

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ, ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΠΟΛΗ. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΣΥΓΓΡΟΥ ΣΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 19^Ο ΣΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ¹

Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου²

Η διατριβή επιχειρεί τη σύνδεση της συζήτησης για την κατασκευή υποδομών με τη συγκρότηση του μοντέρνου χώρου της ελληνικής πόλης. Η λεωφόρος Συγγρού χρησιμοποιείται ως παράδειγμα αναφοράς, καθώς είναι ένας εμβληματικός άξονας που διαμορφώθηκε σε διαφορετικούς ιστορικούς χρόνους και συναρτήθηκε με την πολεοδομική εξέλιξη της σύγχρονης Αθήνας. Η επιλογή του συγκεκριμένου παραδείγματος προσφέρεται για τη σύνδεση της ιστορίας της πόλης με τη θεωρία και ιστορία των υποδομών, ως τεχνολογία και πολιτική κατασκευή. Αυτή η σύνδεση της υποδομής με την πόλη ανοίγει νέες διόδους για τη μελέτη της νεωτερικότητας όπως αυτή εκφράζεται στην περιφέρεια της Ευρώπης. Η αφήγηση ξεκινά το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, όποτε συγκροτούνται οι σύγχρονες πολεοδομικές θεωρίες, και κλείνει τα χρόνια του Μεσοπολέμου, κατά τα οποία θεωρώ πως παίρνει πλέον συγκροτημένη μορφή η συζήτηση περί εκσυγχρονισμού. Με βάση τα παραπάνω μελετώ πώς έγινε αντιληπτή και υλοποιήθηκε στην Ελλάδα η ιδέα του εκσυγχρονισμού μέσω της κατασκευής υποδομών, πώς αρθρώθηκε με την ιδέα της προόδου, την αστική και περιφερειακή ανάπτυξη και τις προσδοκίες χειραφέτησης ευρύτερων κοινωνικών ομάδων. Η μελέτη των υποδομών της ελ-

ληνικής πόλης επιχειρείται στη βάση τριών μεθοδολογικών αξόνων. Αυτοί σχετίζονται με την επιδίωξη διεπιστημονικής μελέτης του χώρου και των υποδομών, την ανάγκη επανατοποθέτησης της ιστορίας στη Μελέτη της πόλης και με την επιλογή ένταξης της ελληνικής πόλης σε ένα χώρο παραδειγμάτων που σχετίζονται και αλληλεπιδρούν και για τον λόγο αυτό εντάσσονται σε μια κοινή ιστορία. Στα πρώτα κεφάλαια της διατριβής αναλύεται το νεωτερικό ιδεώδες των υποδομών, η γενεαλογία και η συγκροτήσή του τον 19ο αιώνα. Προκειμένου να πλαισιώσω τη συζήτηση πάνω στις υποδομές, εμβόλιμα εξετάζω προσεγγίσεις από τις οικονομικές σπουδές, την κοινωνιολογία και την ιστορία της τεχνολογίας. Στα επόμενα κεφάλαια εστιάζω στη συγκρότηση του τεχνοκρατικού λόγου στην Ελλάδα, σε επίπεδο τεχνικό και πολιτικό, ενώ στο επίμετρο της διατριβής η έμφαση μεταφέρεται στις αναπαραστάσεις της Συγγρού και τις προσλήψεις του μοντέρνου χώρου.

Οι πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα έχουν σημασία για την Αθήνα, καθώς οι εκσυγχρονιστικές διαδικασίες διαμορφώνονται στη νέα πρωτεύουσα σε συνάρτηση με τη συγκρότηση της εθνικής ταυτότητας. Πρώτη πράξη για την ανάπτυξη της σύγχρονης ελληνικής πόλης συνιστά ο σχε-

1. Διδακτορική διατριβή (σύννοση), Τομέας Πολεοδομίας - Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, 2014. Τριμελής συμβουλευτική επιτροπή Μαρία Μαυρίδου (επιβλέπουσα), Βίλμα Χαστάογλου και Γιάννης Πολύζος.

2. Δρ. Αρχιτέκτονας - Πολεοδόμος ΕΜΠ, vgl1@hotmail.com

διασμός της πρωτεύουσας. Οι υποδομές, όπως και η πόλη, συγκροτούνται αρχικά σε θεσμικό επίπεδο. Στα μέσα του 19ου αιώνα διαμορφώνεται ένα πλαίσιο για τις διαδικασίες κατασκευής οδών σε εντός και εκτός σχεδίου περιοχές. Το πλαίσιο αυτό ακολουθεί ρυθμίσεις που όριζαν τις δυνατότητες παρέμβασης στα δικαιώματα ιδιοκτησίας σε χώρες της δυτικής Ευρώπης. Βλέπουμε λοιπόν πως την περίοδο αυτή είναι η νομοθεσία που θα χαράζει άξονες και υποδομές. Η διαδικασία αυτή βασίζεται σε μία αντίληψη κατά βάση τεχνοκρατική. Με τη συγκρότηση του ελληνικού κράτους οργανώνεται ένας πυρήνας εκπαιδευμένων τεχνικών που θα διεκδικήσει ρόλο πρωτοπόρου στον μετασχηματισμό της ελληνικής κοινωνίας. Η ομάδα αυτή συνδέθηκε με τον λόγο και με μέλη του σαινσιμονικού κινήματος που ήρθαν στην χώρα και εργάστηκαν στις τεχνικές υπηρεσίες του κράτους στην προσπάθεια να εφαρμόσουν τις ιδέες τους μέσω της δημιουργίας κοινωνικο-τεχνικών δικτύων.

Ακολουθώντας τις διεθνείς συζητήσεις, η ιδέα του εκσυγχρονισμού συναρτήθηκε στα μέσα του 19ου αιώνα με τη δημόσια υγεία και εξυγίανση μέσω της κατασκευής υποδομών. Στην κατεύθυνση αυτή διαμορφώνονται χώροι πρασίνου και εξοχικοί άξονες, όπως η οδός Φαλήρου, ενώ η επέκταση της πρωτεύουσας συνδέεται με τη δημιουργία αγροτικών οικισμών στην περιφέρειά της. Ο αγροτικός συνοικισμός στην αρχή του δρόμου προς το Φάληρο εγκρίθηκε το 1864. Καθώς οι απαλλοτριώσεις δεν προχώρησαν, κτηματίες της περιοχής προσέφυγαν στο δημοτικό συμβούλιο. Στην προσπάθεια προώθησης των συμφερόντων τους, τους βρίσκουμε να μιλάνε για αγρότες που «υποφέρουν τα χείριστα μην έχοντας χώρο για να συνοικισθώσι και θέσωσι τα ζώα των». Τους απασχολεί η εικόνα της πόλης που καταστρέφεται από την αυθαίρετη δό-

μηση και το κοινωνικό ζήτημα που προκύπτει από την υπερτίμηση της γης. Το δημοτικό συμβούλιο αποφάσισε τη δημιουργία συνοικισμού για τους αγρότες της Πλάκας και τριών προαστίων «χάριν των γεωργών και πενητών». Σε θεσμικό επίπεδο, είχε προηγηθεί ο ορισμός μιας ζώνης γύρω από το σχέδιο της Αθήνας όπου απαγορευόταν η δόμηση. Αν και ο νόμος στόχευε στην προστασία της περιαστικής γης, περιείχε εργαλεία που αναιρούσαν τη βασική του στόχευση. Ένα από αυτά ήταν η συνάρτηση των δικαιωμάτων δόμησης από το οδικό δίκτυο και τον χαρακτηρισμό περιαστικών αξόνων ως αστικών λεωφόρων. Από την πρώτη θεσμική της χρήση η έννοια της αστικής λεωφόρου δεν προέκυπε από χαρακτηριστικά των δρόμων, αλλά από το γεγονός ότι διαπερνούσαν τη ζώνη των πόλεων επιτρέποντας την ανέγερση οικοδομών.

Και ενώ η αγροτική γη εντάσσεται στη συζήτηση για την αστική ανάπτυξη, γίνεται ο ανασχεδιασμός του δρόμου προς το Φάληρο. Σε έκθεση του 1874 που σώζεται στα Γενικά Αρχεία του Κράτους ο αξιωματικός του Μηχανικού Ιωάννης Σέχος σημειώνει: *«Την διά περίπατον μάλλον χρησιμεύουσα οδόν Φαλήρου, μελετώ να διαγράψω ευθεία αρχόμενη από τον Καταστήματος της Εκθέσεως μέχρις, ει δυνατόν, του πρώτου απαντομένου υψώματος μετά τον Ιλισόν, ίνα ούτω από της αρχής της οδοῦ ταύτης ορατός καθίξεται ο του Φαλήρου κόλπος και εκτεταμένον έχει ενώπιον του ορίζοντα ο δια περίπατον εξερχόμενος προς το μέρος τούτο»*. Στην πρότασή του ο δρόμος έχει πλάτος 26 μέτρα και διπλή σειρά δένδροστοιχιών, ώστε να επαρκεί *«διά τας σημερινάς ανάγκας του περιπάτου»*. Είναι η περίοδος που η αγροτική περιοχή γύρω από τον Ιλισό αποκτά σύγχρονα κέντρα και μπιραρίες και η ανακατασκευή της λεωφόρου προς τη θάλασσα συναρτάται με τις νέες εγκαταστάσεις αναψυχής,

τα εξοχικά προάστια και τις μεταφορικές υποδομές που κατασκευάζονται στο φαληρικό πεδίο.

Το όραμα του Σέχου θα ενσωματωθεί στο σχέδιο επέκτασης της Αθήνας που εκπονήθηκε το 1885 από μέλη της γαλλικής αποστολής μηχανικών που ήρθαν στην Ελλάδα για την οργάνωση των έργων της Τρικομπικής περιόδου. Η γαλλική αποστολή μεσολάβησε στη μεταφορά νεωτερικών απόψεων για την πόλη και τις υποδομές. Με τον ίδιο τρόπο που η επαφή με το σαινσιμονισμό συνέβαλε στη συγκρότηση ενός πυρήνα ατόμων με πρόωμη τεχνοκρατική αντίληψη, η γαλλική αποστολή συνέχισε την παράδοση προσφυγής στην ξένη τεχνική βοήθεια, πρακτική η οποία εφαρμόστηκε σε πολλές χώρες της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Οι Γάλλοι τεχνικοί πέρα από τα οδικά, σιδηροδρομικά και λιμενικά έργα ασχολήθηκαν και με τον σχεδιασμό της Αθήνας. Το σχέδιό τους άνοιγε την πόλη προς την περιφέρειά της, αρθρώνοντας τους αστικούς και περιαστικούς δρόμους και μετασχηματίζοντας τη σχέση της με τη φύση. Μαζί με τη γειτονική επέκταση στη συνοικία Βαθρακονησίου που, όπως έδειξε η αρχειακή έρευνα ανατρέποντας προηγούμενες παραδοχές, εκπονήθηκε επίσης από τη γαλλική αποστολή, συνιστούν την πιο εκτεταμένη και φιλόδοξη επέκταση της πόλης τον 19ο αιώνα.

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς αποτελεί κεντρική συζήτηση για την οργάνωση του μοντέρνου χώρου. Και ενώ το σχέδιο επέκτασης της πόλης προς το Φάληρο θα συναντήσει αντιστάσεις, ξεσπά μια διαμάχη για τις απαλλοτριώσεις εθνικών/επαρχιακών οδών που διέρχονται από τα όρια της πόλης. Το ζήτημα ήταν ποιος ήταν υπόχρεος να καταβάλλει αποζημίωση, το κράτος, οι ιδιοκτήτες ή οι δήμοι. Η διαμάχη έβαλε σε δημόσια συζήτηση την κατανόηση υπεραξίας από την κατασκευή οδών και αποτυπώθηκε σε σειρά δια-

τάγματα τροποποίησης του σχεδίου στο αστικό τμήμα του δρόμου προς Φάληρο.

Η λεωφόρος Συγγρού, ο πλατύτερος δρόμος που είχε ποτέ η Αθήνα, κατασκευάστηκε τα πρώτα χρόνια του 20ού αιώνα. Η λεωφόρος πήρε το όνομα του Ανδρέα Συγγρού, γνωστού τραπεζίτη της διασποράς, καθώς τμήμα της περιουσίας του δόθηκε από την κληρονόμο του Ιφιγένεια Συγγρού για την κατασκευή του. Με ειδικό νόμο, που συνδύαζε τα καθεστώτα ρύθμισης του χώρου σε εντός και εκτός σχεδίου περιοχές και το κληροδότημα Συγγρού έγιναν οι απαλλοτριώσεις για την εφαρμογή του σχεδίου της γαλλικής αποστολής δύο δεκαετίες μετά τη θεσμοθέτησή του. Η Συγγρού είχε 35 μέτρα πλάτος, διπλές σειρές δενδροστοιχιών, ενώ ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ήταν ότι η οργάνωση των κινήσεων γινόταν σε αποκλειστικούς διαδρόμους κυκλοφορίας. Η πρακτική αυτή χρησιμοποιούνταν στο σχεδιασμό δρόμων αναψυχής στην Αμερική, όπου διαμορφώθηκε η τυπολογία των parkways. Οι parkways, σε αντίθεση με τα ευρωπαϊκά βουλεβάρτα, αποτέλεσαν βάση της προαστιακής ανάπτυξης. Συνιστούν ένα πρώιμο παράδειγμα κανονικοποίησης των λειτουργιών του δρόμου και ταυτόχρονα μια μορφή τοπιακής παρέμβασης. Κατά αντιστοιχία με τους parkways, στη λεωφόρο Συγγρού απαγορεύτηκε η μεταφορά φορτίων, επιβλήθηκε πρασιά στις ιδιοκτησίες, ενώ η χρήση της συνδέθηκε με την αναζήτηση αναψυχής μέσα από την ταχύτητα. Επιπλέον, δόθηκε σημασία στη φύτευση του άξονα και τη δημιουργία χώρου αστικού πρασίνου εκεί που συναντούσε την ακτή.

Για να εξετάσουμε τον τρόπο με τον οποίο εκφράστηκε η ιδέα τεχνικού εκσυγχρονισμού στη λεωφόρο Συγγρού δεν αρκεί η ανάλυση των υλικών της χαρακτηριστικών. Κοιτάζοντας τις κοινωνικές ομάδες που αναδύθηκαν

την περίοδο εκείνη διεκδικώντας τον χώρο τους, αυτές που έκαναν τη Συγγρού τον πλέον πολυσύχναστο άξονα για κόσμο εργατικό, που συνέρρεαν στα μαζικά θεάματα, τους αγώνες αυτοκινήτων και τις δοκιμαστικές πτήσεις, και βλέποντας πώς προσαρμόστηκαν νεωτερικές πρακτικές στο τοπικό πλαίσιο, διανοίγεται μια δυνατότητα υπέρβασης της ηρωικής αφήγησης του σχεδιασμού. Το πλήθος αυτό, προβάλλοντας τα αιτήματά του στον δρόμο, θα διεκδικήσει τον μοντέρνο χώρο συνδέοντας τους κάθε είδους νεωτερισμούς με την προσδοκία για ένα καλύτερο μέλλον. Βλέπουμε λοιπόν πως ενώ σε επίπεδο προθέσεων η λεωφόρος Συγγρού μεταφέρει κυρίαρχες διεθνώς πρακτικές κατοικίας και αναψυχής της αστικής τάξης, οι αναδυόμενοι αστικοί πληθυσμοί θα τη διεκδικήσουν σθεναρά. Κοιτάζοντας με όρους «κοινωνικής κατασκευής» το πέρας από τον εξοχικό προαστιακό δρόμο του 19ου αιώνα στη μηχανοκίνητη λεωφόρο του Μεσοπολέμου, προκύπτει πως η συγκρότηση αυτού του πρότυπου μοντέρνου δρόμου συναρτήθηκε με ανταγωνισμούς που βρίσκονται στον πυρήνα της παραγωγής του μοντέρνου χώρου. Αρχικά, στα όρια της λεωφόρου κατασκευάστηκαν πολυτελείς οικίες με πρασιές. Η τυπολογία αυτή δεν όρισε την ανάπτυξη της περιοχής, η οποία συναρτήθηκε με την έλευση των προσφύγων, ένα γεγονός απρόβλεπτο και ανατρεπτικό της οποιας συνέχειας. Για την υπέρβαση της ηρωικής αφήγησης του σχεδιασμού δεν πρέπει να ξεχνάμε πως ανάλογες ρήξεις εκτυλίχθηκαν στο εσωτερικό δυτικών κοινωνιών, τις οποίες αντιλαμβανόμαστε συχνά στατικά ως *δυτικό παράδειγμα*. Η αποδοχή της πολλαπλότητας του χώρου αποτελεί στην κατεύθυνση αυτή προϋπόθεση για την αναγνώριση της αντιφατικότητας των νεωτερικών διαδικασιών.

Με το πρόγραμμα εθνικής οδοποιίας του Μεσοπολέμου, η προσπάθεια

ορθολογικής οργάνωσης του χώρου μετατοπίζεται από την πόλη στον εθνικό χώρο. Στο εγχείρημα αυτό η λεωφόρος Συγγρού θα αποτελέσει ενδιαμεσοτόπο πειραματισμού. Είχε προηγηθεί ο σχεδιασμός της παραλιακής λεωφόρου Αθηνών -Σουνίου από το υπουργείο Συγκοινωνιών σε μία περίοδο κατά την οποία ο σχεδιασμός οδών βρισκόταν διεθνώς στην αιχμή του χωρικού σχεδιασμού. Τα οδικά έργα –μαζί με την ίδρυση προσφυγικών οικισμών– προκάλεσαν πρωτόγνωρες ανακατατάξεις στον χώρο. Η υλοποίησή τους, με την ανάθεσή τους υπεργολαβικά πρώτα σε μεγάλες τεχνικές εταιρείες και μετά σε πλήθος μικρών σε τοπικό επίπεδο, δημιούργησε έναν καταμερισμό που δεν μετέβαλε τις υπάρχουσες κοινωνικές ιεραρχίες. Όπως και η παραγωγή της πόλης, η κατασκευή του οδικού δικτύου αποτέλεσε πεδίο συμμαχιών και συναινέσεων μεταξύ κράτους και διαφορετικών ομάδων. Με τον τρόπο αυτό, οι εντάσεις ανάμεσα στις υποσχέσεις και τους αποκλεισμούς της νεωτερικότητας απόκτησαν υλική μορφή, συγκροτώντας ένα χώρο που διέφερε από το δυτικό παράδειγμα, αν και προέκυψε από εξίσου νεωτερικές διαδικασίες.

Οι λογοτέχνες της γενιάς του 1930 θα χρησιμοποιήσουν τη λεωφόρο Συγγρού ως σύμβολο για να τοποθετηθούν στις ιδεολογικές διαμάχες της περιόδου. *«Η λεωφόρος Συγγρού κυλά μέρα και νύχτα προς την ακτή του Φαλήρου τους νεογέννητους και ανέκφραστους ακόμα ρυθμούς ενός λυρισμού που γυρεύει δυνατούς ποιητές»*, γράφει το 1929 ο Θεοτοκάς στο *Ελεύθερο Πνεύμα*. Περισσότερο γόνιμο από το να δώσουμε στις παραπάνω διαδικασίες αυτοτελή αξία είναι να τις καταλάβουμε ως ανοιχτές σε νοηματοδοτήσεις στο πλαίσιο πολιτικών διεργασιών. Παρότι η κατασκευή δρόμων δεν χειραφετεί εξ ορισμού, στην Ελλάδα συνέβαλε στην κοινωνική διάχυση της τεχνολογίας, δίνοντας ευκαι-

ρία σε μη προνομιούχες ομάδες να προσεγγίσουν αγαθά από τα οποία ήταν αποκλεισμένες. Οι δρόμοι, ως συνδέσεις αλλά και διαδικασίες υλοποίησης, αποτέλεσαν πεδίο διαπραγμάτευσης με κρίσιμο ρόλο στην κοινωνική κινητικότητα και την ανάδυση των μεσαιών στρωμάτων.

Διατρέχοντας τις αφηγήσεις της διατριβής, αναδύονται κατά τη γνώμη μου τα εξής σημεία:

- Συνεισφέροντας στη συζήτηση για τη νεωτερικότητα, η οποία εμφανίζει κρίσιμες αντιφάσεις, προκύπτει πως η προσέγγιση των νεωτερικών διαδικασιών «από τα κάτω» και η σύνδεσή τους με υλικές εκφράσεις της μοντέρνας εποχής, όπως οι υποδομές, μπορεί να αναδείξει τη σύνθετη γεωγραφία της νεω-

τερικότητας συμβάλλοντας στην υπέρβαση απλουστευτικών τρόπων σκέψης.

- Στη διατριβή επιχειρήσα να φέρω σε διάλογο τη συζήτηση για την κοινωνική παραγωγή του χώρου με κριτικές προσεγγίσεις της ιστορίας της τεχνολογίας. Η προσπάθεια αυτή, η οποία είχε ως αφετηρία τη μελέτη της λεωφόρου Συγγρού, μπορεί να οδηγήσει σε χρήσιμες συγκλίσεις.

- Η συζήτηση για τον φετιχισμό ξεκίνησε από τη συνειδητοποίηση της γοητείας που άσκησε το εκσυγχρονιστικό πρόταγμα, όχι μόνο στις αστικές ελίτ, αλλά και σε ευρύτερες ομάδες πληθυσμού. Αυτό όμως που δεν φαίνεται στην ηρωική αφήγηση της λεωφόρου είναι ότι οι νεωτερικές διαδικασίες συγκροτήθηκαν μαζί με την κοινωνική

παραγωγή του χώρου. Ισχυρίζομαι δηλαδή πως η αδυναμία κατανόησης των χωρικών σχέσεων βρίσκεται στον πυρήνα του «φετιχιστικού χαρακτήρα» της Συγγρού και γενικά των δρόμων στην Ελλάδα.

Α. Αρχειακές πηγές

Γενικά Αρχεία του Κράτους (ΓΑΚ),
Αθήνα

Διπλωματικό και Ιστορικό Αρχείο του
Υπουργείου Εξωτερικών,
Αθήνα

Πρακτικά των συζητήσεων του Δημο-
τικού Συμβουλίου Δήμου Αθη-
ναίων

Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας
της Ελλάδος

Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών
«Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος»



Αττική, 1932. Πηγή: Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδος.

Αρχείο χαρτών του Υπουργείου Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), Αθήνα

B. Ενδεικτική βιβλιογραφία

Αγριαντώνη Χριστίνα (2003), «Χτίζοντας την Αθήνα. Η διαμόρφωση του κατασκευαστικού Τομέα στο πρώτο Μισό του 20ού αιώνα», στο *Ο Ελληνικός Αστικός Χώρος*. Αθήνα: Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας.

Καραδήμου-Γερόλυμπου Αλέκα (2002), *Καταβολές και Εξέλιξη της Νεώτερης Ελληνικής Πόλης*, Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης - Πανεπιστημιακό Τυπογραφείο.

Μπογιατζής Βασίλης (2012), *Μετέωρος Μοντερνισμός: Τεχνολογία, Ιδεολογία της Επιστήμης και Πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Αθήνα: Ευρασία.

Aibar Eduardo and Wiebe E. Bijker (1997), “Constructing a City: The Cerdū Plan for the Extension of Barcelona”, *Science, Technology, & Human Values* 22, no. 1: 3 -30. doi:10.1177/016224399702200101.

Harvey David (2006), *Paris, Capital of Modernity*. New York: Routledge.

Hastaoglou-Martinidis Vilma (1995), “City Form and National identity: Urban Designs in the Nineteenth-Century Greece”, *Journal of Modern Greek studies* 13: 99-123.

Mom Gijs and Tissot Laurent, eds (2007), *Road History. Planning, Building and Use. Collection History of Transport, Tourism and Travel*. Suisse: Alphil editions.

Nasr Joe and Mercedes Volait (2003), *Urbanism imported or exported?*, Chichester: Wiley Academy.

Picon Antoine (πρώτη έκδοση 2002), *Οι Σαινσιμονιστές. Ορθός λόγος, φαντασιακό, ουτοπία*, Αθήνα: Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς.

Wagner Peter (1994), *A Sociology of Modernity: Liberty and Discipline*, London: Routledge.