

# Γλυπτά αρχιτεκτονικά τοπία\* με οικολογική συνείδηση

Μανώλης Ηλιάκης  
MA Architecture & Spatial Culture  
email:iliakis@lycos.com

\*ΓΛΥΠΤΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΤΟΠΙΑ®  
Νέλλα Γκόλαντα  
Γλύπτρας Τοπίου

Ασπασία Κουζούπη  
Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ  
Urban Landscape Architect MAS.ETH



Εικ. 1 Με κόκκινο χρώμα σημειώνονται οι περιοχές της παρέμβασης. (Ψηφιακή επεξεργασία Αεροφωτογραφίας Γιάννης Τραγάκης)

Ξεκινώντας με την παραδοχή ότι η Αττική οδός τραυματίζει σοβαρά το Αττικό τοπίο, αλλά παράλληλα αποτελεί ένα ζωτικής σημασίας έργο για τη λειτουργικότητα της πόλης, ερχόμαστε αντιμέτωποι με μια αντίφαση η οποία εκφράζει γενικότερα το σύγχρονο πολιτισμό της παγκοσμιοποίησης.

Αυτή την αντίφαση είχαν να αντιμετωπίσουν η γλύπτρια τοπίου Νέλλα Γκόλαντα και η αρχιτέκτονας Ασπασία Κουζούπη στην περιφερειακή λεωφόρο Υμηπτού της Αττικής οδού. Η ίδια αντίφαση, τις οδήγησε ενδεχομένως στο σχόλιο για τα όρια μεταξύ του φυσικού τοπίου και της ανθρώπινης παρέμβασης. Η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηπτού αποτελεί ένα τμήμα του ανατολικού ορίου της αστικής ανάπτυξης του λεκανοπέδιου και είναι ένα νέο, σαφές όριο μεταξύ βουνού και πόλης. Στο έργο τους γίνεται μια επαναδιαπραγμάτευση για το πώς φαινομενικά ετερόκλητα στοιχεία ή “άχρηστα” υλικά τα οποία ανακυκλώνονται, μπορούν να αποτελέσουν μια σύγχρονη πρόταση για ένα κατασκευασμένο τοπίο που συνυπάρχει με το φυσικό και καταργεί στερεοτυπικές εικόνες που έχουμε για το “ασφυκτικό” αστικό τοπίο.

“Είναι εντελώς αβάσιμο να αντιλαμβανόμαστε το μη-ανθρώπινο περιβάλλον ως ένα αγνό, αθώο σκηνικό περιφραγμένο και προστατευμένο από τα προϊόντα της ανθρώπινης εργασίας - πόλεις, δρόμους, αγρούς κ.λπ.. Το γεγονός ότι έχουμε δημιουργήσει μια έννοια της “φύσης” σε αντιδιαστολή προς τον “πολιτισμό” είναι ένα σύμπτωμα της αποξένωσής μας από τα οικολογικά συστήματα που ο πολιτισμός διαβρώνει και μεταμορφώνει!” Τα παραπάνω γράφτηκαν από τους Ellen Lupton και Abbott Miller το 1994 στο περιοδικό Visible Language. Αυτά τα λόγια επιβεβαιώνουν και προαναγγέλλουν πολύ σημαντικές επεμβάσεις σε φυσικά τοπία, με οικολογική συνείδηση και καλλιτεχνική αξία. Η επαναχρησιμοποίηση των πεταμένων υλικών του εργοταξίου ως θραύσματα καταστροφής ενός παρθένου φυσικού τοπίου, μας οδηγεί να εντάξουμε το έργο σε μια αντίληψη ήπιων επεμβάσεων και ανακύκλωσης οικοδομικών υλικών, που συναντάμε όλο και πιο συχνά στην αρχιτεκτονική τοπίου σήμερα.

Η ανακύκλωση υλικών με τα οποία κατασκευάστηκε ο οδικός άξονας, τα οποία οι δύο δημιουργοί αντιλαμβάνονται ως “υλική βάση του οδικού τοπίου”, συνέβαλε στη μεγαλύτερη δυνατή οικονομία, μείωσε το κόστος κατασκευής, των μεταφορικών και της τεχνολογίας σε πολλές από τις φάσεις δημιουργίας των έργων.

Χρησιμοποιήθηκαν παράγωγα των εκβραχισμών και της εκσκαφής που έγιναν κατά τη διάνοιξη του οδικού άξονα, τιμεντένια δοκίμια από τις διάφορες φάσεις κατασκευής, τιμεντένια στοιχεία του εργοταξίου (L blocks), μεταλλικός οπλισμός που δεν χρησιμοποιήθηκε, ανακλαστικές επιφάνειες σε διάφορα χρώματα και κατεστραμμένες πινακίδες. Οι ανακλαστικές επιφάνειες φωτίζονται το βράδυ από τα φώτα των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα να μην χρειάζεται τεχνητός φωτισμός για την ανάδειξή τους. Με αυτόν τον



Εικ. 2 Τοιχείο αντιστήριξης σε διάλογο με τον βράχο και το μεταβαλλόμενο φως (Φωτογράφος Εριέτα Απάλη).

Ellen Lupton και Abbott Miller, “Decon-struction and Graphic Design”, Visible Language Vol 28, No 4, 1994. Μετάφραση: Μίλτος Φραγκόπουλος

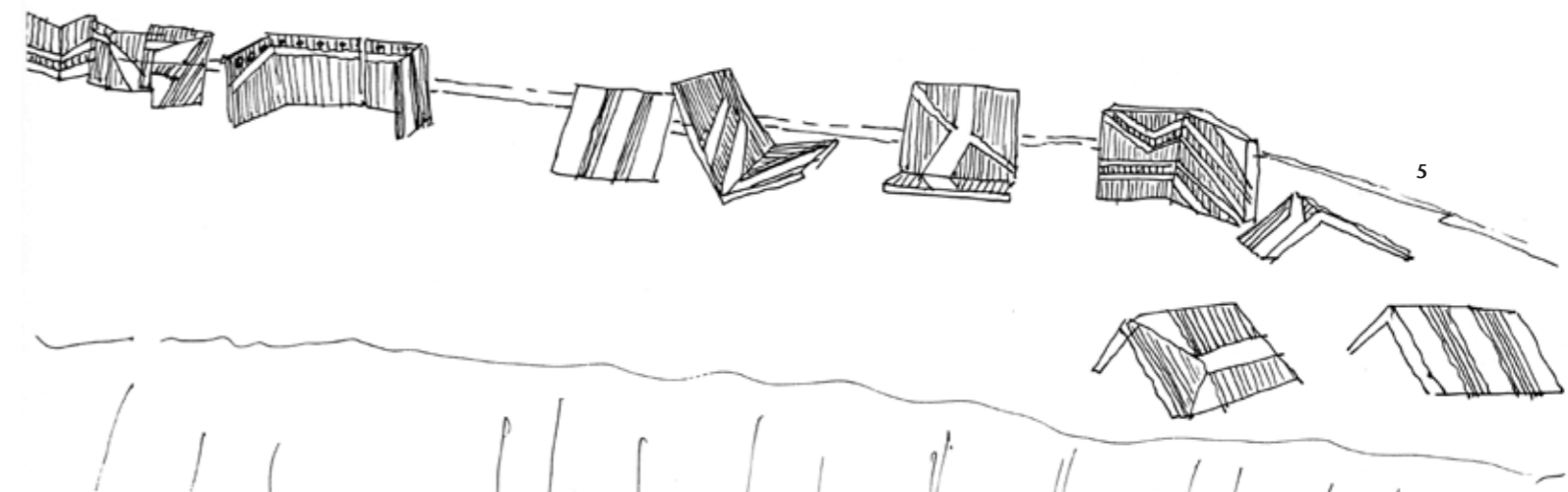
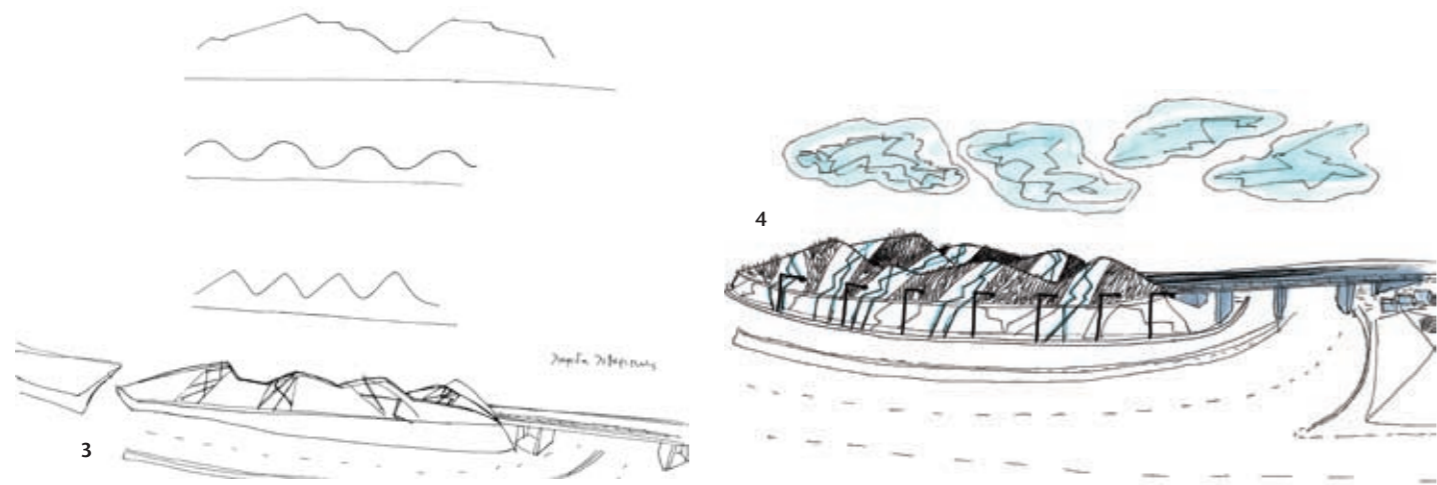
τρόπο εξοικονομείται ενέργεια. Όλες οι επεμβάσεις δουλεύτηκαν με “χειρωνακτικό τρόπο”, χωρίς κάποια αυστηρή μελέτη εφαρμογής. Υπήρχε πάντα μια σαφής πρόθεση, η υλοποίηση της οποίας γινόταν με τον επί τόπου σχεδιασμό. Αυτή η τεχνική χαρακτηρίζει σχεδόν όλα τα έργα της Νέλλα Γκόλαντα και αποτελεί τη συνέχεια μιας σημαντικής σχεδιαστικής προσέγγισης που κληρονομήσαμε από τον Δημήτρη Πικιώνη. Τα τοπία που προκύπτουν από αυτή τη δημιουργική διαδικασία είναι νέα ως προς τη γλυπτική τους δομή και τον ιδεολογικό προσανατολισμό τους αλλά παλαιά, δηλαδή γνώριμα, ως προς τα εγγενή χαρακτηριστικά τους. Όπως λένε οι δημιουργοί του έργου, η έννοια της “αισθητικής” ανάπλασης που τους ζητήθηκε από την κοινοπραξία της Αττικής Οδού δεν αποτέλεσε και την ολόπια της πρόθεσής τους. Παραθέτοντας αποσπάσματα και θραύσματα από την ανακοίνωση της ομάδας τους “Γλυπτά Αρχιτεκτονικά Τοπία” στο διεθνές συνέδριο του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης “Αρχιτεκτονική Τοπίου: Εκπαίδευση, Έρευνα και Εφαρμοσμένο Έργο”, αλλά και από σημειώσεις της Ασπασίας Κουζούπη σχετικές με το έργο αυτό, πληροφορούμαστε τόσο για την πορεία της κατασκευής του έργου όσο και για την πορεία της συνδυασμένης σκέψης των δύο δημιουργών.

“Εργαστήκαμε δουλεύοντας με τις αισθήσεις και όχι με την αισθητική. Κάνοντας αλληπάλληλες διαδρομές με το αυτοκίνητο κατά μήκος του τότε ακόμη υπό διάνοιξη οδικού άξονα, αφιερωθήκαμε για ένα μεγάλο διάστημα στην παρατήρηση και την διαρκή πληροφόρησή μας από τους ειδικούς τεχνικούς του έργου. Έτσι, στοχευμένα προβάλλοντας την ταχύτητα του οχήματος πάνω στο βουνό, εικονικά, ενώ μεγάλο μέρος του βουνού ήταν ακόμη εκεί, όταν αρχίσαμε να εργαζόμαστε για αυτό το έργο. Αντιληφθήκαμε τις συνέχειες και τις α-συνέχειες που δημιουργούνταν στο τοπίο από την επί-θεση (επι-τοποθέτηση) του οδικού τόπου στον τόπο του βουνού. Καθώς η κίνηση των οχημάτων είναι ταχεία στην Δ.Π.Α.Υ., δημιουργήσαμε χώρους οι οποίοι επιδέχονται πολλαπλές και διαφορετικές ή συμπληρωματικές αναγνώσεις, ανάλογα με την ώρα και την οπτική γωνία του παρατηρητή. Έτσι αντί για στατικές μονοδιάστατες κατασκευές επιτρέπουν συνεχείς διαφορετικές οπτικές προσεγγίσεις. Χρησιμοποιήσαμε παιχνίδια παραλλακτικής όρασης και παιχνίδια με τις κλίμακες, τα οποία ενεργοποιούν την ταχύτητα και τη θέση του οχήματος ως γενεσιουργό αίτιο μιας διαφορετικής κάθε φορά πιθανότητας ανάγνωσης. Έτσι η ταυτότητα του έργου γίνεται ρευστή, και διακέεσαι προς το βουνό και την πόλη, δημιουργώντας έναν τόπο συνύπαρξης άστεως και βουνού, εκεί που υπήρχε κίνδυνος ενδεχομένως να βρισκείται ένα σύνορο ανάμεσα στα δυο αυτά δυνατά στοιχεία. Οι επεμβάσεις μας υλοποιήθηκαν στις εξής περιοχές: Στα μέτωπα των βράχων που αποκαλύφθηκαν από τους εκβραχισμούς κατά τη διάνοιξη του δρόμου και τα τιμεντένια

τοιχεία (βραχοπαγίδες), όπου ακολουθούν το δρόμο. Στο σύμπλεγμα των μεγάλης κλίμακας νησίδων - κενών χώρων που δημιουργήθηκαν στον κεντρικό κόμβο με την λεωφόρο Κατεχάκη. Στις νησίδες του κόμβου με την οδό Αναστάσεως. Επίσης, έγιναν χρωματικές προτάσεις σε όλο το μήκος του οδικού άξονα. Αναλυτικότερα: Κατά τη διάνοιξη του δρόμου, καθώς ο συγκεκριμένος οδικός άξονας κινείται κατά μήκος της δυτικής παρειάς του Υμηπτού, έγιναν πολλοί εκβραχισμοί. Εργαστήκαμε κατά μήκος της τομής του ορεινού όγκου, επεξεργαζόμενες το “σύνορο” μεταξύ βράχου και δρόμου. Αρχικά τα μέτωπα των βράχων που αποκαλύφθηκαν επρόκειτο να σκεπαστούν από τοιχεία ενιαίου ύψους 7μ., αποξενώνοντας τον οδικό άξονα από το βουνό, αποκλείοντας την άμεση οπτική επαφή των επιβατών των οχημάτων από σημεία εκπληκτικής θέας. Η πρόταση αναπτύχθηκε σε τρεις παραμέτρους:

- Σε άμεση και συνεχή συνεργασία με τα συνεργεία του έργου, και φυσικά τηρώντας όλους τους κανόνες ασφαλείας της σύμβασης, τα τοιχεία αυτά -τα οποία λειτουργούν ως βραχοπαγίδες- έχουν ύψος μεταβλητό, ώστε εκεί που χρειάζεται, να είναι ψηλότερα, ενώ σε άλλα σημεία, πολύ χαμηλότερα. Το αποτέλεσμα είναι πως τα τοιχεία αυτά ακολουθούν αρμονικά τις κλίσεις της κορυφογραμμής των βράχων, με τρόπο που όχι μόνο δεν τους καλύπτει ομοιόμορφα, αλλά τους αναδεικνύει. Επίσης, σε πολλά σημεία υπάρχουν παύσεις αυτών των τοιχείων, αποκαλύπτοντας μικρές και μεγάλες χαράδρες του βουνού.
- Οι εκβραχισμοί έγιναν έτσι, ώστε να παρουσιάζουν δυναμικά και αισθητικά την όψη του κορμμένου αυτού βράχου.





**Εικ. 3** Σχηματοποίηση γλυπτών λόφων σε διάλοφο με τις γειτονικές κορυφογραμμές. (Σχέδιο Ασπασία Κουζούπη)

**Εικ. 4** Λωρίδες φύτευσης, λιθορριπής και ανακλάσεων διατρέχουν τους λοφίσκους. (Σχέδιο Ασπασία Κουζούπη)

**Εικ. 5** Γραμμικά μοτίβα και ανακλαστικές λωρίδες στο σύμπλεγμα προκατασκευασμένων L-blocks. (Σχέδιο Ασπασία Κουζούπη)

**Εικ. 6** Ο κόμβος Κατεχάκη: κινούμενοι από αριστερά διακρίνουμε τις περιοχές [b], [a], [c]. (Φωτογράφος Johanna Weber)

**Εικ. 7** Ο τρόπος φύτευσης των μικρο-λόφων αναδεικνύει τις 4 εποχές. (Φωτογραφία Νέλλα Γκόλαντα)

**Εικ. 8** Συναρτήσει της ταχύτητας και θέσης του οχήματος η θέαση μεταβάλλεται. (Φωτογράφος Δημήτρης Καλαποδάς)

**Εικ. 9** Σύμπλεγμα L-blocks: στερεομετρία και ειδικό βάρος αρθρώσεων την σύνθεση (Φωτογράφος Δημήτρης Καλαποδάς).

• Σε ορισμένα συγκεκριμένα σημεία εφαρμόστηκαν ελαφρές καμπυλώσεις στον ξυλότυπο των τοιχιών, δίνοντας βάθος στοτσιμεντένιο μέτωπο, και συγχρόνως έγινε ένα παιχνίδι με την οριογραμμή του τοιχίου. Δημιουργήθηκε έτσι μια γραμμή κορυφής του τοιχίου κυματιστή, η οποία ελαφρώς την αυστηρότητα των γραμμών του οδικού έργου, παραπέμποντας στην ακανόνιστη κορυφογραμμή του τοπίου του βουνού. Άλλοτε εισάγοντας κοίλες υποδοχές για τους στύλους ηλεκτροφωτισμού της οδού, και σε άλλα σημεία κυρτές επιφάνειες μέσα στα πλαίσια της οριογραμμής του τοιχίου. Στον μεγάλο κόμβο μεταξύ της Δ.Π.Α.Υ. και της λεωφόρου Κατεχάκη από τη χάραξη των δρόμων δημιουργήθηκαν μεγάλοι κενοί χώροι, μη προσπελάσιμοι από πεζούς, οι οποίοι μας δόθηκαν προς διαμόρφωση.

(Πρόκειται για τις νησίδες a, b, c, που φαίνονται στην αεροφωτογραφία.) Τους χώρους a, b τους παραλάβαμε ήδη κατεστραμμένους καθώς χρησιμοποιούνταν ως χώροι εναπόθεσης μπαζών κατά την διάρκεια των εργοταξιακών εργασιών. Τα ίχνη του προϋπάρχοντος σε αυτά τα σημεία βουνού είχαν ήδη σκεπαστεί, και το θέαμα των μεγάλων σωρών από μπάζα αλλοίωσε καταστροφικά την κλίμακα του τοπίου. Οι νησίδες αυτές, έχουν την προνομιακή θέση να βρίσκονται στο οπτικό πεδίο των επιβατών των οχημάτων ανάμεσα στα βουνά και τους λόφους που στεφανώνουν την Αθήνα. Η πορεία της δράσης μας σε αυτούς τους 2 χώρους είχε ως πρώτο βήμα το γλυπτικό πλαίσιο των μπαζών ως βάση ενός γλυπτού μικρο-τοπίου. Πάνω στα ήδη εναποθεμένα μπάζα, δημιουργήσαμε αρχικά -σε συνεργασία με τους

χειριστές εκσκαφών- οπτικές φυγές προς τα γύρω βουνά όπου ήταν δυνατό, και στη συνέχεια προχωρήσαμε στην γλυπτική διαμόρφωση του υλικού έτσι ώστε να δημιουργούν λοφίσκους, σαν ένα συμπύκνωμα του γύρω τοπίου. Για λειτουργικούς λόγους (για την σωστή κίνηση των όμβριων), προτείνουμε στις χαράδρες να γίνει λιθορριπή, οπτικοί διάδρομοι από άσπρες ακανόνιστες γεωμετρίας μαρμαρόπετρες, εντείνοντας οπτικά τις φυγές στο τοπίο. Η δυναμική αυτών των χώρων έγκειται στην οπτική απάτη (trompe l'oeuil) σχετικά με την αληθινή τους κλίμακα, καθώς, προβαλλόμενοι στο τοπίο, οι λοφίσκοι αυτοί ισορροπούν σε μέγεθος με τα μακρινά βουνά. Το νέο τοπίο με τους λοφίσκους διατρέχεται από λωρίδες φύτευσης με κλωρίδα σε διάλογο με αυτή του Υμηττού, τις οποίες, σαν κορδέλες, σχεδιάσαμε ώστε να ακο-

λουθούν τα ίχνη των παλιών ισούψων καμπύλων του Υμηττού. Η θέαση αυτού του χώρου εντείνεται την ημέρα από την διασπορά μεταλλικού χρώματος συμπανών κύβων ακμής 20cm μέσα στις λιθορριπές, τους οποίους συλλέξαμε από τατσιμεντένια δοκίμια του εργοταξίου, αλλά και για την νύχτα λειτουργεί η διαδραστική, τυχαία ενεργοποίηση από τους προβολείς των αυτοκινητιστών των ανακλαστικών που προσαρμόσαμε στους κύβους. Αυτά τα στοιχεία ημερήσιου και βραδινού φωτισμού του έργου έρχονται σε άμεσο διάλογο με τις ανακλάσεις την ημέρα στα τζάμια σε διάσπαρτα σημεία στην πόλη, και στα νυχτερινά της φώτα. Παράλληλα, οι λευκές λιθορριπές με τα διάσπαρτα Φώτα ή τις ανακλάσεις, εν δυνάμει παραπέμπουν σε ποτάμια νερού ή φωτός, σε γαλαξίες ή πόλεις. Η τρίτη νησίδα (c), είναι ένα τριγωνικής κάτοψης κομμάτι βράχου στην πάνω επιφάνεια του οποίου το βουνό έχει μείνει στο μεγαλύτερο μέρος άθικτο. Εκεί οι επεμβάσεις μας αποφασίσαμε να περιορίζονται στο πίσω κατεστραμμένο τμήμα, όπου, θέλοντας να κάνουμε μια αναφορά στο όριο της πόλης, συνθέσαμε ένα σύμπλεγμα από στοιχεία, τα οποία αναδιπλώνονται ορίζοντας έναν τεθλασμένο άξονα. Στην σύνθεση αυτή έγινε επανάχρηση προκατασκευασμένωντσιμεντένιων στοιχείων (L), τα οποία είχαν προηγουμένως χρησιμοποιηθεί στο εργοτάξιο σαν κινητά στοιχεία αντιστήριξης. Τα στοιχεία αυτά τοποθετήσαμε καθοδηγώντας τους χειριστές γερανών, έχοντας ως οδηγό την τρισδιάστατη δυναμική του κάθε προκατασκευασμένου στοιχείου ως μονάδα αλλά ταυτόχρονα ως μέρος της σύνθεσης. Στη συνέχεια τα βάζαμε με τρόπο που να αναδειξουμε την τεθλασμένη γραμμικότητα της σύνθεσης και την αντίστιξη της συνέχειας με την

αποσπασματικότητα του ορίου που ορίζει στον χώρο. Με τον τρόπο αυτό, ενεργοποιείται το φαινόμενο της παραλλακτικής όρασης, καθώς ο επιβάτης ενός κινούμενου οχήματος έχει μια διαφορετική άποψη του συνόλου αυτού, ανάλογα με την ώρα, τη θέση του οχήματος και την ταχύτητα που έχει αναπτύξει. Την οπτική συμπλήρωσή της σύνθεσης και την ανάπτυξη του δυναμικού της την νύχτα αντιμετωπίσαμε με την χρήση ανακλαστικών γραμμικών στοιχείων φωτισμού. Ο κόμβος της οδού





**Εικ. 10,11,12** Κόμβος Αναστάσεως, ανατολικά: decourage, ανασύνθεση, οπτικό σημειολογικό παιχνίδι. οδικών σημάτων. (Φωτογράφος Johanna Weber)

**Εικ. 13,14,15** Κόμβος Αναστάσεως δυτικά, ένας λειμώνας: L-blocks, i-blocks, μεταλλικός οπλισμός, ανακλαστικά σμίλη. (Φωτογράφος Johanna Weber)

Αναστάσεως αποτελεί ένα από τα σημαντικά σημεία θέασης της πόλης. Στην νησίδα που αναλάβαμε προτείναμε έναν συνδυασμό αξονικών φυτεύσεων κυπαρισσιών -ενός κατεξοχήν κατακόρυφου δέντρου- και τεχνητών προκατασκευασμένων στοιχείων (L και blocks) τα οποία τοποθετήθηκαν και αυτά σχηματίζοντας άξονες που δείχνουν προς τη θεά της πόλης. Τα τσιμεντένια αυτά στοιχεία δεν βάφτηκαν αυτή τη φορά, επιλέξαμε να μείνουν “ωμά” όπως όταν ήταν σε χρήση κατά τη κατασκευή του οδικού έργου.

Παρόλα αυτά εξαρτήσαμε πάνω τους συγγενή τους στοιχεία: Από τα L-blocks εξαρτήθηκαν συνδυασμένες φόρμες κομμένες από μεταλλικά πλέγματα (decourage). Τα μεταλλικά πλέγματα (ίδιο υλικό με τον σκελετό των στοιχείων L) σποραδικά διανθιστήκαν με πλεγμένες λεπτές λωρίδες ανακλαστικού υλικού. Έτσι τα μεταλλικά “σύννεφα” φωτίζονται τη νύχτα χωρίς χρήση ηλεκτρικού ρεύματος. Τα γραμμικά σμίλη των I-blocks χρησιμοποιήθηκαν ως βάση για να δημιουργηθεί ένα δάσος από ανακλαστικά, παραπέμποντας άμεσα και στον τρόπο που σηματοδοτούνται με ανακλαστικά όταν χρησιμοποιούνται στα οδικά έργα υπό εξέλιξη.

Τα χρώματα που επιλέξαμε κατά μήκος της Δ.Π.Λ.Υ. είναι μια ανοιχτή απόχρωση γκρι και ένα ασημένιο έτσι ώστε τα τοιχεία, τα τούνελ και τα υπόλοιπα τσιμεντένια στοιχεία να αποπνέουν μια αίσθηση ανάλαφρη που τα συνδέει με τον αττικό ουρανό ώστε να χάσουν το συντριπτικό βάρος της συμπαγούς μορφής τους. Το ασημένιο, σε κάποιες περιπτώσεις, το οποίο με τις ανακλαστικές του ιδιότητες διαφοροποιείται από το γκρι, ανάλογα με την φωτεινότητα κάθε ημέρας και ώρας, δίνει ένα μεταβλητό και ενδιαφέρον αποτέλεσμα. Στο σύνολό της η επέμβασή μας, εισάγει “υβριδικά” τοπία στους χώρους που μας δόθηκαν προς διαμόρφωση, στοχεύοντας σε μια διαρκή υπόμνηση του φυσικού και ανθρωπογενούς τοπίου της ευρύτερης περιοχής. Με την ύπαρξη των τεχνημάτων αυτών, μικρότερα τοπία συναντούν μεγαλύτερα, σε περιοχές κατά μήκος της κίνησης των οχημάτων, δημιουργώντας μια αλληλουχία που αναφέρεται στις αλλαγές στο τοπίο που συναντούν

οι ταξιδιώτες κατά μήκος μεγάλων διαδρομών. Ήταν άλλωστε σαφής η θέση μας αντιμετωπίζοντας εξαρχής τον μετασχηματισμό του τοπίου στην Δυτική Περιφερειακή Υμηττού αντί σημειακών γλυπτικών κατασκευών να αντιμετωπιστεί το τοπίο ως ολότητα συμπληρώνοντας τις α-συνέχειες του φυσικού / αστικού με το οδικό τοπίο. Αντιμετωπίζοντας τα υλικά και τα μηχανήματα που διέθετε το εργοτάξιο ως την υλική βάση του οδικού τοπίου εργαστήκαμε πάνω σε εναλλακτικές χρήσεις τους ανακυκλώνοντάς τα, χρησιμοποιώντας τα με τρόπο, ώστε να άρουμε τη συνήθη μονοσήμαντή τους ταυτότητα.”

Οι τυπικά διαφορετικές ιδιότητες των δύο δημιουργών λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία για την ολοκλήρωση ενός συνολικού έργου τέχνης που δεν χρειάζεται να το κατατάξει κανείς στον τομέα της γλυπτικής ή της αρχιτεκτονικής τοπίου. Εξάλλου, πολλά σύγχρονα έργα τέχνης και αρχιτεκτονικής έχουν αυτό το χαρακτήρα και είναι προϊόν της συνεργασίας δημιουργών που προέρχονται από διαφορετικές τέχνες.

#### Σημειώσεις

1. Οι προτάσεις υλοποιήθηκαν με την υποστήριξη της Ε.Υ.Δ.Ε.-Σ.Ε.Α. του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. και μελετητικών γραφείων της κοινοπραξίας “ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ”, καθώς και των κατασκευαστικών εταιριών της κοινοπραξίας που είχαν αναλάβει την περάτωση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού [Δ.Π.Λ.Υ].
2. “Attiki Odos Landscapes between Highway and Nature” διακρίθηκε στην επιλογή των Finalists για το 2004 European Prize for Urban Public Space και εκτείνεται στην ιστοσελίδα του European Archive of Urban Public Space.
3. Το έργο αυτό έχει παρουσιαστεί σε διεθνείς διοργανώσεις τοπίου, μεταξύ άλλων έχει εκτεθεί στην 3η Biennale Τοπίου της Βαρκελώνης και ως ανακοίνωση της ομάδας “Γλυπτά Αρχιτεκτονικά Τοπία / Sculpted Architectural Landscapes” παρουσιάστηκε στο Διεθνές Συνέδριο Architecture 3000 του Πολυτεχνείου της Βαρκελώνης UPC (2004), και στο διεθνές συνέδριο του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης “Αρχιτεκτονική Τοπίου: Εκπαίδευση, Έρευνα και Εφαρμοσμένο Έργο” (2005).
4. Εκτέθηκε με εκτενή παρουσίαση στην μονογραφική έκθεση “Paysages Hybrides: Sculpted Architectural Landscapes: Nella Golanda + Aspasia Kouzouri” curator Christophe Catsaros, 2007 Cite Universitaire, Paris.

#### Βιβλιογραφία - αναφορές

“Αττικό Τοπίο” Θέματα χώρου και τεχνών, τεύχος 2005 • “Τόπος - Ταυτότητα - Ετερότητα” Η Αρχιτεκτονική ως Τέχνη - περιοδική έκδοση του Συλλόγου αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης. Τεύχος 10 (2004) • “D’Architectures” No149, 10/2005 κείμενο Christophe Catsaros.