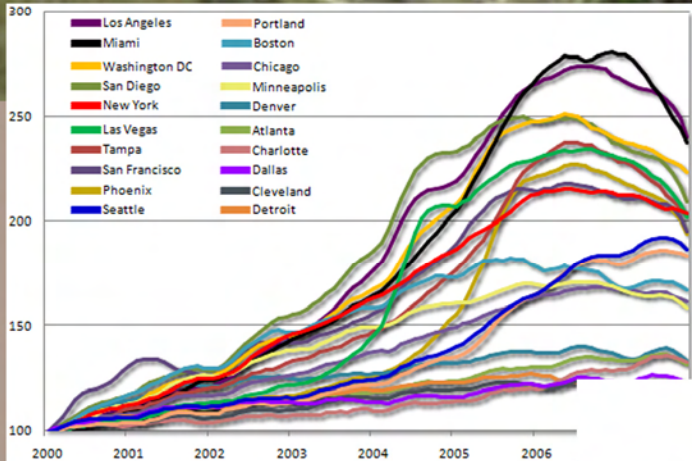
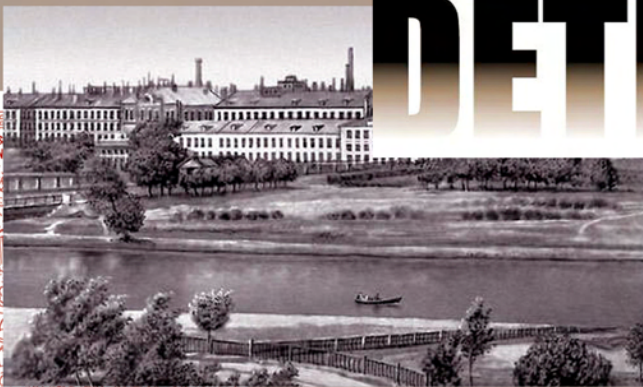
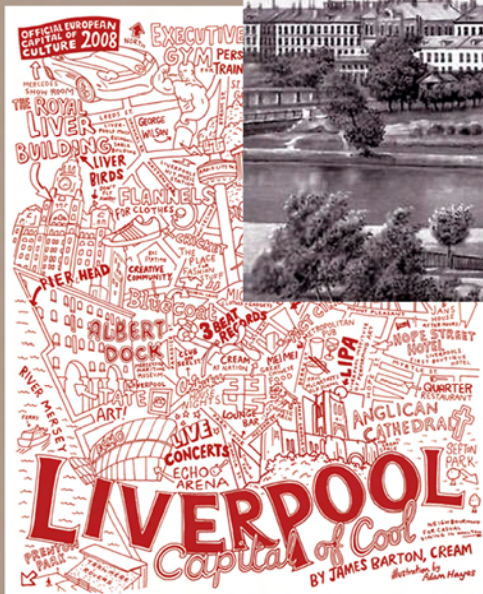


RISE



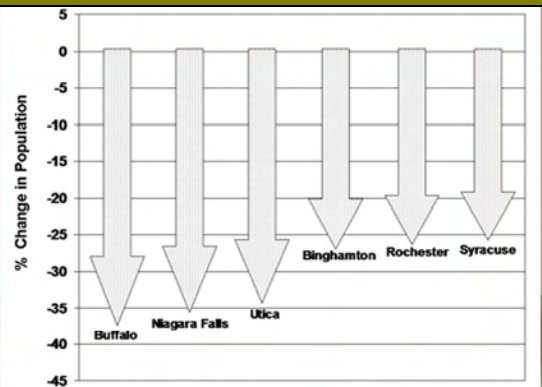
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΘΕΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:
«ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ:
ΜΙΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ»



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΤΙΟΣ

ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ:
ΨΑΡΡΑΣ-ΤΑΣΙΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ



DECLINE

ΒΟΛΟΣ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2009



RISE



DECLINE

Αφιερωμένο στην οικογένεια μου
και στη μνήμη του πατέρα μου

«Nothing endures but change»

-Heraclitus-

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας αποτελεί η μελέτη των εξελικτικών τάσεων και των κύκλων ζωής που παρουσιάζουν οι πόλεις, μεταβολές που αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη της κοινωνικοοικονομικής δομής τους καθώς επίσης και τις μεταβολές που σημειώνονται στο διεθνές κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον. Ειδικότερα, η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται στην άνοδο και πτώση που σημειώνουν οι πόλεις διεθνώς και αποτελούν συνεχές και σε μεγάλο βαθμό αναπόφευκτο φαινόμενο κατά τη διάρκεια της ιστορίας. Κάθε πόλη θα κληθεί αργά ή γρήγορα να αντιμετωπίσει πτωτικές τάσεις εφαρμόζοντας κατάλληλες στρατηγικές έτσι ώστε να εξασφαλίσει τη μελλοντική ευημερία της. Η μελέτη εξετάζει τους κυριότερους προσδιοριστικούς παράγοντες που οδηγούν τις πόλεις σε άνοδο και πτώση. Επιπλέον παρουσιάζει τις χαρακτηριστικές περιπτώσεις των πόλεων Ντιτρόιτ, Μάντσεστερ/Λίβερπουλ και Ιβάνοβο, τις προσπάθειες που εφαρμόστηκαν σε κάθε περίπτωση και τα αποτελέσματά τους, οδηγώντας σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα σχετικά με το χαρακτήρα του φαινομένου καθώς και με τις πολιτικές που θα πρέπει να εφαρμόσουν οι πόλεις που βρίσκονται σε κρίση έτσι ώστε να σημειώσουν και πάλι άνοδο.

ABSTRACT

The aim of this dissertation is to study the evolutionary tendencies and life cycles that cities meet, changes that image the evolution of their socioeconomic structure as well as the changes that are marked in the international socioeconomic environment. Specifically, this study is focalized in the rise and decline that cities mark internationally and comprise continuous and to a large extend unavoidable phenomenon through history. Every city will be called sooner or later to face declining tendencies by applying suitable strategies so to ensure future prosperity. This study examines the major determinative factors that lead the cities to rise and decline. Furthermore, it presents the characteristic cases of Detroit, Manchester/Liverpool and Ivanovo, the attempts that have been made in each case and their results, leading to interesting conclusions about the character of the phenomenon as well as the policies that cities in crisis will have to apply in order to mark rise once again.

Λέξεις κλειδιά: πόλεις, άνοδος, πτώση, παράγοντες, Ντιτρόιτ, Μάντσεστερ, Λίβερπουλ, Ιβάνοβο.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	i
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	ii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ, ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΩΝ.....	iv
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ.....	v
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	vi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	2
ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ «ΠΟΛΗ».....	4
1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	5
1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	5
1.1.2 Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	6
1.2 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΠΟΛΕΙΣ.....	8
1.2.1 ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΦΕΟΥΔΑΡΧΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	8
1.2.2 ΕΜΠΟΡΟΚΡΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (15 ^{ος} -17 ^{ος} ΑΙΩΝΑΣ).....	9
1.2.3 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΓΙΑ ΠΟΙΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΑΝ ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΡΜΗΝΕΙΑ.....	11
2.1 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ.....	12
2.2 ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ.....	13
2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ.....	14
2.3.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗΣ.....	15
2.3.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	17
2.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	20
3.1 ΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	21
3.2 Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΗΣ.....	22
3.3 ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.....	23
3.3.1 ΚΑΜΠΥΛΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	24
3.3.2 ΙΣΟΡΡΟΠΙΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	26
3.3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗΣ.....	28
3.3.4 ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΤΟΥΣ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	30
4.1 ΚΥΚΛΟΣ ΖΩΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΩΝ.....	31
4.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	34
4.2.1 ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	34

4.2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	36
4.2.3 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	40
4.2.4 ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	42
4.2.5 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	44
4.2.6 ΦΥΣΙΚΟΙ-ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	45
4.2.7 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ.....	50
5.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΝΤΙΤΡΟΙΤ.....	51
5.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ ΚΑΙ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ.....	58
5.2.1 ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ.....	58
5.2.2 ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ.....	64
5.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΙΒΑΝΟΒΟ.....	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	75
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	79
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΧΑΡΤΕΣ.....	80
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ.....	84
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	96

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1:	Περιοχή αγοράς εργοστασίου
Διάγραμμα 2:	Συγκέντρωση εργασίας
Διάγραμμα 3:	Οικονομίες συγκέντρωσης στο εμπόριο
Διάγραμμα 4:	Η αγορά εργασίας μιας πόλης
Διάγραμμα 5:	Η αύξηση της ζήτησης για εργασία
Διάγραμμα 6:	Ισορροπίες Ζήτησης και Προσφοράς Εργασίας
Διάγραμμα 7:	Κύκλος ζωής υποτιθέμενου προϊόντος
Διάγραμμα 8:	Απασχόληση στο Ντιτρόιτ και τα προάστια του (βιομηχανία και υπηρεσίες, απασχολούμενοι σε εκ.)
Διάγραμμα 9:	Εξέλιξη πληθυσμού στο Ντιτρόιτ και τα προάστια του
Διάγραμμα 10:	Περιοχές εργασίας στο Ντιτρόιτ και τα προάστια του (αριθμός ατόμων σε κάθε περιοχή σε χιλ.)
Διάγραμμα 11:	Διάγραμμα 11: Κατεδαφίσεις και ανεγέρσεις νέων κατοικιών στο Ντιτρόιτ και τα προάστια του για την περίοδο 1970-2000 (δεν υπάρχουν στοιχεία κατεδαφίσεων για τα προάστια)
Διάγραμμα 12:	Εξέλιξη πληθυσμού της πόλης του Μάντσεστερ (σε εκ.)
Διάγραμμα 13:	Εξέλιξη κίνησης φορτίου (σε εκ. τόνους) εργαζομένων του λιμανιού του Λίβερπουλ
Διάγραμμα 14:	Απασχόληση στο Λίβερπουλ
Διάγραμμα 15:	Εξέλιξη ανεργίας στο Λίβερπουλ και τη Μεγάλη Βρετανία
Διάγραμμα 16:	Εξέλιξη πληθυσμού της πόλης του Ιβάνοβο (σε εκ.)
Διάγραμμα 17:	Εξέλιξη απασχόλησης στη βιομηχανία του Ιβάνοβο

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 (παράρτημα):	Οι 100 μεγαλύτερες πόλεις σήμερα (core city)
Πίνακας 2 (παράρτημα):	Οι μεγαλύτερες πόλεις και αστικές περιοχές για το 2006
Πίνακας 3 (παράρτημα):	Οι γρηγορότερα αναπτυσσόμενες πόλεις και αστικές περιοχές
Πίνακας 4 (παράρτημα):	Οι μεγαλύτερες πόλεις και αστικές περιοχές για το 2020 (εκτίμηση)
Πίνακας 5 (παράρτημα):	Οι πλουσιότερες πόλεις και αστικές περιοχές για το 2005
Πίνακας 6 (παράρτημα):	Οι πλουσιότερες πόλεις και αστικές περιοχές για το 2020 (εκτίμηση)

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1 (παράρτημα):	Το Ντιτρόιτ και τα προάστια του
Χάρτης 2 (παράρτημα):	Η πόλη Ιβάνοβο και η ευρύτερη περιοχή της
Χάρτης 3 (παράρτημα):	Το Λίβερπουλ και η ευρύτερη περιοχή του
Χάρτης 4 (παράρτημα):	Το Μάντσεστερ και τα προάστια του

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΒΕΠΕ:	Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές
ΕΕ:	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΣΠΑ:	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
ΕΣΥΕ:	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
ΗΠΑ:	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΚΠΣ:	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
ΝΑΦΤΑ:	North American Free Trade Agreement
ΠΑΘΕ:	Αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι
ΠΑΠ:	Πολυκεντρικές Αστικές Περιοχές
ΠΣΠ:	Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας
SEMCOG:	Southeast Michigan Council of Governments
ΤΕΕ:	Τεχνικό Επαγγελματικό Επιμελητήριο

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στην εκπόνηση της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας συνέβαλλε ένα σύνολο ανθρώπων, τους οποίους θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά για την πολύτιμη βοήθεια που μου προσέφεραν έτσι ώστε να ολοκληρώσω επιτυχώς την παρούσα μελέτη.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου **κ. Αγ. Κότιο** για την καθοριστική συμβολή και καθοδήγηση του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας, αλλά και για την πολύτιμη βοήθεια και τις πληροφορίες που μου προσέφερε στο σχετικό με τους προσδιοριστικούς παράγοντες ανάπτυξης των πόλεων κεφάλαιο.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον **κ. Γ. Πετράκο** για την πολύτιμη καθοδήγηση που μου προσέφερε κατά την εκπόνηση της εργασίας, σχετικά με τις εξελικτικές τάσεις των πόλεων καθώς και σχετικά με τον ρόλο των μεταβολών που σημειώνονται στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον και επηρεάζουν τις τοπικές οικονομίες.

Σημαντική επίσης ήταν η συμβολή του **κ. Γ. Σαράτση** που με τις πολύτιμες υποδείξεις, το χρόνο και τις γνώσεις που διέθεσε κατά την υλοποίηση της διπλωματικής μου εργασίας συνέβαλλε καταλυτικά στον εμπλουτισμό και στην ολοκλήρωση της μελέτης.

Τέλος, δεν θα πρέπει ωστόσο να παραλείψω να ευχαριστήσω όλους τους φίλους και συνεργάτες μου καθώς και την οικογένειά μου για την υποστήριξη που μου προσέφεραν κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας αλλά και κατά την εξάχρονη διάρκεια των μέχρι τώρα σπουδών μου. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές και διδάσκοντες του τμήματος για το σημαντικό υπόβαθρο γνώσεων που μου προσέφεραν καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου, το οποίο και με βοήθησε στην ολοκλήρωση της συγκεκριμένης μελέτης.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η πόλη αποτελεί ένα δυναμικό κοινωνικό φαινόμενο καθώς με το πέρασμα του χρόνου μεταβάλλεται. Από την εμφάνισή της ακόμα η πόλη ακολουθεί την ιστορία του ανθρώπου. Το κοινωνικό και οικονομικό υπόβαθρο και η δομή της εκάστοτε κοινωνίας αντικατοπτρίζεται στη μορφή και το μέγεθός της εκάστοτε πόλης, καθώς και στην παραγωγική της δραστηριότητα. Οι σημαντικότερες μεταβολές του διεθνούς κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια (διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και οι μεταβολές της παραγωγικής διάρθρωσης των οικονομιών) έχουν επηρεάσει και συνεχίζουν να επηρεάζουν συνεχώς την εσωτερική δομή και λειτουργία των πόλεων αλλά και τις μεταξύ τους σχέσεις, μεταβάλλοντας τις ισορροπίες που είχαν διαμορφωθεί και τις εξελικτικές τάσεις των πόλεων.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διερευνήσει τις εξελικτικές τάσεις και τον κύκλο ζωής που παρουσιάζουν οι πόλεις. Οι μεταβολές αυτές είναι αλληλένδετες με την εξέλιξη της κοινωνικοοικονομικής δομής των πόλεων καθώς επίσης και με τις μεταβολές που σημειώνονται στο διεθνές κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, όπως είπαμε και παραπάνω. Τα κεφάλαια που ακολουθούν προσπαθούν να εξηγήσουν τις δυναμικές που παίρνουν μέρος στην εξελικτική διαδικασία των πόλεων και να καταλήξουν στους προσδιοριστικούς παράγοντες που καθορίζουν αυτή την εξέλιξη. Στην προσπάθεια αυτή συμβάλλει και η παρουσίαση των μελετών περίπτωσης που αφορούν τις πόλεις του Ντιτρόιτ, του Μάντσεστερ, του Λίβερπουλ και του Ιβάνοβο. Τα συγκεκριμένα παραδείγματα προσπαθούν να δείξουν πέρα από θεωρίες με ποιόν τρόπο γίνεται η εξέλιξη αυτή. Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η εξέλιξη μιας πόλης καθορίζεται τις περισσότερες φορές από συνδυασμό παραγόντων, εκτός φυσικά από ακραίες περιπτώσεις.

Τέλος η μελέτη σκοπεύει στο να καταλήξει σε συμπεράσματα σχετικά με τις αναπτυξιακές αστικές στρατηγικές που καλούνται να εφαρμόσουν οι πόλεις που εμφανίζουν πτώση, στα πλαίσια των προσπαθειών περιφερειακής ανάπτυξης, έτσι ώστε να αλλάξουν τις αρνητικές για αυτές τάσεις και να εξασφαλίσουν τη μελλοντική τους ευημερία και ανάπτυξη. Σε κάθε περίπτωση σκοπός των στρατηγικών αυτών είναι η αντιστροφή των τάσεων πάντα όμως σε σχέση με την αειφορική διαχείριση της περιοχής.

ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η μελέτη περιλαμβάνει έξι (6) κεφάλαια. Το πρώτα τρία (3) κεφάλαια, περιλαμβάνουν το θεωρητικό πλαίσιο πάνω στο οποίο θα στηριχθεί στη συνέχεια η διερεύνηση των παραγόντων που επηρεάζουν την εξέλιξη των πόλεων. Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το φαινόμενο «πόλη» και μια πρώτη εικόνα της. Το κεφάλαιο αναφέρεται στο τι εννοούμε όταν λέμε πόλη και στην ιστορική της εξέλιξη. Στη συνέχεια, στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι λόγοι για τους οποίους δημιουργήθηκαν οι πόλεις σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, ενώ στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται συνοπτικά η αστική διάσταση της ανάπτυξης, οι αιτίες και οι συνέπειες της.

Τα επόμενα τρία (3) κεφάλαια αποτελούν το κύριο μέρος της μελέτης καθώς αναφέρονται στην κάθε αυτού άνοδο και πτώση των πόλεων. Πιο συγκεκριμένα, το τέταρτο κατά σειρά κεφάλαιο της μελέτης τις βασικές αρχές της διαχρονικής εξέλιξης των πόλεων παρουσιάζοντας αρχικά την έννοια του κύκλου ζωής των πόλεων και στη συνέχεια τους προσδιοριστικούς παράγοντες της ανόδου και πτώσης των πόλεων. Συνεχίζοντας, το πέμπτο κεφάλαιο εξετάζει συγκεκριμένα παραδείγματα πόλεων οι οποίες είχαν εμφανίσει σημαντική ανάπτυξη αλλά στη συνέχεια σημείωσαν πτώση. Ορισμένες από αυτές κατάφεραν να ξεφύγουν από την κρίση αλλά σε κάθε περίπτωση είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρονσα η παρουσίαση των προσπαθειών ανάκαμψης που έγιναν. Το έκτο και τελευταίο κεφάλαιο της μελέτης πραγματεύεται τα συμπεράσματα της μελέτης. Εδώ παρουσιάζεται συνοπτικά ο χαρακτήρας του κύκλου ζωής των πόλεων. Το κεφάλαιο, όπως επίσης και η μελέτη, καταλήγει στην παρουσίαση κάποιων γενικών χαρακτηριστικών που θα πρέπει να έχουν οι εφαρμοζόμενες πολιτικές περί αντιστροφής των τάσεων που οδηγούν τις πόλεις σε κοινωνική αλλά και οικονομική κατάρρευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:
ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ
«ΠΙΟΛΗ»

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η πόλη είναι ένα κοινωνικό φαινόμενο, δεν είναι δηλαδή αποτέλεσμα φυσικών δυνάμεων ή γεωγραφικών συνθηκών, αλλά δημιούργημα του ανθρώπου και μάλιστα του ανθρώπου ως «κοινωνικού όντος», αποτελώντας μέρος της υλικής ζωής του και τη χωρική έκφραση της κοινωνικής και οικονομικής ζωής του. Στην ενότητα αυτή θα εξετάσουμε αρχικά την ιστορική διαδρομή της πόλης, καθώς ένα κοινωνικό φαινόμενο όπως ο οικισμός δεν μπορεί να ιδωθεί έξω από την Ιστορία, για να καταλήξουμε τελικά στον ορισμό της πόλης και να κατανοήσουμε με αυτόν τον τρόπο την ουσία και το νόημα της ύπαρξής της.

1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Από την αρχή της ανθρωπότητας, ο άνθρωπος χαρακτηριζόταν από την ομαδική ζωή σε μορφή αγέλης. Κατά την εξέλιξη του προέκυψε η ανάγκη σύνδεσης των μελών της αγέλης με βάση την εργασία και το πέρασμα της σε ανώτερα στάδια παραγωγής και κοινωνικής δομής. Έτσι δημιουργήθηκαν οι πρώτες κοινωνικές συμβιώσεις. Επιπλέον η ενασχόληση του ανθρώπου με την γεωργία και την κτηνοτροφία αποτέλεσαν τους κυριότερους παράγοντες που οδήγησαν στη σύνδεση του ανθρώπου με τον χώρο, δημιουργώντας την ανάγκη μόνιμης ή ημι-μόνιμης μονάδας διαβίωσης η οποία εξελίχθηκε σιγά-σιγά στον πρώτο οικισμό¹.

Από τα προηγούμενα βλέπουμε ότι η ιστορία της πόλης ακολουθεί την ιστορία του ανθρώπου, ενώ παράλληλα αλλάζει και ο σχετικός ρόλος της πόλης μέσα στην παραγωγική διαδικασία. Ωστόσο ο πρωταρχικός λόγος σύστασης της πόλης είναι η εκπλήρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και η συνεπαγόμενη αναγκαία συμβίωση, στοιχείο του κοινωνικού χαρακτήρα του ανθρώπου και της παραγωγικής διαδικασίας. Έτσι ερμηνεύεται κάθε ανθρώπινη συνοίκηση, είτε αφορά χωριά, είτε πόλεις², είτε σε μια ακραία περίπτωση μεμονωμένες αγροικίες (Σαρηγιάννης, 1987).

¹ Οικισμός ονομάζεται ένα σύνολο κατοικιών, που βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους, έτσι ώστε να δημιουργούνται ανάμεσά τους ορισμένες χωρικές και λειτουργικές σχέσεις. Κάθε πόλη είναι στην πλατιά έννοια οικισμός, αλλά κάθε οικισμός δεν είναι και πόλη (Αραβαντινός, 1997).

² Για να συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πόλεις, ο οικισμός πρέπει να παρουσιάζει ένα ελάχιστο δυναμικό και ορισμένα άλλα χαρακτηριστικά. Το δυναμικό αυτό πρέπει να είναι ποσοτικό αλλά και ποιοτικό. Ποσοτικά, σύμφωνα με στατιστικά κριτήρια, ένας οικισμός για να θεωρείται πόλη πρέπει να ξεπερνάει έναν αριθμό κατοίκων. Η κάθε χώρα, ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες που τη χαρακτηρίζουν, καθορίζει το όριο αυτό όπως την εξυπηρετεί καλύτερα. Στην Ελλάδα πόλεις θεωρούνται οι οικισμοί που έχουν πληθυσμό τουλάχιστον 10.000 κατοίκους. Σε ειδικές περιπτώσεις είναι δυνατό να έχουν όμως και

Όσον αφορά την προέλευση της λέξεως «πόλη», ο Σαρηγιάννης (1987) μας λέει ότι η αρχική ινδοευρωπαϊκή της ρίζα σήμαινε «οχυρωμένος λόφος», απαραίτητη για την εποχή μορφή πόλης, και με αυτό το όνομα έχει περάσει στις περισσότερες ινδοευρωπαϊκές γλώσσες. Αλλά και σε άλλες γλώσσες, όπως στις σημιτικές, η λέξη πόλη φέρει και πάλι την έννοια του οχυρωμένου λόφου. Επίσης, από την ινδοευρωπαϊκή ρίζα *gher, που σημαίνει περικλείω, προέρχεται η λέξη *ghortos (περιφραγμένος αυλόγυρος) από την οποία και προήλθε η ονομασία της φρυγικής και της χεττιτικής πόλης gorrudum και ghurtas. Η ίδια λέξη εξελίχθηκε και πήρε τη σημασία του αυλόγυρου ή κήπου σε άλλες γλώσσες, όπως στα αγγλικά (garden) και τα γερμανικά (garten).

Στην ελληνική γλώσσα φαίνεται ότι πριν την καθιέρωση της ονομασίας «πόλη», προϋπήρχε η ονομασία «άστυ», που δηλώνει την «εγκατάσταση» ή «διαμονή». Όταν μάλιστα αυτή μεγάλωσε σε μέγεθος και διαμορφώθηκε η ταξική δομή της, τότε η ονομασία «πόλη» αναφερόταν στο κάστρο, την ακρόπολη δηλαδή όπου βρίσκονταν τα ανάκτορα, με αποτέλεσμα να διαχωριστεί πλέον το «άστυ» από την «πόλη». Το πρώτο μάλιστα εκτεινόταν έξω και κάτω από την πόλη. Αργότερα, όταν η πόλη έλαβε την ονομασία «πόλη-κράτος», η πόλη ονομάστηκε άστυ και ο παλιός οχυρωμένος λόφος «ακρόπολη» (Σαρηγιάννης, 1987).

Όποια ονομασία και αν πήρε, η πόλη αποτελεί διαχρονικά φαινόμενο συνυφασμένο με την ιστορία, την πολιτισμική ταυτότητα και την δομή της εκάστοτε κοινωνίας.

1.1.2 Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Από την αρχή της γένεσης του φαινομένου «πόλη» έγιναν πολλές προσπάθειες από τους φιλοσόφους της εποχής να δοθεί ένας καθολικός ορισμός που να καλύπτει όλες τις διαφορετικές οπτικές του φαινομένου, με τα αποτελέσματα τους να είναι είτε γενικά είτε αφορούσαν την πόλη της συγκεκριμένης εποχής. Τα τελευταία χρόνια, μελετητές διαφόρων επιστημών έχουν επιχειρήσει να καταλήξουν σε έναν ικανοποιητικό ορισμό της πόλης. Ωστόσο, όπως μας λέει και ο Σαρηγιάννης (1987), το γεγονός ότι οι ορισμοί αυτοί προέκυψαν βάσει διαφορετικής επιστημονικής οπτικής κάθε φορά συνεπάγεται την μονόπλευρη προσέγγιση του ζητήματος, η οποία πολλές φορές ακολουθείται από

λιγότερους. Οι οικισμοί με 2.000-10.000 κατοίκους, σύμφωνα με τα κριτήρια της ΕΣΥΕ, ονομάζονται κομποπόλεις, ενώ οικισμοί με λιγότερους από 2.000 κατοίκους ονομάζονται κώμες ή χωριά (Αραβαντινός, 1997).

διευκρίνηση για τον τρόπο προσέγγισης, χωρίς όμως να προκύπτει μια συνολική εικόνα και σε καμία περίπτωση καθολικός ορισμός.

Έτσι, πολλές φορές έχουν προβληθεί ορισμοί που ουσιαστικά δεν δίνουν ολοκληρωμένη απάντηση στο ερώτημα «τι είναι πόλη», π.χ. οι ποσοτικοί ορισμοί των στατιστικών υπηρεσιών, οι οικονομικοί ορισμοί³, οι καθαρά πολεοδομικοί ορισμοί (που παρουσιάζουν την πόλη σαν τεχνητό περιβάλλον) καθώς και οι κοινωνιολογικοί, λειτουργικοί, μαθηματικοί και άλλοι ορισμοί ανάλογα πάντα με την σκοπιά με την οποία προσεγγίζεται το ζήτημα.

Σε μια προσπάθεια να δώσουμε έναν πιο ολοκληρωμένο ορισμό μπορούμε να πούμε ότι *«η πόλη αποτελεί μέρος της υλικής ζωής των ανθρώπων και το χώρο μέσα στον οποίο εκτυλίσσεται ένα μεγάλο μέρος της παραγωγικής δραστηριότητας, της πνευματικής, πολιτικής και κοινωνικής ζωής, που όπως θα δούμε και στη συνέχεια σε ορισμένες φάσεις διαφόρων κοινωνικοοικονομικών σχηματισμών αποκτούν καθοριστικό ρόλο για την όλη ιστορική εξέλιξη»* (Σαρηγιάννης, 1987).

Όπως γίνεται φανερό, η συγκρότηση και η μορφή της πόλης εξαρτώνται άμεσα από την κοινωνικοοικονομική της βάση, δηλαδή από τον τρόπο και τις σχέσεις παραγωγής που διαμορφώνονται, και άρα συμπεραίνουμε ότι κάθε μεταβολή του υποβάθρου αυτού επιδρά και μεταβάλλει τη συγκρότηση της πόλης, τα προβλήματά που αντιμετωπίζει προέρχονται από την εκάστοτε κοινωνικοοικονομική κατάσταση στην οποία βρίσκεται και ότι η κοινωνικοοικονομική βάση επηρεάζει την πόλη, ενώ το αντίστροφο δεν ισχύει.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ένας ορισμός κάτω από μια συγκεκριμένη σκοπιά δεν μας δίνει την πραγματική εικόνα και τον ορισμό ενός τόσο πολύπλοκου κοινωνικού φαινομένου όπως αυτού της πόλης. Γι αυτό το λόγο είναι απαραίτητος ο συνδυασμός επιστημών έτσι ώστε να εξετάσουμε κάθε διάσταση του φαινομένου και να το κατανοήσουμε πλήρως.

³ Από οικονομικής πλευράς η πόλη ορίζεται σαν οικονομικό φαινόμενο ή χώρος συγκέντρωσης οικονομικών διεργασιών ή αποτέλεσμα μιας σειράς οικονομικών δραστηριοτήτων, τονίζοντας ιδιαίτερα τις μορφές που μπορεί να πάρει και τις αλλαγές που υφίσταται με την εξέλιξη της οικονομίας και σχετίζοντας την πόλη σαν αποτέλεσμα του εμπορίου, ή της βιομηχανίας, ή της τριτογενούς δραστηριότητας (Σαρηγιάννης, 1987).

1.2 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Οι πρώτες σημαντικές πόλεις έκαναν την εμφάνιση τους στην περιοχή της Μεσοποταμίας. Μία από τις πιο γνωστές πόλεις στην ιστορία ήταν η Βαβυλώνα⁴, η οποία γύρω στο 2000 π.Χ. είχε πληθυσμό 50.000 κατοίκων. Σημαντικές πόλεις του αρχαίου κόσμου αναπτύχθηκαν και στην Αίγυπτο, όπου οι πιο σπουδαιές πόλεις ήταν η Μέμφιδα, η Ηλιούπολη και οι Θήβες⁵.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη και την ανάπτυξη μιας πόλης διαχρονικά είναι η ύπαρξη αγροτικού πλεονάσματος, έτσι ώστε να είναι δυνατή η διατροφή του συνόλου του πληθυσμού (αγροτικού και αστικού). Ωστόσο αυτές οι πρώτες πόλεις πιο πιθανό θεωρείται ότι αναπτύχθηκαν για θρησκευτικούς ή/και αμυντικούς λόγους, εννοώντας την οργανωμένη λατρεία θεών και την κατασκευή μεγάλων θρησκευτικών αλλά και αμυντικών έργων προστασίας από τους εχθρούς. Επίσης, μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις οι αγροτικοί πληθυσμοί να φύλαγαν την παραγωγή τους για μεγαλύτερη ασφάλεια σε κεντρικούς χώρους που σιγά-σιγά αναπτύχθηκαν σε πόλεις.

1.2.1 ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΦΕΟΥΔΑΡΧΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Κατά την κλασική αρχαιότητα στην Ελλάδα σημαντικές πόλεις ήταν η Αθήνα και η Σπάρτη με πληθυσμούς που έφθασαν τους 150.000 και 40.000 κατοίκους αντίστοιχα. Η σπουδαιότερη πάντως πόλη της ευρύτερης περιοχής ήταν η Ρώμη η οποία και έφθασε το 1.000.000 κατοίκους⁶.

⁴ Η **Βαβυλώνα** ήταν για πολλούς αιώνες η πρωτεύουσα του Βαβυλωνιακού κράτους και ήταν κτισμένη πάνω στις δύο όχθες του ποταμού Ευφράτη, προς τα νότια της σημερινής Βαγδάτης. Κατά τη διάρκεια της ιστορίας της υπήρξε Ασσυριακή, Περσική και Μακεδονική κατάκτηση. Μετά την κατάκτησή της από τον Μέγα Αλέξανδρο και το θάνατο του, η πόλη εγκαταλείφθηκε και χάθηκε, μέχρι που, από τις ανασκαφές που άρχισαν το 1942, ήρθαν στο φως τα ερείπιά της και αποκαλύφθηκε ένα μεγάλο μέρος της (www.wikipedia.org).

⁵ Η **Μέμφιδα** ήταν η αρχαία πρωτεύουσα της Κάτω Αιγύπτου, και του Παλαιού Βασιλείου της Αιγύπτου από τη θεμελίωσή της έως το 1300 π.Χ. και τα ερείπιά της βρίσκονται 19 χλμ νότια του Καΐρου, στη δυτική όχθη του Νείλου (www.wikipedia.org). Η **Ηλιούπολη**, πρώτος βασιλιάς της οποίας ήταν ο θεός Ρα, αποτέλεσε πόλη-θέρετρο του Καΐρου αλλά και θεραπευτικό κέντρο της αρχαίας Αιγύπτου (www.neo.gr). Οι **Θήβες** έγιναν πρωτεύουσα της Αιγύπτου κατά την 11η Δυναστεία του Μέσου Βασιλείου και κατά τη 18η δυναστεία του Νέου Βασιλείου, αν και οι περισσότερες υπηρεσίες ελέγχου και διαχείρισης της Αιγύπτου παρέμειναν στη Μέμφιδα. Τα αρχαιολογικά κατάλοιπα των Θηβών προσφέρουν μία ουσιαστική μαρτυρία για τον αιγυπτιακό πολιτισμό στην περίοδο της ακμής του (www.wikipedia.org).

⁶ Ο μεγάλος αυτός πληθυσμός θεωρείται από αρκετούς ως ο λόγος της πτώσης της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, καθώς η αγροτική παραγωγή της περιοχής δεν επαρκούσε για τη συντήρησή του (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

Κατά τον μεσαίωνα οι μεγαλύτερες πόλεις της Ευρώπης βρίσκονταν στην Βυζαντινή αυτοκρατορία και στη μουσουλμανική Ισπανία. Η αύξηση που εμφάνισε η εμπορική δραστηριότητα της Μεσογείου κατά τον 11^ο αιώνα οδήγησε στην ανάπτυξη των πόλεων της Ιταλίας.

Η φεουδαρχική κοινωνία και οικονομία της Δυτικής Ευρώπης την περίοδο μεταξύ 11^{ου} και 14^{ου} αιώνα βασίστηκε σε κάστρα και μικρές πόλεις. Μάλιστα το Λονδίνο που την περίοδο αυτή ήταν η μεγαλύτερη πόλη της Αγγλίας με μόνο 16.000 κατοίκους, ενώ και η μεγαλύτερη Γερμανική πόλη είχε πληθυσμό μόλις 40.000 κατοίκων. Ωστόσο η μείωση των επιδρομών που σημειώθηκε την περίοδο αυτή έδωσε την ευκαιρία στις πόλεις να αναπτυχθούν και να μετεξελιχθούν. Τα τείχη των μικρών αυτών πόλεων σταδιακά επεκτάθηκαν για να ενσωματώσουν και τις αγορές όπου ήδη είχαν αναπτυχθεί. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι οι μεσαιωνικές εμπορικές πόλεις αναπτύχθηκαν λόγω: α) της αποκέντρωσης της εξουσίας και β) της εξάρτησής τους από την ευρύτερη περιοχή για την εξασφάλιση της διατροφής του πληθυσμού τους (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

1.2.2 ΕΜΠΟΡΟΚΡΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (15^{ος}-17^{ος} ΑΙΩΝΑΣ)

Από το 15^ο αιώνα και μετά σημειώνεται συνεχής εξέλιξη των όπλων και μέσω των πολέμων γεγονός που οδήγησε σε μεγαλύτερη ανάγκη δημιουργίας πολύπλοκων οχυρώσεων καθώς και σύστασης στρατού και άρα σε συγκέντρωση των πληθυσμών και των διοικητικών και στρατιωτικών λειτουργιών σε μεγαλύτερες πόλεις.

Ταυτόχρονα αναπτύχθηκε το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων καθώς: α) η συγκεντροποίηση της εξουσίας βοήθησε στην άρση αρκετών περιορισμών και β) η εμπορική δραστηριότητα επεκτάθηκε σε νέες αγορές μέσω της ανάπτυξης της ναυσιπλοΐας (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

1.2.3 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ

Μέχρι το 1800 ένα πολύ μικρό ποσοστό του συνολικού πληθυσμού ζούσε σε πόλεις και αυτό διότι η αγροτική παραγωγή δεν ήταν σε θέση ακόμη να συντηρήσει μεγάλους αστικούς πληθυσμούς, τα μεταφορικά κόστη ήταν σημαντικά και δεν υπήρχαν ακόμη σημαντικά πλεονεκτήματα από την συγκέντρωση της παραγωγής. Ωστόσο την περίοδο 1800-1970 το ποσοστό του αστικού επί του συνολικού πληθυσμού αυξήθηκε

σημαντικά φτάνοντας στα επίπεδα του 39% (από 3 που ήταν μέχρι το 1800). Στις Η.Π.Α. μάλιστα το αντίστοιχο ποσοστό εκσφενδονίστηκε από τα επίπεδα του 6% το 1800 στο 75% για την περίοδο 1800-1970. Αυτό που προξένησε αυτή την ταχύτατη αστικοποίηση ήταν η βιομηχανική επανάσταση και πιο συγκεκριμένα οι καινοτομίες που εφαρμόστηκαν την περίοδο αυτή στη γεωργία, τη βιομηχανία, τις μεταφορές και τις κατασκευές.

Κατά τη διάρκεια της Βιομηχανικής Επανάστασης σημειώθηκε τεράστια αύξηση της παραγωγικότητας του πρωτογενή τομέα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τη δραματική πτώση του ποσοστού των απασχολούμενων στη γεωργία.

Η εισαγωγή καινοτομιών και νέων τρόπων παραγωγής στη βιομηχανία οδήγησαν στη μαζική και συγκεντροποιημένη παραγωγή με μειωμένο κόστος, πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι οικονομίες συγκέντρωσης, για τις οποίες θα γίνει εκτενέστερη αναφορά σε επόμενη ενότητα.

Εκτός των προηγούμενων, σημαντικές αλλαγές σημειώθηκαν και στις μεταφορές. Η μείωση του μεταφορικού κόστους προϊόντων και ανθρώπων που συντελέστηκε συγκέντρωσε περισσότερο την παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων με αποτέλεσμα την επέκταση των πόλεων που διέθεταν μονάδες εργοστασίων καθώς και των πόλεων που βρίσκονταν κοντά στους μεταφορικούς άξονες της εποχής, ενώ παράλληλα αύξησε το μέγεθος των αγορών τους. Επίσης το γεγονός αυτό επέτρεψε την μεγαλύτερη εξειδίκευση της περιφέρειας των πόλεων αυτών στην αγροτική παραγωγή και στην αύξηση της παραγωγικότητας του συγκεκριμένου κλάδου.

Τέλος, σημαντικές αλλαγές σημειώθηκαν και στον κλάδο των κατασκευών με τις πολυώροφες κτιριακές κατασκευές να είναι πλέον γεγονός. Οι νέες αυτές κατασκευές επηρέασαν καθοριστικά το μέγεθος αλλά και την πυκνότητα κατοίκησης των πόλεων, δίνοντας τη δυνατότητα στέγασης μεγαλύτερου αριθμού κατοίκων σε λιγότερη έκταση (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι οι πόλεις διαρκώς αλλάζουν ανάλογα με την εποχή και τις εκάστοτε κοινωνικές, οικονομικές ή τεχνολογικές εξελίξεις. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια στροφή της οικονομικής δραστηριότητας των πόλεων προς τον τριτογενή τομέα και την παροχή υπηρεσιών. Ωστόσο το ερώτημα για το ποιοι είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν τη δημιουργία και διαχρονική εξέλιξη των πόλεων παραμένει, ερώτημα στο οποίο επιχειρούν να δώσουν απάντηση τα κεφάλαια που ακολουθούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:
ΓΙΑ ΠΟΙΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΑΝ
ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ:
Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΕΡΜΗΝΕΙΑ

Η δημιουργία ενός οικισμού είναι συνέπεια κοινωνικών αναγκών και πιο συγκεκριμένα: α) ψυχοσωματικών, β) οικονομικών, γ) πνευματικών και δ) θρησκευτικών αναγκών (Αραβαντινός, 1997). Ωστόσο από οικονομικής σκοπιάς το φαινόμενο «πόλη» συνδέεται άμεσα με τον καταμερισμό εργασίας. Οι πόλεις προσφέρουν περισσότερες θέσεις εργασίας καθώς επίσης πλήθος υπηρεσιών που προσελκύουν πληθυσμό. Επίσης προσφέρουν υψηλότερα επίπεδα διαβίωσης παρά τα σοβαρότατα προβλήματα (π.χ. εγκληματικότητα, ρύπανση, κ.α.) που εμφανίζουν ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Οι λόγοι ύπαρξης των πόλεων από οικονομική σκοπιά θα πρέπει να αναζητηθούν στα πλεονεκτήματα που αυτές προσφέρουν στην οικονομική δραστηριότητα και τα οποία αναλύονται στις ενότητες που ακολουθούν.

2.1 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ

Ένας από τους βασικούς λόγους για τους οποίους υπάρχουν οι πόλεις είναι η εμπορική δραστηριότητα που αναπτύσσουν ορισμένες περιοχές σε προϊόντα που μπορούν να παράγουν με τον πιο αποτελεσματικό παραγωγικά τρόπο. Φυσικά αυτό ισχύει μόνο υπό τις προϋποθέσεις όλες οι περιοχές της περιφέρειας να μην έχουν την ίδια παραγωγικότητα και κάθε περιοχή να έχει μέγιστη αποδοτικότητα στην παραγωγή ενός και μόνο προϊόντος. Τότε και μόνο τότε, σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, λέμε ότι κάποιες περιοχές της περιφέρειας έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα στην παραγωγή του συγκεκριμένου αγαθού.

Σύμφωνα με τον Adam Smith αν έχουμε δύο περιφέρειες οι οποίες παράγουν δύο ίδια αγαθά και οι ώρες εργασίας που απαιτούνται είναι διαφορετικές για κάθε αγαθό σε κάθε περιφέρεια, τότε συμφέρει κάθε περιφέρεια να εξειδικευτεί στην παραγωγή και να παράγει δύο μονάδες από το αγαθό εκείνο που απαιτεί τις λιγότερες ώρες εργασίας. Στη συνέχεια θα εμπορευτεί τη μια μονάδα με την άλλη περιφέρεια ανταλλάσσοντας τη με μια μονάδα του δεύτερου αγαθού στο οποίο θα έχει εξειδικευτεί η τελευταία. Με αυτόν τον τρόπο προκύπτει κέρδος και για τις δύο περιφέρειες καθώς ελαχιστοποιούνται οι ώρες εργασίας που απαιτούνται για την παραγωγή και των δύο αγαθών και την κάλυψη των αναγκών τους. Σύμφωνα με τον Ricardo ακόμα και στην περίπτωση που η μια περιφέρεια παράγει και τα δύο αγαθά με λιγότερες ώρες εργασίας, πάλι θα την συμφέρει να εξειδικευτεί στην παραγωγή του ενός και να κάνει εμπόριο.

Σε αυτό το σημείο όμως θα πρέπει να αναφερθεί ότι για να συμφέρει πραγματικά το εμπόριο θα πρέπει το κέρδος που προκύπτει από αυτό να είναι μεγαλύτερο από το κόστος μεταφοράς του εμπορεύσιμου προϊόντος. Και για να συμβεί αυτό θα πρέπει να δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας στις μεταφορές, δηλαδή επιχειρήσεις οι οποίες θα αναλαμβάνουν τη μεταφορά των προϊόντων μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο το μεταφορικό κόστος. Ωστόσο για να δημιουργηθούν οι επιχειρήσεις αυτές απαιτείται ένα ικανό μέγεθος νοικοκυριών, ενώ η χωροθέτηση τους γίνεται σε κεντρικές περιοχές όπου είναι δυνατή η συγκέντρωση των προϊόντων. Σιγά-σιγά γύρω από αυτές τις περιοχές συγκεντρώθηκαν οι κατοικίες των εργαζομένων στις μεταφορικές επιχειρήσεις, με σκοπό να μειώσουν το κόστος μεταφοράς τους προς και από τον εργασιακό τους χώρο. Έτσι δημιουργήθηκαν συγκεντρώσεις πληθυσμού οι οποίες εξελίχθηκαν σε πόλεις⁷ (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

2.2 ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Οι εσωτερικές οικονομίες κλίμακας στην παραγωγή αποτελούν άλλον έναν παράγοντα που οδηγεί στη δημιουργία πόλεων. Και σε αυτή την περίπτωση υποθέτουμε ότι οι περιοχές της περιφέρειας δεν έχουν την ίδια παραγωγικότητα. Συγχρόνως όμως υποθέτουμε ότι δεν υπάρχουν σταθερές αποδόσεις κλίμακας στην παραγωγή, γεγονός που σημαίνει ότι ένας διπλασιασμός των παραγωγικών συντελεστών δεν θα οδηγήσει σε διπλασιασμό της παραγωγής.

Σε αυτό το πλαίσιο σημειώνεται ξεκάθαρο κίνητρο συγκέντρωσης της παραγωγικής διαδικασίας και αν υποθέσουμε ότι υπάρχουν αύξουσες αποδόσεις κλίμακας οδηγούμαστε στο ότι συμφέρει η παραγωγή να γίνεται στο εργοστάσιο παρά στο νοικοκυριό. Η εξειδίκευση κάθε εργαζόμενου σε συγκεκριμένο πόστο που ισχύει στο εργοστάσιο και η χρησιμοποίηση μηχανημάτων που δεν μπορούν να προμηθευτούν τα νοικοκυριά (για παράδειγμα λόγω υψηλού κόστους αγοράς), σημαίνει παραγωγή μιας μονάδας προϊόντος σε μικρότερο χρόνο και άρα μικρότερο κόστος παραγωγής.

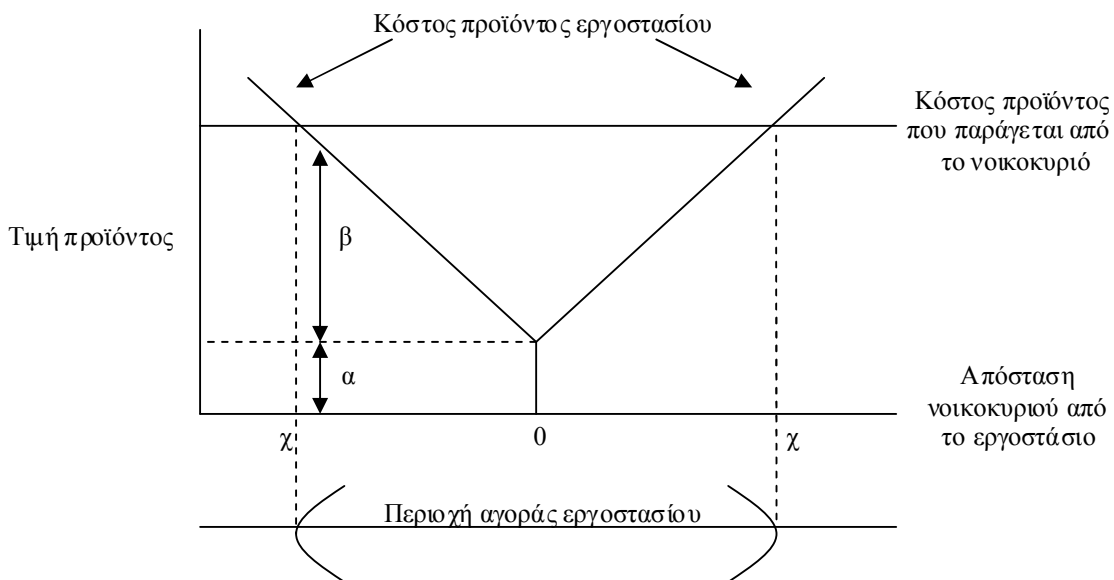
Αν τώρα υποθέσουμε ότι ο μισθός των εργαζομένων στο νοικοκυριό είναι ίδιος με τον μισθό που θα εισέπρατταν εάν εργάζονταν στο εργοστάσιο και δεδομένου ότι τα νοικοκυριά αγοράζουν από το εργοστάσιο θα πρέπει να πληρώσουν εκτός της τιμής

⁷ Οι οποίες θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να υποστηρίζονται από αντίστοιχη του μεγέθους τους αγροτική παραγωγή.

του προϊόντος και το μεταφορικό κόστος της μετακίνησής τους από και προς το εργοστάσιο συμπεραίνουμε ότι υπάρχει μια απόσταση μετά από την οποία συμφέρει πλέον τα νοικοκυριά να παράγουν μόνα τους το αγαθό που χρειάζονται. Έτσι ορίζεται η εκάστοτε περιοχή αγοράς του εργοστασίου (βλ. διάγραμμα 1).

Βάσει των προηγούμενων και σε αντιστοιχία με αυτά που είπαμε και στην προηγούμενη ενότητα, σιγά-σιγά γύρω από το εργοστάσιο αρχίζουν να κατοικούν οι εργαζόμενοι του αλλά και οι εργαζόμενοι των επιχειρήσεων μεταφοράς των παραγόμενων προϊόντων δημιουργώντας μια συγκέντρωση πληθυσμού, η οποία εξελίσσεται σε πόλη (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

Διάγραμμα 1: Περιοχή αγοράς εργοστασίου



Όπου α: Κόστος εργοστασίου για την παραγωγή του προϊόντος
και β: Κόστος μετακίνησης

2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Παραπάνω εξετάσαμε την περίπτωση ενός εργοστασίου. Στις πόλεις ωστόσο συναντούμε περισσότερα εργοστάσια διαφόρων κλάδων. Στη συνέχεια θα προσπαθήσουμε να εξηγήσουμε για ποιους λόγους παρατηρείται αυτή η συγκέντρωση που ονομάζεται *θετικές εξωτερικές οικονομίες*⁸. Ο όρος αφορά τη συγκέντρωση

⁸ Positive external economies

μονάδων του δευτερογενούς τομέα παραγωγής που οδηγεί σε μείωση του κόστους μιας από τις επιχειρήσεις, ενώ ταυτόχρονα αυξάνεται η παραγωγή των υπολοίπων, δηλαδή έχουμε *οικονομίες συγκέντρωσης*⁹, οι οποίες χωρίζονται στις *οικονομίες συσπείρωσης*¹⁰ και τις *οικονομίες αστικοποίησης*¹¹.

2.3.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗΣ

Οι οικονομίες συσπείρωσης δημιουργούνται λόγω της συγκέντρωσης επιχειρήσεων ενός συγκεκριμένου κλάδου κοντά σε μια επιχείρηση προμήθειας ενδιάμεσων πρώτων υλών που χρησιμοποιούν οι υπόλοιπες στην παραγωγική διαδικασία. Οι επιχειρήσεις αυτές θα πρέπει να είναι μικρομεσαίου μεγέθους έτσι ώστε να μην έχουν τη δυνατότητα να προμηθευτούν από μόνες τους τις ενδιάμεσες πρώτες ύλες που χρειάζονται και έτσι να αναγκάζονται να αγοράζουν από την επιχείρηση-προμηθευτή.

Επίσης για να υπάρξει μια τέτοια συγκέντρωση θα πρέπει οι επιχειρήσεις να αντιμετωπίζουν εμπόδια στη μεταφορά των πρώτων υλών που χρειάζονται, εμπόδια όπως υψηλό μεταφορικό κόστος, δυσκολία μεταφοράς της πρώτης ύλης και ανάγκη ύπαρξης δικτύου παραγωγών-προμηθευτή και διαπροσωπικής επαφής.

Στις περισσότερες περιπτώσεις δεν συμφέρει τις επιχειρήσεις να παράγουν τα ανταλλακτικά των μηχανημάτων τους, αλλά να τα αγοράζουν από προμηθευτές. Σε άλλες περιπτώσεις η εξέλιξη των παραγόμενων προϊόντων απαιτεί εργαστήρια έρευνας και δοκιμών, τα οποία λόγω του υψηλού τους κόστους δεν μπορούν να διαθέτουν οι μικρές επιχειρήσεις. Η συγκέντρωση των επιχειρήσεων και η από κοινού δημιουργία τέτοιων εγκαταστάσεων, μοιράζοντας το κόστος τους, συμφέρει τις επιχειρήσεις, ενώ η ύπαρξη δημόσιων υποδομών, όπως για παράδειγμα τα μεταφορικά δίκτυα, οι υποδομές ύδρευσης, αποχέτευσης και φυσικού αερίου, αποτελούν επίσης λόγο συγκέντρωσης των επιχειρήσεων.

Εκτός από τα παραπάνω, τα αίτια της χωρικής συγκέντρωσης των επιχειρήσεων θα πρέπει να αναζητηθούν και στα πλεονεκτήματα που μια μεγάλη αγορά εργασίας προσφέρει στις επιχειρήσεις αλλά και στους ίδιους τους εργαζόμενους. Πρώτα από όλα βοηθά τους εργαζόμενους να βρίσκουν ευκολότερα νέα εργασία σε περίπτωση που απολυθούν. Στις επιχειρήσεις προσφέρει, εκτός από πληθώρα ειδικοτήτων

⁹ Agglomeration economies

¹⁰ Localization economies

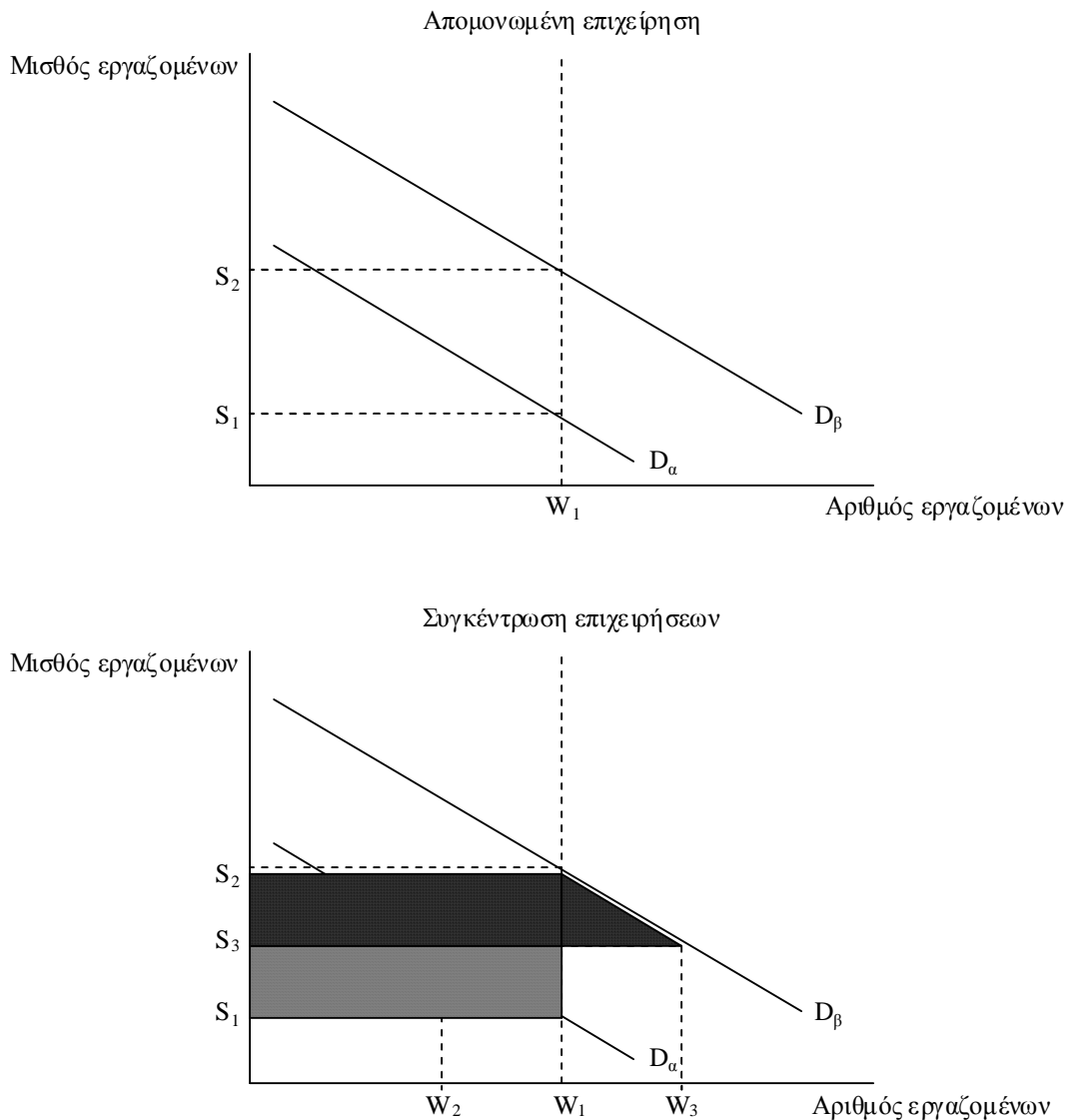
¹¹ Urbanization economies

εργαζομένων, σημαντικό αριθμό νέων εργαζομένων σε περίπτωση που θελήσει να αυξήσει τον αριθμό των ατόμων που εργάζονται σε αυτήν.

Το διάγραμμα 2 μας δείχνει γιατί μια επιχείρηση ωφελείται από τη συγκέντρωση επιχειρήσεων και τη μεγάλη αγορά εργασίας. Στο επάνω τμήμα του διαγράμματος έχουμε μια επιχείρηση που είναι μόνη της. Οι Da και Db είναι οι καμπύλες ζήτησης όταν η οικονομική δραστηριότητα της επιχείρησης είναι χαμηλή και υψηλή αντίστοιχα. Με δεδομένο ότι η επιχείρηση κρατά σταθερό τον αριθμό των εργαζομένων της W_1 γιατί αν τους απολύσει θα φύγουν από την περιοχή και θα χάσει τις ειδικότητες που χρειάζεται, όταν η οικονομική δραστηριότητά της είναι χαμηλή αμοίβει τους εργαζομένους της με λιγότερα χρήματα S_1 , ενώ όταν είναι υψηλή τους αμοίβει με περισσότερα χρήματα S_2 .

Στην περίπτωση τώρα που έχουμε μια συγκέντρωση επιχειρήσεων και άρα μεγαλύτερη αγορά εργασίας (κάτω τμήμα του διαγράμματος), συμφέρει την επιχείρηση ανάλογα με την οικονομική της δραστηριότητα να απολύει και να προσλαμβάνει εργαζομένους αντί να δίνει υψηλότερους και χαμηλότερους μισθούς. Στην περίπτωση αυτή δηλαδή η επιχείρηση κρατάει σταθερό το μισθό των εργαζομένων της S_3 και μεταβάλλει τον αριθμό τους, καθώς όποτε χρειάζεται επιπλέον εργαζόμενους W_3 (υψηλή οικονομική δραστηριότητα) μπορεί να τους βρει. Σε αυτή την περίπτωση μάλιστα θα αμοίβει με χαμηλότερο μισθό τους εργαζομένους της και έτσι κερδίζει, ενώ στην αντίθετη περίπτωση (χαμηλή οικονομική δραστηριότητα) θα τους αμοίβει με υψηλότερο μισθό και θα χάνει. Όμως τα έσοδα (εμβαδόν ανοιχτόχρωμου τραπεζίου) είναι πάντα μεγαλύτερα από τις απώλειες-κόστος (εμβαδόν σκουρόχρωμου τραπεζίου). Άρα η επιχείρηση έχει κέρδος και η συγκέντρωση των επιχειρήσεων την συμφέρει (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

Διάγραμμα 2: Συγκέντρωση εργασίας



2.3.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Οι οικονομίες αστικοποίησης προκύπτουν όπως και οι οικονομίες συσπείρωσης. Όμως οι τελευταίες αφορούν συνήθως οικονομίες συγκέντρωσης σε έναν συγκεκριμένο οικονομικό κλάδο, ενώ οι οικονομίες αστικοποίησης αφορούν το σύνολο των κλάδων δραστηριότητας της οικονομίας μιας πόλης. Επίσης οι οικονομίες συσπείρωσης αναφέρονται σε μια συγκεκριμένη περιοχή, ενώ οι οικονομίες αστικοποίησης διαχέονται σε όλη την αστική περιοχή (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

2.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

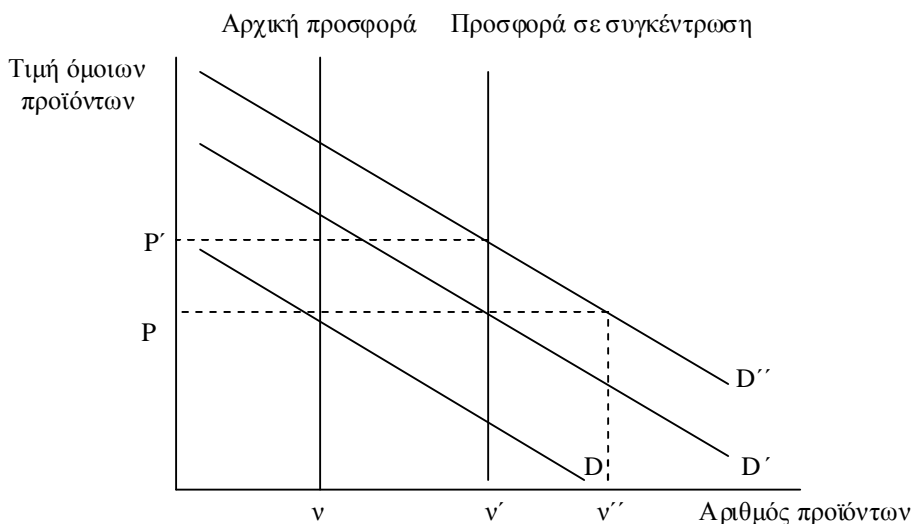
Οικονομίες συγκέντρωσης δημιουργούνται και για το εμπόριο, με τη μορφή της συγκέντρωσης επιχειρήσεων που εμπορεύονται αγαθά που είναι παρόμοια αλλά όχι όμοια.

Αν υποθέσουμε ότι σε μια πόλη λειτουργούν δυο επιχειρήσεις που εμπορεύονται δύο όμοια προϊόντα διαφορετικής όμως μάρκας και ότι διοχετεύουν στην αγορά ίδια ποσότητα προϊόντων v η κάθε μια τότε η τιμή προσφοράς τους καθορίζεται από την ισορροπία προσφοράς (καμπύλη αρχικής προσφοράς στο διάγραμμα 3) και ζήτησης (δηλαδή της καμπύλης D).

Αν τώρα οι δύο επιχειρήσεις δημιουργήσουν μια συγκέντρωση, τότε η καμπύλη προσφοράς είναι πλέον η προσφορά σε συγκέντρωση. Το συνολικό προϊόν που διατίθεται στην αγορά παραμένει ίδιο v' . Ωστόσο η συνολική ζήτηση θα αλλάξει και μαζί και η καμπύλη της (D') χωρίς να μεταβληθεί η τιμή της μονάδας του προϊόντος P . Η συγκέντρωση όμως των επιχειρήσεων αναμένεται να προσελκύσει περισσότερους καταναλωτές και αύξηση των πωλήσεων και άρα η καμπύλη ζήτησης θα μεταβληθεί εκ νέου (D''), με την τιμή των δύο όμοιων προϊόντων να σημειώνει αύξηση P' .

Τα παραπάνω ισχύουν για παρόμοια αλλά όχι ίδια προϊόντα. Όταν τώρα τα προϊόντα είναι συμπληρωματικά τότε η συγκέντρωση επιχειρήσεων που τα εμπορεύονται είναι συμφέρουσα και οδηγεί σε προσέλκυση καταναλωτών και αύξηση πωλήσεων χωρίς οι επιχειρήσεις να ανταγωνίζονται (Αράπογλου και Ροβολής, 2003).

Διάγραμμα 3: Οικονομίες συγκέντρωσης στο εμπόριο



Από όλα τα προηγούμενα συμπεραίνουμε ότι από την οικονομική σκοπιά η δημιουργία αστικών σχηματισμών συνδέεται άρρηκτα με την χωροθέτηση της οικονομικής δραστηριότητας και των επιχειρήσεων. Φαίνεται ότι οι επιχειρήσεις δημιουργούν συγκεντρώσεις για να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που δημιουργούνται, οι οποίες στη συνέχεια προσελκύουν πληθυσμό και δημιουργούν με αυτόν τον τρόπο συγκεντρώσεις που σιγά-σιγά εξελίσσονται σε πόλεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:
Η ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ
ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Σκοπός της ενότητας αυτής είναι να εξετάσει τις αιτίες της αστικής οικονομικής ανάπτυξης καθώς επίσης και τις συνέπειες της, να δώσει μια εικόνα του τι εννοούμε όταν αναφερόμαστε σε μια ανεπτυγμένη πόλη και σε μια πόλη σε κρίση, ενώ τέλος προσπαθεί να εξηγήσει γιατί μερικές πόλεις αναπτύσσονται με ικανοποιητικό ρυθμό, ενώ άλλες μένουν στάσιμες ή παρακμάζουν.

3.1 ΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Στην προσπάθεια να απαντηθεί το ερώτημα «τι είναι αστική οικονομική ανάπτυξη», θα πρέπει πρωτίτως να εξεταστεί η έννοια της αστικής οικονομίας και οι τρόποι με τους οποίους μπορεί να μετρηθεί το μέγεθος της. Έτσι λοιπόν μια εικόνα για το μέγεθος της οικονομικής δραστηριότητας μιας αστικής περιοχής μας δίνει η συνολική αξία της παραγωγής (αγαθών και υπηρεσιών) της περιοχής αυτής, η οποία υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας την ποσότητα του κάθε παραγόμενου προϊόντος με την τιμή τους και αθροίζοντας τα αποτελέσματα. Ένας άλλος τρόπος μέτρησης είναι ο υπολογισμός του συνολικού εισοδήματος της περιοχής, το οποίο αντιστοιχεί στην αξία του συνόλου της παραγωγής καθώς τα έσοδα από την πώληση των προϊόντων δίδονται σε αυτούς που τροφοδοτούν την παραγωγική διαδικασία (εργαζόμενοι, γαιοκτήμονες, επιχειρηματίες και κεφαλαιούχοι). Με βάση τα παραπάνω η οικονομική ανάπτυξη ορίζεται είτε ως αύξηση της συνολικής αξίας της παραγωγής είτε ως αύξηση του συνολικού εισοδήματος.

Η οικονομία μιας πόλης δεν μπορεί να αναπτυχθεί εάν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτή δεν χρησιμοποιήσουν περισσότερες εισροές ή εάν δεν υιοθετήσουν νέες τεχνολογίες και καινοτομίες. Ωστόσο αυτό δεν εξηγεί γιατί οι οικονομίες ορισμένων πόλεων αναπτύσσονται και για ποιους λόγους οι επιχειρήσεις τους χρησιμοποιούν περισσότερες εισροές ή υιοθετούν νέες τεχνολογίες στην παραγωγή. Οι επιχειρήσεις αυτές είναι συνήθως αυτές που προσπαθούν να εξασφαλίσουν το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος, και άρα αυτές θεωρείται ότι λαμβάνουν σημαντικότερες αποφάσεις που επηρεάζουν το μέγεθος της οικονομίας μιας πόλης. Άρα για να εξηγήσουμε τους λόγους που παρατηρείται αστική οικονομική ανάπτυξη θα πρέπει να εξετάσουμε τις αποφάσεις και τις ενέργειες των επιχειρήσεων που στοχεύουν σε κέρδη. Με τη σειρά του αυτό μας οδηγεί στην αγορά εργασίας μιας πόλης, το μέγεθος της οποίας επηρεάζεται από τη ζήτηση για εργασία που εκφράζουν οι ίδιες οι

επιχειρήσεις. Η προσέγγιση αυτή δίνει ιδιαίτερη σημασία στη μελέτη των επιπέδων απασχόλησης ως μέτρο του μεγέθους της αστικής οικονομίας (O'Sullivan, 2003).

3.2 Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΗΣ

Οι παραγωγικές δραστηριότητες μιας αστικής οικονομίας μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες: α) σε αυτές που παράγουν αγαθά τα οποία διοχετεύονται εκτός της πόλης (εξαγωγική παραγωγή), όπως για παράδειγμα οι αυτοκινητοβιομηχανίες, και β) σε αυτές που παράγουν αγαθά που πωλούνται στους κατοίκους της πόλης (τοπική παραγωγή), όπως τα αρτοποιεία ή τα εστιατόρια.

Καθώς οι εργαζόμενοι στις επιχειρήσεις που εξάγουν τα προϊόντα τους ξοδεύουν μέρος του εισοδήματός τους σε τοπικά προϊόντα, μια ενδεχόμενη αύξηση των εξαγωγών θα οδηγήσει σε αύξηση των πωλήσεων των τοπικών προϊόντων. Πιο συγκεκριμένα μια αύξηση στις εξαγωγές μιας επιχείρησης θα καταλήξει ως εισόδημα στους εργαζόμενους σε αυτή (κόστος παραγωγής), στους ιδιοκτήτες της γης που χρησιμοποιεί η επιχείρηση (ενοίκιο) και στους επενδυτές της. Αν όλοι οι παραπάνω ζουν στην πόλη τότε ένα μέρος του εισοδήματός τους θα καταναλωθεί για την εξασφάλιση τοπικών προϊόντων και άρα θα καταλήξει στην τοπική κοινωνία. Το υπόλοιπο θα καταναλωθεί για την αγορά εισαγόμενων στην πόλη προϊόντων. Αυτή είναι η πρώτη φάση των πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων μιας αύξησης των εξαγωγών για την αστική οικονομία.

Η πρώτη φάση αύξησης της τοπικής κατανάλωσης που περιγράφηκε παραπάνω γίνεται σε δεύτερη φάση αύξηση του εισοδήματος. Οι επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες όπως στέγαση και ψυχαγωγία πωλούν υπηρεσίες και αποδίδουν με τη σειρά τους μέρος του εισοδήματός τους στους εργαζόμενους, τους ιδιοκτήτες της γης που χρησιμοποιούν και τους επενδυτές τους, οι οποίοι πάλι ξοδεύουν ένα μέρος του εισοδήματός τους στην αγορά τοπικών προϊόντων. Το ποσό αυτό σε τρίτη φάση γίνεται εισόδημα για άλλους εργαζόμενους, οι οποίοι το χρησιμοποιούν για να αγοράσουν τοπικά προϊόντα και υπηρεσίες. Η επαναλαμβανόμενη αυτή διαδικασία συνεχίζεται χωρίς τέλος, με κάθε φάση της να είναι μικρότερη από την προηγούμενη. Μάλιστα η

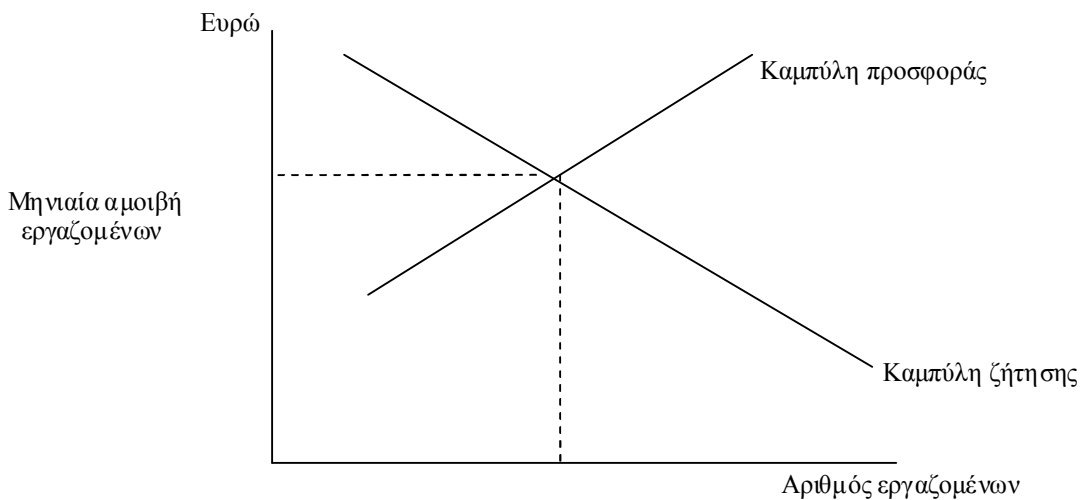
αύξηση του συνολικού εισοδήματος¹² για την αστική οικονομία υπερβαίνει την αρχική αύξηση του εισοδήματος λόγω της αύξησης των εξαγωγών.

Πολλές φορές είναι χρήσιμη η έκφραση της διαδικασίας του πολλαπλασιαστή βάσει της απασχόλησης. Κάθε προστιθέμενη θέση εργασίας στον κλάδο των εξαγωγών παράγει εισόδημα που ξοδεύεται σε τοπικά προϊόντα, αυξάνοντας την απασχόληση στην τοπική παραγωγή. Ο πολλαπλασιαστής απασχόλησης μας δείχνει την αύξηση της συνολικής απασχόλησης ανά μοναδιαία αύξηση της απασχόλησης στον εξαγωγικό κλάδο (O'Sullivan, 2003).

3.3 ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Υποθέτουμε ότι νοικοκυριά και επιχειρήσεις παρουσιάζουν δυνατότητες μετακίνησης και ότι χωροθετούνται έτσι ώστε να έχουν τη μέγιστη δυνατή λειτουργικότητα και οικονομικό κέρδος. Το διάγραμμα που ακολουθεί μας δείχνει τις καμπύλες ζήτησης και προσφοράς εργασίας μιας πόλης. Η οικονομική ανάπτυξη στην περίπτωση αυτή παίρνει τη μορφή της αύξησης της συνολικής απασχόλησης και είναι αποτέλεσμα μιας αύξησης της ζήτησης ή της προσφοράς.

Διάγραμμα 4: Η αγορά εργασίας μιας πόλης



¹² $\Delta Y = \Delta X + m\Delta X + m^2\Delta X + m^3\Delta X + \dots$, όπου ΔY είναι η συνολική αύξηση του τοπικού εισοδήματος, ΔX η αρχική αύξηση του εισοδήματος λόγω της αύξησης των εξαγωγών και m η τάση κατανάλωσης τοπικών προϊόντων (το κλάσμα του εισοδήματος που ξοδεύεται τοπικά). Επίσης, σύμφωνα με τον πολλαπλασιαστή εισοδήματος, για κάθε αύξηση των εξαγωγών κατά μια μονάδα το συνολικό εισόδημα αυξάνεται κατά $\Delta Y/\Delta X = 1/(1-m)$.

3.3.1 ΚΑΜΠΥΛΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Καμπύλη Ζήτησης Εργασίας

Η καμπύλη ζήτησης εργασίας μιας πόλης μπορεί να πέφτει για δύο λόγους: Πρώτα από όλα λόγω μιας αύξησης των μισθών των εργαζομένων που οδηγεί τις επιχειρήσεις να μειώνουν τον αριθμό των εργαζομένων που απασχολούν σε μια προσπάθεια να κρατήσουν το κόστος παραγωγής σε χαμηλά επίπεδα, υποκαθιστώντας την εργασία με άλλες μη παραγωγικές εισροές.

Ένας δεύτερος λόγος πτώσης της καμπύλης ζήτησης εργασίας είναι και η αύξηση της τιμής των παραγόμενων προϊόντων σαν αποτέλεσμα και αυτό της αύξησης των μισθών των εργαζομένων. Καθώς η τιμή των (εξαγόμενων ή τοπικών) προϊόντων αυξάνεται, οι πωλήσεις μειώνονται και άρα η παραγωγή μειώνεται και οι επιχειρήσεις χρειάζονται λιγότερους εργαζόμενους.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν σε κάθε περίπτωση την κλίση της καμπύλης είναι το κατά πόσο οι επιχειρήσεις της πρώτης περίπτωσης μπορούν να υποκαταστήσουν την εργασία και στη δεύτερη η δυνατότητα των καταναλωτών να υποκαταστήσουν τα ακριβά τοπικά προϊόντα με φθηνότερα εισαγόμενα. Μάλιστα όσο πιο εύκολο είναι αυτό να συμβεί τόσο μικρότερη κλίση θα έχει η καμπύλη ζήτησης.

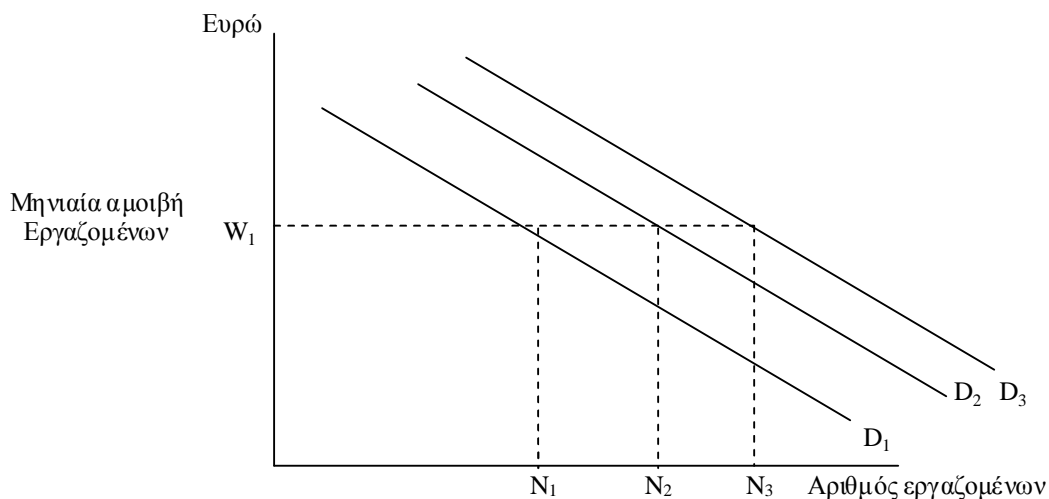
Οι αιτίες μετακίνησης της καμπύλης αριστερά ή δεξιά είναι οι εξής:

- *Ζήτηση για εξαγωγές:* Μια αύξηση της ζήτησης των εξαγωγών της πόλης θα οδηγήσει σε αύξηση της παραγωγής προϊόντων προς εξαγωγή και σε μετακίνηση της καμπύλης ζήτησης εργασίας προς τα δεξιά λόγω της αυξημένης ζήτησης για εργαζόμενους.
- *Παραγωγικότητα εργασίας:* Μια αύξηση στην παραγωγικότητα της εργασίας θα οδηγήσει σε μείωση του κόστους παραγωγής, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να ρίξουν την τιμή των προϊόντων τους, να αυξήσουν την παραγωγικότητά τους και να προσλάβουν περισσότερους εργαζόμενους, με την καμπύλη ζήτησης να μετακινείται προς τα δεξιά.
- *Φόροι επιχειρήσεων:* Μια αύξηση στους φόρους για τις επιχειρήσεις, χωρίς παράλληλη βελτίωση των υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις, θα οδηγήσει σε αύξηση του κόστους παραγωγής και άρα σε αύξηση της τιμής των προϊόντων, μείωση των πωλήσεων και της παραγωγής με αποτέλεσμα η καμπύλη ζήτησης να μετακινηθεί προς τα αριστερά.

- *Υπηρεσίες προς τις βιομηχανικές επιχειρήσεις:* Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τις βιομηχανικές επιχειρήσεις, χωρίς αυτή να ακολουθείται από αντίστοιχη αύξηση των φόρων, θα οδηγήσει σε μείωση του κόστους παραγωγής και σε αύξηση της παραγωγής, με την καμπύλη ζήτησης εργασίας να μετακινείται προς τα δεξιά.
- *Πολιτικές χρήσεων γης:* Οι βιομηχανικές επιχειρήσεις απαιτούν χώρους εγκατάστασης με καλή προσβασιμότητα (κοντά σε μεταφορικά δίκτυα) και δίκτυα παροχής υπηρεσιών όπως ύδρευση, φυσικό αέριο κ.α. Καθορίζοντας τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης καθώς και τις πολιτικές των υποδομών μια πόλης δίνεται ώθηση στις παραπάνω επιχειρήσεις να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους ή να εγκατασταθούν καινούργιες στην περιοχή.

Το διάγραμμα 5 μας δείχνει την αύξηση της ζήτησης για εργασία. Όπως βλέπουμε μια ενδεχόμενη αύξηση των εξαγωγών μια επιχείρησης οδηγεί σε αύξηση της παραγωγής και άρα σε αύξηση της ζήτησης για εργασία. Έτσι η αντίστοιχη καμπύλη μετακινείται προς τα δεξιά D_2 , η οποία με δεδομένο το σταθερό μηνιαίο μισθό των εργαζομένων της επιχείρησης W_1 οδηγεί σε αύξηση του αριθμού τους N_2 και επέκταση του μεγέθους της αγοράς εργασίας της πόλης. Αν τώρα λάβουμε υπόψη και τον πολλαπλασιαστική απασχόλησης τότε η αύξηση των εργαζομένων θα είναι ακόμη μεγαλύτερη N_3 καθώς η καμπύλη ζήτησης εργασίας μετακινείται κι άλλο προς τα δεξιά D_3 (O'Sullivan, 2003).

Διάγραμμα 5: Η αύξηση της ζήτησης για εργασία



Καμπύλη Προσφοράς εργασίας

Όσον αφορά τώρα την καμπύλη προσφοράς εργασίας, αυτή επηρεάζεται σημαντικά από φαινόμενα όπως η μετανάστευση. Παρόλο που πολλοί λόγοι μπορούν να οδηγήσουν στη μετανάστευση πληθυσμών, ο O'Sullivan υποστηρίζει ότι μια αύξηση των μισθών των εργαζομένων στις επιχειρήσεις μιας πόλης είναι αρκετή να ενισχύσει την ελκτικότητα της με αποτέλεσμα την εισαγωγή νέων πληθυσμών εργαζομένων στην αγορά εργασίας της και άρα μεγαλύτερη προσφορά εργασίας. Σε αυτό το σημείο υποθέτουμε ότι οι μεταβολές στους μισθούς δεν επηρεάζουν τις εργατοώρες αλλά ούτε και τη συμμετοχή του ενεργού πληθυσμού στην παραγωγή.

Η αύξηση του πληθυσμού και της συνολικής απασχόλησης οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης των προϊόντων, και κυρίως των βασικότερων προϊόντων καθημερινής κατανάλωσης, γεγονός που σημαίνει ταυτόχρονη αύξηση της τιμής των προϊόντων αλλά και των ενοικίων γης και στέγασης. Για να ανταπεξέλθουν οι εργαζόμενοι σε αυτό το υψηλότερο πλέον κόστος ζωής θα πρέπει η ίδια η πόλη να τους αμείβει με υψηλότερους μισθούς, αν θέλει να χαρακτηρίζεται ως αναπτυσσόμενη.

Οι αιτίες μετακίνησης της καμπύλης προσφοράς εργασίας αριστερά ή δεξιά είναι οι εξής:

- *Ποιότητα περιβάλλοντος*: Μια βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος βελτιώνει την ελκτικότητα της πόλης οδηγώντας σε εισροή πληθυσμού. Στην περίπτωση αυτή η καμπύλη προσφοράς εργασίας μετακινείται προς τα δεξιά.
- *Φόροι κατοικίας*: Αύξηση των φόρων κατοικίας, χωρίς παράλληλη βελτίωση των υπηρεσιών, μειώνει την αντίστοιχη ελκτικότητα της πόλης οδηγώντας σε εκροή πληθυσμού και μετακίνηση της καμπύλης προς τα αριστερά.
- *Υπηρεσίες προς τις κατοικίες*: Μια αύξηση της ποιότητας των υπηρεσιών προς τις κατοικίες, χωρίς παράλληλη αύξηση των φόρων, οδηγεί σε αύξηση της ελκτικότητας πληθυσμού στην πόλη και σε μετακίνηση της καμπύλης προσφοράς εργασίας προς τα δεξιά.

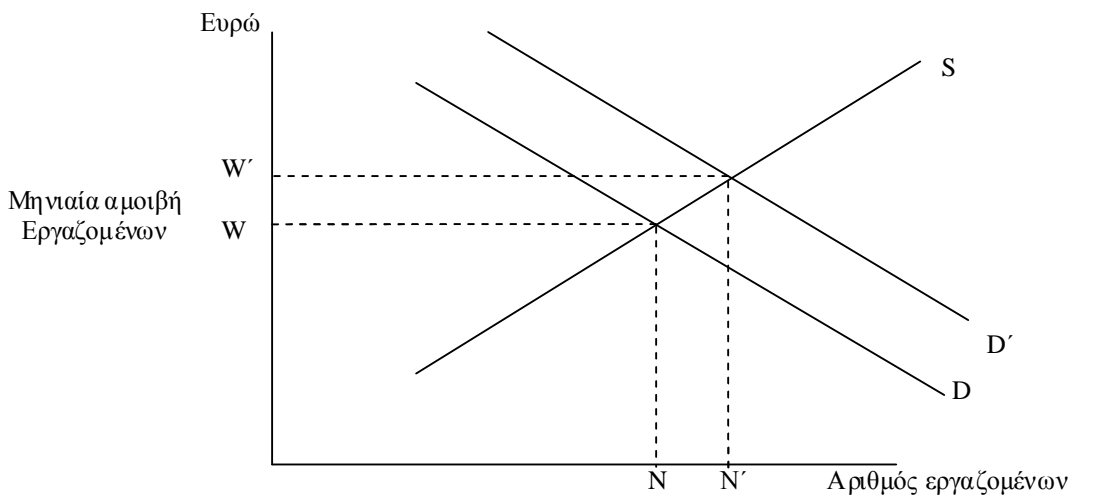
3.3.2 *ΙΣΟΡΡΟΠΙΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ*

Το διάγραμμα 6 απεικονίζει (στο πρώτο τμήμα του) τις επιδράσεις μιας αύξησης των πωλήσεων προϊόντων εκτός πόλης στην αγορά εργασίας της. Βλέπουμε ότι η καμπύλη

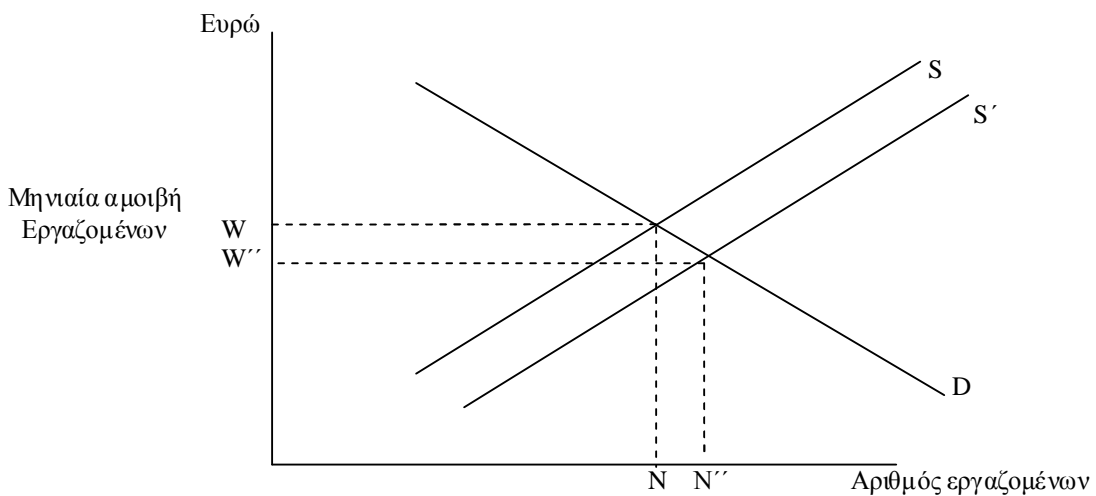
ζήτησης εργασίας μετακινείται προς τα δεξιά (D') καθώς ο αριθμός των εργαζομένων και ο πληθυσμός της πόλης αυξάνεται. Το κόστος ζωής της πόλης αυξάνεται με αποτέλεσμα να απαιτούνται υψηλότεροι μισθοί για τους εργαζομένους. Ο αριθμός των εργαζομένων δηλαδή από N γίνεται N' και ο αντίστοιχος μισθός από W γίνεται πλέον W' .

Στο ίδιο διάγραμμα (στο δεύτερο τμήμα του) παρατηρούνται οι επιδράσεις μιας βελτίωσης των υπηρεσιών που παρέχονται στην πόλη. Το γεγονός αυτό βελτιώνει την ποιότητα ζωής στην πόλη και αυξάνει την ελκτικότητα της σε πληθυσμό και την προσφορά εργασίας S' . Το διάγραμμα μας δείχνει ότι σε κάθε επίπεδο μισθών, ακόμα και αν αυτοί είναι μικρότεροι από προηγούμενους W'' , περισσότεροι εργαζόμενοι N'' είναι πρόθυμοι να έρθουν στην πόλη λόγω των καλύτερων συνθηκών ζωής.

Διάγραμμα 6: Ισορροπίες Ζήτησης και Προσφοράς Εργασίας



(α)



(β)

3.3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗΣ

Όπως είδαμε και παραπάνω, η αύξηση της ζήτησης για εργαζόμενους έτσι όπως αυτή παρουσιάζεται από την μετακίνηση της καμπύλης ζήτησης εργασίας προς τα δεξιά αποτελεί ένδειξη της οικονομικής ανάπτυξης μιας πόλης.

Αν υποθέσουμε ότι σε μια πόλη σημειώνεται αύξηση της ζήτησης για νέες τεχνολογίες και εφαρμογή καινοτομιών, γεγονός που οδηγεί έναν επιχειρηματία να δραστηριοποιηθεί στον κλάδο αυτό. Με την είσοδο της νέας αυτής επιχείρησης στην αγορά η ζήτηση για εργασία θα αυξηθεί.

Ωστόσο αν υπάρχουν οικονομίες συσπείρωσης (βλ. ενότητα 2.3.1), μια αύξηση της ζήτησης για εργασία από μια επιχείρηση θα δημιουργήσει πιθανότατα τάσεις απασχόλησης περισσότερων εργαζομένων και στις υπόλοιπες επιχειρήσεις της περιοχής. Με την ίδια λογική η μείωση των μισθών των εργαζομένων οδηγεί σε μείωση της τιμής των προϊόντων βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης απέναντι σε άλλες επιχειρήσεις άλλων περιοχών, την πρόσληψη εργαζομένων και την αύξηση της παραγωγής. Τα ίδια θα κάνουν και οι υπόλοιπες επιχειρήσεις αν έχουμε οικονομίες συγκέντρωσης.

Η ίδια λογική εφαρμόζεται και στην περίπτωση των οικονομιών αστικοποίησης (βλ. ενότητα 2.3.2). Στην περίπτωση αυτή η έναρξη μιας επιχείρησης νέων τεχνολογιών και καινοτομίας δημιουργεί οφέλη σε επιχειρήσεις εκτός της περιοχής, οφέλη τα οποία σημαίνουν αύξηση της παραγωγής και της ζήτησης εργασίας σε άλλες επιχειρήσεις (Ο'Sullivan, 2003).

3.3.4 ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Οι αποφάσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης επηρεάζουν τις ισορροπίες μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για εργασία. Με κατάλληλες ενέργειες η πολιτεία βελτιώνοντας τις παρεχόμενες προς τις επιχειρήσεις υπηρεσίες, δημιουργώντας ή επεκτείνοντας υποδομές αλλά και μειώνοντας τα επίπεδα των φορολογικών επιβαρύνσεων των επιχειρήσεων μπορεί να μετακινήσει την καμπύλη ζήτησης εργασίας προς τα δεξιά. Επίσης με μια βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, των στεγαστικών υποδομών και μείωση των φόρων κατοικίας επιτυγχάνεται η μετακίνηση της καμπύλης προσφοράς εργασίας προς τα αριστερά.

Γενικά κάθε πολιτική που οδηγεί σε μείωση του κόστους παραγωγής έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης εργασίας και της αντίστοιχης απασχόλησης. Ωστόσο αυτό δεν σημαίνει ότι οι φόροι που επιβάλλει η πολιτεία στις επιχειρήσεις θα πρέπει να μειώνονται συνεχώς καθώς αυτοί είναι που στηρίζουν τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη δημιουργία υποδομών. Μάλιστα, σύμφωνα με τον O'Sullivan, μια πόλη που μειώνει συνεχώς τους φόρους των επιχειρήσεων (π.χ. φόρος περιβάλλοντος) και τις επενδύσεις σε παροχή υπηρεσιών και δημιουργία υποδομών είναι μάλλον απίθανο να αναπτυχθεί. Αντιθέτως αναμένεται να σημειώσει πτώση. Σε κάθε περίπτωση τα αποτελέσματα της μείωσης των φόρων εξαρτώνται από το ποιες υπηρεσίες σημειώνουν παράλληλη μείωση, καθώς αν η μείωση των φόρων αφορά τις επιχειρήσεις δεν αναμένεται να οδηγήσει σε οικονομική ανάπτυξη.

Από τα παραπάνω γίνεται απόλυτα κατανοητό τι εννοούμε όταν αναφερόμαστε σε μια αναπτυσσόμενη ή ανεπτυγμένη πόλη και τι όταν αναφερόμαστε σε μια πόλη σε κρίση. Τους χαρακτηρισμούς αυτούς μας επιτρέπει να υιοθετήσουμε το μέγεθος και η διαχρονική εξέλιξη της συνολικής παραγωγής μιας αστικής περιοχής, η οποία όπως είπαμε και παραπάνω εξαρτάται από τον αριθμό των επιχειρήσεων που δραστηριοποιείται στην περιοχή και από τις εισροές και καινοτομίες που αυτές χρησιμοποιούν στην παραγωγική διαδικασία. Έτσι η αναπτυσσόμενη ή ανεπτυγμένη πόλη διαθέτει ένα κρίσιμο μέγεθος παραγωγής και ικανό αριθμό επιχειρήσεων, χαρακτηριστικά τα οποία προσελκύουν εργαζόμενους και νέες επιχειρήσεις. Αντιθέτως, η πόλη που αντιμετωπίζει κρίση δεν χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερες δυνατότητες προσέλκυσης πληθυσμού και νέων επιχειρήσεων και απαιτεί την εφαρμογή συγκεκριμένων πολιτικών για να επιτευχθεί η αντιστροφή της κατάστασης, πολιτικές τις οποίες θα παρουσιάσουν σε επόμενη ενότητα.

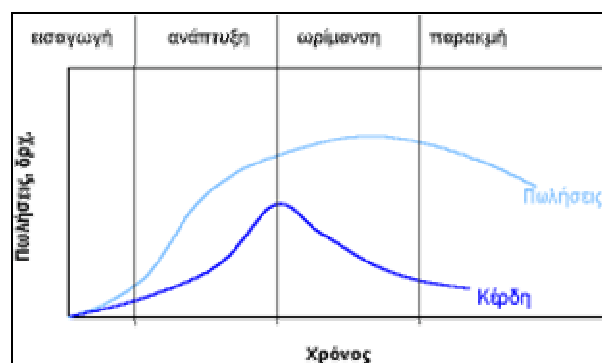
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:
ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ Η
ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΤΟΥΣ
ΕΞΕΛΙΞΗ

Οι πόλεις είναι δυναμικοί οργανισμοί που εξελίσσονται διαχρονικά ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περιόδου της ζωής τους και την εκάστοτε κοινωνική δομή τους αλλάζοντας μορφή, μέγεθος καθώς και την εικόνα που δίνουν προς τους επισκέπτες τους. Στις επόμενες σελίδες θα εξεταστεί η διαχρονική εξέλιξη των πόλεων μέσα από την έννοια του κύκλου ζωής τους. Επίσης θα παρουσιαστούν οι προσδιοριστικοί παράγοντες και τα κριτήρια εκείνα που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο εξελίσσονται οι πόλεις.

4.1 ΚΥΚΛΟΣ ΖΩΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΩΝ

Ο κύκλος ζωής των προϊόντων¹³ αποτελεί ένα από τα πιο συνηθισμένα και χρήσιμα εργαλεία στη στρατηγική προώθησης¹⁴ των προϊόντων της σύγχρονης επιχείρησης. Σαν κύκλος ζωής ενός προϊόντος μπορεί να οριστεί η χρονική περίοδος από την εισαγωγή του προϊόντος στην αγορά ως τη στιγμή κατά την οποία αποσύρεται από αυτή. Συνήθως έχει μία αρχή, ένα σημείο ακμής και ένα τέλος. Υπάρχουν προϊόντα, τα οποία διατηρούν τη θέση τους στην αγορά για μεγάλο χρονικό διάστημα και άλλα, των οποίων ο κύκλος ζωής διαρκεί λίγες βδομάδες ή μήνες. Κάθε προϊόν περνάει στη διάρκεια της ζωής του από διάφορα στάδια, τα οποία στις περισσότερες περιπτώσεις είναι τέσσερα στον αριθμό, με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για κάθε ένα. Τα χαρακτηριστικά αυτά παρατίθενται περιληπτικά παρακάτω με βάση τον όγκο πωλήσεων σε κάθε στάδιο:

Διάγραμμα 7: Κύκλος ζωής υποτιθέμενου προϊόντος



Πηγή: <http://www.bluewavemag.com>

¹³ Product Life Cycle

¹⁴ Marketing

- Στάδιο εισαγωγής: Στο στάδιο αυτό η επιχείρηση λανσάρει το προϊόν με συγκεκριμένες επιλογές τιμής, προβολής και διάθεσης, που μπορούν όμως να αλλάξουν στο μέλλον ανάλογα με τις αντιδράσεις των πελατών και των καταναλωτών. Στο στάδιο αυτό το προϊόν συνοδεύεται από υψηλές επενδύσεις και έξοδα προώθησής του στην αγορά που σε συνδυασμό με τις χαμηλές πωλήσεις έχει ως αποτέλεσμα να μην υπάρχουν καθόλου ή να υπάρχουν λίγα κέρδη. Σκοπός του πρώτου αυτού σταδίου είναι σταδιακή αύξηση της ζήτησης της νέας κατηγορίας προϊόντων, ενώ εδώ παρατηρούνται και οι περισσότερες αποτυχίες προϊόντων.
- Στάδιο ανάπτυξης: Τα προϊόντα που επιβιώνουν του σταδίου εισαγωγής αρχίζουν πλέον να σημειώνουν ταχεία αύξηση πωλήσεων και κερδών. Η εισαγωγή στην αγορά νέων ανταγωνιστών είναι ενδεικτική της έναρξης του σταδίου αυτού. Αρχίζει πλέον ανταγωνισμός τιμών, ενώ κάθε επιχείρηση προσπαθεί να διαφοροποιήσει τα χαρακτηριστικά του προϊόντος της. Η κάθε επιχείρηση αρχίζει να διαφημίζει το προϊόν της, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην μάρκα του, προσπαθώντας έτσι να αυξήσει τις πωλήσεις της, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να αρχίσει να σκέπτεται νέες χρήσεις και αγορές για το προϊόν της.
- Στάδιο ωρίμανσης: Στο στάδιο αυτό το προϊόν είναι πλέον καθιερωμένο στην αγορά. Οι πωλήσεις αυξάνονται με μειούμενο ρυθμό καθώς ο αριθμός νέων χρηστών αρχίζει να μειώνεται. Στο τέλος του σταδίου αυτού το προϊόν έχει φτάσει στο κορυφαίο σημείο της αποδοχής του. Πλέον η στρατηγική προώθησης της επιχείρησης εστιάζεται στη διατήρηση των χρηστών του προϊόντος και στην ονομασία του προϊόντος. Στη φάση αυτή μπορεί να γίνουν ορισμένες αλλαγές στο προϊόν οι οποίες μπορεί να είναι δευτερεύουσας σημασίας ή αλλαγές στην εμφάνιση για να δημιουργούν την εντύπωση ανανέωσης. Στη φάση αυτή οι κατασκευάστριες επιχειρήσεις δεν στηρίζονται πλέον στους μεσάζοντες για αύξηση των πωλήσεων δημιουργώντας οι ίδιες ζήτηση με διάφορες εκπτώσεις και προνομιακή μεταχείριση, καθώς οι μεσάζοντες διαχειρίζονται πολλά προϊόντα και δεν έχουν λόγο να δείξουν προτίμηση σε κάποιο συγκεκριμένο. Κατά το τέλος αυτού του σταδίου, το οποίο σύμφωνα με ορισμένους αποτελεί και αυτοτελές στάδιο και ονομάζεται στάδιο κορεσμού, ο ανταγωνισμός είναι πολύ έντονος και παίρνει τη μορφή πολέμου τιμών, αντιγραφής και εξασθένησης της

δημοτικότητας του προϊόντος. Οι πωλήσεις και τα κέρδη αρχίζουν να μειώνονται, λόγω του ότι η αγορά στρέφεται προς άλλα ανταγωνιστικά προϊόντα.

- Στάδιο παρακμής: Αν το προϊόν φτάσει στο στάδιο αυτό για διάφορους λόγους οι πωλήσεις αρχίζουν να μειώνονται. Αυτό σημαίνει έξοδο των ασθενέστερων ανταγωνιστών από τον κλάδο, καθώς η κερδοφορία είναι πλέον αμφίβολη. Εδώ τελειώνει ο κύκλος ζωής του προϊόντος. Συνήθως οι επιχειρήσεις που επιβιώνουν έχουν ήδη προβλέψει την εξέλιξη αυτή και έχουν προσπαθήσει με την κατάλληλη στρατηγική μάρκετινγκ να έχουν τα μερίδια αγοράς που επιτρέπουν κερδοφορία. Εντούτοις, πολλές φορές είναι δυνατό μια επιχείρηση να διατηρήσει ένα προϊόν στην παραγωγή, παρά το γεγονός ότι δεν της προσφέρει κέρδη, αν αυτό επιβάλλουν τα μακροπρόθεσμα σχέδια της (<http://marketing--research.blogspot.com>, <http://www.bluewavema g.com>).

Σειρά μελετών που έχουν εκπονηθεί τα τελευταία χρόνια υποστηρίζουν, μετά από μελέτη των μεγεθών οικονομικής και πληθυσμιακής ανάπτυξης, ότι και το φαινόμενο πόλη εμφανίζει διαχρονικά παρόμοιους κύκλους ζωής. Οι Krugman και Brezis (1997) σημειώνουν χαρακτηριστικά ότι σε μερικές περιπτώσεις, οι πόλεις όχι μεγάλου μεγέθους όπως το Λονδίνο και το Παρίσι αλλά οι μικρότερες που διαθέτουν μικρότερη εξαγωγή βάση εμφανίζονται να διέρχονται διαχρονικά από έναν κύκλο ανόδου και πτώσης (Krugman and Brezis, 1997). Έτσι υπάρχουν πόλεις που αναπτύχθηκαν και διατήρησαν αυτό το επίπεδο ανάπτυξης, πόλεις που αναπτύχθηκαν αλλά για διάφορους λόγους στη συνέχεια σημείωσαν πτώση και ίσως εξαφανίστηκαν, καθώς και πόλεις που ήταν ανεπτυγμένες, σημείωσαν πτώση αλλά στη συνέχεια κατάφεραν να σημειώσουν ξανά άνοδο.

Αυτή η άνοδος των πόλεων οδηγείται από την αιτιολογία βάσει της οποίας η επιτυχία ενισχύει την επιτυχία μέσω των εξωτερικών οικονομιών που αναπτύσσονται. Τέτοιες εξωτερικές οικονομίες υπάρχουν σε όλα τα πρότυπα αστικών συστημάτων. Ωστόσο το ερώτημα γιατί οι πόλεις σημειώνουν πτώση παραμένει. Αργά η γρήγορα η ομαλή αστική άνοδος θα διαταραχθεί. Από την άλλη είναι φανερό ότι ως ένα σημείο η βιομηχανική εξέλιξη εμφανίζεται κατά προτίμηση στα νέα αστικά κέντρα παρά στα παλαιά και καθιερωμένα. Δηλαδή φαίνεται εύλογο να υπάρχει ένας φυσικός κύκλος ζωής της αστικής ανόδου και πτώσης (Krugman and Brezis, 1997).

Στις επόμενες ενότητες του κεφαλαίου γίνεται μια προσέγγιση των παραγόντων και των κριτηρίων που οδηγούν αυτούς τους αστικούς κύκλους ζωής, στην

άνοδο αλλά και την πτώση των πόλεων. Παράγοντες οι οποίοι μπορούν να διαχωριστούν σε κατηγορίες όπως οικονομικοί, δημογραφικοί, γεωγραφικοί αλλά και ιστορικοκοινωνικοί.

4.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Με τη μελέτη των προηγούμενων δημιουργείται απορία σχετικά με το ποια μορφή θα έχει μια οποιαδήποτε πόλη στο μέλλον. Το μόνο σίγουρο είναι ότι η εικόνα της θα είναι διαφορετική λόγω του δυναμικού χαρακτήρα της αστικής ανάπτυξης. Δεδομένου ότι δεν είναι δυνατό να δημιουργηθεί η μελλοντική εικόνα μιας πόλης παρά μόνο να προβλεφθούν τα δημογραφικά και οικονομικά της μεγέθη βάσει των παρατηρούμενων τάσεων και της υιοθέτησης υποθετικών σεναρίων, χωρίς ωστόσο να λαμβάνονται σε αυτήν την περίπτωση υπόψη ανεξέλεγκτοι παράγοντες και μεταβολές, το παραπάνω ερώτημα μετασχηματίζεται και καταλήγει να διερωτάται ποιοι είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη των πόλεων.

Η γένεση, η άνοδος, η στασιμότητα, η παρακμή ή ακόμη και η απόλυτη εξαφάνιση μιας πόλης είναι το αποτέλεσμα μιας σειράς παραγόντων. Σε ορισμένες περιπτώσεις η πορεία μιας πόλης προσδιορίζεται από έναν και μόνο παράγοντα. Σε άλλες περιπτώσεις οι εν λόγω παράγοντες δρουν συνδυαστικά. Στα παρακάτω γίνεται αναφορά σε ορισμένους από τους πλέον σημαντικούς προσδιοριστικούς παράγοντες των διαφόρων φάσεων μετεξέλιξης των πόλεων. Αυτοί οι παράγοντες είναι οι εξής: α) γεωπολιτικοί παράγοντες, β) οικονομικοί παράγοντες, γ) πολιτικές ολοκλήρωσης του χώρου, δ) ενεργητικές πολιτικές χωροθέτησης, πολεοδόμησης και ανάπτυξης, ε) δημογραφικοί παράγοντες, στ) φυσικοί-γεωγραφικοί παράγοντες και ζ) πολιτιστικοί παράγοντες.

4.2.1 ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Οι γεωπολιτικοί παράγοντες αποτελούν μια διάσταση της γεωγραφίας, η οποία ωστόσο προσθέτει μια διαφορετική σκοπιά στην προσπάθεια να δοθεί μια ολοκληρωμένη απάντηση στο ερώτημα γιατί αναπτύσσονται πόλεις σε κάποια σημεία ενώ σε άλλα όχι, σκοπιά η οποία εμπεριέχει την έννοια της στρατηγικής ανάπτυξης πόλεων έτσι ώστε

αυτές να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένους σκοπούς. Τις περισσότερες φορές μάλιστα οι σκοποί αυτοί συνδέονται εμφανώς με την οικονομική κυριαρχία σε μια περιοχή.

Ως γεωπολιτική νοείται η συσχέτιση μεταξύ των πολιτικών και του χώρου με τη μορφή συγκεκριμένων περιοχών και ειδικότερα ο χώρος ως αντικείμενο της πολιτικής, είτε πρόκειται για επέκταση της εδαφικής κυριαρχίας, είτε για την ανάδειξη του χώρου ή σημείων αυτού σε πολιτικό μέσο. Υπάρχουν περιπτώσεις στην ανθρώπινη ιστορία όπου δημιουργήθηκαν νέες πόλεις προκειμένου να ελεγχθούν σημαντικοί εμπορικοί δρόμοι, όπως για παράδειγμα η Καρχηδόνα, η οποία και σημείωσε σημαντική εμπορική δραστηριότητα κατά την περίοδο της ακμής της, ή πόλεις που καταστράφηκαν διότι αποτελούσαν εμπόδιο στην εμπορική επέκταση άλλων κρατών, όπως για παράδειγμα η Τροία, πόλη η οποία ήταν γνωστή για τα πλούτη και το λιμενικό της εμπόριο προς ανατολή και δύση καθώς είχε τον απόλυτο έλεγχο των Δαρδανελίων, από τα οποία έπρεπε να περάσει κάθε εμπορικό πλοίο κατευθυνόμενο από το Αιγαίο Πέλαγος προς τον Εύξεινο Πόντο, και με αυτόν τον τρόπο εμπόδιζε την εμπορική δραστηριότητα της αρχαίας Ελλάδας.

Επίσης κατά τη διάρκεια της ιστορίας φαίνεται ότι συχνά δημιουργήθηκαν νέες πόλεις με σκοπό τον έλεγχο απομακρυσμένων περιοχών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων πόλεων αποτελούν οι πόλεις-αποικίες των Αθηναίων καθώς και άλλων πόλεων-κρατών της αρχαίας Ελλάδας. Επιπλέον, στην ίδια κατηγορία ανήκουν και αρκετές πόλεις νεότερων αποικιοκρατικών χωρών, όπως για παράδειγμα πόλεις της Μεγάλης Βρετανίας, της Ολλανδίας, της Ισπανίας, της Πορτογαλίας και της Γαλλίας. Η επέκταση μεγάλων αυτοκρατοριών και η ανάγκη για αποτελεσματική διοίκηση και καθιέρωση της κυριαρχίας σε πολλές περιπτώσεις προκάλεσε τη δημιουργία και ανάπτυξη νέων πόλεων. Έτσι, για παράδειγμα η Κωνσταντινούπολη¹⁵ ιδρύθηκε με στόχο τη δημιουργία μιας πιο κεντροβαρούς πρωτεύουσας για τη διαφύλαξη της συνοχής της μεγάλης ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, η οποία επεκτεινόταν συνεχώς προς την Ανατολή. Ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι ο Μέγας Αλέξανδρος, από 434 έως το 323 π.Χ. που κατέκτησε την Ανατολή, ίδρυσε συνολικά 70 πόλεις με το όνομα "Αλεξάνδρεια"¹⁶ για ακριβώς τους ίδιους λόγους.

¹⁵ Υπήρξε πρωτεύουσα τριών διαδοχικών αυτοκρατοριών: της Ρωμαϊκής (324-395), Βυζαντινής (395 - 1453), και Οθωμανικής (1453-1922) με συνέπεια την ανάδειξη αλλά και τη γεφύρωση των τριών πολιτισμών σε μια σύμμεκτη σήμερα παρουσία (www.wikipedia.org).

¹⁶ Απ' αυτές μόνο 30 επέζησαν τελικά, αλλά όταν αναφερόμαστε στην Αλεξάνδρεια στο νου μας έρχεται η Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου (www.filodimos.gr).

Εκτός αυτών όμως, οι γεωπολιτικές αλλαγές προκαλούν συχνά την αλλαγή του ρόλου των πόλεων. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί σαν παράδειγμα το γεγονός ότι η διαίρεση της Γερμανίας μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, προκάλεσε τη διαίρεση και παρακμή του Βερολίνου¹⁷ και την ανάδειξη της Βόννης ως κέντρου της Δυτικής Γερμανίας μέχρι τελευταία όταν και η επανένωση της Γερμανίας έδωσε νέα ώθηση στο ενιαίο πλέον Βερολίνο και στην μετεξέλιξή του σε παγκοσμίουπολη. Επίσης, ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα γεωπολιτικού παράγοντα που καθόρισε την τύχη και την εξέλιξη μιας πόλης αποτελεί η διαίρεση της αυτοκρατορίας της Αυστροουγγαρίας και εν συνεχεία η περιθωριοποίηση της Αυστρίας, εξέλιξη η οποία μείωσε σημαντικά το ρόλο και την ακτινοβολία της Βιέννης.

Από τα παραπάνω βλέπουμε ότι οι γεωπολιτικοί παράγοντες παίζουν αρκετά σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των πόλεων. Ωστόσο παρατηρούμε ότι σε αρκετές περιπτώσεις οι παράγοντες αυτοί είναι άμεσα συνυφασμένοι με την οικονομική εκμετάλλευση των περιοχών επιρροής των πόλεων. Όπως θα δούμε και στη συνέχεια, δεν είναι καθόλου τυχαίο το γεγονός ότι οι οικονομικοί παράγοντες είναι αυτοί που κυρίως καθορίζουν τη μελλοντική πορεία των αστικών οικονομιών και άρα την εξελικτική πορεία των πόλεων.

4.2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Η διαθεσιμότητα των απαραίτητων εκτάσεων γης δεν επαρκεί για να εγγυηθεί την οικονομική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής. Όπως είδαμε και παραπάνω, στο κεφάλαιο 3 περί αστικής οικονομικής ανάπτυξης αλλά και στην προηγούμενη ενότητα, οι παράγοντες που παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτή τη διαδικασία είναι κυρίως οικονομικοί. Έτσι λοιπόν μια σειρά από οικονομικούς παράγοντες όπως είναι το εμπόριο, η αξιοποίηση των τοπικών πρώτων υλών, η μεταποίηση, τα μεταφορικά δίκτυα και η τεχνολογική πρόοδος δύνανται να επηρεάσουν καθοριστικά την εξέλιξη των πόλεων.

Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τα μεταφορικά δίκτυα, για παράδειγμα πόλεις-λιμάνια που ανέπτυξαν υπερ-τοπικό εμπόριο ή πόλεις ευρισκόμενες πάνω σε εθνικές ή

¹⁷ Το Τείχος του Βερολίνου ήταν μέρος των συνόρων που χώριζαν τη Γερμανία σε δύο κράτη, στην περιοχή του Βερολίνου. Από την ανέγερσή του στις 13 Αυγούστου 1961 μέχρι την πτώση του στις 9 Νοεμβρίου 1989 χώριζε το Δυτικό Βερολίνο από το Ανατολικό και τη γύρω περιοχή της Ανατολικής Γερμανίας. Υπήρξε το γνωστότερο σύμβολο του Ψυχρού Πολέμου και της διαίρεσης της Γερμανίας, ως επιστέγασμα του αποκλεισμού του Βερολίνου που είχε αρχίσει το 1948 (www.wikipedia.org).

διεθνείς εμπορικές οδούς βιώνουν ή βίωσαν εξαιρετικές φάσεις ανάπτυξης αλλά και παρακμής σε περίπτωση αλλαγής του εμπορικού συστήματος. Διεθνώς συναντώνται άπειρα παραδείγματα που τεκμηριώνουν την παραπάνω υπόθεση. Πρώτα από όλα, οι μεγάλοι οδικοί άξονες (όπως είναι ο Π.Α.Θ.Ε. και η Εγνατία Οδός στην Ελλάδα και η σήραγγα της Μάγχης που ενώνει την ηπειρωτική Ευρώπη με την Μεγάλη Βρετανία) επιτρέπουν την πύκνωση των σχέσεων μεταξύ των αστικών κέντρων τα οποία συνδέουν, μειώνοντας την απόσταση τους και αυξάνοντας την επικοινωνία τους. Όσον αφορά τον αγροτικό χώρο και τους μικρότερους οικισμούς, αυτοί επωφελούνται διαφορετικά από το δίκτυο μεταφορών. Κυριότερο ρόλο παίζει το πόσο καλά συνδέονται οι μεσαίες και μικρές πόλεις με τα μεγάλα δίκτυα μεταφορών, έτσι ώστε να μην εμφανίζονται φαινόμενα «σήραγγας», δηλαδή αδυναμίας των περιοχών αυτών να επωφεληθούν από την διέλευση μεγάλων οδικών αξόνων. Ωστόσο, η καλή σύνδεση των μικρότερων πόλεων με τα μεγάλα δίκτυα μεταφορών δεν αποτελεί απαραίτητα πλεονέκτημα, αφού πολλές φορές εμφανίζονται φαινόμενα «άντλησης» των περιοχών αυτών, δηλαδή απομύζησης των ενδογενών τους πόρων από τις οικονομικά δυνατότερες και μακρινές πόλεις (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004). Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι μεταξύ των πόλεων που σημείωσαν ανάπτυξη λόγω της διέλευσης από αυτές σημαντικών μεταφορικών δικτύων συμπεριλαμβάνονται και οι πόλεις που βρίσκονταν πάνω στο δρόμο του μεταξιού, οι οποίες βίωσαν κατά τη μεσαιωνική περίοδο λαμπρές ημέρες. Το ίδιο ισχύει και για πόλεις της νοτιοανατολικής Ευρώπης που αποτελούσαν κρίκους των διεθνών εμπορικών οδών (π.χ. το Μοναστήρι και η Φιλιππούπολη).

Από την άλλη ενδεικτικά αναφέρουμε ότι μεγάλες πόλεις-λιμάνια που εξακολουθούν να στηρίζουν την ανάπτυξη τους στο διεθνές εμπόριο είναι σε διεθνές επίπεδο η περιοχή του Randstad¹⁸, το Αμβούργο και η Βρέμη, η Βαρκελώνη, η Αμβέρσα, η Αγία Πετρούπολη, η Νέα Υόρκη, η Νέα Ορλεάνη, η Σαγκάη, κ.α.. Σε παλαιότερες εποχές πόλεις όπως η Βενετία και η Γένοβα της Ιταλίας, πόλεις της

¹⁸ Το Randstad είναι μια πεταλοειδής Πολυκεντρική Αστική Περιοχή στο βόρειο τμήμα της Ολλανδίας. Το 44% του ολλανδικού πληθυσμού (επτά εκ. κάτοικοι) και το 45 % της εθνικής απασχόλησης βρίσκονται σε αυτή την περιοχή που καλύπτει το 20% της Ολλανδικής επικράτειας. Το Randstad αποτελείται από τις τέσσερις μεγαλύτερες πόλεις των Κάτω Χωρών: το Άμστερνταμ, το Ρότερνταμ, τη Χάγη και την Ουτρέχτη. Επιπλέον, μαζί με μερικές δεκάδες άλλες μέτριοι μεγέθους πόλεις και την απουσία ενός μονοσήμαντου κέντρου, το Randstad αποτελεί υπόδειγμα πολυκεντρικής αστικής περιοχής. Αν και το μοντέλο είναι κληρονόμημα του παρελθόντος, η σημερινή του μορφή είναι αποτέλεσμα αστικού και περιφερειακού σχεδιασμού (Meijers, 2005).

Χανσεατικής Ένωσης¹⁹ στη Βόρεια Θάλασσα, η Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, η Κωνσταντινούπολη κ.α. αναπτύχθηκαν χάριν του ρόλου τους ως πόλεις λιμάνια. Αν πάμε ακόμα πιο πίσω, το ίδιο ισχύει και για πολλές πόλεις-κράτη της αρχαίας Ελλάδος που ήκμασαν λόγω της ανάπτυξης του εμπορίου. Μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνονται η Αθήνα και η Κόρινθος, πόλεις των νησιών, πόλεις της αρχαίας Ιωνίας, πόλεις της Κάτω Ιταλίας και της ανατολικής Μεσογείου κ.α.. Αλλά και στη νεότερη ελληνική ιστορία συναντώνται παραδείγματα που μας δείχνουν ότι το εμπόριο δια θαλάσσης προκάλεσε τη γένεση ή/και ανάπτυξη πόλεων (π.χ. Βόλος, Πειραιάς).

Η αξιοποίηση των τοπικών πρώτων υλών προκαλεί συχνά γένεση και ανάπτυξη πόλεων ή την παρακμή αυτών μετά την αλλαγή του τρόπου παραγωγής ή την εξάντληση των πρώτων υλών της περιοχής. Κλασσικό παράδειγμα αποτελούν σχεδόν όλες οι πόλεις της κοιλάδας του Ρουρ της Γερμανίας, όπου η εκμετάλλευση και επεξεργασία του άνθρακα και του χάλυβα προκάλεσε τη δημιουργία νέων πόλεων και την ακμή τους, ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και μετά οι εν λόγω πόλεις βρίσκονται σε φάση οικονομικής παρακμής. Συχνά μάλιστα η παρακμή αυτή οδήγησε σε απόλυτη καταστροφή των πόλεων και εξαφάνισή τους²⁰. Τέτοιο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι πόλεις που δημιουργήθηκαν σε περιοχές που κάποτε ήταν πλούσιες σε κοιτάσματα χρυσού, π.χ. στην Αυστραλία. Οι χρυσοθήρες έσπευδαν στην περιοχή και η οικονομία των πόλεων άνθισε. Ωστόσο με το τέλος των κοιτασμάτων οι οικονομίες των πόλεων αυτών κατέρρευσαν και οι κάτοικοι τους τις εγκατέλειψαν (www.wikipedia.org).

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας, συχνά ελλείπει άλλων δυνατοτήτων ανάπτυξης προκάλεσε τη γένεση, ακμή αλλά και παρακμή πόλεων. Κλασσικό παράδειγμα στην Ευρώπη αποτελούν οι περι-αλπικές πόλεις της Γερμανίας, της Ελβετίας, της Ιταλίας, της Αυστρίας και της Γαλλίας οι οποίες λόγω της μεταποίησης εξακολουθούν να βρίσκονται στην κορυφή της ανάπτυξης. Από την άλλη πόλεις με βιομηχανική μονοκοουλτούρα (π.χ. ναυπηγεία, κλωστοϋφαντουργία), όπως το Μάντσεστερ και το

¹⁹ Στα Παλιά Γερμανικά της Άνω Γερμανίας ο όρος Χάνσα (Hansa) σημαίνει ένωση, όμιλος. Με αυτό το όνομα εμφανίστηκαν διάφοροι συνασπισμοί πόλεων με κύριο σκοπό τη διασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και του εμπορίου στο χώρο της Βόρειας Θάλασσας. Κυρίως όμως ο όρος αυτός αναφέρεται στην Τευτονική Χάνσα ή Χανσεατική Ένωση, δηλαδή την ένωση των γερμανικών πόλεων της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας, που ήταν η μεγαλύτερη από αυτές τις ενώσεις (www.wikipedia.org).

²⁰ Ghost towns: Είναι πόλεις ή οικισμοί που έχουν εγκαταλειφθεί πλήρως από τους κατοίκους τους, συνήθως λόγω της κατάρρευσης της οικονομικής δραστηριότητας στην οποία στηρίζονταν, ή εξαιτίας φυσικών ή ανθρωπογενών καταστροφών όπως για παράδειγμα πλημμύρα, κυβερνητική δράση, απόλυτη έλλειψη νόμων και κανόνων ή πόλεμος. Ο όρος πολλές φορές μπορεί να χρησιμοποιείται υπερβολικά για να περιγράψει πόλεις ή γειτονίες τους οι οποίες, παρόλο που συνεχίζουν να κατοικούνται, ο πληθυσμός τους είναι σαφώς μικρότερος από τα προηγούμενα χρόνια. (www.wikipedia.org).

Ιβάνοβο (περιπτώσεις που θα εξεταστούν λεπτομερέστερα στο επόμενο κεφάλαιο), οδηγήθηκαν σε παρακμή λόγω του μεταβαλλόμενου διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος, του εισαγόμενου ανταγωνισμού και της ανάδειξης νέων ανταγωνιστικών χωρών παραγωγής.

Σήμερα, με την τριτογενοποίηση της οικονομίας, πόλεις που έχουν αναπτύξει δυναμικούς και εξωστρεφείς κλάδους υπηρεσιών (π.χ. χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, εκπαιδευτικές υπηρεσίες, σχηματισμούς έρευνας και ανάπτυξης, τουριστικές υπηρεσίες) βιώνουν μια φάση έντονης ανάπτυξης. Για παράδειγμα, λόγω του τουρισμού στη χώρα μας αναπτύχθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες πόλεις όπως η Ρόδος, η Κέρκυρα, το Ηράκλειο, η Κεφαλονιά, η Μυτιλήνη, τα Χανιά κ.α.. Όλες οι σύγχρονες παγκοσμιούπολεις (π.χ. Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Παρίσι) στηρίζουν την ανάπτυξή τους στο σύγχρονο τριτογενή τομέα σε συνδυασμό με την εικόνα που εκπέμπουν στην προσπάθειά τους να προσελκύσουν επισκέπτες. Η ανάπτυξη και διατήρηση του κλάδου παραγωγής εκπαιδευτικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου προσδιορίζει αποκλειστικά την εξέλιξη πολλών παλιών πανεπιστημιούπολεων (π.χ. Οξφόρδη, Κέμπριτζ, Χαϊδελβέργη, Τύμπινγκεν, Λειψία, Μπολόνια, Βοστώνη). Στην Ελλάδα πολλές μικρές περιφερειακές πόλεις αναζωογονήθηκαν από τη δημιουργία και ανάπτυξη νέων πανεπιστημίων (π.χ. Ιωάννινα, Βόλος, Κομοτηνή, Ρέθυμνο), αποτελώντας σημαντική ενίσχυση για την τοπική οικονομία.

Επιπλέον, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών προκάλεσε την άνθηση πόλεων ή ακόμη και τη δημιουργία νέων τεχνολόγων (π.χ. Σοφία Αντίπολης στη Γαλλία). Συμπληρωματικά, σημειώνεται ότι οι τεχνολογικές αλλαγές εκτός της ανάπτυξης των πόλεων επηρεάζουν και την κατάταξή τους. Γεγονός είναι ότι κατά τη διάρκεια περιόδων σημαντικών τεχνολογικών αλλαγών, οι κυριαρχούσες πόλεις συχνά προσπερνούνται από ανερχόμενες μητροπολιτικές περιοχές. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί αν λάβουμε υπόψη ότι όταν εισάγεται μια νέα τεχνολογία, για την οποία δεν υπάρχει σχετική εμπειρία, τα παλαιότερα αστικά κέντρα προτιμούν να μείνουν με μια τεχνολογία την οποία κατέχουν και βάσει της οποίας είναι αποδοτικότερα. Από την άλλη, τα νέα κέντρα στρέφονται στη νέα τεχνολογία και παρουσιάζονται ανταγωνιστικά, παρά τη σχετική έλλειψη εμπειρίας στην εφαρμογή της, λόγω των χαμηλότερων εξόδων που αυτή έχει (μισθοί και γαιοπρόσοδος). Καθώς η νέα τεχνολογία ωριμάζει, οι μέχρι τότε κυριαρχούσες παλαιότερες πόλεις μένουν πίσω και προσπερνούνται (Krugman and Brezis, 1997).

Τέλος είναι απόλυτα φανερός ο λόγος που οι δυνατότητες του εργατικού δυναμικού παίζουν σημαντικότατο ρόλο στην αστική οικονομική ανάπτυξη. Για παράδειγμα οι εργαζόμενοι με υψηλό βαθμό ειδίκευσης είναι πιο πιθανό να μάθουν να χρησιμοποιούν τις νέες τεχνολογίες πιο γρήγορα από τους λιγότερο ειδικευμένους. Συνεπώς, οικονομίες με πιο ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό παρουσιάζουν δυνατότητες να αναπτυχθούν γρηγορότερα από αυτές που διαθέτουν λιγότερο ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Η απόδοση μιας οικονομίας δεν στηρίζεται μόνο στο μέγεθος της δεξαμενής εργασίας της, αλλά και στο επίπεδο των δεξιοτήτων των μελών της, το οποίο λειτουργεί σαν απόθεμα ανθρώπινου κεφαλαίου, ακριβώς όπως τα αποθέματα φυσικού κεφαλαίου μιας οικονομίας (Ragan, 1998). Οι επιχειρήσεις αξιολογούν το εργατικό δυναμικό της εκάστοτε περιοχής και ανάλογα με τις προοπτικές τους καθορίζουν την πιθανότητα ικανοποίησης των απαιτήσεων των εργαζομένων, επικεντρώνοντας την προσοχή τους στους απασχολούμενους και τους ανέργους αλλά και στην αναλογία ειδικευμένων προς ανειδίκευτων εργαζομένων (www.staunton.va.us).

Από τα παραπάνω αντιλαμβανόμαστε ότι οι οικονομικοί παράγοντες και οι δυνάμεις που αυτοί ενεργοποιούν αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα που επηρεάζει την άνοδο και την πτώση των πόλεων και άρα την εξέλιξη τους. Στη συνέχεια και εφόσον ολοκληρωθεί η παρουσίαση των κυριότερων προσδιοριστικών παραγόντων της εξελικτικής πορείας των πόλεων θα αναφερθούμε και πάλι στους οικονομικούς παράγοντες για να εξετάσουμε ποιοι από αυτούς εμφανίζονται να έχουν τη μεγαλύτερη επιρροή στην αστική ανάπτυξη.

4.2.3 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Τα τελευταία χρόνια στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον σημειώνονται σημαντικές αλλαγές που συσχετίζονται κυρίως με τη διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων και τις μεταβολές στην παραγωγική διάρθρωση των ανεπτυγμένων οικονομιών. Οι αλλαγές αυτές γεννούνται στο εσωτερικό των πόλεων, καθώς οι πολιτικές οικονομικής αλλά και πολιτικής ολοκλήρωσης του χώρου δύνανται να επηρεάσουν καθοριστικά την ανάπτυξη τους. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση της δημιουργίας ελεύθερων εμπορικών ζωνών, τελωνειακών ενώσεων, κοινών αγορών ή οικονομικών και πολιτικών ενώσεων μέσω συμφωνιών μεταξύ κρατών όπως είναι σε προχωρημένο βαθμό η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Βορειο-Αμερικανική Συμφωνία

Ελεύθερων Συναλλαγών (N.A.F.T.A.), οι οποίες έχουν συμβάλει σε κρίσιμο βαθμό στην προώθηση της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων και ατόμων. Η Ε.Ε. καθορίζει την εμπορευματική πολιτική των 27 πλέον κρατών-μελών της, ενώ η N.A.F.T.A. επηρεάζει σημαντικά την οικονομική ζωή στη Βόρεια Αμερική με την λήψη αποφάσεων πάνω σε θέματα όπως η εξάλειψη των εμποδίων στις συναλλαγές, η υποστήριξη του δολαρίου και η πολιτική περί εργασίας (Savitch and Kantor, 2002).

Η οικονομική ενοποίηση του χώρου με την κατάργηση των οικονομικών συνόρων, μέσω του νέου οικονομικού περιβάλλοντος το οποίο διαμορφώνει, δύναται να μεταβάλει το χαρακτήρα πολλών πόλεων οι οποίες από περιφερειακές και απομονωμένες επεκτείνουν την οικονομική τους δραστηριότητα, αποκτούν οικονομική ενδοχώρα και επωφελούνται των στατικών και δυναμικών πλεονεκτημάτων της περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης καθώς και της διασυνοριακής οικονομικής συνεργασίας. Για παράδειγμα όλες οι πρώην μεθοριακές πόλεις των κρατών μελών της Ε.Ε. που συνορεύουν με άλλα κράτη μέλη απέβαλαν τον περιθωριακό χαρακτήρα τους και αναδεικνύονται σε πόλεις της ευρωπαϊκής ενδοχώρας.

Η πρόοδος αυτών των προσπαθειών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη δυνατότητα των πόλεων να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα και να καταφέρουν να είναι ανταγωνιστικές σε αυτό το νέο οικονομικό περιβάλλον έτσι ώστε να παρουσιάζουν προοπτικές ανάπτυξης. Ο αυξημένος ανταγωνισμός ως αποτέλεσμα της ελεύθερης αγοράς καλεί τις πόλεις να διαμορφώσουν κατάλληλες στρατηγικές έτσι ώστε να αντιμετωπίσουν τις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις. Όσες από αυτές εφαρμόσουν στρατηγικές που καταφέρνουν να ενσωματωθούν στο νέο περιβάλλον, όπως για παράδειγμα το Μάντσεστερ των τελευταίων χρόνων που θα μελετήσουμε στη συνέχεια, οδηγούνται σε άνοδο. Αντιθέτως όσες πόλεις δεν τα καταφέρνουν σημειώνουν πτώση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Ιβάνοβο, το οποίο, όπως θα δούμε παρακάτω, σημείωσε σημαντική πτώση μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης λόγω του ανταγωνισμού που δέχθηκε από την Τουρκία και την Ανατολική Ασία.

Οι πολιτικές που σχετίζονται με την κατάργηση των συνόρων των κρατών, την ελεύθερη ροή αγαθών και ατόμων και γενικά την ολοκλήρωση του χώρου έχουν τη δύναμη να μεταβάλουν τη μορφή και να επηρεάσουν τις εξελικτικές τάσεις των σύγχρονων πόλεων. Ας μην ξεχνάμε ότι η Ε.Ε. είναι πρώτα και κύρια ένας αστικός χώρος, ενώ οι πόλεις του νέου διεθνούς περιβάλλοντος μπορεί να ανταγωνίζονται

περισσότερο αλλά ταυτόχρονα συνεργάζονται περισσότερο (Πετράκος και Οικονόμου, 1999).

4.2.4 ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Συχνά η ανάπτυξη ή ακόμα και η εκ του μηδενός γένεση νέων πόλεων, με σκοπό αυτές να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένους στόχους σχετικούς με την κοινωνικοοικονομική οργάνωση και το σύστημα των αστικών κέντρων, αποτελούν προϊόν στοχευμένων κρατικών πολιτικών ή έμμεσο αποτέλεσμα διαφόρων επιλογών χωροθέτησης δομών, υποδομών και δραστηριοτήτων. Κλασσικό παράδειγμα αποτελούν όλες οι πόλεις που ιδρύθηκαν συνειδητά στο πέρασμα της ιστορίας όπως οι πόλεις που ίδρυσαν οι μακεδόνες βασιλείς Φίλιππος και Αλέξανδρος για διοικητικούς λόγους που είχαν σχέση με τη σταθερότητα της αυτοκρατορίας τους, αλλά και νεότερες πόλεις όπως η πρωτεύουσα της Βραζιλίας, Μπραζιλία²¹. Στην Ελλάδα τελειώς νέα πόλη είναι για παράδειγμα η Ορεστιάδα²², αλλά και πολλές μικρότερες πόλεις, όπως η Νέα Ιωνία Μαγνησίας²³, που γεννήθηκαν μετά την εισροή πληθυσμού μεταναστών λόγω της Μικρασιατικής καταστροφής και της δίωξης των Ελλήνων του Πόντου.

Η ενεργός πολεοδομία, διαδικασία η οποία αποτελεί μια ακόμη μορφή δημιουργίας νέων πόλεων, δύναται να δώσει ώθηση σε ορισμένες περιπτώσεις όπου η δημιουργία νέων συγκεντρώσεων πληθυσμού κρίνεται αναγκαία. Προσπάθειες να εφαρμοστεί και στην Ελλάδα η διαδικασία αυτή, που συνιστά πιο διαδεδομένη πρακτική στη Δυτική Ευρώπη και τις Η.Π.Α., έγιναν στις πρωτεύουσες των τριών μεγάλων νομών της

²¹ Η πόλη χτίστηκε μέσα σε 41 μήνες, από το 1956 μέχρι τις 21 Απριλίου του 1960 οπότε και εγκαινιάστηκε (www.wikipedia.org).

²² Η Νέα Ορεστιάδα είναι η νεότερη και η βορειότερη πόλη της Ελλάδας. Ιδρύθηκε το 1923 από Έλληνες πρόσφυγες που κατάγονταν από την περιοχή της Αδριανούπολης και κυρίως από το προάστιό της Καραγάτς, το οποίο παραχωρήθηκε στην Τουρκία με τη Συνθήκη της Λωζάνης στις 23/7/1923 (www.wikipedia.org).

²³ Η ιστορία του τόπου συνδέεται άμεσα με τη Μικρασιατική καταστροφή, τον εμπρησμό της Σμύρνης και ξεριζωμό 1.500.000 Ελλήνων της Μικράς Ασίας τον Αύγουστο του 1922. Το 1924 στην άνυδρη περιοχή του Ξηρόκαμπου πάνω από το χείμαρρο Κραυσίδωνα, άρχισαν να δημιουργούνται σε πρώτη φάση τα πρώτα προσφυγικά σπίτια για 2.000 περίπου άτομα, δημιουργώντας τον προσφυγικό Συνοικισμό του Βόλου, τη Νέα Ιωνία. Αρκετές από τις προσφυγικές κατοικίες υπάρχουν μέχρι και σήμερα δίνοντας στη Νέα Ιωνία μία ξεχωριστή φυσιογνωμία. Σήμερα, η Νέα Ιωνία έχει τα χαρακτηριστικά μιας σύγχρονης πόλης, η προσφυγική προέλευση του πληθυσμού της οποίας έπαιξε σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της κοινωνικής οικονομικής και πολιτιστικής φυσιογνωμίας της περιοχής(www.wikipedia.org).

Θράκης (Ξάνθη, Κομοτηνή και Αλεξανδρούπολη) με τον ορισμό συγκεκριμένων Ζωνών Ενεργού Πολεοδομίας (www.teethrakis.tee.gr).

Ένα άλλο παράδειγμα όπου εφαρμόζεται κατά καιρούς στοχευμένη πολιτική αστικής ανάπτυξης συνιστά η πολιτική των πόλεων - πόλων ανάπτυξης με σκοπό να διαμορφωθεί το σύστημα των αστικών κέντρων βάσει των εκάστοτε αναγκών και στόχων που έχουν τεθεί. Στη χώρα μας μια τέτοια πολιτική εφαρμόστηκε στη δεκαετία του 1950, ενώ σήμερα σημειώνεται σε εθνικό (στα πλαίσια του Ε.Σ.Π.Α. 2007-2013²⁴) αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο η τάση για αναβίωση αυτής της πολιτικής στην προσπάθεια επίτευξης ισόρροπης και αειφόρου περιφερειακής ανάπτυξης που να ικανοποιεί ταυτόχρονα στόχους που συνδέονται άρρηκτα με την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον. Για την Ελλάδα ο αριθμός των νέων πόλων ανάπτυξης ορίστηκε σε 12 και θα είναι οι εξής: Πάτρα, Ηράκλειο - Χανιά, Λάρισα - Βόλος, Ιωάννινα, Καβάλα - Δράμα - Ξάνθη, Καλαμάτα, Κοζάνη - Πτολεμαΐδα, Αλεξανδρούπολη - Κομοτηνή, Ρόδος και Μυτιλήνη. Η επιλογή τους έγινε με κριτήρια τη δυναμική αύξηση του πληθυσμού, τη θέση των περιοχών σε σχέση με τους υφιστάμενους και επιδιωκόμενους άξονες ανάπτυξης, τη διοικητική σημασία, τη διαθεσιμότητα υποδομών έρευνας και υγείας, τη δομή και δυναμική του παραγωγικού προτύπου και την ύπαρξη στοιχείων δικτύωσης με γειτονικά αστικά κέντρα (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, 2007).

Τέλος, η χωροθέτηση δομών, υποδομών και λειτουργιών (π.χ. αεροδρόμια, λιμάνια, πανεπιστήμια, Β.Ε.Π.Ε., δημόσια διοίκηση) συνιστούν παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά την μετεξέλιξη των πόλεων. Η δημιουργία τέτοιων δομών και υποδομών βελτιώνει το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών μιας πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής της και παρέχει καλύτερη εξυπηρέτηση στους κατοίκους αλλά και στις επιχειρήσεις της. Αποτέλεσμα αυτού είναι η προώθηση της ελκτικότητας της περιοχής σε νέες επενδύσεις για τη δημιουργία επιχειρήσεων που συμβάλλουν με τη σειρά τους στην προσέλκυση πληθυσμού ο οποίος έρχεται στην περιοχή για να βρει εργασία. Με αυτόν τον τρόπο η χωροθέτηση που παρουσιάστηκε συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των πόλεων, καλώντας τις πόλεις που θέλουν να αναπτυχθούν να

²⁴ Πόλοι ανάπτυξης: Πρόκειται για συγκεκριμένα αστικά κέντρα της χώρας και για περιοχές δυναμικής περιφερειακής ανάπτυξης και αστικής διάχυσης όπου πραγματοποιείται το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων, κατοικεί το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού και συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο, εκτός του πρωτογενή τομέα, μέρος των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Ως εκ τούτου, ιδιαίτερη μέριμνα θα ληφθεί για την κατά προτεραιότητα υλοποίηση στοχευμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπτυξης στους πόλους, όπως αυτοί κατηγοριοποιούνται στο Ε.Σ.Π.Α. μετά την εφαρμογή συγκεκριμένων κριτηρίων (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, 2007).

εκσυγχρονίσουν τις δομές, τις υποδομές και τις λειτουργίες τους για την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.

Καταλήγουμε στο ότι και οι πολιτικές χωροθέτησης, πολεοδομησης και ανάπτυξης έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη των πόλεων στα πλαίσια της στοχευμένης ενίσχυσης τους. Αποτελούν εξαιρετικής σημασίας εργαλείο περιφερειακής πολιτικής στην προσπάθεια επίτευξης του κύριου στόχου της που είναι η ισόρροπη ανάπτυξη του συνόλου της περιοχής εφαρμογής τους.

4.2.5 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Στους σημαντικότερους δημογραφικούς παράγοντες που επηρεάζουν καθοριστικά την εξέλιξη των πόλεων συμπεριλαμβάνονται κυρίως η αστυφιλία και οι αναγκαστικές μετακινήσεις πληθυσμών. Το φαινόμενο της αστυφιλίας που χαρακτηρίζεται από μεγάλες εσωτερικές μετακινήσεις πληθυσμών κυρίως για οικονομικούς λόγους συνέβαλε στην ανάπτυξη των δύο μητροπολιτικών πόλεων της χώρας μας, Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Χαρακτηριστικό είναι μάλιστα το γεγονός ότι το 50% του αστικού πληθυσμού της χώρας μας συγκεντρώνεται στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας (Π.Σ.Π.) (Πετράκος και Οικονόμου, 1999). Αλλά το φαινόμενο αυτό δεν παρατηρείται μόνο στην Ελλάδα, καθώς έχει επηρεάσει και συνεχίζει να επηρεάζει την εξέλιξη πολλών πόλεων σε αναπτυσσόμενες χώρες του διεθνούς χώρου.

Από την άλλη πλευρά, οι αναγκαστικές μετακινήσεις πληθυσμών με τη μορφή της μετανάστευσης λόγω για παράδειγμα πολέμων ή λόγω της δημιουργίας εθνών-κρατών δύνανται να επηρεάσουν επίσης την ανάπτυξη των πόλεων. Κλασσικό παράδειγμα αποτελούν πολλές ελληνικές πόλεις οι οποίες γεννήθηκαν εκ του μηδενός (όπως π.χ. η Νέα Ιωνία Βόλου και η Ορεστιάδα που αναφέρθηκαν και παραπάνω αλλά και πολλές πόλεις της Αττικής και της Θεσσαλονίκης) ή αναδείχθηκαν σε μεσαία αστικά κέντρα (π.χ. πολλές πόλεις της Μακεδονίας και της Θράκης) και υπήρξαν αποτέλεσμα της αναγκαστικής μετακίνησης πληθυσμών από την Τουρκία, την Ανατολική Ρωμυλία και την Μέση Ανατολή. Το φαινόμενο αυτό, με οικονομική ωστόσο διάσταση, εμφανίζεται διεθνώς. Μάλιστα, παρόλο που η Βόρεια Αμερική θεωρείται παραδοσιακά ως τόπος εγκατάστασης μεταναστών, τα τελευταία χρόνια η εισροή τους στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης έχει εκτοξευθεί (Kantor and Savitch, 2002).

Τέλος, εκτός των παραπάνω δημογραφικών παραγόντων, σημαντική συμβολή στις εξελικτικές τάσεις των πόλεων παρουσιάζουν και τα χαμηλά ποσοστά γεννητικότητας που μαστίζουν την Ευρώπη στο σύνολό της. Οι γεννήσεις στις περισσότερες δυτικοευρωπαϊκές χώρες την περίοδο 1990-2000 είτε έμειναν σταθερές είτε μειώθηκαν και δεδομένου ότι η γεννητικότητα συνεχίζει να πέφτει κατακόρυφα ο ηλικιακός μέσος όρος του πληθυσμού της Ευρώπης και των πόλεων της μεγαλώνει συνεχώς, γεγονός που σημαίνει ότι το ενεργό δυναμικό μειώνεται με σημαντικές συνέπειες για την οικονομία. Οι Ευρωπαίοι θα πρέπει πλέον να βασιστούν στην εισροή μεταναστών για να υποστηρίξουν το επίπεδο ανάπτυξης τους καθώς και το υψηλό τους βιοτικό επίπεδο (Kantor and Savitch, 2002).

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι οι δημογραφικοί παράγοντες αποτελούν άλλο ένα κρίκο στο λαβύρινθο των πόλεων προς την επίτευξη του κύριου στόχου τους που είναι η ανάπτυξη πάντα στα πλαίσια της αειφορίας και της εξασφάλισης ικανοποιητικής ποιότητας περιβάλλοντος και επιπέδων ζωής έτσι ώστε να συνεχίσουν να είναι ελκυστικές.

4.2.6 ΦΥΣΙΚΟΙ-ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Η γεωγραφία παίζει σημαντικότερο ρόλο στη δημιουργία και την εξέλιξη μιας οντότητας που συνδέεται άρρηκτα με τον χώρο όπως είναι η πόλη, καθώς επηρέασε σημαντικά τη δημιουργία των πόλεων²⁵ και συνεχίζει να επηρεάζει την ανάπτυξή τους. Πιο συγκεκριμένα, η αρχική δημιουργία των πόλεων στηρίχθηκε στην απόφαση των πρώτων κατοίκων τους να εγκατασταθούν σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία για να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα που αυτή προσέφερε. Μεταξύ των πλεονεκτημάτων αυτών ήταν η κατάλληλη μορφολογία του εδάφους και η παραγωγικότητά του, οι αμυντικές δυνατότητες που αυτή προσέφερε, οι ευνοϊκοί κλιματικοί παράγοντες κ.α. Για παράδειγμα δεν είναι τυχαίο ότι οι μεγαλύτερες και πλέον δυναμικές πόλεις βρίσκονται σε περιοχές με εύκρατο κλίμα, κοντά σε μεγάλες πεδιάδες, σε ποτάμια, λίμνες ή θάλασσα.

Κατά την εξέλιξη των πόλεων μάλιστα είναι δυνατό η μορφολογία του εδάφους να επηρεάσει και να κατευθύνει την ανάπτυξη της πόλης, ιδιαίτερα αν αυτή είναι μικρή σε μέγεθος. Έτσι οι γεωμορφολογικοί παράγοντες (λίμνες, ποτάμια, ορεινοί όγκοι κ.α.)

²⁵ Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι νέες πόλεις δεν δημιουργούνται πλέον, καθώς οι υπάρχουσες έλκουν πληθυσμό ακόμα και από τους μικρότερους οικισμούς (Σαρηγιάννης, 1987).

παίζουν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην κατεύθυνση της ανάπτυξης κυρίως στα πρώτα στάδια της πόλης όταν περιορίζεται από το περιβάλλον της. Καθώς επεκτείνεται σε μέγεθος και η ζήτηση για γη αυξάνεται, ο περιορισμός αυτός υπερνικάται με κατάλληλες παρεμβάσεις και οι γεωμορφολογικοί παράγοντες δεν επηρεάζουν πλέον στον ίδιο βαθμό. Μέχρι ενός σημείου τα φυσικά εμπόδια μπορούν να διαμορφωθούν κατάλληλα έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την ανάπτυξη, με παράλληλη ωστόσο μέριμνα με σκοπό να επηρεάζεται αναστρέψιμα και σε όσο το δυνατόν μικρότερο βαθμό το φυσικό τοπίο²⁶ (Dorau and Hinman, 1982).

Σε αυτό το σημείο δεν θα πρέπει να παραληφθεί να γίνει αναφορά και στον παράγοντα των φυσικών καταστροφών. Στη διάρκεια της ιστορίας σημειώθηκαν αρκετές περιπτώσεις όπου φυσικές καταστροφές (π.χ. σεισμοί, τσουνάμι, ηφαίστεια) προκάλεσαν την εξαφάνιση ανθρωπίνων πόλων όπως η Κνωσός, η Φαιστός και η Πομπηία. Στη σημερινή εποχή, η ανάπτυξη των επιστημών και τεχνολογίας έχει αμβλύνει τις απειλές από τους εν λόγω κινδύνους.

Από την άλλη η γεωγραφική θέση των πόλεων μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά στις δυνατότητες ανάπτυξης της, αποτελώντας μια από τις απαντήσεις στο ερώτημα γιατί αναπτύσσονται πόλεις σε κάποια σημεία και όχι σε άλλα. Η κομβική γεωγραφική θέση που έχουν αρκετές πόλεις αποτελεί καθοριστικό πλεονέκτημα στην προσπάθεια τους για επίτευξη αναπτυξιακών τάσεων. Σε συνδυασμό μάλιστα με τη δημιουργία και διέλευση από την περιοχή τους σημαντικών μεταφορικών δικτύων (π.χ. οδικά μεταφορικά δίκτυα, λιμάνια κλπ), οι πόλεις γίνονται σταθμοί των διεθνών εμπορικών σχέσεων. Δεν είναι τυχαίο ότι στις πιο αναπτυγμένες πόλεις συγκαταλέγονται οι παραθαλάσσιες πόλεις λόγω της δυνατότητας εύκολης και φθηνής μεταφοράς αγαθών. Οι επιχειρήσεις, οι οποίες ωφελούνται από την καλή προσβασιμότητα των πόλεων, εγκαθίστανται σε αυτές δημιουργώντας θέσεις εργασίας για τους κατοίκους τους και προσφέροντας αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας και της ευημερίας της πόλης. Με αυτόν τον τρόπο καλύπτονται και οι κοινωνικές ανάγκες της εκάστοτε περιοχής.

²⁶ Οι επιχειρήσεις εγκαθίστανται σε εκτάσεις υψηλής παραγωγικότητας, οι κατοικίες σε σχετικά μικρά προς μεσαία υψόμετρα, τα μεταφορικά δίκτυα διέρχονται από εδάφη χαμηλού υψομέτρου, οι βιομηχανίες εγκαθίστανται σε μη καλλιεργήσιμα εδάφη, ενώ οι χρήσεις αναψυχής χωροθετούνται σε περιοχές με φυσικό κάλλος. Οι λόφοι με μικρές κλίσεις μπορούν να δεχθούν περιοχές κατοικίας χωρίς ιδιαίτερες παρεμβάσεις, αλλά οι απόκρημνοι λόφοι απαιτούν εξισορρόπηση των εδαφών τους ή ισοπέδωση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πόλη του Σαν Φρανσίσκο και η σήραγγα που περνώντας κάτω από δύο ορεινούς όγκους στα δυτικά συνδέει το κέντρο της πόλης με την περιοχή αυτή διαχέοντας την ανάπτυξή της και προς αυτή την κατεύθυνση (Dorau and Hinman, 1982).

Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί ότι η απόσταση της εκάστοτε πόλης από τις υπόλοιπες της ευρύτερης περιοχής της αποτελεί έναν ακόμα σημαντικό γεωγραφικό παράγοντα που καθορίζει την ανάπτυξη. Η κάθε πόλη αλληλεπιδρά με την περιφέρεια της δημιουργώντας σχέσεις με άλλες πόλεις της περιοχής της. Με αυτόν τον τρόπο οι πόλεις δημιουργούν ένα σύστημα αστικών κέντρων, το οποίο μπορεί να συμπεριλαμβάνει για παράδειγμα μια μητρόπολη καθώς και κάποιες μικρότερου μεγέθους πόλεις. Αποτέλεσμα του συστήματος και της αλληλεπίδρασης αυτής είναι η δυνατότητα ενίσχυσης της παραγωγικής δυνατότητας των μικρότερων πόλεων, εάν αυτές εξειδικεύονται σε παραγωγικούς κλάδους που δεν έχει η μητρόπολη (π.χ. αγροτική παραγωγή), ενώ είναι δυνατή ακόμα και η απομύζηση της παραγωγικής δυναμικής των πρώτων από τη μητρόπολη μέσω της προσέλκυσης του ανθρώπινου δυναμικού τους που θα εξετάσουμε παρακάτω. Τέλος, σε αρκετές περιπτώσεις μάλιστα, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, οι πόλεις είναι δυνατό να δημιουργούν λειτουργικά ενιαίες αστικές περιοχές Π.Α.Π. (Πολυκεντρικές Αστικές Περιοχές)²⁷ ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο τη συνολική τους δυναμικότητα.

Γενικά οι γεωγραφικοί και γεωμορφολογικοί παράγοντες επηρεάζουν καθοριστικά τη γένεση, ανάπτυξη ή ακόμη και τον αφανισμό πόλεων. Ωστόσο η ολοκληρωμένη διερεύνηση της επίδρασης των παραγόντων αυτών στην αστική ανάπτυξη αποτελεί δύσκολη υπόθεση δεδομένης της σημαντικότητας εμπλοκής και επιρροής που έχουν οι οικονομικές δυνάμεις. Όπως θα δούμε και στη συνέχεια, οι οικονομικοί παράγοντες είναι αυτοί που κυρίως καθορίζουν την μελλοντική πορεία των αστικών οικονομιών και άρα την εξελικτική πορεία των πόλεων.

4.2.7 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Τέλος άλλη μια κατηγορία παραγόντων που δύνανται να επηρεάσουν την άνοδο και την πτώση των πόλεων είναι οι πολιτιστικοί. Από τους παράγοντες αυτού του είδους ο πλέον σημαντικός για την πορεία μιας πόλης είναι ο θρησκευτικός. Διεθνώς συναντούνται αρκετά παραδείγματα πόλεων που αναπτύχθηκαν σε σημαντικό βαθμό

²⁷ Πολυκεντρική Αστική Περιοχή (Polycentric Urban Region): Ένα σύνολο από γειτονικά αλλά χωρικά διακριτά αστικά κέντρα, τα οποία υπάρχουν ως ξεχωριστές οντότητες. Προϋποθέσεις ύπαρξης μιας τέτοιας περιοχής είναι οι εξής: α) Συγκέντρωση των αστικών κέντρων (clustering), β) ανώτατο και κατώτατο όριο στον διαχωρισμό των αστικών κέντρων, γ) κατάλληλο μέγεθος και απόσταση μεταξύ των αστικών κέντρων, δ) αλληλεπιδράσεις μεταξύ των αστικών κέντρων (commuting και οικονομική δραστηριότητα) και ε) οικονομική εξειδίκευση των αστικών κέντρων (Parr, 2004).

ως θρησκευτικά κέντρα, όπως για παράδειγμα είναι η Βηθλεέμ, η Ιερουσαλήμ, η Μέκα, η Μεδίνα και το Βατικανό. Επίσης συναντούνται και περιπτώσεις πόλεων η ανάπτυξη των οποίων επηρεάστηκε θετικά από τη θρησκευτική διάσταση τους. Τέτοια παραδείγματα συμπεριλαμβάνουν τη Ρώμη, την Κωνσταντινούπολη, τη Βαγδάτη, τη Δαμασκό, την Κολωνία, κ.α..

Από την άλλη σπάνια ή ιδιαίτερου ενδιαφέροντος πολιτιστικά μνημεία, όπως ο Παρθενώνας, και μεγάλα αθλητικά γεγονότα, όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες, δύνανται να έχουν επιρροή στον αστικό τουρισμό και ανάπτυξη. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της κατηγορίας αποτελούν τα μνημεία της Αθήνας και της Ρώμης, καθώς και οι πόλεις όπου διοργανώθηκαν Ολυμπιακοί Αγώνες όπως το Παρίσι, η Βαρκελώνη, το Μπιλμπάο κ.α.. Δεν είναι καθόλου τυχαίο μάλιστα το γεγονός ότι οι σύγχρονες πόλεις για να γίνουν πιο ελκυστικές και να αναπτύξουν τον τουρισμό τους εστιάζουν και διαμορφώνουν, μέσω των στρατηγικών των οποίων ακολουθούν, ξεκάθαρη πολιτιστική εικόνα προωθώντας δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου και αναψυχής.

Όπως βλέπουμε και οι πολιτιστικοί παράγοντες μπορούν να παίξουν και έχουν παίξει σημαντικότερο ρόλο στην αστική ανάπτυξη αρκετών περιπτώσεων πόλεων. Ίσως μάλιστα τα μέχρι σήμερα παραδείγματα να είναι αυτά που παρακινούν τους σχεδιαστές των αστικών πολιτικών να στραφούν προς αυτή την κατεύθυνση με σκοπό να επιτύχουν την ανάπτυξη των σύγχρονων πόλεων.

Κλείνοντας το κεφάλαιο συμπεραίνουμε ότι οι παράγοντες που παρουσιάστηκαν παραπάνω όπως είδαμε έχουν σημαντικότερη συμβολή στον κύκλο ζωής των πόλεων. Τις πιο πολλές φορές βέβαια η εξέλιξή τους επηρεάζεται από έναν συνδυασμό αυτών των παραγόντων, καθώς λίγοι από τους παράγοντες που παρουσιάστηκαν έχουν τη δυναμική να καθορίσουν μόνοι τους τη μοίρα μιας πόλης. Για παράδειγμα ακραίοι παράγοντες όπως μια φυσική καταστροφή ή η εξάντληση ενός φυσικού πόρου στον οποίο στηριζόταν η οικονομία έχει δείξει κατά τη διάρκεια της ιστορίας ότι μπορεί να εξαφανίσει μια πόλη. Σημαντικότεροι βέβαια από αυτούς τους παράγοντες εμφανίζονται να είναι οι οικονομικοί, καθώς εμπλέκονται στις περισσότερες περιπτώσεις, όσον αφορά και την συμβολή των υπόλοιπων παραγόντων στην αστική εξέλιξη.

Αντί συμπερασμάτων κρίνεται απαραίτητο να αναφερθεί ότι αρκετοί ερευνητές έχουν διερωτηθεί εάν η επιτυχία ορισμένων πόλεων οφείλεται σε παράγοντες που δεν

μπορεί να ελέγξει η ίδια η πόλη, όπως η γεωγραφική θέση, η αναπτυσσόμενη αγορά τους, το γεγονός ότι αποτελεί διαμετακομιστικό κέντρο (π.χ. λιμάνι) σε περίοδο εμπορικής ακμής, διαθέτει αυξημένες αρμοδιότητες λόγω μιας εθνικής διοικητικής αποκέντρωσης τους, ή τελικά οφείλεται σε μεμονωμένες πολιτικές που εφαρμόζονται. Το ερώτημα αυτό αποτελεί καίριο ζήτημα για την κατανόηση της δυνατότητας των πολιτικών επεμβάσεων να υποκινήσουν την άνοδο των πόλεων πέρα από το εθνικό αστικό σύστημα, ενώ δεν έχει αντιμετωπιστεί πλήρως λόγω της δυσκολίας λήψης στοιχείων για τις τοπικές αυτές πολιτικές (Henderson, 2006). Ωστόσο φαίνεται ότι οι οικονομικοί παράγοντες που έχουν τη μεγαλύτερη συμβολή στην αστική ανάπτυξη και άρα οδηγούν σε άνοδο μιας πόλης είναι οι εξής:

- Η ανάπτυξη των δυνατοτήτων της τοπικής αγοράς: Η αυξανόμενη διεισδυτικότητα της πόλης στις εγχώριες αγορές, σε συνδυασμό με βελτίωση των μεταφορών, παίζει σημαντικότατο και κυρίαρχο ρόλο στις ανοδικές εξελικτικές τάσεις των πόλεων.
- Η βελτίωση του συστήματος των μεταφορών που οδηγούν σε μείωση του μεταφορικού κόστους: Το μεταφορικό κόστος και η πρόσβαση στις εγχώριες αγορές αποτελούν κρίσιμους παράγοντες που υπεισέρχονται στη συγκριτική ανάλυση της αστικής ανάπτυξης και ανόδου ή πτώσης των πόλεων.
- Η βελτίωση της ποιότητας του εργατικού δυναμικού και η διάχυση της γνώσης: Η βελτίωση της ποιότητας του εργατικού δυναμικού μέσω της πιο ολοκληρωμένης εκπαίδευσης του επηρεάζει σημαντικά την αστική ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την εφαρμογή των καινοτόμων πολιτικών αστικής ανάπτυξης.

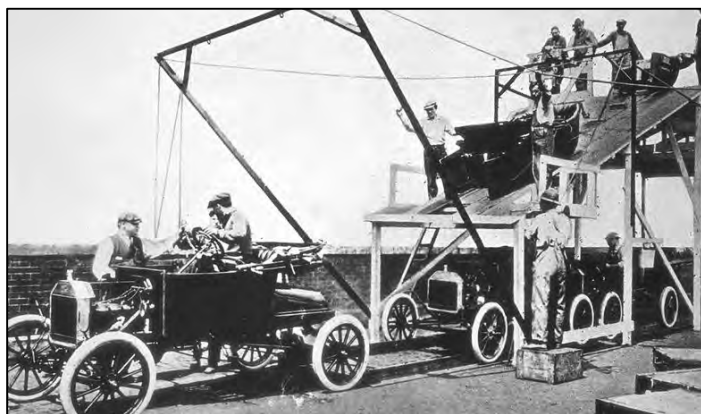
Από την άλλη πλευρά είναι απολύτως λογικό η εγκληματικότητα και τα υψηλά ποσοστά ανθρωποκτονιών να δρουν αρνητικά όσον αφορά το επίπεδο ανάπτυξης μιας πόλης οδηγώντας την σε σταδιακή πτώση (Henderson, 2006).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:
ΜΕΛΕΤΕΣ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

Μετά την παρουσίαση της έννοιας του κύκλου ζωής που παρουσιάζουν ορισμένες πόλεις καθώς και τη διερεύνηση των προσδιοριστικών παραγόντων που καθορίζουν αν η ανάπτυξή τους θα είναι ανοδική ή πτωτική που έγινε στο προηγούμενο κεφάλαιο, θεωρούμε σκόπιμη την μελέτη κάποιων περιπτώσεων πόλεων που ενώ αναπτύχθηκαν σημαντικά στη συνέχεια σημείωσαν πτώση. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί μελετώνται τέσσερα χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων πόλεων, παραδείγματα τα οποία θα μας βοηθήσουν να κατανοήσουμε καλύτερα την επίδραση των παραγόντων εξέλιξης των πόλεων που παρουσιάστηκαν παραπάνω.

5.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΝΤΙΤΡΟΙΤ

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1940 το Ντιτρόιτ χαρακτηριζόταν ως μια από τις πιο γρήγορα αναπτυσσόμενες πόλεις και την κατοικία των πιο υψηλόμισθων εργατών στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το Ντιτρόιτ στα μέσα του 20^{ου} αιώνα ενσωμάτωνε τον συνδυασμό ανθρώπινου δυναμικού και τεχνολογίας, συνδυασμός που έκανε το σύνολο των Ηνωμένων Πολιτειών την κατεξοχήν πρωτεύουσα συγκέντρωσης κεφαλαίου. Επισκέπτες από όλο τον πλανήτη συγκεντρώνονταν στην πόλη για να θαυμάσουν τις βιομηχανικές περιοχές της. Συνωστίζονταν στις αυτοκινητοβιομηχανίες παρατηρώντας το βιομηχανικό προϊόν του 20^{ου} αιώνα, το αυτοκίνητο, να εξέρχεται από τις γραμμές παραγωγής.



Πηγή: www.motownsports.com, www.americaslibrary.com

Σήμερα, ωστόσο, η εικόνα της πόλης έχει αλλάξει δραματικά. Η πόλη πλέον μαστίζεται από ανεργία, φτώχεια, υποβάθμιση του φυσικού της περιβάλλοντος και φυλετική απομόνωση. Όπως μας λέει χαρακτηριστικά ο Sugrue (1996), από το 1950 και μετά το Ντιτρόιτ έχασε περίπου ένα εκατομμύριο κατοίκων και εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας. Τεράστιες περιοχές της πόλης, που κάποτε έσφυζαν από ζωή, εγκαταλείφθηκαν. Οι περιοχές που πενήντα χρόνια πριν ήταν οι πιο πυκνοκατοικημένες της πόλης, σήμερα είναι άδενδρες πεδιάδες. Εργοστάσια που πριν παρείχαν δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας σήμερα αποτελούν απλά κενά βιομηχανικά κελύφη, μια βουβή ανάμνηση της παλαιότερης βιομηχανικής ακμής, ενώ μεγάλος αριθμός καταστημάτων σταμάτησε τη λειτουργία του. Πάνω από δέκα χιλιάδες κατοικίες είναι πλέον κενές, ενώ επίσης ανεκμετάλλευτα είναι πάνω από εξήντα χιλιάδες οικόπεδα σε όλη την πόλη. Πάνω από το ένα τρίτο των κατοίκων της πόλης, πολλοί από τους οποίους ζουν σε φτωχογειτονιές, ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας.

Η αστική πτώση που σημείωσε το Ντιτρόιτ εμφανίστηκε και σε άλλες πόλεις της Αμερικής. Εικόνες ερήμωσης και φτώχειας παρατηρούνται και στις γειτονιές των πόλεων της Βορειοανατολικής και Βόρειας Αμερικής που πριν μισό αιώνα αποτελού-



Πηγή: www.detroit.world-guides.com

σαν τη ραχοκοκαλιά της αμερικανικής βιομηχανικής δύναμης. Η αστική κρίση είναι ιδιαίτερα εμφανής στις Νότιες και Δυτικές συνοικίες του Σικάγο, σε περιοχές της Νέας Υόρκης, στο Κλίβελαντ, τη Φιλαδέλφεια, το Πίτσμπουργκ, στο Κάμντεν, τη Βαλτιμόρη και το Νιούαρκ. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι περισσότερες από τις πόλεις αυτές έγιναν μάρτυρες μιας τεράστιας απώλειας θέσεων εργασίας στη βιομηχανία και της αντικατάστασης του βιομηχανικού τομέα από τον κλάδο των υπηρεσιών (Sugrue, 1996).

Ωστόσο δημιουργείται η απορία γιατί το Ντιτρόιτ και οι άλλες πόλεις της Βόρειας Αμερικής από ισχυρότατες βιομηχανικές πόλεις μετασηματίστηκαν σε οικονομικά

απομονωμένες περιοχές με υψηλά ποσοστά φτώχειας και ανεργίας²⁸. Πολλοί παρατηρητές του φαινομένου αποδίδουν την πτώση του Ντιτρόιτ στην πετρελαϊκή κρίση της δεκαετίας του 1970 και στην ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής και Ασιατικής βιομηχανίας και ιδιαιτέρως της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ο Sugrue (1996) ισχυρίζεται ότι παρόλο που η οικονομική πτώση της πόλης φαίνεται



Πηγή: www.dealbreaker.com

να είναι αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης του τέλους του 20^{ου} αιώνα, μια προσεκτική εξέταση των ιστορικών στοιχείων μας δείχνει ότι η κατάρρευση της πόλης έχει προγενέστερα και βαθύτερα αίτια.

Η μεταπολεμική κρίση που αντιμετώπισε το Ντιτρόιτ παρουσιάστηκε ως συνέπεια της οικονομικής ανισότητας που δημιουργούσε η κατοχή κεφαλαίου και του γεγονότος ότι αποδέκτες αυτής της ανισότητας ήταν οι Αφροαμερικάνοι, προβλήματα που παρουσιάζονται άλτα κατά την διάρκεια της αμερικανικής ιστορίας. Μεταβολές που συνέβησαν σε εθνικό επίπεδο σε ζητήματα όπως τα οικονομικά, οι φυλετικές σχέσεις και οι πολιτικές αποφάσεις αλληλεπίδρασαν με τις τοπικές δυνάμεις προκαλώντας την αστική κρίση. Κατά τη διάρκεια της περιόδου από το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου μέχρι και την δεκαετία του 1960, η αμερικανική οικονομία βρισκόταν στην απόλυτη ακμή της εξασφαλίζοντας ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα ευημερίας. Ωστόσο η ανάπτυξη αυτή ήταν ανομοιογενής, καθώς μεγάλα τμήματα των Ηνωμένων Πολιτειών, κυρίως οι παλαιότερες βιομηχανικές πόλεις στα Βορειοανατολικά και οι Νοτιοδυτικές αγροτικές περιοχές, έμειναν πίσω όσον αφορά το επίπεδο ανάπτυξης τους. Οι πόλεις της βιομηχανικής καρδιάς της Αμερικής έγιναν τα θύματα της οικονομικής αλλαγής. Όταν όλοι πανηγύριζαν για την ευημερία της αμερικανικής οικονομίας, οι βορειοανατολικές και νοτιοδυτικές πόλεις έχαναν εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας από τα εργοστάσια τους. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι μεταξύ του 1947 και του 1963 το Ντιτρόιτ έχασε πάνω από 137.000 θέσεις εργασίας (Sugrue, 1996). Αυτό συνέβη λόγω της προσπάθειας των επιχειρήσεων να εξασφαλίσουν φθηνά

²⁸ Η ανεργία εντός της πόλης είναι σήμερα πάνω από 10% (Eaves, 2007).

εργατικά χέρια και παράλληλα να επεκταθούν σε νέες αγορές, προσπάθεια η οποία οδήγησε τις αυτοκινητοβιομηχανίες καθώς και άλλες επιχειρήσεις, όπως κλωστοϋφαντουργίες, βιομηχανίες ηλεκτρικών ειδών και πολεμικές βιομηχανίες, να αυτοματοποιήσουν την παραγωγή τους και να μετεγκατασταθούν σε άλλες μικρότερες πόλεις και αγροτικές περιοχές των Ηνωμένων Πολιτειών και ειδικότερα στις χαμηλόμισθες υπανάπτυκτες περιοχές του αμερικανικού Νότου και την Καραϊβική. Η μετεγκατάσταση αυτή έγινε με την συγκατάθεση της Αμερικανικής κυβέρνησης, η οποία μάλιστα εξασφάλισε και την δημιουργία απαραίτητων για τη βιομηχανία υποδομών (μεταφορικές και αμυντικές υποδομές) για τις μη αστικές περιοχές.

Παρόλα αυτά, τα προβλήματα που οδήγησαν το Ντιτρόιτ στην πτώση δεν ήταν μόνο οικονομικά. Η εξέλιξη των πόλεων του βιομηχανικού Βορρά επηρεάστηκε σημαντικά από τη χρονική στιγμή της εισροής των μεταναστών, η οποία οδηγήθηκε από την κρίση της γεωργικής παραγωγής των αγροτικών περιοχών του Νότου, που συνέπεσε με τη σταδιακή μείωση των θέσεων εργασίας της βιομηχανίας. Ο συνδυασμός αυτών των δύο γεγονότων ήταν σχεδόν σίγουρο ότι θα οδηγούσε στην περιθωριοποίηση των μεταναστών που ήρθαν στην περιοχή και αυτό συνέβη κυρίως με τους Αφροαμερικανούς. Έτσι δημιουργήθηκαν γρήγορα επεκτεινόμενα αλλά απομονωμένα αστικά γκέτο, με αποτέλεσμα το Ντιτρόιτ να γίνει μια έντονα κοινωνικά διαχωρισμένη μητρόπολη (Sugrue, 1996).

Σύμφωνα με τον Sugrue (1996), στην περίπτωση του Ντιτρόιτ ο συνδυασμός αποβιομηχάνισης, κοινωνικού αποκλεισμού των έγχρωμων και γκετοποίησης αποδείχθηκε καταστρεπτικός για την πόλη. Επιπλέον η μετεγκατάσταση των εργοστασίων περιόρισε σημαντικά τις δυνατότητες απασχόλησης των μεταναστών της πόλης.



Πηγή: www.erasmuspc.com

Ωστόσο μικρό ποσοστό αυτών κατά τη δεκαετία του 1960 είχαν τη δυνατότητα να φύγουν από το Ντιτρόιτ και να μετεγκατασταθούν σε άλλες πόλεις τις Αμερικής, με τις εναλλακτικές τους επιλογές να δείχνουν πιο ελκυστικές. Όσοι έμειναν ήταν αισιόδοξοι ότι η οικονομία του Ντιτρόιτ θα σημείωνε ξανά άνοδο (Sugrue, 1996). Από την άλλη, οι πλουσιότεροι μπορούσαν να φύγουν από το κέντρο της πόλης και να

μετεγκατασταθούν στα προάστια και αυτό έκαναν. Και καθώς τα προάστια του Ντιτρόιτ αναπτύχθηκαν απορροφώντας τη ζωή του κέντρου, η παλαιότερη πόλη σιγά-σιγά εξαντλήθηκε και σημείωσε πτώση. Αρκετές πόλεις της Αμερικής παρουσίασαν εκείνη την εποχή μετακινήσεις πληθυσμού στα προάστια, με την περίπτωση του Ντιτρόιτ ωστόσο να αποτελεί την πιο χαρακτηριστική, αφού από τα δύο εκατομμύρια κατοίκους που είχε η κυρίως πόλη έπεσε σταδιακά σε κάτω από ένα εκατομμύριο σήμερα²⁹ (Gallagher, 2005).

Ο Gallagher (2005) συμπληρώνει υποστηρίζοντας ότι μπορεί ο κοινωνικός αποκλεισμός ορισμένων ομάδων του πληθυσμού και η αποβιομηχάνιση να ώθησαν την προαστικοποίηση του Ντιτρόιτ, ωστόσο αυτό συνέβη μόνο αφού στα προάστια το επίπεδο ζωής ήταν κατά πολύ υψηλότερο από αυτό του κέντρου της πόλης. Ουσιαστικά δηλαδή τη μετακίνηση των πλουσιότερων στρωμάτων προκάλεσαν όχι μόνο τα προβλήματα που άφηναν πίσω αλλά και οι προοπτικές καλύτερων συνθηκών διαβίωσης³⁰ που παρουσίαζαν τα προάστια. Οι διαφορές των προαστίων με το κέντρο της πόλης όσον



Πηγή: www.city-data.com

αφορά το μέγεθος των κατοικιών, τις παρεχόμενες ανέσεις τους και γενικά τις εκτάσεις που κάλυπταν οι εκάστοτε χρήσεις γης ήταν τόσο μεγάλες ώστε αυτοί που είχαν την οικονομική δυνατότητα να εγκατασταθούν στα προάστια δεν προτιμούσαν σε καμία περίπτωση το κέντρο της πόλης.

Ωστόσο παρά την συνεχιζόμενη οικονομική κατάρρευση που σημείωνε η πόλη του Ντιτρόιτ, οι βιομηχανίες συνέχιζαν να φεύγουν από την περιοχή, χωρίς κανέναν περιορισμό από την αμερικανική κυβέρνηση. Σαν αντίδραση σε αυτή την κατάσταση έγιναν κάποιες προσπάθειες προσέλκυσης νέων βιομηχανικών επιχειρήσεων στην περιοχή χωρίς να παρουσιάσουν ιδιαίτερα αποτελέσματα. Αυτές οι προσπάθειες συμπεριελάμβαναν τον καθαρισμό εκτάσεων καθώς και φορολογικές απαλλαγές για τις

²⁹ Ο πληθυσμός του Ντιτρόιτ μειώθηκε κατά ένα τρίτο από το 1950 και σήμερα ανέρχεται περίπου στους 950.000 κατοίκους, ενώ σύμφωνα με μελέτες αναμένεται να συνεχίσει να μειώνεται σταδιακά μέχρι το 2030 τουλάχιστον (Eaves, 2007).

³⁰ Οι νεότερες κατοικίες των προαστίων ήταν μεγαλύτερες σε τετραγωνικά και προσέφεραν ανέσεις όπως κλιματισμό, περισσότερες κρεβατοκάμαρες και μπάνια καθώς και αυτόνομο για κάθε κατοικία γκαράζ. Αντίθετα οι κατοικίες του κέντρου του Ντιτρόιτ, εκτός της έλλειψης των παραπάνω ανέσεων, βρισκόνταν σε τόσο μικρή απόσταση μεταξύ τους ώστε η γειννίαση να καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολη. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η έλλειψη χώρου ήταν έκδηλη ακόμα και στις εκκλησίες, οι οποίες ήταν αναγκαστικά μικρότερου μεγέθους (Gallagher, 2005).

νέες εγκαταστάσεις. Οι θέσεις εργασίας συνέχισαν να μειώνονται και να αντικαθίστανται από θέσεις εργασίας στον τριτογενή τομέα, ενώ η πόλη συνέχισε να είναι βαθιά διαχωρισμένη κοινωνικά παρά τις προσπάθειες που έγιναν στην αγορά ακινήτων. Ουσιαστικά ο κοινωνικός αποκλεισμός έγινε εντονότερος κατά τις δεκαετίες 1970 και 1980, και μόνο μετά το 1990 άρχισε να εξασθενεί (Sugrue, 1996).

Οι τελευταίες προσπάθειες αναβίωσης της πόλης του Ντιτρόιτ βρήκαν εμπόδια λόγω της ανεπάρκειας χρηματοδοτικών πόρων. Ούτε οι προσπάθειες αναβίωσης εκ των έσω μέσω της δημιουργίας καζίνο και σταδίων άλλαξαν την κατάσταση. Εξάλλου η

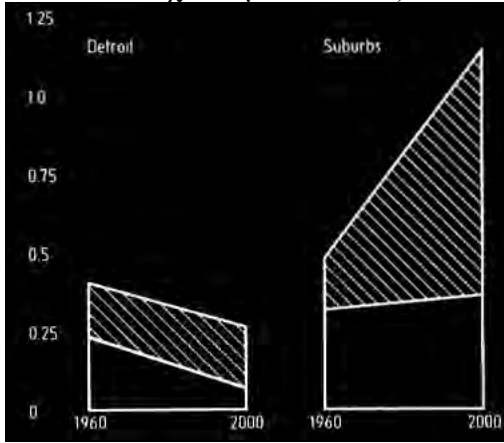


Πηγή: www.thesun.co.uk

βιομηχανική και πληθυσμιακή έξοδος είχε εξαντλήσει τους απαραίτητους πόρους υποστήριξης των υποδομών και της διοίκησης (Sugrue, 1996). Ο Gallagher (2005) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αναβίωση της πόλης του Ντιτρόιτ απαιτεί είτε αλλαγή νοοτροπίας των πολιτών και υιοθέτηση της άποψης ότι οι παραδοσιακές αστικές μορφές έχουν παρόμοια χρησιμότητα με τις σύγχρονες προαστιακές είτε να κατεδαφιστούν μεγάλα τμήματα της παλαιάς πόλης και να επανακτισθούν εφαρμόζοντας την μορφή και τις ανέσεις των προαστίων που φαίνεται ότι προτιμούν οι περισσότεροι κάτοικοι. Καμία από τις δύο εναλλακτικές ωστόσο δεν είναι εύκολη υπόθεση. Και ο Sugrue (1996) αλλά και ο Gallagher (2005) συμφωνούν εν τέλει ότι απαιτείται μια πιο συγκροτημένη και ζωνρή προσπάθεια ενάντια στα αποτελέσματα του μεταπολεμικού μετασχηματισμού της πόλης που έχουν δημιουργήσει αυτή την υποβάθμιση, έτσι ώστε να σταματήσει η πόλη να φλερτάρει με την απόλυτη δημογραφική και οικονομική καταστροφή³¹.

³¹ Αν οι σημερινές τάσεις διατηρηθούν, η πόλη του Ντιτρόιτ αναμένεται να αλλάξει εντελώς μορφή μέχρι το 2100 (Eaves, 2007).

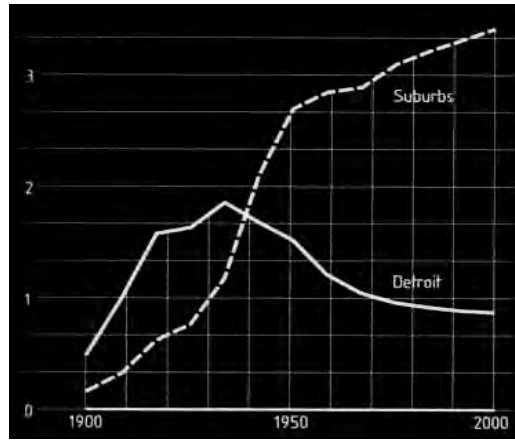
Διάγραμμα 8: Απασχόληση στο Ντιτρόιτ και τα προάστια του (βιομηχανία και υπηρεσίες, απασχολούμενοι σε εκ.)



Υπηρεσίες
Βιομηχανία

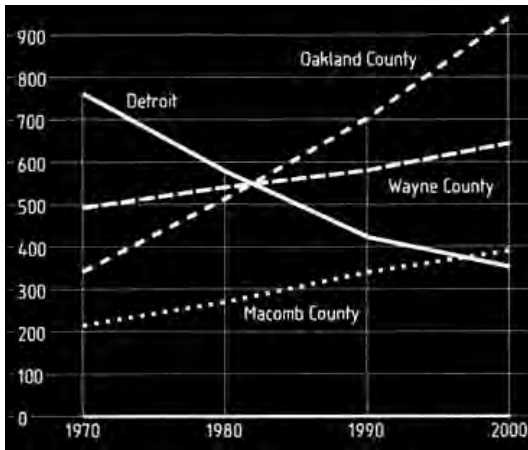
Πηγή: Στοιχεία απογραφής, Oswalt, 2005

Διάγραμμα 9: Εξέλιξη πληθυσμού στο Ντιτρόιτ και τα προάστια του



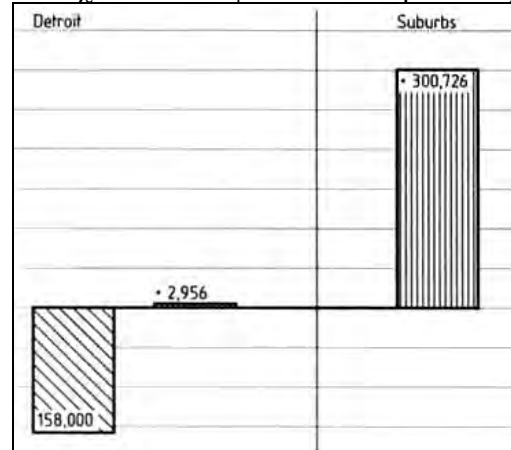
Πηγή: Στοιχεία απογραφών, Oswalt, 2005

Διάγραμμα 10: Περιοχές εργασίας στο Ντιτρόιτ και τα προάστια του (αριθμός ατόμων σε κάθε περιοχή σε χιλ.)



Πηγή: SEMCOG, Oswalt, 2005

Διάγραμμα 11: Κατεδαφίσεις και ανεγέρσεις νέων κατοικιών στο Ντιτρόιτ και τα προάστια του για την περίοδο 1970-2000 (δεν υπάρχουν στοιχεία κατεδαφίσεων στα προάστια)



Αδειες κατεδαφίσεων
Αδειες ανεγέρσεων

Πηγή: SEMCOG, Oswalt, 2005

5.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ ΚΑΙ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ

5.2.1 ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ

Η ιστορία της πόλης του Μάντσεστερ είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη βιομηχανική επανάσταση, καθώς αποτέλεσε την πρώτη βιομηχανική πόλη του κόσμου. Από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα η πόλη στηρίχθηκε στην παραγωγή προϊόντων βάμβακος, κλάδος που της εξασφάλισε σταθερή αλλά ιδιαίτερα σημαντική οικονομική ανάπτυξη. Σύμφωνα με τον Kidd, το Μάντσεστερ αποτέλεσε την εποχή εκείνη, εκτός από κέντρο της παγκόσμιας αγοράς βάμβακος,



Πηγή: users.ox.ac.uk

ο τόπος γέννησης της έννοιας του ελεύθερου εμπορίου. Μέχρι το 1850, η πόλη ήταν το συνώνυμο του βαμβακιού, του εμπορίου και της βιομηχανικής δύναμης. Ωστόσο η περίοδος που ακολούθησε ήταν περίοδος σταδιακής πτώσης, καθώς αυξήθηκε ο ανταγωνισμός με άλλες πόλεις οι οποίες ανέπτυξαν δυναμικό βιομηχανικό κλάδο. Τελικά η πτώση που άρχισε να σημειώνεται στη βιομηχανία βάμβακος από το 1950 και μετά εξελίχθηκε σε κατάρρευση του κλάδου, με αποτέλεσμα η πόλη να αναγκαστεί να στηριχθεί σε άλλες βιομηχανίες αλλά και μη βιομηχανικούς κλάδους της τοπικής οικονομίας.

Κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα το Μάντσεστερ αποτέλεσε μια δυναμική βιομηχανική πόλη με διαφορετική, ωστόσο, παραγωγική βάση. Πλέον η οικονομία της πόλης στηριζόταν κυρίως στη βιομηχανία μετάλλων και στις κατασκευές αλλά και στον κλάδο των τροφι-



Πηγή: www.current.com

μων και ποτών, στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές καθώς και στη βιομηχανία ενδυμάτων. Το 1894 η διάνοιξη του καναλιού που συνέδεσε το Μάντσεστερ με τη θάλασσα έδωσε νέα ώθηση στην οικονομία της πόλης μετατρέποντας την σε λιμάνι διεθνούς σημασίας και καταργώντας



Πηγή: www.shipcanal.co.uk, www.frithphotos.com

παράλληλα την εξάρτηση της από το λιμάνι του Λίβερπουλ. Παρόλο που αναμενόταν να αναβιώσει τον κλάδο του βαμβακιού, το γεγονός αυτό συνέβαλε στην περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου των κατασκευών αλλά και στη δημιουργία της πρώτης βιομηχανικής περιοχής στον κόσμο.

Η πτώση, όμως, που σημείωσε κατά τον 20^ο αιώνα η βιομηχανία βάμβακος επηρέασε καταλυτικά την ευημερία και την ταυτότητα του Μάντσεστερ. Μπορεί στην αρχή του αιώνα η βιομηχανία βάμβακος να ήταν ιδιαίτερα δυναμική με εξαγωγές κυρίως προς την Ινδία, ωστόσο ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος διέκοψε αυτές τις εμπορικές σχέσεις με αποτέλεσμα μέχρι τα μέσα του αιώνα ο κλάδος να σημειώσει καταστροφική πτώση. Οι προσπάθειες που έγιναν για να ανακάμψει ο κλάδος³² δεν απέδωσαν, καθώς πλέον οι συνθετικές ίνες είχαν αντικαταστήσει σε μεγάλο βαθμό το βαμβάκι (Kidd, 2005).

Μέχρι τη δεκαετία του 1960 η πολύπλευρη παραγωγική βάση του Μάντσεστερ καθώς και η διάνοιξη του καναλιού που αναφέραμε παραπάνω, κράτησε την οικονομία της πόλης σε υψηλά επίπεδα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το λιμάνι του Μάντσεστερ βρισκόταν στην τρίτη ή τέταρτη θέση για την περίοδο 1904-1964. Ωστόσο η εισαγωγή των εμπορευματοκιβωτίων στη μεταφορά εμπορευμάτων κατά τη δεκαετία του 1970 σήμαινε ότι τα λιμάνια που θα επιβίωναν θα έπρεπε να έχουν

³² Νομοθετική πράξη του 1959 για τη βιομηχανία βάμβακος (Kidd, 2005).

δυνατότητα υποστήριξης των αντίστοιχων πλοίων και το Μάντσεστερ δεν είχε αυτή τη δυνατότητα.

Σύμφωνα με τον Kidd (2005) η διάνοιξη του καναλιού και η δημιουργία του λιμανιού του Μάντσεστερ αποτέλεσε ένα σημαντικό success story του 20^{ου} αιώνα. Αλλά από το 1980 και μετά το λιμάνι δεν συνδέεται με τις επιχειρήσεις. Πλέον έχει μετατραπεί σε συγκροτήματα



Πηγή: www.skyscrapercity.com

κιριών ελεύθερου χρόνου και εμπορικών γραφείων. Όσον αφορά τη βιομηχανική περιοχή της πόλης, η αναπτυξιακή εταιρεία που είχε αναλάβει τη διαχείριση της κατάφερε να ανατρέψει τη συνεχιζόμενη πτώση χρησιμοποιώντας τους χρηματοδοτικούς της πόρους σε έργα μεταφορικών υποδομών που θα υποστήριζαν νέες λειτουργίες ψυχαγωγίας και εμπορίου. Οι ιδιωτικές επενδύσεις που ακολούθησαν δημιούργησαν νέες θέσεις εργασίας σε ένα διαφορετικό μέλλον από αυτό που φιλοδοξούσε να έχει η περιοχή το 1980.

Η σημαντικότερη μεταβολή της οικονομικής δομής της πόλης του Μάντσεστερ μετά τη βιομηχανική επανάσταση συνέβη μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, με την τριτογενεοποίηση της οικονομίας. Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1961-1983, η πόλη έχασε πάνω από 150.000 θέσεις εργασίας στην βιομηχανία. Το κέντρο της πόλης δέχθηκε το μεγαλύτερο χτύπημα, καθώς μεταξύ του 1966 και του 1972 το ένα τρίτο των θέσεων εργασίας χάθηκαν, ενώ παράλληλα έκλεισε το ένα τέταρτο των επιχειρήσεων. Η μείωση των θέσεων εργασίας στη βιομηχανία ακολουθήθηκε από αύξηση των θέσεων στον τριτογενή τομέα. Το 1985 μόνο το 23% του ενεργού πληθυσμού απασχολούταν στο βιομηχανικό κλάδο, ενώ το 4% στις κατασκευές. Το υπόλοιπο 73% απασχολούταν στον τριτογενή τομέα και την παροχή υπηρεσιών. Αυτή η αποβιομηχάνιση του κέντρου της πόλης οδήγησε σε μείωση του πληθυσμού της. Μετά από έναν πληθυσμό της τάξης των 766.000 κατοίκων το 1931, μέχρι το 1961

αυτός σημείωσε πτώση της τάξης των 100.000 κατοίκων³³, ενώ το 1991 ο πληθυσμός ήταν πλέον μόνο 405.000 περίπου. Η συνολική εικόνα της εξέλιξης του πληθυσμού μας δείχνει ότι το Μάντσεστερ παρουσίασε τη μεγαλύτερη πτώση πληθυσμού μεταξύ των πόλεων του Ηνωμένου Βασιλείου (Kidd, 2005).

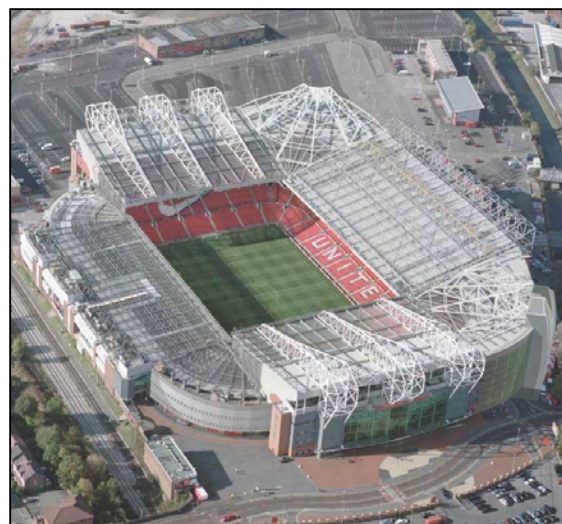
Αντιθέτως η έκρηξη των προαστίων, που σημειώθηκε τον 20^ο αιώνα λόγω της βελτίωσης των μεταφορικών υποδομών και των μέσων μεταφοράς, επέκτεινε το Μάντσεστερ στις γειτονικές πόλεις και χωριά. Η χωρίς κανέναν σχεδιασμό μέχρι τότε ανάπτυξη των προαστίων των μεσαίων τάξεων³⁴ συνοδεύτηκε από προγράμματα κατοίκησης του πληθυσμού του κέντρου της πόλης. Ο Kidd (2005) αναφέρει ότι στα

τέλη της δεκαετίας του 1950 το Μάντσεστερ είχε 68.000 κατοικίες, οι περισσότερες εκ των οποίων παρουσίαζαν ελλείψεις όσον αφορά τις ανέσεις που παρείχαν. Τα προγράμματα κατοίκησης εκτός πόλης και επέκτασής της παρουσιάστηκαν ως λύση αυτού του προβλήματος. Την περίοδο 1954-1976 καταεδοφίστηκαν 90.000 κατοικίες, ενώ κτίστηκαν 71.000 νέες. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970, που τελείωσε και η διάρκεια των προγραμμάτων κατοίκησης, πάνω από τους μισούς κατοίκους της πόλης ζούσαν σε κατοικίες νοικιασμένες από το δημοτικό της συμβούλιο.

Η προσπάθεια αναβίωσης του Μάντσεστερ στηρίχθηκε σε έναν συνδυασμό ψυχαγωγίας, ελεύθερου χρόνου και κοινωνικής ζωής. Οι χαμηλών τόνων πολιτικές ευημερίας που ακολουθούνταν μέχρι τη δεκαετία του 1980 εγκαταλείφθηκαν και από το 1990 στη θέση τους εφαρμόστηκαν δραστήριες οικονομικές στρατηγικές, με



Πηγή: www.fatherpitt.wordpress.com



Πηγή: www.skyscrapercity.com

³³ Ο πληθυσμός του Μάντσεστερ σημείωσε πτώση της τάξης του 8% την περίοδο 1931-1951, ενώ την περίοδο 1951-1961 η πτώση ανήλθε στα επίπεδα του 6% (Kidd, 2005).

³⁴ Ο Griffin συμπληρώνει ότι τα νότια προάστια της πόλης είναι σχετικά πλούσια, ενώ τα βόρεια και ανατολικά είναι φτωχότερα (Griffin, 2005).

κυρίαρχα τα αθλητικά και πολιτιστικά προγράμματα καθώς και προγράμματα ελεύθερου χρόνου και ανάδειξης της κληρονομιάς. Σε αυτή την προσπάθεια εντάσσεται και η δημιουργία πλήθους σταδίων με σκοπό να αναλάβει η πόλη τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1996³⁵.

Εκτός της προετοιμασίας της πόλης για την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων, το μόνο σημαντικό γεγονός της δεκαετίας του 1990 που επηρέασε έντονα την πόλη ήταν οι καταστροφές που υπέστη το κέντρο της από τον IRA το 1996, που προκάλεσε ευτυχώς μόνο υλικές ζημιές σε κτίρια εμπορίου και επιχειρήσεων. Ωστόσο το γεγονός αυτό αντιμετωπίστηκε ως ευκαιρία για την πόλη. Ο Griffin (2005) μάλιστα δηλώνει χαρακτηριστικά ότι παρά όλα τα προβλήματα της πόλης, η ίδια η ιστορία της έδωσε τη διέξοδο που οδήγησε στην άνοδο της. Την καταστροφή αυτή ακολούθησε μια προσπάθεια αναζωογόνησης και όχι απλής αποκατάστασης. Εφαρμόστηκε ένα πρόγραμμα αστικής αναδόμησης που συμπεριέλαβε την αποκατάσταση και βελτίωση του εμπορικού κέντρου του Μάντσεστερ. Μέρος του προγράμματος αναβίωσης του κέντρου της πόλης ήταν και η προσπάθεια επανακατοίκησης του σε συνδυασμό με



Πηγή: mancubist.co.uk, allrounddefence.net

προώθηση επενδύσεων και δημιουργία υποδομών εξυπηρέτησης των νέων κατοίκων, διαδικασία αντίθετη με την μέχρι τότε κίνηση των κατοίκων οι οποίοι μετακινούνταν από το κέντρο προς τα προάστια της πόλης. Γεγονός είναι ότι η κεντρική περιοχή της πόλης έχασε την περίοδο 1981-1991 το 32% του πληθυσμού της, ενώ το πρόγραμμα επανακατοίκησης του κέντρου κατάφερε από λιγότερους από 400 κατοίκους που ήταν ο πληθυσμός του κέντρου στα μέσα της δεκαετίας του 1970, να τον διπλασιάσει μέχρι το 1991 και να τον αυξήσει κατακόρυφα στη συνέχεια σε περίπου 4.600 το 1998 και σε

³⁵ Τελικά η προσπάθεια αυτή ήταν ανεπιτυχής καθώς τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1996 ανέλαβε τελικά η Ατλάντα των Ηνωμένων Πολιτειών.

περίπου 20.000 κατοίκους σήμερα. Τέλος τμήμα του προγράμματος ήταν και η εφαρμογή στρατηγικών δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος και των κατοικιών και μείωσης της εγκληματικότητας (Griffin 2005, Kidd 2005).

Κατά τη δεκαετία του 1990 το κέντρο της πόλης του Μάντσεστερ άλλαξε εξολοκλήρου μορφή. Τα μέχρι τότε βιομηχανικά κτίρια, και ειδικότερα οι αποθηκευτικοί χώροι τους, μετατράπηκαν σε πολυκατοικίες και χώρους εργασίας (Griffin, 2005). Η πλειοψηφία των κατοίκων του

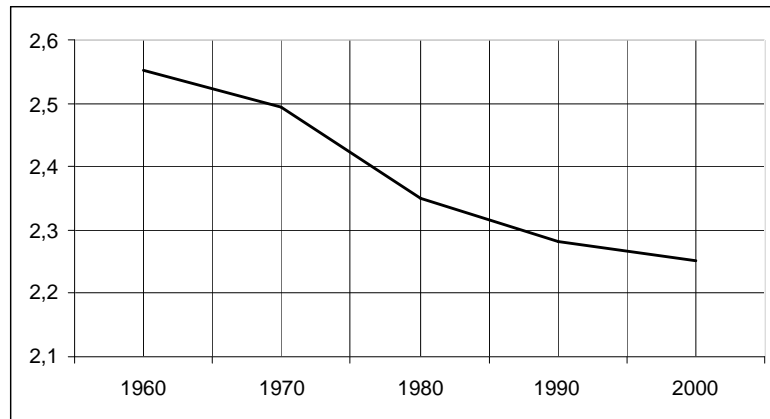


Πηγή: www.betterpublicbuildings.gov.uk

κέντρου πλέον είναι νέοι σε ηλικία και σχετικά υψηλόμισθοι. Οι υπηρεσίες ελεύθερου χρόνου και ψυχαγωγίας που αναπτύχθηκαν στο κέντρο έδωσαν στην πόλη τη δραστήρια ζωή και την ευημερία που έψαχνε. Και όλα αυτά συνοδεύτηκαν από κοινωνική ενσωμάτωση όλων των κοινωνικών τάξεων. Ο Kidd (2005) υποστηρίζει ότι λίγες πόλεις του Ηνωμένου Βασιλείου έχουν πετύχει καλύτερο συνδυασμό ευημερίας και κοινωνικής ενσωμάτωσης από το Μάντσεστερ.

Η δυνατότητα του Μάντσεστερ να σημειώσει μετά από περιόδους πτώσης και πάλι άνοδο στηρίχθηκε τόσο στις παραδοσιακές δυναμικές της οικονομίας και της παραγωγής όσο και στην ανάδειξη της κληρονομιάς και στον τουρισμό, στις πολιτιστικές και καινοτόμες επιχειρήσεις καθώς και στους κλάδους της τεχνολογίας και της μετάδοσης πληροφοριών. Ο Griffin (2005) θέτει το ερώτημα αν αυτή η ανάπτυξη που σημείωσε η πόλη είναι τυχαία, εφήμερη ή μη αιφορική, ερώτημα που θα απαντηθεί μακροχρόνια από την μελλοντική εξέλιξη της πόλης. Το μόνο σίγουρο είναι ότι το μέλλον της στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην εκπαίδευση και τα εκπαιδευτικά ιδρύματα της περιοχής. Το παράδειγμα του Μάντσεστερ μας δείχνει πως είναι δυνατό να βρεθεί μια στρατηγική που μπορεί να οδηγήσει μια πόλη που βρίσκεται σε κρίση και πάλι σε ανοδική τροχιά και μακροπρόθεσμα σε ευημερία.

Διάγραμμα 12: Εξέλιξη πληθυσμού της πόλης του Μάντσεστερ (σε εκ.)



Πηγή: Henderson 2008, Ιδία επεξεργασία

5.2.2 ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ

Το Λίβερπουλ πριν από περίπου έναν αιώνα αποτελούσε την πύλη της Βρετανίας προς τον υπόλοιπο κόσμο, το λιμάνι από όπου περίπου εννέα εκατομμύρια μετανάστες ξεκίνησαν για να βρουν τις πολλά υποσχόμενες περιοχές των Ηνωμένων Πολιτειών, του Καναδά, της Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας. Ωστόσο σύμφωνα με τη Grant (2005) αυτοί που έμειναν πίσω συνιστούσαν τη μόνη πραγματικά πολυεθνική πόλη της Βρετανίας. Το γεγονός ότι για αρκετούς μετανάστες της πόλης αυτή αποτελούσε κατά

κάποιο τρόπο προσωρινό ενδιάμεσο σταθμό αφού σκόπευαν να μετακινηθούν ξανά οδήγησε σε μικρά ποσοστά ιδιοκτησίας.

Οι κύριοι τομείς δραστηριότητας της πόλης ήταν αρχικά το βαμβάκι, η ζάχαρη, οι σκλάβοι και αργότερα,



Πηγή: www.edspphotoblog.com

με την εγκατάσταση των ασφαλιστικών εταιριών, η γραφική εργασία. Ενώ το Μάντσεστερ που εξετάσαμε παραπάνω ήταν μια κατεξοχήν βιομηχανική πόλη, το Λίβερπουλ ήταν την εποχή εκείνη πόλη εμπορίου. Χαρακτηριστικά μπορούμε να

πούμε ότι οι εργαζόμενοι στο λιμάνι της πόλης είχαν περισσότερες ευκαιρίες από τα σκλαβοπάζαρα παρά από την βιομηχανική δραστηριότητα (Grant, 2005).

Η αεροπορική επιδρομή που δέχθηκε η πόλη παρόλο που ήταν η δεύτερη μεγαλύτερη μετά από αυτή του Λονδίνου δεν αναφέρθηκε σαν τέτοια από τον Τύπο γιατί οι Γερμανικές δυνάμεις δεν το επέτρεψαν. Με τη λήξη του πολέμου η παλαιότερη ακμή του Λίβερπουλ ήταν πλέον παρελθόν. Οι υπερατλαντικές μεταφορές σημείωναν πτώση, ενώ δημιουργήθηκαν κάποιες αυτοκινητοβιομηχανίες για να δώσουν δουλειά στους μέχρι τότε ανειδίκευτους λιμενεργάτες. Μόνο τότε η πόλη έλαβε έναν βιομηχανικό χαρακτήρα, ενώ η Grant (2005) σημειώνει ότι περί τα μέσα της δεκαετίας του 1960 η πόλη ανέπτυξε



παράλληλα έντονο πολιτιστικό χαρακτήρα. Ο χαρακτήρας αυτός διατηρήθηκε μέχρι τη δεκαετία του 1980, όταν τριτογενοποιήθηκε η οικονομία του Λίβερπουλ αλλά και του συνόλου της Βρετανίας.

Μετά από αυτή την περίοδο προσωρινής ανάκαμψης, η πόλη σημείωσε για μια ακόμη φορά πτώση. Πλέον η ζωή εκτός της πόλης ακουγόταν σαν αστέιο, ενώ αυξήθηκε η βιαιότητα και η εγκληματικότητα της. Ενώ η νοτιοδυτική Αγγλία βίωνε σημαντική άνοδο με την κυβέρνηση Θάτσερ, το Λίβερπουλ καταστρεφόταν οικονομικά. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι η κύρια εξαγωγή της πόλης ήταν οι άνεργοι που έψαχναν σε άλλες περιοχές της Αγγλίας για δουλειά.

Αναζητώντας τα αίτια της πτώσης αυτής καταλήγουμε στο ότι αυτή οφειλόταν σε έναν αναπόφευκτο παράγοντα: τη γεωγραφική θέση της πόλης στα νοτιοδυτικά της Βρετανίας, η οποία ήταν κατάλληλη μόνο για υπερατλαντικές θαλάσσιες μεταφορές. Ένα τέτοιο λιμάνι δεν είχε πλέον χρησιμότητα στη νέα διαμορφωμένη οικονομία, με καταστροφικές συνέπειες για την πόλη του Λίβερπουλ. Οι προσπάθειες που έγιναν για αντιστροφή της κατάστασης έπεσαν στο κενό. Πολλοί από τους κατοίκους της πόλης

Πηγή: mersey-gateway.org, annefrankguide.net

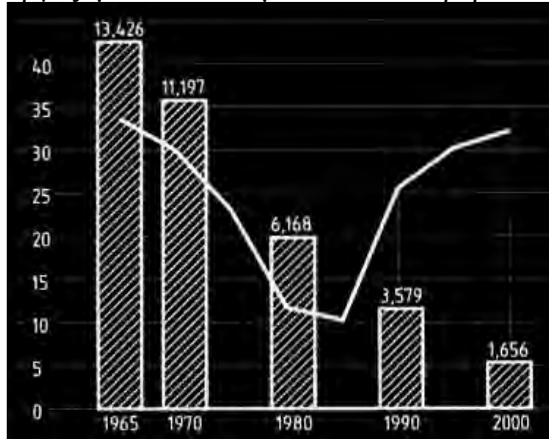
μετεγκαταστάθηκαν σε άλλες πόλεις (π.χ. Μάντσεστερ), ενώ ο πληθυσμός της από περίπου 700.000 κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950 μειώθηκε στους 400.000 μέχρι τη δεκαετία του 1990. Καθώς η πόλη σιγά-σιγά άδειαζε εμφανίστηκαν άδεια χώροι στο κέντρο της πόλης, ενώ και η κίνηση στους δρόμους μειώθηκε δραματικά (Grant, 2005).

Μια ευκαιρία για την πόλη να επανακτήσει μέρος της παλιάς της αίγλης και φήμης ήταν το γεγονός ότι το 2008 το Λίβερπουλ ήταν πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης. Ωστόσο απαιτούνται ακόμα να γίνουν πολλές ενέργειες έτσι ώστε η πόλη να σημειώσει εμφανή σημάδια ανόδου και ευημερίας.



Πηγή: upload.wikimedia.org

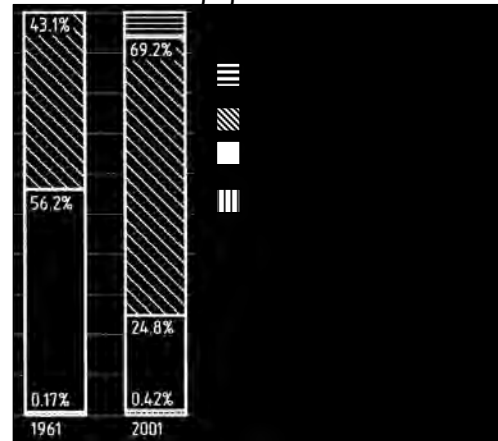
Διάγραμμα 13: Εξέλιξη κίνησης φορτίου (σε εκ. τόνους) και εργαζομένων του λιμανιού του Λίβερπουλ



Αριθμός εργαζομένων

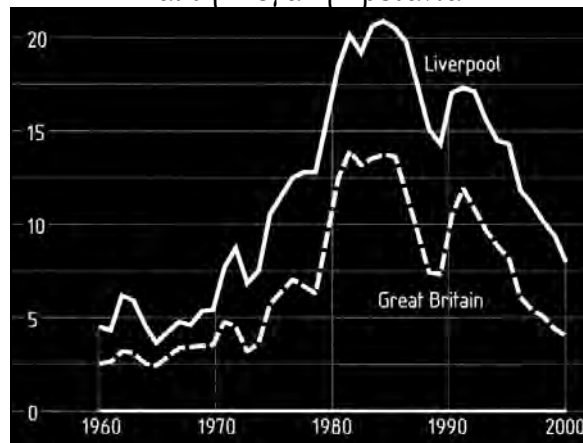
Πηγή: Department for Transport, Oswalt 2005

Διάγραμμα 14: Απασχόληση στο Λίβερπουλ



Πηγή: Στοιχεία απογραφών, Oswalt 2005

Διάγραμμα 15: Εξέλιξη ανεργίας στο Λίβερπουλ και τη Μεγάλη Βρετανία



Πηγή: Εκδόσεις Υπουργείου Απασχόλησης, Oswalt 2005

5.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΙΒΑΝΟΒΟ

Κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα στην ευρύτερη περιοχή του ποταμού Βόλγα δραστηριοποιούνταν μεγάλος αριθμός εργοστασίων υφασμάτων. Οι εργαζόμενοι τους θεωρούνταν μορφωμένοι και ιδιαίτερα ενεργοί, γεγονός που απέδωσε στο Ιβάνοβο της Ρωσίας το χαρακτηρισμό της «τρίτης πρωτεύουσας του Ρωσικού προλεταριάτου», μετά φυσικά τη Μόσχα και την Αγία Πετρούπολη (Kil, 2005). Η σημαντική ανάπτυξη που σημείωσε κατά τη διάρκεια της



Πηγή: www.russiatrek.org

δεκαετίας του 1930 η περιοχή λόγω της δραστηριοποίησης της στον κλάδο της κλωστοϋφαντουργίας³⁶ άφησε πίσω αναπτυξιακά τις γειτονικές της περιοχές. Οι αναπτυξιακές επιλογές της κυβέρνησης δεν συμπεριλάμβαναν την ελαφριά βιομηχανία και παρόλο που δημιουργήθηκαν κάποιες νέες επιχειρήσεις είχαν ήδη αρχίσει να εμφανίζονται τα αποτελέσματα

της αποβιομηχάνισης. Ενώ άλλες πόλεις της Ρωσίας κατά την περίοδο 1928-1940 σημείωναν σημαντική αύξηση της βιομηχανικής τους δραστηριότητας, το Ιβάνοβο δεν ακολουθούσε αντίστοιχες τάσεις λόγω του μη εκσυγχρονι-



Πηγή: www.wikipedia.org

σμού των υποδομών του. Έτσι ενώ οι υπόλοιπες περιοχές προσαρμόζονταν στα νέα δεδομένα, το Ιβάνοβο συνέχισε να δραστηριοποιείται στους σχετικούς με την κλωστοϋφαντουργία και την υποστήριξη της κλάδους, χωρίς ωστόσο να παρουσιάζει ιδιαίτερα αυξημένη εμπορική δραστηριότητα λόγω της μη ευνοϊκής της γεωγραφικής της θέσης (Brade and Treivish 2005, Kil 2005).

³⁶ Η περιοχή ήταν γνωστή επίσης ως «Μάντσεστερ της Ρωσίας», καθώς ήταν υπεύθυνη για το ένα δεύτερο της παραγωγής υφασμάτων όλης της Ρωσίας (Kil, 2005).

Η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής στηρίχθηκε στην προσπάθεια αύξησης της μαζικής παραγωγής της μέσω της απόλυτης εξειδίκευσής στον κλάδο της κλωστοϋφαντουργίας. Μάλιστα, όπως υποστηρίζουν οι Brade και Treivish (2005), το 1980 ο κλάδος ήταν υπεύθυνος για το ένα τρίτο της συνολικής παραγωγής της περιοχής, τροφοδοτώντας ακόμα και το Μάντσεστερ το οποίο όπως είδαμε και παραπάνω παλαιότερα δραστηριοποιούταν στην παραγωγή υφασμάτων και στη συνέχεια ακολούθησε άλλη κατεύθυνση. Παρόλο που ήταν φανερό ότι κατά τη Σοβιετική περίοδο η παραγωγή του Ιβάνοβο έπεφτε σε σχέση με άλλες γειτονικές περιοχές, δεν είχε λάβει σε καμία περίπτωση διαστάσεις κρίσης. Οι Brade και Treivish (2005) αναφέρουν ότι η πτώση του κλάδου αποτρεπόταν λόγω της υψηλής ζήτησης της παραγωγής, ενώ ο Kil (2005) συμπληρώνει ότι το γεγονός αυτό οφειλόταν και στην προώθηση της κεντρικής διοίκησης. Χαρακτηριστικό ήταν το γεγονός ότι ο κλάδος απασχολούσε κυρίως γυναίκες, με χαμηλές απολαβές σε σχέση με τις υπόλοιπες γειτονικές περιοχές³⁷. Νεαρές σε ηλικία γυναίκες κατέφθαναν από όλη τη Σοβιετική Ένωση για να βρουν δουλειά στα εργοστάσια κλωστοϋφαντουργίας του Ιβάνοβο³⁸.

Η βιομηχανοποίηση που άρχισε τη δεκαετία του 1930 καθώς και η εισροή χιλιάδων μεταναστών που ακολούθησε δημιούργησε ωστόσο ζήτημα έλλειψης κατοικιών και αποτελεί ακόμα και σήμερα το μεγαλύτερο πρόβλημα των πόλεων της περιοχής. Στην αρχή του 20^{ου} αιώνα οι πόλεις χαρακτηρίζονταν από μερικά κτίρια σημαντικής ρωσικής αρχιτεκτονικής, το πλήθος των βιομηχανικών εγκαταστάσεων, τα μεγαλοπρεπή σπίτια των εργοστασιαρχών και τις φτωχές κατοικίες των εργατών, ενώ τότε χρειάστηκε για πρώτη φορά να δημιουργηθούν δημοτικά κτίρια κατοικίας (Kil, 2005). Την περίοδο 1929-1941 χτίστηκαν συνολικά 457.000 τετραγωνικά μέτρα κατοικιών, κατοικίες που ακόμα και σήμερα χαρακτηρίζουν το αστικό τοπίο, ενώ μόνο από το 1960 και μετά, με την εισαγωγή της τεχνολογίας κατασκευής ψηλότερων κτιρίων, τα περισσότερα νοικοκυριά είχαν πλέον τη δυνατότητα να κατοικούν σε διαμερίσματα της ιδιοκτησίας τους. Ωστόσο ακόμα και σήμερα αρκετές οικογένειες βρίσκονται στην αναμονή για κάποιο δημοτικό διαμέρισμα, τα οποία ωστόσο βρίσκονται σε κακή κατάσταση λόγω της παλαιότητας τους (Brade and Treivish, 2005).

³⁷ Μάλιστα το ποσοστό των γυναικών που απασχολούταν στον κλάδο της κλωστοϋφαντουργίας την περίοδο μεταξύ των δύο Παγκοσμίων Πολέμων ανερχόταν στο 25%, ποσοστό που έφτασε τα επίπεδα του 90% μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (Brade and Treivish, 2005).

³⁸ Παρόλες τις προσπάθειες να μειωθούν αυτές οι τάσεις, το 2002 ο συνολικός πληθυσμός των γυναικών των πόλεων της περιοχής ήταν κατά 25% μεγαλύτερος από των ανδρών (Brade and Treivish, 2005).

Οι κοινωνικές μεταβολές που σημειώθηκαν από το 1990 και μετά και η κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης σήμαναν το τέλος της εξειδίκευσης της παραγωγικής διαδικασίας των περιοχών της. Η περιοχή είχε πλέον να αντιμετωπίσει τον αυξημένο ανταγωνισμό της Τουρκίας και της Ανατολικής Ασίας, ενώ και οι περιοχές από τις οποίες γινόταν μέχρι τότε η προμήθεια πρώτων υλών ανήκαν πλέον σε άλλες χώρες με αποτέλεσμα η εισαγωγή τους να είναι ιδιαίτερα ακριβή (Kil, 2005). Ουσιαστικά για πολλές πόλεις της Ρωσίας αυτό σήμαινε αποπροσανατολισμό και οικονομική απομόνωση. Η ανυπαρξία του κράτους βρήκε την τοπική αυτοδιοίκηση και τις επιχειρήσεις ανέτοιμες να αναλάβουν τα ηνία και τις ευθύνες τους. Από το 1990 και μετά, σε συνδυασμό με το άνοιγμα που σημείωσε η Ρωσική αγορά διεθνώς με το τέλος της οικονομικής της απομόνωσης, οι πόλεις κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν ποικίλες κοινωνικοοικονομικές μεταβολές. Πιο συγκεκριμένα, η εξέλιξη αυτή σήμαινε για το Ιβάνοβο κατάρρευση της παραγωγής και των δικτύων πωλήσεων του λόγω του σκληρού ανταγωνισμού που αντιμετώπιζε (Brade and Treivish, 2005). Άμεση συνέπεια ήταν η συνολική παραγωγή της περιοχής να σημειώσει κατακόρυφη πτώση και να ανέρχεται πλέον στο ένα πέμπτο της συνολικής παραγωγής του 1980. Πάνω από τις μισές θέσεις εργασίας χάθηκαν με την ανεργία το 1998 να αγγίζει τα επίπεδα του 18,6% (περίπου 110.000 άνεργοι)³⁹. Αρκετά εργοστάσια πλέον δεν μπορούσαν να πληρώσουν τους εργαζομένους τους και έκλειναν το ένα μετά το άλλο βυθίζοντας στη φτώχεια όλη την περιοχή, ενώ όσα συνέχισαν να παράγουν λειτουργούσαν μόνο περιστασιακά (Kil, 2005).

Παρόλη όμως την πτώση της πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής του Ιβάνοβο και την όποια φυγή των κατοίκων του κυρίως προς την Μόσχα (12% του πληθυσμού μέχρι το 1990), μετανάστες συνέχιζαν να καταφθάνουν στην περιοχή. Οι Brade και Treivish (2005) υποστηρίζουν ότι το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι η περιοχή ήταν μέχρι το 1990 παραδοσιακά τόπος προτίμησης για τους μετανάστες οι οποίοι προσπαθούσαν να ξεφύγουν από τα προβλήματα που εμφάνιζαν οι περιοχές στα ανατολικά που βρίσκονταν ακόμα πιο μακριά από τη Μόσχα. Εξάλλου το γεγονός ότι το Ιβάνοβο βρισκόταν σε μικρότερη απόσταση από την τελευταία τους έκανε να πιστεύουν ότι εδώ θα έβρισκαν θέσεις εργασίας σε συνδυασμό με οικονομικές λύσεις κατοικίας. Ωστόσο η μείωση του πληθυσμού της περιοχής λόγω της φυγής των

³⁹ Χαρακτηριστικότατο παράδειγμα αποτελεί στην πόλη της περιοχής του Ιβάνοβο, Yuzha, η ανεργία έφτασε το τρομακτικό ποσοστό 39%. Μάλιστα το κλείσιμο του εργοστασίου πάνω στο οποίο στηριζόταν το σύνολο της παραγωγής της συγκεκριμένης πόλης, γεγονός που συνέβη και άλλες πόλεις της περιοχής, απλά σήμανε την απόλυτη οικονομική καταστροφή της (Kil, 2005).

ντόπιων κατοίκων προς τη Μόσχα και της γήρανσης του πληθυσμού δεν αντισταθμιζόταν από την έλευση μεταναστών. Μάλιστα το 2000 μόνο το 15% της μείωσης του πληθυσμού αντισταθμίστηκε από την έλευση μεταναστών, ενώ το επόμενο έτος η μετανάστευση μειώθηκε κι άλλο⁴⁰.

Από την άλλη στο Ιβάνοβο δεν υπήρχαν κενές κατοικίες, με τα περισσότερα κτίρια να είναι σε κακή κατάσταση και μη κατοικήσιμα. Από τα συνολικά 8.557.000 τετραγωνικά μέτρα κατοικιών, το 20% χαρακτηρίζονταν ως ασταθείς κατασκευές, ενώ το 10% αυτών επικίνδυνες. Η αύξηση που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια στα τετραγωνικά που αναλογούν σε κάθε κάτοικο (από 17,4 τετρ. το 1995 σε 19,1 το 2001) οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στη μείωση του πληθυσμού (Brade and Treivish, 2005).

Η πτώση που σημείωσε στην περιοχή ο κλάδος των υφασμάτων δεν φαίνεται να πτόησε τους κατοίκους της, οι οποίοι πιστεύουν ακόμη ότι ο κλάδος μπορεί να αναγεννηθεί, μέσω του εκσυγχρονισμού της τεχνολογίας και την παραγωγή νέων αγαθών, και να φέρει και πάλι την ανάπτυξη.



Πηγή: www.msstroy.ru

Γι αυτό το λόγο υποστηρίζουν ότι η περιοχή θα πρέπει να συνεχίσει να εξειδικεύεται στο συγκεκριμένο κλάδο δραστηριότητας. Από την άλλη υπάρχουν και απόψεις οι οποίες υποστηρίζουν ότι η περιοχή θα πρέπει να στραφεί προς τις επιστήμες, την εκπαίδευση και την παροχή υπηρεσιών. Άλλωστε το πρώτο βήμα έχει ήδη γίνει με τη μετατροπή ορισμένων πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε κέντρα εμπορίου και ψυχαγωγίας, τα οποία δημιουργήθηκαν εδώ καθώς η εξασφάλιση κατάλληλου χώρου στη Μόσχα έγινε δύσκολη υπόθεση. Ωστόσο αυτός ο τύπος ανάπτυξης προϋποθέτει επένδυση κεφαλαίου και αντίστοιχη ζήτηση. Το μόνο σίγουρο είναι ότι σήμερα η

⁴⁰ Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι τα στοιχεία περί μετανάστευσης δεν είναι μας δίνουν καθαρή εικόνα καθώς πολλοί ήταν αυτοί που μετακινούνταν χωρίς να το δηλώνουν στις τοπικές αρχές, ενώ άλλοι μετακινούνταν προσωρινά (εβδομαδιαία ή εποχικά) και επέστρεφαν. Μάλιστα η εποχική μετακίνηση, η οποία έπαιρνε τη μορφή προαστιοποίησης, ήταν προνόμιο των πιο «πλουσίων» και λειτουργούσε ως πρόσκαιρη φυγή από την πόλη (Brade and Treivish, 2005).

οικονομία της περιοχής έχει σταθεροποιηθεί και αυτό συνέβη πρώτα από όλα λόγω του ότι κάποιες επιχειρήσεις της ελαφριάς βιομηχανίας κατάφεραν να επανατοποθετηθούν στην αγορά. Ωστόσο το επίπεδο σταθεροποίησης της οικονομίας είναι ιδιαίτερα χαμηλό και αυτό γίνεται φανερό από το ότι στην περιοχή οι μισθοί των εργαζομένων είναι εξαιρετικά χαμηλοί. Επίσης, τη σταθεροποίηση της οικονομίας μας δείχνουν και τα ποσοστά ανεργίας της περιοχής, τα οποία έχουν μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια (οι άνεργοι της πόλης του Ιβάνοβο από πάνω από 20.000 το 1996 έγιναν μόλις 200 το 2002) (Brade and Treivish, 2005).

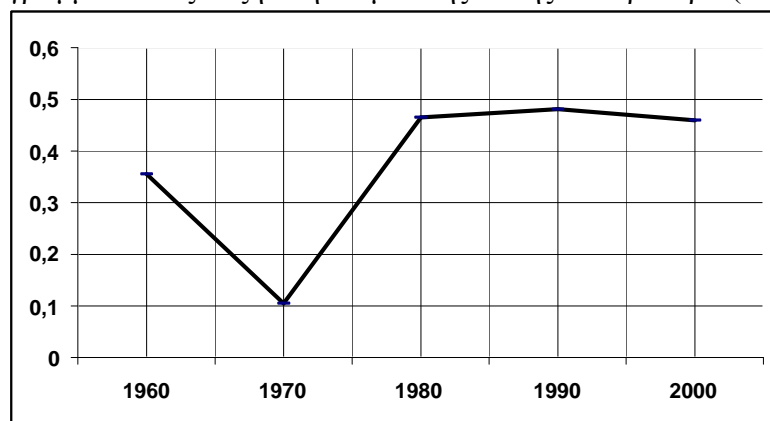
Ίσως η αναπτυξιακή στρατηγική της περιοχής θα πρέπει να στηριχθεί στο συνδυασμό των δύο παραπάνω απόψεων. Ωστόσο η έλλειψη κατάλληλου και συμφέροντος οικονομικά χώρου για ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με



Πηγή: www.care2.com

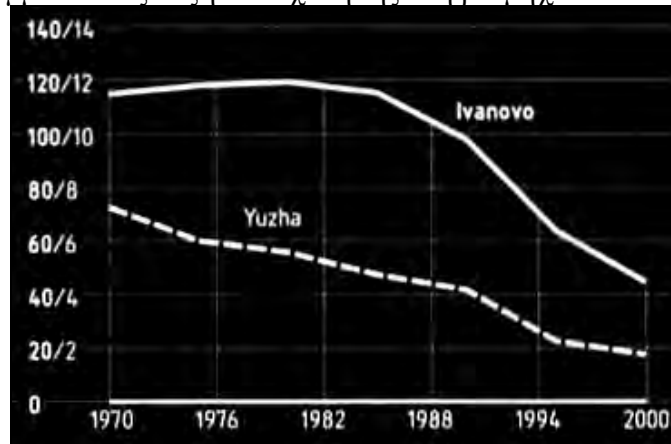
την έλλειψη θεσπισμένων όρων σχετικά με τη χρήση της γης θέτει εμπόδια στους εν δυνάμει επενδυτές παρακωλύοντας την ανοδική πορεία της οικονομίας.

Διάγραμμα 16: Εξέλιξη πληθυσμού της πόλης του Ιβάνοβο (σε εκ.)



Πηγή: Henderson 2008, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 17: Εξέλιξη απασχόλησης στη βιομηχανία του Ιβάνοβο



Πηγή: Στοιχεία απογραφών, Oswalt 2005

Μελετώντας τα παραπάνω παραδείγματα ενισχύεται η άποψη ότι οι πόλεις αποτελούν ζωντανούς οργανισμούς που εξελίσσονται ανοδικά ή πτωτικά ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στο άμεσο αλλά και έμμεσο περιβάλλον τους και το βαθμό στον οποίο προσαρμόζονται σε αυτές, αποτελώντας ουσιαστικά το επίπεδο στο οποίο πραγματοποιείται ο κοινωνικός και οικονομικός παγκόσμιος μετασχηματισμός. Συμπεραίνουμε ότι σε κάθε μια από τις περιπτώσεις που μελετήσαμε (Ντιτρόιτ, Μάντσεστερ/Λίβερπουλ και Ιβάνοβο) ο μετασχηματισμός είναι αποτέλεσμα του συνδυασμού των παραγόντων που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. ενότητα 4.2), αλλά και τριών ευρύτερων διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα παγκοσμίως: α) της αποβιομηχάνισης των αστικών οικονομιών (π.χ. μετεγκατάσταση των αυτοκινητοβιομηχανιών του Ντιτρόιτ και τερματισμός της λειτουργίας των εργοστασίων υφασμάτων στο Μάντσεστερ και το Ιβάνοβο), β) της αποσυγκέντρωσης των παλαιότερων πόλεων (π.χ. προαστιοποίηση του Ντιτρόιτ και του Μάντσεστερ, μετακίνηση πληθυσμού από το Ιβάνοβο προς άλλες πόλεις) και γ) της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας (ανταγωνισμός άλλων περιοχών σε όλα τα παραδείγματα). Οι ανοδικές ή πτωτικές εξελικτικές τάσεις των πόλεων που εξετάστηκαν φαίνονται και από τα διαγράμματα εξέλιξης του πληθυσμού, της ανεργίας κλπ που παρατέθηκαν σε κάθε περίπτωση και που μοιάζουν με το παράδειγμα του κύκλου ζωής ενός υποτιθέμενου προϊόντος της ενότητας 4.1 (διάγραμμα 7).

Σε κάθε μια από τις παραπάνω περιπτώσεις είδαμε ότι έγιναν προσπάθειες αντιστροφής της κατάστασης κρίσης στην οποία επήλθε η εκάστοτε πόλη. Σε άλλες περιπτώσεις αυτές οι προσπάθειες έχουν φέρει θετικά αποτελέσματα, όπως στο

Μάντσεστερ, ενώ σε άλλες δεν έχουν φέρει ακόμη αποτελέσματα, όπως στο Ντιτρόιτ, το Λίβερπουλ και το Ιβάνοβο. Εξάλλου τα αποτελέσματα μιας στρατηγικής συνήθως δεν φαίνονται αμέσως αλλά μακροχρόνια, μετά από ένα εύλογο χρονικό διάστημα εφαρμογής της. Σε καμία περίπτωση οι policy makers δεν θα πρέπει να εφησυχάζουν, αλλά να παρατηρούν τις αλλαγές που σημειώνει το διεθνές κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, να προβλέπουν τον τρόπο με τον οποίο οι μεταβολές αυτές θα επηρεάσουν τις πόλεις και να σχεδιάζουν εναλλακτικές ή συμπληρωματικές στρατηγικές, με σκοπό την εξασφάλιση της ανάπτυξής τους πάντα μέσα στα πλαίσια της αειφορίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, από την αρχή της ανθρωπότητας η πόλη ακολουθεί την ιστορία του ανθρώπου, ενώ παράλληλα μεταβάλλεται και ο σχετικός της ρόλος στην παραγωγική διαδικασία. Η μορφή και το μέγεθός της, η συγκρότηση και οι λειτουργίες που λαμβάνουν χώρα σε αυτή καθώς και ο ρόλος που παίζει στην όλη παραγωγική διαδικασία, αντικατοπτρίζουν το κοινωνικό και οικονομικό υπόβαθρο και τη δομή της εκάστοτε κοινωνίας. Γίνεται φανερό, λοιπόν, ότι ουσιαστικές αλλαγές στην πόλη παρατηρούνται μόνο μετά από ριζικές αλλαγές στην κοινωνικοοικονομική της βάση, αλλαγές τις οποίες φέρνει για παράδειγμα η τεχνολογική εξέλιξη και η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου. Τα τελευταία χρόνια έχουν σημειωθεί σε διεθνές επίπεδο σημαντικές αλλαγές λόγω της διεθνοποίησης των οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και λόγω των μεταβολών στην παραγωγική διάρθρωση των οικονομιών, επηρεάζοντας την εσωτερική δομή και λειτουργία των πόλεων αλλά και τις μεταξύ τους σχέσεις.

Ο συνδυασμός αυτών των διεθνών οικονομικών, δημογραφικών, τεχνολογικών και πολιτικών αλλαγών επηρεάζει σημαντικά την κοινωνικοοικονομική δομή, με την αστική κοινωνία να είναι αυτή που επηρεάζεται περισσότερο από τον μετασχηματισμό. Κατά τη διάρκεια των αιώνων οι πόλεις αναπτύσσονται βάσει αυτού του συνεχούς μετασχηματισμού με τις τελευταίες να διαδέχονται διαχρονικά η μια την άλλη στις πρώτες θέσεις της κατάταξης των πόλεων. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε την πόλη του Λονδίνου, το οποίο μέχρι τον 18^ο αιώνα είχε ξεπεράσει κάθε άλλη δυτική πόλη με πληθυσμό ενός εκατομμυρίου κατοίκων. Στον 20^ο αιώνα κυριάρχησε η Νέα Υόρκη, ενώ σήμερα στον εικοστό πρώτο αιώνα το Τόκιο, το Σάο Πάολο και το Μεξικό έχουν πάνω από δέκα εκατομμύρια κατοίκους (Kantor and Savitch, 2002).

Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε, και δεδομένου του γεγονότος ότι η πόλη αποτελεί ένα κοινωνικό φαινόμενο που εξελίσσεται με το πέρασμα του χρόνου, διαπιστώνουμε ότι οι πόλεις εμφανίζουν κύκλους ζωής που σχετίζονται με τις επιδράσεις της κοινωνικοοικονομικής τους δομής. Σύμφωνα με αυτούς το επίπεδο ανάπτυξης των πόλεων μπορεί να ξεκινάει από απόλυτη ακμή, να παρακμάζει και στη συνέχεια να σημειώνει και πάλι άνοδο με αντίστοιχες συνέπειες στην ευημερία τους (επιχειρήσεων και κατοίκων), όπως είδαμε και στις μελέτες περίπτωσης που εξετάσαμε στο κεφάλαιο 5. Οι παράγοντες που οδηγούν σε αυτούς τους κύκλους ζωής και επηρεάζουν καθοριστικά τη γένεση νέων, την ανάπτυξη των ήδη υφιστάμενων ή ακόμη και τον αφανισμό πόλεων είναι κυρίως γεωπολιτικοί, οικονομικοί δημογραφικοί,

φυσικοί-γεωγραφικοί και πολιτιστικοί, ενώ σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτή παίζουν και οι πολιτικές ολοκλήρωσης του χώρου αλλά και οι πολιτικές χωροθέτησης, πολεοδόμησης και ανάπτυξης. Τις περισσότερες φορές τις εξελικτικές τάσεις των πόλεων καθορίζει ένας συνδυασμός των παραγόντων αυτών, όπως φάνηκε και από τα παραδείγματα του Ντιτρόιτ, των Μάντσεστερ/Λίβερπουλ καθώς και του Ιβάνοβο, με τους οικονομικούς ωστόσο παράγοντες να πρωταγωνιστούν όταν οι πόλεις δεν επηρεάζονται από ακραίες καταστάσεις όπως π.χ. φυσικές καταστροφές. Μάλιστα σύμφωνα με έρευνες που έχουν εκπονηθεί, στους παράγοντες που έχουν άμεσο οικονομικό αντίκτυπο και αποτελούν τους κύριους υποκινητές της ανόδου και της πτώσης των πόλεων συμπεριλαμβάνονται η ανάπτυξη των δυνατοτήτων της τοπικής αγοράς, η βελτίωση του συστήματος των μεταφορών και η συνεπαγόμενη μείωση του μεταφορικού κόστους καθώς και η βελτίωση της ποιότητας του εργατικού δυναμικού και η διάχυση της γνώσης (Henderson, 2006). Σύμφωνα με τις ίδιες έρευνες, η συμβολή των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης στην ανάπτυξη των πόλεων δεν έχει ακόμα γίνει απολύτως ξεκάθαρη. Το συγκεκριμένο ζήτημα αποτελεί τροφή για μελλοντικές έρευνες, ενώ σε αυτό το σημείο δημιουργείται και ερώτημα σχετικά με το είδος των πολιτικών και τις κατευθύνσεις που αυτές θα προβλέπουν για το μέλλον των πόλεων και την ανάπτυξή τους.

Ακόμα και αν δεχτούμε ότι οι πολιτικές δεν επιτυγχάνουν τον ίδιο βαθμό επίδρασης με τους υπόλοιπους παράγοντες που παρουσιάστηκαν, εξακολουθούν να αποτελούν ένα από τα λίγα εργαλεία που έχουμε στα χέρια μας στην προσπάθειά μας να ελέγξουμε την εξέλιξη των πόλεων και να εξασφαλίσουμε τη μελλοντική ευημερία τους. Τα τελευταία χρόνια η τριτογενοποίηση της οικονομίας οδηγεί τους policy makers σε πολιτικές που σχετίζονται όλο και περισσότερο με την εικόνα των πόλεων και με δραστηριότητες αναψυχής και ελεύθερου χρόνου με σκοπό την αντιστροφή των τάσεων πληθυσμιακής εξόδου από αυτές και συρρίκνωσης της παραγωγικής τους βάσης μέσω της προώθησης του αστικού τουρισμού και της προσέλκυσης επισκεπτών. Ωστόσο αυτό δεν σημαίνει δεν θα πρέπει να περιλαμβάνεται μέριμνα και για τους υπόλοιπους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Εξάλλου η ιστορία έχει δείξει ότι όσες πόλεις δραστηριοποιούνταν σε μια και μόνο δραστηριότητα η οποία σημείωσε πτώση βρέθηκαν σε δυσμενέστατη θέση και εμφάνισαν ιδιαίτερες δυσκολίες στο να επανακάμψουν και να επανεπενταχθούν στις αγορές. Αντιθέτως όσες πόλεις δραστηριοποιούνταν έχοντας δυναμική παραγωγή σε περισσότερους κλάδους, ασχέτως

αν εξειδικεύονταν σε κάποιον συγκεκριμένα, εμφάνισαν μεγαλύτερες δυνατότητες επανάκαμψης.

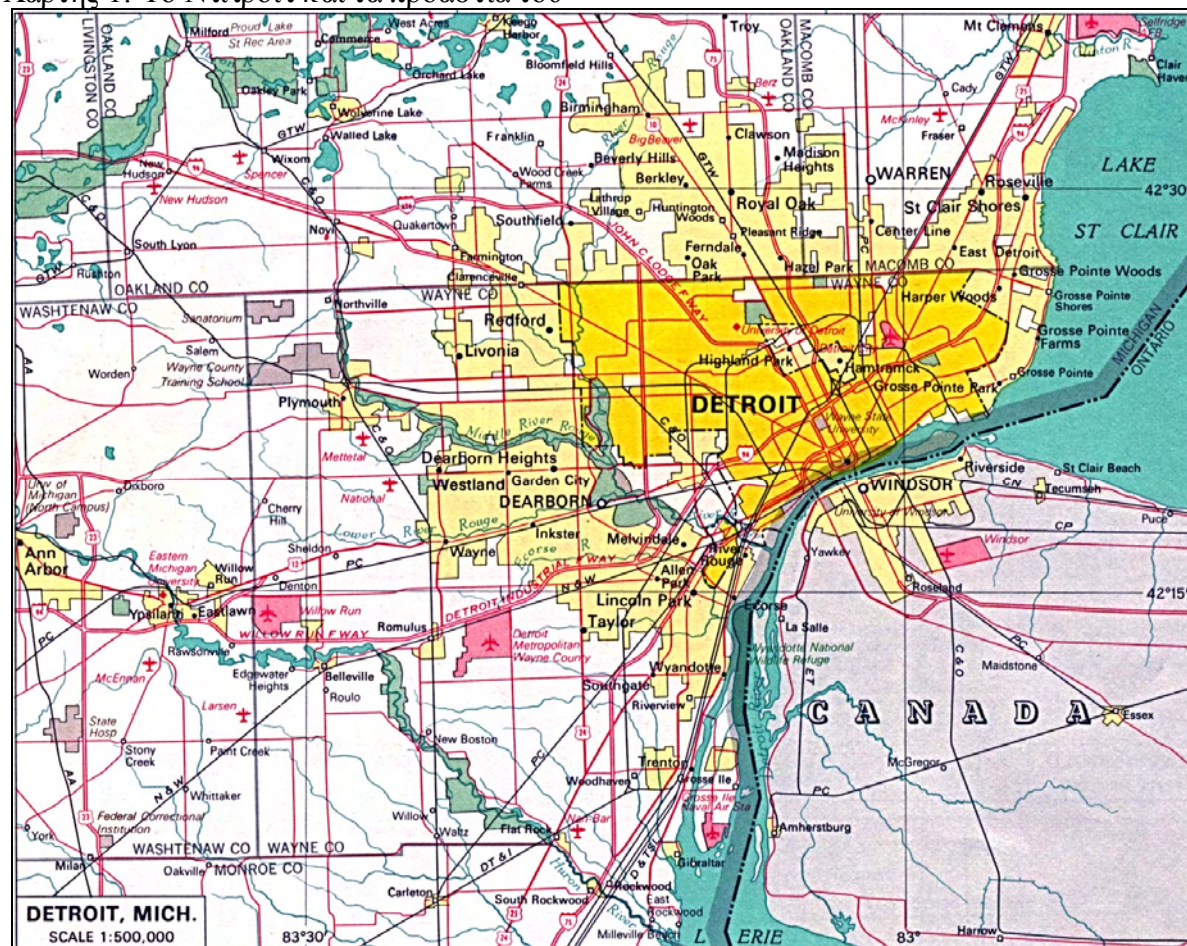
Η κάθε πόλη αποτελεί ζωντανό οργανισμό και συνάμα ξεχωριστή περίπτωση με δικά της χαρακτηριστικά (πλεονεκτήματα, μειονεκτήματα, ευκαιρίες και απειλές) γεγονός που σημαίνει ότι σε κάθε πόλη δεν μπορεί να εφαρμοστεί η ίδια προσέγγιση αντιμετώπισης. Αυτό σημαίνει ότι δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να δημιουργηθεί μια στρατηγική την οποία θα πρέπει να ακολουθήσουν όλες οι πόλεις και να αντιμετωπίσουν τις πτωτικές τους τάσεις, απλά και μόνο γιατί δεν θα είναι επιτυχής. Μια τέτοια στρατηγική-πρότυπο μπορεί μόνο να βοηθήσει σαν βάση διαμόρφωσης νέων ξεχωριστών για κάθε περίπτωση στρατηγικών. Έτσι θα πρέπει οι εκάστοτε ιθύνοντες του αστικού στρατηγικού σχεδιασμού να καταλήξουν σε μια προσαρμοσμένη στα δεδομένα της περιοχής αναφοράς τους πολιτική προς εφαρμογή και μετά την εφαρμογή της να ανατρέχουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα σε ενέργειες ανατροφοδότησης της με νέα δεδομένα σχετικά με τον τρόπο αντίδρασης της πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής της στην πολιτική. Σε αυτή την προσπάθεια μπορούν να βοηθήσουν οι συνεργασίες και η δικτύωση με άλλες πόλεις στα πλαίσια της παρακολούθησης άλλων ανάλογων περιπτώσεων, των πολιτικών που ακολουθήθηκαν και των αποτελεσμάτων που αυτές είχαν, μαθαίνοντας από αυτές.

Από όλα τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι οι πόλεις, στις οποίες διαδραματίζεται το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγικής διαδικασίας ενώ αποτελούν και τους πυλώνες του πολιτισμού, είναι ουσιαστικά το επίπεδο στο οποίο πραγματοποιείται ο κοινωνικός και οικονομικός παγκόσμιος μετασχηματισμός. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι οι πόλεις μεταβάλλονται συνεχώς, αναδιαμορφώνοντας την παραγωγική τους βάση και προσαρμόζοντας το φυσικό τους περιβάλλον. Καταλήγοντας συμπεραίνουμε ότι ο μετασχηματισμός αυτός είναι αποτέλεσμα των παραγόντων που αναφέρθηκαν παραπάνω, αλλά και τριών ευρύτερων διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα παγκοσμίως: α) της αποβιομηχάνισης των αστικών οικονομιών, β) της αποσυγκέντρωσης των παλαιότερων πόλεων και γ) της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Οι πόλεις δεν είναι απαραίτητως οι παθητικοί παραλήπτες αυτής της αλλαγής, αλλά έχουν την ικανότητα να καθοδηγήσουν και να διαμορφώσουν ως ένα βαθμό το αντίκτυπό της. Ο βαθμός με τον οποίο μπορούν οι πολιτικές αυτές να συμβάλλουν στην αστική ανάπτυξη θα πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω. Αυτή η προσπάθεια μπορεί να διαφέρει από πόλη σε πόλη, αλλά θα πρέπει να είναι σε κάθε περίπτωση παρούσα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

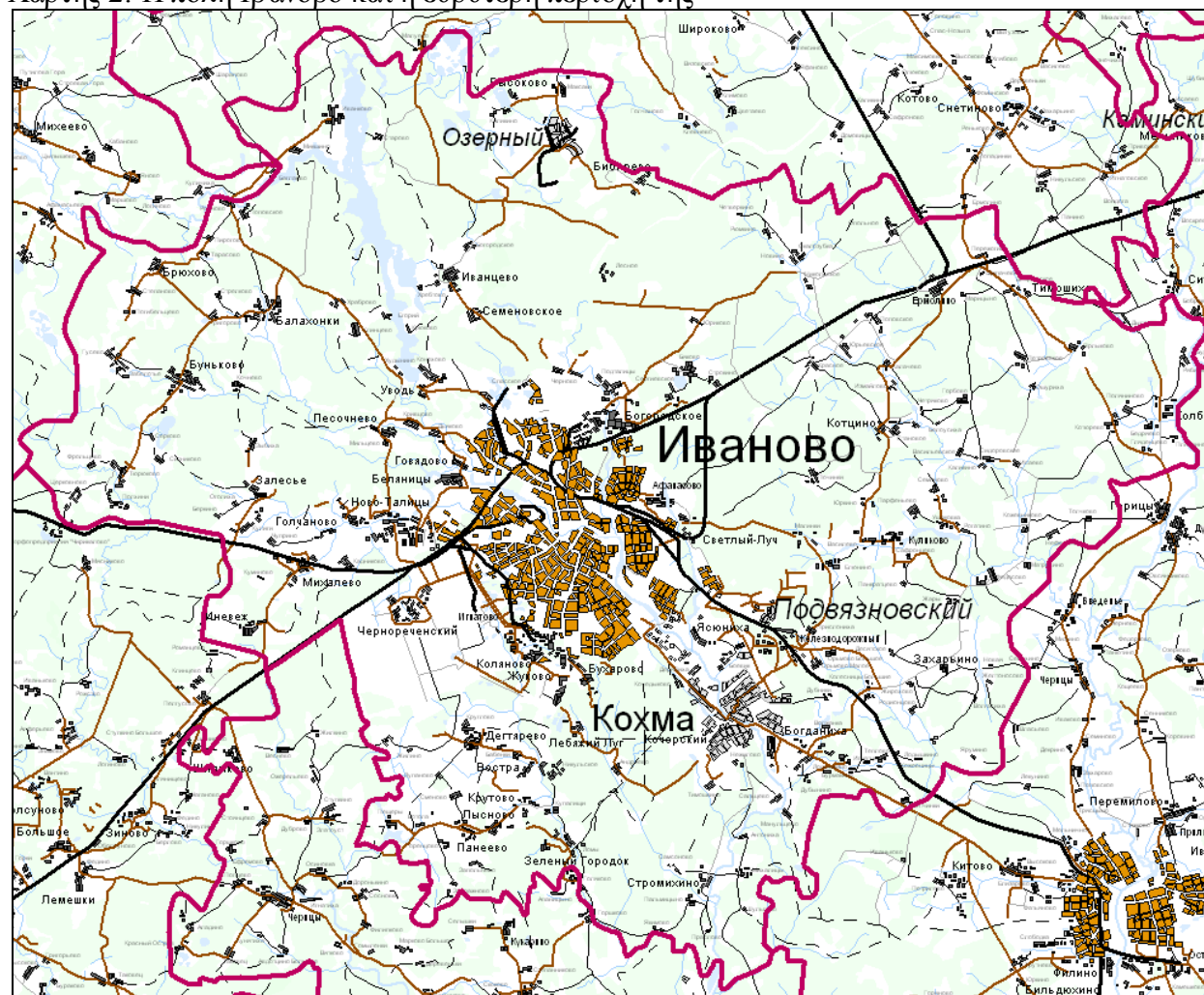
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΧΑΡΤΕΣ ΠΟΛΕΩΝ

Χάρτης 1: Το Νιατρίτ και τα προάστιά του



Πηγή: images.statemaster.com

Χάρτης 2: Η πόλη Ιβάνοβο και η ευρύτερη περιοχή της

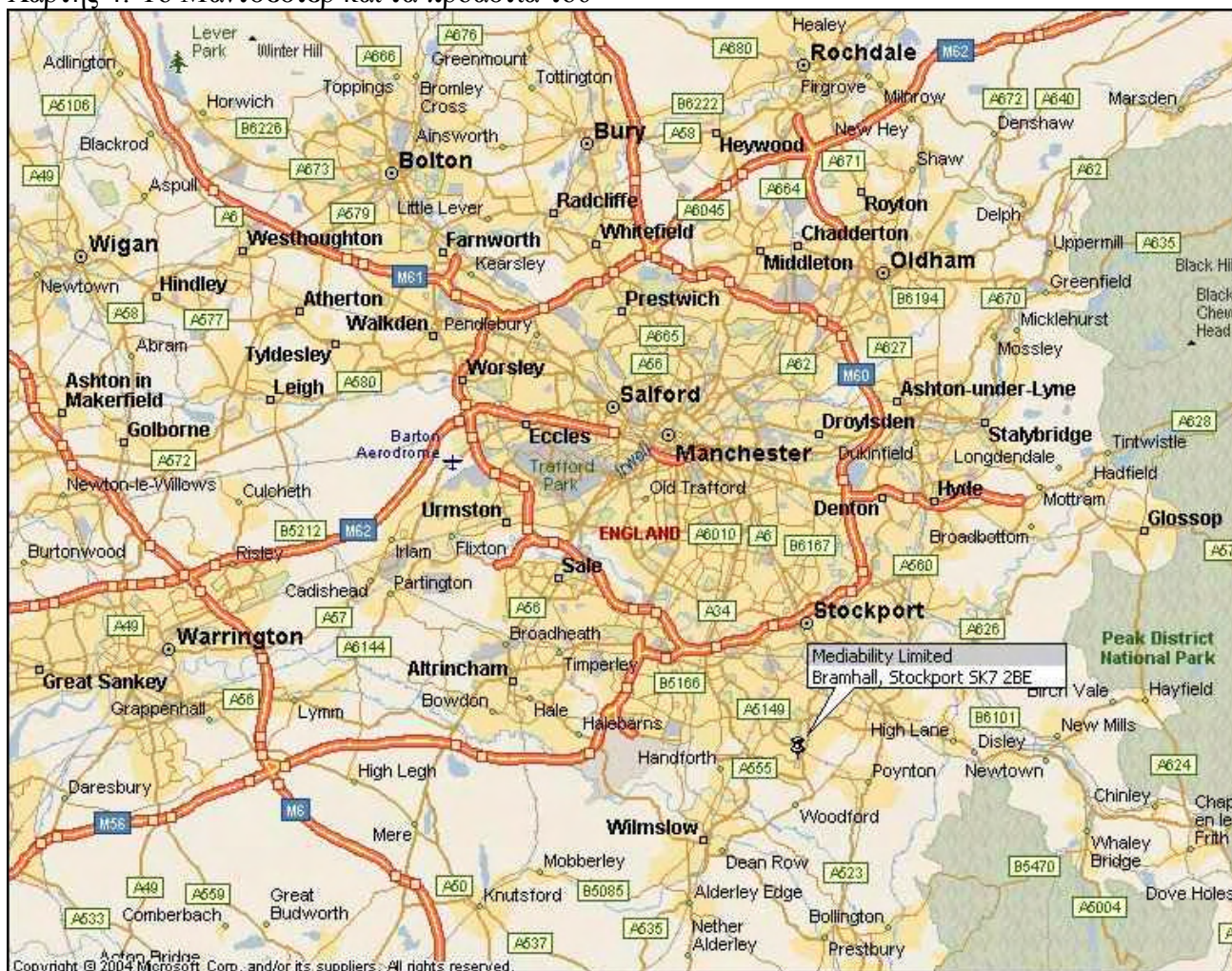


Πηγή: www.welt-atlas.de

Χάρτης 3: Το Λίβερπουλ και η ευρύτερη περιοχή του

Πηγή: www.merseydesigngroup.co.uk

Χάρτης 4: Το Μάντσεστερ και τα προάσιά του



Πηγή: www.mediability.co.uk

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ

Πίνακας 1: Οι 100 μεγαλύτερες πόλεις σήμερα (core city)

Κατάταξη	Πόλη/Χώρα	Χώρα	Πληθυσμός
1	SEOUL	South Korea	10,231,000
2	São Paulo	Brazil	10,009,000
3	Bombay	India	9,925,000
4	JAKARTA	Indonesia	9,373,000
5	Karachi	Pakistan	9,339,000
6	MOSKVA (Moscow)	Russia	8,297,000
7	Istanbul	Turkey	8,260,000
8	MEXICO (Mexico City)	Mexico	8,235,000
9	Shanghai	China	8,214,000
10	TOKYO	Japan	8,130,000
11	New York (NY)	USA	8,008,000
12	BANGKOK	Thailand	7,506,700
13	BEIJING	China	7,362,000
14	Delhi	India	7,206,000
15	LONDON	UK	7,074,000
16	HongKong	China	6,843,000
17	CAIRO	Egypt	6,800,000
18	TEHRAN	Iran	6,758,000
19	BOGOTA	Colombia	6,422,000
20	Bandung	Indonesia	5,919,000
21	Tianjin	China	5,855,000
22	LIMA	Peru	5,681,000
23	Rio de Janeiro	Brazil	5,613,000
24	Lahore	Pakistan	5,143,000
25	Bogor	Indonesia	5,000,000
26	SANTIAGO	Chile	4,788,000
27	St Petersburg	Russia	4,678,000
28	Shenyang	China	4,669,000
29	Calcutta	India	4,399,000
30	Wuhan	China	4,040,000
31	Sydney	Australia	4,031,000
32	Guangzhou	China	3,935,000
33	SINGAPORE	Singapore	3,894,000
34	Madras	India	3,841,000
35	BAGHDAD	Iraq	3,841,000
36	Pusan	South Korea	3,814,000
37	Los Angeles (CA)	USA	3,694,000
38	Yokohama	Japan	3,426,000
39	DHAKA	Bangladesh	3,397,000
40	BERLIN	Germany	3,386,000
41	Alexandria	Egypt	3,339,000
42	Bangalore	India	3,302,000
43	Malang	Indonesia	3,173,000
44	Hyderabad	India	3,145,000
45	Chongqing	China	3,127,000
46	Ho Chi Minh City	Vietnam	3,015,000
47	Haerbin	China	2,990,000
48	ANKARA	Turkey	2,984,000
49	BUENOS AIRES	Argentina	2,965,000
50	Chengdu	China	2,954,000
51	Ahmedabad	India	2,954,000
52	Casablanca	Morocco	2,943,000
53	Chicago (IL)	USA	2,896,000
54	Xian	China	2,872,000
55	MADRID	Spain	2,823,000
56	Surabaya	Indonesia	2,801,000
57	PYONGYANG	NorthKorea	2,741,000
58	Nanjing	China	2,678,000
59	KINSHASA	Congo (Zaire)	2,664,000
60	ROMA	Italy	2,648,000
61	Taipei	China	2,640,000

62	Osaka	Japan	2,598,000
63	KIEV	Ukraine	2,589,000
64	YANGON	Myanmar	2,513,000
65	Toronto	Canada	2,500,000
66	Zibo	China	2,484,000
67	Dalian	China	2,483,000
68	Taegu	South Korea	2,449,000
69	ADDIS ABABA	Ethopia	2,424,000
70	Jinan	China	2,403,000
71	Salvador	Brazil	2,331,000
72	Inchon	South Korea	2,308,000
73	Semarang	Indonesia	2,221,000
74	Giza	Egypt	2,221,000
75	Changchun	China	2,192,000
76	Havanna	Cuba	2,192,000
77	Nagoya	Japan	2,171,000
78	Belo Horizonte	Brazil	2,154,000
79	PARIS	France	2,152,000
80	TASHKENT	Uzbekistan	2,142,000
81	Fortaleza	Brazil	2,139,000
82	Sukabumi	Indonesia	2,137,000
83	Cali	Colombia	2,128,000
84	Guayaquil	Ecuador	2,117,000
85	Qingdao	China	2,101,000
86	Izmir	Turkey	2,081,000
87	Cirebon	Indonesia	2,080,000
88	Taiyuan	China	2,051,000
89	BRASILIA	Brazil	2,016,000
90	BUCURESTI	Romania	2,016,000
91	Faisalabad	Pakistan	2,008,000
92	Quezon City	Philippines	1,989,000
93	Medan	Indonesia	1,988,000
94	Houston (TX)	USA	1,953,000
95	Abidjan	Côte d'Ivoire	1,929,000
96	Mashhad	Iran	1,887,000
97	Medellín	Colombia	1,885,000
98	Kanpur	India	1,879,000
99	BUDAPEST	Hungary	1,825,000
100	CARACAS	Venezuela	1,823,000

Πηγή: www.citymayors.com

Πίνακας 2: Οι μεγαλύτερες πόλεις και αστικές περιοχές για το 2006

Κατάταξη	Πόλη / αστική περιοχή	Χώρα	Πληθυσμός 2006 (σε εκ.)
1	Tokyo	Japan	35.53
2	Mexico City	Mexico	19.24
3	Mumbai (Bombay)	India	18.84
4	New York	USA	18.65
5	São Paulo	Brazil	18.61
6	Delhi	India	16.00
7	Calcutta	India	14.57
8	Jakarta	Indonesia	13.67
9	Buenos Aires	Argentina	13.52
10	Dhaka	Bangladesh	13.09
11	Shanghai	China	12.63
12	Los Angeles	USA	12.22
13	Karachi	Pakistan	12.20
14	Lagos	Nigeria	11.70
15	Rio de Janeiro	Brazil	11.62
16	Osaka, Kobe	Japan	11.32
17	Cairo	Egypt	11.29
18	Beijing	China	10.85
19	Moscow	Russia	10.82
20	Metro Manila	Philippines	10.80
21	Istanbul	Turkey	10.00

22	Paris	France	9.89
23	Seoul	South Korea	9.52
24	Tianjin	China	9.39
25	Chicago	USA	8.80
26	Lima	Peru	8.35
27	Bogotá	Colombia	7.80
28	London	UK	7.61
29	Tehran	Iran	7.42
30	Hong Kong	China	7.28
31	Chennai (Madras)	India	7.04
32	Bangalore	India	6.75
33	Bangkok	Thailand	6.65
34	Dortmund, Bochum	Germany	6.57
35	Lahore	Pakistan	6.57
36	Hyderabad	India	6.34
37	Wuhan	China	6.18
38	Baghdad	Iraq	6.06
39	Kinshasa	Congo	5.89
40	Riyadh	Saudi Arabia	5.76
41	Santiago	Chile	5.70
42	Miami	USA	5.48
43	Belo Horizonte	Brazil	5.45
44	Philadelphia	USA	5.36
45	St Petersburg	Russia	5.35
46	Ahmadabad	India	5.34
47	Madrid	Spain	5.17
48	Toronto	Canada	5.16
49	Ho Chi Minh City	Vietnam	5.10
50	Chongqing	China	5.06
51	Shenyang	China	4.94
52	Dallas, Fort Worth	USA	4.72
53	Pune (Poona)	India	4.67
54	Khartoum	Sudan	4.63
55	Singapore	Singapore	4.47
56	Atlanta	USA	4.47
57	Sydney	Australia	4.45
58	Barcelona	Spain	4.43
59	Houston	USA	4.39
60	Chittagong	Bangladesh	4.37
61	Boston	USA	4.37
62	Washington DC	USA	4.25
63	Hanoi	Vietnam	4.22
64	Yangon	Myanmar	4.18
65	Bandung	Indonesia	4.15
66	Detroit	USA	3.99
67	Jidda	Saudi Arabia	3.96
68	Milan	Italy	3.96
69	Guadalajara	Mexico	3.95
70	Surat	India	3.90
71	Guangzhou	China	3.88
72	Pôrto Alegre	Brazil	3.86
73	Casablanca	Morocco	3.83
74	Alexandria	Egypt	3.81
75	Frankfurt, Wiesbaden	Germany	3.73
76	Melbourne	Australia	3.71
77	Ankara	Turkey	3.69
78	Abidjan	Côte d'Ivoire	3.62
79	Recife	Brazil	3.59
80	Monterrey	Mexico	3.58
81	Montréal	Canada	3.53
82	Chengdu	China	3.52
83	Phoenix, Mesa	USA	3.51
84	Pusan	Republic of Korea	3.49
85	Brasilia	Brazil	3.48
86	Johannesburg	South Africa	3.44
87	Kabul	Afghanistan	3.43
88	Salvador	Brazil	3.41
89	Algiers	Algeria	3.37
90	San Francisco,	USA	3.36

	Oakland		
91	Düsseldorf, Essen	Germany	3.35
92	Fortaleza	Brazil	3.35
93	Medellín	Colombia	3.33
94	Berlin	Germany	3.33
95	Pyongyang	North Korea	3.33
96	Caracas	Venezuela	3.30
97	Xian	China	3.28
98	Athens	Greece	3.25
99	East Rand (Ekurhuleni)	South Africa	3.23
100	Cape Town	South Africa	3.21

Πηγή: www.citymayors.com

Πίνακας 3: Οι γρηγορότερα αναπτυσσόμενες πόλεις και αστικές περιοχές

Κατάταξη	Πόλη / αστική περιοχή	Χώρα	Ποσοστιαία μέση ετήσια αύξηση πληθυσμού (2006-2020)
1	Beihai	China	10.58
2	Ghaziabad	India	5.20
3	Sana'a	Yemen	5.00
4	Surat	India	4.99
5	Kabul	Afghanistan	4.74
6	Bamako	Mali	4.45
7	Lagos	Nigeria	4.44
8	Faridabad	India	4.44
9	Dar es Salaam	Tanzania	4.39
10	Chittagong	Bangladesh	4.29
11	Toluca	Mexico	4.25
12	Lubumbashi	Congo	4.10
13	Kampala	Uganda	4.03
14	Santa Cruz	Bolivia	3.98
15	Luanda	Angola	3.96
16	Nashik	India	3.90
17	Kinshasa	Congo	3.89
18	Nairobi	Kenya	3.87
19	Dhaka	Bangladesh	3.79
20	Antananarivo	Madagascar	3.73
21	Patna	India	3.72
22	Rajkot	India	3.63
23	Conakry	Guinea	3.61
24	Jaipur	India	3.60
25	Maputo	Mozambique	3.54
26	Mogadishu	Somalia	3.52
27	Gujranwala	Pakistan	3.49
28	Delhi	India	3.48
29	Pune (Poona)	India	3.46
30	Las Vegas	USA	3.45
31	Addis Ababa	Ethiopia	3.40
32	Indore	India	3.35
33	Faisalabad	Pakistan	3.32
34	Rawalpindi	Pakistan	3.31
35	Brazzaville	Congo	3.29
36	Peshawar	Pakistan	3.29
37	Khulna	Bangladesh	3.24
38	Suwon	Republic of Korea	3.23
39	Karachi	Pakistan	3.19
40	Asunción	Paraguay	3.17
41	Lahore	Pakistan	3.12
42	Asansol	India	3.11
43	Rivadh	Saudi Arabia	3.09
44	Dakar	Senegal	3.06
45	Multan	Pakistan	3.06
46	Valencia	Venezuela	3.05

47	Jakarta	Indonesia	3.03
48	Brasília	Brazil	2.99
49	Port-au-Prince	Haiti	2.98
50	Palembang	Indonesia	2.94
51	Jidda	Saudi Arabia	2.93
52	Accra	Ghana	2.93
53	Agra	India	2.93
54	Hyderabad	Pakistan	2.91
55	Bandung	Indonesia	2.90
56	Wenzhou	China	2.90
57	East Rand (Ekurhuleni)	South Africa	2.89
58	Wuhan	China	2.87
59	Mosul	Iraq	2.86
60	Amritsar	India	2.85
61	Bursa	Turkey	2.85
62	Manaus	Brazil	2.83
63	Meerut	India	2.83
64	Yaoundé	Cameroon	2.80
65	Changsha	China	2.80
66	Belém	Brazil	2.79
67	Bangalore	India	2.79
68	Heze	China	2.78
69	Tijuana	Mexico	2.77
70	Shantou	China	2.77
71	Maceió	Brazil	2.75
72	Algiers	Algeria	2.74
73	Ahmadabad	India	2.73
74	Lucknow	India	2.72
75	Douala	Cameroon	2.71
76	Austin	USA	2.69
77	Bhopal	India	2.69
78	Atlanta	USA	2.64
79	Ujung Pandang	Indonesia	2.63
80	Ludhiana	India	2.63
81	Managua	Nicaragua	2.62
82	Zhanjiang	China	2.59
83	Karaj	Iran	2.59
84	Jamshedpur	India	2.59
85	Mecca	Saudi Arabia	2.56
86	Vadodara	India	2.55
87	Davao	Philippines	2.53
88	Kanpur	India	2.53
89	Ciudad Juárez	Mexico	2.51
90	Tegucigalpa	Honduras	2.51
91	Shenzhen	China	2.51
92	Srinagar	India	2.50
93	Coimbatore	India	2.49
94	Abidjan	Côte d'Ivoire	2.49
95	Yangon	Myanmar	2.46
96	Dhanbad	India	2.46
97	Rabat	Morocco	2.45
98	Aleppo	Syria	2.42
99	San José	Costa Rica	2.42
100	Khartoum	Sudan	2.41

Πηγή: www.citymayors.com

Πίνακας 4: Οι μεγαλύτερες πόλεις και αστικές περιοχές για το 2020 (εκτίμηση)

Κατάταξη	Πόλη / αστική περιοχή	Χώρα	Ποσοστιαία μέση ετήσια αύξηση πληθυσμού (2006-2020)	Πληθυσμός 2020 (σε εκ.)
1	Tokyo	Japan	0.34	37.28
2	Mumbai (Bombay)	India	2.32	25.97

3	Delhi	India	3.48	25.83
4	Dhaka	Bangladesh	3.79	22.04
5	Mexico City	Mexico	0.90	21.81
6	São Paulo	Brazil	1.06	21.57
7	Lagos	Nigeria	4.44	21.51
8	Jakarta	Indonesia	3.03	20.77
9	New York	USA	0.66	20.43
10	Karachi	Pakistan	3.19	18.94
11	Calcutta	India	1.74	18.54
12	Buenos Aires	Argentina	0.97	15.48
13	Cairo	Egypt	1.56	14.02
14	Metro Manila	Philippines	1.55	13.40
15	Los Angeles	USA	0.58	13.25
16	Rio de Janeiro	Brazil	0.93	13.23
17	Istanbul	Turkey	1.75	12.76
18	Shanghai	China	0.00	12.63
19	Moscow	Russia	0.58	11.73
20	Osaka, Kobe	Japan	0.13	11.53
21	Beijing	China	0.19	11.15
22	Lima	Peru	1.53	10.32
23	Paris	France	0.21	10.18
24	Tianjin	China	0.55	10.14
25	Lahore	Pakistan	3.12	10.10
26	Bogotá	Colombia	1.84	10.08
27	Kinshasa	Congo	3.89	10.04
28	Bangalore	India	2.79	9.92
29	Chicago	USA	0.80	9.84
30	Wuhan	China	2.87	9.18
31	Seoul	South Korea	-0.50	8.88
32	Chennai (Madras)	India	1.68	8.88
33	Tehran	Iran	1.28	8.86
34	Riyadh	Saudi Arabia	3.09	8.82
35	Hyderabad	India	2.21	8.61
36	Baghdad	Iraq	2.37	8.41
37	Hong Kong	China	0.97	8.33
38	Chittagong	Bangladesh	4.29	7.87
39	Ahmadabad	India	2.73	7.78
40	Bangkok	Thailand	1.11	7.76
41	Surat	India	4.99	7.72
42	London	UK	-0.02	7.59
43	Pune (Poona)	India	3.46	7.53
44	Belo Horizonte	Brazil	1.99	7.18
45	Ho Chi Minh City	Vietnam	2.07	6.79
46	Santiago	Chile	1.17	6.71
47	Dortmund, Bochum	Germany	0.04	6.61
48	Miami	USA	1.32	6.59
49	Kabul	Afghanistan	4.74	6.56
50	Khartoum	Sudan	2.41	6.46
51	Atlanta	USA	2.64	6.44
52	Toronto	Canada	1.48	6.34
53	Chongqing	China	1.46	6.20
54	Bandung	Indonesia	2.90	6.19
55	Jidda	Saudi Arabia	2.93	5.94
56	Philadelphia	USA	0.67	5.88
57	Yangon	Myanmar	2.46	5.87
58	Dallas, Fort Worth	USA	1.53	5.83
59	Beihai	China	10.58	5.82
60	Hanoi	Vietnam	2.26	5.78
61	Houston	USA	1.61	5.49
62	Madrid	Spain	0.30	5.39
63	St Petersburg	Russia	0.05	5.39
64	Shenyang	China	0.51	5.30
65	Brasília	Brazil	2.99	5.25
66	Singapore	Singapore	1.13	5.24
67	Sydney	Australia	1.09	5.18
68	Dar es Salaam	Tanzania	4.39	5.12
69	Abidjan	Côte d'Ivoire	2.49	5.11
70	Casablanca	Morocco	2.07	5.09
71	Boston	USA	1.07	5.08

72	Luanda	Angola	3.96	5.06
73	Nairobi	Kenya	3.87	5.02
74	Algiers	Algeria	2.74	4.93
75	Washington DC	USA	1.03	4.90
76	Ankara	Turkey	1.97	4.85
77	East Rand (Ekurhuleni)	South Africa	2.89	4.82
78	Jaipur	India	3.60	4.79
79	Alexandria	Egypt	1.62	4.77
80	Addis Ababa	Ethiopia	3.40	4.76
81	Phoenix, Mesa	USA	2.10	4.69
82	Johannesburg	South Africa	2.20	4.67
83	Pôrto Alegre	Brazil	1.26	4.60
84	Guadalajara	Mexico	1.03	4.56
85	Barcelona	Spain	0.14	4.52
86	Kanpur	India	2.53	4.44
87	Fortaleza	Brazil	1.95	4.39
88	Salvador	Brazil	1.80	4.38
89	Medellín	Colombia	1.98	4.38
90	Recife	Brazil	1.39	4.36
91	Detroit	USA	0.52	4.29
92	Monterrey	Mexico	1.27	4.27
93	Melbourne	Australia	0.99	4.26
94	Chengdu	China	1.17	4.14
95	Faisalabad	Pakistan	3.32	4.13
96	Kano	Nigeria	2.34	4.07
97	Curitiba	Brazil	2.18	4.00
98	Guangzhou	China	0.16	3.97
99	Cape Town	South Africa	1.44	3.92
100	Lucknow	India	2.72	3.89

Πηγή: www.citymayors.com

Πίνακας 5: Οι πλουσιότερες πόλεις και αστικές περιοχές για το 2005

Κατάταξη	Πόλη / αστική περιοχή	Χώρα	ΑΕΠ σε δις. δολάρια
1	Tokyo	Japan	1191
2	New York	USA	1133
3	Los Angeles	USA	639
4	Chicago	USA	460
5	Paris	France	460
6	London	UK	452
7	Osaka/Kobe	Japan	341
8	Mexico City	Mexico	315
9	Philadelphia	USA	312
10	Washington DC	USA	299
11	Boston	USA	290
12	Dallas/Fort Worth	USA	268
13	Buenos Aires	Argentina	245
14	Hong Kong	China	244
15	San Francisco/Oakland	USA	242
16	Atlanta	USA	236
17	Houston	USA	235
18	Miami	USA	231
19	Sao Paulo	Brazil	225
20	Seoul	South Korea	218
21	Toronto	Canada	209
22	Detroit	USA	203
23	Madrid	Spain	188
24	Seattle	USA	186
25	Moscow	Russia	181
26	Sydney	Australia	172
27	Phoenix	USA	156
28	Minneapolis	USA	155
29	San Diego	USA	153
30	Rio de Janeiro	Brazil	141

31	Barcelona	Spain	140
32	Shanghai	China	139
33	Melbourne	Australia	135
34	Istanbul	Turkey	133
35	Denver	USA	130
36	Singapore	Singapore	129
37	Mumbai	India	126
38	Rome	Italy	123
39	Montreal	Canada	120
40	Milan	Italy	115
41	Baltimore	USA	110
42	Metro Manila	Philippines	108
43	St Louis	USA	101
44	Beijing	China	99
45	Cairo	Egypt	98
46	Jakarta	Indonesia	98
47	Tampa/St Petersburg	USA	97
48	Pusan	South Korea	95
49	Kolkata	India	94
50	Vienna	Austria	93
51	Delhi	India	93
52	Tel Aviv-Jaffa	Israel	92
53	Santiago	Chile	91
54	Cleveland	USA	90
55	Bangkok	Thailand	89
56	Tehran	Iran	88
57	Portland	USA	87
58	Bogotá	Colombia	86
59	St Petersburg	Russia	85
60	Guangzhou	China	84
61	Pittsburgh	USA	80
62	Riyadh	Saudi Arabia	80
63	Lisbon	Portugal	79
64	Vancouver	Canada	79
65	Johannesburg	South Africa	79
66	Monterrey	Mexico	78
67	Stockholm	Sweden	76
68	Cape Town	South Africa	75
69	Berlin	Germany	75
70	Athens	Greece	73
71	Birmingham	UK	72
72	Fukuoka	Japan	72
73	Manchester	UK	69
74	Lima	Peru	67
75	Belo Horizonte	Brazil	65
76	Guadalajara	Mexico	60
77	Hamburg	Germany	58
78	Turin	Italy	58
79	Lyon	France	56
80	Jiddah	Saudi Arabia	55
81	Karachi	Pakistan	55
82	Dhaka	Bangladesh	52
83	Munich	Germany	50
84	Dublin	Ireland	49
85	Leeds	UK	48
86	Warsaw	Poland	48
87	Tianjin	China	45
88	Bangalore	India	45
89	Porto Alegre	Brazil	44
90	Helsinki	Finland	43
91	Naples	Italy	43
92	Budapest	Hungary	43
93	Zurich	Switzerland	42
94	Ankara	Turkey	42
95	Amsterdam	Netherlands	42
96	Auckland	New Zealand	41
97	Copenhagen	Denmark	41
98	Recife	Brazil	41
99	Rotterdam	Netherlands	40

100	Brussels	Belgium	39
101	East Rand	South Africa	39
102	Brasilia	Brazil	38
103	Salvador	El Salvador	38
104	Wuhan	China	38
105	Chennai	India	38
106	Ho Chi Min City	Vietnam	38
107	Hyderabad	India	38
108	Fortaleza	Brazil	37
109	Prague	Czech Republic	36
110	Chongqing	China	35
111	Algiers	Algeria	35
112	Medellin	Colombia	34
113	Taegu	South Korea	34
114	Curitiba	Brazil	33
115	Ahmadabad	India	32
116	Oslo	Norway	31
117	Izmir	Turkey	31
118	Lagos	Nigeria	30
119	Pune	India	30
120	Alexandria	Egypt	30
121	Cologne	Germany	29
122	Lahore	Pakistan	28
123	Caracas	Venezuela	28
124	Hanoi	Vietnam	28
125	Shenyang	China	27
126	Puebla	Mexico	27
127	Lille	France	27
128	Bandung	Indonesia	26
129	Casablanca	Morocco	24
130	Khartoum	Sudan	23
131	Surat	India	22
132	Baghdad	Iraq	22
133	Chengdu	China	21
134	Xian	China	19
135	Kanpur	India	17
136	Yangon	Burma	16
137	Chittagong	Bangladesh	16
138	Changchun	China	15
139	Jaipur	India	15
140	Lucknow	India	14
141	Luanda	Angola	12
142	Abidjan	Ivory Coast	11
143	Pyongyang	North Korea	10
144	Faisalabad	Pakistan	10
145	Kinshasha	Congo	10
146	Krakow	Poland	10
147	Kabul	Afghanistan	9
148	Nairobi	Kenya	8
149	Addis Ababa	Ethiopia	7
150	Kano	Nigeria	7
151	Dar es Salaam	Tanzania	5

Πηγή: www.citymayors.com

Πίνακας 6: Οι πλουσιότερες πόλεις και αστικές περιοχές για το 2020 (εκτίμηση)

Κατάταξη	Πόλη / αστική περιοχή	Χώρα	Εκτιμώμενα επίπεδα ΑΕΠ για το 2020 σε δις. δολάρια	Εκτιμώμενη ετήσια αύξηση (2005-2020)
1	Tokyo	Japan	1602	2.0%
2	New York	USA	1561	2.2%
3	Los Angeles	USA	886	2.2%
4	London	UK	708	3.0%

5	Chicago	USA	645	2.3%
6	Paris	France	611	1.9%
7	Mexico City	Mexico	608	4.5%
8	Philadelphia	USA	440	2.3%
9	Osaka/Kobe	Japan	430	1.6%
10	Washington DC	USA	426	2.4%
11	Buenos Aires	Argentina	416	3.6%
12	Boston	USA	413	2.4%
13	Sao Paulo	Brazil	411	4.1%
14	Hong Kong	China	407	3.5%
15	Dallas/Fort Worth	USA	384	2.4%
16	Shanghai	China	360	6.5%
17	Seoul	South Korea	349	3.2%
18	Atlanta	USA	347	2.6%
19	San Francisco/Oakland	USA	346	2.4%
20	Houston	USA	339	2.5%
21	Miami	USA	331	2.4%
22	Toronto	Canada	327	3.0%
23	Moscow	Russia	325	4.0%
24	Mumbai	India	300	6.0%
25	Madrid	Spain	299	3.2%
26	Detroit	USA	287	2.3%
27	Istanbul	Turkey	287	5.2%
28	Seattle	USA	269	2.5%
29	Beijing	China	259	6.6%
30	Metro Manila	Philippines	257	5.9%
31	Rio de Janeiro	Brazil	256	4.1%
32	Sydney	Australia	256	2.7%
33	Jakarta	Indonesia	253	6.5%
34	Delhi	India	229	6.2%
35	Phoenix	USA	228	2.5%
36	Guangzhou	China	227	6.9%
37	Minneapolis	USA	224	2.5%
38	Kolkata	India	224	5.9%
39	San Diego	USA	220	2.4%
40	Singapore	Singapore	218	3.6%
41	Cairo	Egypt	212	5.3%
42	Barcelona	Spain	201	2.4%
43	Melbourne	Australia	200	2.6%
44	Denver	USA	190	2.6%
45	Rome	Italy	187	2.9%
46	Bangkok	Thailand	180	4.8%
47	Montreal	Canada	180	2.8%
48	Milan	Italy	174	2.8%
49	Tehran	Iran	172	4.5%
50	Riyadh	Saudi Arabia	167	5.0%
51	Pusan	South Korea	165	3.8%
52	Bogotá	Colombia	163	4.3%
53	Santiago	Chile	160	3.8%
54	Monterrey	Mexico	157	4.8%
55	Baltimore	USA	157	2.4%
56	Tel Aviv-Jaffa	Israel	153	3.5%
57	St Petersburg	Russia	151	3.9%
58	St Louis	USA	146	2.5%
59	Tampa/St Petersburg	USA	142	2.5%
60	Johannesburg	South Africa	131	3.4%
61	Lisbon	Portugal	130	3.3%
62	Cleveland	USA	129	2.4%
63	Belo Horizonte	Brazil	129	4.6%
64	Portland	USA	128	2.6%
65	Vienna	Austria	127	2.1%
66	Karachi	Pakistan	127	5.8%
67	Dhaka	Bangladesh	126	6.1%
68	Lima	Peru	123	4.2%
69	Vancouver	Canada	121	2.9%
70	Cape Town	South Africa	121	3.3%
71	Stockholm	Sweden	121	3.2%

72	Guadalajara	Mexico	119	4.6%
73	Pittsburgh	USA	115	2.4%
74	Tianjin	China	112	6.3%
75	Jiddah	Saudi Arabia	111	4.8%
76	Bangalore	India	110	6.2%
77	Dublin	Ireland	99	4.8%
78	Ho Chi Min City	Vietnam	98	6.5%
79	Birmingham	UK	96	2.0%
80	Wuhan	China	96	6.4%
81	Fukuoka	Japan	96	2.0%
82	Manchester	UK	96	2.2%
83	Hyderabad	India	92	6.1%
84	Chennai	India	91	6.0%
85	Athens	Greece	91	1.5%
86	Berlin	Germany	88	1.1%
87	Ankara	Turkey	87	5.0%
88	Chongqing	China	87	6.3%
89	Lyon	France	85	2.8%
90	Turin	Italy	84	2.5%
91	Porto Alegre	Brazil	82	4.3%
92	Brasilia	Brazil	82	5.1%
93	Warsaw	Poland	80	3.5%
94	Ahmadabad	India	78	6.2%
95	Hamburg	Germany	78	2.0%
96	Recife	Brazil	77	4.4%
97	Pune	India	76	6.3%
98	Lagos	Nigeria	76	6.2%
99	Salvador	Salvador	75	4.6%
100	Munich	Germany	73	2.6%
101	Fortaleza	Brazil	73	4.6%
102	Algiers	Algeria	73	5.0%
103	Hanoi	Vietnam	73	6.6%
104	Bandung	Indonesia	69	6.7%
105	Naples	Italy	69	3.2%
106	Curitiba	Brazil	68	4.9%
107	Shenyang	China	68	6.3%
108	Leeds	UK	67	2.2%
109	Lahore	Pakistan	67	5.9%
110	Alexandria	Egypt	66	5.4%
111	East Rand	South Africa	65	3.5%
112	Medellin	Colombia	65	4.4%
113	Helsinki	Finland	65	2.7%
114	Izmir	Turkey	62	4.9%
115	Auckland	New Zealand	61	2.6%
116	Zurich	Switzerland	61	2.4%
117	Amsterdam	Netherlands	60	2.5%
118	Prague	Czech Republic	58	3.2%
119	Surat	India	57	6.5%
120	Rotterdam	Netherlands	57	2.4%
121	Copenhagen	Denmark	56	2.1%
122	Brussels	Belgium	55	2.2%
123	Chengdu	China	51	6.3%
124	Khartoum	Sudan	51	5.6%
125	Caracas	Venezuela	50	3.9%
126	Budapest	Hungary	49	0.9%
127	Puebla	Mexico	48	4.0%
128	Xian	China	48	6.4%
129	Casablanca	Morocco	47	4.5%
130	Taegu	South Korea	45	1.9%
131	Oslo	Norway	44	2.2%
132	Changchun	China	42	6.9%
133	Kanpur	India	41	6.3%
134	Cologne	Germany	40	2.0%
135	Baghdad	Iraq	39	4.0%
136	Chittagong	Bangladesh	39	6.3%
137	Jaipur	India	38	6.4%
138	Lille	France	37	2.1%
139	Lucknow	India	35	6.3%
140	Yangon	Burma	33	4.8%

141	Luanda	Angola	29	6.0%
142	Kinshasha	Congo	25	6.4%
143	Faisalabad	Pakistan	24	6.0%
144	Abidjan	Ivory Coast	22	4.9%
145	Kabul	Afghanistan	22	6.1%
146	Nairobi	Kenya	20	6.3%
147	Addis Ababa	Ethiopia	18	6.2%
148	Kano	Nigeria	14	5.4%
149	Dar es Salaam	Tanzania	13	6.0%
150	Krakow	Poland	13	1.9%
151	Pyongyang	North Korea	13	1.5%

Πηγή: www.citymayors.com

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Αραβαντινός, Α. (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός – Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
- Αράπογλου, Β. και Ροβολής, Α. (2003) *Αστική Οικονομική - Διδακτικές Σημειώσεις*, Τμήμα ΜΧΠΠΑ, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, (2007) *ΕΣΠΑ 2007-2013*, Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης.
- Πετράκος, Γ. και Οικονόμου, Δ. (1999) “Διεθνοποίηση και διαρθρωτικές αλλαγές στο ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων”, στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG, σσ. 13-44.
- Πετράκος, Γ. και Ψυχάρης, Γ. (2004) *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Σαρηγιάννης, Γ. (1987) *Εισαγωγή στην ιστορία και θεωρία της πόλης*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Brade, I. and Treivish, A. (2005) “In the Margins of Central Russia”, in Oswald, P., *Shrinking Cities*, Volume 1 - International Research, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag, for the Kulturstiftung des Bundes.
- Dorau, H. and Hinman, A. (1982) *Urban Land Economics*, New York: Ayer Publishing.
- Eaves, E. (2007) “21st Century Cities - Ghost Cities of 2100”.
- Gallagher, J. (2005) “Detroit Suburbanisation”, in Oswald, P., *Shrinking Cities*, Volume 1 - International Research, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag, for the Kulturstiftung des Bundes.

- Grant, L. (2005) “Liverpool Between Stations”, in Oswalt, P., *Shrinking Cities*, Volume 1 - International Research, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag, for the Kulturstiftung des Bundes.
- Griffin, P. (2005) “Manchester City Center Reinvented”, in Oswalt, P., *Shrinking Cities*, Volume 1 - International Research, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag, for the Kulturstiftung des Bundes.
- Henderson, V. et al (2006) “Determinants of city growth in Brazil”, *Journal of Urban Economics*, 62, 252–272.
- Kidd, A. (2005) “The Rise and Decline of Manchester”, in Oswalt, P., *Shrinking Cities*, Volume 1 - International Research, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag, for the Kulturstiftung des Bundes.
- Kil, W. (2005) “Ivanovo: The Faces of Crisis”, in Oswalt, P., *Shrinking Cities*, Volume 1 - International Research, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag, for the Kulturstiftung des Bundes.
- Krugman, P. and Brezis, E. (1997) “Technology and the Life Cycle of Cities”, *Journal of Economic Growth*, 2: 369–383
- Meijers, E. (2005) “Polycentric Urban Regions and the Quest for synergy: Is a Network of Cities More than the Sun of the Parts?”, *Urban Studies*, 42(4), pp. 765-781.
- O’ Sullivan, A. (2003) *Urban Economics*, 5th edition, The McGraw – Hill Companies Inc.
- Parr, J. B. (2004) “The Polycentric Urban Region: A closer inspection”, *Regional Studies*, 38(3), pp. 231-240.
- Ragan, K. (1998) “Cities and Growth”, *FRBSF Economic Letter*, San Francisco: Research Department - Federal Reserve Bank of San Francisco.
- Savitch, H. V. and Kantor, P. (2004) *Cities in the International Marketplace*, New Jersey: Princeton University Press.
- Surgue, T. (2005) “Racism and Urban Decline”, in Oswalt, P., *Shrinking Cities*, Volume 1 - International Research, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag, for the Kulturstiftung des Bundes.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Βαίου, Ν. κ.α. (1999) “Εκδίωξη και Επάνοδος της Βιομηχανικής Παραγωγής στην Αθήνα του 2000”, στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG, σσ. 13-44.
- Γιαννακού, Α. και Καυκαλάς, Γ. (1999) “Τάσεις Χωροθέτησης του Τριτογενούς Τομέα και η Ρύθμιση της Αστικής Ανάπτυξης: Μαθήματα από την Περίπτωση της Θεσσαλονίκης”, στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG, σσ. 13-44.
- Δέφνερ, Α. (1999) “Πολιτιστικός Τουρισμός και Δραστηριότητες Ελεύθερου Χρόνου: Η Επίδραση στις Λειτουργίες των Πόλεων”, στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG, σσ. 13-44.
- Λαμπριανίδης, Λ. (2001) *Οικονομική Γεωγραφία – Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.
- Στεφάνου, Ι. και Μητούλα, Ρ. (2003) *Η Παγκοσμιοποίηση, η Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και η Φυσιογνωμία της Ελληνικής Πόλης*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- McCann, P. (2002) *Αστική και Περιφερειακή Οικονομική*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Σκούντζος, Θ. (2005) *Οικονομική Ανάπτυξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- Πολύζος, Γ. (1984) *Η εγκατάσταση των προσφύγων του 1922: μία οριακή περίπτωση Αστικοποίησης*, Αθήνα: Ε.Μ.Π. Τομέας “Πόλη και Κοινωνικές Πρακτικές”.
- Μεταξάς, Θ. και Αυγερινού, Β. (2004) “Ανταγωνιστικότητα και Μάρκετινγκ της Πόλης: Η Περίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων ως ‘Mega’ Γεγονότα”, *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, 10 (15): 375-406.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Blechman, M. (2005) “Will a global-warmed NYC become a ghost town?”, *Sierra Atlantic*, vol. 32, Fall 2005.
- Boix, R. and Trullén, J. (2007) “Knowledge, networks of cities and growth in regional urban systems”, *Papers in Regional Science*, Volume 86.
- Commission of the European Communities (1988) *Urban Problems and Regional Policy in the European Community*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Douglas, M. (2000) The rise and fall of world cities in the changing space-economy of globalization: comment on Peter J. Taylor’s “world cities and territorial states under conditions of contemporary globalization”, *Political Geography*, 19: 43–49.
- EKOS Consulting (2007) *Critical Success Factors Linkages*, Draft Report, June 2007.
- Erickcek, G. and McKinney, H. (2004) *Small Cities Blues: Looking for Growth Factors in Small and Medium-Sized Cities*, Upjohn Institute Staff Working Paper No. 04-100.
- Hatz, G. (2007) “City Profile: Vienna”, *Cities*, Article in Press.
- Henderson, V. and Thisse, J. F. (2004) *Handbook of Regional and Urban Economics*, Volume 4.
- Henderson, V. and Ono, Y. (2007) “Where do manufacturing firms locate their headquarters?”, *Journal of Urban Economics*, 63 (2008): 431–450.
- Lanaspa, L. Pueyo, F. and Sanz F. (2003) “The Evolution of Spanish Urban Structure during the Twentieth Century”, *Urban Studies*, Vol. 40, No. 3, 567–580.
- Petsimeris, P. (1998) “Urban Decline and the New Social and Ethnic Divisions in the Core Cities of the Italian Industrial Triangle”, *Urban Studies*, Vol. 35, No. 3, 449-465.
- Rose, E. (1984) “Birmingham, UK and Cleveland, Ohio - An Anglo-American comparison”, *Cities*, May 1984.

- Scott, A. (1999) *City-Regions: Economic Motors and Political Actors on the Global Stage*, Los Angeles: Department of Public Policy and Department of Geography, UCLA.
- Stelder, D. (2005) “Where do Cities Form? A Geographical Agglomeration Model for Europe”, *Journal of Regional Science*, vol. 45, No. 4, 2005, pp. 657–679.
- Teaford, J. (1993) *Cities of the Heartland: The Rise and Fall of the Industrial Midwest*, Indiana University Press and Open University Press Buckingham.
- Woodwell, J. (1998) *Major Factors Affecting America's Cities*, The National League of Cities – Municipalities in Transition Project.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

marketing--research.blogspot.com:	Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Έρευνα Αγοράς, Επιχειρηματικότητα, Οικονομικοί Σύμβουλοι, Δάνεια
www.filodimos.gr:	Αίγιο: Εφημερίδα Φιλόδημος
www.neo.gr:	Neo.gr
www.teethrakis.tee.gr:	TEE – Περιφερειακό Τμήμα Θράκης
www.tovima.gr:	Το Βήμα Online
www.nailias.gr:	Νομαρχία Ηλείας
www.bluewavemag.com:	Bluewave: A Management e-zine by Alexander Consulting
www.wikipedia.org:	Wikipedia: The Free Encyclopedia
www.staunton.va.us:	City of Staunton, Virginia
www.motownsports.com:	Motownsports.com
www.americaslibrary.com:	America's Story from America's Library
www.detroit.world-guides.com:	Detroit Information and Tourism - World Guide to Detroit
www.forbes.com:	Home Page for the World's Business Leaders
www.dealbreaker.com:	Dealbreaker – A Wall Street Tabloid
www.erasmuspc.com:	Erasmus pro cactus
www.city-data.com:	Stats for all US cities
www.thesun.co.uk:	News Group Newspapers Ltd. "The Sun"
users.ox.ac.uk:	Oxford University Computing Services
www.current.com:	Current.com
www.shipcanal.co.uk:	Port of Liverpool and the Manchester Ship Canal
www.frithphotos.com:	Francis Firth - Photographic Publishers
www.skyscrapercity.com:	SkyscraperCity Forum
www.fatherpitt.wordpress.com:	Father Pitt Blog
mancubist.co.uk:	Mancubist: Life is good in Manchester
allrounddefence.net:	All Around Defence
www.betterpublicbuildings.gov.uk:	Prime Minister's Award: Better Public Building
www.edsphtoblog.com:	Ed O' Keeffe Photography
mersey-gateway.org:	PortCities - Liverpool
annefrankguide.net:	Anne Frank Museum Amsterdam
www.wikimedia.org:	Wikimedia Foundation
www.russiatrek.org:	Russia Trek: Travel Navigator
www.msstroy.ru:	Monolitsspetsstroy, jsc
www.care2.com:	Care 2 Make a Difference
www.citymayors.com:	Mayors running the world's cities
www.statemaster.com:	StateMaster - US Statistics, State Comparisons
www.welt-atlas.de:	Welt-Atlas.de - Weltatlas mit Karten aus aller Welt
www.merseydesigngroup.co.uk:	Mersey Design Group
www.mediability.co.uk:	Media planning and buying consultancy

