» εργαστήρια (ένδυσης-υπόδησης, κυτιοποιεία κ.λπ.).²⁹

Ακόμη πιο αποκαλυπτική για την ανθεκτικότητα των ιστορικών παραμέτρων στη διαμόρφωση του χαρακτήρα της συνοικίας είναι η διαπίστωση ότι η περιοχή διατηρεί την εξειδίκευσή της στην εξυπηρέτηση των μεταφορών· αλλά τα αμαξοποιεία έχουν δώσει τώρα τη θέση τους στα ποικίλα εργαστήρια που εξυπηρετούν το νέο μεταφορικό μέσο, το αυτοκίνητο: εργαστήρια που κατασκευάζουν αμαξώματα, ταπετσαρίες και σούστες, μηχανουργεία, βαφεία και σταθμοί αυτοκινήτων,³⁰ και ακόμη καταστήματα ανταλλακτικών. Είναι αυτά τα εργαστήρια που θα δώσουν σιγά σιγά τη θέση τους στα συνεργεία της μεταπολεμικής εποχής, όταν θα έχει οριστικά εκλείψει κάθε δυνατότητα δημιουργίας ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας.³¹ Ο *Οδηγός* του 1930 αποτυπώνει μια μεταβατική εποχή, όπου, παρά την εφεύρεση της «αλυσίδας» στα εργοστάσια Φορντ, η παραγωγή του αυτοκινήτου παρέμενε ακόμη σε μεγάλο βαθμό τομέας εντάσεως εργασίας, επιτρέποντας έτσι τη διασπορά της παραγωγής επιμέρους τμημάτων του αυτοκινήτου, και κυρίως των εργασιών συναρμολόγησης, σε μικρότερες μονάδες. Η βιοτεχνία μεταφορικών μέσων της Αθήνας προσαρμόστηκε στις εξελίξεις και έδειξε εντυπωσιακή ευελιξία και αντοχή στον χρόνο.³²

Πλευρικές μετατοπίσεις και οσμώσεις, δυνάμεις έλξης που ασκούνται από ισχυρούς πόλους (μεγάλα ακίνητα, μη τυπικές λειτουργίες), αναπροσαρμογές των παραγωγικών χρήσεων εντός των ορίων ευρύτερων οικογενειών, είναι μερικοί από τους μηχανισμούς διαμόρφωσης του αστικού ιστού στην ιστορική διαδρομή του που αναδεικνύει η ιστορία της συνοικίας Μεταξουργείου. Η διαδικασία διαμόρφωσής δεν υπήρξε ωστόσο γραμμική. Η φυσιολογία της συνοικίας προέκυψε από τη σύνθεση αντίρροπων τάσεων που φάνηκαν κατά καιρούς να επικρατούν προσωρινά (ζώνη παραγωγική – ζώνη κατοικίας) και από τη διαπλοκή μεμονωμένων (συγκυριακών) ενεργειών και δομικών ροπών της ανάπτυξης της πόλης. Το μεγάλο κτίριο, το κτίριο του μεταξουργείου, διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεκυστική αυτή. Πρώτα άνοιξε τον δρόμο για την επέκταση

29. Η οδός Θερμοπυλών, όπως και η Μεγάλη Αλεξάνδρου, ήταν κυρίως εμπορικοί δρόμοι.

30. Για ένα από αυτά, ίσως από τα πιο σημαντικά, το «εργοστάσιο αυτοκινήτων» του Νίκου Θεολόγου (Θερμοπυλών 52) δημοσιεύτηκε πρόσφατα στο «Εψίλον» της *Κυριακάτης Ελευθεροτυπίας*, 24.7.1994, ένα αφιέρωμα με τίτλο «Ο Έλληνας Φορντ λεγόταν Θεολόγου». Το 1930 πάντως θα πρέπει να είχε διακόψει την παραγωγή του, αφού στον *Οδηγό* αναφέρεται ως «σταθμός αυτοκινήτων».

31. Τα συνεργεία αυτοκινήτων δεν εισέβαλαν μεταπολεμικά στον χώρο του Μεταξουργείου, επειδή εγκαταλείφθηκε από τους κατοίκους του, όπως νομίζεται συνήθως (βλ. σχετικά το αφιέρωμα του *Δελτίου Συλλόγου Αρχιτεκτόνων* που αναφέρθηκε). Ούτε βέβαια εγκατέλειψαν το Μεταξουργείο οι παλαιοί κάτοικοι του εξαιτίας των συνεργείων. «Παλαιοί» κιόλας Αθηναίοι μετά τον πόλεμο, και ασφαλώς περισσότερο ενσωματωμένοι στα μικρά και μεσαία στρώματα της πόλης, οι μεταξουργώτες μετακόμισαν αναζητώντας καλύτερες συνθήκες κατοικίας στις αθηναϊκές πολυκατοικίες που καταλάμβαναν τότε ολόκληρη την πόλη· τα συνεργεία, από την πλευρά τους, διατήρησαν τον εργασιακό χαρακτήρα της περιοχής κι έτσι «έσωσαν» τα ακίνητά της από τη βουλμία των εργολάβων και το Μεταξουργείο από την εισβολή της πολυκατοικίας...

32. Ας σημειωθεί ότι δύο από τα πέντε εργαστήρια αμαξωμάτων αυτοκινήτων («Αθηνά», στη γωνία Μυλλέρου και Γερμανικού, απέναντι από το μεταξουργείο, και Π. Αλεξίου) και δύο από τα εννέα μηχανουργεία (των Σ. Κορδελλάκου στην Ιερά Οδό και Σ. Σιδερίδη, πάλι στη Μυλλέρου) του 1930, συγκρατούνται το 1954 ανάμεσα στα σημαντικότερα εργοστάσια των αντίστοιχων κλάδων, βλ. Ν. Σιδέρης, *Η ελληνική βιομηχανία. Βιομηχανική παραγωγή και αξία αυτής κατά τα έτη 1953 και 1954*, Αθήνα 1955.



11. “Εργοστάσιον αυτοκινήτων” (σήμερα σταθμός) στην οδό Μυλλέρου 54: ζωντανός μάρτυρας μιας μακρόχρονης, και ξεχασμένης, ιστορίας.

της παραγωγικής ζώνης προς τα δυτικά της πόλης· έπειτα «αλώθηκε» από την κατοικία· αλλά η επιρροή που είχε ήδη ασκήσει στο περιβάλλον του άντεξε στον χρόνο περισσότερο από το ίδιο. Οι παραγωγικές λειτουργίες, με κεντρικό άξονα την οδό Μυλλέρου, διείσδυσαν στη νεοεποικισμένη περιοχή, για να διαμορφωθεί ένα αξεδιάλυτο πλέγμα κατοικίας-εργασίας, μια αστική γειτονιά με ιδιαίτερη ταυτότητα.

11