



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ  
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ»**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**«ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ»**

**ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ –  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΠΟΥΜΠΟΥΡΕΣΗ ANNA**

**A.M.: geOma15005**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΚΡΙΣΤΗ**

**ΜΥΤΙΑΗΝΗ 2017**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ**  
**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**«ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**  
**ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ»**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**«ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ:**  
**ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ –**  
**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ»**

**ΜΠΟΥΜΠΟΥΡΕΣΗ ANNA**

**Μέλη Συμβουλευτικής Επιτροπής**

Επιβλέπουσα Επίκουρος Καθηγήτρια: Πετροπούλου Κρίστη

Μέλος: Αναπληρωτής καθηγητής Σιδηρόπουλος Γεώργιος

Μέλος: Επίκουρος καθηγητής Τσιλιμίγκας Γεώργιος

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Ολοκληρώνοντας τη μεταπτυχιακή διπλωματική μου εργασία, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω όλους εκείνους που συνέβαλαν για την εκπόνησή της αλλά κι όλους καθηγητές μου που κατά τη διάρκεια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος μας μετέδωσαν τις γνώσεις τους και τις εμπειρίες τους ως εφόδια για τη συνέχιση των σπουδών μας.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω την Επίκουρο καθηγήτρια του τμήματος Γεωγραφίας του Πανεπιστημίου Αιγαίου κ. Πετροπούλου Κρίστη, για την επιλογή της και την εμπιστοσύνη που έδειξε στο πρόσωπό μου αλλά και την αμέριστη βοήθεια και τις κατευθύνσεις που μου έδωσε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής μου εργασίας.

Επίσης, θέλω να εκφράζω τις ευχαριστίες μου στα μέλη της τριμελούς συμβουλευτικής επιτροπής για τη συμβουλευτική τους συνδρομή, τόσο στον Αναπληρωτή καθηγητή κ. Σιδηρόπουλο Γεώργιο όσο και στον Επίκουρο καθηγητή του τμήματος Γεωγραφίας του Πανεπιστημίου Αιγαίου κ. Τσιλιμίγκα Γεώργιο.

Τέλος θερμά ευχαριστώ την οικογένειά μου που με στηρίζει και με ενθαρρύνει άοκνα όλο αυτό το διάστημα σε όλες τις προσπάθειες της εκπαιδευτικής μου πορείας.

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Οι κοινωνικές μεταβολές, αποτυπώνονται πιο έντονα στον αστικό χώρο. Έτσι, απαραίτητη ήταν η αποτύπωση της διαχρονικής εξέλιξης του αστικού χώρου και η μελέτη των φαινομένων που αναπτύσσονται σε αυτόν. Η συγκεκριμένη αποτύπωση μεταφράζεται στη μελέτη της προβιομηχανικής, της βιομηχανικής και της σύγχρονης πόλης. Η αστική διάχυση εκφράζεται πιο έντονα στις μητροπολιτικές περιοχές. Οι μεσογειακές μητροπόλεις, έχουν γενικότερα κοινά χαρακτηριστικά χωρικής οργάνωσης.

Από την άλλη πλευρά, ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί βασικό εργαλείο ρύθμισης του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου σε επίπεδο οικισμού, πόλης ή πολεοδομικού συγκροτήματος, αλλά και ευρύτερης χωρικής ενότητας που περιλαμβάνει ένα αστικό κέντρο. Ειδικότερα τα πολεοδομικά σχέδια και κυρίως οι διαδικασίες διαμόρφωσης τους αποτελούν μέρος μιας συλλογικής δράσης και συνοψίζουν τις αντιλήψεις για το πώς είναι ή μπορεί να είναι μια πόλη

Σκοπός της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας, είναι να εξεταστούν και να αναλυθούν διαχρονικά οι χωρικές δομές και τα αστικά οικο-τόπια δυο μεσογειακών μητροπολιτικών πόλεων, της Θεσσαλονίκης και της Βαρκελώνης. Πρόκειται για δύο πολυκύμαντες (που ταράζονται από τα κύματα) πόλεις, με μεγάλο ενδιαφέρον ιστορικό, πολιτισμικό και οικονομικό.

Η παρούσα μελέτη, προκειμένου να αναλύσει και να μελετήσει τα αστικά τοπία των πόλεων Θεσσαλονίκης και Βαρκελώνης στηρίχθηκε στη μεθοδολογία της οικοτοπιακής προσέγγισης του αστικού χώρου τους. Τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής, συμβάλουν σε μία κριτική προσέγγιση του τρόπου ανάπτυξης και των πολιτικών που οδήγησαν και αναπαράγουν την παρατηρούμενη σύνθετη κυρίως διπολική χωρική δομή και οργάνωση των δύο πόλεων.

## **ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ:**

Αστική ανάπτυξη, πολεοδομικός σχεδιασμός, Θεσσαλονίκη, Βαρκελώνη, κοινωνικός διαχωρισμός, αστικά οικο-τόπια.

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Συντομογραφία	Επεξήγηση
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΟΤΑ	Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΕ	Πράξεις Εφαρμογής
ΠΜ	Πολεοδομικές Μελέτες
ΠΣΘ	Πολεοδομικό σχέδιο Θεσσαλονίκης
ΡΣ	Ρυθμιστικό Σχέδιο
ΣΧΟΟΑΠ	Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ:</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΛΙΣΤΑ ΧΑΡΤΩΝ</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΘΕΜΑΤΟΣ</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>:</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ – ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ – ΧΩΡΙΚΟΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΙ</b> .....	<b>iv</b>
<b>1. Γενικά</b> .....	<b>iv</b>
<b>1.1. Ορισμός – έννοιες – βασικά χαρακτηριστικά αστικής διάχυσης</b> .....	<b>iv</b>
<b>1.2. Αστικοποίηση και χωρική ανάπτυξη ως αποτέλεσμα της αστικής διάχυσης</b> .....	<b>iv</b>
<b>1.2.1. Συνέπειες της αστικοποίησης και αίτια της αστικής διάχυσης</b> .....	<b>iv</b>
<b>1.2.2. Το Προάστιο και ο ρόλος του στην αστική εξάπλωση μιας πόλης</b> .....	<b>iv</b>
<b>1.3. Κοινωνικές ανισότητες και χωρικός διαχωρισμός στο πλαίσιο των πόλεων</b> .....	<b>iv</b>
<b>1.3.1. Η έκφραση της ανισότητας από κοινωνιολογική άποψη</b> .....	<b>iv</b>
<b>1.4. Χωρο – Κοινωνικές θεωρίες στο πλαίσιο των πόλεων</b> .....	<b>iv</b>
<b>1.4.1. Διαδικασία χωρο – κοινωνικής αλλαγής – εξευγενισμός των πόλεων (gentrification)</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>:</b> .....	<b>iv</b>
<b>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ</b> .....	<b>iv</b>
<b>2. Γενικά</b> .....	<b>iv</b>

2.1.	Έννοιες και προσδιορισμοί του πολεοδομικού σχεδιασμού – Ελληνική νομοθεσία	v
2.2.	Σκοποί και βασικά στοιχεία λειτουργίας του πολεοδομικού σχεδιασμού.....	v
2.3.	Πολεοδομικές παρεμβάσεις στο περιβάλλον - Θεσμικό πλαίσιο .....	v
2.3.1.	Επικρατούσες τάσεις βάση του Ν. 2742/99 στο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.....	v
2.4.	Στρατηγική και βασικές αρχές του πολεοδομικού σχεδιασμού .....	v
2.5.	Αστικά Οικο – τόπια .....	v
2.5.1.	Ορισμός – Έννοια του τοπίου.....	v
2.5.2.	Ο καθορισμός του τοπίου μέσα από την οικολογία του τοπίου .....	v
2.5.3.	Κοινωνική οικολογία.....	v
2.5.4.	Ιστορία των Μεσογειακών πόλεων από την σκοπιά του τοπίου .....	v
2.6.	Μεθοδολογία έρευνας.....	v
2.6.1.	Σκοπός της μελέτης .....	v
2.6.2.	Υλικό & μέθοδος μελέτης.....	v
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup></b> .....	<b>v</b>
	<b>Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b> .....	<b>v</b>
3.	Γενικά χαρακτηριστικά της πόλης.....	v
3.1.	Ιστορική Γεωγραφική προσέγγιση της κατοίκησης και του τοπίου – Πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης.....	v
3.1.1.	Κοινωνικός διαχωρισμός της Θεσσαλονίκης .....	v
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup></b> .....	<b>v</b>
	<b>Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ</b> .....	<b>v</b>
4.	Γενικά χαρακτηριστικά της πόλης.....	v
4.1.	Ιστορική Γεωγραφική προσέγγιση της κατοίκησης και του τοπίου – Πολεοδομική εξέλιξη της Βαρκελώνης.....	v

4.1.1. Κοινωνικός διαχωρισμός Βαρκελώνης .....	vi
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> .....	vi
ΑΣΤΙΚΑ ΟΙΚΟΤΟΠΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΟΛΕΩΝ	vi
5. Μεθοδολογία έρευνας- Οικο-τοπιακή προσέγγιση Θεσσαλονίκης .....	vi
5.1. Μεθοδολογία έρευνας - Οικο-τοπιακή προσέγγιση Βαρκελώνης .....	vi
5.2. Σύγκριση αστικών οικο-τοπίων των δύο πόλεων.....	vi
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> .....	vi
ΣΥΖΗΤΗΣΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	vi
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	vi
Ξενόγλωσση .....	vi
Ελληνική.....	vi
Πρόσθετη Βιβλιογραφία.....	vi
• Cocola Gant, Agustín. 2016. <i>Holiday Rentals: The New Gentrification Battlefield</i> . <i>Sociological Research Online</i> , 21 (3), 10 (August 29), <a href="http://www.socresonline.org.uk/21/3/10.html">http://www.socresonline.org.uk/21/3/10.html</a> .....	vi
Διαδικτυακές Πηγές – Links.....	vi
Νόμοι .....	vi
Διατριβές.....	vi
Μελέτες.....	vi



**ΛΙΣΤΑ ΧΑΡΤΩΝ**

Χάρτης 1: Ιδίας επεξεργασίας – Αστικά οικο-τοπια Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης  
στον περιαστικό χώρο..... vii

Χάρτης 2: Ιδίας επεξεργασίας – Αστικά οικο-τοπια Θεσσαλονίκης..... vii

Χάρτης 3: Ιδίας επεξεργασίας – Αστικά οικο-τοπια Βαρκελώνης..... vii

## ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Θεσσαλονίκη 1870.....	viii
Εικόνα 2: Χάρτης της τελευταίας Οθωμανικής περιόδου .....	viii
Εικόνα 3: Ο πρώτος Χάρτης της Θεσσαλονίκης 1873 .....	viii
Εικόνα 4: Ιστορικός Χάρτης Θεσσαλονίκης 1917 «Η «πυρίκαυστη ζώνη» (με τη μαύρη σήμανση), το 32% της ολικής έκτασης της Θεσσαλονίκης).....	viii
Εικόνα 5: Μια εικόνα από το λεύκωμα «Εν Θεσσαλονίκη 1900-1960» των Χρ. Ζαφείρη-Άρη Παπατζήκα .....	viii
Εικόνα 6: Χάρτες σε τρεις ιστορικές φάσεις πολεοδομικής εξέλιξης της Θεσσαλονίκης: 1850, 1900 και 1917 .....	viii
Εικόνα 7: Γειτονιά της άνω πόλης (πηγή: αρχείο Θ. Καζίρα).....	viii
Εικόνα 8: Σχέδιο ρυμοτομίας που εγκρίθηκε με το Διάταγμα το 1929 περικλείει τις μελλοντικές επεκτάσεις της πόλης, τις χρήσεις γης και τα οικοδομικά συστήματα.....	viii
Εικόνα 9: Περιοχή, Ροτόντας Αγίου Παντελεήμωνος της Θεσσαλονίκης στα τέλη τις δεκαετίας του 1960 .....	viii
Εικόνα 10: Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, 1985. Οι «Βασικές Αναπτυξιακές Επιλογές» .....	viii
Εικόνα 11: Λειτουργική δομή το ΠΣΘ στα μέσα τις δεκαετίας του 1990.....	viii
Εικόνα 12: Άποψη της σύγχρονης φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης.....	viii
Εικόνα 13: Λαδάδικα ή Ιστιρά, η παλιά αιγυπτιακή αγορά (Αρχική φώτο: Πλατεία Πετρακάκη από το βιβλίο Η Δύση της Ανατολής. Θεσσαλονίκη 1870-1912 εκδ. ΜΙΕΤ. Το τριώροφο κτίριο, ήταν ξενοδοχείο και στεγάζει σήμερα στο ισόγειό του το “Ζύθο”. Οι δυο όροφοί του κατεδαφίστηκαν μετά από τις μεγάλες ζημιές που υπέστησαν στον σεισμό του 1978.) .....	viii
Εικόνα 14: Λαδάδικα ο ίδιο σημείο με την αρχική φωτογραφία σήμερα .....	viii
Εικόνα 15: Το Σχέδιο Cerdà (Gausa M., Cervelló M., Pla M., Barcelona: Guia de Arquitectura Moderna 1860-2002, ACTAR, Barcelona).....	viii
Εικόνα 16: Southern Raval 18-19ου αιώνα.....	viii

Εικόνα 17: Barri Gotic 18- 19ου αιώνα.....	ix
Εικόνα 18: Χάρτης El Raval (18-19ου αιώνα) .....	ix
Εικόνα 19: Χάρτης Βαρκελώνης 1930 (Νέες λεωφόροι πέρασαν πάνω από τα barris και έγιναν αναγκαστικές μετακινήσεις εργατικών συνοικιών μακριά από το κέντρο της πόλης).....	ix
Εικόνα 20: Eixample (βάση του αρχικού σχεδίου 1959, σχεδιασμένη με ιεραρχική δομή πλέγματος τετραγώνων) .....	ix
Εικόνα 21: Eixample (Η New Left Eixample πλευρά χτίστηκε το 1930 και δείχνει κάτι περισσότερο από ένα στυλ μοντερνισμού) .....	ix
Εικόνα 22: Pla Macià (Σχέδιο Μασία), 1935 (στρατηγικό σημείο που συμπεριλάμβανε την ισοπέδωση της Raval).....	ix
Εικόνα 23: La Mina: μια περιοχή με υψηλή κοινωνική στέρηση .....	ix
Εικόνα 24: Βαρκελώνη (Από το Γκαουντί, τον δημιουργό της Σαγκράδα Φαμίλια (η εκκλησία της Ιεράς Οικογενείας στο κέντρο της φωτογραφίας), στους μεγάλους πολεοδόμους του Μεσοπολέμου έως τον Ασεμπίλιο η Βαρκελώνη μετασηματίστηκε σε πόλη της παγκοσμιοποίησης και της οικονομίας της γνώσης).....	ix
Εικόνα 25: «@22» .....	ix
Εικόνα 26: Ολυμπιακό Στάδιο Βαρκελώνης	71
Εικόνα 27: Το παλιό Raval, 1932.....	ix
Εικόνα 28: Το μουσείο μοντέρνας τέχνης MACBA .....	ix
Εικόνα 29: Η διάνοιξη του πεζόδρομου La Rambla διαμόρφωσε το Raval.....	ix
Εικόνα 30: Το τουριστικό και πολυσύχναστο Raval σήμερα. ....	ix

## ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΘΕΜΑΤΟΣ

Οι πόλεις προσεγγίζονται συνήθως μέσα από τις κεντρικές και συνεκτικές περιοχές τους. Η ταυτότητά τους αναδεικνύεται μέσα από την προβολή συμβολικά φορτισμένων και αναγνωρισμένων σημείων τους. Όμως, η δομή και ο ρόλος των πόλεων στον σύγχρονο κόσμο έχουν ριζικά αλλάξει την τελευταία τριακονταετία. Στο πλαίσιο των αστικών σπουδών η σύγχρονη συνθήκη της διάσπαρτης και πολυκεντρικής αστικής ανάπτυξης έχει αναγάγει σε καίριο ζήτημα τους μετασχηματισμούς των περιοχών, οι οποίες περιβάλλουν τα μέχρι πρόσφατα συνεκτικά αστικά κέντρα (Χριστοδούλου Χ., 2015).

Οι μεσογειακές μητροπόλεις, έχουν γενικότερα κοινά χαρακτηριστικά χωρικής οργάνωσης. Ωστόσο, είναι γεγονός, ότι υπάρχουν ιδιαιτερότητες σε κάθε περιοχή που καλούνται να αντιμετωπίσουν και να προσεγγίσουν οι μητροπολιτικές αυτές περιοχές, όπως επίσης και οι στοχεύσεις τους θα λέγαμε ότι διαφοροποιούνται γενικότερα. Τα θέματα διαφοροποίησης μπορεί να αφορούν το περιβάλλον, τις μεταφορές, την οργάνωση του οικιστικού δικτύου, τις υποδομές, τον πολιτισμό, τις χωρικές ανισότητες κ.α. ενώ παράλληλα σημαντική είναι η εφαρμογή – τήρηση των στοχεύσεων που το πολεοδομικό σχέδιο έχει θέσει για τα θέματα αυτά.

Σκοπός της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας, είναι να εξεταστούν και να αναλυθούν διαχρονικά οι χωρικές δομές και τα αστικά οικο-τόπια δυο μεσογειακών μητροπολιτικών πόλεων, της Θεσσαλονίκης και της Βαρκελώνης. Πρόκειται για δύο πολυκύμαντες (που ταράζονται από τα κύματα) πόλεις, με μεγάλο ενδιαφέρον ιστορικό, πολιτισμικό και οικονομικό.

Στόχος της είναι, να αναπτύξει την σημασία και το περιεχόμενο της αστικής εξάπλωσης, των κοινωνικό – χωρικών διαχωρισμών καθώς και την διαμόρφωση των αστικών οικοτοπίων των πόλεων, Θεσσαλονίκης – Βαρκελώνης. Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου, επιβάλλεται η συγκέντρωση ενός ικανού δείγματος συγκρίσιμων δεδομένων (κυρίως χαρτών και δορυφορικών εικόνων) και για τις δύο πόλεις, προκειμένου να μελετηθούν παράλληλα όσο το δυνατόν, αντίστοιχες χωρο-χρονικές κλίμακες.

Το πρώτο κεφάλαιο περιγράφει και αναλύει το γενικό υπόβαθρο της μελέτης σχετικά με στους κοινωνικό – χωρικούς διαχωρισμούς που συντελούνται στα πλαίσια μιας πόλης. Καταγράφονται οι μεταβολές στο οικονομικό και κοινωνικό πεδίο, καθώς και η μεταβολή στο μέγεθος και το χώρο κάθε πόλης δια μέσου της αστικής διάχυσης ή εξάπλωσης ή προαστιοποίησης.

Το δεύτερο κεφάλαιο επικεντρώνεται στη αστική εξάπλωση και με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Ειδικότερα καθορίζεται ο βασικός τρόπος άσκησης της πολεοδομικής πολιτικής, ο οποίος αποτελεί το βασικότερο εργαλείο ρύθμισης του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου σε επίπεδο πόλης. Επίσης επιχειρείται να αναδειχθεί η σημαντικότητα των αστικών οικοτοπίων μέσα από μια κριτική προσέγγιση της οικολογίας του τοπίου και με μια ιδιαίτερη έμφαση στον αστικό χώρο.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρονται τα πολεοδομικό και στρατηγικό σχέδιο της Θεσσαλονίκης και καταγράφεται διαχρονικά η αστική εξάπλωση από το 1850 έως σήμερα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναφέρονται τα πολεοδομικό και στρατηγικό σχέδιο της Βαρκελώνης και καταγράφεται διαχρονικά η αστική εξάπλωση από το 1850 έως σήμερα.

Πλέον στο πέμπτο κεφάλαιο παρατίθενται χάρτες αντίστοιχα των δυο πόλεων, ίδιας επεξεργασίας, σχετικά με την ανάπτυξη των οικοτοπίων και στη συνέχεια γίνεται σύγκριση μεταξύ τους όσον αφορά το ρόλο του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα, που απορρέουν από την προαναφερθείσα έρευνα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>:**

### **ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ – ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ – ΧΩΡΙΚΟΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΙ**

#### **1. Γενικά**

Οι μεταβολές στο οικονομικό και κοινωνικό πεδίο συνεπάγονται μεταβολή στο μέγεθος και το χώρο κάθε πόλης δια μέσου της αστικής διάχυσης ή εξάπλωσης ή προαστιοποίησης. Οι κοινωνικές μεταβολές, αποτυπώνονται πιο έντονα στον αστικό χώρο.

Έτσι, απαραίτητη ήταν η αποτύπωση της διαχρονικής εξέλιξης του αστικού χώρου και η μελέτη των φαινομένων που αναπτύσσονται σε αυτόν. Η συγκεκριμένη αποτύπωση μεταφράζεται στη μελέτη της προβιομηχανικής, της βιομηχανικής και της σύγχρονης πόλης.

#### **1.1. Ορισμός – έννοιες – βασικά χαρακτηριστικά αστικής διάχυσης**

Ο όρος της αστικής διάχυσης είναι γενικότερα ένας όρος, που αναπτύχθηκε μετά τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο για να αποδώσει τον τρόπο με τον οποίο επεκτείνονται οι πόλεις. Οι μεταλλαγές που συμβαίνουν σήμερα σε παγκόσμιο επίπεδο, θέτουν τον αστικό χώρο στο επίκεντρο των εξελίξεων, όχι όμως πλέον μόνο ως μεμονωμένες πόλεις αλλά ως δίκτυα και συστήματα αστικών συγκροτημάτων.

Αστική διάχυση – εξάπλωση είναι η επέκταση μιας πόλης και των προαστίων της σε όλο και περισσότερο αγροτικό έδαφος στην περιφέρεια μιας αστικής περιοχής. Αυτό περιλαμβάνει τη μετατροπή του ανοιχτού χώρου (αγροτικό έδαφος) σε κτισμένη, ανεπτυγμένη γη με την πάροδο του χρόνου (Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., 1999).

Η αστική διάχυση εκφράζεται πιο έντονα στις μητροπολιτικές περιοχές. «Είναι γεγονός ότι στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες οι πόλεις δεν μπορούν, πλέον να εξεταστούν ως εδαφικά ολοκληρωμένες κοινωνικο - πολιτικές οντότητες. Θα πρέπει να θεωρούνται μητροπολιτικές περιοχές, δηλαδή ευρείες γεωγραφικές ζώνες συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων που επεκτείνονται και αναπτύσσονται πάνω σε πλέγματα

*λειτουργικών, κοινωνικών και οικονομικών δικτύων, λίγο πολύ ανεξάρτητα από τα τεχνικά και διοικητικά προβλήματα» (Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ., & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μ., 2007).*

Όπως ήδη αναφέρθηκε αρχικά, οι παράγοντες που σχετίζονται με το φαινόμενο της αστικής διάχυσης είναι οικονομικοί και κοινωνικοί και σίγουρα παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις, καθώς το φαινόμενο εξελίσσεται στην πάροδο του χρόνου, αλλά και από τόπο σε τόπο. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας σήμερα σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των τεχνολογιών πληροφόρησης και επικοινωνίας αναπόφευκτα οδηγεί σε χωρική κατανομή του πληθυσμού και της εργασίας.

Η αστική διασπορά – εξάπλωση, συμβαίνει γύρω από πόλους έλξης. Αυτοί είναι, τα εμπορικά κέντρα, τα αθλητικά στάδια, τα αεροδρόμια, δηλαδή χρήσεις γης με έντονες ανθρώπινες δραστηριότητες που χωροθετούνται έξω από τον αστικό πυρήνα, αλλά συνδέονται με το οδικό δίκτυο (Ευτυχιάδου Ο. & Λαλένης Κ., 2013).

Η αστική εξάπλωση παρουσιάζει διάφορες και διακριτές χωρικές διαμορφώσεις – δομές, που μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερις κύριες κατηγορίες:

- Τη διάχυτη (diffuse). Εμφανίζεται με κατανομή πληθυσμού με χαμηλές πληθυσμιακές πυκνότητες.

- Τη διάσπαρτη (scattered). Εμφανίζεται χωρίς συγκεκριμένη μορφολογία, υπερβαίνει το αστικό περιθώριο και δημιουργεί οικισμούς ή συστάδες κτιρίων που απομονώνονται από την πόλη. Από πολλές απόψεις μπορεί να θεωρηθεί ως η πιο επιβλαβής, μιας και δημιουργεί την ανάγκη για υποδομές (δρόμοι πρόσβασης κλπ) στις απομακρυσμένες περιοχές και πλήθος άλλων περιβαλλοντικών κυρίως προβλημάτων (κατανάλωση γης, υποβάθμιση κλπ).

- Την αποσπασματική (leapfrog). Χαρακτηρίζεται από μικρές κυρίως περιοχές δόμησης (θύλακες) εντός του αγροτικού και φυσικού χώρου. Μπορεί να διακριθεί από τις δορυφορικές πόλεις και τους οικισμούς, από τη χαμηλότερη πυκνότητα των πρώτων και από την σχεδόν αποκλειστική εμπιστοσύνη στο αυτοκίνητο ως μέθοδος μεταφοράς (έλλειψη υποδομών μέσω μαζικής μεταφοράς).

- Τη γραμμική ή σε λωρίδες (strip). Εμφανίζεται κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου και χαρακτηρίζεται επίσης από πολύ χαμηλή πυκνότητα και πλήρη

εξάρτηση από το αυτοκίνητο.

- Τη προαστιακή (suburban). Αφορά την οργανωμένη οικιστική ανάπτυξη περιοχών εκτός των πόλεων με χαμηλές πυκνότητες δόμησης με μοναδική χρήση, κυρίως κατοικία (Couch C., Karecha J., Nuissl H. & Rink D., 2005).

- Τέλος την περιαστική (suburban) η οποία εμφανίζεται σε ασυνεχές περιβάλλον που προκύπτει από την ασυνεχή αστική εξέλιξη καθώς μεγαλώνει η απόσταση από το κέντρο των πόλεων (Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., επιμ., 2015).

## **1.2. Αστικοποίηση και χωρική ανάπτυξη ως αποτέλεσμα της αστικής διάχυσης**

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια σχεδόν πλήρης αποδοχή της αστικής διάχυσης ως μέσο χωρικής ανάπτυξης και αστικοποίησης, η οποία προέκυψε από την πλήρη υποταγή των συμβατικών διαδικασιών σχεδιασμού στην οικονομία της αγοράς. Είναι γεγονός, ότι η αστική εξάπλωση πλέον βρίσκεται σε απόλυτη αντιδιαστολή με τις νέες αρχές και προσεγγίσεις που θεωρούν την πόλη ως τμήμα ενός κοινωνικού και οικολογικού συστήματος χαμηλού αντίκτυπου (Couch C., Karecha J., Nuissl H. & Rink D., 2005).

Η δημιουργία οικισμών σαφώς είναι μια ανάγκη επιβίωσης που υπήρχε από την αρχαιότητα. Καθώς ο πληθυσμός της γης αυξάνεται όλο και περισσότερο τα τελευταία χρόνια έτσι αυξάνεται και η ανάγκη δημιουργίας όλο και περισσότερων κατοικιών. Αυτό προκαλεί την αστική ανάπτυξη. Δεδομένου ότι η ζήτηση των κατοικιών αυξάνεται οι πόλεις αρχίζουν να επεκτείνονται και σε νέους τομείς και περιοχές όπως είναι οι δασικές εκτάσεις.

Επίσης, σημαντικό ρόλο στην επιλογή θέσης των πόλεων έπαιξαν διάφοροι παράγοντες και κριτήρια χωροθέτησης. Η δημιουργία ενός οικισμού και κατά συνέπεια μιας πόλης είναι επακόλουθο των κοινωνικών αναγκών των κατοίκων του με κύριο σκοπό τους την κάλυψη των ανθρωπίνων αναγκών τους για επιβίωση και συνοίκηση. Αυτές οι ανάγκες είναι κυρίως οικονομικές, πνευματικές, ψυχοσωματικές και θρησκευτικές.

Ακόμα πιο σημαντικό ρόλο παίζει και η γεωγραφική θέση της κάθε περιοχής χωροθέτησης η οποία βοηθάει στην αμυντική θέση της πόλης καθώς και στην



καλύτερη επικοινωνία της με τις υπόλοιπες, είτε λόγω απόστασης είτε λόγω υλικών αγαθών που προσδίδει η κάθε περιοχή (Αραβαντινός, Α., 2007).

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, το φαινόμενο της αστικοποίησης συνδέεται με τις κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές και εξελίξεις σε μια περιοχή, και η μελέτη του έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη αυτής της περιοχής, αλλά και της χώρας γενικότερα. Είναι ένα παγκόσμιο και διαχρονικό φαινόμενο, το οποίο επηρεάζει τόσο τις αναπτυγμένες, όσο και τις λιγότερο αναπτυγμένες ή τις αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ συνήθως υπολογίζεται ως η ποσοστιαία αναλογία του αστικού επί του συνολικού πληθυσμού μιας περιοχής ή μιας χώρας (Πολύζος, Σ., 2015).

Ορισμένοι ερευνητές ορίζουν ως αστικοποίηση την αύξηση της έκτασης που καταλαμβάνει μια πόλη ή την αύξηση της έκτασης που χρησιμοποιείται για αστικές χρήσεις. Κάποιοι άλλοι ορίζουν την αστικοποίηση ως μια κοινωνική διαδικασία για την υιοθέτηση από τους κατοίκους ενός συνόλου στάσεων και συμπεριφορών που παραδοσιακά συνδέονται και χαρακτηρίζουν τους κατοίκους των μεγάλων πόλεων.

Η διαδικασία της αστικοποίησης είναι στενά συνδεδεμένη με την ιστορία των πόλεων, ενώ ως οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις, ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες. Το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού ανθρώπων και οικονομικών δραστηριοτήτων σε περιορισμένο αστικό χώρο (Πολύζος, Σ., 2015).

### **1.2.1. Συνέπειες της αστικοποίησης και αίτια της αστικής διάχυσης**

Γενικότερα, η αστικοποίηση επιφέρει θετικές και αρνητικές συνέπειες σε μια περιοχή ή σε μια χώρα, οι οποίες έχουν οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό χαρακτήρα.

Οι οικονομικές συνέπειες της αστικοποίησης επηρεάζουν πολλές φορές τη γενικότερη ανάπτυξη της χώρας. Η αστικοποίηση έχει αποτέλεσμα την επέκταση του δομημένου χώρου της πόλης και τη μετατροπή της αγροτικής γης που την περιβάλλει σε αστική. Η επέκταση του δομημένου χώρου μπορεί να έχει τη μορφή της αστικής εξάπλωσης (urban sprawl) ή της προαστιοποίησης (suburbanization) ( Πολύζος, Σ., 2015).

Πλέον η πόλη αποτελεί σημείο αναφοράς όλων των θεωρητικών προσεγγίσεων που σχετίζονται με την ανάλυση και την ερμηνεία της δομής του χώρου. Ήταν πάντοτε ένας τρόπος ανάπτυξης της κοινωνικής δράσης και της ανθρώπινης συνείδησης, ένα σημείο στο χώρο όπου εντεινόταν οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις (Πολύζος, Σ., 2015).

Τα αίτια που προκάλεσαν το φαινόμενο της αστικής διάχυσης είναι τα εξής:

➤ Οι κάτοικοι των πόλεων θέλησαν να βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης τους, αφού τα αστικά κέντρα με την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, την έλλειψη χώρων πρασίνου, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις κυκλοφοριακές δυσχέρειες και την συστηματική συγκέντρωση πληθυσμού προβάλλουν την εικόνα κακής ποιότητας διαβίωσης και χαμηλής κοινωνικής τάξης.

➤ Η οικονομική ανάπτυξη και η αύξηση των εισοδημάτων σε συνδυασμό με την κοινωνική επιθυμία για κατοικία σε περιοχές με περισσότερο χώρο και κοντά στη φύση ώστε να βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης.

➤ Η μείωση του χρόνου και του κόστους μετακίνησης από την περιφέρεια - προάστια προς το κέντρο, την οποία επέφερε η μαζική παραγωγή του αυτοκινήτου.

➤ Οι διαφορές στη φορολογία ακινήτων μεταξύ των κεντρικών και των προαστιακών περιοχών.

Οι εθνικές πολιτικές υπέρ της αστικής ανάπτυξης χαμηλών πυκνοτήτων (Αραβαντινός Α, 2007).

Εν κατακλείδι όσον αφορά το σχεδιασμό της πόλης αναδεικνύεται αφενός η διαρκής αναντιστοιχία ανάμεσα στη πραγματική και τη σχεδιασμένη πόλη, αφετέρου η ασάφεια ως προς την οριοθέτηση της ανάπτυξης στην περίμετρο της. Η σύγχρονη συνθήκη της αστικής διάχυσης διαμορφώνεται από και διαμορφώνει μία νέα αστική περιφέρεια (Χριστοδούλου Χ., 2015).

### **1.2.2. Το Προάστιο και ο ρόλος του στην αστική εξάπλωση μιας πόλης**

Προάστιο αποκαλείται μια οικιστική περιοχή που αναπτύσσεται στα περίχωρα μιας πόλης ή ενός αστικού κέντρου. Ο όρος συνήθως αναφέρεται σε περιοχές με αραιή ή χαμηλή δόμηση, με κατοικίες που στεγάζουν ξεχωριστά κάθε μια οικογένεια και

χρησιμοποιούνται κυρίως για οικιστικές ανάγκες, με καθημερινή μετακίνηση του πληθυσμού στο γειτονικό αστικό κέντρο.

Οι μηχανικές μετακινήσεις, περιλαμβάνοντας τα ΙΧ και τα μέσα σταθερής τροχιάς ευνόησαν κατά τον 20ο αιώνα την εξάπλωση των προαστίων που τείνουν να πολλαπλασιάζονται κοντά στις πόλεις που οικοδομούνται σε μεγάλες πεδιάδες.

Πριν τον 19ο αιώνα, ο όρος (προάστιο) suburb συχνά συνδεόταν με τα περίχωρα των πόλεων, όπου τα κέντρα εργασίας ήταν πιο δυσπρόσιτα, αναμφίβολα εκεί όπου διέμεναν τα φτωχά εισοδηματικά στρώματα. Σε πολλές από τις φτωχότερες χώρες του κόσμου, υπάρχουν εκτεταμένες φτωχογειτονιές ή παραγκουπόλεις, συνήθως χτισμένες στις παρυφές των μεγάλων πόλεων και αποτελούνται σχεδόν εξ' ολοκλήρου από ιδιοκατασκευαζόμενες κατοικίες χτισμένες χωρίς την άδεια του ιδιοκτήτη της γης.

Αν και αυτοί οι οικισμοί μπορούν, εν καιρώ, να νομιμοποιηθούν και να μη διαφέρουν από τις κανονικές γειτονιές, στο ξεκίνημά τους ήταν καταλήψεις με ελάχιστες βασικές υποδομές. Έτσι, δεν υπάρχει σύστημα αποχέτευσης, το πόσιμο νερό πρέπει να αγοράζεται από τους προμηθευτές ή να μεταφέρεται από μια κοντινή βρύση, και αν δεν υπάρχει ηλεκτρικό ρεύμα, αυτό είναι κλεμμένο από ένα διερχόμενο καλώδιο.

### **1.3. Κοινωνικές ανισότητες και χωρικός διαχωρισμός στο πλαίσιο των πόλεων**

Οι αλλαγές στο χώρο και οι ανατροπές στη συγκρότηση των πόλεων πολλές φορές αποτέλεσαν κοινωνικά και πολιτικά αιτήματα. Η πόλη, αποτελεί χώρο καθημερινής ζωής εκατομμυρίων ανθρώπων και ταυτόχρονα, πεδίο ανάπτυξης των μεταξύ τους κοινωνικών σχέσεων, λόγω των ποικίλων δραστηριοτήτων και λειτουργιών σε αυτή.

Έτσι, στην καθημερινή ζωή στην πόλη οι κάτοικοι διαμορφώνουν τα κριτήρια για τη χρήση της πόλης από τις διαφορετικές κοινωνικές ομάδες που ζουν σε αυτή, κατανοούν και ερμηνεύουν την πραγματικότητα, αισθάνονται ασφαλείς ή όχι, διεκδικούν αλλαγές ή όχι, υποτάσσονται ή εξεγείρονται, αλλοτριώνονται ή περιθωριοποιούνται.

Η έννοια του διαχωρισμού στις πόλεις αναφέρεται στη χωρική οριοθέτηση των διαφορετικών ομάδων πληθυσμού. Ο χωρικός διαχωρισμός οφείλεται συνήθως σε κοινωνικο-οικονομικές διακρίσεις, εθνικές ή φυλετικές διακρίσεις και σπανιότερα σε άλλου τύπου δημογραφικές διακρίσεις.

Όσον αφορά την αλλαγή της κοινωνικο-χωρικής δομής, το γεγονός της δυαδικής πόλης υπονοεί, ότι υπάρχουν δύο αστικές πραγματικότητες, οι οποίες είναι χωρικά διακριτές. Τα μόνα κοινά σημεία που έχουν είναι το όνομα της πόλης και ορισμένοι δημόσιοι χώροι, αν και ακόμα και αυτά είναι υπό αμφισβήτηση. Αυτές οι αστικές πραγματικότητες είναι η «πόλη της απελπισίας και της εξαθλίωσης» και η «πόλη της ελπίδας και του μεγαλείου», οι οποίες μπορεί να απέχουν η μία από την άλλη μόνο μερικά οικοδομικά τετράγωνα ή δρόμους.

Το χωρικό μοντέλο της δυαδικής πόλης που αναπαριστά την κοινωνική διαστρωμάτωση αναφέρεται περισσότερο σε μια κατακερματισμένη παρά διαιρεμένη κοινωνικοχωρική δομή της πόλης. Αυτό σημαίνει ότι εντός του αστικού ιστού υπάρχουν θύλακες αστικής φτώχειας, οι οποίοι στις περισσότερες δυτικές ευρωπαϊκές χώρες εντοπίζονται στις περιοχές γύρω από το κέντρο της πόλης και γενικά στις εσωτερικές περιοχές των πόλεων (Van Kempen, E., 1994).

### **1.3.1. Η έκφραση της ανισότητας από κοινωνιολογική άποψη**

Η ανισότητα εκφράζεται με αυξανόμενα κενά και «νεκρά» σημεία στην πόλη, παραμελημένα από την σχεδιαστική πρακτική, αποτέλεσμα μετάλλαξης συγκεκριμένων περιοχών. Χώροι που συχνά θεωρούνται αναπόφευκτο αποτέλεσμα του σύγχρονου τρόπου ζωής και στους οποίους επιχειρούνται επεμβάσεις «εξευγενισμού», που συχνά παραμελούν μία βασική αρχή: ότι η αρχιτεκτονική παρέμβαση δεν πρέπει να στοχεύει μονάχα στις άμεσες ανάγκες αλλά σε μια συνολική αναβάθμιση του τόπου. Ανισότητα που από εκφράζεται στο διττό σχήμα των προνομιούχων και των φτωχών (Λεοντίδου, Λ., 2002).

Οι περιφερειακές φτωχές συνοικίες χάνουν την συνοχή τους και αυξάνεται ο βαθμός απομόνωσής τους, ενώ αντίθετα οι κεντρικές αστικές περιοχές επικοινωνούν μέσω δικτύων και εξελίσσονται, αυξάνοντας έτσι τις ανισοροπίες. Το αποτέλεσμα είναι αστικές περιοχές όπως της Νέα Υόρκης, του Λονδίνου ή του Τόκιο, να

παρουσιάζουν ένα τόσο υψηλό κόστος διαβίωσης που να είναι απαγορευτικό για τα μη ανώτερα οικονομικά στρώματα. Με αποτέλεσμα οι πόλεις αυτές να γίνονται θέατρο νέων μορφών καταπίεσης.

Η κοινωνική πόλωση, οι συνθήκες ζωής, η επέκταση αποκλεισμένων περιοχών είναι ένα σενάριο ανησυχητικό. Η δυνατότητα των αποκλεισμένων, των ανέργων, των μεταναστών να αντιταχθούν σε αυταρχικούς χειρισμούς της πόλης και σε σχέδια πόλεων για λίγους μπορεί να επηρεάσει δημιουργώντας κοινωνικά κινήματα (Mamadouch, V. & Ghorra-Gobin, C., 1994).

#### **1.4. Χωρο – Κοινωνικές θεωρίες στο πλαίσιο των πόλεων**

Ο Smith (1966) αναλύει τον εξευγενισμό ως φαινόμενο οικονομικό, που έχει τις ρίζες του στην άνοδο των τιμών γης και την κερδοσκοπία. Εξετάζοντας τη διασύνδεση της δημόσιας πολιτικής για την πόλη με το φαινόμενο των αστέγων και τις εξώσεις, μιλά για μια εκδικητική διάθεση των μεγαλοαστικών στρωμάτων απέναντι στα χαμηλότερα εισοδήματα.

Ως εξευγενισμός συνήθως ορίζεται μια διαδικασία κατά την οποία οι κάτοικοι της μεσαίας τάξης μετακινούνται σε περιοχές της εργατικής τάξης, με αποτέλεσμα τον εκτοπισμό και τον αποκλεισμό των γηγενών κοινοτήτων. Ωστόσο, ο αποκλεισμός αυτός μπορεί επίσης να προκληθεί από τους επισκέπτες και για αυτό ο τουρισμός μπορεί να ερμηνευθεί ως μια εξευγενιστική διαδικασία (Cócola-Gant 2015). Επίσης, ο Leesetal (Cócola-Gant 2016) αναφέρεται στον εξευγενισμό ως μια διαδικασία επένδυσης κεφαλαίων στο δομημένο περιβάλλον που εξυπηρετεί τις απαιτήσεις των εύπορων χρηστών και στην πορεία εκτοπίζει τον γηγενή πληθυσμό και δημιουργούνται στη θέση τους πλούσια και μεσοαστικά προάστια.

Η πολιτικο – οικονομική αναδιάρθρωση εν μέσω κρίσης ενισχύει την ανάδυση νέων περιθωριοποιημένων υποκειμένων. Η αστική περιθωριοποίηση εξαρτάται από τις κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές συνθήκες, και τα εκάστοτε υποκείμενα παίρνουν διαφορετικά ονόματα, όπως φτωχοί, χωρίς δικαιώματα, κατώτερη τάξη, πρεκαριάτο ή περιθωριοποιημένοι (Wacquant, 1996).

Ο αυξανόμενος κοινωνικός διαχωρισμός περιγράφεται από την έννοια της κοινωνικής πόλωσης που χρησιμοποιείται ήδη από τις δεκαετίες του '50 και του '60. Οι αλλαγές στην οικονομία, η αναδιάρθρωση της αγοράς εργασίας και οι μεταναστευτικές ροές έφεραν ριζικούς μετασχηματισμούς στον κοινωνικό ιστό των ευρωπαϊκών πόλεων, ήδη από τη δεκαετία του '70, οδηγώντας σε μια μείωση των μεσαίων κοινωνικών στρωμάτων, που αποτελούν και το μεγαλύτερο τμήμα της κοινωνίας ( Pratschke J. & Morlicchio E., 2012).

Ο αποκλεισμός και η απομόνωση του χαμηλότερου τμήματος της κοινωνίας της πόλης που χαρακτηρίζεται από ακραίες μορφές φτώχειας και στέρησης, εθνοφυλετικούς διαχωρισμούς και δημόσια βία φανερώνει την ανάδυση ενός νέου καθεστώτος «προωθημένης περιθωριακότητας» στις αναπτυγμένες κοινωνίες στο τέλος του 20ου αιώνα (Wackqant, L., 2007).

Η πόλη γίνεται λιγότερο συνεκτική και ανεκτική στο διαφορετικό. Ο κοινωνικός αποκλεισμός εκδηλώνεται στις γειτονίες της περιφέρειας, στις πιο υποβαθμισμένες συνοικίες, σε αυτές που έχουν την πιο φτηνή κατοικία. Πρόκειται κυρίως για περιοχές οργανωμένης δόμησης, όπου η κατοικία ούτε ανανεώθηκε ούτε συντηρήθηκε κι όπου λείπει ο απαραίτητος συνοδευτικός εξοπλισμός. Εμφανίζουν ποσοστά ανεργίας πάνω και από το 30%. Αυτός ο κοινωνικός αποκλεισμός, που οφείλεται στην ανεργία, ισχυροποιείται από τις θρησκευτικές και γλωσσικές διαφορές (Βλαστός, Θ., Πολύζος, Ι., 1999).

#### **1.4.1. Διαδικασία χωρο – κοινωνικής αλλαγής – εξευγενισμός των πόλεων (gentrification)**

Με τον όρο *gentrification*, περιγράφουμε τη διαδικασία κατά την οποία ανώτερα κοινωνικά στρώματα μετεγκαθίστανται σε υποβαθμισμένες περιοχές των κέντρων των πόλεων, εκτοπίζοντας τους παλαιούς κατοίκους χαμηλότερων κοινωνικών στρωμάτων, αναβαθμίζοντας το οικιστικό απόθεμα των περιοχών αυτών, με αποτέλεσμα την αύξηση της αξίας γης, αλλά και την απομάκρυνση των παλαιών τοπικών εμπορίων για την μετεγκατάσταση νέων, πιο συμβατών με τους νέους κατοίκους.

Το *gentrification* αποτελεί βίαιη διαδικασία χωρο – κοινωνικής αλλαγής στο κέντρο της πόλης. Ως διαδικασία στην πόλη, το *gentrification* δεν σχετίζεται μόνο με

τη μετατροπή της αξίας χρήσης σε ανταλλακτική αξία, την εμπορευματοποίηση και τον κοινωνικό έλεγχο στον χώρο. Σχετίζεται και με την πολιτισμική πράξη επιβολής των ανώτερων κοινωνικών ομάδων και την προσπάθειά τους να επιβάλουν τα δικά τους πρότυπα περί βελτίωσης, καθώς και τη δική τους αισθητική και ηθική στο χώρο (De Angelis, M., 2010).

Είναι γεγονός στις μέρες μας, ότι η κυριαρχία του καταναλωτισμού αποτυπώνεται στην οργάνωση του χώρου. Κατά τον (David L., 1986) στις μεταβιομηχανικές πόλεις, η απασχόληση στις υπηρεσίες υπερτερεί σημαντικά αυτής της παραγωγής, οπότε έχουμε μια ιδιαίτερη έμφαση, στην κατανάλωση και στην ψυχαγωγία και όχι στην παραγωγή.

Έτσι οι καταναλωτικές αξίες είναι αυτές που καθορίζουν τις χρήσεις της αστικής γης του κέντρου μιας πόλης, η οποία αστική γη πλέον αντιμετωπίζεται σαν καταναλωτικό αγαθό. Ο εξευγενισμός (gentrification) μπορεί να εξηγηθεί σαν μια συνέπεια αυτής της έμφασης στην κατανάλωση, καθώς αντιπροσωπεύει τη χωρική έκφραση της τάσης αυτής στον χώρο της πόλης.

Κατά τον (Clark E., 2005), το gentrification αποτελεί πράξη διεκδικούμενου χώρου στο κέντρο της πόλης σε τοπικό επίπεδο. Σε κάθε περίπτωση, η κινητήρια δύναμη της διαδικασίας ποικίλλει τόσο, όσο και οι διάφορες χρονογεωγραφίες του gentrification.

Πιο συγκεκριμένα ο χρόνος, αλλά και η διάρκεια που απαιτείται για την εξάπλωση ή την εντατικοποίησή του, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο εκδηλώνεται το gentrification, εξαρτώνται από τις ιδιαίτερες χωρο – κοινωνικές συνθήκες όχι μόνο της πόλης αλλά και της κάθε διεκδικούμενης περιοχής.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>:**

### **ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

#### **2. Γενικά**

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί βασικό εργαλείο ρύθμισης του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου σε επίπεδο οικισμού, πόλης ή πολεοδομικού συγκροτήματος, αλλά και ευρύτερης χωρικής ενότητας που περιλαμβάνει ένα αστικό κέντρο.

Ειδικότερα τα πολεοδομικά σχέδια και κυρίως οι διαδικασίες διαμόρφωσης τους αποτελούν μέρος μιας συλλογικής δράσης και συνοψίζουν τις αντιλήψεις για το πώς είναι ή μπορεί να είναι μια πόλη (Γιαννακού Α., 2006).

#### **2.1. Έννοιες και προσδιορισμοί του πολεοδομικού σχεδιασμού – Ελληνική νομοθεσία**

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός με βάση τις αρχές της επιστήμης της πολεοδομίας αποσκοπεί στην ορθολογική οργάνωση του χώρου. Πιο συγκεκριμένα ο πολεοδομικός σχεδιασμός μετά την βιομηχανική επανάσταση δημιουργήθηκε για να αντιμετωπίσει τις μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις των πόλεων.

Είναι ο βασικός τρόπος άσκησης της πολεοδομικής πολιτικής και αποτελεί το βασικότερο εργαλείο ρύθμισης του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου σε επίπεδο οικισμού, πόλης ή πολεοδομικού συγκροτήματος. Όμως για τη ρύθμιση του χώρου σε επίπεδο υπερκείμενο της πόλης χρησιμοποιείται ο χωροταξικός σχεδιασμός.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι ένας όρος ομπρέλα που καλύπτει μια σειρά από πολιτικές και παρεμβάσεις, οι οποίες έχουν μια κοινή συνισταμένη:

- Την ανάπτυξη και
- Την ποιότητα ζωής της πόλης.



Πολεοδομικό σχέδιο λοιπόν ή «Σχέδιο πόλης» είναι ένα σύνολο κειμένων, σχεδίων και χαρτών που περιλαμβάνει με λεπτομέρεια τα όρια της κάθε πολεοδομικής ενότητας (γειτονιάς), την διαίρεση της περιοχής σε ζώνες (πυκνοδομημένες, αραιοδομημένες ή αδόμητες), τις χρήσεις γης για κάθε τμήμα του οικισμού, τους οικοδομήσιμους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, τους όρους και τους περιορισμούς δόμησης, το κύριο δίκτυο κυκλοφορίας κ.λπ. (Σκουρή Β., 1991).

Ο όρος πολεοδομία δηλώνει το προγραμματισμό και το σχεδιασμό των πόλεων. Είναι η τεχνική επέμβαση της πολιτείας μέσα σε προκαθορισμένο γεωγραφικό χώρο (την πόλη), η οποία αποβλέπει στην κατασκευή της πόλης, θεωρούμενης ως κοινωνικής, οικονομικής, τεχνολογικής και γεωγραφικής οντότητας. Το πολεοδομικό δίκαιο είναι το σύνολο των κανόνων οι οποίοι διέπουν τον προγραμματισμό και σχεδιασμό των πόλεων (Σκουρή Β., 1991).

Η πολεοδομική μελέτη ρυθμίζει με τη σειρά της το νομικό καθεστώς κάθε ιδιοκτησίας ξεχωριστά και εξειδικεύει με κάθε λεπτομέρεια τις προτάσεις του πολεοδομικού σχεδίου, δηλαδή ρυθμίζει ποιο χώροι θα είναι οικοδομήσιμοι, ποιοι χώροι θα είναι κοινόχρηστοι και ποιοι θα είναι οι όροι δόμησης. Με βάση την ισχύουσα πρακτική η πολεοδομική μελέτη συντάσσεται μετά το πολεοδομικό σχέδιο.

Γενικότερα η κλίμακα που ακολουθείται είναι:

1. Χωροταξικός σχεδιασμός
2. Στρατηγικός σχεδιασμός
3. Πολεοδομικός σχεδιασμός
4. Πολεοδομική μελέτη

Στην παρούσα μελέτη θα ασχοληθούμε με το στρατηγικό και το πολεοδομικό σχεδιασμό. Ο χωροταξικός σχεδιασμός προηγείται του πολεοδομικού σχεδιασμού χωρίς ωστόσο στην ελληνική διαδικασία και να απαιτείται οπωσδήποτε.

Εάν όμως έχουν καταρτιστεί χωροταξικά σχέδια, τα πολεοδομικά σχέδια πρέπει να ευθυγραμμιστούν και να ακολουθήσουν τις προβλέψεις και στόχους των χωροταξικών σχεδίων (Σκουρή Β., 1991).

Ως αστικός ή πολεοδομικός χώρος ορίζεται ο χώρος που καταλαμβάνουν οι πόλεις με τη γεωγραφική τους έννοια. Ωστόσο, μερικές φορές οι όροι «αστικός» ή «πολεοδομικός» χώρος χρησιμοποιούνται με ευρύτερη έννοια, ως ισοδύναμοι του οικιστικού χώρου στο σύνολό του.

Αντίστοιχα ορίζεται και ο χώρος που καταλαμβάνουν οι πόλεις με τη διοικητική έννοια των τελευταίων. Αντίστοιχα ως οικιστικός χώρος ορίζεται το τμήμα το τμήμα του συνολικού χώρου (επικράτειας, όταν αναφερόμαστε σε μια χώρα ή μητροπόλεως όταν αναφερόμαστε σε μια πόλη) που καταλαμβάνουν οι οικισμοί (Αραβαντινός Α., 1997/1998).

Τέλος, ως έξω – οικιστικός χώρος ορίζεται το τμήμα της επικράτειας που απομένει μετά την αφαίρεση του οικιστικού χώρου. Κατά τεκμήριο, στον εξωοικιστικό χωροθετούνται μη αστικές λειτουργίες, που συνήθως δεν συνδυάζονται με κτήρια.

Συνεπώς, πρόκειται για ένα χώρο που κατ' αρχήν είναι ένας χώρος με μηδενικό ή μικρό αριθμό κτισμάτων, σε αντιδιαστολή προς τον οικισμό – πόλη. Επίσης όταν αυτό συμβαίνει με χρήσεις γης αγροτικού και όχι αστικού χαρακτήρα, πράγματι τότε ο έξω – οικιστικός χώρος έχει χαρακτήρα «υπαίθρου» με την κυριολεκτική έννοια.

Ωστόσο ο όρος «έξω - αστικός χώρος» χρησιμοποιείται, κατά κανόνα, ως ισοδύναμος του «έξω - οικιστικός» και όχι για να υποδηλώσει μόνο το χώρο που βρίσκεται έξω από τις πόλεις (Αραβαντινός Α., 1997/1998).

## **2.2. Σκοποί και βασικά στοιχεία λειτουργίας του πολεοδομικού σχεδιασμού**

Σκοπός του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι η προσφορά και η διατήρηση στο μέγιστο δυνατό της ακαταλληλότητας, της ασφάλειας, της αποδοτικότητας και της αισθητικής ικανοποίησης του χώρου. Αυτό επιτυγχάνεται εξετάζοντας την δομή του χώρου και ρυθμίζοντας τις θέσεις και τις σχέσεις των λειτουργιών μεταξύ τους (Μουτσόπουλος, Κ., 1973).

Ένα πολεοδομικό σχέδιο όμως έχει τρεις βασικές λειτουργίες τουλάχιστον στην θεωρία. Αυτές είναι:

- ✓ Η διαμόρφωση σχεδίων.

- ✓ Η προώθηση της αστικής ανάπτυξης και
- ✓ ο έλεγχος της αστικής ανάπτυξης.

Τα βασικά στοιχεία αυτών των λειτουργιών χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες σε αντιστοίχιση με τις λειτουργίες του. Τα βασικά στοιχεία της διαμόρφωσης σχεδίων είναι:

- ✓ Η ρύθμιση των χρήσεων γης και των όρων δόμησης.
- ✓ Η διαδικασία σχεδιασμού σε δομικό και τοπικό επίπεδο και
- ✓ Οι στρατηγικές και αρχές χωρικής οργάνωσης με βάση της οποίες διαμορφώνονται τα σχέδια.

Τα εργαλεία, οι πολιτικές εφαρμογής του σχεδιασμού και η διαδικασία εφαρμογής είναι τα βασικά στοιχεία της προώθησης της αστικής ανάπτυξης.

Επιπλέον ο έλεγχος αστικής ανάπτυξης, βασίζεται στην διαδικασία αδειοδότησης και στον έλεγχο χωροθέτησης των κτιρίων και των όρων δόμησης (Heale y, P., & Williams R., 1994).

Ειδικότερα, οι κάτωθι λειτουργίες μέσα στο πλαίσιο μιας πόλης, θα μπορούσαν να οριστούν ως πολλαπλοί σκοποί του πολεοδομικού σχεδιασμού:

- Η οργάνωση των λειτουργιών μιας πόλης ή ενός οικισμού με αντικείμενο την κατοικία,
- Τη βιομηχανία – βιοτεχνία, το εμπόριο, τις υπηρεσίες, τις κεντρικές λειτουργίες,
- Την κυκλοφορία και τα δίκτυα υποδομής,
- Η εξασφάλιση υποδομών με αντικείμενο τις κοινωνικές υποδομές και εξυπηρετήσεις, το οδικό δίκτυο, την στάθμευση, την ύδρευση, την αποχέτευση, την διάθεση των απορριμμάτων και την ενέργεια,
- Η εξασφάλιση των επικοινωνιών με αντικείμενο τις μεταφορές και τις τηλεπικοινωνίες,
- Η προστασία των φυσικών τόπων και του αστικού χώρου με αντικείμενο τις χρήσεις γης,

- Η προστασία του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με αντικείμενο τους ανοιχτούς χώρους, το πράσινο, τις πυκνότητες, την κυκλοφορία και τις χρήσεις γης, τα ζητήματα όχλησης και ρύπανσης και τις υποβαθμισμένες περιοχές,
- Η τοπική οικονομική πολιτική με αντικείμενο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας,
- Η τοπική κοινωνική πολιτική με αντικείμενο την κατοικία, την εξασφάλιση ίσων ευκαιριών για όλες τις γειτονιές και τις κοινωνικές ομάδες που ζουν σε μια πόλη,
- Η αισθητική – αρχιτεκτονική της πόλης με αντικείμενο τις νέες κατασκευές,
- Την αρχιτεκτονική κληρονομιά και τις αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών (Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ. & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μ., (2007).

### **2.3. Πολεοδομικές παρεμβάσεις στο περιβάλλον - Θεσμικό πλαίσιο**

Το περιβάλλον (environment), ανάλογα με την δυνατότητα ανθρώπινης παρέμβασης διακρίνεται σε φυσικό και πολιτιστικό ή ανθρωπογενές. Το φυσικό περιβάλλον δημιουργείται κυρίως από την φύση, χωρίς ανθρώπινες παρεμβάσεις (λ.χ. βουνά, δάση φυσικά οικοσυστήματα).

Αντίθετα, το πολιτιστικό ή ανθρωπογενές περιβάλλον δημιουργείται με ανθρώπινες παρεμβάσεις στο χώρο (τεχνητό περιβάλλον). Οι παρεμβάσεις αυτές γίνονται είτε σχεδιασμένα (προγραμματισμένα) είτε και χωρίς σχεδιασμό. Η σχεδιασμένη παρέμβαση πραγματοποιείται από το κράτος και τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και αφορά είτε τον ευρύτερο χώρο (χωροταξικός σχεδιασμός), είτε την πόλη και γενικότερα τον οικισμό (πολεοδομικός σχεδιασμός). Στη μη σχεδιασμένη ανθρώπινη παρέμβαση υπάγονται ορισμένες κατηγορίες οικισμών που στερούνται σχεδίου πόλεως π.χ. οικισμοί προ του 1923 η εκτός σχεδίου πόλεως δόμηση, η αυθαίρετη δόμηση κλπ. (Χριστοφιλλόπουλος Δ., 2002).

Ο Πολεοδομικός σχεδιασμός συνιστά δημόσια πολιτική και διέπεται από συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο. Σε σχετικές διατάξεις του Συντάγματος περιέχονται κατευθύνσεις που αφορούν τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό όπου ορίζεται ότι *«η χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, η διαμόρφωση, η πολεοδομική ανάπτυξη και επέκταση των πόλεων και οικιστικών περιοχών υπάγεται στην ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των*

*οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι όροι διαβίωσης»* (Χριστοφιλλόπουλος Δ., 2002).

Αναγνωρίζεται συνταγματικά συνεπώς, ότι ο σχεδιασμός με τον οποίο το ανθρωπογενές περιβάλλον τόσο σε ευρύτερο επίπεδο (χωροταξικός) όσο και σε επίπεδο πόλης (πολεοδομικός) ανήκει στην αρμοδιότητα του κράτους. Δηλαδή αναγνωρίζεται μόνο ο δημόσιος (όχι και ο ιδιωτικός) σχεδιασμός.

Έτσι ως παράδειγμα η πολεοδόμηση ή επέκταση μιας πόλης δεν μπορεί να γίνει με ιδιωτική πράξη. Ο οποιοσδήποτε ιδιωτικός φορέας ή πολίτης (ιδιοκτήτης ορισμένης εδαφικής έκτασης) μπορεί να αναλάβει την πρωτοβουλία κίνησης της διαδικασίας πολεοδόμησης (ιδιωτική πολεοδόμηση) μιας περιοχής στο πλαίσιο όμως των κατευθύνσεων και έγκρισης από το κράτος.

Το κράτος ειδικότερα, έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα των λειτουργιών της πόλης (φυσικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών) στο χώρο και την διάρθρωση και οργάνωση του οικιστικού δικτύου της χώρας αλλά και ρυθμιστικό ρόλο, που έχει την έννοια της προγραμματισμένης παρέμβασης στο χώρο με σκοπό, εκτός των άλλων τον συμβιβασμό των συγκρουόμενων συμφερόντων των διαφόρων κοινωνικών ομάδων (Χριστοφιλλόπουλος Δ., 2002).

Κατά την περίοδο 1828-1923 τα πρώτα ρυμοτομικά σχέδια των πόλεων του νεοσύστατου ελληνικού κράτους εκπονήθηκαν χωρίς γενικούς νομικούς κανόνες και πρακτικά η πολεοδομία ταυτιζόταν με τη δόμηση. Το 1923 έγινε η πρώτη προσπάθεια ισχυρής κρατικής παρέμβασης στον πολεοδομικό σχεδιασμό μέσω του νομοθετικού πλαισίου εκδίδοντας το Ν.Δ. *«Περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών»* (ΦΕΚ Α' 228/ 16.08.1923), βάσει του οποίου *«έχει ανοικοδομηθεί ολόκληρη σχεδόν η χώρα μας»* (Αραβαντινός Α., 2007).

Το 1983 τέθηκε σε ισχύ ο Ν. 1337/1983 για την *«Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις»* (ΦΕΚ Α' 33/ 14.03.1983) που αποτελεί μέχρι και σήμερα το βασικό ισχύον θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού. Αντικαθιστά τον Ν. 947/1979 *«Περί οικιστικών περιοχών»* (ΦΕΚ Α' 169/ 28.07.1979 ) και εισάγει το θεσμό του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου που θα συστήσει τον ακρογωνιαίο λίθο στην ενεργό πολεοδομία. *«Αναφέρεται κυρίως σε επεκτάσεις ή εντάξεις πολεοδομικών*

*σχεδίων σε περιοχές κύριας κατοικίας»* είτε εκτός είτε και εντός σχεδίου, θεμελιώνει τις έννοιες της εισφοράς σε γη και χρήμα, των χρήσεων γης και των διαφόρων περιοχών που χρήζουν ιδιαίτερης αντιμετώπισης (Αραβαντινός Α., 2007).

Με τον Νόμο 2508/1997 προβλέπονται δύο επίπεδα για την οικιστική οργάνωση και τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Στο πρώτο επίπεδο περιλαμβάνονται, τα Ρυθμιστικά Σχέδια (Ρ.Σ.) για τα αστικά συγκροτήματα της χώρας με μητροπολιτικό χαρακτήρα, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (Γ.Π.Σ.) για τον αστικό και περιαστικό χώρο και τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) για τον μη αστικό χώρο.

Στο δεύτερο επίπεδο περιλαμβάνονται οι Πολεοδομικές Μελέτες (ΠΜ) και οι Πράξεις Εφαρμογής της (ΠΕ), που μαζί με τις πολεοδομικές μελέτες αναπλάσεων, παραγωγικών πάρκων ή άλλες ειδικές μελέτες αποτελούν την εξειδίκευση και εφαρμογή του πρώτου επιπέδου πολεοδομικού σχεδιασμού.

Το περιεχόμενο των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) του Ν.2508/97 είναι διαφοροποιημένο σε σχέση με τα παλιά ΓΠΣ του Ν.1337/83. Τα νέα ΓΠΣ & τα ΣΧΟΟΑΠ δεν αφορούν απλά και μόνο τον λεγόμενο «φυσικό σχεδιασμό», αλλά καλύπτουν όλα τα απαιτούμενα στοιχεία για να χαρακτηρισθούν ως σχέδια βιώσιμης τοπικής χωρικής & οικιστικής ανάπτυξης που τα καθιστά στην ουσία Τοπικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης για την περιοχή που αναφέρονται.

Οι κύριες κατευθυντήριες αρχές του νόμου 2508/97 για τον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι μεταξύ των άλλων οι εξής:

- Η διασφάλιση βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης πόλεων και οικισμών διαμέσου κατοχύρωσης του πολεοδομικού σχεδιασμού σε ολόκληρο τον περιαστικό, αλλά και μη αστικό – αγροτικό χώρο, (τα όρια των νέων Γ.Π.Σ. διευρύνονται και αφορούν πλέον το σύνολο της εδαφικής περιφέρειας των Ο.Τ.Α. ρυθμίζοντας τις χρήσεις γης, την οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, τα μεγέθη οικιστικής ανάπτυξης κλπ).

- Εναρμόνιση της οικιστικής οργάνωσης και του πολεοδομικού σχεδιασμού με τις αρχές και κατευθύνσεις του αναπτυξιακού προγραμματισμού, με τις επιλογές του υπερκείμενου χωροταξικού – αναπτυξιακού σχεδιασμού και με τους όρους προστασίας του περιβάλλοντος.

- Διασφάλιση της οικονομίας των οικιστικών επεκτάσεων, καλύτερη οργάνωση

και διαχείριση του οικιστικού χώρου, διατήρηση και παραγωγικότερη αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων του ευρύτερου αστικού χώρου.

- Προώθηση της εφαρμογής και διαχείρισης του σχεδιασμού μέσα από την ενεργοποίηση τοπικών φορέων και τη μεγαλύτερη δυνατή αποκέντρωση πολεοδομικών αρμοδιοτήτων και πόρων.

Σήμερα ισχύει ο Ν. 4447/2016 Άρθρο 10 για το Χωρικό Σχεδιασμό – Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις ο οποίος ορίζει σχετικά με την εφαρμογή των πολεοδομικών σχεδίων:

1. Για την πολεοδόμηση ορισμένης περιοχής απαιτείται η σύνταξη και έγκριση Πολεοδομικού Σχεδίου Εφαρμογής το οποίο περιλαμβάνει το Πολεοδομικό Σχέδιο και Πράξη Εφαρμογής. Με τα σχέδια αυτά εξειδικεύονται, σε κλίμακα πόλης ή οικισμού ή τμημάτων αυτών ή σε ζώνες και περιοχές ειδικών χρήσεων, οι ρυθμίσεις των Τοπικών ή Ειδικών Χωρικών Σχεδίων περί χρήσεων γης και όρων δόμησης και καθορίζονται επακριβώς οι κοινόχρηστοι, κοινωφελείς και οικοδομήσιμοι χώροι της προς πολεοδόμηση περιοχής καθώς και τα διαγράμματα των δικτύων υποδομής.

2. Για την κατάρτιση Πολεοδομικού Σχεδίου Εφαρμογής απαιτείται η ύπαρξη εγκεκριμένων Τοπικών ή Ειδικών Χωρικών Σχεδίων των άρθρων 7 και 8. Αν δεν έχει εγκριθεί για την προς πολεοδόμηση περιοχή Τοπικό ή Ειδικό Χωρικό Σχέδιο και η περιοχή συνεχίζει να καλύπτεται από ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ή Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης, ακολουθείται η διαδικασία πολεοδόμησης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 7, 8 έως 14, 15 και 19 του Ν. [2508/1997](#) (Α' 124), αν πρόκειται για περιοχή που έχει καθορισθεί ως περιοχή ανάπλασης ή αν πρόκειται για προβληματική περιοχή προς πολεοδομική αναμόρφωση ή αν πρόκειται για οικισμό κάτω των 2.000 κατοίκων, αντίστοιχα.

### **2.3.1. Επικρατούσες τάσεις βάση του Ν. 2742/99 στο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό**

Με το Ν. 2742/99 ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα καλείται να προσαρμοστεί στο νέο πνεύμα της αειφορίας και έχει ως επίκεντρο του τη χρήση και αξιοποίηση των υπαρχόντων πόρων του δομημένου περιβάλλοντος, ευνοεί τις αναπλάσεις των πόλεων και όχι τις αλόγιστες επεκτάσεις του υπάρχοντος αστικού ιστού.

Είναι γεγονός ότι τις τελευταίες δεκαετίες οι προτεραιότητες που εισάγονται στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό σε παγκόσμια και ευρωπαϊκή κλίμακα αφορούν την αειφορία, ενεργειακή επάρκεια και οικονομία, βιώσιμη κινητικότητα κ.α. Ο συνδυασμός της αστικής ανάπτυξης με την προστασία του περιβάλλοντος, την κατανάλωση ενέργειας και την κοινωνική ανάπτυξη αποτελεί μια εξαιρετικά δύσκολη πρόκληση που με τον κεντρικό τίτλο «Αειφορική αστική Ανάπτυξη» προβάλλει πλέον ως το κεντρικό ζητούμενο της πολεοδομίας.

Στη σημερινή πραγματικότητα που χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και τον συνακόλουθο διεθνή ανταγωνισμό, οι πόλεις δεν χρησιμεύουν απλώς στην κάλυψη των οικιστικών αναγκών του πληθυσμού και των συναφών με αυτές κοινωνικών υποδομών. Τα αστικά κέντρα του τοπικού – περιφερειακού και διεθνή κλιμακίου ανταγωνίζονται σε μια σειρά πεδίων, όπως:

- Της παροχής υπηρεσιών στις επιχειρήσεις,
- Της καινοτομίας,
- Των αποτελεσματικών υποδομών επικοινωνιών και
- Χώρων εργασίας (Αγγελίδης Γ. κ.α. 2010).

Χαρακτηριστικό των περισσότερων τάσεων στον εν γένει σχεδιασμό των πόλεων τα τελευταία χρόνια είναι ο ολιστικός τους χαρακτήρας. Η ρύθμιση του χώρου και της δόμησης (παραδοσιακή πολεοδομία) δεν θεωρείται μια αυτοτελής δράση ξεκομμένη από την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων του πληθυσμού.

Αντίθετα, επιζητείται οι σχεδιασμοί και οι δράσεις να είναι όχι μόνο βιώσιμες αλλά και ολοκληρωμένες, καλύπτοντας ταυτόχρονα ένα μεγάλο φάσμα αλληλεξαρτώμενων προβλημάτων που έχουν και χωρική διάσταση.

Οι παραπάνω αναφορές στις επικρατούσες τάσεις στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό αποτελούν ένα πεδίο προκλήσεων στην οποία η ελληνική πολεοδομική πραγματικότητα, η οποία θα πρέπει να παρακολουθήσει, αντιμετωπίσει και να γενικότερα να προσαρμοστεί δημιουργικά (Αγγελίδης Γ. κ.α. 2010).



#### **2.4. Στρατηγική και βασικές αρχές του πολεοδομικού σχεδιασμού**

Η στρατηγική μπορούμε να πούμε ότι είναι ένα προμελετημένο σχέδιο με βάση το μοντέλο του ορθολογικού προγραμματισμού. Συνειδητά λοιπόν, το σχέδιο αυτό καταρτίζεται με σκοπό το έλεγχο της πραγματοποίησης συγκεκριμένων στόχων και αποσκοπεί στον επηρεασμό μελλοντικών γεγονότων προς μια επιθυμητή κατεύθυνση.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός με την παραπάνω έννοια, αποτελεί στρατηγική και οπωσδήποτε καθορίζει τη διαμόρφωση των στρατηγικών επιλογών στο χώρο, όπως είναι επιλογή των μεγάλης σημασίας έργων, μελετών και σχεδίων που προετοιμάζουν και διαμορφώνουν το σημερινό και μελλοντικό ανθρωπογεωγραφικό περιβάλλον και με αυτή την έννοια υλοποιεί το όραμα και την αποστολή του δημόσιου φορέα που τον αναλαμβάνει.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι μια στρατηγική λοιπόν, που διαμορφώνει, επιλέγει και συνιστά στόχους για την υλοποίηση του οράματος για μια πόλη αλλά και γενικότερα μιας χώρας.

Παρακάτω αναφέρονται πέντε βασικές αρχές σχεδιασμού στα πλαίσια της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης με σκοπό την κατανόηση των επιδιώξεων και του αναφερόμενου παραπάνω στόχου του πολεοδομικού σχεδιασμού:

##### ***1. Συμπαγής πόλη/Συνεκτική οικιστική ανάπτυξη***

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι παρά την εκτενή βιβλιογραφία, δεν υπάρχει ένας συγκεκριμένος και απόλυτα αποδεκτός καθορισμός της έννοιας των συμπαγών πόλεων.

Η Burton E., (2000, 2001 & 2002), την ορίζει ως μια συμπαγή πόλη σχετικά υψηλής πυκνότητας, με μεικτές χρήσεις γης, που στηρίζεται σε ένα αποδοτικό και ευρύ σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών που ενθαρρύνει το περπάτημα και την ποδηλασία. Ο Lock D., (1995), την καθορίζει ως μια διαδικασία πλήρους αξιοποίησης του εδάφους που είναι ήδη αστικοποιημένο, πριν γίνει εκμετάλλευση των πράσινων η αδόμητων χώρων (greenfiels).

Ένας από τους βασικούς στόχους του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι η επίλυση των προβλημάτων της πόλης χωρίς την επέκταση των ορίων της (Burton E., Jenks M., & Williams K., 2002). Το φαινόμενο της αστικής επέκτασης – εξάπλωσης το οποίο θα αναπτυχθεί στο παρακάτω κεφάλαιο αποτελεί ένα από τα σημαντικά προβλήματα της

πόλης καθώς δημιουργεί αρκετά περιβαλλοντικά προβλήματα (Γεμενετζή Γ., 2009). Έτσι για την επίλυση των προβλημάτων η αστική πυκνότητα αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία σχεδιασμού των χρήσεων γης (Burton E., Jenks M., & Williams K., 2002).

## **2. Μίξη χρήσεων και ολοκληρωμένος συγκοινωνιακός σχεδιασμός**

Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης και των μεταφορών αφορά γενικότερα ένα πολύ σημαντικό σημείο και στοιχείο κλειδί στον σχεδιασμό και περιλαμβάνεται σε όλα τα προγράμματα των βιώσιμων πόλεων. Ο σχεδιασμός των μεταφορών και ειδικότερα των δημοσίων μέσων μεταφοράς πρέπει να συνδέεται με τον συνδυασμό των χρήσεων γης με προώθηση μορφές αστικής ανάπτυξης μεικτών χρήσεων ως παράδειγμα αστικής βιώσιμης ανάπτυξης (Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ., & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μ., 2007).

## **3. Εξασφάλιση και προστασία ανοικτών και πράσινων χώρων**

Η διαμόρφωση της ποιότητας του αέρα, αλλά και άλλα στοιχεία που συνθέτουν την ποιότητα ζωής του αστικού χώρου εξαρτάται από κάποιες μεταβλητές. Μια καθοριστική μεταβλητή είναι το αστικό και το περιαστικό πράσινο.

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν όλοι οι χώροι πρασίνου βρίσκονται στον εσωτερικό των ορίων του αστικού χώρου. Τέτοιοι χώροι είναι:

- Τα πάρκα,
- Τα άλση,
- Οι πλατείες,
- Οι ιδιωτικοί κήποι και
- Οι «πράσινες διαδρομές»

Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν τα δάση και γενικά το πράσινο που περιβάλλει την αστική περιοχή. Επίσης στην κατηγορία αυτή ανήκουν και οι υγειονομικές ζώνες οι οποίες επιβάλλονται ανάμεσα σε βιομηχανικές και κατοικημένες περιοχές καθώς και οι γεωργικές εκτάσεις γύρω από την πόλη (Μοδινός Μ., & Ευθυμιόπουλος Θ., (2000).

## **4. Λεπτομερειακός αστικός σχεδιασμός και κανόνες δόμησης**

Οι σύγχρονες πόλεις αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα. Πολλά από αυτά είναι κυρίως περιβαλλοντικής φύσης καθώς λόγο της αλόγιστης ρύπανσης της ατμόσφαιρας και της υπέρμετρης εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων τα οικοσυστήματα βρίσκονται σε δυσμενή κατάσταση.

Τέτοια προβλήματα αφορούν όλους τους ανθρώπων και κυρίως των κατοίκων των πόλεων οι οποίοι αντιμετωπίζουν σε μεγάλο βαθμό την αποκοπή τους από το φυσικό περιβάλλον. Ο λεπτομερειακός αστικός συνδυασμός σε συνδυασμό με τους κανόνες δόμησης είναι πολιτικές που αποσκοπούν στην αποφυγή και στην πρόληψη τέτοιου είδους προβλημάτων. Η ενσωμάτωση ενεργειακών συστημάτων στον αστικό σχεδιασμό και ο σχεδιασμός υπαίθριων χώρων συμβάλουν στην δημιουργία καλύτερου μικροκλίματος. Οι κανόνες δόμησης με την σειρά τους εξασφαλίζουν την καλή σχέση μεταξύ δημόσιων χώρων και κτηρίων (Γεμενετζή Γ., 2009).

#### **5. *Ενίσχυση των κέντρων των πόλεων***

Η αστική ανάπτυξη παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Τα κέντρα των πόλεων αποτελούν τις περιοχές με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον σχετικά με την αστική ανάπτυξη. Αποτελούν τόπους μεγάλης συγκέντρωσης της απασχόλησης στις υπηρεσίες, το εμπόριο και την αναψυχή καθώς συγκεντρώνουν τον αστικό ιστό με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον.

Περιοχές με ψηλά κτήρια οργανωμένης δόμησης και περιοχές με παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις αναμειγμένες με περιοχές κατοικίας ενσωματώνονται πολλές φορές στις κεντρικές περιοχές και έτσι δημιουργείται μια ανομοιομορφία. Σε τέτοιες περιοχές λόγω της δυσκολίας που παρουσιάζεται στην προσέλκυση επενδυτικού ενδιαφέροντος, εξαιτίας των κακών περιβαλλοντικών συνθηκών, οι παρεμβάσεις για αναβάθμιση έχουν αποκλειστικά δημόσιο χαρακτήρα (Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ., & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μ., 2007).

Κατά τον (Αραβαντινός Α., 1997), οι χωροταξικές και πολεοδομικές εφαρμογές γενικά δεν χτίζουν και δομούν τον χώρο και την πόλη, απλώς και σε αυτό συνίσταται η μη κοινωνική και αξιολογική ουδετερότητα τους. Ακολουθούν, άλλοτε διαμορφώνουν και καθορίζουν τις διαρκώς εξελισσόμενες και πολυεπίπεδες σχέσεις των ανθρώπων με την πόλη και τον ευρύτερο χώρο που ζουν, εργάζονται, κυκλοφορούν, ψυχαγωγούνται, επικοινωνούν και αναπτύσσονται.

## 2.5. Αστικά Οικο – τόπια

Κατά τη μελέτη της (Πετροπούλου Χ., 2004), το «οικο-τόπιο» προτείνεται ως ένα εργαλείο δυναμικής ανάλυσης του αστικού αλλά και του περι-αστικού χώρου. Η έννοια αυτή προέρχεται από μια κριτική προσέγγιση της «οικολογίας του τοπίου» από τη σκοπιά της κοινωνικής οικολογίας με μια ιδιαίτερη έμφαση στον αστικό χώρο.

### 2.5.1. Ορισμός – Έννοια του τοπίου

Η ετυμολογία της λέξης «τοπίο» στο δυτικό πολιτισμό, γνωστή σε όλους μας ως «landscape» στην αγγλική γλώσσα, έχει τις ρίζες της στην Ολλανδική λέξη «landschap» και τη γερμανική «landschaft», η οποία εισήχθηκε στην Αγγλία κατά τον 16ο με 17ο αι.. Η λέξη είναι σύνθετη και αποτελείται από τα συνθετικά «land» και «scare» (Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., (επιμ.), 2015).

Τοπίο είναι το σύνολο των χαρακτηριστικών στοιχείων που διακρίνουν μια συγκεκριμένη περιοχή της γήινης επιφάνειας από άλλες περιοχές όπως φαίνεται σε ένα οπτικό πεδίο. Τα χαρακτηριστικά αυτά στοιχεία είναι αποτέλεσμα όχι μόνο φυσικών παραγόντων αλλά και της ανθρώπινης παρουσίας και χρήσης γης (Χατζηστάθης Α., Ισπικούδης Ι., 1995).

Το τοπίο ορίζεται ως θέα ή τμήμα του χώρου. Προσδιορίζει δηλαδή ένα τμήμα του χώρου και την εμφάνισή του. Το τοπίο επίσης ορίζεται και από αισθητική άποψη. Αναζητώντας, τον ορισμό του τοπίου στο ελληνικό λεξικό, γιατί συναντάμε διαφορετικές προσεγγίσεις σε διάφορα λεξικά ευρωπαϊκών γλωσσών, σημαίνει ένας τόπος μικρών διαστάσεων όπως τον βλέπουμε από μακριά (Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., (επιμ.), 2015).

Όταν προσπαθούμε να κατανοήσουμε τις ιδιότητες της φύσης χρησιμοποιώντας την έννοια του τοπίου, «φτιάχνουμε» ένα τοπίο: *Συνδυάζουμε ένα πολιτιστικό μοντέλο με το περιεχόμενο μιας μοναδικής αντίληψης. Η χρήση του όρου τοπίο στη γεωγραφία είναι επίσης πολλαπλή εξαιτίας του δισημαντού ορισμού και των διαφορετικών απόψεων. Διακρίνουμε από τη μία, αυτές στις οποίες επικρατούν οι ανθρώπινες δραστηριότητες και δίνουν έμφαση στις κοινωνικο – οικονομικές δομές και από την άλλη εκείνες που δίνουν έμφαση στη φύση και στις βιοφυσικές δομές* (Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., (επιμ.), 2015).

### 2.5.2. Ο καθορισμός του τοπίου μέσα από την οικολογία του τοπίου

Η Οικολογία Τοπίου, κατά τους (Cook & Van Lier, 1994), έτσι όπως αναφέρονται στο Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., 2015, καθορίζει το «τοπίο» ως ένα σύνολο βιοτικών και αβιοτικών φαινομένων σε ένα τρισδιάστατο χώρο. Αυτός ο εξειδικευμένος ορισμός του «τοπίου» χρησιμοποιήθηκε για τη μελέτη των λειτουργιών των οικοσυστημάτων, της δομής και των αλλαγών τους. Κατά συνέπεια η κατανόηση του τοπίου περνά μέσα από την ερμηνεία των σχέσεων μεταξύ ανθρώπινων και φυσικών βιολογικών στοιχείων.

Ο οικότοπος ορίζεται ως ένα στοιχείο μωσαϊκού, το οποίο δεν αποτελεί απαραίτητα «κάλυψη γης». Παρ' όλα αυτά, κάποιες φορές οι έννοιες μπορεί να συμπίπτουν. Η γνώση της ιστορίας και της γεωγραφίας ενός τόπου που θέλουμε να αναλύσουμε, είναι καθοριστικός παράγοντας ώστε να προβούμε στη ερμηνεία των οικο-τοπίων του, η οποία ερμηνεία, μόνο υποκειμενική μπορεί να είναι και εξαρτάται από την εμπειρία μας, τη γνώση μας ή τα πολιτιστικά μοντέλα που πιθανά να μας έχουν επηρεάσει. Κατά την (Πετροπούλου Χ., 2004), ο ερμηνευμένος «οικότοπος» συνιστά το λεγόμενο «οικο-τοπίο» («éco-paysage»).

Εν κατακλείδι τα «οικο-τοπία» συνιστούν ερμηνευμένες εικόνες τόπων, πολλαπλές εικόνες γεμάτες «σημάδια» που μας πληροφορούν για το παρελθόν που φαίνεται ακόμα στο παρόν και για τις μελλοντικές τάσεις που είναι δυνατόν να διαφαίνονται στο παρόν. Οι Πετροπούλου Κ., & Ραμαντιέ Τ., 2015 θεωρούν ότι τα οικο-τοπία αποτελούν σύνθετες ενότητες του αστικού οικοσυστήματος ή αλλιώς ψηφίδες τοπίου ιδωμένου από μακριά. Κάθε ζώνη ενός αστικού οικο-τοπίου πρέπει να διαθέτει μια εσωτερική συνοχή, να είναι διακριτή από τις διπλανές της και να είναι εύκολα αναγνωρίσιμη.

Επίσης κάθε παρατηρητής όπως αναφέρθηκε και παραπάνω μπορεί να ερμηνεύσει το οικο-τοπίο από την δικιά του σκοπιά. Από τη στιγμή που ο ίδιος παρατηρητής μπορεί να ερμηνεύσει διαφορετικά οικο-τοπία σε διαφορετικές πόλεις και διαφορετικές χρονολογίες χρησιμοποιώντας την ίδια μέθοδο, η έννοια του αστικού οικο-τοπίου ανοίγει το δρόμο στην συγκριτική και διαχρονική μελέτη των πόλεων.

Η ιδέα να εξεταστεί η πόλη ως αστικό οικοσύστημα είναι λίγο ως πολύ διαδεδομένη σε πολλές έρευνες από τη δεκαετία του '70 μέχρι σήμερα. Παρά το γεγονός ότι οι περισσότερες προσεγγίσεις είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένες (κλίμα, ρύπανση, βλάστηση

κ.τ.λ.), υπάρχουν σήμερα αρκετές συνολικές προσεγγίσεις που σχετίζονται με τη διαμόρφωση των οικοσυστημάτων, πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τη βιομηχανική εποχή (Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., (επιμ.), 2015).

### **2.5.3. Κοινωνική οικολογία**

Η προσέγγιση του χώρου γίνεται έτσι και από κοινωνιολογική και από οικολογική σκοπιά με σκοπό τη σύνθεσή και υπέρβασή τους. Ένας από αυτούς τους τρόπους προσέγγισης του χώρου προέρχεται από την οικο-συστημική θεώρηση.

Σύμφωνα με πολλούς συγγραφείς αυτής της κατεύθυνσης (Celecia, 1998 και Huang, 1998 και άλλους που αναφέρονται στο Petroulou, 2003) η εξάπλωση των πόλεων προκαλεί σοβαρές αλλαγές στα κοντινά οικοσυστήματα που δεν αποκαθίστανται σε σύντομο χρόνο. Οι ίδιες οι μεγάλες πόλεις, παρά την μεγάλη παραγωγή πληροφοριών και γνώσεων και τον σημαντικό ρόλο τους στην παραγωγή και διακίνηση προϊόντων, χαρακτηρίζονται σαν έντονα εξαρτημένα ασταθή οικοσυστήματα, εύθραυστα, με μεγάλη τρωτότητα, τόσο από περιβαλλοντική άποψη όσο και από κοινωνικο-οικονομική. Ο βαθμός εξάρτησής τους σχετίζεται επίσης με το επίπεδο βιομηχανικής και τεχνολογικής ανάπτυξής τους (Πετροπούλου Χ., 2004).

Σειρά μελετών σχετικές με τις διεθνείς ανισότητες και το καταναλωτικό ίχνος των πόλεων δείχνουν ότι οι μεγάλες πόλεις των παλαιότερων βιομηχανικών χωρών είναι υπεύθυνες για το μεγαλύτερο μέρος των περιβαλλοντικών προβλημάτων του πλανήτη.

Από την άποψη αυτή γίνεται σοβαρή κριτική της έννοιας της «ανάπτυξης» που βασίζεται κυρίως σε οικονομικούς όρους και δεν λαμβάνει υπόψη της τις επιπτώσεις από την οικονομική μεγέθυνση ή στην καλύτερη περίπτωση προτείνεται ο επανακαθορισμός της από την σκοπιά της κοινωνικής οικολογίας.

Συμφωνώντας με τις παραπάνω κατευθύνσεις και εφαρμόζοντάς τες στο επίπεδο του αστικού χώρου υποστηρίζουμε ότι παρόμοιες διαφορές υπάρχουν στο εσωτερικό των μεγάλων πόλεων: οι πιο πλούσιες συνοικίες, παρά την πιο πράσινη όψη τους και την πιο «αναπτυγμένη» εμφάνισή τους (σύγχρονα κτίρια, υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών κλπ), είναι οι πιο μεγάλοι καταναλωτές προϊόντων και παράγουν την πιο σημαντική ποσότητα

αποβλήτων ενώ ταυτόχρονα απολαμβάνουν τα προϊόντα που παράγονται σε άλλες πλευρές της πόλης ή έξω από αυτήν (Πετροπούλου Χ., 2004).

#### **2.5.4. Ιστορία των Μεσογειακών πόλεων από την σκοπιά του τοπίου**

Ο Braudel F., είδε τη Μεσόγειο ως ενιαίο χώρο, ως σύνθετη ολότητα, που με την πολυμορφία της, και τον «εξαιρετικά μεγάλο ανθρώπινο πλούτο της» υπήρξε ιστορικός χώρος ζύμωσης πολιτισμών.

Ο ενιαίος μορφολογικά και κλιματολογικά μεσογειακός χώρος αποτελεί, όπως σε κάθε πνευματική αναζήτηση, καθοριστικό παράγοντα. Η λεκάνη της Μεσογείου χαρακτηρίζεται από μια εκπληκτική ομοιογένεια όσον αφορά τη μορφολογία του εδάφους, το κλίμα, το φως και κυρίως τη θάλασσα, είτε πρόκειται για το Αιγαίο, είτε για τα αφρικανικά παράλια, είτε για τις ισπανικές ακτές.

Τα στοιχεία αυτά ενέπνευσαν τους πνευματικούς δημιουργούς και συνέδεσαν τους λαούς με μια κοινή μοίρα. Ανατρέχοντας στην πνευματική δημιουργία των μεσογειακών λαών θα μπορούσε να διαπιστώσει κανείς την ύπαρξη ενός ευρύτερου δικτύου λογοτεχνών, οι οποίοι έχουν κοινό σημείο αναφοράς τη θάλασσα και το φως, που περιλούει τη μεσογειακή ακτή.

Οι διαδρομές των μεσογειακών πόλεων φαίνεται να είναι συγκρίσιμες μεταξύ τους, ενώ για ιστορικούς λόγους διέφεραν από αυτές της Βόρειας και ιδιαίτερα της Βορειοδυτικής Ευρώπης. Μερικές μάλιστα είχαν πολλά κοινά χαρακτηριστικά στο τρόπο ανάπτυξής τους με τις μεσογειακές πόλεις της Β. Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής (στο ΕΑΠ, Αστική Γεωγραφία Μεσογειακών πόλεων, Petropoulou C., 2003). Σε πολλές μεσογειακές πόλεις εφαρμόστηκαν ιδέες της πολεοδομίας όπως αυτή διαμορφώθηκε στις αρχές του 20ου αιώνα, αυτές όμως μάλλον εγκαταλείφθηκαν σύντομα μεταπολεμικά.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, οι επιπτώσεις της ιδιαίτερα διαφορετικής βιομηχανικής ανάπτυξης, που έγινε μέσω μεγάλων παραχωρήσεων δημοσίων εκτάσεων στον ιδιωτικό τομέα για το σκοπό αυτό, αλλά και των πληθυσμιακών μετακινήσεων προς τα μεγάλα αστικά κέντρα για διάφορους κοινωνικοχωρικούς και πολιτικούς λόγους, προκάλεσαν έντονη δημογραφική αύξηση και μια μορφή βίας αστικοποίησης που δημιούργησε ποιοτικές τομές στις αστικές μεσογειακές κοινωνίες και σοβαρά προβλήματα

στο περιβάλλον (στο ΕΑΠ, Αστική Γεωγραφία Μεσογειακών πόλεων, Petropoulou C., 2003).

## 2.6. Μεθοδολογία έρευνας

Η παρούσα μελέτη, προκειμένου να αναλύσει και να μελετήσει τα αστικά τοπία, των πόλεων Θεσσαλονίκης, Βαρκελώνης στηρίχθηκε στη μεθοδολογία της οικο-τοπιακής προσέγγισης του αστικού χώρου.

Στα πλαίσια της προσπάθειας συγκέντρωσης πληροφοριών για την οικο - τοπιακή ανάλυση και την αστική ανάπτυξη των περιοχών μελέτης, πραγματοποιήθηκε βιβλιογραφική έρευνα, έρευνα σε πηγές του διαδικτύου και έρευνα πεδίου για την περαιτέρω συλλογή δεδομένων, τη διασταύρωση και εξακρίβωση στοιχείων.

### 2.6.1. Σκοπός της μελέτης

Σκοπός της παρούσας μελέτης, είναι να εξεταστούν και να αναλυθούν διαχρονικά οι χωρικές δομές και τα αστικά οικο-τόπια δυο μεσογειακών μητροπολιτικών πόλεων, της Θεσσαλονίκης και της Βαρκελώνης. Η μέθοδος που αναπτύχθηκε για να προσδιοριστούν οι διαφορετικοί τύποι επέκτασης των πόλεων, βασίζεται στην έννοια του αστικού οικο-τοπίου.

### 2.6.2. Υλικό & μέθοδος μελέτης

Για την ανάλυση και ερμηνεία των οικο-τοπίων των δύο πόλεων χρησιμοποιήθηκαν δορυφορικές εικόνες των δυο πόλεων με διάκριση Μητροπολιτικής – Αστικής περιοχής και με τη βοήθεια προσθήκης πολυγώνων και διαδρομών ορίστηκαν οι σημάνσεις των οικο-τοπίων στον αστικό ιστό και στην κοντινή περιαστική ζώνη.

Στην παρούσα μελέτη εξετάζονται δύο πόλεις: Η **Θεσσαλονίκη** και η **Βαρκελώνη**.

Η επιλογή των δύο αυτών πόλεων, έγινε με κριτήριο ότι και οι δύο είναι πόλεις πρόσφατα βιομηχανοποιημένων χωρών, με μακρόχρονη αστική παράδοση ενώ έχουν έντονα διαφορετικά γεωγραφικά και ιστορικά χαρακτηριστικά. Οι περιοχές μελέτης περικλείουν το σύνολο της Μητροπολιτικής περιοχής της κάθε πόλης (συνεχής αστικός ιστός και κοντινή περιαστική ζώνη).



Για την κατανόηση των σημαντικότερων χαρακτηριστικών της δομής και της εξέλιξης της κάθε πόλης πραγματοποιήθηκε μια πλούσια διαδικτυακή έρευνα μέσω ιντερνέτ. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης ιστορικές πληροφορίες (έρευνα αρχείων και σχετικών μελετών) καθώς και άλλες επίσης σχετικές έρευνες με κοινωνικοοικονομικές και πολεοδομικές διαδικασίες που συνέβαλαν στην διαμόρφωση του χώρου των δύο πόλεων.

Τέλος για να ολοκληρωθεί η μελέτη έγινε προσπάθεια για τη συγκέντρωση ενός ικανού δείγματος συγκρίσιμων δεδομένων (κυρίως χαρτών και δορυφορικών εικόνων) και για τις δύο πόλεις, προκειμένου να μελετηθούν παράλληλα και κατά το δυνατόν, αντίστοιχες ιστορικές - χωρο-χρονικές κλίμακες. Πιο συγκεκριμένα, τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για την οικο-τοπιακή ανάλυση και την αστική ανάπτυξη των δύο πόλεων είναι τα εξής:

1. Ιστορικοί και πολεοδομικοί χάρτες / εικόνες
2. Τοπογραφικοί χάρτες
3. Δορυφορικές εικόνες υψηλής χωρικής ανάλυσης
4. Δεδομένα που συγκεντρώθηκαν για την έρευνα πεδίου

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>**

### **Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

#### **3. Γενικά χαρακτηριστικά της πόλης**

Η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη πολυκύμαντη (που ταράζεται από πολλά κύματα) και βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης. Η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη εξαιρετικά παλιά με ιστορία αιώνων να την ακολουθεί (23 αιώνες), αλλά ταυτόχρονα εντυπωσιακά νέα με συνεχή αστική ζωή για περισσότερους. Η Θεσσαλονίκη είναι μια μεγαλούπολη που αποτελεί το διοικητικό και οικονομικό κέντρο της βόρειας Ελλάδας και είναι μία από τις σημαντικότερες πόλεις της βαλκανικής χερσονήσου, με ζωντάνια χαρακτηριστική, ενσωματωμένη στη σύγχρονη εποχή.

Αποτελεί κέντρο οικονομικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στα Βαλκάνια. Το εμπόριο είναι εδώ και πολλούς αιώνες ο κύριος τομέας της οικονομίας και της απασχόλησης. Σημαντική είναι και η πολιτιστική ανάπτυξη της πόλης.

Το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης αποτελείται από έξι Δήμους και έχει πληθυσμό 788.952 κατοίκους σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2011. Είναι μια ευρωπαϊκή μεγαλούπολη με συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό σε πληθυσμό και ανάπτυξη.

#### **3.1. Ιστορική Γεωγραφική προσέγγιση της κατοίκησης και του τοπίου – Πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης**

Η Θεσσαλονίκη λόγω της γεωγραφικής της θέσης, της μακρόχρονης και συνεχούς οικονομικής λειτουργίας και κοινωνικής συγκρότησής της ως πόλης- λιμανιού, καθώς και της δυνατότητας εύκολης πρόσβασης από την πόλη προς τη βαλκανική, λειτούργησε σε όλη την ιστορία της ως μείζον αστικό κέντρο και συγκοινωνιακός κόμβος στην ευρύτερη περιοχή (Χριστοδούλου Χ., 2015).

#### **– Κατά την περίοδο τουρκοκρατίας η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης (1850 – 1900)**

Από το 18ο αιώνα ακόμη η Θεσσαλονίκη, θεωρείται εμπορική πόλη λόγω της γειτνίασης της με τη θάλασσα. Η κεντρική της αγορά αναπτύσσεται νοτιοδυτικά. Τα Λαδάδικα, υπήρξαν η μοναδική συνοικία της πόλης έξω από τα τείχη μέχρι το 1870. Ο τούρκος περιηγητής Εβλιγιά Τσελεμπή την ονομάζει Varos – I Iskele, δηλαδή προάστιο της αποβάθρας. Καΐκια φορτωμένα με λάδια, φρούτα και εδώδιμα - αποικιακά προϊόντα από όλη την Ελλάδα, ξεφόρτωναν κάθε μέρα στην πρώτη προβλήτα και γέμιζαν με φαγώσιμα εμπορεύματα τα μικρά δώροφα κτίρια (Εικόνα 1).



*Εικόνα 1: Θεσσαλονίκη 1870*

Πηγή: <http://www.lifo.gr/team/book/54162>

Στα χρόνια της Τουρκοκρατίας αυτό ήταν το κέντρο της πόλης. Εδώ υπάρχουν στεγασμένοι δρόμοι με μαγαζιά, περάσματα με εργαστήρια, καφενεία και πάνω ακριβώς από το λιμάνι, τα Ιστιρά, η αγορά των δημητριακών. Οι αγορές τότε (όπως και σήμερα) έπαιρναν το όνομά τους από το είδος των εμπορευμάτων που εμπορεύονταν οι συντεχνίες και καταλάμβαναν ορισμένες θέσεις συγκεντρωμένες. Ο χαρακτήρας της αγοράς παραμένει ενιαίος μέχρι το 1866, τότε που ξεκινά και η κατεδάφιση του παραθαλάσσιου τείχους. Η περιοχή κατ' αυτή την περίοδο στρώνεται με γρανίτη και αρχίζει νέα ανοικοδόμηση των Λαδάδικων και της Φράγκων μετά την πυρκαγιά του 1856, με υλικά από ντόπιο κόκκινο τούβλο και χαρακτηριστικό τις σιδερένιες πόρτες.

Το 18ο και 19ο αιώνα η περιοχή της άνω πόλης της Θεσσαλονίκης ήταν αραιοκατοικημένη. Κατά το πρώτο ήμισυ του 19ου η κατεδάφιση των τειχών και η κατασκευή προκουμιάς αποτελούν την σημαντικότερη πολεοδομική επέμβαση που έγινε

στην πόλη στο τέλος της τουρκοκρατίας (Εικόνα 2) και η οποία άλλαξε τη μορφή της Θεσσαλονίκης επιτρέποντας τη σύνδεσή της με το λιμάνι και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς προς τα δυτικά αλλά και την επέκτασή της προς τα ανατολικά.



Εικόνα 2: Χάρτης της τελευταίας Οθωμανικής περιόδου

Πηγή: <http://www.ypeka.gr> Ρυθμιστικό σχέδιο Θεσσαλονίκης

Η πρώτη σχεδιασμένη επέκταση της Θεσσαλονίκης χρονολογείται γύρω στα 1873 και συμπίπτει με τη κατεδάφιση τμήματος του ανατολικού τείχους, εκτείνεται δε στα δημόσια εδάφη που απελευθερώνονται από τις οχυρώσεις και στα γειτονικά τους ιδιωτικά κτήματα (Εικόνα 3).

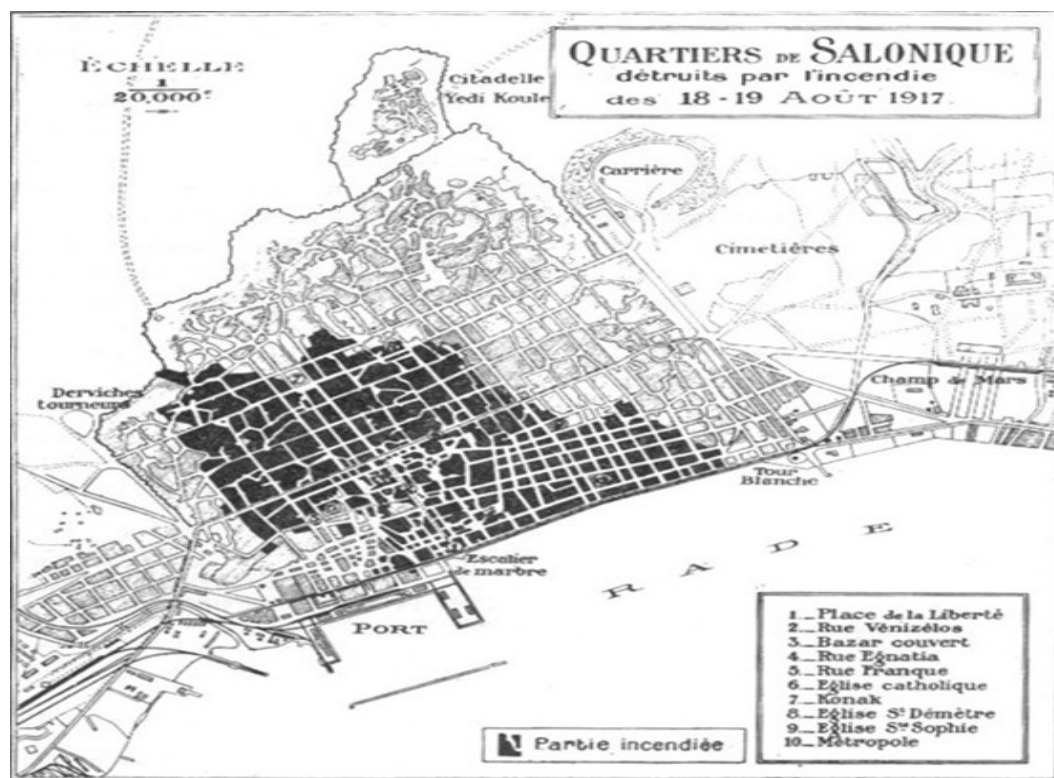


Εικόνα 3: Ο πρώτος Χάρτης της Θεσσαλονίκης 1873

Πηγή: <http://www.lifo.gr/team/book/54162>

#### – Μεσοπολεμική πολεοδομική εξέλιξη Θεσσαλονίκης (1900 - 1960)

Η χωρική διάρθρωση της Θεσσαλονίκης κατά τη μεσοπολεμική περίοδο, έχει σε μεγάλο βαθμό καθοριστεί από το σχέδιο Εμπράρ μετά τη πυρκαγιά του 1917 το οποίο προσδιόρισε τον χαρακτήρα της βασικής αστικής δομής (λειτουργική διάρθρωση σε ζώνες, σχήματα κοινωνικού διαχωρισμού κ.λπ. που αργότερα λειτούργησαν ως εμπόδια ή διευκόλυναν την ανάπτυξη της (Χριστοδούλου Χ., 2015). Παρακάτω στην εικόνα 4, φαίνεται η αστική σύνθεση της άνω πόλης – παλιά πόλη κατά την πυρκαγιά το 1917 με εμφανή την πυρίκαυστη ζώνη.



Εικόνα 4: Ιστορικός Χάρτης Θεσσαλονίκης 1917 «Η «πυρίκαυστη ζώνη» (με τη μαύρη σήμανση), το 32% της ολικής έκτασης της Θεσσαλονίκης».

Πηγή: [http://uddsab.dinstudio.com/diary\\_1\\_40.html](http://uddsab.dinstudio.com/diary_1_40.html)

Η φωτιά έσβησε τα μεσάνυχτα της 19ης Αυγούστου, αφού κατέστρεψε ολόκληρο το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης (Εικόνα 5) τα καμένα ή η «πυρίκαυστος ζώνη», όπως πέρασε στα μεταγενέστερα τοπογραφικά και πολεοδομικά σχέδια της πόλης. Το 1918, με τον πολεοδομικό αναδιασμό και το νέο ρυμοτομικό σχέδιο Εμπράρ στην πυρίκαυστη ζώνη, δεν αποκαταστάθηκαν οι παλιές εβραϊκές συνοικίες, ούτε καν οι ιστορικές συναγωγές, με αποτέλεσμα οι Εβραίοι να εξοβελιστούν οριστικά από το ιστορικό κέντρο της πόλης, το οποίο έχασε τον εβραϊκό χαρακτήρα που διατηρούσε επί αιώνες. Αρκετοί Εβραίοι, εξαιτίας της καταστροφής των επιχειρήσεων και των σπιτιών τους από την πυρκαγιά, προτίμησαν να μεταναστεύσουν στη Γαλλία, την Ιταλία ή την Αμερική.

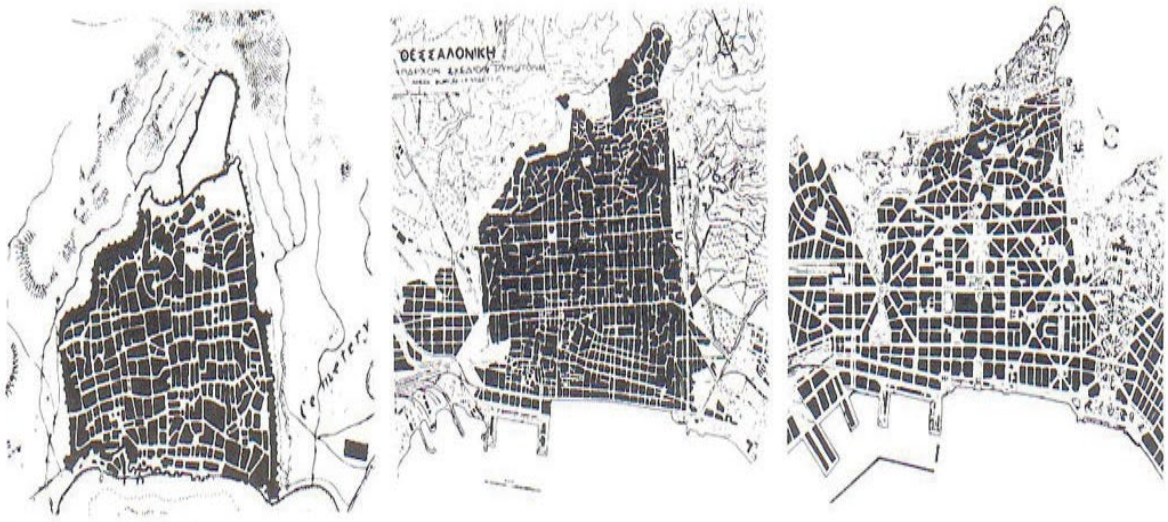


*Εικόνα 5 : Μια εικόνα από το λεύκωμα «Εν Θεσσαλονίκη 1900-1960» των Χρ. Ζαφείρη-Άρη Παπατζήκα*

Οι νόμοι για τον ανασχεδιασμό της πόλης συντάχθηκαν σύντομα και ψηφίστηκαν από τη Βουλή το 1918 αλλά οι συνεχείς μεταβολές και τροποποιήσεις ως το 1937 για την εξυπηρέτηση συμφερόντων πλουσίων κατοίκων που είχαν οικόπεδα-φιλέτα, αλλοίωσαν το αρχικό σχέδιο της «νέας» πόλης και το όραμα του Εμπράρ.

Ο φιλόδοξος πολεοδομικός σχεδιασμός της επιτροπής Εμπράρ, μέσα από τις εθνικές περιπέτειες και την πλημμυρίδα των προσφύγων της μικρασιατικής καταστροφής, δεν μπόρεσε να ολοκληρωθεί. Εν κατακλείδι έγιναν αρκετές αλλαγές διαχρονικά, σε ένα όντως μεγαλεπήβολο σύγχρονο πολεοδομικό σχέδιο.

Παρακάτω στην (εικόνα 6) παρουσιάζονται οι τρεις ιστορικές φάσεις πολεοδομικής εξέλιξης της Θεσσαλονίκης (Τουρκοκρατίας και Μεσοπολέμου): 1850, 1900 και 1917. Παρατηρείται, ότι ο αρχικός ιστός αναδιοργανώνεται στοιχειωδώς από την τουρκική κυβέρνηση και αποκτά ορισμένες (πιο) διαμπερείς χαράξεις, οι οποίες ωστόσο διαφαίνονται και στην προηγούμενη κατάσταση, ενώ γενικότερα διατηρούνται και επεκτείνονται από τότε.



*Εικόνα 6 : Χάρτες σε τρεις ιστορικές φάσεις πολεοδομικής εξέλιξης της Θεσσαλονίκης: 1850, 1900 και 1917*

Το 1923 η Θεσσαλονίκη κατοικήθηκε μαζικά ιδίως από τους πρόσφυγες, που ήρθαν από την πόλη μετά την καταστροφή του 1922. Τότε αλλάζει ουσιαστικά και η μορφή της λαϊκής αρχιτεκτονικής (μορφολογία και τυπολογία) της άνω πόλης. Έχουμε να κάνουμε δηλαδή με προσφυγικό κυρίως οικισμό. Στην (Εικόνα 7) φαίνεται η περιοχή και τα κτίσματα σ' αυτή, κατά τις αρχές του 20ου αιώνα.



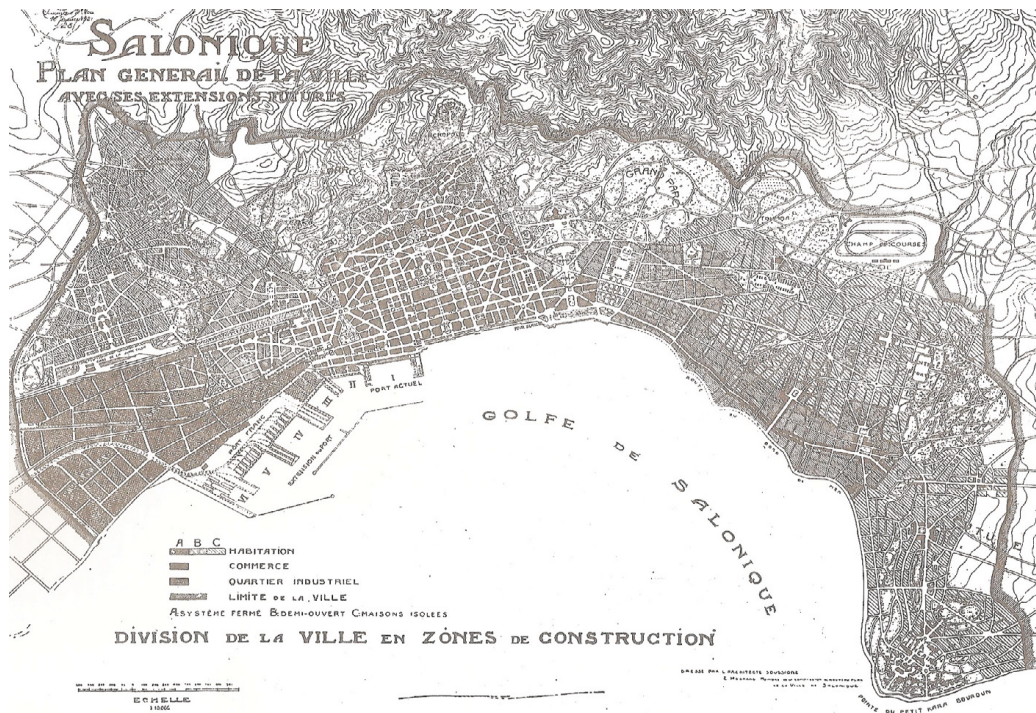
*Εικόνα 7: Γειτονιά της άνω πόλης (πηγή: αρχείο Θ. Καζίρα)*

Το πρόβλημα της άνω πόλης της Θεσσαλονίκης, από την πρώτη στιγμή που ήρθαν τότε οι πρόσφυγες, ήταν μεγάλο. Υπήρξε μεγάλη ανάγκη όμως στέγασης. Έτσι, δημιουργήθηκαν μικρές συνοικίες στην περιοχή του Ιπποδρομίου, του Πειραματικού, της Σαλαμίνας και του Συντριβανίου. Οι οικισμοί των προσφύγων κατέστησαν τη



Θεσσαλονίκη «πρωτεύουσα» και απλώθηκαν στην άνω πόλη, αλλά κυρίως στις ανατολικές και δυτικές παρυφές της. Μεταφέρθηκε πλάι τους και η βιομηχανική ζώνη. Οι μεγάλες αλλαγές στον πληθυσμιακό χάρτη ολοκληρώθηκαν με το δράμα του αφανισμού των Εβραίων στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Στη συνέχεια, κατά το πολύ διαφοροποιημένο από το όραμα Εμπράρ σχέδιο ρυμοτομίας που εγκρίθηκε με το Διάταγμα το 1929 (Καραδήμου Γερόλυμπου Α., 1985), οι διάφορες συνοικίες εντάχθηκαν διαδοχικά σε αυτό το αρχικό σχέδιο πόλης. Τα κέντρα των γειτονιών εμφάνιζαν μια πυρηνοειδή ανάπτυξη, σε αντίθεση με τις εμπορικές λειτουργίες που διατάσσονταν πιο γραμμικά, πιθανότητα σε συνέχεια των πρόχειρων καταυλισμών που είχαν στηθεί περιμετρικά του παλαιού ορίου της πόλης (Εικόνα 8).



Εικόνα 8: Σχέδιο ρυμοτομίας που εγκρίθηκε με το Διάταγμα το 1929 περικλείει τις μελλοντικές επεκτάσεις της πόλης, τις χρήσεις γης και τα οικοδομικά συστήματα.

Πηγή: <http://www.ypeka.gr> Ρυθμιστικό σχέδιο Θεσσαλονίκης

#### – Μεταπολεμική πολεοδομική εξέλιξη Θεσσαλονίκης (1960 – Σήμερα)

Τα πεπραγμένα της πρώτης περιόδου που διένυσε η Θεσσαλονίκη ως ανεξάρτητη ελληνική πόλη καθόρισαν τον μεταπολεμικό της χαρακτήρα. Όπως είδαμε παραπάνω, στην πολεοδομική μεταρρύθμιση των αρχών του 20ου αιώνα υπήρχε η έκδηλη πρόθεση

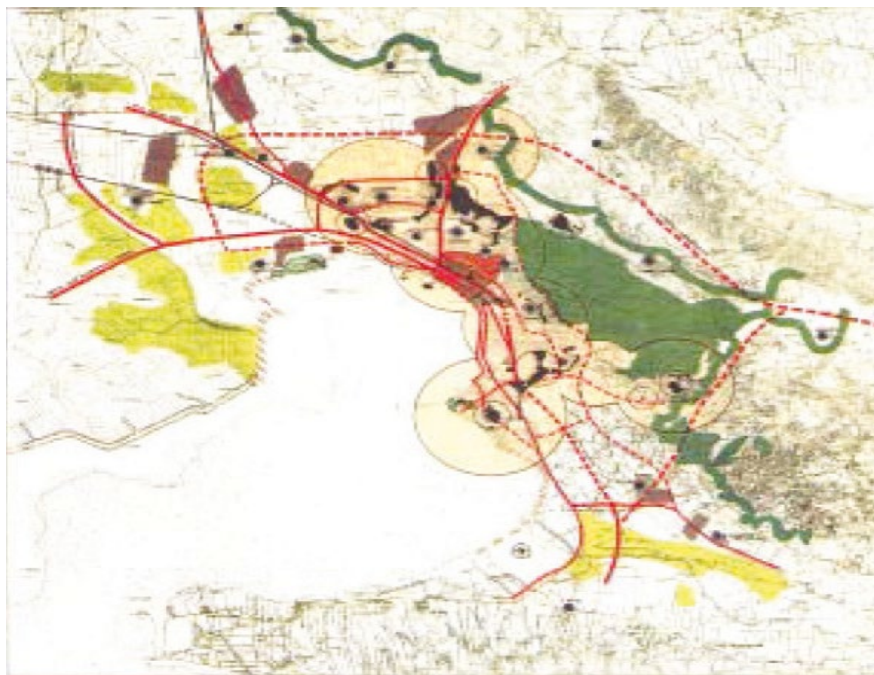
ενδυνάμωσης της κεντρικότητας του αστικού πυρήνα, πράγμα που σε συνδυασμό με την απουσία ενός νομοθετήματος που να καθορίζει τις χρήσεις γης οδήγησε στην πόλωση των πρωταρχικών λειτουργιών διοίκησης, εμπορίου και διασκέδασης γύρω από το ιστορικό κέντρο. Κι ενώ δεν υπήρχε κανένα εμφανές νομικό πλαίσιο, ανατέθηκε σε ειδικούς το 1966 η Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης η οποία χρησιμοποιήθηκε σαν άτυπος οδηγός λήψης αποφάσεων από τις υπηρεσίες αλλά ποτέ δεν νομοθετήθηκε. Στην παρακάτω (Εικόνα 9) φαίνεται η περιοχή Ροτόντας Αγίου Παντελεήμωνος της Θεσσαλονίκης στα τέλη τις δεκαετίας του 1960, να επιβιώνουν ακόμα ίχνη της παραδοσιακής γειτονιάς.



*Εικόνα 9: Περιοχή, Ροτόντας Αγίου Παντελεήμωνος της Θεσσαλονίκης στα τέλη τις δεκαετίας του 1960*

*Πηγή: Τα ιστορικά κέντρα των βορειοελλαδικών πόλεων και η μεταπολεμική ανοικοδόμηση*  
<http://www.archaiologia.gr/blog/issue/>

Η επίσημη θεσμοθέτηση ενός νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου ήρθε τελικά μετά από είκοσι (20) χρόνια. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 κατά κοινή άποψη της πολεοδομίας και της χωροταξίας, ψηφίστηκε ο νόμος Ν. 1561/1985 «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 148/6.9.1985), με τον οποίο τέθηκαν οι βάσεις για μία σφαιρική προσέγγιση της ευρύτερης περιοχής της συμπρωτεύουσας. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης επεδίωκε την αξιοποίηση των ρυθμίσεων του χώρου που είχαν εκφραστεί στις προηγούμενες μελέτες και το συντονισμό των απαραίτητων ενεργειών για την ανάπτυξη της πόλης (Εικόνα 10).



Εικόνα 10: Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, 1985. Οι «Βασικές Αναπτυξιακές Επιλογές»

Πηγή: <http://www.ypeka.gr> Ρυθμιστικό σχέδιο Θεσσαλονίκης (ΥΠΕΧΩΔΕ )

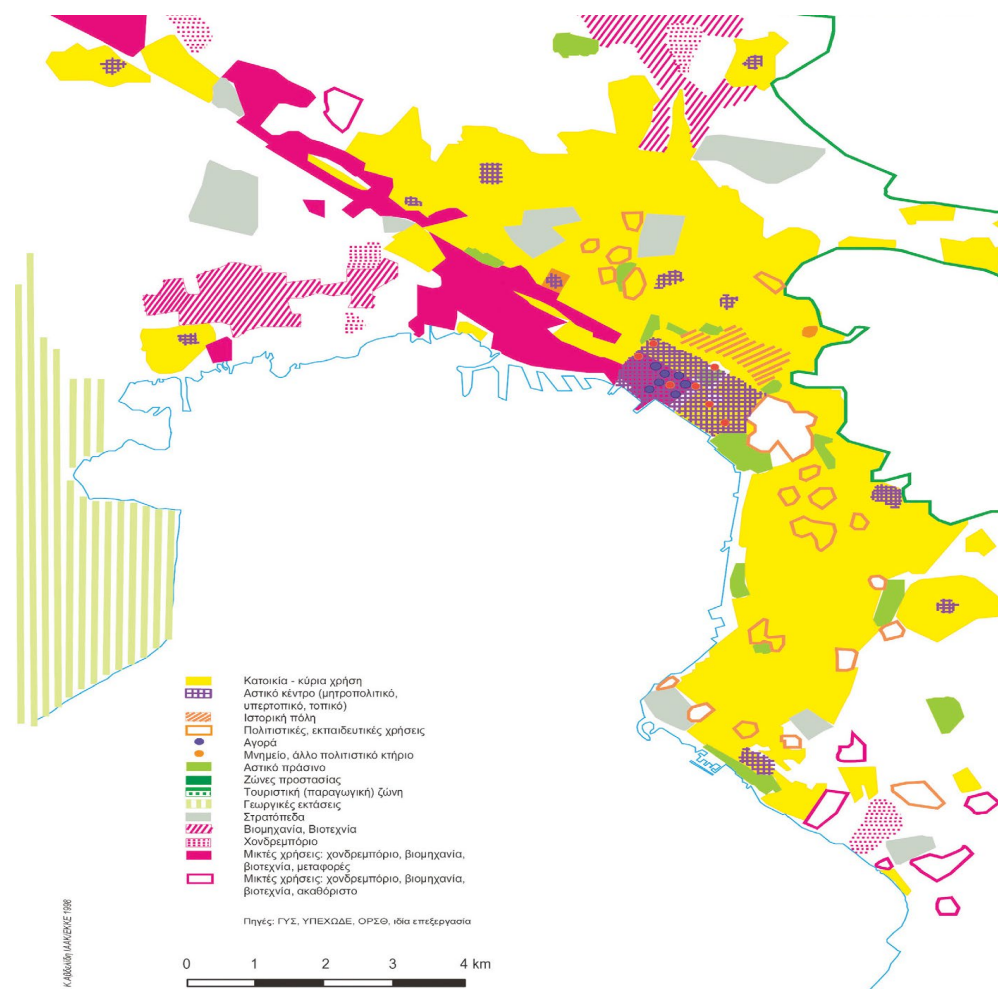
Ειδικότερα ο Ν. 1561/1985 αποτέλεσε την πρώτη θεσμοθετημένη πολυτομεακή αντιμετώπιση του αστικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και του άμεσου περιβάλλοντός της. Δεν είναι τυχαίο ότι αποτέλεσε τον πρώτο νόμο όπου αναγνωρίζονται ανισότητες στον αστικό χώρο (Χριστοδούλου Χ., 2015).

Η είσοδος στη δεκαετία του 1990 υπόσχεται γενικότερη ευημερία σε όλους τους τομείς και φέρνει στη Θεσσαλονίκη μία βραχύβια περίοδο με αναγγελίες μεγάλων έργων και οικονομικής ανάτασης που εντούτοις στηρίζονται σε επιδόματα και κοινοτικά πλαίσια δίχως κεντρικά ελεγχόμενο μακρόχρονο προγραμματισμό.

Ακόμα κι έτσι, το περιεχόμενο των ρυθμιστικών και πολεοδομικών σχεδίων παραμένει νοηματικά ασυνεχές, δηλαδή σε άλλα σημεία μειονεκτεί και σε άλλα προτρέπει της πραγματικής προδιάθεσης του χώρου.

Το 1993 εγκρίνεται το ΓΠΣ του Δήμου Θεσσαλονίκης ενώ για τους υπόλοιπους δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος και της ευρύτερης περιοχής του, τα απαραίτητα σχέδια εκπονήθηκαν και θεσμοθετήθηκαν μετά το 2000. Για ακόμα μία φορά, ανακύπτει το πρόβλημα της σύγκυσης ταξινόμησης υλικού και αρμοδιοτήτων μεταξύ των διαφορετικών υπεύθυνων φορέων. Πρακτικά, τα ΓΠΣ σε συνδυασμό με ειδικούς

διακανονισμούς αποτελούν το μοναδικό εργαλείο άσκησης οικιστικής πολιτικής, ιδίως αφότου ο ρόλος των ΓΠΣ ενισχύθηκε με τον Ν. 2508/97 περί βιώσιμης ανάπτυξης. Στην παρακάτω Εικόνα 11 απεικονίζεται η επιφάνεια και η λειτουργική δομή το ΠΣΘ στα μέσα τις δεκαετίας του 1990.



Εικόνα 11: Λειτουργική δομή το ΠΣΘ στα μέσα τις δεκαετίας του 1990

Παρατηρούμε ότι η μητροπολιτική περιοχή διευρύνθηκε, επεκτάθηκε οικιστικά και ενσωμάτωσε τους εγγύς στο ΠΣΘ οικισμούς σε ένα νέο σχήμα αστικής διάχυσης και προπαστιοποίησης περιοχών κατοικίας της υπαίθρου και μετατροπής τους σε περιαστικούς οικισμούς – δορυφόρους (Χριστοδούλου Χ., 2015).

Γενικότερα στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, βλέπουμε διάχυτη τη γενική κατοικία να περικλείει το ιστορικό κέντρο (παλιά πόλη και κέντρο του Δήμου Θεσσαλονίκης) που παραμένουν στα γνωστά προπολεμικά όρια, διάσπαρτους χώρους πρασίνου και πολιτισμού, μεγάλα στρατόπεδα που καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό

του ευρύτερου αστικού χώρου και μερικές ευρείς περιοχές όπου συγκεντρώνονται αναμειγμένες οι βιομηχανικές – βιοτεχνικές λειτουργίες και οι βασικές χρήσεις που τις εξυπηρετούν όπως το χονδρεμπόριο και οι μεταφορές.

Η σύγχρονη φυσιογνωμία της Θεσσαλονίκης (Εικόνα 12) αποπνέει το κοσμοπολίτικο ύφος της, την εμπορική καθημερινότητα, την στρατιωτική παράδοση και την ιδιότητά της ως κόμβος μετεπιβίβασης και διακομιδής.



*Εικόνα 12: Αποψη της σύγχρονης φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης*

*Πηγή: <https://www.google.gr/> 4/2/2017*

### **3.1.1. Κοινωνικός διαχωρισμός της Θεσσαλονίκης**

Ο Edward Soja, W., 1989 αναφέρει ότι ο χώρος και ο χρόνος αποτελούν αφαιρέσεις για την κατανόηση των σχέσεων μεταξύ της ανθρώπινης δραστηριότητας. Αυτό σημαίνει ότι κατά τη διαδικασία παραγωγής του χώρου διεξάγεται μία κατ' εξοχή ταξική πάλη, την οποία πρέπει να αναγνωρίσουμε στις χωρικές δομές της εκμετάλλευσης. Εξ' άλλου, η πόλη δεν είναι απλά το κέντρο της παραγωγής, αλλά και βασικός κόμβος της αναπαραγωγής του κεφαλαίου, όσον αφορά την ανταλλαγή της εργατικής δύναμης και της κατανάλωσης.

- Η περίοδος της αστικής ιστορίας της Θεσσαλονίκης, κατά το διάστημα 1921 έως το 1940 με την Μικρασιατική καταστροφή και τη συρροή προσφυγικού πληθυσμού

χαρακτηρίζεται παράλληλα και από μια διαδικασία βιομηχανικής ανάπτυξης. Αυτό συμβαίνει γιατί δημιουργούνται μόνιμοι οικισμοί εργατών, νεοφερμένων από διάφορα γεωγραφικά διαμερίσματα της χώρας και κρατικοί προσφυγικοί οικισμοί με οργανωμένη δόμηση. Από την άλλη μεριά οι ασφυκτικές πιέσεις των νεοφερμένων πληθυσμών, ωθούν την πόλη προς την επέκτασή της. Οι κοινωνικοί μετασχηματισμοί, οι περιθωριοποιήσεις και οι ανισότητες, αλλά και η συμβίωση εν τέλει και η κοινωνική ένταξη και αφομοίωση, λειτουργούν πειστικά στο αστικό περιβάλλον της πόλης. Η πόλη εκείνη την εποχή γίνεται μια πόλη αντιθέσεων. Περίλαμπρα μέγαρα από τη μία και χιλιάδες παραπήγματα από την άλλη διασκορπισμένα από άκρη σε άκρη της Θεσσαλονίκης.

- Μεταπολεμικοί μετασχηματισμοί

Κατά τις δεκαετίες 1950 και 1960 η συρροή εσωτερικών μεταναστών οδηγεί την πόλη στην ταχύτατη χωρική εξάπλωση της, η οποία πραγματοποιείται με τη μορφή αυθαίρετης δόμησης. Το πρόβλημα της άνω πόλης της Θεσσαλονίκης, από την πρώτη στιγμή που ήρθαν τότε οι πρόσφυγες, ήταν μεγάλο. Υπήρξε μεγάλη ανάγκη στέγασης. Όμως, δημιουργήθηκαν μικρές συνοικίες στην περιοχή του Ιπποδρομίου, του Πειραματικού, της Σαλαμίνας και του Συντριβανίου. Οι οικισμοί των προσφύγων κατέστησαν τη Θεσσαλονίκη «πρωτεύουσα» και απλώθηκαν στην άνω πόλη, αλλά κυρίως στις ανατολικές και δυτικές παρυφές της.

- Διαδικασίες χωρο-κοινωνικής αλλαγής gentrification τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκαν στην περιοχή Λαδάδικα της Θεσσαλονίκης. Τα Λαδάδικα βρίσκονται, στην δυτική είσοδο της πόλης, κοντά στο λιμάνι, εκεί που κατά την εποχή της τουρκοκρατίας ήταν η Αιγυπτιακή αγορά. Το όνομα Λαδάδικα προήλθε από τα μαγαζιά που στεγάζονταν εκεί και κυρίως από το λαδεμπόριο. Γενικότερα στην περιοχή η κυρίαρχη χρήση ήταν το εμπόριο (Εικόνα13).



Εικόνα 13 Λαδάδικα ή Ιστιρά, η παλιά αιγυπτιακή αγορά (Αρχική φώτο: Πλατεία Πετρακάκη από το βιβλίο *Η Δύση της Ανατολής. Θεσσαλονίκη 1870-1912* εκδ. ΜΙΕΤ. Το τριώροφο κτίριο, ήταν ξενοδοχείο και στεγάζει σήμερα στο ισόγειό του το “Ζύθο”. Οι δυο όροφοί του κατεδαφίστηκαν μετά από τις μεγάλες ζημιές που υπέστησαν στον σεισμό του 1978.) Πηγή: <http://parallaximag.gr/thessaloniki/ladadika-i-istira-i-palia-egiptiaki-a>

Μετά το τέλος της τουρκοκρατίας, η ήδη υποβαθμισμένη περιοχή των Λαδάδικων υποβαθμίζεται ακόμα περισσότερο. Σε κάποια στενά μάλιστα στεγαζόντουσαν μόνο κακόφημες δραστηριότητες, από την εποχή τουλάχιστον του Α' παγκοσμίου πολέμου (Μουτσόπουλος, Κ., 1996) Στα τέλη της δεκαετίας του '80, η υποβάθμιση των Λαδάδικων γίνεται ιδιαίτερα αισθητή, καθώς, οι δρόμοι βρίσκονταν σε κακή κατάσταση, η κυκλοφορία και η στάθμευση τις πρωινές ώρες ήταν επιβαρυνμένη, το κτιριακό απόθεμα παρουσίαζε στοιχεία εγκατάλειψης και τέλος, οι κάτοικοί της ανήκαν σε περιθωριακά κοινωνικά στρώματα (Μαυρομάτης, Μ., 1996).

Προκειμένου λοιπόν να αντιμετωπιστεί η κατάσταση αυτή και να αποφευχθεί η πιθανή κατεδάφιση ενός οικιστικού συνόλου που αποτελούσε κτιριακό πλούτο της πόλης, προτάθηκε ένα σχέδιο δράσης της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος Χωροταξίας της Κεντρικής Μακεδονίας (ΔΙΠΕΧΩΚΜ) και ένα πρότυπο σχέδιο αναβάθμισης του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Η πρόταση ήταν η εγκατάσταση εμπορικών και χρήσεων ελεύθερου

χρόνου στην περιοχή, με αποκατάσταση και επανάχρηση των υπαρχόντων κτισμάτων. Στα ισόγεια των κτιρίων εγκαταστάθηκαν καταστήματα διασκέδασης, όπως μπαρ, εστιατόρια, ταβέρνες, κ.ά., καθώς και πολιτιστικές δραστηριότητες (Εικόνα 14).



*Εικόνα 14: Λαδάδικα ο ίδιο σημείο με την αρχική φωτογραφία σήμερα Πηγή: <http://parallaximag.gr/thessaloniki/ladadika-i-istira-i-palia-egiptiaki-a>*

Ο εξευγενισμός gentrification στο σύνολό της άλλαξε την εικόνα της περιοχής κρατώντας το παραδοσιακό στοιχείο.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

### Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ

#### 4. Γενικά χαρακτηριστικά της πόλης

Τοποθετείται, σε μια προνομιούχο θέση στη βορειοανατολική ακτή της ιβηρικής χερσονήσου και τις ακτές της Μεσογείου. Η Βαρκελώνη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στην Ισπανία σε μέγεθος και πληθυσμό. Καταλαμβάνει έκταση 101,4 Km<sup>2</sup>. Αποτελεί τη δεύτερη σημαντικότερη τοπική οικονομία στην Ισπανία μετά την Μαδρίτη, με πληθυσμό που ξεπερνά τους 1.600.000 κατοίκους (2011), ενώ η μητροπολιτική της περιοχή κατοικείται περίπου από 5.000.000 κατοίκους.

Όντας μία ξεχωριστή πόλη η Βαρκελώνη βρίσκεται ανάμεσα στο βουνό και στη θάλασσα. Οι μοναδικές συνοικίες της μαρτυρούν την εξέλιξή της από το Μεσαίωνα έως την επέκτασή της και τον εκμοντερνισμό του 19ου αιώνα.

#### 4.1. Ιστορική Γεωγραφική προσέγγιση της κατοίκησης και του τοπίου – Πολεοδομική εξέλιξη της Βαρκελώνης

Η πόλη της Βαρκελώνης έχει μια παράδοση καινοτομικού αστικού σχεδιασμού, από το πολεοδομικό σχέδιο του Cerda το 1859 έως τον συνολικό επανασχεδιασμό της πόλης πριν και κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992.

Ο λόφος Μονζούικ (Montjüic), που φτάνει ως τη θάλασσα, αποτελεί το νοτιοδυτικό άκρο ενός τόξου από λόφους που σχεδόν περιβάλλουν την πόλη. Εδώ υπάρχουν πολλά μνημειώδη κτήρια και ανοιχτοί χώροι.

Το γοτθικό κέντρο της Παλιάς Πόλης, με τα πολυάριθμα σοκάκια και τα παμπάλαια σπίτια, είναι εξαιρετικό. Η παλιά πόλη αποτελεί τυπικό μεσαιωνικό οικισμό με φιδουριστά στενά, πλακόστρωτα σοκάκια, εντυπωσιακά κτίρια, όπως αυτό που στεγάζει το δημαρχείο και επιβλητικές εκκλησίες σαν τη Santa Maria del Mar, δηλαδή την Παναγία της Θάλασσας.

Τα περισσότερα κτίσματα χρονολογούνται από τον 15ο αιώνα, συνθέτοντας ένα δαιδαλώδες ταξίδι στο όμορφο αρχιτεκτονικά παρελθόν. Την πυκνοκατοικημένη συνοικία

Εσάμπλε (Eixample) χαρακτηρίζουν οι μεγάλες λεωφόροι και η υπέροχη μοντέρνα αρχιτεκτονική. Όλοι οι δρόμοι της Βαρκελώνης οδηγούν στην plaza Catalunya, την πλατεία έμβλημα της πόλης. Από εδώ ξεκινά ο πιο πολυπερπατημένος ιστορικός πεζόδρομος της Βαρκελώνης, η ξακουστή Λα Ράμπλα, με μήκος 1,5 χλμ. η οποία οδηγεί στη θάλασσα.

Συγκεκριμένα, η εικόνα της πόλης άλλαξε μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες 1992, όπου άλλαξε στην κυριολεξία η μορφή του λιμανιού. Το μοντέρνο κτίριο του Μουσείου Καταλανικής Ιστορίας, το ενυδρείο (ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο), η μαρίνα με τα εκατοντάδες σκάφη και τα παρακείμενα εστιατόρια, προσδίδουν στην πόλη τον αέρα μιας μεσογειακής κοσμοπολίτισσας. Τα χιλιόμετρα αμμώδους παραλίας ήταν απλώς το στέμμα της μεταμόρφωσης.

Το ψαροχώρι της Βαρκελώνης χτίστηκε το 1753 από τον αρχιτέκτονα Χουάν Μαρτίν ντε Θερμένιο, για να στεγαστούν όσοι έμειναν άστεγοι λόγω της ανέγερσης του φρουρίου της Σιουταντέλα. Έκτοτε, σε αυτή τη φιλική, ζωντανή περιοχή ζουν κυρίως εργάτες και ψαράδες. Το πολεοδομικό σχέδιο έχει σχήμα πλέγματος, με στενά διώροφα και τριώροφα σπίτια, που έχουν παράθυρα στο δρόμο.

Στα μέσα του 19ου αιώνα, ένα ιστορικό γεγονός θα αλλάξει ριζικά όλες τις πτυχές της ζωής στην πόλη της Βαρκελώνης. Το γεγονός αυτό είναι η Βιομηχανική Επανάσταση. Έτσι, η περιοχή της Καταλονίας μαζί με τη χώρα των Βάσκων θα αποτελέσουν για πολλά χρόνια τους δύο βασικούς πυλώνες της βιομηχανικής εξέλιξης ολόκληρης της Ισπανίας. Η ριζική αυτή αλλαγή θα επηρεάσει την οικονομική, πολιτική και κοινωνική ζωή στην περιοχή αλλά και την καθημερινότητα μέσα στην πόλη. Η πόλη θα μεταμορφωθεί με ραγδαίους ρυθμούς, ενώ θα πραγματοποιηθούν ριζικές πολεοδομικές αλλαγές την εποχή αυτή, με αποκορύφωμα το Σχέδιο Cerdà (Plan Cerdà). Το οποίο είχε βασικό σκοπό την επέκταση της πόλης για την κάλυψη των νέων αναγκών που δημιουργήθηκαν με τη βιομηχανική επανάσταση.

#### – Η πολεοδομική εξέλιξη της Βαρκελώνης (1850 – 1900)

Η εξέλιξη της ιστορίας της Βαρκελώνης, από την εκβιομηχάνισή της μέχρι την κοινωνική επανάσταση του 1936, η οποία πνίγηκε στο αίμα, έχει όλα εκείνα τα επιμέρους

στοιχεία που την κάνουν να μοιάζει με μια σύγχρονη μητρόπολη σε αναβρασμό. Στην περίπτωση της καταλανικής πρωτεύουσας ο βρασμός οδήγησε σε έκρηξη.

Οι μεγάλες αλλαγές στο αστικό τοπίο άρχισαν από το 1850, αφού η οικονομική και πολιτική ελίτ ήταν αποφασισμένες να κατασκευάσουν μια μοντέρνα καπιταλιστική πόλη, που θα αντανakλούσε την αυξανόμενη κοινωνική και οικονομική εξουσία των πλουσίων. Αφηρημένα, θεωρούσαν ότι η αστική ανάπτυξη θα καθιέρωνε νέες πολιτικές ελευθερίες, οι οποίες όμως στην πραγματικότητα αφορούσαν στην ανάπτυξη της αστικής τάξης και εκφραζόταν με τη συνολική οικονομική και αστική εξάπλωση της.

Οι σχεδιασμοί για αστική ανανέωση, όπως ήδη αναφέρθηκε ξεκίνησαν ήδη από τη δεκαετία του 1850 και το 1859 άρχισε η εφαρμογή του σχεδίου του Ildefons Cerdà (Εικόνα 15), που οραματιζόταν την ένωση της πόλης με τους βιομηχανικούς πυρήνες, μια διαταξική λειτουργική πόλη, χωρίς αποκλεισμούς, που θα έφερνε ένα νέο είδος ισότητας και αστικής ενότητας. Ο Ildefons Cerdà επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό, από τις ιδέες του Καρλ Μαρξ και άλλους κοινωνικούς στοχαστές της εποχής.



*Εικόνα15 : Το Σχέδιο Cerdà (Gausa M., Cervelló M., Pla M., Barcelona: Guía de Arquitectura Moderna 1860-2002, ACTAR, Barcelona)*

Πηγή:

<http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=5&lang=gr&CategoryID=4&ArticleID=480>

Ωστόσο, η μεγάλη αντίφαση της πολεοδομίας των πλουσίων ήταν, ότι επένδυσε πιστά, χωρίς όρια, στις δυνάμεις της αγοράς με τα οράματά της, για μια πολεοδομία χωρίς αποκλεισμούς να αποδεικνύεται καθαρή ιδεολογία. Οι περικοπές, η επενδυτική κρίση, η ανεξέλεγκτη αγορά, οι σπέκουλες των μεγαλοϊδιοκτητών και η διαφθορά, συνδυάστηκαν και διέβαλλαν αθόρυβα την πραγματοποίηση του πολεοδομικού σχεδίου, που ο Cerdà είχε προγραμματίσει για έναν ορθολογικό αστικό χώρο.

Η περιοχή ήταν γνωστή ως (Ciutat Vella) ή παλιά πόλη και αποτελούσε ολόκληρη την πόλη της Βαρκελώνης μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα. Η παλιά πόλη είχε αναπτύξει τότε πολύ υψηλές πυκνότητες στέγασης και είχε συναφή προβλήματα της έλλειψης του φωτός, του αέρα και του ανοιχτού χώρου. Καθώς η πόλη επεκτάθηκε με τα κύματα μετανάστευσης το 1880 και μετά, όπου στρατιές εργατών χωρίς γη έφταναν από τη Murcia και την Andalusia (35% του πληθυσμού της πόλης ήταν μη Καταλανοί), τόσο πιο μεγάλο μέρος του πληθυσμού μετακινήθηκε προς τα έξω και συνθήκες άθλιας διαβίωσης αναπτυχθήκαν σε διάφορους τομείς. Τα Barris (γειτονιές) που αποτελούσαν την τότε πόλη ήταν, το Barri Gòtic, Santa Caterina Barceloneta και η υψηλότερη συγκέντρωση άθλιων συνθηκών και συνωστισμού παρουσιάστηκε στην περιοχή Raval, και πιο συγκεκριμένα Southern Raval (Εικόνα 16).



*Εικόνα16: Southern Raval 18-19ου αιώνα*

Πηγή: <https://logopoli.com/category/>

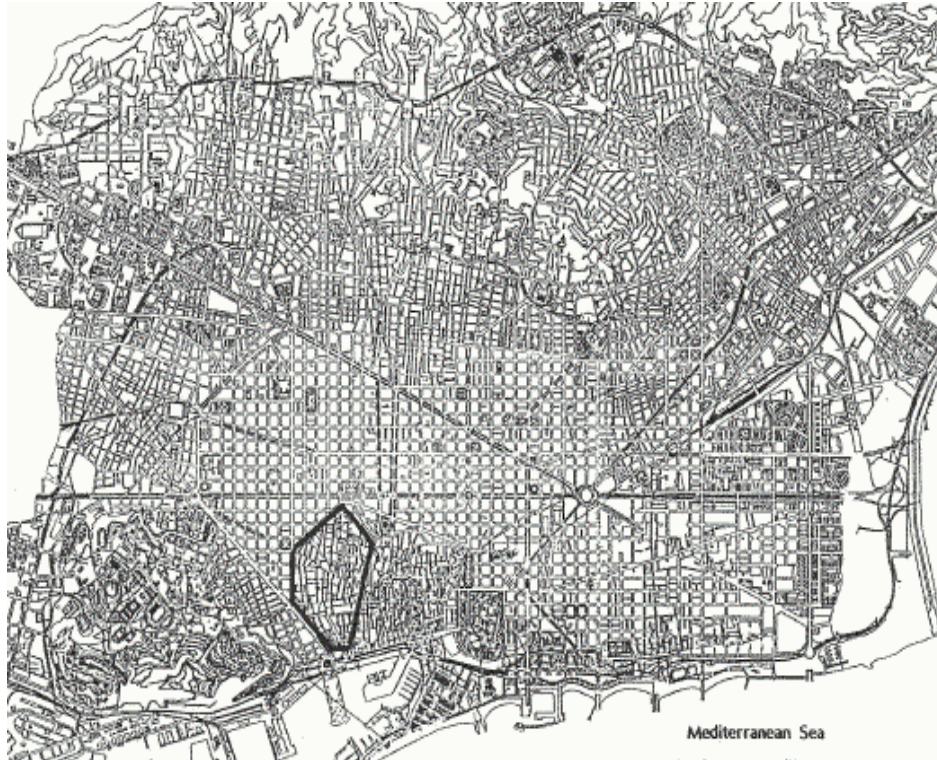
Από το 1850 με τη βιομηχανική επανάσταση, η El Raval (Εικόνα18) γρήγορα αναπτύχθηκε με αποτέλεσμα να παρέχει φθηνούς οικισμούς (για τους εργαζόμενους από την ύπαιθρο) και να στεγάζει ελαιοτριβεία κλωστοϋφαντουργίας, που κινούνταν με άνθρακα. Αυτά τα κτίρια χτίστηκαν πολυώροφα και η περιοχή χαρακτηρίστηκε ιδανική για τις νέες βιομηχανίες της Βαρκελώνης.

Σταδιακά, το ομαδικό φτηνό σπίτι και η συσσώρευση πληθυσμού εν τέλει δημιούργησε τις παραγκουπόλεις. Τουαλέτες και μια βρύση μοιράζονταν στην αυλή του κάθε οικισμού και κατά συνέπεια οι επιδημίες ήταν συχνές όπως και το ποσοστό θανάτων ήταν υψηλό. Πολλά παιδιά πέθαιναν στο τέλος της εφηβείας τους. Τα εργοστάσια κλωστοϋφαντουργίας ανταγωνίζονταν για το ένα διάστημα τις μεγάλες βιομηχανίες, όμως θεωρούνταν πολύ ρυπογόνα και επικίνδυνα για την υγεία των πλουσιότερων κατοίκων που κατοικούσαν στην παλιά περιοχή της πόλης στο Barri Gotic (Εικόνα 17) .



*Εικόνα 17: Barri Gotic 18- 19ου αιώνα*

Το νότιο τμήμα της El Raval, ήταν επίσης πολύ υποβαθμισμένο έχοντας κακή φήμη με οίκους ανοχής για τους πλούσιους και πολύ χειρότερες συνθήκες για τους φτωχούς.



Εικόνα.18: Χάρτης El Raval (18-19ου αιώνα) Πηγή:

<https://logopoli.com/category/>

Ο χώρος της πόλης εν τέλει αναδιοργανώθηκε από τις δυνάμεις της αγοράς, με έναν εξολοκλήρου χαοτικό και απρογραμματίστο τρόπο, κυρίως στην περίοδο, μετά από την Παγκόσμια έκθεση του 1888 στο πλαίσιο της οποίας επίσης συντελέστηκαν μεγάλες πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές αλλαγές.

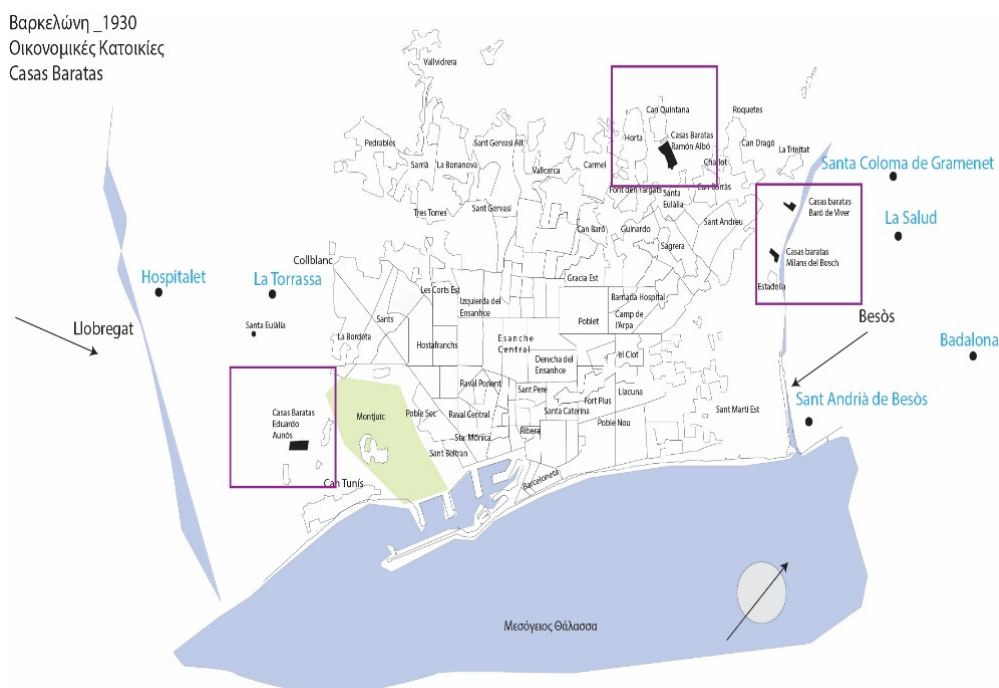
Γενικότερα, από το 1860 και μετά, στη Βαρκελώνη εντοπίζεται μια ελευθεριακή κομμουνιστική παράδοση, μια παράδοση αλληλεγγύης που έφερναν μαζί τους οι μετανάστες προλετάριοι από την αγροτική Ισπανία. Η συγκεκριμένη αυτή αναρχική αντικουλτούρα, τελικά εκφράστηκε μέσα από την άμεση δράση και μέσα από τους νέους πολιτικούς, κοινωνικούς και πολιτιστικούς χώρους που εισήγαγαν στην κοινωνία της πόλης οι αναρχικοί και οι αναρχοσυνδικαλιστές.

#### – Μεσοπολεμική πολεοδομική εξέλιξη Βαρκελώνης (1900 - 1960)

Η πιο ολοκληρωμένη αστική ανανέωση της Βαρκελώνης ήρθε αργότερα (1913–1925), με επενδύσεις στην αστική συγκοινωνία, που στην ουσία βελτίωσαν την κυκλοφορία των εμπορευμάτων και του κεφαλαίου. Νέες λεωφόροι πέρασαν πάνω από τα

barris (συνοικίες) και έγιναν αναγκαστικές μετακινήσεις εργατικών συνοικιών μακριά από το κέντρο της πόλης. Οι κατέχοντες πλούτο επιδίωξαν να επιβληθούν στο αστικό τοπίο και η κυριαρχία τους στο χώρο αποτυπώνεται και συμβολικά μέσω της μνημειώδους αρχιτεκτονικής της εποχής. Η βασική ανησυχία των αστών ήταν οι συνεχώς επεκτεινόμενες προλεταριακές γειτονιές (barris και cases barates, ειδικά η Collblanc και η La Torrassa στην l'Hospitalet), οι δεσμοί αλληλεγγύης και η κοινή ταυτότητα της κοινότητας που αναπτύσσονταν σ' αυτές (Εικόνα19).

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πέρασε σε μια νέα φάση επιβολής τάξης και ασφάλειας με αποτέλεσμα το σαφή χωρο-κοινωνικό έλεγχο και αποκλεισμό. Το νέο επιθυμητό μοντέλο ήταν αυτό του τομέα, όπου οι επικίνδυνες τάξεις εκτοπίζονταν μακριά από το οικονομικό κέντρο και το κέντρο λήψης αποφάσεων. Η ταξική διαίρεση ήταν εμφανής στο χώρο και ουσιαστικά η Βαρκελώνη ήταν χωρισμένη στα δύο: οι γειτονιές των πλουσίων αστών που συνεχώς απομακρυνόταν από το κέντρο προς τα προάστια και οι φτωχογειτονιές της εργατικής τάξης, δηλαδή οι παραγκουπόλεις, οι cases barates και οι προλεταριακές γειτονιές όπως η Raval.



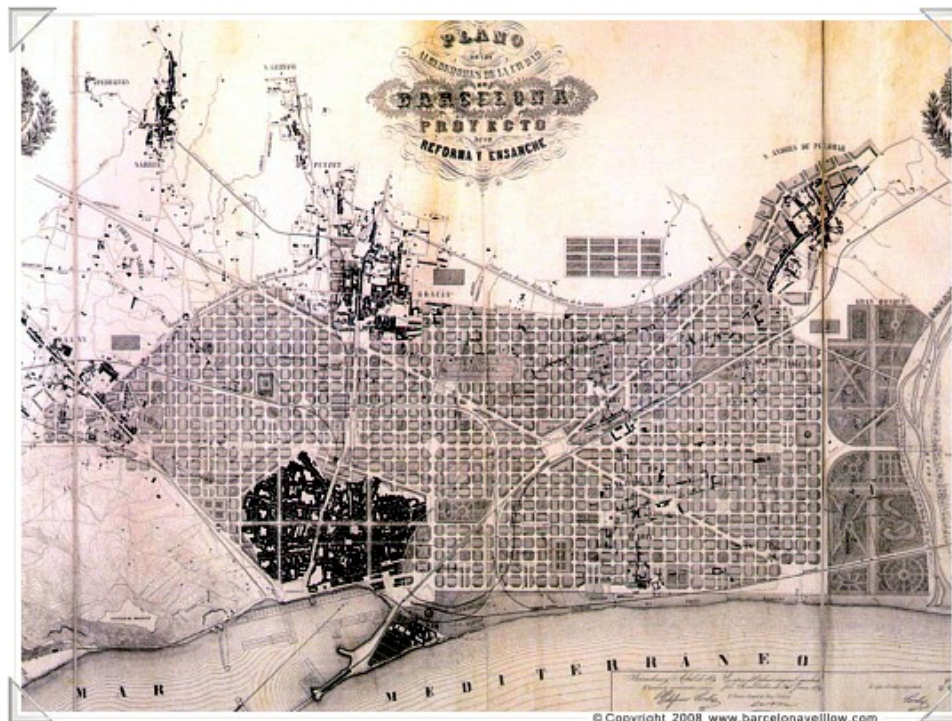
Ος βάση για τη σχεδίαση του χάρτη χρησιμοποιήθηκαν οι χάρτες του βιβλίου: Oyon, J. L., Maldonado, J., & Grifol, E. (2001). Barcelona 1930: un atlas social. Barcelona: Edicions UPC.

Εικόνα 19: Χάρτης Βαρκελώνης 1930 (Νέες λεωφόροι πέρασαν πάνω από τα barris και έγιναν αναγκαστικές μετακινήσεις εργατικών συνοικιών μακριά από το κέντρο της πόλης)

Κατά την ίδια περίοδο οι αστοί της ελίτ κοινωνίας εγκατέλειψαν το κέντρο της πόλης λόγω της άσχημης κατάστασης που επικρατούσε και μεταφέρθηκαν προς τη λεωφόρο Eixample. Η περιοχή Eixample της Βαρκελώνης, δημιουργήθηκε ως επέκταση της παλιάς πόλης της Βαρκελώνης για να συμβαδίσει με τις αλλαγές που είχε φέρει η βιομηχανική επανάσταση.

Έως τα μέσα του 19ου αιώνα, ήταν ολοένα μια ταχέως αναπτυσσόμενη συνοικία και από τις πιο πλούσιες, με σύγχρονες και μεγαλοπρεπείς κατοικίες για την εποχή, με περισσότερο χώρο και καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Ο σχεδιασμός ήταν επινοήση του Ildefons Cerdà (1815-1876) στο «σχέδιο για τη μεταρρύθμιση και την επέκταση της Βαρκελώνης» το 1859, σε ένα σχέδιο πλέγματος με «μπλοκ» κατοικιών και ευθείες γραμμές.

Στην παρακάτω εικόνα φαίνεται πώς η Eixample ήταν βάση του αρχικού σχεδίου σχεδιασμένη με ιεραρχική δομή πλέγματος τετραγώνων (Εικόνα 20). Η (New Left Eixample) νέα αριστερά πλευρά της Eixample χτίστηκε το 1930 και δείχνει κάτι περισσότερο από ένα στυλ μοντερνισμού (Εικόνα 21).



Εικόνα: 20 Eixample (βάση του αρχικού σχεδίου 1959, σχεδιασμένη με ιεραρχική δομή πλέγματος τετραγώνων)

Πηγή: <http://www.barcelonayellow.com/bcn-photos/176-pictures-eixample>





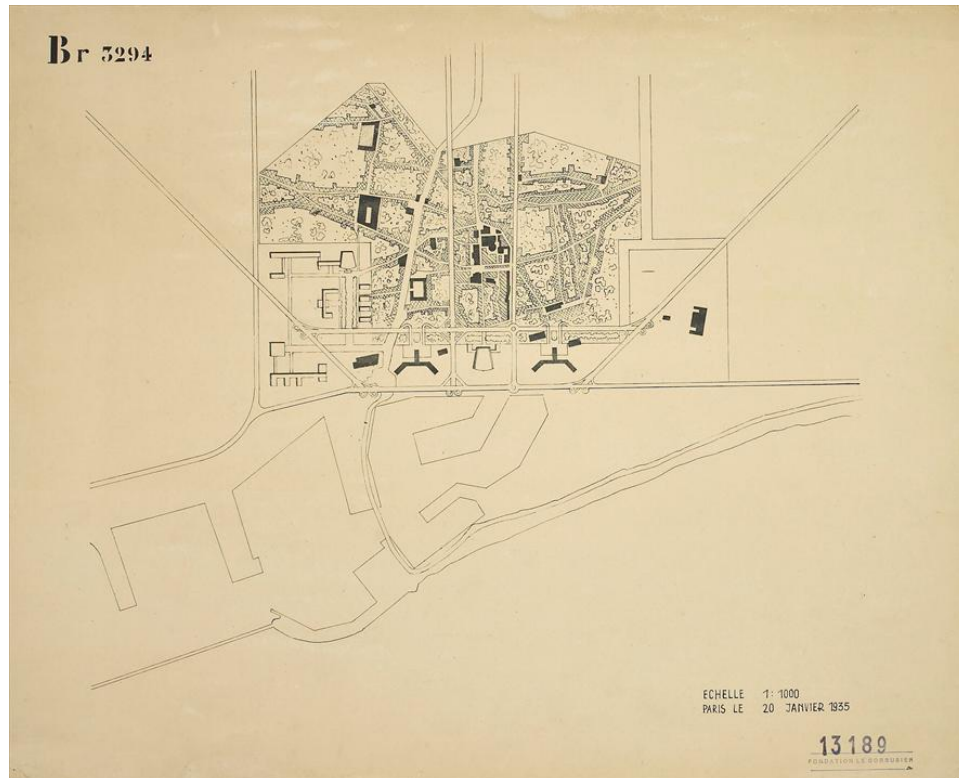
*Εικόνα: 21 Eixample (Η New Left Eixample πλευρά χτίστηκε το 1930 και δείχνει κάτι περισσότερο από ένα στυλ μοντερνισμού)*

*Πηγή: <http://www.barcelonayellow.com/bcn-photos/176-pictures-eixample>*

Ο χάρτης της πόλης ήταν χωρισμένος σε «καλές» και «κακές» περιοχές. Για παράδειγμα, «υπόκοσμος» ονομαζόταν η περιοχή γύρω από τη Raval, που μετονομάστηκε σε «Barri xino» (Chinatown), η El Paral.lel και ήταν ο τόπος όπου διασκέδαζαν φτωχοί και ανειδίκευτοι εργάτες. Η παραλιακή ζώνη που συνόρευε με τη Raval και την El Paral.lel θεωρούνταν ζώνη ανομίας και διαφθοράς, χώρος όπου σύχναζαν «επικίνδυνες τάξεις» και θα έπρεπε να είναι κάτω από συνεχή επιτήρηση.

Τελικά η Βαρκελώνη μπήκε στο στόχαστρο της ανάπλασης το 1934, με το Pla Macià (Σχέδιο Μασία), που εξέφραζε το ευρύτερο μοντερνιστικό σχέδιο για ορθολογική πολεοδομική ανάπτυξη και χωροταξικό σχεδιασμό. Η ανάπλαση ανατέθηκε στην καταλανική think tank, την GATCPAC (Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans) και στον Le Corbusier. Οι ιδέες του Le Corbusier μπορούν να θεωρηθούν σαν το τέλει πολεοδομικό όπλο στην υπηρεσία της «δημοκρατίας της τάξης».

Το Σχέδιο Μασία περιείχε την υπόσχεση του μοντέρνου, μιας «Νέας Βαρκελώνης», και το στρατηγικό σημείο του, συμπεριλάμβανε και την ισοπέδωση της Raval (Εικόνα 22).



Εικόνα 22: Pla Macià (Σχέδιο Μασσία), 1935 (στρατηγικό σημείο που συμπεριλάμβανε την ισοπέδωση της Raval).

Πηγή: φωτογραφίες Σχέδιο Μασσία, <https://www.google.gr/>

Το Plà Macià ήταν η συνέχιση της ανάγκης που δημιουργήθηκε το 19ο αιώνα για «εκκαθάριση» της πόλης. Μια ακόμα επιδίωξη για εξαφάνιση των αστικών αντιθέσεων και των «ταραχοποιών» του συστήματος. Θεωρήθηκε η ευκαιρία, σε εκ νέου σχεδιασμένους χώρους για «ανακατάκτηση» της παλιάς πόλης και διάχυση των τάσεων της αναπτυσσόμενης Βαρκελώνης όπου θα ελεγχόταν πιο εύκολα μια ιστορικά εξεγερτική κοινότητα.

Το σχέδιο Plà Macià κατέρρευσε από χρηματοδοτικά προβλήματα και λόγω του εμφυλίου το 1936, μετά τον οποίο έμεινε στα χαρτιά. Παρ' όλα αυτά, η παλιά Raval ήταν ο τόπος γέννησης της εργατικής τάξης της Βαρκελώνης και η κατεδάφιση της θα ήταν μια άκρως επιθετική πράξη απέναντι στην τοπική ιστορία. Η καταστροφή σημαντικών ιστορικών και συμβολικών τόπων, σήμαινε τον αφανισμό των τόπων μνήμης αντίστασης, διαδηλώσεων, εξεγέρσεων και οδοφραγμάτων, που είχαν εντυπωθεί στη μνήμη του λαού από το 1830.

Είχε πλέον ανοίξει ο δρόμος στις 20 Ιουλίου 1936 για την πλήρη αστική κοινωνική επανάσταση. Η κεντρική κυβέρνηση υποχώρησε, παραδεχόμενη την αδυναμία της. Η επανάσταση του Ιουλίου 1936, μετά τη νίκη των οπλισμένων εργατών επί των στρατευμάτων στην Βαρκελώνη, επέτρεψε στην εργατική τάξη τη διεκδίκηση και την ανακατάληψη του αστικού χώρου από τον οποίο είχε αποκλειστεί και εκδιωχθεί στα 1900.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) της Βαρκελώνης που ισχύει ακόμα και σήμερα, εγκρίθηκε το 1989 και αποτελούσε ένα εκτεταμένο προγραμματικό κείμενο για όλες ουσιαστικά τις πτυχές του αστικού σχεδιασμού σε σχέση με τους επικείμενους Ολυμπιακούς Αγώνες. Κύριες προτεραιότητες του αποτελούσαν η ρύθμιση των χρήσεων γης, η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου, η ανάπλαση των ιστορικών περιοχών του κέντρου (π.χ. Ramblas, El Raval), η βελτίωση του συστήματος μεταφορών και η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Ιδιαίτερη σημασία είχαν τα σχέδια για την επέκταση του λιμανιού με χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης μέχρι το 2011.

Κατά την περίοδο μεταξύ 1945-1975, χτίστηκαν μεγάλες περιοχές της Βαρκελώνης με πολυώροφα διαμερίσματα κατά μήκος των τμημάτων της αστικής περιφέρειας για τους μετανάστες που αναζητούσαν εργασία στην πόλη. Μια τέτοια κατοικημένη περιοχή, ήταν το La Mina, το οποίο χτίστηκε ειδικά για μεταστέγαση των κατοίκων της παραγκούπολης. Σήμερα σε αυτό στεγάζεται μια τσιγγάνικη κοινότητα και έχει τη μεγαλύτερη κοινωνική στέρηση μέσα στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης (Εικόνα 23).



*Εικόνα 23 La Mina: μια περιοχή με υψηλή κοινωνική στέρηση*

Πηγή: <http://geographyfieldwork.com>

– **Η πολεοδομική εξέλιξη Βαρκελώνης (1960 - σήμερα)**

Κατά τα τελευταία χρόνια του δέκατου ένατου αιώνα, συνεχίστηκε η μεταφορά των βιομηχανιών που γεννήθηκαν στην παλιά πόλη στις πλησιέστερες περιοχές της συνοικίας Eixample.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο έγκρισης το 1989 τροποποιήθηκε το 1997 με βάση ένα κείμενο με τον τίτλο «Αναθεώρηση του Master Plan: Προσδιορισμός των αναγκών χρηματοδότησης 1997 – 2011». Πρόκειται για την τέταρτη μεγάλη επέκταση στην ιστορία του λιμανιού. Η ραγδαία αύξηση της κίνησης του λιμανιού εκείνη την περίοδο, σε συνδυασμό με την κατακόρυφη αύξηση της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ), ήταν και ένας από τους κύριους λόγους που τροποποιήθηκε.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 ο Τζουζέπ Άντον Ασεμπίλιο ανέλαβε διευθυντής του Ινστιτούτου Πολεοδομικής Ανάπτυξης της πόλης, την περίοδο δηλαδή του οικοδομικού οργανισμού που προηγήθηκε των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Τότε, ήδη με το καλά ενορχηστρωμένο σχέδιό του, η Βαρκελώνη άρχισε να «ξεθαρρεύει» και να αλλάζει την εικόνα της παρηκμασμένης πόλης.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις έφυγαν από τον κέντρο και χωροθετήθηκαν πίσω από τον λόφο του Μοντσούικ, δρόμοι και σιδηροδρομικές γραμμές έγιναν υπόγειες και το πρόσωπο της παλιάς πόλης άλλαξε. Η Βαρκελώνη διοργάνωσε τους πρώτους Ολυμπιακούς αγώνες μετά το τέλος του ψυχρού πολέμου και η πόλη εισήλθε στον παγκόσμιο χάρτη (Εικόνα: 24).



*Εικόνα 24: Βαρκελώνη ( Από τον Γκαουντί, τον δημιουργό της Σαγκράδα Φαμίλια (η εκκλησία της Ιεράς Οικογενείας στο κέντρο της φωτογραφίας), στους μεγάλους πολεοδόμους του Μεσοπολέμου έως τον Ασεμπίλιο η Βαρκελώνη μετασχηματίστηκε σε πόλη της παγκοσμιοποίησης και της οικονομίας της γνώσης)*

*Πηγή: <http://geographyfieldwork.com>*

Σ' αυτό το μακροσκελές, εμπνευσμένο, αλλά ιδιαίτερα δύσκολο πολεοδομικό πλάνο μεταμόρφωσης της Βαρκελώνης σε πόλη της παγκοσμιοποίησης, ο αρχιτέκτονας Τζουζέπ Αντον Ασεμπίλιο ανέλαβε επίσης την εκτέλεση μεγάλων έργων όπως, το άνοιγμα του θαλάσσιου μετώπου, την ανάπλαση των ιστορικών περιοχών του κέντρου (π.χ. Ramblas, El Raval), τον εξανθρωπισμό της γειτονιάς, τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών και την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, βασιζόμενος πάνω στις πρόνοιες των σχεδίων του απερχόμενου αρχιτέκτονα Μποϊγκας.

Λάτρης της «συμπαγούς πόλης» και της παράλληλης ύπαρξης πολλαπλών χρήσεων, ο Ασεμπίλιο κατάφερε σε πρώτη φάση να συνδυάσει όλες της λειτουργίες της καθημερινής πόλης, με τη δημιουργία κτιρίων και υποδομών μνημειακού χαρακτήρα, ενώ πέτυχε την αναβίωση της παρηκμασμένης γειτονιάς.

Για τον Ασεμπίλιο τα αστικά συγκροτήματα δεν πρέπει να επεκτείνονται, αλλά να αξιοποιούν εις το έπακρον όλο τους τον χώρο, ενώ η πίστη του στο να δίδονται μεγάλοι συντελεστές για καθ' ύψος δόμησης πέτυχε την αποδέσμευση ελεύθερου χώρου για τους πολίτες. Ακόμη επί των ημερών του μετεγκαταστάθηκαν οι λιμενικές χρήσεις και τα

ναυπηγεία από τη Μπαρσελονέτα (έγινε αναφορά και παραπάνω), όπου στη συνέχεια διαμορφώθηκε η διάσημη πλαζ, ενώ κατασκευάστηκε το τούνελ του Μοντσούικ (Montsuik), το Πασέο Πικάσο (Paseo Picasso), το Πασέο ντε Κολόν (paseo de colon), και έγιναν αναρίθμητες επεμβάσεις στην παλιά πόλη.

Στη συνέχεια, μετά τη διάνοιξη του νότιου τμήματος της λεωφόρου Διαγανάλ, (Diagonal) που την οδήγησε στη θάλασσα, ο Ασεμπίλιο ανέλαβε διευθυντής της Μητροπολιτικής Εταιρείας Ανάπτυξης Πολεοδομίας και Υποδομών. Κατά αυτόν, οι πόλεις είναι όπως τα νομίσματα και έχουν δύο όψεις. Όσο θεωρεί κανείς επιβεβλημένη την αύξηση του δημόσιου χώρου και την απόδοσή του στους πολίτες, άλλο τόσο σημαντική πιστεύει πως είναι η συμβολή των πόλεων στην οικονομική ανάπτυξη. Οραματίστηκε πολλά για τη νέα, μεταβιομηχανική Βαρκελώνη και χρησιμοποίησε την πολεοδομία και την αρχιτεκτονική για να πυροδοτήσει θεαματικές αλλαγές στον τριτογενή τομέα και να υποστηρίξει τη νέα επιχειρηματικότητα και την οικονομία της γνώσης.

Ένα από τα τελευταία σχέδια του Ασεμπίλιο είναι το διάσημο «@22», μια εκτεταμένη πολεοδομική επέμβαση και ένα σημαντικό κοινωνικοοικονομικό πείραμα στις γειτονιές του Πόμπλε Νου (Poble Nou) και του Μπεσός (Besos), όπου βρισκόταν κάποτε το «Καταλανικό Μάντσεστερ», δηλαδή τα κλωστήρια και οι βιοτεχνίες, που υπέστησαν παρακμή στο χρόνο. Αναπλάθονται και αναζωογονούνται εκατόν δεκαπέντε (115) οικοδομικά τετράγωνα, όπου τα παλιά βιομηχανικά κτίρια (που παραπέμπουν στο «Μύλο» της Θεσσαλονίκης) συγκατοικούν πλέον με ουρανοξύστες και βιοκλιματικές εγκαταστάσεις. Μεγάλες επιχειρήσεις, σχολές, ακαδημίες και χώροι κατοικίας συνυπάρχουν αρμονικά, συγκροτώντας το πρώτο cluster της οικονομίας της γνώσης. Στην απόληξη του @22, δίπλα στους ουρανοξύστες και στη θάλασσα, βρίσκεται το διάσημο «Φόρουμ», το βιοκλιματικό εκθεσιακό κέντρο, πολλαπλών χρήσεων, που σηματοδότησε τη νέα εποχή της Βαρκελώνης, και το οποίο δίχως την επιμονή και το όραμα του Ασεμπίγιο δεν θα είχε δημιουργηθεί (Εικόνα 25).



Εικόνα: 25 «@22»

Πηγή: <https://www.google.gr>

Άλλες υποδομές της Βαρκελώνης είναι το Zona Franca, η πιο ενεργή βιομηχανική ζώνη στην Ισπανία και μια από τις μεγαλύτερες και πιο δυναμικές στην Ευρώπη. Η βιομηχανική ζώνη της πόλης έχει υποστεί σημαντική μεταμόρφωση και αναπτύσσονται διάφορα νέα έργα υποδομής. Επίσης τα ποτάμια Besos και Llobregat υποβάλλονται σε μετασχηματισμό υδάτων, με μια σειρά πάρκων δίπλα στα ποτάμια για προστασία του περιβάλλοντος.

«Η Βαρκελώνη αποτελεί παράδειγμα μιας πολιτικής αστικής ανάπτυξης που στηρίχθηκε όχι μόνο σε έργα – σημαίες, αλλά και σε «εκδηλώσεις – σημαίες», της οποίας η μεταμόρφωση με αφορμή και εργαλείο την οργάνωση Ολυμπιακών Αγώνων έχει πολύ συζητηθεί.» (Βασενχόβεν 2012, 137). Η διοργάνωση μεγάλης κλίμακας εκδηλώσεων, όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες, έχουν ενδιαφέρον γιατί συχνά επηρεάζουν μόνιμα τις πόλεις όπου διοργανώνονται. Η διακίνηση και παραμονή ενός μεγάλου αριθμού ατόμων για ένα σχετικά μικρό διάστημα σε μια πόλη απαιτεί ειδικές εγκαταστάσεις όπως αθλητικούς χώρους για την εκδήλωση αυτή καθαυτή αλλά και τεχνική υποδομή (π.χ. αεροδρόμια, οδικές προσβάσεις) και εξυπηρετήσεις για τη διαμονή (π.χ. καταλύματα) αλλά και τη διακίνηση (μαζικά μέσα μεταφοράς, χώρους στάθμευσης). Ο Κοκκάσης (2001) υποστηρίζει ότι οι απαιτούμενες παρεμβάσεις εφόσον σχεδιαστούν σωστά βοηθούν στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και στην προσέλκυση επιχειρήσεων - ιδίως του

τεταρτογενή τομέα (έρευνα και τεχνολογία) - που συνεπάγονται και οικονομική ανάπτυξη. Μάλιστα παρατηρείται ένας γενικότερος ανταγωνισμός διεθνώς μεταξύ των πόλεων για την ανάληψη τέτοιου είδους εκδηλώσεων, ως μέσον διεύρυνσης της οικονομικής βάσης και ανάπτυξης του τουρισμού αλλά και ως ευκαιρία για την αναβάθμιση και την προώθηση της εικόνας της πόλης (Κοκκώσης και Τσάρτας 2001, 173).



*Εικόνα:26 «Ολυμπιακό Στάδιο Βαρκελώνης»*

*Πηγή: Estadi Olimpic*

Αρχικά η πόλη ήταν ένα πέρασμα για τους τουρίστες με κατεύθυνση προς τις παραλίες -οι πολιτικοί αναγνώρισαν ότι ο ρόλος της Βαρκελώνης ως μιας σύγχρονης πόλης και τουριστικού αξιοθέατου έπρεπε να επεκταθεί σε μία νέα οικονομία. Με την εισαγωγή του Σχεδίου -Ξενοδοχεία 1988, το Δημοτικό Συμβούλιο έθεσε τις βάσεις για μια μελλοντική τουριστική βιομηχανία (Degen and Marisol 2012: 1027).

Το Ολυμπιακό αστικό πρόγραμμα έδωσε ώθηση σε μια σειρά από αστικές αναπτυξιακές στρατηγικές, όπως η ανανέωση του παραθαλάσσιου μετώπου, η βελτίωση των μεταφορών και των υποδομών επικοινωνίας και η κατανομή των νέων αστικών εγκαταστάσεων σε όλη την πόλη. Η χρήση του αστικού σχεδιασμού για την αναδιάρθρωση της πόλης και την έκφραση της τοπικής κουλτούρας εντάθηκε κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων από τρεις ειδικές αρχιτεκτονικές στρατηγικές:

- ✓ Πρώτη, η εκλεκτική διατήρηση των ιστορικών κτιρίων στο κέντρο της πόλης.



- ✓ Δεύτερη, η ανάπτυξη εμβληματικής αρχιτεκτονικής, προσφέροντας στους Ισπανούς και διεθνείς αρχιτέκτονες την ευκαιρία να αφήσουν ένα αποτύπωμα στην πόλη. Και οι δύο αυτές στρατηγικές μπορεί να γίνουν κατανοητές ως μια συνειδητή φαντασμαγορία των δημόσιων χώρων στη Βαρκελώνη στην οποία η δημόσια τέχνη και αρχιτεκτονική αποτέλεσαν εμβληματικό χαρακτηριστικό της αστικής πολιτικής.
- ✓ Μια τρίτη στρατηγική συντελέστηκε από το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα. Αντλώντας από τα αμερικανικά πρότυπα της παραλιακής ανάπτυξης, το παλιό βιομηχανικό λιμάνι, Vell, μεταμορφώθηκε σε χώρο αναψυχής (Degen and Marisol 2012).

Εν κατακλείδι, η Βαρκελώνη παρέχει ένα άριστο παράδειγμα της αστικής ανάπτυξης, από το Μεσαίωνα μέχρι σήμερα. Το τοπίο της πόλης είναι σαφώς ένα προϊόν του παρελθόντος και του παρόντος της. Μας θυμίζει επίσης, ότι ο σχεδιασμός της πόλης δεν είναι απλώς φαινόμενο μιας σύγχρονης μεταπολεμικής αλλαγής, αλλά συνέβαλλαν σε αυτό και οι προθέσεις των σχεδιαστών του δέκατου ένατου αλλά και των ομολόγων τους του εικοστού αιώνα. Η Βαρκελώνη υπογραμμίζει τον τρόπο με τον οποίο οι σύγχρονες πόλεις συνδυάζουν μεγάλες διεθνείς τάσεις (π.χ. Στέγασης με πολυώροφα κτήρια, κλειστές κοινότητες και ιαπωνικές επενδύσεις), με διακριτικό αλλά και τοπικά χαρακτηριστικά (π.χ. αρχιτεκτονική Γκαουντί αλλά και την Καταλανική διάσταση).

#### **4.1.1. Κοινωνικός διαχωρισμός Βαρκελώνης**

Η λέξη πολεοδομία, όταν αναφερόμαστε για την πόλη της Βαρκελώνης χρησιμοποιείται, όχι με την τεχνοκρατική της έννοια, αλλά για να περιγράψει τη διαδικασία παραγωγής των κοινωνικών σχέσεων και του κοινωνικού χώρου μέσα στην πόλη.

– Το 1930 η Βαρκελώνη ήταν μια μητρόπολη με το μεγαλύτερο πληθυσμό στην Ισπανία, με μεγάλο ποσοστό φτηνού και ανειδίκευτου εργατικού δυναμικού. Οι εργοδότες της βιομηχανίας προσέλκυαν μεγάλο πληθυσμό αγροτών χωρίς γη από τις καταπιεσμένες αγροτικές περιοχές. Η ανάπτυξη της πόλης, σε συνδυασμό με την επικρατούσα νοοτροπία των τοπικών αρχών και τη δημοτική διαφθορά, σήμανε και την εξάπλωση μιας βαθιάς αστικής κρίσης. Το απογυμνωμένο μοντέλο αστικής ανάπτυξης της ελεύθερης αγοράς

παρήγαγε ένα χώρο όπου οι κοινωνικές εντάσεις ήταν εκρηκτικές. Αντίστοιχα όμως, καλλιεργούνταν η κοινωνική οργάνωση στα barris (συνοικίες).

Στις προλεταριακές γειτονιές της Raval η κατάσταση που επικρατούσε ήταν μια κλιμακούμενη φτωχοποίηση, με αυξημένες τιμές στα βασικά αγαθά διαβίωσης, όπως τα τρόφιμα και τα ενοίκια.

Η πόλη, με την έννοια των αστικών υποδομών, πολιτιστικών, εκπαιδευτικών, υγείας, δημόσιας στέγασης, ήταν ανύπαρκτη. Τα μεγάλα περιθώρια κέρδους της βιομηχανικής ελίτ από την εκμετάλλευση της κατοικίας ήταν και ο λόγος της ανυπαρξίας δημόσιας κατοικίας για την εργατική τάξη.

Αντίθετα με άλλες παραγκουπόλεις, στη Βαρκελώνη οι παράγκες δεν ήταν πρόχειρες ιδιοκατασκευές από τους νεοαφιχθέντες μετανάστες, αλλά κατασκευάζονταν από ιδιοκτήτες γης, που έπαιρναν ενοίκιο για να παραχωρούν σπίτια που συχνά κατέρρεαν, χωρίς ρεύμα, νερό και χώρους υγιεινής. Πολύ συχνό φαινόμενο ήταν οι συστεγάσεις (μέχρι και 8 οικογενειών), οι υπενοικιάσεις, οι άστεγοι και η διαμονή στα casas de dormir με χρεώσεις ημέρας ή και ωρών, όπου οι προλετάριοι κοιμόντουσαν όρθιοι ακουμπισμένοι σε σχοινί μέσα σε μεγάλα κοινόχρηστα δωμάτια (Ealham C., 2005).

Ο υπερπληθυσμός και η έλλειψη βασικών δημόσιων παροχών είχαν σαν αποτέλεσμα διάφορα προβλήματα υγιεινής και τη διάδοση ασθενειών, κυρίως στη Raval και κοντά στο λιμάνι. Στις νέες γειτονιές η διαδικασία της αστικοποίησης ήταν τελείως ανοργάνωτη και η στέγαση γινόταν σε προχειροφτιαγμένα καταλύματα, που έπεφταν με την πρώτη κακοκαιρία. Οι αρχές αντιλαμβάνονταν τα «ρίσκα για την υγεία», αλλά δεν υπήρχε πολιτική βούληση για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των μεταναστών εργατών.

Τα barris ήταν κοινωνικά ομοιογενείς γειτονιές, που είχαν ελάχιστη επικοινωνία με το χώρο των αφεντικών. Για τους εργάτες της πόλης ήταν ένα πλήρες κοινωνικό περιβάλλον: ήταν τόποι αμφισβήτησης και ελπίδας, το εναρκτήριο σημείο της αντίστασης ενάντια στην πόλη των κεφαλαιούχων, τόποι ενός λανθάνοντος αγώνα, που χάρισε στη Βαρκελώνη το διακριτικό τίτλο της «επαναστατικής πρωτεύουσας» της Ισπανίας (Ealham C., 2005).

Μέχρι το τέλος του 1920 πολλά barris έμοιαζαν με μικρές αυτόνομες δημοκρατίες: Οργανωμένες από τα κάτω, χωρίς ιεραρχία, αποτελούσαν μια μεγάλη αυτόνομη κοινωνικό-

πολιτιστική τάξη (order) στην πόλη. Ήταν σχετικά ελεύθεροι χώροι, σχεδόν αδιαπέραστοι από την αστυνομία, όπου οι αρχές και η εξουσία του κράτους ήταν αδύναμες.

Σε όλη τη διάρκεια των αυταρχικών καθεστώτων από το 1870 μέχρι και το τέλος της δικτατορίας του Primo de Rivera (1931) το κράτος χρησιμοποίησε τα ίδια εργαλεία καταστολής της αστικής προλεταριακής κουλτούρας στην καθημερινή ζωή και της αναρχοσυνδικαλιστικής δράσης στους χώρους εργασίας (Εικόνα 26).



*Εικόνα 27: Το παλιό Raval, 1932*

*Πηγή: Πηγή: <http://www.ravalsudpladebarris.cat/>*

Κατά τη διάρκεια της λεγόμενης Δημοκρατίας (1931-1936) χρησιμοποίησε όλες τις πιθανές πρακτικές και μεθόδους αποκλεισμού της προλεταριακής δημόσιας σφαίρας, του χώρου και των σχέσεων αλληλεγγύης στη δουλειά και στην κατοικία. Μέχρι και το 1936 η στρατιωτικοποίηση του χώρου έφτασε στο ζενίθ της, το ίδιο και η αστυνομική αυθαιρεσία, οι εξαφανίσεις (Ealham C., 2005).

Αργότερα, τη δεκαετία του 1960 η συνοικία El Raval, παρακμάζει και λόγω των χαμηλών της ενοικίων προσελκύει φοιτητές και μετανάστες κυρίως από την Αμερική και την Ασία, εξ' ου και η ονομασία που είχε επικρατήσει εκείνη την εποχή για τη συνοικία, Barrio Chino, δηλαδή κινέζικη συνοικία (Καραχάλης, Ν., 2010).

Διαδικασίες χωρο-κοινωνικής αλλαγής gentrification τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρήθηκαν στην περιοχή της Raval ( Εικόνα 27) από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών

Αγώνων του 1992, οι οποίες συνέβαλαν ουσιαστικά στη μετατροπή του χαρακτήρα της γειτονιάς (Barri). Οι σημαντικές υποδομές πολιτιστικού χαρακτήρα που δημιουργήθηκαν, δηλαδή η ανέγερση του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης (MACBA) και του πρωτοποριακού κέντρου σύγχρονου πολιτισμού (Centro de Cultura Contemporària de Barcelona ή CCCB) καθώς και η συγκέντρωση στη περιοχή γκαλερί και πολιτιστικών καταστημάτων, συνέβαλαν προς την κατεύθυνση της δημιουργίας μια «πολιτιστικής περιοχής» στη θέση του προηγούμενα υποτιμημένου Raval (Barrio Chino ή Ravalstan για του ντόπιους) (Καραχάλης, Ν., 2010).

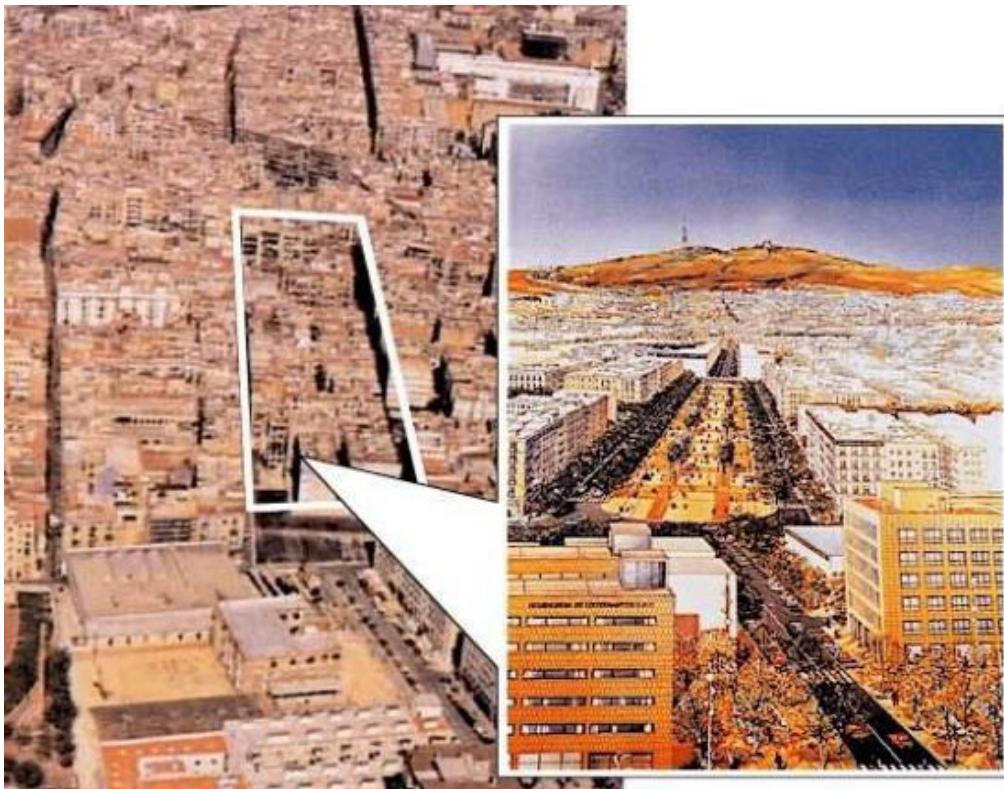


*Εικόνα 28: Το μουσείο μοντέρνας τέχνης MACBA*

Σε παρόμοια κατεύθυνση κινήθηκαν και οι πολεοδομικές παρεμβάσεις ανάπλασης της παλιάς πόλης. Η σημαντικότερη μεταξύ τους υπήρξε ο σχεδιασμός της Rabla de Raval, έναν πεζόδρομο που είναι πια σήμα κατατεθέν της Βαρκελώνης και διαχωρίζει το Raval από το γειτονικό Barrio Gótico. Για αυτό το σκοπό κατεδαφίστηκαν συνολικά τρία οικοδομικά τετράγωνα ελευθερώνοντας μια έκταση που άλλαξε το τοπίο τόσο του Raval όσο και της τουριστικής Βαρκελώνης. Ταυτόχρονα συνέβαλε στην αντιμετώπιση της εγκληματικότητας στη περιοχή που πια περιορίζεται στο νότιο τμήμα της ενώ δέχθηκε

κριτική για τις αναπλάσεις των προσόψεων των κτιρίων που έγιναν καθώς απείχαν αισθητικά από τη Μεσογειακή αρχιτεκτονική. (Καραχάλης, Ν., 2010).

Η διάνοιξη του πεζόδρομου της La Rambla (Εικόνα 28) συνδέθηκε με τη στήριξη του gentrification στο Raval καθώς βασίστηκε σε μια πρακτική που ονομάστηκε «σβήσιμο κτιρίων» (σε ελεύθερη μετάφραση από esborjamiento) που αφορά τη διάλυση οικιστικών πυρήνων και τον άμεσο ή έμμεσο εκτοπισμό σημαντικού μέρους των κατοίκων τους, συνήθως αυτών που πλήρωναν χαμηλό ή πολύ χαμηλό ενοίκιο.



*Εικόνα 29 : Η διάνοιξη του πεζόδρομου La Rambla διαμόρφωσε το Raval*

*Πηγή: <http://geographyfieldwork.com>*

Οι παραδοσιακοί δρόμοι του Raval, που αποτελούσαν συχνά σημεία παράνομων δραστηριοτήτων μετατράπηκαν σταδιακά, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 και 1990, σε χώρους ανταλλαγής πολιτισμού με έντονα τουριστικό χαρακτήρα (Εικόνα 29).



*Εικόνα 30: Το τουριστικό και πολυσύχναστο Raval σήμερα.*

*Πηγή: <http://www.insightguides.com/>*

Το gentrification (εξευγενισμός) βέβαια δε θα μπορούσε να γίνει χωρίς έντονες συνέπειες στον ντόπιο πληθυσμό. Οι αξίες γης εκτινάχτηκαν, οι αδύναμες κοινωνικές ομάδες αποχώρησαν από τη Raval και νέες χρήσεις κυριάρχησαν όπως εμπορικές και τουριστικές (π.χ. τουριστικά καταλύματα, χώροι μαζικής διασκέδασης κ.α.).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>

### ΑΣΤΙΚΑ ΟΙΚΟΤΟΠΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΟΛΕΩΝ

#### 5. Μεθοδολογία έρευνας- Οικο-τοπιακή προσέγγιση Θεσσαλονίκης

Η παρούσα μελέτη, προκειμένου να αναλύσει και να μελετήσει τα αστικά τοπία της πόλης της Θεσσαλονίκης, στηρίχθηκε στη μεθοδολογία της οικοτοπιακής προσέγγισης του αστικού χώρου της. Στην οικοτοπιακή προσέγγιση το τοπίο αντιμετωπίζεται ως ένα κοινωνικό-οικολογικό σύστημα, το οποίο δημιουργείται μέσα από ιστορικές διαδικασίες στη διάρκεια του χρόνου (Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., 2015).

Η μέθοδος αυτή επικεντρώνεται στην ανάλυση των μορφολογικών και οικολογικών χαρακτηριστικών του χώρου της Θεσσαλονίκης, χρησιμοποιώντας στοιχεία από την οικολογία του τοπίου, σχετικά με τη συστηματική παρατήρηση των τοπίων, με τη χρήση αεροφωτογραφιών και δορυφορικών εικόνων, που ενώ η οικολογία αναζητάει αλλαγές που σχετίζονται με φυσικές διαδικασίες και ανθρώπινες επεμβάσεις, δηλαδή αποκαλύπτει τις σχέσεις μεταξύ κοινωνικών και οικολογικών διαδικασιών, η οικοτοπιακή προσέγγιση αποκαλύπτει την άνιση ενδοαστική κοινωνικό-οικονομική ανάπτυξη των πόλεων (Πετροπούλου Χ., 2014).

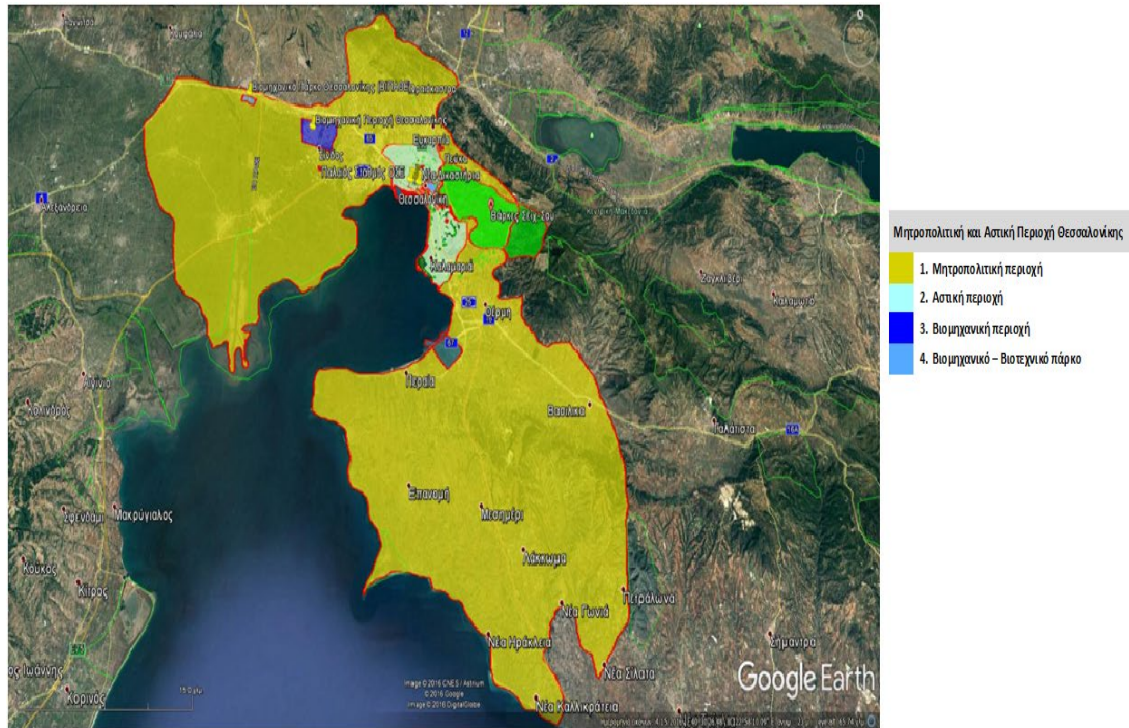
Εφαρμόζοντας την παραπάνω μεθοδολογία, στη Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης (Χάρτης 1, 2) διακρίνουμε μια σειρά από οικο-τοπία που συντίθενται σε (οκτώ) 8 βασικές οικο-ενότητες που αφορούν τον αστικό και περιαστικό χώρο της. Η τυπολογία των αστικών αυτών οικο-τοπίων είναι η κάτωθι:

1. Κεντρικές περιοχές
2. Μεγάλες εγκαταστάσεις
3. Αθλητικοί χώροι
4. Πολιτιστικά κτίρια- Ιστορικά μνημεία
5. Κτίρια πανεπιστημιακών ιδρυμάτων
6. Πάρκα πράσινοι χώροι

7. Δασικές εκτάσεις

8. Πλατείες.

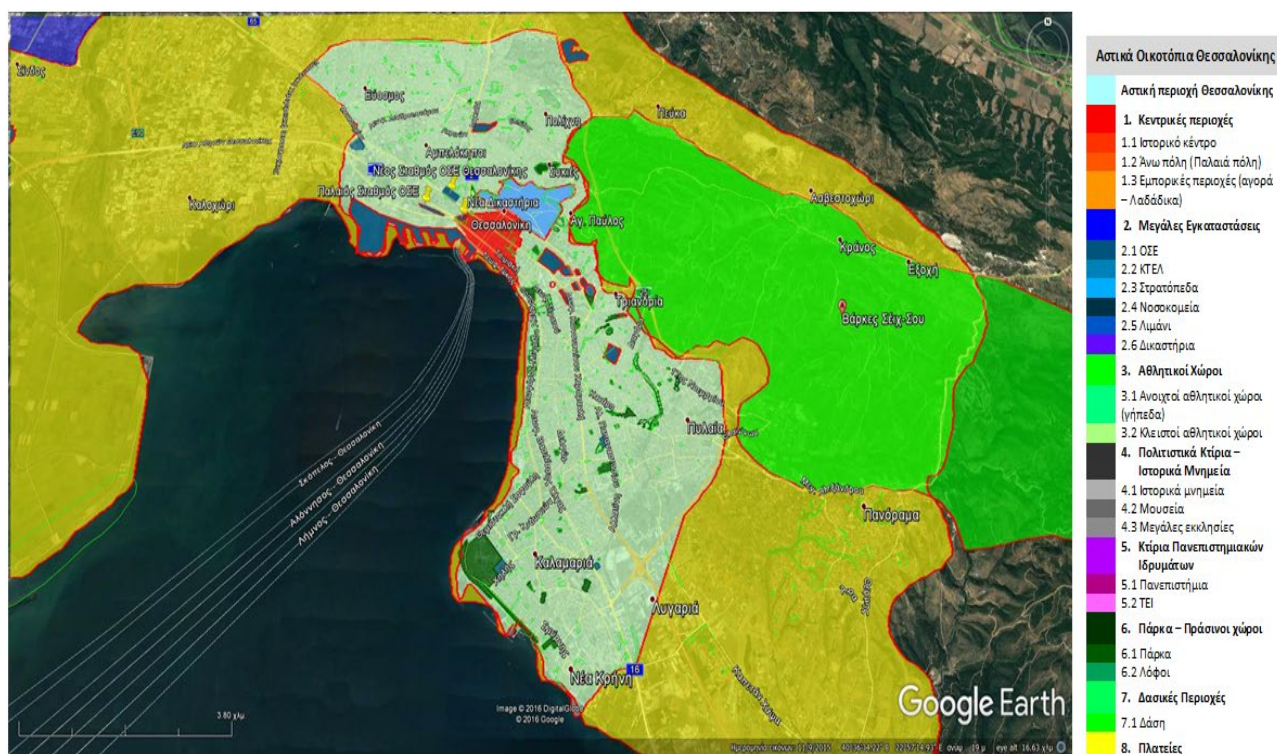
Επίσης άλλες δύο μεγάλες οικο-ενότητες της, Βιομηχανικής περιοχής και του Αεροδρόμιου.



Χάρτης 1: Ιδίας επεξεργασίας – Αστικά οικο-τόπια Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης στον περιαστικό χώρο.

Πηγή: Εικόνες Google Earth και ίδια επεξεργασία.





Χάρτης 2: Ιδίας επεξεργασίας – Αστικά οικο-τοπια Θεσσαλονίκης

Πηγή: Εικόνες Google Earth και ίδια επεξεργασία

Από την παρατήρηση των παραπάνω δορυφορικών (χαρτών 1, 2 ίδιας επεξεργασίας) γίνεται εμφανής η διαφοροποίηση μεταξύ του παλιού ιστορικού οικισμού και των νεότερων περιοχών επέκτασης, της πόλης προς τη θάλασσα καθώς τα χαρακτηριστικά των οικο-τοπίων είναι σημαντικά διαφοροποιημένα σε σχέση με την παλιά πόλη της Θεσσαλονίκης πριν το 19ο αιώνα.

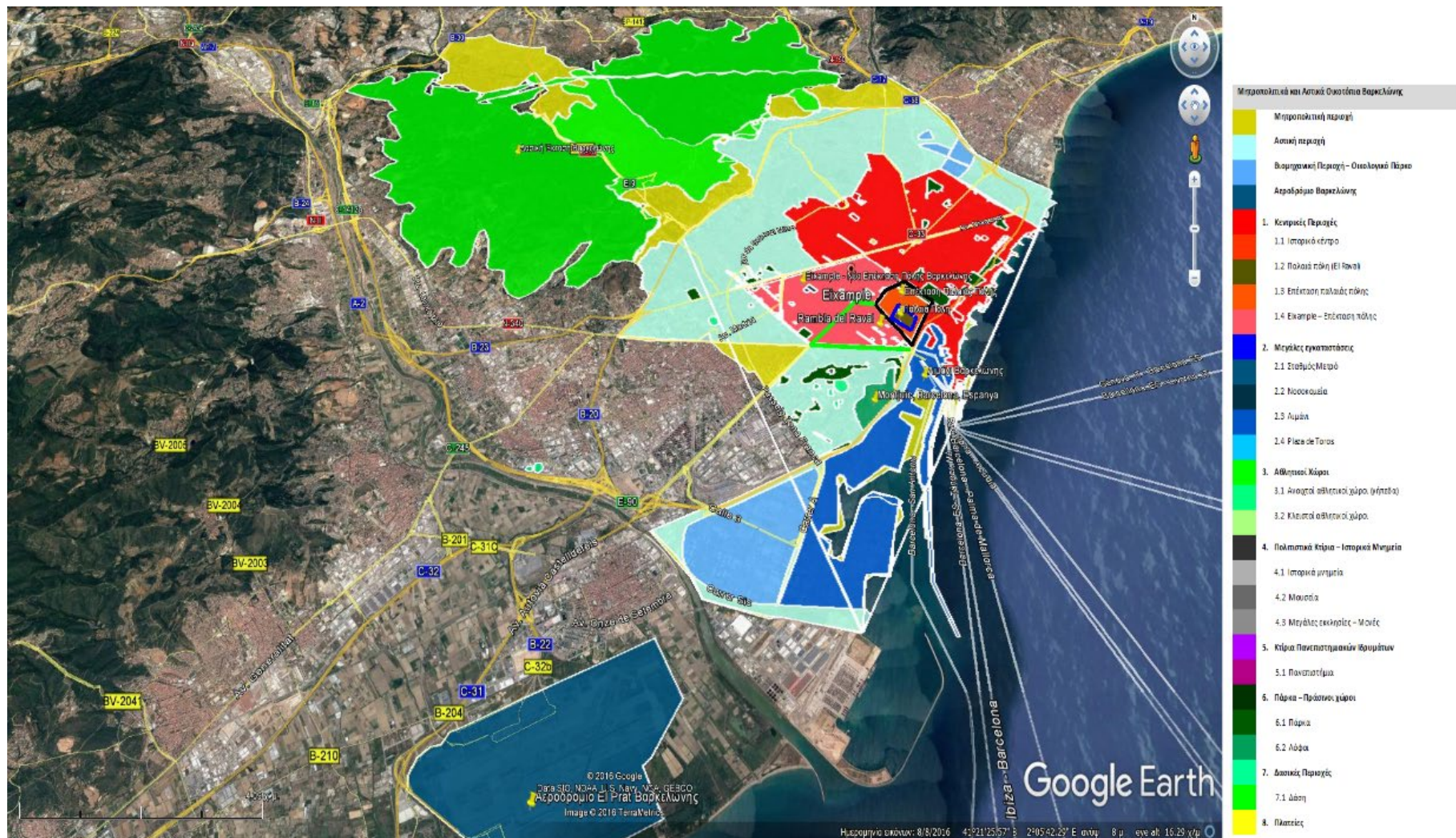
Διακρίνουμε τις μεγάλες εγκαταστάσεις, των Πανεπιστημίων και των ΤΕΙ να είναι γενικά διάχυτα εκτός του περιοχών του κέντρου, όπως και οι πάρα πολλές αθλητικές εγκαταστάσεις που διαθέτει η πόλη. Τα πολιτιστικά κτίρια και τα ιστορικά μνημεία εντοπίζονται μέσα στο ιστορικό κέντρο αλλά και την άνω πόλη καθώς και στα Λαδάδικα. Πάρκα και πράσινοι χώροι υπάρχουν πολλοί, διάχυτοι στον εκτός κέντρου στον περιαστικό χώρο. Δασική μεγάλη περιοχή ο λόφος του Σειχ Σου βρίσκεται εκτός της αστικής περιοχής, όπως το αεροδρόμιο και το βιομηχανικό πάρκο τα οποία βρίσκονται στην μητροπολιτική μετακινήθηκε από την αστική περιοχή που ήταν πιο παλιά.

### **5.1. Μεθοδολογία έρευνας - Οικο-τοπιακή προσέγγιση Βαρκελώνης**

Χαρτογραφήθηκαν και τα οικο-τόπια στη Μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης (Χάρτης 3) που συντίθενται επίσης σε (οκτώ) 8 βασικές οικο-ενότητες που αφορούν τον αστικό και περιαστικό χώρο της. Εφαρμόζοντας την παραπάνω μεθοδολογία, στην Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης (Χάρτης 1, 2) διακρίνουμε μια σειρά από οικο-τοπία που συντίθενται σε (οκτώ) 8 βασικές οικο-ενότητες που αφορούν τον αστικό και περιαστικό χώρο της. Η τυπολογία των αστικών αυτών οικο-τοπίων είναι η κάτωθι:

1. Κεντρικές περιοχές
2. Μεγάλες εγκαταστάσεις
3. Αθλητικοί χώροι
4. Πολιτιστικά κτίρια- Ιστορικά μνημεία
5. Κτίρια πανεπιστημιακών ιδρυμάτων
6. Πάρκα πράσινοι χώροι
7. Δασικές εκτάσεις
8. Πλατείες.

Επίσης υπάρχουν άλλες δύο μεγάλες οικο-ενότητες, της Βιομηχανικής περιοχής και του Αεροδρομίου.



Χάρτης 3: Ιδίας επεξεργασίας – Αστικά οικο-τοπία Βαρκελώνης

Πηγή: Εικόνες Google Earth και ίδια επεξεργασία

Από την παρατήρηση του παραπάνω δορυφορικού χάρτη 3, ίδιας επεξεργασίας γίνεται εμφανής η εξάπλωση (διάχυση) διαχρονικά της παλιάς πόλης της Βαρκελώνης μεταξύ του παλιού ιστορικού οικισμού και των νεότερων περιοχών επέκτασης (Eixample), της πόλης προς τη θάλασσα, καθώς τα χαρακτηριστικά των αστικών οικο-τοπίων είναι σημαντικά διαφοροποιημένα σε σχέση με την παλιά πόλη από το 18ο αιώνα.

Διακρίνουμε τις μεγάλες εγκαταστάσεις, πανεπιστήμια, αθλητικές εγκαταστάσεις να βρίσκονται γενικά διάχυτα σήμερα εκτός των περιοχών του ιστορικού κέντρου. Τα πολιτιστικά κτίρια και τα ιστορικά μνημεία εντοπίζονται σε πλειοψηφία μέσα στην παλιά πόλη αλλά και στις επεκτάσεις της (Eixample) διαχρονικά. Πάρκα και πράσινοι χώροι υπάρχουν πολλοί, διάχυτοι εκτός κέντρου στον περιαστικό χώρο. Δασική μεγάλη περιοχή ο λόφος του Μοντζουϊκ, βρίσκεται εντός της αστικής περιοχής κοντά στο λιμάνι, όπως και το βιομηχανικό πάρκο το οποίο όμως βρίσκεται εντός της αστικής περιοχής αλλά από την άλλη πλευρά της πόλης. Το αεροδρόμιο βρίσκεται εκτός του περιαστικού χώρου στην μητροπολιτική περιοχή. Οι πλατείες διάχυτες βρίσκονται σε πληθώρα εντός της αστικής περιοχής.

## **5.2. Σύγκριση αστικών οικο-τοπίων των δύο πόλεων**

Η σύγκριση αυτή δείχνει, ότι οι δύο Μεσογειακές μητροπόλεις Θεσσαλονίκη και Βαρκελώνη παρ' ότι παρουσιάζουν έντονες γεωγραφικές και ιστορικές διαφορές έχουν συγκρίσιμα χαρακτηριστικά στην χωρική δομή και τον τρόπο της αστικής ανάπτυξής τους από τα μέσα του 18ου αιώνα μέχρι και σήμερα.

Μέσα από τη μελέτη των δύο αυτών πόλεων, στα πλαίσια της οικο-τοπιακής προσέγγισης, παρατηρούμε ότι ο τρόπος ανάπτυξης και διαμόρφωσης των αστικών οικο-τοπίων στις περιοχές μελέτης, έχει επηρεαστεί από τα ιδιαίτερα ιστορικά, πολιτικά, οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά χαρακτηριστικά τους.

Γενικότερα από την χαρτογράφηση των αστικών οικο-τοπίων, παρατηρούμε ότι υπάρχει μια έμμεση δυναμική σχέση αλληλεπίδρασης ανάμεσα σε κοινωνικο-χωρικά χαρακτηριστικά και οικολογικά τοπιακά που οφείλεται σε ιστορικά κυρίως χαρακτηριστικά. Και οι δύο πόλεις επηρεάστηκαν σε κοινωνικο-χωρικό επίπεδο σε βάθος χρόνου από μεταναστευτικά κύματα, τα οποία προκάλεσαν και διαμόρφωσαν την παρούσα αστική εξάπλωση τους. Είναι γεγονός, ότι οι διάφορες κοινωνικοοικονομικές δομές αφήνουν τα σημάδια τους στο χώρο και μπορούν να γίνουν διακριτές μέσω παρατήρησης

των οικο-τοπίων ακόμα και σήμερα. Στην προκειμένη περίπτωση, στη Βαρκελώνη αυτό συνέβη πιο βίαια και με μεγαλύτερη ένταση.

Τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής, συμβάλουν σε μία κριτική προσέγγιση του τρόπου ανάπτυξης και των πολιτικών που οδήγησαν και αναπαράγουν την παρατηρούμενη σύνθετη κυρίως διπολική χωρική δομή και οργάνωση των δύο πόλεων, καθώς και της ίδιας της έννοιας της «ανάπτυξης» που στηρίχθηκε σε ιστορικά κυρίως στοιχεία (Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., 2015).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>

### ΣΥΖΗΤΗΣΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σε αυτό το τελευταίο κεφάλαιο γίνεται, μία ανακεφαλαίωση των όσων έχουν αναφερθεί στις προηγούμενες σελίδες αυτής της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας, καθώς και συζήτηση των στοιχείων που προκύπτουν συνολικά από τη διεξαγωγή της έρευνας.

Οι μεσογειακές μητροπόλεις, έχουν γενικότερα κοινά χαρακτηριστικά χωρικής οργάνωσης. Ωστόσο, είναι γεγονός, ότι υπάρχουν ιδιαιτερότητες σε κάθε περιοχή που καλούνται να αντιμετωπίσουν και να προσεγγίσουν οι μητροπολιτικές αυτές περιοχές, όπως επίσης και οι στοχεύσεις τους θα λέγαμε ότι διαφοροποιούνται γενικότερα.

Ειδικότερα, μελετώντας τη πολεοδομική εξέλιξη της **Θεσσαλονίκης** και της **Βαρκελώνης** αντίστοιχα από το 1850 έως και σήμερα συμπεραίνουμε τα εξής:

Από τον 18ο αιώνα ακόμη η **Θεσσαλονίκη**, θεωρείται εμπορική πόλη λόγω της γειτνίασης της με τη θάλασσα. Το 18ο και 19ο αιώνα η περιοχή της άνω πόλης της Θεσσαλονίκης ήταν αραιοκατοικημένη. Κατά το πρώτο ήμισυ του 19<sup>ου</sup> η κατεδάφιση των τειχών και η κατασκευή προκυμαίας αποτελούν την σημαντικότερη πολεοδομική επέμβαση που έγινε στην πόλη στο τέλος της τουρκοκρατίας και η οποία άλλαξε τη μορφή της Θεσσαλονίκης επιτρέποντας τη σύνδεσή της με το λιμάνι και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς προς τα δυτικά αλλά και την επέκτασή της προς τα ανατολικά.

Η χωρική διάρθρωση της Θεσσαλονίκης κατά τη μεσοπολεμική περίοδο, έχει σε μεγάλο βαθμό καθοριστεί από το σχέδιο Εμπράρ μετά τη πυρκαγιά του 1917 το οποίο προσδιόρισε τον χαρακτήρα της βασικής αστικής δομής (λειτουργική διάρθρωση σε ζώνες, σχήματα κοινωνικού διαχωρισμού κ.λπ. που αργότερα λειτούργησαν ως εμπόδια ή διευκόλυναν την ανάπτυξη της.

Ο φιλόδοξος πολεοδομικός σχεδιασμός της επιτροπής Εμπράρ, μέσα από τις εθνικές περιπέτειες και την πλημμυρίδα των προσφύγων της μικρασιατικής καταστροφής, δεν μπόρεσε να ολοκληρωθεί. Εν κατακλείδι έγιναν αρκετές αλλαγές διαχρονικά, σε ένα όντως μεγαλεπήβολο σύγχρονο πολεοδομικό σχέδιο.

Στη συνέχεια, κατά το πολύ διαφοροποιημένο από το όραμα Εμπράρ σχέδιο ρυμοτομίας που εγκρίθηκε με το Διάταγμα το 1929, οι διάφορες συνοικίες εντάχθηκαν διαδοχικά σε αυτό το αρχικό σχέδιο πόλης. Τα κέντρα των γειτονιών εμφάνιζαν μια πυρηνοειδή ανάπτυξη, σε αντίθεση με τις εμπορικές λειτουργίες που διατάσσονταν πιο γραμμικά, πιθανότητα σε συνέχεια των πρόχειρων καταυλισμών που είχαν στηθεί περιμετρικά του παλαιού ορίου της πόλης. Στην πολεοδομική μεταρρύθμιση των αρχών του 20ου αιώνα υπήρχε η έκδηλη πρόθεση ενδυνάμωσης της κεντρικότητας του αστικού πυρήνα, πράγμα που σε συνδυασμό με την απουσία ενός νομοθετήματος που να καθορίζει τις χρήσεις γης οδήγησε στην πόλωση των πρωταρχικών λειτουργιών διοίκησης, εμπορίου και διασκέδασης γύρω από το ιστορικό κέντρο.

Γενικότερα στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, βλέπουμε διάχυτη τη γενική κατοικία να περικλείει το ιστορικό κέντρο (παλιά πόλη και κέντρο του Δήμου Θεσσαλονίκης) που παραμένουν στα γνωστά προπολεμικά όρια, διάσπαρτους χώρους πρασίνου και πολιτισμού, μεγάλα στρατόπεδα που καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό του ευρύτερου αστικού χώρου και μερικές ευρείς περιοχές όπου συγκεντρώνονται αναμειγμένες οι βιομηχανικές - βιοτεχνικές λειτουργίες και οι βασικές χρήσεις που τις εξυπηρετούν όπως το χονδρεμπόριο και οι μεταφορές.

Η πόλη της **Βαρκελώνης** έχει μια παράδοση καινοτομικού αστικού σχεδιασμού, από το πολεοδομικό σχέδιο του Cerda το 1859 έως τον συνολικό επανασχεδιασμό της πόλης πριν και κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992.

Οι σχεδιασμοί για αστική ανανέωση, ξεκίνησαν ήδη από τη δεκαετία του 1850 και το 1859 άρχισε η εφαρμογή του σχεδίου του Ildefons Cerdà, που οραματιζόταν την ένωση της πόλης με τους βιομηχανικούς πυρήνες, μια διαταξική λειτουργική πόλη, χωρίς αποκλεισμούς, που θα έφερνε ένα νέο είδος ισότητας και αστικής ενότητας.

Η παλιά πόλη εκείνη την περίοδο αποτελούσε ολόκληρη την πόλη της Βαρκελώνης μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα. Η παλιά πόλη γνωστή ως (Ciutat Vella) είχε αναπτύξει τότε πολύ υψηλές πυκνότητες στέγασης και είχε συναφή προβλήματα της έλλειψης του φωτός, του αέρα και του ανοιχτού χώρου.

Καθώς η πόλη επεκτάθηκε με τα κύματα μετανάστευσης το 1880 και μετά, όπου στρατιές εργατών χωρίς γη έφταναν από τη Murcia και την Andalusia, τόσο πιο μεγάλο

μέρος του πληθυσμού μετακινήθηκε προς τα έξω και συνθήκες άθλιας διαβίωσης αναπτύχθηκαν σε διάφορους τομείς.

Τα Barris (γειτονιές) που αποτελούσαν την τότε πόλη ήταν, το Barri Gòtic, Santa Caterina Barceloneta και η υψηλότερη συγκέντρωση άθλιων συνθηκών και συνωστισμού παρουσιάστηκε στην περιοχή Raval, και πιο συγκεκριμένα Southern Raval.

Από το 1850 με τη βιομηχανική επανάσταση, η El Raval γρήγορα αναπτύχθηκε με αποτέλεσμα να παρέχει φθηνούς οικισμούς (για τους εργαζόμενους από την ύπαιθρο) και να στεγάζει ελαιοτριβεία κλωστοϋφαντουργίας, που κινούνταν με άνθρακα. Αυτά τα κτίρια χτίστηκαν πολυώροφα και η περιοχή χαρακτηρίστηκε ιδανική για τις νέες βιομηχανίες της Βαρκελώνης.

Η πιο ολοκληρωμένη αστική ανανέωση της Βαρκελώνης ήρθε αργότερα (1913–1925), με επενδύσεις στην αστική συγκοινωνία, που στην ουσία βελτίωσαν την κυκλοφορία των εμπορευμάτων και του κεφαλαίου. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πέρασε σε μια νέα φάση επιβολής τάξης και ασφάλειας με αποτέλεσμα το σαφή χωρο-κοινωνικό έλεγχο και αποκλεισμό.

Κατά την ίδια περίοδο οι αστοί της ελίτ κοινωνίας εγκατέλειψαν το κέντρο της πόλης λόγω της άσχημης κατάστασης που επικρατούσε και μεταφέρθηκαν προς τη λεωφόρο Eixample. Η περιοχή Eixample της Βαρκελώνης, δημιουργήθηκε ως επέκταση της παλιάς πόλης της Βαρκελώνης για να συμβαδίσει με τις αλλαγές που είχε φέρει η βιομηχανική επανάσταση.

Τελικά η Βαρκελώνη μπήκε στο στόχαστρο της ανάπλασης το 1934, με το Pla Macià (Σχέδιο Μασία), που εξέφραζε το ευρύτερο μοντερνιστικό σχέδιο για ορθολογική πολεοδομική ανάπτυξη και χωροταξικό σχεδιασμό.

Στη συνέχεια το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) της Βαρκελώνης εγκρίθηκε το 1989 και ισχύει ακόμα και σήμερα, τροποποιήθηκε το 1997 και αποτελούσε ένα εκτεταμένο προγραμματικό κείμενο για όλες ουσιαστικά τις πτυχές του αστικού σχεδιασμού σε σχέση με τους επικείμενους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 ο Τζουζέπ Άντον Ασεμπίλιο ανέλαβε διευθυντής του Ινστιτούτου Πολεοδομικής Ανάπτυξης της πόλης, την περίοδο δηλαδή του



οικοδομικού οργανισμού που προηγήθηκε των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Τότε, ήδη με το καλά ενορχηστρωμένο σχέδιό του, η Βαρκελώνη άρχισε να «ξεθαρρεύει» και να αλλάζει την εικόνα της παρηκμασμένης πόλης.

Λάτρης της «συμπαγούς πόλης» και της παράλληλης ύπαρξης πολλαπλών χρήσεων γης, ο Ασεμπίλιο κατάφερε σε πρώτη φάση να συνδυάσει όλες της λειτουργίες της καθημερινής πόλης, με τη δημιουργία κτιρίων και υποδομών μνημειακού χαρακτήρα, ενώ πέτυχε την αναβίωση της παρηκμασμένης γειτονιάς.

Εν κατακλείδι, η Βαρκελώνη παρέχει ένα άριστο παράδειγμα της αστικής ανάπτυξης, από το Μεσαίωνα μέχρι σήμερα. Το τοπίο της πόλης είναι σαφώς ένα προϊόν του παρελθόντος και του παρόντος της. Μας θυμίζει επίσης, ότι ο σχεδιασμός της πόλης δεν είναι απλώς φαινόμενο μιας σύγχρονης μεταπολεμικής αλλαγής, αλλά συνέβαλλαν σε αυτό και οι προθέσεις των σχεδιαστών του δέκατου ένατου αλλά και των ομολόγων τους του εικοστού αιώνα.

**Σχετικά με τους κοινωνικούς διαχωρισμούς των δύο πόλεων συμπεραίνουμε τα εξής:**

Η περίοδος της αστικής ιστορίας της Θεσσαλονίκης, κατά το στο διάστημα 1921 έως το 1940 με τη Μικρασιατική καταστροφή και τη συρροή προσφυγικού πληθυσμού χαρακτηρίζεται παράλληλα και από μια διαδικασία βιομηχανικής ανάπτυξης. Αυτό συμβαίνει γιατί δημιουργούνται μόνιμοι οικισμοί εργατών, νεοφερμένων από διάφορα γεωγραφικά διαμερίσματα της χώρας και κρατικοί προσφυγικοί οικισμοί με οργανωμένη δόμηση.

Αντίστοιχα η Βαρκελώνη το 1930 ήταν μια μητρόπολη με το μεγαλύτερο πληθυσμό στην Ισπανία, με μεγάλο ποσοστό φτηνού και ανειδίκευτου εργατικού δυναμικού. Η ανάπτυξη της πόλης, σε συνδυασμό με την επικρατούσα νοοτροπία των τοπικών αρχών και τη δημοτική διαφθορά, σήμανε και την εξάπλωση μιας βαθιάς αστικής κρίσης.

Αντίθετα με άλλες παραγκουπόλεις, στη Βαρκελώνη οι παράγκες δεν ήταν πρόχειρες ιδιοκατασκευές από τους νεοαφιχθέντες μετανάστες, αλλά κατασκευάζονταν από ιδιοκτήτες γης, που έπαιρναν ενοίκιο για να παραχωρούν σπίτια που συχνά κατέρρεαν, χωρίς ρεύμα, νερό και χώρους υγιεινής. Τα barris ήταν κοινωνικά ομοιογενείς γειτονιές, που είχαν ελάχιστη επικοινωνία με το χώρο των αφεντικών.

Κατά τις δεκαετίες 1950 και 1960 στη Θεσσαλονίκη η συρροή εσωτερικών μεταναστών οδηγεί την πόλη στην ταχύτατη χωρική εξάπλωση της, η οποία πραγματοποιείται με τη μορφή αυθαίρετης δόμησης. Δημιουργήθηκαν τότε μικρές συνοικίες στην περιοχή του Ιπποδρομίου, του Πειραματικού, της Σαλαμίνας και του Συντριβανίου. Οι οικισμοί των προσφύγων κατέστησαν τη Θεσσαλονίκη «πρωτεύουσα» και απλώθηκαν στην άνω πόλη, αλλά κυρίως στις ανατολικές και δυτικές παρυφές της.

Αντίστοιχα στη Βαρκελώνη κατά τη δεκαετία του 1960, η συνοικία El Raval, παρακμάζει και λόγω των χαμηλών της ενοικίων προσελκύει φοιτητές και μετανάστες κυρίως από την Αμερική και την Ασία, εξ' ου και η ονομασία που είχε επικρατήσει εκείνη την εποχή για τη συνοικία, Barrio Chino, δηλαδή κινέζικη συνοικία.

Διαδικασίες χωρο-κοινωνικής αλλαγής gentrification της Θεσσαλονίκης τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκαν στην περιοχή Λαδάδικα. Ο εξευγενισμός στο σύνολό της άλλαξε την εικόνα της περιοχής κρατώντας το παραδοσιακό στοιχείο.

Αντίστοιχα στη Βαρκελώνη διαδικασίες χωρο-κοινωνικής αλλαγής gentrification τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρήθηκαν στην περιοχή της Raval από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992 και μετά, οι οποίες συνέβαλαν ουσιαστικά στη μετατροπή του χαρακτήρα της γειτονιάς (Barri). Ο εξευγενισμός βέβαια της περιοχής δε θα μπορούσε να γίνει χωρίς έντονες συνέπειες στον ντόπιο πληθυσμό. Οι αξίες γης εκτινάχτηκαν, οι αδύναμες κοινωνικές ομάδες αποχώρησαν από τη Raval και νέες χρήσεις κυριάρχησαν όπως εμπορικές και τουριστικές (π.χ. τουριστικά καταλύματα, χώροι μαζικής διασκέδασης κ.α.).

Τέλος, σχετικά με την προσέγγιση των οικο-τοπίων των δύο πόλεων συμπεραίνουμε υπάρχει μια έμμεση δυναμική σχέση αλληλεπίδρασης ανάμεσα σε κοινωνικο-χωρικά χαρακτηριστικά και οικολογικά τοπικά που οφείλεται σε ιστορικά κυρίως χαρακτηριστικά.

Και οι δύο πόλεις επηρεάστηκαν σε κοινωνικο-χωρικό επίπεδο σε βάθος χρόνου από μεταναστευτικά κύματα, τα οποία προκάλεσαν και διαμόρφωσαν την παρούσα αστική εξάπλωση τους. Είναι γεγονός, ότι οι διάφορες κοινωνικοοικονομικές δομές αφήνουν τα σημάδια τους στο χώρο και μπορούν να γίνουν διακριτές μέσω παρατήρησης των οικο-τοπίων ακόμα και σήμερα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ξενόγλωσση

- Burton E., (2000): «The Compact City: Just or just compact? A preliminary analysis» *Urban Studies*, 37(11): 1969-2007.
- Burton E., (2002): «Measuring urban compactness in UK towns and cities» *Environment and Planning B: Planning and Design*, 29: 219-250.
- Burton E., Jenks M., & Williams K., (2002): «The Compact City: A Sustainable Urban Form». London: Spon Press.
- Burton E., (2001): «The Compact City and Social Justice» in *Housing, Environment and Sustainability*, University of York, 18/19 April 2001.
- Clark E., (2005): «The order and simplicity of gentrification –a political challenge», In *kinson, R. and Bridge G. (eds), Gentrification in the global context: the new urban colonialism*, Oxon, New York: Routledge, σ. 256-564.
- Couch C., Karecha J., Nuisssl H. και Rink D., (2005): «Decline and sprawl: an involving type of urban development – Observed in Liverpool and Leipzig». *European Planning Studies*, 13(1), 117-136
- David L., (1986): «Alternative explanations of inner city gentrification: a Canadian assessment», *Annals of the Association of American Geographers*, volume 76, issue 4, σσ 521–535,
- De Angelis M.,(2010): «The production of commons and the “explosion” of the middle class», *Antipode*, 42 (4), σ. 954-977.
- Ealham C., (2005): «Class, Culture and Conflict in Barcelona 1898–1937, Routledge ή *Anarchism and the City: Revolution and Counter-revolution in Barcelona*», AK Press
- Gillham O., (2002): «The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl

Debate». Island Press.

- Healey, P., & Williams R., (1994): «European urban planning systems: diversity and convergence», στο Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για την Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, Αθήνα.
- Hinsley H., και Malone P., (1996): «London: Planning and Design in Docklands», στο: Malone P. (επ.), City, Capital and Water, London: Routledge, pp56-57.
- Lock D., (1995): «Room for more within city limits?» Town and Country Planning, 64(7): 173-176.
- Mamadouch V. & Ghorra-Gobin C., (1994): «Movements de résistance et projects de ville : Amsterdam, στο Penser la ville de demain», Qu' est-ce qui institue la ville ?, L'Harmattan, PP.158
- Pratschke J. & Morlicchio E., (2012): «Social Polarisation, the Labour Market and Eco-nomic Restructuring in Europe: An Urban Perspective», Urban Studies, 49(9), pp.1892
- Soja, Edward W. (1989): «Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory». London: Verso, σελ. 95
- Van Kempen E., (1994): «The Dual City and the Poor: Social Polarisation, Social Segregation and Life Chances», Urban Studies, 31(7), pp.995
- Wacquant L., (2007): «Territorial Stigmatization in the Age of Advanced Marginality», Thesis Eleven, 91(1), pp.66
- Wacquant L., 1996. «The Rise of Advanced Marginality: Notes on its Nature and Implications», *Acta Sociologica*, 39(2), 121-139.

## Ελληνική

<http://geolib.geo.auth.gr/index.php/pgc/article/view/9990/9738> 2/02/2017

- Αγγελίδης Γ. κ.α. (2010): «Πολεοδομικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα .

Προβλήματα θεσμικού πλαισίου & εφαρμογής. Προτάσεις μεταρρύθμισης» ΤΕΕ – Κεντρικής Μακεδονίας Θεσσαλονίκη

- Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ. & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μ., (2007): «Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές – Για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη», Αθήνα: Κριτική.
- Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ., & Πιτσιάβα – Λατινοπούλου Μ., (2007): «Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές - Για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη». Αθήνα: Κριτική σελ. 48.
- Αραβαντινός Α., (1997): «Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Εκδόσεις Συμμετρία, σελ 54.
- Αραβαντινός Α., (1997/1998 και: Β' Έκδοση 2007): «Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, σελ. 17-18.
- Αραβαντινός Α., (2007): «Πολεοδομικός σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού Χώρου , εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Αραβαντινός Α., (2007): «πολεοδομικός σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», 2η έκδοση, Αθήνα, Συμμετρία, , σελ. 104.
- Βλαστός Θ., Πολύζος Ι., (1999 ): «Πολιτικές για το Αστικό Περιβάλλον - Η ευρωπαϊκή εμπειρία» Τόμος Α. Σχεδιασμός Πόλεων και Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις, Πάτρα.
- Γεμεντζή Γ., (2009): «Τύποι και παραδείγματα πολεοδομικού σχεδιασμού» Πανεπιστημιακές σημειώσεις: ΤΜΧΑ ΑΠΘ.
- Γετίμης Π., (1999): «Αστικές πολιτικές και κοινωνικά κινήματα στις πόλεις», στο Δ. Οικονόμου και Γ, Πετράκος (επ.) Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, σελ. σελ. 364
- Γιαννακού Α., (2006): «Πολεοδομικά Σχέδια για τη Θεσσαλονίκη - Ιδεολογία

και Πρακτική στην διάρκεια του 20ου αιώνα» στο «Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών», Αθήνα.

- Ισπικούδης Ι., (2011): «Ενότητες – Μονάδες τοπίου, παρουσίαση – διάλεξη στα πλαίσια του μαθήματος «Δασοκομία. Υδρολογία. Διαχείριση φυσικού περιβάλλοντος, αρχές και εφαρμογές στο σχεδιασμό τοπίου», ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική Τοπίου, Θεσσαλονίκη
- Καραχάλης, Ν., (2010): «Πολιτιστικές περιοχές, αστική ανάπλαση και εξευγενισμός στην Αθήνα, το Μάντσεστερ και τη Βαρκελώνη», Πρακτικά 9ου Γεωγραφικού Συνεδρίου, Αθήνα, σελ. 426
- Λεοντίδου Λ., (2002): «Η Πόλη της Παγκοσμιοποίησης: Τοπία εξουσίας και εστίες αντίστασης στον πλανητικό πολιτισμό», στο: Ευθυμόπουλος, Η., Μοδινός Μ., Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον, Ελληνικά Γράμματα και Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών, σελ.184
- Μαυρομάτης Μ., (επιμ.) (1996): «Λαδάδικα» Από την εγκατάλειψη στη διάσωση. Το εγχείρημα μιας άλλης πολιτικής της Διατήρησης. Θεσσαλονίκη: ΥΠΕΧΩΔΕ, Διεύθυνση Περιβάλλοντος Χωροταξίας Κεντρικής Μακεδονίας, σελ. 27-29.
- Μοδινός Μ., & Ευθυμόπουλος Θ., (2000): «Η Βιώσιμη Πόλη». Αθήνα: Στοχαστής
- Μουτσόπουλος Κ., (1973): «Εισαγωγή στην πολεοδομία – χωροταξία» Θεσσαλονίκη: ΑΡΘ.
- Μουτσόπουλος Κ., (1996): «Τα Λαδάδικα της Θεσσαλονίκης» Στο Μαυρομάτης Μ., (επιμ.), σελ. 15.
- Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., (1999): «Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων: διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής», Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος .
- Πετροπούλου Κ., Ραμαντιέ Τ., (επιμέλεια) (2015): «Αστικές Γεωγραφίες. Τοπία και καθημερινές διαδρομές», Εκδόσεις ΚΑΠΟΝ, Αθήνα, σελ. 25, 31, 35, 38.
- Πετροπούλου Χ., (2004): «Οικο - τοπιακή και κοινωνικο - οικονομική

προσέγγιση του αστικού χώρου στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας και του Μεξικού». 7ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο. Ελληνική Γεωγραφική Εταιρεία. 14 -17 Οκτωβρίου 2004, σελ. 1.

- Πετροπούλου Χ., 2014. Συγκριτική Προσέγγιση των Χωρικών Αλλαγών στις Μητροπολιτικές Περιοχές της Πόλης του Μεξικού και της Κωνσταντινούπολης, στο ΓΕΩΓΡΑΦΙΕΣ, 2014, σελ, 53-66.

- Πολύζος Σ., (2015): Αστική Ανάπτυξη, Εκδόσεις Κριτική <http://kritiki.gr/product/astiki-anaptixi/>

- Πολύζος, Σεραφείμ., (2015): Αστική Ανάπτυξη, Εκδόσεις Κριτική <http://kritiki.gr/product/astiki-anaptixi/>

- Σκουρή Β., (1991): «Χωροταξικό και Πολεοδομικό Δίκαιο», Β΄ Έκδοση, Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, σελ. 23-26.

- Χατζηστάθης Α., Ισπικούδης Ι., (1995): «Προστασία της φύσης και αρχιτεκτονική του τοπίου», Εκδόσεις Γιαχούδη, Θεσσαλονίκη

- Χριστοδούλου Χ., (2015): «Τοπία αστικής διάχυσης, αστικοποίηση και πολεοδομικός σχεδιασμός, η περιφέρεια της Θεσσαλονίκης» Εκδόσεις, επιστημονικών βιβλίων και περιοδικών, Θεσσαλονίκη, σελ. 13, 61, 68, 86.

- Χριστοφιλόπουλος Δ., (2002): «Πολιτιστικό περιβάλλον – Χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη» Εκδόσεις Σάκκουλας Θεσσαλονίκη, σελ. 5-7.

### **Πρόσθετη Βιβλιογραφία**

- Anarchism, The Spanish experience, Antipode vol.10 – Issue 3
- Bookchin M., (2001): «To remember Spain». The-anarchist and syndicalist revolution of 1936, AK Press,
- Conlon E., (1986): «The Spanish civil war». Anarchism in action
- Enzensberger Hans – Magnus., (2005): «Το σύντομο καλοκαίρι της αναρχίας»,

Εκδόσεις, Οδυσσέας,

- Enzensberger Hans – Magnus., (2005): «Το σύντομο καλοκαίρι της αναρχίας» , Εκδόσεις Οδυσσέας,
- Ince E., James An., (2010): «Spatial strategy», prefiguration and the politics of everyday life
- Manolo Gonzalez, Life in Revolutionary Barcelona στο <http://theanarchistlibrary.org>
- Orwell G., (2005): «Πεθαίνοντας στην Καταλονία», Εκδόσεις Κάκτος,
- Καραδήμου - Γερόλυμπου Α., (1985-86): « Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917» , έκδοση Δήμου Θεσσαλονίκης
- Καραδήμου - Γερόλυμπου Α., (2002): « Το χρονικό της μεγάλης πυρκαγιάς», University Studio Press, Θεσσαλονίκη
- Μπούκτσιν Μ., (1995): «Η ισπανική επανάσταση του 1936», ένας κριτικός απολογισμός, Ελεύθερος Τύπος,
- Παπαστάθης Χ. – Χεκίμογλου Ε., (2003): «Η Θεσσαλονίκη της πυρκαγιάς: 18-19 Αυγούστου 1917», περ. Θεσσαλονικέων Πόλις, τευχ. 11
- Παπαστάθης Χ., (1978): «Ένα υπόμνημα για την πυρκαγιά της Θεσσαλονίκης στα 1917 και την περίθαλψη των θυμάτων», Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη
- Smith , Neil. 1996. *The New Urban Frontier: gentrification and the revanchist city*. London, New York: Routledge.
- Cocola Gant, Agustín. 2015. Tourism and commercial gentrification. Paper presented at the RC21 International Conference on The Ideal City: between myth and reality. Representations, policies, contradictions and challenges for tomorrow's urban life, August 27-29, in Urbino, Italy.



- Cocola Gant, Agustín. 2016. Holiday Rentals: The New Gentrification Battlefield. *Sociological Research Online*, 21 (3), 10 (August 29), <http://www.socresonline.org.uk/21/3/10.html>
- Βασενχόβεν, Λουδοβίκος. 2012. Θεωρία του Σχεδιασμού του Χώρου (διδακτικό εγχειρίδιο). Αθήνα ΕΜΠ.
- Degen, Monica. 2004. Barcelona's Games: the Olympics, urban design, and global tourism. In M. Sheller & J. Urry (Eds.), *Tourism Mobilities: Places to play, places in play* (σσ. 131–142). London: Routledge.
- Κοκκώσης, Χ. και Π. Τσάρτας. 2001. *Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

## Διαδικτυακές Πηγές – Links

- Πηγή: <http://geographyfieldwork.com/BarcelonaInnerCitySlums.htm> 4/2/2017
- Πηγή: <http://www.lifo.gr/team/book/54162>
- Πηγή: [https://en.wikipedia.org/wiki/Gothic\\_Quarter,\\_Barcelona](https://en.wikipedia.org/wiki/Gothic_Quarter,_Barcelona)
- Πηγή:  
<https://www.google.gr/search?q=%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%BA%CE%BF%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%82+%CE%B8%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B7+2015+%CF%86%CF%86> 4/2/2017
- Πηγή: Άρθρο εφημερίδα το βήμα του Χεκιμόγλου Αχιλέα, 15/09/2009, Τζουζέπ Αντον Ασεμπίλιο, Ο αρχιτέκτονας που άλλαξε τη Βαρκελώνη <http://www.tovima.gr/politics/article/?aid=288362> 4/2/217
- Πηγή: Άρθρο, Βαρκελώνη: Μία δεξαμενή 300.000 βιβλίων της Δάφνης Παπαδοπούλου, <file:///J:/ANNA/MONUMENTA--%20for%20the%20natural%20and%20architectural%20heritage%20in%20Greece%20and%20Cyprus.htm> 4/2/217
- Πηγή: Αστικός χώρος και νομοθεσία, Θεσσαλονίκης – Πάτρας [http://www.greekarchitects.gr/site\\_parts/doc\\_files/165.15.03.pdf](http://www.greekarchitects.gr/site_parts/doc_files/165.15.03.pdf)
- Πηγή: Αφιέρωμα του Παραλληλογράφου Ζώντας την Ουτοπία: Κοινωνική Επανάσταση στην Ισπανία, Mujeres libres, Μια Εβδομάδα Αγωνίας (13-19 Ιουλίου 1936), κ.α. στον ιστότοπο, <http://parallhlografos.wordpress.com>
- Πηγή: Η καταστροφική πυρκαγιά του 1917 «σχεδίασε» τη νέα πόλη, <https://thessmemory.wordpress.com/2016/08/15/%ce%b7-%ce%ba%ce%b1%cf%84%ce%b1%cf%83%cf%84%cf%81%ce%bf%cf%86%ce%b9%ce%ba%ce%ae-%cf%80%cf%85%cf%81%ce%ba%ce%b1%ce%b3%ce%b9%ce%ac-%cf%84%ce%bf%cf%85-1917-%cf%83%cf%87%ce%b5%ce%b4%ce%af%ce%b1%cf%83/#more-2566> 4/2/2017

- Πηγή: Οι βιβλικοί τόποι της Ελλάδας, Θεσσαλονίκη  
[http://www.discoverlife.gr/jesuslovesyou/Biblical\\_Greece/GR/Salonica.htm](http://www.discoverlife.gr/jesuslovesyou/Biblical_Greece/GR/Salonica.htm) 4/2/17
- Πηγή: Προάστιο,  
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%81%CE%BF%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BF> 31/1/2017
- Πηγή: Τα ιστορικά κέντρα των βορειοελλαδικών πόλεων και η μεταπολεμική ανοικοδόμηση  
<http://www.archaiologia.gr/blog/issue/%CF%84%CE%B1-%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CE%BA%CE%AD%CE%BD%CF%84%CF%81%CE%B1-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B2%CE%BF%CF%81%CE%B5%CE%B9%CE%BF%CE%B5%CE%BB%CE%B%CE%B1%CE%B4%CE%B9%CE%BA/>
- Πηγή: φωτογραφίες Σχέδιο Μασία,  
[https://www.google.gr/search?q=Pla+Maci%C3%A0+\(%CE%A3%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF+%CE%9C%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1\),&biw=1680&bih=910&tbm=isch&imgil=cnIf\\_H7Msx6hXM%253A%253B0tQnGWzFhS4dJM%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fwww.fondationlecorbusier.fi%2](https://www.google.gr/search?q=Pla+Maci%C3%A0+(%CE%A3%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF+%CE%9C%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1),&biw=1680&bih=910&tbm=isch&imgil=cnIf_H7Msx6hXM%253A%253B0tQnGWzFhS4dJM%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fwww.fondationlecorbusier.fi%2)
- Το Σχέδιο Cerdà (Gausa M., Cervelló M., Pla M., Barcelona: Guía de Arquitectura Moderna 1860-2002, ACTAR, Barcelona) Πηγή:  
<http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=5&lang=gr&CategoryID=4&ArticleID=480>

## Νόμοι

- Νόμος 2508/1997 - ΦΕΚ 124/Α/13-6-1997 <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/skhedia-poleon/n-2508-1997.html> 30/1/17
- Νόμος 2742/ΦΕΚ 207/Α'/07.10.1999  
[www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=S%2Fiw8LI060s%3D&tabid=323](http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=S%2Fiw8LI060s%3D&tabid=323) 29/1/17
- Νόμος 4447/2016 - ΦΕΚ 241/Α/23-12-2016 - Σχέδια Πόλεων, Άρθρο 10  
<https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/skhedia-poleon/nomos-4447-2016-fek-241a-23-12-2016.html>

## Διατριβές

- Ευτυχιάδου Ο. & Λαλένης, Κ., (2013): «Αστική διάχυση και περιαστικός χώρος Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης». Ιστοσελίδα: Citybranding.gr - πόλεις και πολιτικές: για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων. <http://brandingplaces.wordpress.com/2013/05/12/αστική-διάχυση-και-περιαστικός-χώρος/>. Ημερομηνία πρόσβασης: 31-01-2017.

## Μελέτες

- Παπαδάμ Μ., (2014): Ερευνητική εργασία, «Αστικός χώρος και νομοθεσία, Θεσσαλονίκη – Πάτρας» στον ιστότοπο, [http://www.greekarchitects.gr/site\\_parts/doc\\_files/165.15.03.pdf](http://www.greekarchitects.gr/site_parts/doc_files/165.15.03.pdf)